

## INNHOOLD

Hvorfor prøveskip
Kvaliteten skal avgjøre omsetningen
Forlengelse og konvertering av W.W. skip
Avansert Bil/papir/bulk skip
A/G Weser 1373 — M/S TARIM
Hvalfangst
Lær å unngå reisestress
Barber og Barber, fru Blom
Modellopplegg for analyse av linjedrift
Forsikringsåret -69
Sikkerheten ombord
Planmessig ferieavvikling
Reservedeler
Effektivisering av skipenes drift og vedlikehold ved organisatoriske tiltak
Om wire
Firmanytt og personalia
Prosjekt Pegasus
WIL-nytt
Løst og fast
Offisersoppgave

## KÅRE SKARREBO

# hvorfor prøveskip

Annet sted i dette blad gir vi en oppsummering av de resultater og erfaringer vi hittil har høstet gjennom fremdriften av prosjekt A — TALABOT, samt det nytten prosjekt B, hele flåten, har hatt av disse.

Bakgrunnen er bl. a. den aksellererende teknologiske og kommersielle utvikling, en stadig økende konkurranse og et raskt stigende omkostningsnivå her i landet. Vi må ta konsekvensen av dette og satse på skipstyper, skipsstørrelser og fartsområder hvor virkningene av vårt høykostnivå er **relativt** minst.

Forskjellen i konkurranseforholdet må nøytraliseres. Enten gjennom mer kapitalintensiv virksomhet, virksomhet som krever maksimale kunnskaper, eller begge deler. Vi kan gjøre vår næring om til en meget kapitalintensiv intel-ligensindustri, og denne strukturendring er i gang.

Vi må raskere enn andre utnytte den aksellerende teknologiske utvikling, raskere og riktigere tilpasse oss strukturendringer, samt automatisere og rasjonalisere arbeidsplassene ombord hurtigere enn våre konkurrenter. Gjennom optimalt økonomisk riktig drift må vårt overskudd være like stort som konkurrentenes, til tross for vårt høykostnivå.

Gjennom samarbeide må vi skape disse skip gjennom maksimal utnyttelse av teknologiske og kommersielle muligheter. Vi må sammen skape disse menn gjennom skoleverk og opplæringssystemer tilpasset **fremtidens** krav. Vi må skape organisasjonsformer ombord og i land, og nye driftsmønstre som drar full nytte av menneskelig, teknologisk og kommersiell utvikling.

Våre forutsetninger ligger i menneskelige ressurser av **høy kvalitet**. Disse må frigjøres og utvikles videre. Dette må skje gjennom utstrakt informasjon, engasjement, utdanning og opplæring. Prøveskipet TALABOT er ett av de mange virkemidler som hjelper oss på veien mot frigjøring av de mange gode krefter vi har innen vår organisasjon.

# KVALITETEN SKAL AVGJØRE OMSETNINGEN

Skipsreder Wilhelm Wilhelmsens tale på Park Hotel, Bremen,  
i forbindelse med sjøsettingen av M/S TARIM

Deres Eksellense!  
Herr Borgermester!  
Herr Senator!  
Mine damer og herrer!

Jeg vil først få takke Dem, dr. Krackow, for Deres vennlige ord. Jeg er overbevist om — det fremgikk jo også av Deres tale — at De selv sterkt beklager at stabelavløpningen for TARIM ble så forsinket. Samtidig vet jeg at Deres verft har ord på seg for å bygge fremragende skip, og det får da være en trøst at vi har håp om å få et skip som er et resultat av den aller beste ekspertise når det gjelder utførelsen og øvrige egenskaper.

En takk vil vi også rette til våre venner i Hvalfangstaktieselskapet Rosshavet og saksbehandlerne hos A. G. Weser, som vi har hatt et meget godt samarbeide med. Vi nærer den største tiltro til den tyske arbeiders dyktighet, og kanskje kan jeg gjøre formannen i A. G. Wesers bedriftsråd, Herr Böhrsen, en liten glede med en sjekk til sosialfondet.

Jeg er også meget glad for at denne stabelavløpning har gitt oss anledning til å hilse på så mange av våre kunder og deres fruer i en festlig ramme, og jeg vil benytte anled-

ningen til å takke dem hjertelig for den tillit de har vist oss gjennom en rekke år. Først vil jeg nevne dem som er kommet langveis fra hit til Bremen, og det vil våre gjester fra Bremen sikkert forstå. Østerrike og Sveits og hele det tyske oppland er representert her av tallrike representanter for jern- og stålindustrien, den kjemiske industri, bilindustrien og mange andre industrigrener, samt importører. Bremen vil jeg fremholde spesielt, ikke bare på grunn av byens spedisjonsvirksomhet, som formidler kontakt mellom produsent og skip, men også på grunn av byens eksportører og importører, jeg tenker da spesielt på den så typiske ull- og bomullshandel.

Det er lenge siden vi hadde anledning til i forbindelse med stabelavløpninger eller prøveturer, å hilse på våre kunder under selskapeleg samvær. Førrige gang var ved Deutsche Werft i Hamburg i 1960. Grunnen til dette ligger nær: Konkurransenevnen. Som enhver annen kunde er også rederen tvunget til å anbringe sine bestillinger der han får de gunstigste betingelser. Dessverre har ikke de tyske verft vært helt konkurransedyktige i de senere

år, men at dette nu har forandret seg, det ser vi til vår glede ved at disse verftene nu er i ferd med å bygge et stort antall spesialskip — fremfor alt containerskip, skipstyper som stiller helt spesielle krav til dem som bygger dem. Vi håper at problemene med D-mark oppskrivningen nu er overvunnet for de tyske verfts vedkommende og at de vil vise seg konkurransedyktige i tiden fremover, slik at vi selv vil ha muligheten for å gjennomføre arrangementer som dette vi opplever idag.

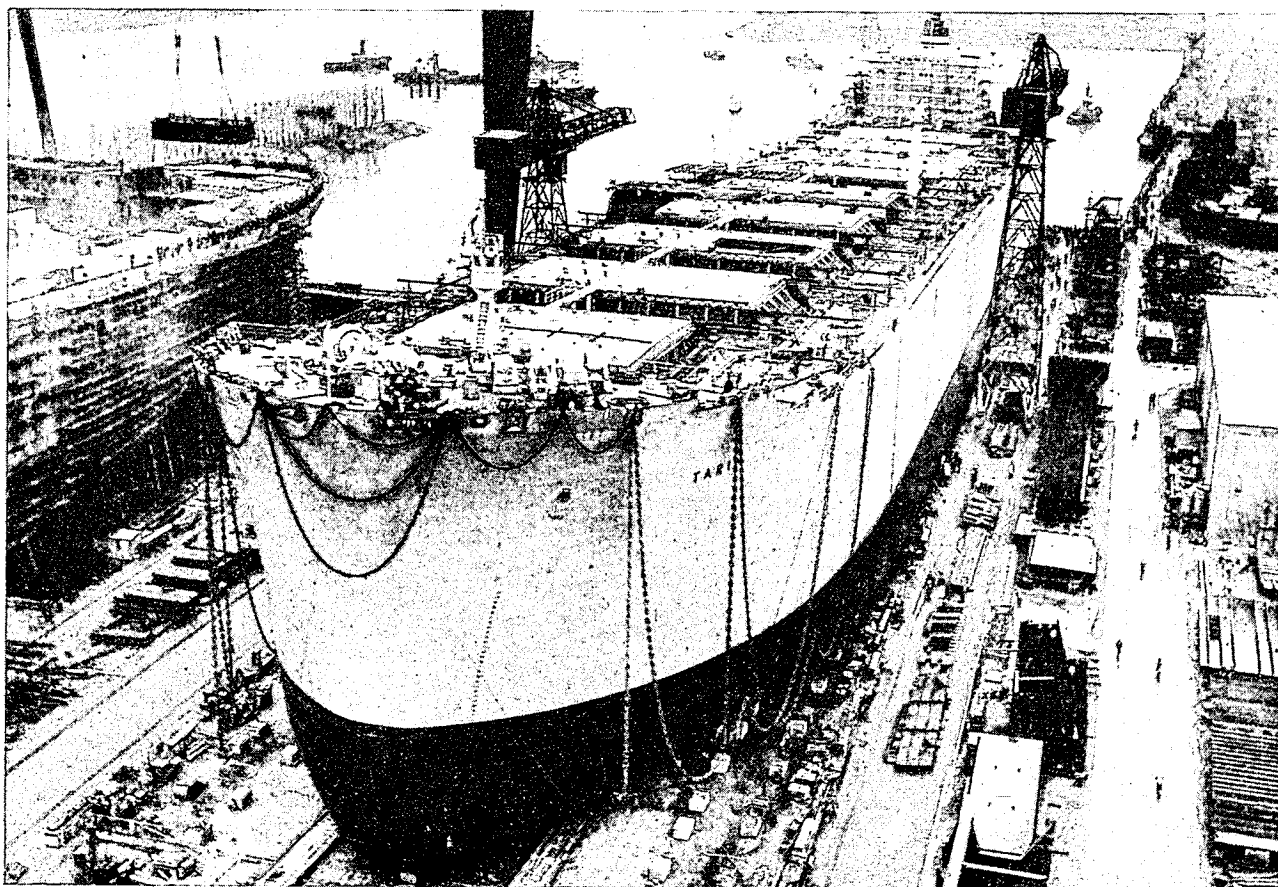
Mine damer og herrer! Norge er et lite land. Og som Tyskland har sin kjemiindustri, sin stålindustri, sin bilproduksjon og en rekke andre eksportforetagender, som vil vise seg ledende i det forente Europa vil vi håper vil bli etablert, så har det lille Norge sin skipsfart, som er en av de avgjørende livsnerver for landets økonomiske eksistens. Den norske skipsfart kan ikke bestå uten *cross trade*. Vi ønsker ikke annet enn fri adgang til markedet for vår skipsfart, på samme måte som Tyskland har fri adgang til verdensmarkedene for sine varer. Vi er av den oppfatning at man ikke ut fra snevre nasjonale hensyn skal legge mer bånd på transportydelse enn på vareomsetningen, og i det frie Europa kan enhver kjøpe sin bil, sin vaskemaskin, sitt TV-apparat eller hva det måtte være, der hvor han ønsker.

Vi lever heldigvis i en verden der stadig flere mennesker innser at bare et produkts kvalitet skal være avgjørende for dets omsetning. Med vår hjerteligste takk til de tyske eksportører og mottagere vil jeg derfor samtidig knytte det ønske at de heller ikke i fremtiden lukker døren for vår fair andel av den tyske varetransport. Vi på vår side vil gjøre alt som står i vår makt for å bevise berettigelsen av vårt mer enn hundre år gamle rederis slagord — **FOR SPEED AND SERVICE**.

Vi lever i en urolig verden, og heller ikke skipsfarten er blitt forskånet for radikale og revolusjonæ-



TARIM's gudmor, fru Pollo Blaum, taler ved middagen på Park Hotel. Til v. skipsreder Wilhelm Wilhelmsen, til h. adm. dir. ved A/G Weser, dr. Krackow.



Det hittil største skip i WW-flåten, M/S TARIM, glir av beddingen.

re forandringer. Vil vi holde tritt med utviklingen, må vi selv være like åpne for nytenkning. Det betyr for vårt vedkommende at vi må ta farvel med gamle, kjære forestillinger, komme vekk fra den oppfatning at vi på egen hånd skulle kunne makte å løse de uhyre store oppgaver som den kommende utvikling i linjefarten stiller den enkelte reder overfor. Derfor har vi besluttet, sammen med våre venner i København og Gøteborg, å drive vår linjefart på Australia og Det fjerne østen i fellesskap, ved hjelp av selvstendige drevne selskaper. Derved tror vi at vi vil være istand til å markedsføre noe som vil være til nytte for hele handelsvirksomheten, og i den forbindelse vil jeg peke på de ro-ro skip som vil bli satt inn på Australia i 1972, skip som ikke medfører at vi ensidig satser på det rene containerkonsept.

Mine damer og herrer! Våre forbindelser med Bremen og byens havn har i løpet av de siste 20 år utviklet seg til å bli meget nære og vennskapelige. Initiativ, energi og vidsyn i Bremens senat og hos havnemyndighetene har ført til at den ventetid man i sin tid led sterkt under, er blitt en saga blott. Ut over

dette har Bremen skaffet seg et fremragende ry ved utbygningen av det oppsiktsvekkende containeranlegg. Vi anløper derfor Bremen med alle våre linjer som betjener Kontinentet, Australia, New Zealand, Det fjerne østen, India/Pakistan/Ceylon/Burma, Persiske Gulf og USA-Gulfen. Vi vil også rette en takk til Bremen for den behandling våre skip får. Vi kan imidlertid i den forbindelse ikke la være å nevne nav-

net på det firma som mer enn noe annet for oss er ensbetydende med Bremen — firmaet D. Oltmann. I dette firma har Bremen hos oss fått en talsmann som de ansvarlige for Bremen havn ikke hadde kunnet ønske seg bedre. Å gjøre noe spesielt for firmaet D. Oltmann ved en anledning som denne, lå mitt rederi og meg selv sterkt på hjertet. Hvordan skulle vi kunne gjøre det bedre, kjære Pollo, enn ved å be deg om å gi navn til TARIM.

Gjennom 20 år har du vært mer eller mindre gift med vårt firma, selv om du opprinnelig neppe hadde forestillet deg noe slikt. Hvordan kunne vi bekrefte denne lykkelige ektepakt bedre enn å få deg som gudmor til TARIM. Av mitt hele og fulle hjerte takker jeg deg for hva du har betydd for ditt firma og for oss i Oslo. Må ditt nye barn berede deg megen glede og lite sorg.

Mine damer og herrer! La meg avslutte med de hjerteligste ønsker om lykke og hell for Bremen og byens havn, og samtidig få uttrykke ønsket om at forbindelsen mellom Bremen og rederiet Wilh. Wilhelmsen vil vise seg like god i årene fremover.



# FORLENGELSE OG KONVERTERING AV W.W. SKIP



Som alle vet, og sikkert føler, er vi oppe i en rivende utvikling på alle tekniske områder, ikke minst når det gjelder laste/losseteknikk. Dette er en utvikling som aksellerer så hurtig at det skip man kontraherer i dag mest sannsynlig er mindre effektivt i forhold til sitt bruksområde ved levering enn det man ønsket og trodde ved kontraheringstidspunktet.

Det som driver frem den hurtige tekniske utvikling er selvsagt konkurransen de forskjellige rederier seg imellom, og det gjelder derfor å kunne stille til rådighet en tonnasje som tilfredsstillende markedet i størst mulig utstrekning.

Vi vet at den største økonomiske belastning for et rederi i driften av et skip er laste/losseutgiftene, og det ligger da klart i dagen at det akkurat her må satses noe.

Det stadig stigende behov for skip som kan føre containere, har resultert i at flere og flere rederier har sett seg nødsaget til å kontrahere rene containerskip til enorme beløp. Dette er vel og bra, men før disse skip kommer i drift må ledende rederier også forsøke å tilfredsstille dagens behov for føring av containere med konvensjonelle skip.

Disse skip har små muligheter til å hevde seg i konkurransen hvis containerne skal lastes i vanlige lasterom, fordi vi vet at kostnaden for stuing av last øker med, blant annet, det antall ganger lasten er flyttet.

I et konvensjonelt skip blir lasten først låret vertikalt gjennom lukeåpningen til dekk eller tanktopp

og derefter skiftet horisontalt mot skipssiden. På grunn av denne flaskehals har lukeåpningene de senere år blitt forandret for å eliminere noe av ulempene, men dette er ikke godt nok for føring av store containere. Disse må helst kunne plasseres i lasterommet som byggeklosser med kun en vertikal bevegelse.

Det er vel bare to muligheter for et rederi å møte containertrafikken på og det er enten å selge de konvensjonelle skip og kontrahere nye rene containerskip, med den belastning dette er i form av enorm

investering, eller å modernisere eksisterende konvensjonelle skip.

I vanlige stykkgodsskip er kravet til forholdet kubikkkapasitet/døvekt stadig stigende. Vanlig stykk gods er blitt relativt lettere, og dette sammen med moderne lastebehandling som gir en øket effektivitet, krever tillegg i kubikkkapasiteten.

Vi er nu kommet til at en fortløpig løsning må være å forlenge konvensjonelle skip med en ny containerseksjon som øker kubikk/døvekt forholdet.

Forlenger man det konvensjonelle skip vil også dets nyttige liv i rederiets tjeneste forlenges.

Dette har rederiet innsett, og vi skal i grove trekk informere om de prosjekter rederiet har satt igang når det gjelder forlengelse og andre forbedringer av effektiviteten til konvensjonelle skip.

Rederiet har allerede undertegnet kontrakt for forlengelse av følgende fem skip: M/S TAI PING, TAGAY, TAY, TRAVIATA, TARANTEL og TEMERAIRE. De fire førstnevnte skip skal ombygges ved Mitsubishi, Yokohama, og Mitsubishi, Nagasaki. Det første skip, M/S TARENTEL ankommer verkstedet ca. den 28. mai og deretter kommer skipene i slag i slag slik at det siste skip, M/S TAI PING vil bli levert i slutten av august. Leveringstiden er satt til ca. 27 dager pr. skip.

M/S TEMERAIRE skal forlenges ved A/S Framnæs Mek. Værksted i Sandefjord. Skipet ankommer verkstedet den 19. januar og levering vil skjje den 29. mai.

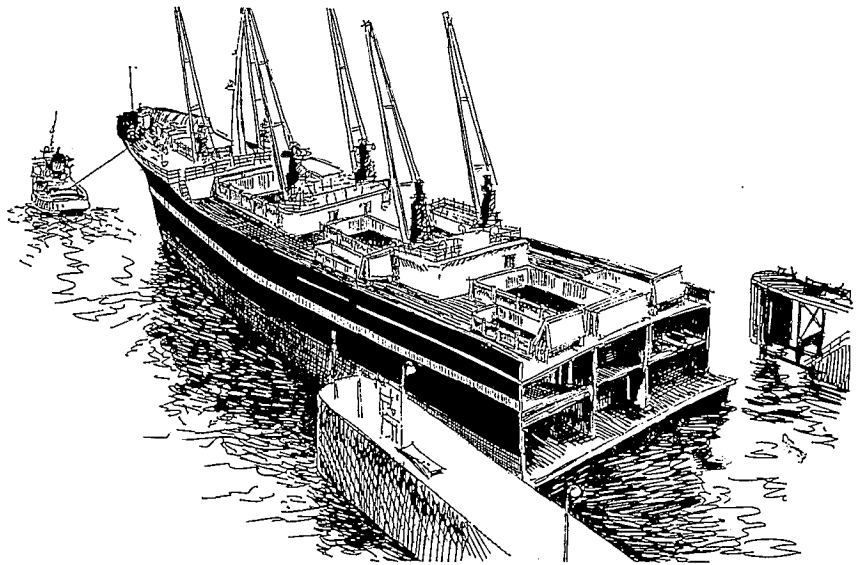
De fire førstnevnte skip skal forlenges med 96 fot (29,3 meter) o



**ROLF A. BERBY**

Født 8-5 1924. Teoretisk utdanning. realskole, tekn. forskole, maskinistiskole, Oslo tekniske Skole. Praksis: 4-5 års fartstid som maskinist og garantimaskinist, ca. ett år som tegner og reparasjonsingeniør ved Aker Mek. Verksted. Ansatt i rederiet 1-12 1958 som inspektør. Fra 1-1 1969 leder av kontoret for reparasjonskontroll.

Skipet er kuttet og taues ut av flytedokken.



den nye seksjon vil gi plass til 120 stk. 20 fot standard containere i selve rommet og i tillegg 42 stk. i to høyder på den nye seksjons pontongluker. Containerfestere er arrangert slik at også 40 fots containere kan føres på de nye luker. Det er også tatt hensyn til at det i fremtiden, hvis behovet melder seg, er mulig ved relativt enkle forandringer å føre 40 fots containere også i det nye lasterom.

Den nye containerseksjon blir utstyrt med en 25 tonns ASEA elek-

trisk dekkskran med en max. arbeidsradius på kranarm lik 22 meter.

Den ekstra vekt av containerne på luker, samt den nye dekkskran, vil resultere i dårligere stabilitet og dette vil bli kompensert ved å legge inn ca. 500 tonn fast ballast i den nye seksjons dobbelt-bunntanker.

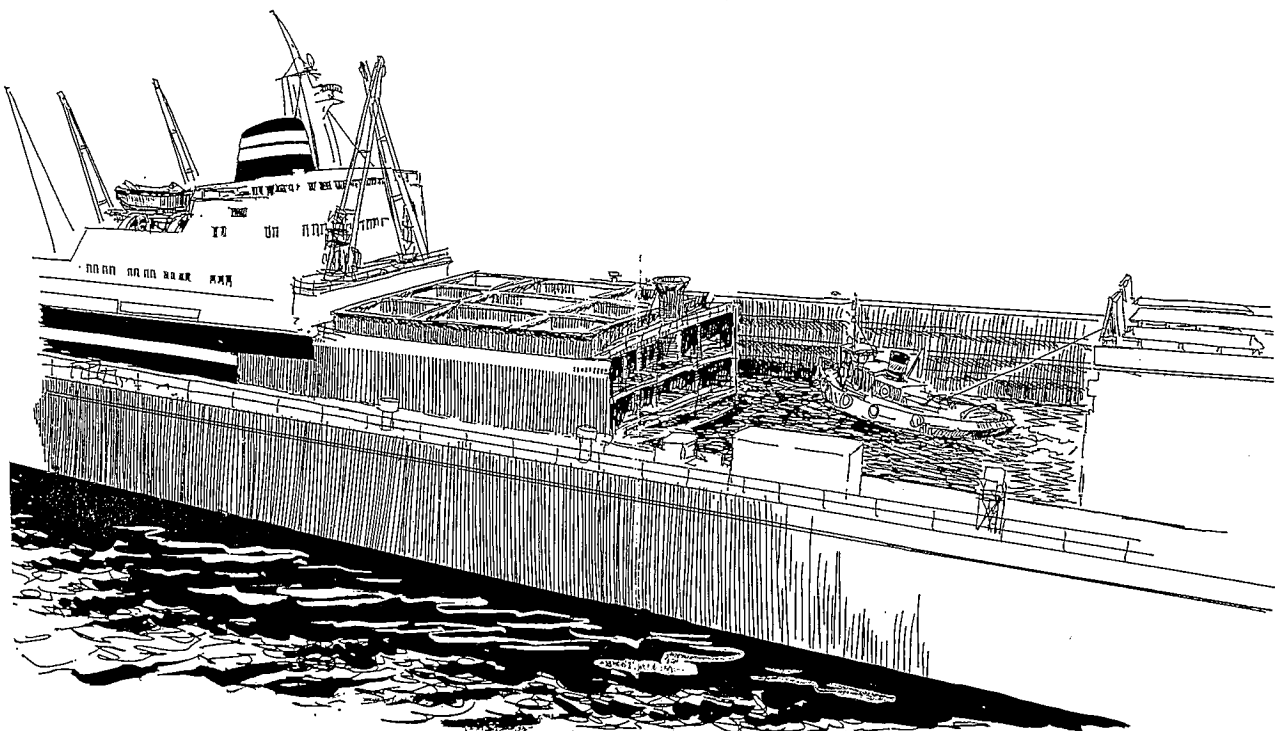
Forøvrig skal skipene utstyres med såkalte «folkevogngear» for 5 stk. bompar. Dette gearet består av 2 stk. topping vinsjer, 2 stk. preventervinsjer samt 1 stk. mellom-

preventervinsj, alt elektrisk drevet. Vinsjene skal plasseres på mastehusene.

Den enkle og raske betjening av «folkevogngearet» vil spare inn opp til 80 % av utgiftene i forhold til konvensjonelt gear ved rigging av bommer, spesielt i U.S.A. havner.

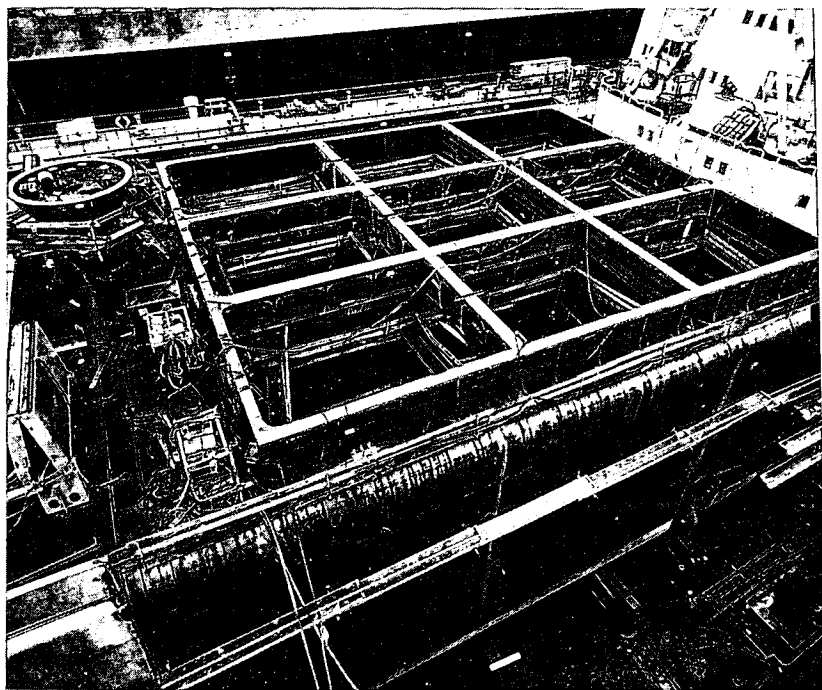
De undre lasterom nr. 2-3-4 og 5 skal «squares off» for mer effektivt å kunne føre pallertert last.

I lasterom nr. 4 skal det installeres et nytt dekk «flush» med tunneltoppen.



Den nye containerseksjon er sveiset til akterskipet. Skipets forpart taues inn i dokk for endelig sammenbygging.

Celler for 20' containere i den nye seksjon.



Den nye lengde av skipene beregnes å redusere farten ca. 0,3 knop.

For ordens skyld kan det nevnes at skipene beregnes å ankomme de respektive Mitsubishi verksteder etter følgende program:

M/S TARANTEL til Yokohama ca. 25.—30. mai.

M/S TAGAYTAY til Nagasaki ca. 9.—15. juni.

M/S TRAVIATA til Yokohama ca. 25.—30. juni.

M/S TAI PING til Yokohama ca. 25.—30. juli.

Maskinsjef Erling Barth vil stå for det daglige eftersyn ved verkstedet.

M/S TEMERAIRE skal også som tidligere nevnt forlenges, men kun med vel 76 fot. Dette vil gi plass til 3 stk. 20 fots containere i lengden, ialt 120 stk. Av disse plasseres 84

stk. i det nye lasterom og 36 stk. i to høyder på de nye luker.

Forøvrig når det gjelder øking av laste/losseeffektiviteten skal dette skip gjennomgå samme forandringer som de førstnevnte skip.

M/S TEMERAIRE skal under verkstedoppholdet også få installert en ny hovedmotor. Motoren er av MAN fabrikat med en ytelse på 10 500 BHK. Dette er en økning av ytelsen på ca. 2 000 BHK i forhold til den eksisterende motor og vil gi skipet en fartsøkning på ca. 1 knop.

I forbindelse med den nye motorinstallasjon skal det installeres utstyr for drift av skipet med vaktfritt maskinrom. Det nye kontrollsystem blir levert av firmaet NORCONTROL.

Rederiet har også bestemt seg for et tredje ombyggingsprosjekt. Det gjelder M/S TORRENS, M/S TARONGA, M/S TAMERLANE og M/S TIRRANNA som skal forlenges med 74 fot (22,40 meter). Disse

skip vil kunne føre i alt 126 stk. 20 fots containere i det nye lasterom og på de nye lukedeksler.

Det kan nevnes at den sistnevnte type skip, de såkalte bakladere, er mer problematiske å forlenge enn de førstnevnte typer skip med midtskipet. Baklader-type skip må generelt ha adskillig mer forsterkninger på grunn av de spesielle skrogforhold og det må likeledes legges inn mer fast ballast for å oppnå en tilfredsstillende skrogspenning.

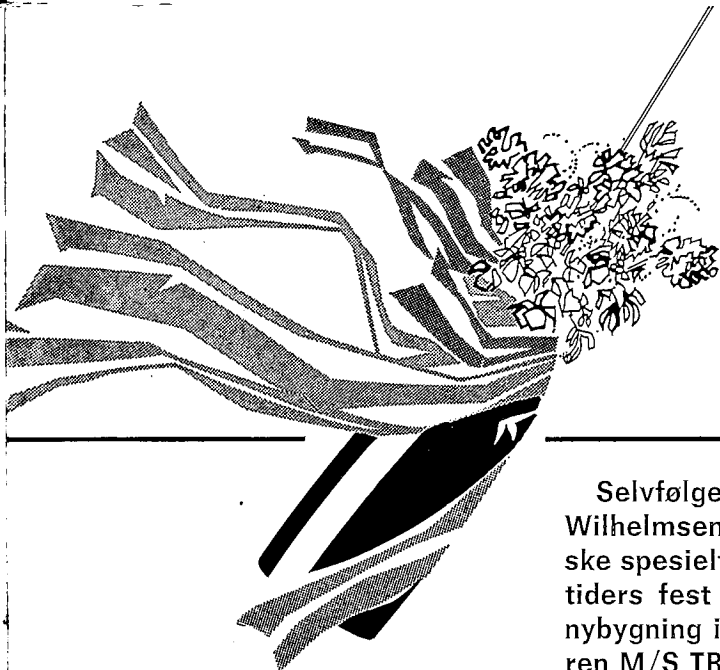
De sistnevnte skip vil bli ombygget ved Mitsubishi, Japan og Nyland, Oslo omkring neste årsskifte. Leveringstiden pr. skip vil være ca. 30 til 35 løpende dager.

Hvis alt går etter planen vil rederiets således innen ca. mars 1971 ha i alt 9 konvensjonelle skip som kan føre containere på en effektiv og betryggende måte.

**GIVE UP**

*“What ever became of the old-fashioned upbeat mirage?”*





# M/S TROLL FOREST

— Det ble sjømannsstandens dag da navngivningen av «Troll Forest» for Wilh. Wilhelmsen, Kaldnes i Tønsberg i går ble manifestert på den flotteste måte noen sjømannsjente kunne tenke seg. Telegrafistinne og kapteinsfrue Gerd Bryde fra M/S «Tai Ping», for anledningen fløyet hjem fra USA, holdt en tale under dåpsmiddagen som man kunne ønske det ganske land hadde kunnet høre. Da hadde det vært liten tvil tilbake om at vår sjømannsstand representerer det beste av vårt folk. Som rederiets i sin tid første kvinnelige telegrafist, var fru Bryde valgt ut i skarp konkurranse med andre kvinner ombord i W.W.'s mange skip til å døpe dette skip.

Det var på vegne av alle sine kolleger og alle sjøfolk i denne store flåte at hun takket verft og rederi for oppgaven, gudmoroppdraget, og det var den elegante måte hun gjorde det på, den ro og verdighet hun viste som gjorde det dype inntrykk på alle som var til stede. Først det at hun tok alle sine kolleger med og helt identifiserte seg med disse. Dertil at hun på en selvfølgelig og humoristisk måte selv beæret verftsdirektør C. H. Thrapp-Meyer og

Selvfølgelig betyr Tønsberg noe ganske spesielt for Wilh. Wilhelmsen og selvfølgelig betyr Wilh. Wilhelmsen noe ganske spesielt for Tønsberg. Og selvfølgelig måtte det bli en alle tiders fest når rederiet den 18. februar fikk døpt sin første nybygning i Vestfold-byen på et decennium — bil/bulk-carrieren M/S TROLL FOREST.

Det var en stemning av storveies skøyteløp som preget dåpsbegivenheten, solskinn og frost, skøyteløpermarsjer over høytaleranlegget og — is. Is som dekket hele Kaldnesbukten og vel så det — og selvom isen ikke var den eneste grunn til at selve sjøsettingen måtte utsettes, så preget den bildet i betydelig grad.

Men festlig var det — på alle måter, ikke minst takket være en alle tiders charmerende gudmor og en sprudlende opplagt administrerende direktør. Men i og med at rederiet spilte en såvidt betydelig rolle i dette arrangementet, overlater vi til pressen å karakterisere begivenheten. Vi gir ordet til kaptein Frank Andersen, utsendt medarbeider for Norges Handels- og Sjøfartstidende:

skipsreder Tom Wilhelmsen med hvert sitt minnetroll. Selv fikk hun et vakkert smykke av førstnevnte for sin medvirkning.

Helt fra begynnelsen var det maritimt med et mylder av gullstripede uniformer, kapteiner og maskinsjefer, pensjonerte og aktive. Smil lys- te opp med meget korte interval-

ler eftersom kolleger og venner møttes igjen, med fruer som man også i stor utstrekning hadde møtt til sjøs. Husker du? var et hyppig spørsmål utover kvelden. Og de husket fra hav og havn, fra storm og stille. Det var ikke bare gudmøren som talte. Verftsdirektøren ønsket velkommen og oppfordret til



Gudmor Gerd Bryde hilser på skipsrederne Tom Wilhelmsen og Wilhelm Wilhelmsen. Fru Bryde er den tredje av firmaets ansatte som døper et WW-skip, de to foregående er frk. Tove Wølner (M/S TEMPLAR 1962) og frk. Signe Marie Aas (M/S TORRENS 1966).



TROLL FOREST — «hjemmedåp» på grunn av forholdene.

fest. Jørgen Jahre som styreformann for verftet, talte om samarbeide og gleden over at W. W. var tilbake som kontrahent for første gang etter M/S «Tønsberg» for ti år siden. Han beklaget «hjemmedåpen» som forøvrig var et gudmord, han beklaget også at norske verft fortsatt kjemper med et utland som bedre kan yte kreditter, men han pekte også på at gleden dominerte ved en anledning som dette. Tom Wilhelmsen hadde vektige ord å si om sjøfolkene som rederiets eksistens og vekst var helt avhengig av. Han talte også om den utvikling verdens skipsfart oppviser, den kolossale økning i tonnasje både totalt og for de enkelte enheter. Teknologiens fremmarsj er fantastisk, den har bragt oss en verden av plast, mat og mineralolje, måneferder og kommunikasjonsinstrumenter og tidligere uant kvalitet, og ikke minst i skipsfarten krever det hele en fantastisk omstillings-evne. Utfordringen til sjøens menn er svær, til administrasjonen likeså og samarbeide er nødvendig internt og utad. EEC er «a must» for norsk skipsfart, sa Tom Wilhelmsen. C. H. Thrap-Meyer hadde igjen en stor dag, denne gang som trollet selv som på flotte verséføtter hyldet gudmor, sjøfolk og rederi og dertil luftet kulturelle filosofier. Bare gudmor slo ham på felles arena.

For maten takket Odd Nerdrum og fra pensjonerte såvel som seilen-

de sjøfolk med fruer, takket tidligere sjefsinspektør i rederiet, sjøkaptein Arthur Tidemann. Han tok også med i takken den omsorg menneskelig og ikke minst økonomisk som dette rederi viser sine folk.

Og så var det hyggelig samvær i ekte Tønsberg-miljø som rederiets ledelse og seilende stab så sterkt er knyttet til, til bussene vendte tilbake til Oslo med den del av gjesteskaren som hører hjemme der.

## GUDMORENS TALE

Ved et menneskebarns dåp er det barnet som får gaver, men når et skip døpes er det gudmoren som blir beriket. Hvor denne tradisjon oppstått er vel uvisst, men jeg vil medgi at den er meget tiltalende.

Dette vakre smykket jeg nettopp har fått vil bli en kjær erindring om denne store dag. Jeg retter min varmeste takk til Kaldnes Mek. Verksted ved dets direktør Thrap-Meyer.

Det har kommet meg for øre at direktøren — foruten å være en leder og skikkelse innen skipsbyggingen — også har gjort en fremragende innsats innen musikklivet. Tillat meg derfor, som en liten erindring, å overrekke dette «monument», som på en så vakker måte forener musikkens ånd med dåpsbarnets navn. (Overrekkeelse av lykketroll.)

På vegne av Wilh. Wilhelmsens seilende kvinnelige personell vil jeg så takke rederiet, ved skipsreder Tom Wilhelmsen, for den store ære som er blitt oss til del ved at «en av våre» skulle døpe dette skipet. En personlig hjertens takk for at gudmor-vervet blev gitt til meg. Ved denne anledning er det enda en varm takk jeg vil rette til rederiet, nemlig for all hjelpsomhet og imøtekommenhet jeg gjennom årene alltid er blitt møtt med fra de forskjellige avdelinger innen Tollbodgaten 20 og Roald Amundsens gate 5.

Det er over tyve år siden jeg som særdeles grønn førstereis seilte ut med et Wilhelmsen-skip. Lite ante jeg dengang at jeg i 1970 skulle stå her som representant for de seilende kvinner og døpe et av rederiets skip. At begivenheten finner sted her i Tønsberg og i nærvær av så mange representanter for Wilh. Wilhelmsens land- og sjøkrefter gjør det helt til en riktig familiefest, hvor dåpsbarnets lykke er alles varmeste ønske.

Det har tidligere falt i min lodd å være gudmor for menneskebarn. Må dere lover jo da å påse at barnet oppdras i Herrens tukt og formaning, mens siden jeg hører med blant «landsmenn i det fjerne og på havet» har jeg ikke alltid kunnet passe mine plikter i så henseende.

Imidlertid har dåpsbarna skikket seg vel og bra, takket være foreldrenes påpasselighet og kloke oppdragelse. — Det samme vil gjelde i dette tilfellet. Jeg vil følge «TROLL FOREST» i tankene, men vi vil sjelden treffe. Imidlertid — i trygg forvisning om at foreldrene vil sørge for en passende blanding av kjærlighet og omsorg, tukt og formaning, kan jeg overlate dåpsbarnet til dem, og håpe at «TROLL FOREST» vil bli et livskraftig og nyttig medlem av familien.

«Portrettet» av gudmoren tillater jeg meg å overrekke skipsreder Tom Wilhelmsen. (Overrekkeelse av lykketroll.)

Jeg ønsker rederiet til lykke med skipet, og sender samtidig mine aller beste ønsker om god seilas til de kvinner og menn som skal ha sjøarbeidsplass og sitt hjem ombord. Må det for skip og besetning bli liksom kontrari vind og rikelig medvind på seilasen gjennom livet.

Snart seiler vårt dåpsbarn langs fremmede strande  
Et minne blir dåpsstedets isdekte vande  
Dog Tønsberg trygg hjemstavn vil være.  
«TROLL FOREST» — jeg ønsker deg lykke på ferden  
Seil Wilhelmsen-flagget så vide i verden  
Vær verkstedet, byen og reder til ære.



# AVANSERT

## BIL-PAPIR-BULK-SKIP

TROLL FOREST som lørdag 21/2 forlot beddingen og begav seg ut i Kaldnesbassengets halvmeter-tykke isbelagte vann, vil frakte skogsprodukter som papir, pulp og packaged lumber. Skipet vil også tjene som en konvensjonell bulk carrier, og med sine spesialkonstruerte bildekk, vil skipet likeledes tjene som spesialskip for biler. Med containerbeslag på lukene kan skipet føre containere på dekk, og med containermodul i lukeåpningene og i rommene, vil skipet også kunne føre containere i rommene etter innsetting av cellguides. Kort sagt, skipet kan faktisk fortjene betegnelsen «multipurpose carrier».

KJELL HEUM

### Particulars:

Lengde overallt	614'10"
Lengde perpendikulær	587' 0"
Bredde i riss	86'7½"
Dybde i riss	50' 0"
DW ved trelast dypg. 35' ca.	29300 t
DW med 30'	ca. 23000 t
Lasteromskap. ca.	1 200.000 CF bale
Gross tonnasje	ca. 20.000
Blokk-koeffisient	0,77
Isklasse B i Det Norske Veritas	
Vannballast	ca. 9700 m <sup>3</sup>
Tid utpumping ballast	ca. 10 timer

### HOVEDMASKINERI

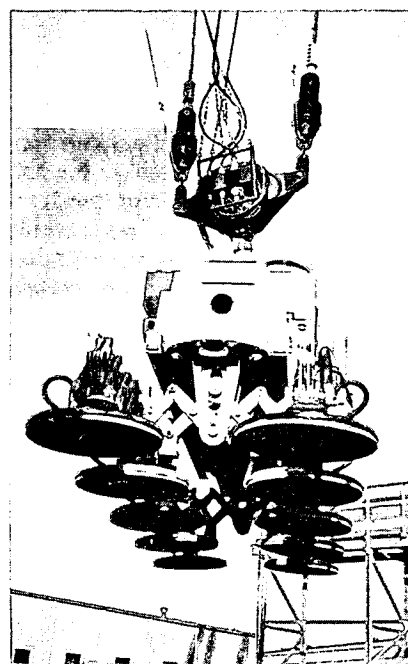
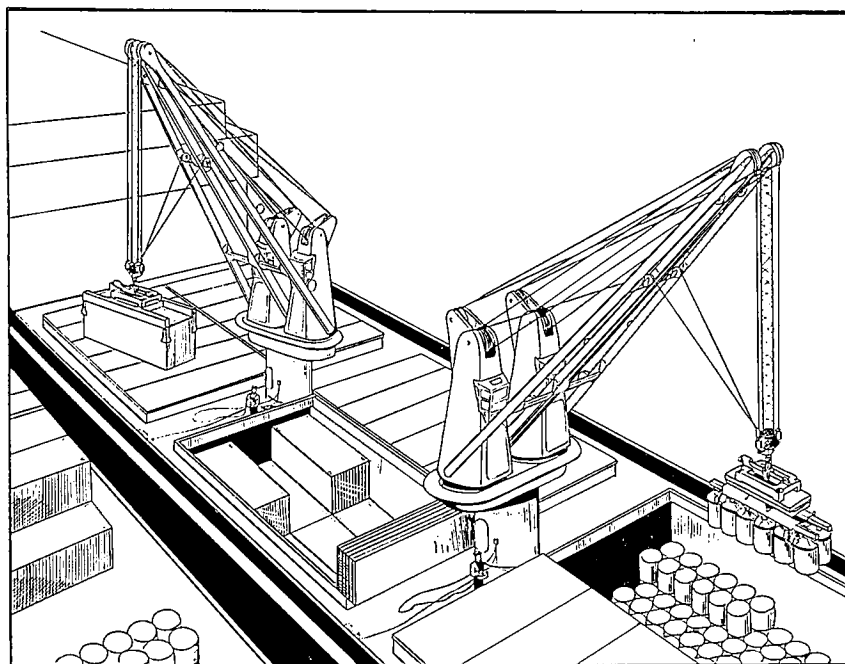
Skipet er utstyrt med Hortenbygget 6 cyl Sulzer-maskineri av samme type som vi har gode erfaringer med på bulkbåtene fra Mitsubishi, 6 RD 90 med diam. 900 og slaglengde 1550 mm. Maks. ytelse 13 800 BHK. Ved en kontinuerlig serviceytelse på 12400 BHK regner vi med en service-fart på ca. 15,8 knop. Maskineriet har klasse EO for periodevis vaktfritt maskinrom.



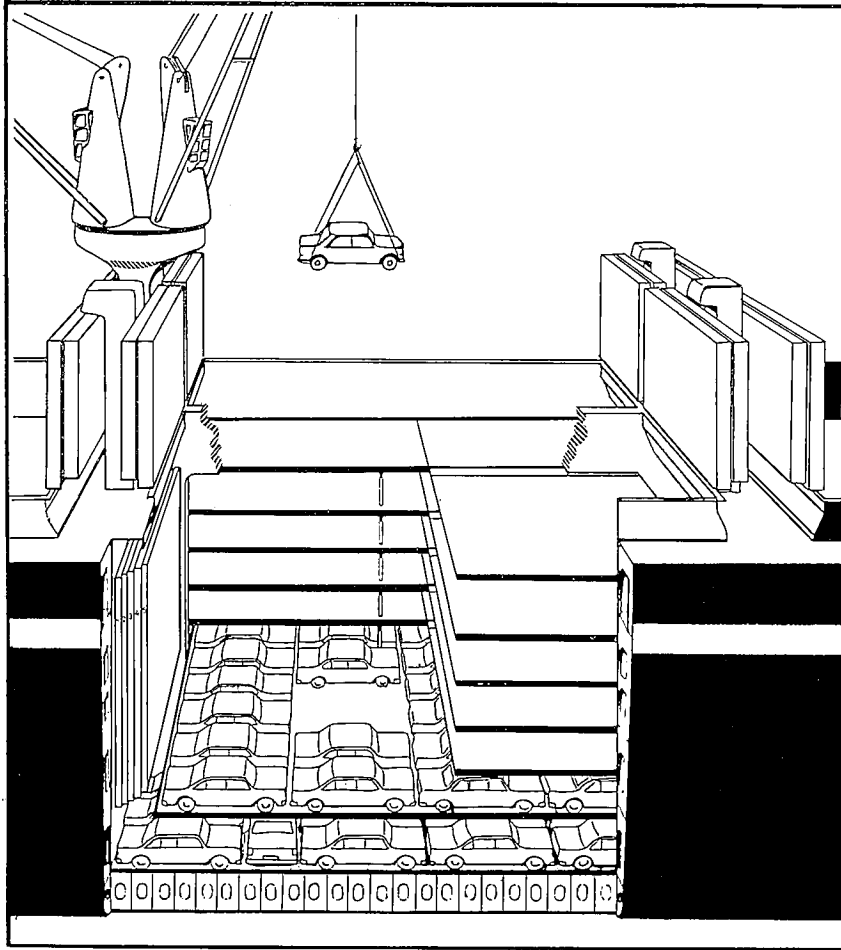
### LASTEROM OG LUKER

Luke 1 er «single», med lengde 11,2 m. bredde 13 m. Luker 2—6 er «twin» med lengde 19,2 m bredde 2 x 10,3 m. (Til sammenligning kan nevnes at Talabots lukebredder er 2 x 6,5 m). Styrkebjelken langs senter har man laget så smal som mulig, 800 mm og kun 1,4 m dyp hvilket gjør lastingen innunder bjelken lettest mulig.

Dekksbredden fra lukesidekarm til skipsside har man oppnådd å få redusert til 2,4 m (Talabot 3,4 m).



Til venstre: Häggglunds 15 tons kraner synkront operert som 30 tons tvillingkran. Til høyre: Muncks vakuümåk for løfting av opptil 10 papirruller à 1,85 tonn.



Kaldnes bildekk i 6 høyder hydr./mek. operert.

Skipet har dobbelt hud, d.v.s. luke-sidekarmene er ført vertikalt ned til tanktoppen, og overheng i sidene er dermed fjernet. I for- og akterkant har man valgt overhenget så lite som mulig, men tilstrekkelig til at bildekkene i vertikalstuet stand akkurat fyller ut overhenget. Rommene blir derved fullstendig fir-kantede uten overheng, og godset kan landes eller hentes direkte ved vertikal lastføring. Imellom den dobbelte hud er der sidetanker for ballast, utfor rom nr. 1 for bunkers. Over sidetankene er der tunneler som tjener til gangpassasjer og rørgater. Færrest mulig rør og kabler kommer derfor på dekk med derav følgende redusert vedlikehold. Rommene har dimensjoner passende for 20' ISO containere, 8 i bredden, 6 i høyden og 3 i lengderetningen.

Lukene er hydraulisk opererte og av Velles fabrikat. To seksjoner stuer forover og 2 akterover. Lukene er helt plane på oversiden a.h.t. dekkslast. De er også plane på undersiden for å lette vedlikeholdet og for å redusere rengjøringen etter bulklast.

Styrken av lukene er 2,85 tonn/m<sup>2</sup> hvilket tilsvarer belastningen av packaged lumber til en høyde av 16' over lukene. Skipet har stabilitet nok til ca. 7500 tonn på lukene.

Lukene har beslag for 20' og 40' ISO-containere.

#### BILDEKKENE

Rom 2—6 er forsynt med bildekk av stål i 6 høyder. Bildekkene er utviklet av Kaldnes i samarbeid med Kværner Brug. Man får et inntrykk av dimensjonene når man hører at samlet bildekkflate representerer over 12 mål. Vekten av bildekkene er ca. 1200 tonn. På bildekkene og tanktoppen i rom 2—6 vil man kunne laste 2041 folkevogn limousiner eller 1539 Volvo 144. Da folkevognsfabrikken forlanger ca. 35 % transporters, er dekkshøyden på tanktoppen og på to dekk øket fra 1660 til ca. 2100 mm. Man oppnår da en fordeling på 1221 VW limousiner og 654 Transporters. Surringspunkter er innsveisert i dekkene i tilstrekkelig antall slik at det skulle dekke små og store biler. (Ved f.i.o.-kontrakt f.eks. med VW-Werke, vil surringen av bilene foretas av avskiperen).

Kaldnes-bildekkene står stuet vertikalt i sine spor i for- og akterkant av rommet. Hvert panel er på 10 x 10 m. Når de skal legges ned, løftes ett og ett panel først noe opp, hvorefter de senkes ned til sin horisontale stilling i rommet. Slik legges ut 3 kvadranter av rommet i 6 høyder. Fjerde kvadrant derimot benyttes som lastekvadrant. De programstyrte kranene plasserer bilene i midten av kvadranten, og bilen kjøres derfra inn på plass i de tre andre kvadrantene. Når også 4. kv. er stuet full, legges neste dekk ned, og slik fortsetter man oppover.

Kaldnes fikk kontrakten på levering av sin type bildekk i konkurranse med Blohm & Voss, da de var 1,5 mill. kr. billigere og fordi skipet kunne leveres 2 måneder tidligere ved at de kan montere sine egne bildekk samtidig som resten av utrustningen av skipet pågår. De virker dessuten enkle i operasjon og synes å trenge lite vedlikehold. Til sammenligning kan nevnes at Blohm & Voss bildekk som ellers har mange fordeler, har over 10 km wire og noen tusen hjul og skiver å vedlikeholde. Bildekkene er dessuten oppdelt i et kolossalt stort antall seksjoner, ca. 840.

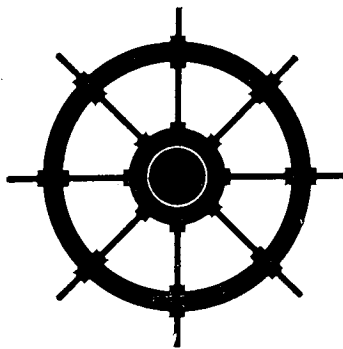
For føring av fabrikknye biler med bensin på tanken (5 l.), forlanges god ventilasjon i rommene. Skipets folk må dessuten inspiseres bilene minst en gang daglig. Hvis bilene kjøres på plass i rommet, er det vanlig at stedets helsemyndigheter foretar målinger i rommet av kullsydgehalten.

## Hägglunds tvillingkraner og løfteutstyr.

3 sett tvillingkraner 2 x 15 t, 22 m arm, d.v.s. 8,8 m utlegg utover skipssiden. Kranene er av samme konstruksjon som dem vi er kjent med på Scandia-skipene. Her er to enkle kraner plasert på et roterende platå på toppen av en 8,6 m høy sokkel. Den store høyde er betinget av at lukene i vertikal stilling må ha plass innunder kranplatået. Kranjibbene i nedlagt stand får god klaring over 16' trelast eller 2 tiers med containere på lukene.

Kranene kan opereres som to enkle 15 tonns kraner eller som én 30 tonns tvillingkran hvor de to arbeider synkront. Hastighet med full last 0—40 m/min, med halv last 0—80 m/min. De er plasert mellom luke 1—2, 3—4 og 5—6.

Kranene er utstyrt med: Fjernkontroll fra bærbare kontrollere, Spotting device, d.v.s. automatisk eller fjernstyrt rotasjon av hivet. Innebygget parall.arr. som forhindrer en uønsket rotasjon av hivet. Antipendlings arrangement. Programkontroll for enkeltkran. Automatisk tyngdepunktjustering så vakuuåkene blir hengende horisontalt. Vakuuåke for løfting av 2 x 5 stk. papirruller 40"—57" dia. Ekstra sakseteleskop for løfting av 2 x 3 stk. større papirruller. Parallellisering av sakseteleskopets løfteskiver. Ballegripere for pulp.



Utstyret er testet ved Hägglund og virker tilfredsstillende. Antipendlingsarrangementet som gir hivet en trepunktsopphengning, reduserer pendlingen til et absolutt minimum. Bl. a. er arrangementet godkjent av Volkswagen-Werke som tidligere kun har gått inn for bommer og kopledemantler.

Vakuuåkene som leveres av Munck, får maks. 10 løfteskiver eller «tallerkner». Innebygde sugepumper gir et arbeidsvakuu på 0,3 kp/cm<sup>2</sup>. Man regner i praksis med samtidig løfting av 10 ruller a max 1,85 t = 18,5 tonn. Resten av kranekapasitetens 30 tonn utgjøres av vekten på utstyret.

Den mest tidkrevende del av løfteoperasjonen, finner sted når vakuuåket skal posisjoneres rett over papirrullene, men da åkets styrearmer er forlenget og øket i kraft, virker systemet bra, og man er kommet ned i syklostider på ca. 3 minutter som var vår betingelse. Saksearrangementet som gjør det mulig å regulere avstanden mellom løfteskivene slik at det samme åk

kan benyttes til forskjellige rulldimensjoner, virker også bra. Parallelliseringsarrangementet virker slik at løfteskivene eksempelvis står rett overfor hverandre når åket hentes rullene på kaia. Når rullene settes ombord i skipet, forskyves disse i forhold til hverandre, (saksess) for å spare kubikk. Regnes det med en gjennomsnittlig rullvekt på 1,5 tonn og med ovennevnte syklostid, vil optimal produksjon på de tre tvillingkraner utgjøre ca. 900 tonn/time.

## Grabblossing.

Kranene vil bli levert med plass for den nødvendige elektriske apparatur for drift og betjening av motorgrabber, men selve utrustningen inngår ikke i leveransen. Det forutsettes at kranene ved eventuell grabbdrift vil bli benyttet hver for seg, og i så fall må for hvert par, en kran utstyres med kabeltrommel, mens man for den andre kan benytte den motorkabeltrommel som brukes i forbindelse med vakuumløfterne.

## KONKLUSJON

Som det fremgår er det særlig på lastehåndteringssiden at det er nedlagt store summer, og vi tror at dette allsidige men dog spesialiserte skip, med sin raske ekspedering og skånsomme lastbehandling vil kunne hevde seg meget godt i dagens konkurranse.

## DEDICATED TO THE LAUNCHING PARTY M/S TARIM

En av A/G Wesers medarbeidere, herr Rehling, skrev dette dikt til TARIM i forbindelse med sjøsettingen:

When I was still a little boy  
my father once gave me a toy,  
a model of a ship, small sized,  
but I have been so much surprised.  
The model had a funnel, too,  
with two bands on it, both were blue.  
So being seven years old then  
I knew the ships of Wilhelmsen.

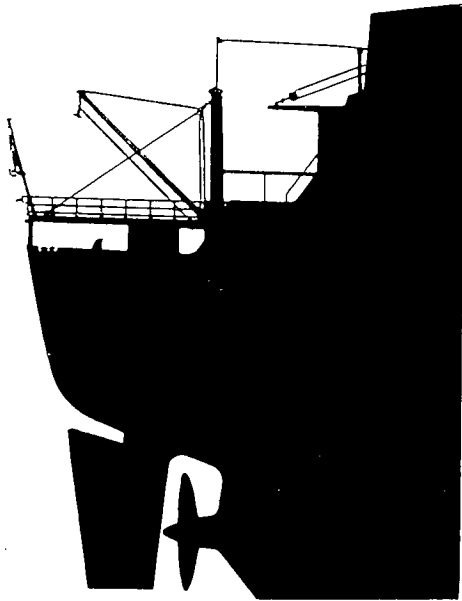
When grown up, travelling around  
right everywhere these ships I  
found.  
So I am very glad, indeed,  
that A. G. «Weser» to this fleet  
will add the newest, biggest ship,  
which today left the building slip.  
You all watched full of fascination  
the proper launching operation.

The «Tarim» is, this you should know,  
the largest vessel in the row  
of ships of Wilhelmsen so far.  
May be you know that we now are  
engaged in shipbuilding right here  
on hundred and twenty seven year',  
in spite of that «Tarim» will be  
our first ship for that company.

But this might change, we would be pleased  
if in the future we at least  
build round about a dozen ships  
for Wilhelmsen on our slips.  
We would enjoy continuation  
of our first cooperation.  
In view of this we anyhow  
wish growing gains the Owner now.

To Mrs. Blaum we wish to say:  
So many thanks, that you today  
gave us the honour of attending  
the launching party, and is spending  
good wishes to the ship and crew,  
when this big ship was named by  
you.  
We join your wishes for the ship:  
God save her always, on every trip.

Well, Gentlemen, now let us take  
the glass to hand, and then let's  
make  
to our charming sponsor now  
and all the ladies our bow.  
We all desire that they might  
enjoy this party, which tonight  
is certainly the culmination  
of «Tarim's» launching celebration.

**Dimensjoner:**

Største lengde	961' 3 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> "
Lpp	921' 11 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> "
Bredde	139' 5 <sup>1</sup> / <sub>4</sub> "
Dybde i nss	81' 0 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> "

**Lasteromskubikk:**

Olje:	6.044395 cuft
Malm:	3.304784 »
Bulk:	5.982167 »

**Pumpekapasiteter:**

Lastolje:	2 x 5000 m <sup>3</sup> /h
Ballast:	2 x 1200 m <sup>3</sup> /h

Torsdag den 5. februar ble vårt nybygg, byggenr. 1373 ved AG WESER i Bremen, sjøsatt og døpt TARIM. Dette er det tredje skip i Wilh. Wilhelmsens rederi som bærer navnet TARIM. TARIM er denne gang et såkalt OBO-skip. (OBO = Ore/Bulk/Oil), og blir derved, ved siden av 90 000 tonneren TEHERAN, rederiets annet skip av denne type. Som typebetegnelse tilsier er OBO-skipet bygget for å kunne transportere malm-, bulk- eller oljelaster. Derved oppnås et meget fleksibelt skip, som ved variasjon mellom olje- og bulk/malmlaster bl. a. har mulighet til å kunne redusere uproduktiv tid i ballast til et minimum. Et rent tankskip går normalt ca. 50 % av sin tid i ballast, mens en trade som kan tenkes aktuell for TARIM vil kreve ca. 35 % av tiden i ballast. Prisen for et OBO-skip ligger normalt vel 10 % over prisen for et rent bulk- eller tankskip.

Ore/bulk/oil-carrier: 149900 DWT ved dypgang: ca. 57'

**Dekksmaskineri:**

6 stk. 20 ts fortøyningsvinsjer inklusive 2 stk. på ankerspillene.

**Fart:**

Kontraktfart: 16,2 knots på dypgang 53' 11<sup>5</sup>/<sub>8</sub>" tilsvarende 140500 Dwt.

**Hovedmaskineri:**

B&W 8K98FF: 30400 BHK ved 103 o/min  
28000 BHK ved 103 o/min

**Hjelpemaskineri:**

Dieseldrevne generatorer: 2 x 660 kw  
Turbindreven generator: 1 x 660 kw

Kjeler: 2 x 30 ts/h, 19 kp/cm<sup>2</sup>

Klasse: Det Norske Veritas + IAI HC or Tanker for oil (EO) HC:2,4,6,8 empty.

**TORE BERG****A/G WESER 1373****TRADE**

Følgende trade kan bli aktuell for TARIM: Fra verkstedet går skipet i ballast til Hampton Roads i USA for å laste så mye kull som dybden ved kai for tiden tillater, tilsvarende ca. 80 000 ts kull for TARIM's vedkommende. Reisen går så til Brasil der malm tas inn på de ledige rom inntil full dødvekt er oppnådd. Kull og malm fraktes til Japan, hvor lasten losses. Derefter går turen til PG for lasting av så mye olje som kubikken tillater — ca. 140 000 Dwt. Oljen fraktes enten til Europa eller USA. Så går turen i ballast til Hampton Roads igjen og en ny rundtur kan påbegynnes.

**TARIMS KONSTRUKSJON**

Når man skal bygge et OBO-skip kan man godt tenke seg at man først bygger et bulkskip. Så forsterker man skroget for føring av malm i annethvert rom. Til slutt legger man inn det utstyr og gjør de endringer som skal til for at skipet skal være skikket til også å føre

olje. Slikt nødvendig utstyr er først og fremst lastoljepumper og lastoljeledninger. Dertil kommer spesielle ventilasjonsanordninger, utstyr for rengjøring av rom for oljerester og fjerning av gass, varme-coiler i lasterommene etc. Den viktigste endring er at lasteromslukene gjøres absolutt olje- og gasstette ved at lukene forsynes med ekstra god skalkning og spesielle pakninger.

I TARIM's skrog ligger således 9 stk. store rom etter hverandre. Hele lasteromsseksjonen er forsynt med dobbelt bunn. Nødvendige forsterkninger for å kunne tåle belastninger fra malmlaster er lagt inn. TARIM's skrog vil forøvrig bli forsynt med doble tverrskipsskott og dobbel hud. Dette har sin fordel i at skroget får god styrke og at rommene, som derved blir helt fri for spant, blir lette å rengjøre. De tanker som dannes i den doble huden, de doble tverrskipsskott og i dobbeltbunnen kan benyttes som ballasttanker. Totalt har skipet plass til ca. 68 000 ts ren ballast. Herav kommer forpig-

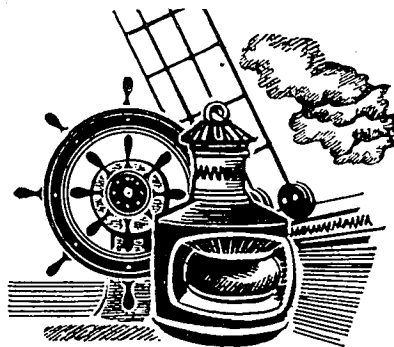
gen på TARIM ca. 7 000 ts. Rett aktenfor lasteromsseksjonen ligger to såkalte slop-tanker, hver rommer ca. 800 m<sup>3</sup>. Her oppbevares slop dvs. rester av olje og vann etter rengjøring av rommene. Mellom sloptankene ligger pumperommet og aktenfor sloptanker og pumperom ligger maskinrommet.

Pumperommet rommer alle pumper som er nødvendig for behandling av ballast og last. Der er bl. a. 2 stk. ballastpumper, hver med en pumpekapasitet på 1200 m<sup>3</sup> ballast pr. time og 2 stk. lastoljepumper, hver med en pumpekapasitet på 5000 m<sup>3</sup> olje pr. time. Det kan nevnes at lastoljerørene har en diameter på 60 cm.

Frømdriftsmaskineriet er en B&W 8K98FF-hovedmotor dvs. en 8-sylindret Burmeister & Wain-motor med sylinderdiameter på 98 cm. Motoren utvikler maksimalt 30 400 BHK. Vi regner med at motoren gjennomsnittlig skal utvikle 28 000 BHK som via den 4-bladede propell med en diameter på 8 m vil gi skipet en fart på vel 16 knots i full last.

I maskinrommet er dessuten generatorer, dampkjeler etc. plassert.

Innredning for offiserer og mannskap er plassert over maskinrommet.



#### DRIFT

Efter hver oljelast må samtlige lasterom nøye rengjøres for oljerester før neste bulk/malm-last kan lastes. Hvert lasterom vil etter tur bli rengjort ved hjelp av 4 stk. mobile spyleapparater, hver med en spylekapasitet på ca. 50 ts. vann i timen. Man regner med å trenge 2-3 timer for å få rengjort ett rom. Etter hvert vil det samle seg opp store mengder spylevann oppblandet med oljerester (slop). Blandingen pumpes til sloptankene. Her skiller olje og vann seg ved at oljen flyter opp og rent vann kan pumpes fra bunnen av tankene, enten til sjøs eller det på nytt kan brukes til spylevann. Oljen må under ingen omstendigheter slippes på sjøen. Dette er en regel som gjelder for alle skip kon-

trahert etter mai 1967 og som er over 20 000 BRT.

Dette betyr at oljerester må beholdes i sloptankene når malm/bulk-last skal tas inn, hvilket kan innebære eksplosjonsfare, da som kjent crudeolje utvikler eksplosjonsfarlige gasser. På TARIM er dette problem løst ved at eventuelle gassvolumer i sloptankene blir fylt opp med sjøvann. I tillegg fyller man CO<sub>2</sub> på toppen for å være sikker.

Spesielt vil lasting av kull i Hampton Roads kreve stor påpasselighet av skipets mannskap. Her er det slik ved kaien at TARIM så å si nødvendigvis vil kunne passe inn under lasteinnevingene uten samtidig å berøre bunnen. Dette betyr at TARIM ved adkomst f. eks. må ha like mange tonn ballast ombord som antall tonn kull ved avgang. Under lasting av kull må man derfor passe på at man samtidig pumper ut like mange tonn ballast som antall tonn innlastet mengde kull, samt at man hele tiden må passe på at skipet ligger på even keel.

TARIM vil bli bemannet med til sammen 33 mann, herav er 10 offiserer.

TARIM legger ut på sin jomfrutur ca. 25. mars i år.

# HVAL- FANGST

Norsk hvalfangst er idag redusert til kun et kapittel i vår skipsfarts historie. For bare noen få år siden var det storindustri langt syd i isen.

Det er allerede mange år siden jeg var matros på hvalbåten «Globe VII». Båten var bygget i Moss i 1935 og senere solgt til et kanadisk selskap som drev fangst på vestkysten av Canada oppover mot Alaska.

Jeg ble påmønstret i Vancouver og fløyet nordover til Coal Harbour på nordenden av Vancouver Island. «Globe VII» lå klar ved kaien og neste morgen gikk vi ut på feltet. Det var ruskevær og selv om jeg hadde seilt et par år til sjøs, ble jeg dyktig sjøsyk.

Mannskapet på 11 mann besto av 6 forskjellige nasjonaliteter, og her var det ingen kjære mor. Første dagen slapp jeg å gå opp i tønna, men andre dagen sa skipperen at det var like godt å hoppe i det som å krype i det, jeg fikk komme meg opp i tønna i masten og ta min tørn på utkikk.

Well, jeg krøp oppover i leideren i masten og kom meg forsiktig på plass i tønna. Det var rene karusellen. I det ene øyeblikk hang jeg over sjøen på styrbord side av hvalbåten og i neste øyeblikk var jeg over på babord side.

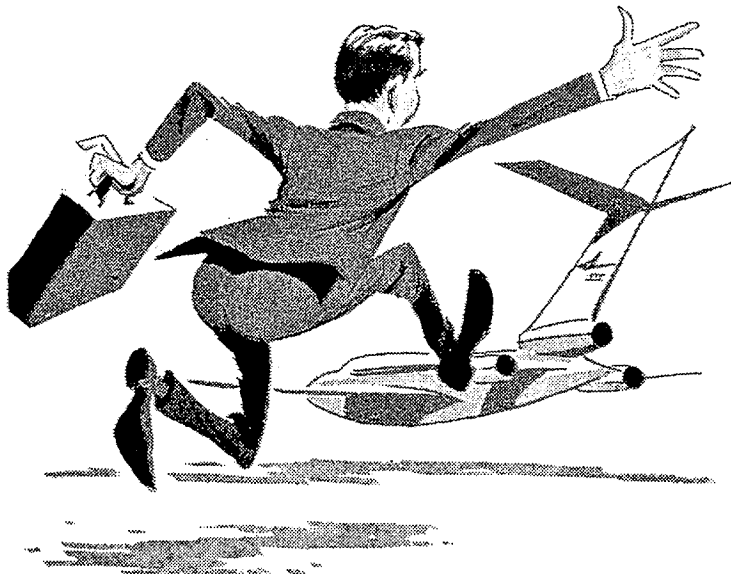
Hadde ikke tid til å se etter hval, hadde mer enn nok med å passe på meg selv. Ble selvfølgelig syk igjen og kastet opp de siste rester av mitt maveinnhold rett i hodet på skipperen og rommannen som sto nede på den åpne broen.

Skipperen fykende sint og med knyttet neve hoiet han opp til meg: «Stop it you vomiting Norwegian squarehead». Jeg prøvde å forklare at jeg var «very sorry», men kunne ikke hjelpe for det. Du kunne sagt fra, sa han, og hvis du vet ditt eget beste gjør du det neste gang!

Det varte ikke lenge til neste gang, og jeg ropte ned. Båten ble lagt tvers på været og vinden blåste det hele overbord til skipperens tilfredshet og til min store lettelse.

Det ble 3 lange harde dager, men den fjerde dagen fikk vi roligere vær og jeg kviknet til igjen. Klarte meg bra resten av sesongen. N. S. Bj.

# LÆR Å UNNGÅ REISESTRESS



Finner De forretningsreiser slitsomme? Det er De ikke alene om. Selv astronautene syntes at den verdensomspennende goodwill-turen var en påkjønning. Planlegg derfor forretningsreisen ordentlig, det lønner seg.

Hva er mest anstrengende — en verdensomfattende forretningsreise eller en tur til månen? Astronautene Neil Armstrong, Edwin Aldrin og Michael Collins kom spreke og opplagte tilbake fra månen. Men halvveis gjennom deres 37 dagers triumftur til 24 land, måtte de avlyse en pressekonferanse i London fordi de var utslitte.

Dr. Beric Wright, direktør for Storbritannias Institutt for Forretningsdrivendes Helse kommenterte hendelsen slik: «Det er bare fordi de er i så usedvanlig god form at de klarte seg så lenge».

Forretningsreiser har aldri vært mere anstrengende enn de er idag, og verre kommer de til å bli. Hver gang flyhastigheten øker, vil vi kunne gjøre flere forretninger, møte flere kunder over stadig økende avstander på samme tid som før. Men kan vi virkelig det? Eller kommer der før eller senere den dag da det vi sparer i tid mister vi i effektivitet?

Kan vi virkelig slippe av i 20 000 fots høyde over Atlanteren? Selv om vi føler oss opplagte når vi kommer frem, kan reisen i seg selv ha hatt en dårlig innvirkning på vår dømmekraft?

Alle har vi vel en eller annen gang opplevet det mareritt som er resultatet av en dårlig planlagt reise. Dager og netter renner bort som sand mellom fingrene våre i flyhavners ventehaller, konferanserom og deprimerende hotellværelser.

En ung salgsdirektør som regelmessig flyr London—New York—San Francisco—Tokyo sier: «Når jeg er utenlands, arbeider jeg 5½ dag hver uke og gjør skrivearbeidet unna i week-endene. Jeg har ikke tid til å slappe av i det hele tatt. Å spise restaurantmat blir kjedelig i lengden, så jeg hopper over måltider, legger meg for sent, røker og drikker for meget. Når jeg kommer hjem, er jeg en skygge av meg selv».

Det som sliter mest er selve reisen, spesielt flyreiser. Tidlige avgangstider, forsinkelser på grunn av værforholdene og trettende reiser mellom bykjerner og flyplassen, alt medvirker til å øke stresset.

Flyreiser skaper også klimatiske tilpasningsproblemer. Før krigen ga en behagelig sjøreise oss anledning til å akklimatisere oss underveis. Idag er det vanlig å gå ombord i flyet når temperaturen er godt under null og forlate flyet noen timer senere i stekende tropesol. Før kroppen vår lærer å kompensere salt- og vann-tapet, er vi nødt til å føle oss utilpass.

Hvis reisens mål ligger i 20 000 meters høyde, kan vi også oppleve surstoffmangel. Selv om vi kanskje ikke er klar over det, synker også vår mentale aktivitet. Det kan ta opp til fem dager å akklimatisere seg.

Der er enda vanskeligere problemer å hanske med. Med mindre vi flyr rett sydover eller rett nordover, kommer vi til å oppleve tidsforskjell.

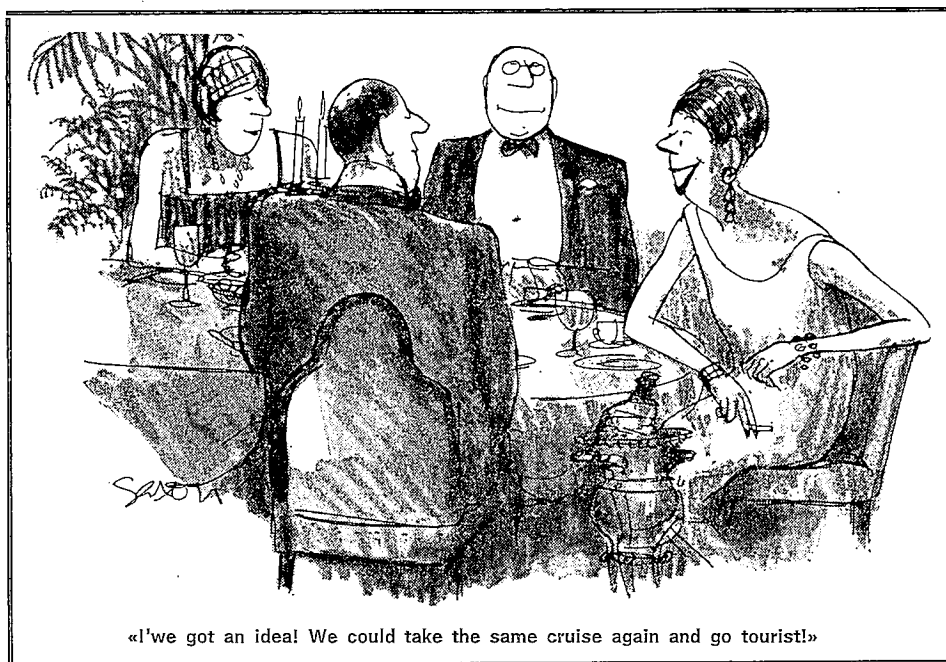
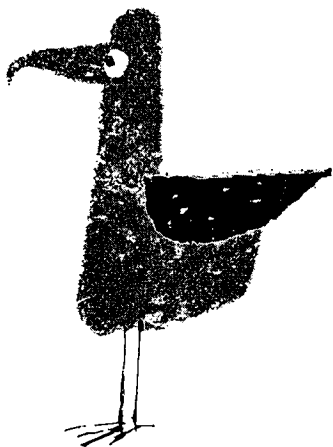
Et jettfly som går fra London Airport kl. 10 om morgenen (GMT) ankommer San Francisco ca. 13 timer senere. Da er klokken 0100 (GMT) og den reisende er moden for sengen.

Uheldigvis er klokken fremdeles bare 1700 i San Francisco. Velkomstkomiteen står klar til å ta vår reisende ut til cocktails, middag og en nattklubbrunde. Ved 2-tiden om natten er vertskapet sengemodent. Men den reisendes kropp som fremdeles er girret etter GMT-tid, forteller ham at det er tid til å stå opp. Er det rart han har vanskelig for å sove?

«Hver eneste passasjer som krysser Atlanteren» sier en leder i The British Medical Journal, «oppdager at hans sultfølelse, hans søvnløshet, hans arbeidslyst, hans mentale opplagthet, oppstår på de gale tidene».

Grunnen til dette er at vi alle har en innebygget «biologisk klokke» som styrer oss både fysiologisk og psykologisk. Det finnes ingen effektiv og hurtig måte å omstille denne klokken på når vi passerer tidssonene.

For tre år siden foretok USA's Federal Aviation Authority en serie eksperimenter med to grupper frivillige passasjerer — den ene gruppen var unge me-



«I've got an idea! We could take the same cruise again and go tourist!»

disinske studenter, den andre besto av litt tilårskomne forretningsmenn.

På tilbakereisen mellom Oklahoma og Santiago, ble ingen tidssoner passert, og man kunne ikke konstatere noen påtagelige forandringer i passasjerenes adferd. Tross dette kunne forsøkspassasjerene opplyse at de følte seg trette.

Reisende mellom Oklahoma og Rom, Tokyo og Manila ble påvirket av tidsforskjellen. Ved siden av å føle seg trette, ble det også konstatert at forsøksobjektene hadde senere reaksjoner og vanskeligere for å treffe avgjørelser ved ankomst til en utenlandsk flyplass.

Det tok minst fem dager før de hadde akklimatisert seg — og enda lenger for de eldre forretningsmenns vedkommende.

Ved tilbakekomst til Oklahoma følte ingen av forsøksobjektene seg trette. Fysiologisk og psykologisk tok det dem bare 24 timer å tilpasse seg sin vanlige døgnrytme.

Vi kan øke vår effektivitet under reiser ved å rette oss etter følgende 8 regler:

1. Vær uthvilt når reisen påbegynnes. Hvis De venter at reisen skal bli langvarig, ta fri et par dager på forhånd.
2. Hvis det er mulig, så reis på den måten De liker best. Sovevogn på tog kan være vel så avslappende som et tidlig morgenfly.

3. Planlegg det slik at De kan ta fri første ankomstdag etter en lengere reise. Under ingen omstendigheter må De fatte viktige beslutninger eller undertegne kontrakter før det er gått minst 24 timer. Enkelte amerikanske firmaer har gjort dette til en fast regel.

4. Hvis det er mulig å utsette avgjørelser enda noen dager, gjør det — spesielt hvis De også må venne Dem til anderledes klima og høydeforskjell.

5. Forsøk ikke å gjøre for meget. Deres reiseopplegg bør være fleksibelt nok til å tillate improvisasjon. Men ikke bli fristet til å ta trettende småreiser innimellom hvis det ikke er absolutt nødvendig.

6. Spis fornuftig, trim regelmessig og få nok søvn. Pass på røking og drikking. Sett av minst like meget tid som vanlig til avslapping — og bruk tiden til det De finner mest avslappende.

7. Når det er mulig, ta konen med. Hun vil gi Dem et påskudd til å slappe av og Deres vert vil gi Dem mere tid for Dem selv.

8. Gi Dem selv tid til å falle inn i de gamle folder igjen etter en anstrengende reise.

Vi er alle nødt til å foreta reiser, så vi kan like godt forsøke å ha det hyggelig. Og hvis vi har det hyggelig, — vil vi få meget større utbytte av dem — på alle måter.

(International Management)

## BARBER OG BARBER, FRU BLOM

En eldre, avgjort distingvert herre troppet for en tid tilbake opp i Norske Folks bygg, banket på hos Barber Lines og forlangte å få tale med herr Lines.

Anmodningen vakte en smule forvirring, inntil den eldre herren selv oppklarte mysteriet ved å gi uttrykk for at alle og enhver måtte kunne se at han trengte en hårklipp.

# MODELLOPPLEGG FOR ANALYSE AV LINJEFART

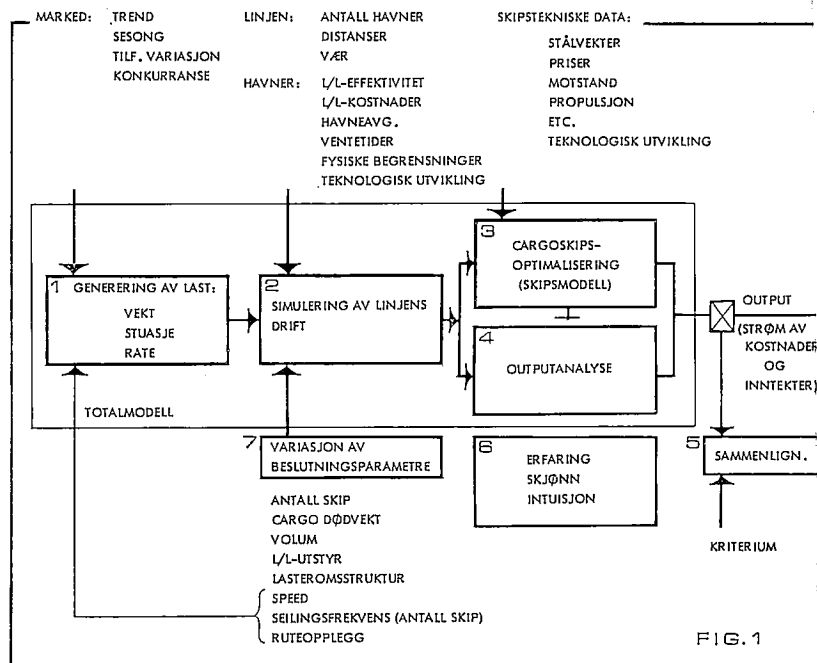
HARALD WESTHAGEN

Elektronisk databehandling, populært forkortet til EDB, fortøner seg utvilsomt for mange som noe uforståelig, kanskje til og med litt skremmende. Det er vel ikke uten grunn at det blir fabrikkert så mange vitser om EDB-maskiner — «elektroniske hjerner»!

Men ett er sikkert — EDB er kommet for å bli — det kan hver og en av oss se i øynene like godt først som sist. Også i shipping vil vi i stadig stigende grad anvende elektronisk databehandling. Vi har bedt vår EDB-sjef, Harald Westhagen, om å redegjøre for ett opplegg han har vært beskjeftiget med, og bringer dette her. Folk som er beskjeftiget med EDB, har sin egen uttrykksform, og det var opprinnelig tanken å gjennomføre en viss forenkling av sproget. Ved annen gangs gjennomlesning fant imidlertid red. ut at artikkelen ville tape såvidt meget på en slik omskrivning — og vi anbefaler istedet heller Skib-Rederis lesere å gjennomgå artikkelen to ganger. Det er vel verdt den ekstra møyen dette måtte medføre.

De store regnemaskinens enorme kapasitet har flyttet grensene for de beregninger og analyser som praktisk kan gjennomføres mye lenger ut enn tidligere. Mulighetene for rasjonell planlegging på kort og lang sikt er med andre ord øket, og dette tar vi sikte på å utnytte også innen moderne rederidrift.

Ikke alle problemtyper kan like hensiktsmessig angripes ved hjelp av datamaskin, men mange kan det, og vi skal her meget kortfattet beskrive et EDB-basert modellopplegg for analyse av linjedrift. Opplegget er utviklet ved Skipsteknisk Forskningsinstitutt i samarbeid med Wilh. Wilhelmsen. Vi tar sikte på å tilpasse og videreutvikle modellen i WW-regi.



## Modellens oppbygging.

Den modell som her omtales er ikke basert på avanserte matematiske finesser. Man kan istedet si at den representerer et forsøk på å sette sunn fornuft i system.

Som vist i fig. 1 består modell-opplegget av 4 komponenter:

- Lastgenerering (markedsmodell)
- Driftsimulering
- Skipsmodell
- Outputanalyse

De to førstnevnte komponenter kan man si utgjør simuleringens modell. Dette betyr for hvert valg av verdier på beslutningsparameterene (blokk 7 i fig. 1) gjør man en «kjøring» på modellen som svarer til en utvikling i tid i det virkelige system. Modell og virkelighet etterlater seg begge i tidsrekke av begivenheter som ilt nødvendigvis er like, men som gjerne samme mønster. Man kan si at simuleringens modell forsyner oss med «kunstig» men representant

CARGO DØDVEKT = 10 000 TONN  
LASTEVOLUM = 1 000 000 CUFT.

SPEED (KNOP)	RESULTATER MILL. \$	18	20	22	24
TURTID (DØGN) .....		57.8	53.9	51.6	49.1
SEIL. INT. (DØGN) .....		14.4	13.5	12.9	12.2
ANTALL SKIP .....		4	4	4	4
BYGGEPRIS / SKIP .....		5.56	6.56	7.68	8.5
TOT. KAPITAL .....		22.3	26.2	30.7	35.1
BR. FRAKT / ÅR .....		15.20	16.20	17.0	17.7
REISEKOSTN. / ÅR .....		7.12	7.63	8.0	8.3
BUNKERS / ÅR .....		0.50	0.67	0.86	1.0
DEKN. BIDRAG .....		7.58	7.90	8.14	8.3
DAGKOST / ÅR .....		2.57	2.57	2.57	2.57
DRIFTSRESULTAT .....		5.01	5.33	5.57	5.57
RENTABILITET (%) .....		2.5	20.3	18.1	15.5

Fig. 2

Variasjon avskipets speed



erfaring om systemet, og denne erfaring er ikke forbundet med noen risiko, fordi man ikke eksperimenterer med det virkelige system.

Skipsmodellen står for bestemmelse av optimale skipsdimensjoner for gitte operative krav (speed, dødvekt etc.). Samtidig gir den kapitalkostnader, bunkers og dagkost. Det arbeides med flere versjoner av skipsmodellen i Utviklingsavdelingen, og de kan brukes separat, uten noen sammenheng med det modell-opplegg som her beskrives.

Outputanalysen i blokk 4 sørger for å bringe resultatene på den form man ønsker.

### Problemtyper.

Problemformuleringen svarende til den nevnte modell kan være av 2 hovedtyper:

- Å bestemme gode tekniske og operative karakteristikker for nye skip på linjen, eller
- å bestemme den best mulige operasjonsplan for en gitt flåte.

Man kan selvfølgelig også ha med en kombinasjon av disse problemtyper å gjøre.

Problemene angripes rent eksperimentelt ved å variere på modellens beslutningsvariable (slik som speed, ruteopplegg, anløpsfrekvens etc.), og for hvert sett av slike valgte verdier å la modellen «kjøre» over den tid man ønsker, samtidig som man registrerer de outputstørrelser som er av interesse (fraktinntekter, 1/1-kostnader etc.). Eksperimenteringsmåten er skissert i fig. 1. Man ser at beslutningstagers erfaring og skjønn ikke er satt ut av spill. Maskinen er altså ikke programmert til å ta noen beslutning. Man benytter bare dens store arbeidskapasitet til å beregne konsekvensene av forskjellige alternativer med hensyn til de parametre man har kontroll over. Beregningene gjøres under bestemte forutsetninger med hensyn til ikke-kontrollerbare størrelser (for eksempel lasttilgang), og beregningsresultatene er ment å skulle understøtte den aktuelle beslutningstagers egen vurdering.

Dette er vel og bra så lenge man kan beskrive hvordan disse ukontrollerbare størrelser vil oppføre seg over det tidsrom man gjør beregningene for. Men vil det tjene noen hensikt å simulere for eksempel hele skipets levetid? Alle vet

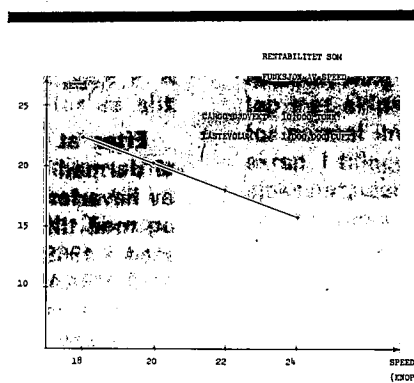


Fig. 3

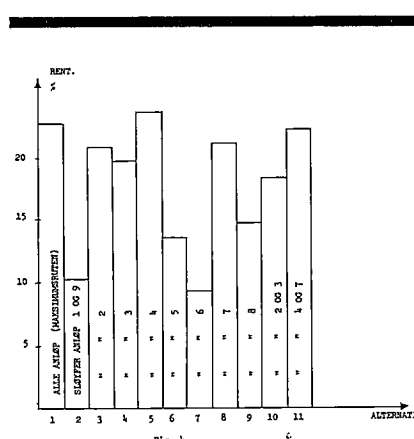
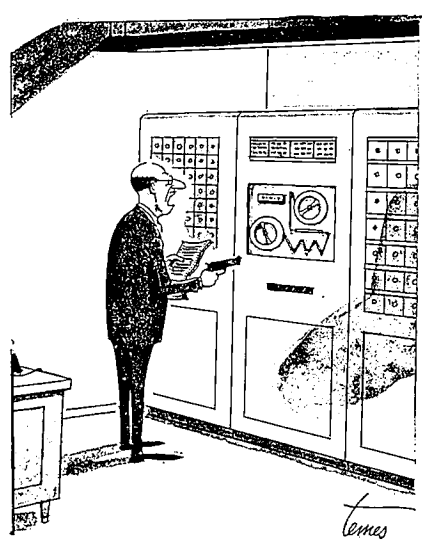


Fig. 4

jo at ut over et bestemt tidsrom er lasttilgangen uforsigbar. Til dette er å svare at man ihvertfall på den måten kan finne ut noe om hvor følsomt resultatet er overfor variasjoner i de forskjellige ytre forhold, og så ha dette i minne når man bygger opp sitt informasjonssystem. Dette system må være organisert slik at det øker evnen til hurtig og riktig reaksjon på ny informasjon.



„Du vet for mye!”

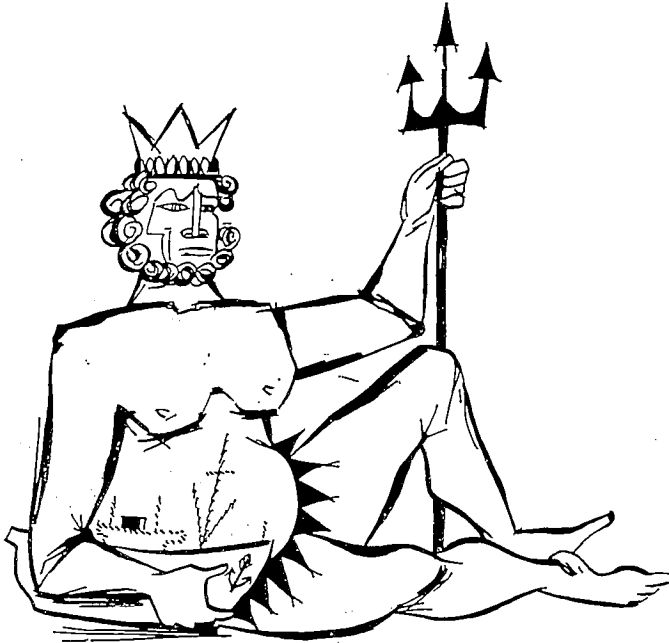
### Resultattyper.

Fig. 2, 3 og 4 viser noen resultat-typer fra modellen. Fig. 2 er et outputskjema der man har kjørt modellen for 4 forskjellige speeds med gitte operative skipskarakteristikker forøvrig, og med gitt ruteopplegg. Fig. 3 viser de samme resultater i diagramform. Ved hjelp av slike kurver kan man finne ut hvilken økning i lasttilgang som rettferdiggjør en gitt økning i speed. Diagrammet i fig. 4 svarer til en kjøring der vi har foretatt en analyse av de enkelte anløps økonomiske betydninger på en rute med maksimalt 9 anløp. I tur og orden har vi sløyfet anløp (eller grupper av anløp), og måler virkningen på rentabiliteten. Vi ser for eksempel at anløp nr. 4 er direkte ulønnsomt fordi rentabiliteten øker når dette anløp sløyfes. Tilsvarende analyse kan gjøres for å vurdere de enkelte lastgruppers betydning for resultatet.

For å antyde hurtigheten disse beregninger gjennomføres med, kan nevnes at de fire alternativene i fig. 2 tok tilsammen 66 sek. på maskinen. Da er også i hvert tilfelle optimale dimensjoner og formkoeffisienter for skipet beregnet.

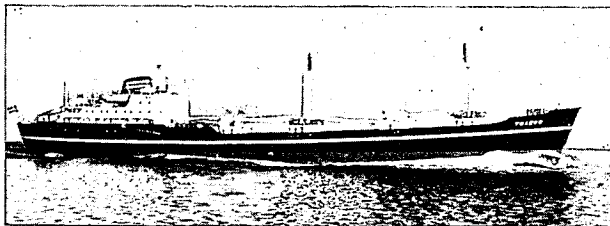
### Informasjonssystemet.

En levende organisme er avhengig av to ting for å kunne overleve: Den må være utstyrt med et følsomt system for å ta imot informasjon, og den må ha evne til å finne mønstre i den innkomne informasjon for dermed å muliggjøre en viss grad av forutsigelse (prediksjon). Så også med et bedriftssystem. Den modell som her er omtalt er rettet mot den siste av disse funksjoner. Like viktig er den første. Modeller uten tilhørende informasjonssystem er meningsløst. Oppbygging av et effektivt informasjonssystem er ingen enkel oppgave. Man bør legge mye kløkt og omhu i å oppnå et avbalansert system som ikke flyter ut til en u håndterlig masse. Store oppgaver ligger og venter her. I denne sammenheng er det dannet en intern arbeidsgruppe i WW med medlemmer fra Linjene, Inspeksjonen, Utredningsavdelingen og EDB-avdelingen. I samarbeid med SFI vil denne gruppen videreføre det beskrevne modell-opplegg, med sikte på å gjøre det til et stadig mer effektivt planleggings-verktøy.



SVERRE HOLT

## FORSIKRINGSÅRET - 69



M/S TOLEDO 23. mars 1969.

Under forhaling fra Akers Mek. Verksted til Filipstad sviktet startmekanismen for akterover manøvre da skipet skulle legge til kaien i Filipstad, med den følge at TOLEDO kjørte inn i M/S SUNDA av Bergen, som lå fortøyet foran og som igjen kolliderte med det tyske skip M/S KORALLE som lå langs samme kaien foran SUNDA. Det ble en kjedereaksjon som forårsaket omfattende skader såvel på de 3 skip som på kaien, og med tidstap til følge. De totale utbetalinger fra oss har utgjort kr. 379 000,— hvorav egne kaskokader beløper seg til kr. 167 000,—. Da det var svikt i vårt eget skips maskineri som var årsaken til kollisjonen, har vi ikke hatt noe alternativ, men har måttet erstatte skadene fullt ut på de to skip.

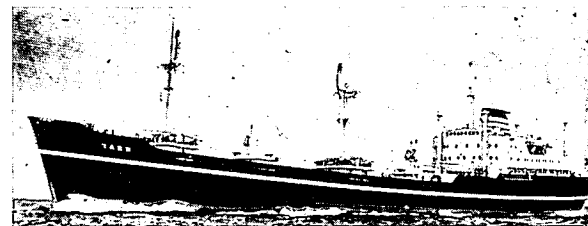
M/T TIGRE 5. mai 1969.

Under besiktelse av klassen ved opphold i Amsterdam ble det oppdaget betydelig nedsliting på cylinderfundamentet og skader på kjølevannskappene. Som følge herav fant klassen det nødvendig å ta opp hele maskinen for reparasjon. Anbudsinnydelse ble sendt ut til diverse verksteder, og Eriksberg Mek. Verkstads AB i Gøteborg fikk reparasjonen. Maskineriet var så slitt at man fant det nødvendig å slepe skipet til Gøteborg hvor reparasjonen ble utført. Våre assurandører har hevdet at dette er en skade som må

Efter at årsskiftet 1969-70 nu er vel passert har vi dermed fått full oversikt over hva fjoråret bragt av havarier for vår flåte. Vi kan med en gang slå fast og med tilfredshet at noe totalforlis ikke har funnet sted i 1969. Det siste skip som forliste for oss var M/S TIRRANNA som grunnstøtte og sank i Finnsnesrenna 31. januar 1966. Med en flåte av den størrelsesorden som vårt firma disponerer er det imidlertid ikke til å unngå at noe vil skje også i havarisektoren og året 1969 har ikke vært noen unntagelse i så henseende.

La oss foreta en oversikt over de enkelte saker som har funnet sted, og som har vært av en slik betydning at det kan være av interesse å behandle dem i en rapport som denne.

være forårsaket ved slitasje og har foreløpig ikke akseptert utgiftene som beløper seg til ca. US\$ 100 000,— som erstatningsmessige skader. Saker vil bli tatt opp til endelig avgjørelse med våre assurandører med det første, idet vi fastholder at skadene er en følge av maskinhavari og som sådan faller til erstatning for våre assurandører.



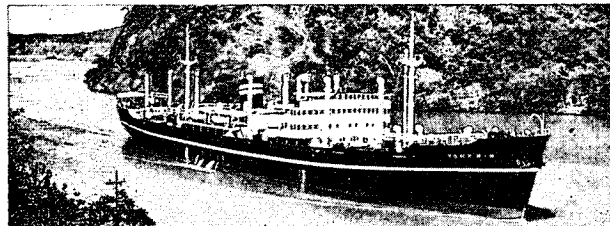
M/S TARN - 12. mai 1969

Under gang ut mot den Engelske kanal på reise Skandinavia til Australia kolliderte skipet med en belgiske trawler «DEO GRATIAS» Z 428 med den følge at trawleren sank og hele besetningen på mann omkom. Kollisjonen skjedde kl. 0700 om natten i en siktbarhet som av skipets folk er anslått til ca. 7 n.mil. Overstyrmann var alene på broen med automatstyringen innkoblet. Ingen ombord hadde vært oppmerksom på trawleren før kollisjonen hadde funnet sted og vraket drev langs skipssiden på begge sider. Det ble observert av såvel kapteinen som av overstyrmann.

Den tapte trawleren var forsikret for kr. 280 000 dessuten forlanges det erstatning for tapt fiske og mandr. slik at det totale tap for trawlerens besetning skulle utgjøre ca. kr. 520 000,—. Dette beløp er fradrag av vår vanlige franchise på \$ 60 000,— våre kaskoassurandørers utlegg, idet det ikke oppstod noen skade på TARN ved anledningen.

På vegne av de 4 omkomne ombord i trawleren er der fremsatt erstatningskrav på ialt kr. 573 000,— et krav som fortsatt er under behandling ved våre P. & I. assurandører SKULD, idet forsikringen for en slik risiko er dekket i denne forening.

Dette er en av de mest tragiske havarisaker vi har hatt i rederiet på lenge. Vi må helt tilbake til en kollisjonssak som «TAI SHAN» hadde den 26. april 1955, da det i Schelde River kolliderte med det greske skip «BELGION» og 5 av «BELGION»s besetning ble drept, for å finne noe tilsvarende.



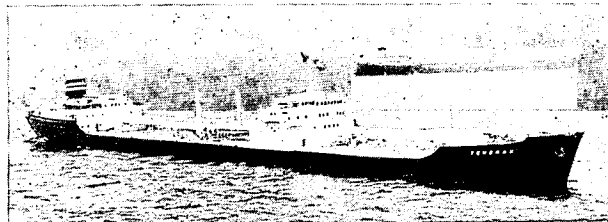
**M/S TAMESIS - 7. juli 1969**

På reise fra Curacao til Auckland, og mens skipet befant seg i nærheten av Rapa Island i Stillehavet, ble hovedakslen vridd under starting som følge av en vannlekkasje i cylinder nr. 3. Det viste seg umulig å bruke maskinen, og det ble nødvendig for oss å ta kontakt med det hollandske bjergningskompani Weijsmüller, som hadde sitt fartøy «NOORD HOLLAND» ca. 2 400 n.mil nord for havaristen. Da dette var det nærmeste profesjonelle redningsfartøy, tok vi opp forhandlinger med bjergningskompaniet, og det lykkedes oss å få en fast kontrakt for sleping av TAMESIS til Auckland, som var skipets første anløpssted, for \$ 1 600,— pr. dag, eller ca. kr. 400 000,— for hele slepingen.

Da TAMESIS imidlertid drev forholdsvis hurtig inn mot Rapa Island med fare for stranding og totalforlis til følge, og da det ville ta ca. 11 dager før «NOORD HOLLAND» kunne være ved siden av TAMESIS, fant kapteinen det nødvendig å ta direkte kontakt med det engelske fartøy M/S «CANTEBURY STAR» som var i nærheten. Det ble inngått en bjergningskontrakt med «CANTEBURY STAR», en såkalt «Lloyds Open Form Salvage Contract». Det var bittert å måtte gå med på dette, men kapteinen hadde ikke noe annet alternativ, idet avstanden til Rapa Island da var blitt faretruende liten. Slepetrosen brakk ikke lenge etter at kontakt var blitt oppnådd, og som følge av dårlig vær tok det 1½ døgn før trossen igjen var fast. Alt gikk senere bra, og etter 5 døgn sleping kunne «CANTEBURY STAR» la TAMESIS gå, hvorefter «NOORD HOLLAND» tok opp slepet og bragte TAMESIS til Auckland uten ytterligere vanskeligheter.

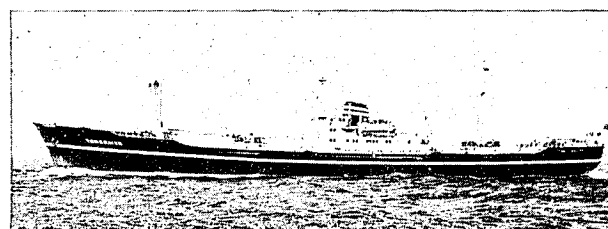
En fullstendig reparasjon av hovedmotoren ville kostet ca. kr. 2 400 000,—. Dertil ville det påløpe betydelige slepeutgifter for å få bragt skipet til Hong Kong eller Japan for nærmeste mulige reparasjonssteder. Skipet var kondemnabelt etter Sjølovens § 6, men ikke etter Sjøforsikringsplanens betingelser, der det er en betingelse for konstruktiv totalforlis at reparasjonsutgiftene overstiger 80 % av kaskoverdien. Vi inngikk en avtale med våre assurandører om at de skulle utbetale oss det beløp som ville ha tilsvart våre krav på assurandørene hvis fullstendig repara-

sjon hadde funnet sted, fratrukket vår vanlige franchise. Da skipet var på det nærmeste 20 år, og da rederiet ikke var interessert i å investere større beløp i et skip som ikke lenger ville bli funnet tjenlig for normal linjefart, ble skipet solgt til Formosa som skrap. I tillegg til salgssummen fikk vi så utbetalt fra sjøassurandørene US\$ 250 000,— som sammen med salgssummen tilsvarte markedsværdien av skipet i reparert stand.



**M/T TEHERAN - 14. juli 1969**

På ballastreise fra Japan til Persian Gulf mens skipet befant seg i det Indiske hav, oppsto det under hårdt vær og stor slingring betydelige skader i skroget, som følge av vannslag i ballasttank nr. 3 som var halvfull. Skipet måtte anløpe Bombay som nødhavn for midlertidig utbedring av skadene, og utgiftene beløper seg til ca. kr. 700 000,—. Skipet fortsatte deretter til Persian Gulf hvor det fikk anledning til å ta full last olje til Syd-Amerika, for derfra å ta inn en malmlast til Japan, hvor endelig reparasjon fant sted ved Hitachi. Utgiftene her beløper seg til ca. kr. 1 000 000,—. Vi forlanger dekning for våre utlegg under byggekontrakten og garantien, idet vi påstår at skadene er oppstått som følge av konstruksjonsfeil og svakhet i sveisearbeidet i skroget. Saken er fortsatt under behandling med byggerne.



**M/S TEMERAIRE - 27. september 1969**

Mens skipet var på reise fra Yokohama til Los Angeles, og befant seg ca. midtveis, oppsto der en vridning i krumtappakselen på cylinder nr. 2 hovedmotor. Det lykkedes mannskapet å frakoble den forreste del av akslen, og skipet fortsatte med de 3 aktre cylindre. Senere oppsto det også lekkasje i cylinder nr. 6, som også ble utkoblet. En tid gikk skipet på bare 2 cylindre, men vibrasjonene ble så store at hovedmotoren måtte stoppes for å unngå ytterligere skader.

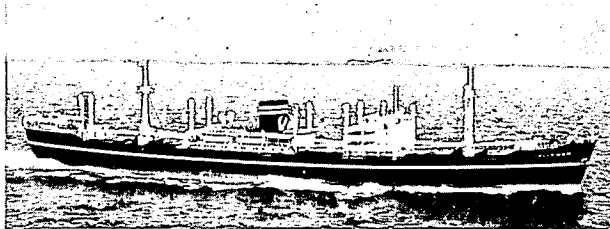
Det lykkedes oss å få opprettet en slepekontrakt med Hawaiian Tug and Barge Company, Honolulu, som gikk ut på at deres slepebåt «MOI» for en dagskostende på US\$ 2 100,— skulle slepe skipet til San Pedro, hvortil skipet ankom den 23. oktober. Ialt utgjorde slepelønnen US\$ 60 000,—.

I San Pedro ble det utført midlertidig reparasjon, og reisen fortsatte den 1. november på de 3 aktre sylindre gjennom Panama-kanalen til U.S.A.'s Østkyst

der skipet var utlosset i Philadelphia den 2. desember.

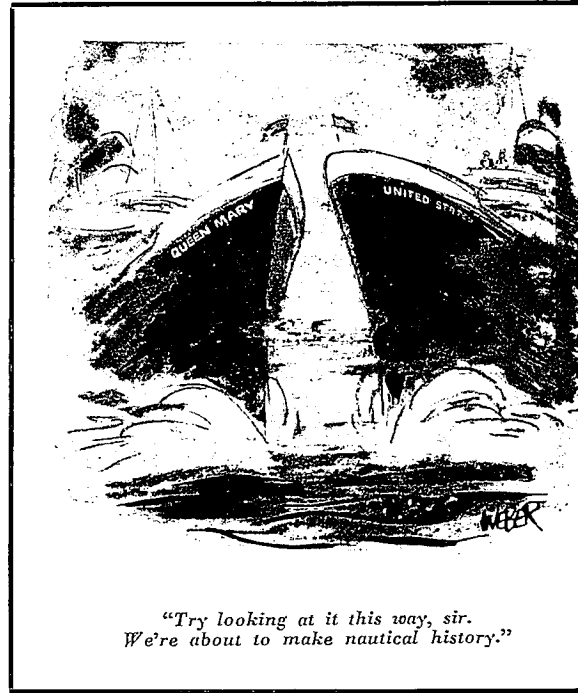
Da vi ikke fant det formålstjenlig å reparere skipets gamle Doxford maskin, ble det besluttet å innkjøpe en ny MAN motor, og arbeidet ble etter innhentet tilbud overlatt til Framnes Mek. Verksted i Sandefjord. Skipet fortsatte derfor på sine 3 sylindere fra U.S.A. med last ombord til Kontinentet. Skipet er nu kommet til Sandefjord, hvor innsettingen av den nye maskin ventes avsluttet i slutten av mai. Samtidig vil det da også bli foretatt en forlengelse av skipet for å gjøre det bedre skikket for containertransport.

Da sjøassurandørene i henhold til Sjøforsikringsplanens § 173 bare har plikt til å erstatte utgifter i forbindelse med skader etter at disse er reparert, og da det på forhånd som nevnt var klart at vi ikke gikk inn for reparasjon av den skadede motor, inngikk vi underhandlinger med våre assurandører om et såkalt «Compromised Settlement» og enighet er oppnådd med assurandørene om en løsning som går ut på at vi får en erstatning fra assurandørene som tilsvarer den vi ville ha krav på hvis den originale Doxford-motor var blitt reparert, med fradrag av vår ordinære franchise på US\$ 60 000,—. Alt i alt regner vi med å få fra assurandørene ca. kr. 3 000 000,— av våre totale utgifter ved anskaffelsen og innsettingen av den nye MAN motor som vil koste ca. kr. 5 000 000,—. Hertil kommer utgifter med forlengelse av skipet som selvsagt ikke har noe med assurandørene å gjøre.



M/S TALISMAN - 30. oktober 1969

Under ankomst New Orleans denne dato ble Florida Avenue Bridge åpnet for at skipet skulle passere. På grunn av møtende trafikk måtte imidlertid TALISMAN stoppe og ankre, og da passering igjen skulle finne sted etter at skipet hadde fått klarsignal, var det kommet ut av posisjon i forhold til kanalen, og det støtte mot en av landingsrampene på broen, slik at det oppsto endel skader på denne. Skipet fikk ubetydelige skader, men for broskadene har vi måtte stille garanti for US\$ 85 000,—. Saken er fortsatt under behandling.

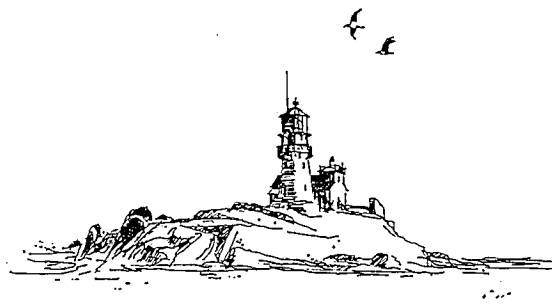


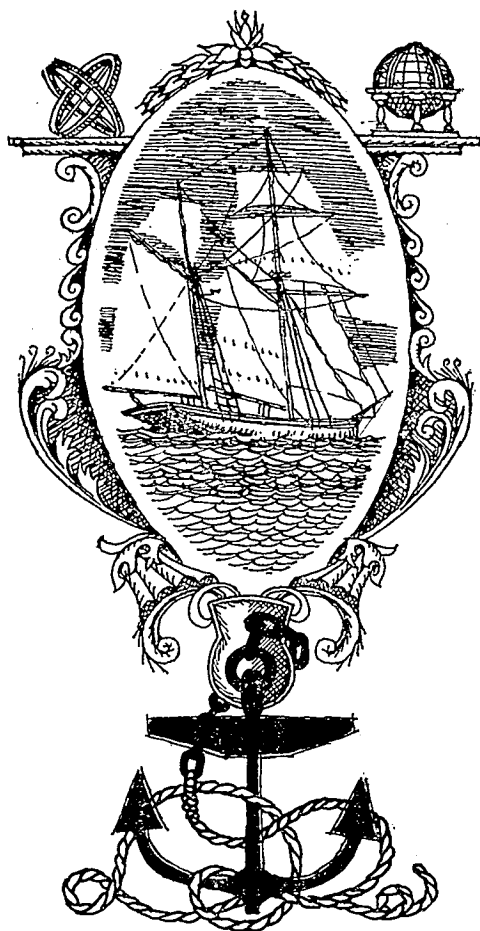
*"Try looking at it this way, sir.  
We're about to make nautical history."*

Som det vil fremgå av denne oversikt har rederi unngått de riktig store havarier i året som gikk. De to krumtappakselvridningene på TAMESIS og TE RAIRE vil nok bli de kostbareste utgifter vi for året vil få. Våre kaskoassurandører i 1969 på tilsammen ca. US\$ 650 000,—. Alt i alt har vi vurdert de havarier som er intrådt i dette året for tilsammen US\$ 924 000,—, som utgjør meget nær 50 % av våre totale kaskopremier for året. I assuransesproget uttrykker vi dette med å si at vår Loss Ratio for året 1969 utgjør 50 %. De tilsvarende tall for 1967 og 1968 er 47 % og 42 %, hvilket er et meget godt resultat, som viser en forbausende jevn kurve for havaristatistikk for disse 3 år.

Som ved så mange tidligere anledninger ved skiftet kan jeg bare fortsatt ønske at det nye året vi allerede nu er vel inne i også fra et havarimesynspunkt må bli et godt år for oss alle. Som allerede innledningsvis har gitt uttrykk for, er ikke til å unngå, med en flåte av den størrelsesorden som vårt rederi disponerer, at havarier vil finne seg i løpet av et år. Det er for oss å gjøre vårt ytterste for at disse havaritifeller blir så få, og de tilsvarende utbetalinger blir så små som mulig, for at vi kan ha det nødvendige grunnlag for igjen å presse våre premieutgifter ned til det minimum vi kunne glede oss ved for endel år siden.

Jeg er sikker på at alle våre offiserer og mannskaper ombord vil satse fullt på å nå dette mål.





Dette avsnitt er sakset fra Fred. A. Fredhøi's bok «Husker du»,  
som nu er sendt alle våre skipsbibliotek.

Jeg hadde skrevet til kaptein Edvardsen, som var inspektør hos Wilh. Wilhelmsen med kontor på Ørnes pr. Tønsberg, om det var noe ledig i dette rederiet, og da vi kom til Kristiania med STROMBOLI, lå det brev fra Edvardsen om at jeg kunne komme til konferanse.

Så satt jeg ansikt til ansikt med Norges mest fryktede skipsinspektør, Edvardsen. Jeg visste at han var en mektig mann, men oppriktig talt, så likte jeg ham fra første øyeblikk, og selv om han kunne være en «sparegris» av aller største slaget, så var han iallfall ikke vanskelig å snakke med.

— Jeg hart tenkt at det måtte være noe for Dem å overta stuerjobbten om bord på vårt største skip, 14.000-tonneren TELLUS, sa Edvardsen. — Synes De ikke jeg er for ung til det da? svarte jeg. Jeg hadde jo bare så vidt fylt mine 22 år. — Det snakker vi ikke om, var hans svar. — Jeg har et brev her fra en av de øverste karene i Marinen, og han skriver at De kan overta hva som helst.

Jeg vokste der jeg satt, men bevare meg vel, tenkte jeg. 14.000 tonn skurret i mine ører. Det var jo en båt som lastet mer enn alle de

skipene til sammen som jeg hadde vært ombord i før.

Edvardsen forklarte meg at han hadde hatt en del klager fra kapteinen på TELLUS både på kosten og andre ting om bord. — Nå vil jeg ha slutt på det, sa Edvardsen, — og det skal De ta Dem av. De kan skrive direkte til meg hvis det er noe De vil ha forandret. Kaptein Andersens, som nå har vært skipets fører i flere år, skal slutte og gå over til Norsk Veritas i Rotterdam, men De treffer ham om bord sånn av og til, og han kan De også konferere med. Kapteinen som er om bord nå, skal ikke føre TELLUS. Han skal bare etterse reparasjonsarbeidet som må utføres ved verkstedet. De skal få 135 kroner i måneden. Det er den samme hyren som førstestyrmannen, og da håper jeg det skal bli bra.

Men så kom det aller verste for meg som nylig hadde truffet min hjertens kjære, — Nøtterøjenta Gudrun Bernhardsen. Jeg måtte reise på stående fot.

Noen dager senere troppet jeg opp ved Rotterdamsche Dry Dock. TELLUS lå i tørrdokken. Det var et betagende syn å se det veldige skroget ligge der med forholdsvis

store båter omkring seg. De virket som livbåter ved siden av TELLUS. Jeg tok mine to brune lærkofferter og gikk opp trappen til dokken og derfra opp landgangen til mitt nye hjem.

Jeg gikk ned trappen til dekket, og møtte en liten flokk mer eller mindre sjusket kledde arbeidere i skitne overaller. Jeg spurte hvor jeg kunne treffe kapteinen. Den mest møkkete av dem sa at det var ham som var kapteinen. Jeg presenterte meg og sa at jeg var den nye stueruten. — Har du vært stuert før du da? spurte kapteinen, hvortil jeg svarte: — Hadde jeg ikke vært det, så hadde jeg vel neppe kommet her om bord. — Jeg syntes du så så nybakt ut, jeg, sa kapteinen. Så svarte jeg: — Ja, takk i like måte. — Hørte du kjeften på'n? sa kapteinen til sin sidemann.

Fra dette øyeblikk var forholdet mellom kapteinen og meg opprettet, men jeg hadde ikke glemt hva inspektør Edvardsen hadde sagt, og det kom jeg straks til å benytte meg av. La meg derfor øyeblikkelig si at jeg slet ut fem kapteiner på de 37 månedene jeg var med TELLUS, og et bedre skip har jeg ikke sellt med. Det har aldri senere nyt-

Vi hadde altså ligget 17 døgn i Labradorisen, utsatt for svåll og nedskruing. I St. Jones fikk vi virkelig høre om mange alvorlige ulykker. Over 20 andre skip hadde lidt samme skjebne som vi. Et stort fangstfartøy med flere hundre mann hadde gått i drift mens mannskapet hadde vært nede på isen. Stormen hadde overrasket dem og de fleste gikk sin død i møte.

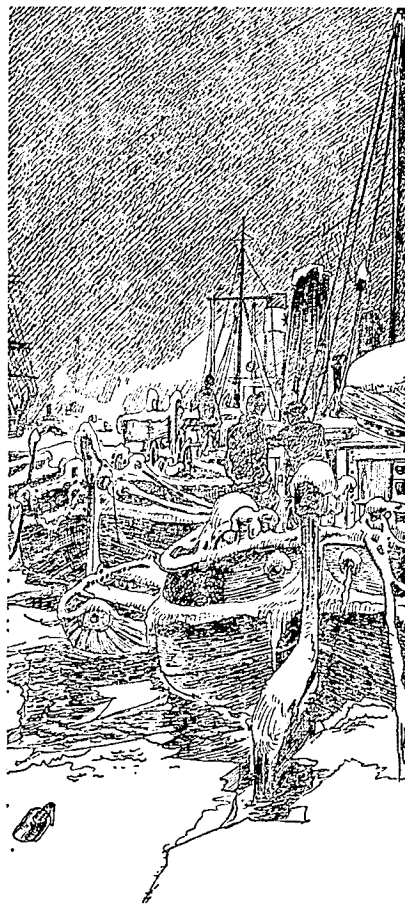
Et stort ekspedisjonsskip som ble utrustet i St. Jones for å lete etter de ulykkelige, kom en dag inn til byen med 228 frosne lik. De fleste uten klær. De gjenlevende hadde etterhvert som kameratene døde, revet klærne av dem og tatt på seg selv.

Tørrdokken i St. Jones var ikke på langt nær stor nok til et skip av TELLUS's størrelse. Så var det å tippe båten for å få satt på reservepropellen, som lå på dekket akter mellom 4. og 5. luken. Piggen, hvor alle platene var ute, ble planket opp og fylt med sand og sement. Med dette fikk vi myndighetenes tillatelse til å gå til Rotterdam.

Det var stor folkevandring til kaien hvor vi lå i St. Jones. De hadde selvfølgelig lest i avisene om det store underet, at TELLUS virkelig var kommet velberget til lands.

I Rotterdam måtte vi minere og skyte ut sementen. Reparasjonen tok noe over tre måneder.

Kaptein Jens Jørgensen skrev en nøyaktig beretning og tegnet et kart av vår isferd i Nord-Atlanteren i 1914. Dette sendte han inn til Det amerikanske geografiske selskap og



fikk senere en høy utmerkelse for dette sitt arbeid.

Vi, 43 mann om bord, var et mindre rikere. Vi hadde opplevd å se døden i øynene, og det var første gang de fleste av oss hadde den store ære å se sine navn i landets største aviser. Vi sto nemlig omtalt som okommet i Labradorisen.

Så var det ny kaptein igjen. Det var Torbjørn Ebbesen, sønn av den så bekjente postmester Ebbesen i Tønsberg. Det gikk mange interessante historier om kaptein Ebbesens fabelaktige egenskaper i regnekunsten. En av dem var fra han gikk på skipperskolen i Tønsberg, hvor overlæreren, kaptein Stranger, en dag hadde sagt at Ebbesens store navigasjonsberegninger dessverre var galt utregnet. — Jeg regner ikke galt, svarte Ebbesen. Det ble en del diskusjon frem og tilbake mellom ham og skolens overlærer og bestyrer kaptein Stranger. Men Ebbesen ga seg ikke, og gjentok stadig at han ikke kunne regne feil.

Resultatet ble at kaptein Stranger kontrollregnet oppgavene, fant at skolens fasitsvar var feil, mens Ebbesens hadde regnet riktig.

Kaptein Ebbesen var ekstra liksom av vekst, og han hadde en leges feil og vårt blandede mannskap hadde lett for å studere på hvor han virkelig skulle være kaptein om bord. Men det gikk ikke mange dagene før de strøk lua av hodet vinket til Ebbesen og ropte: — God morgen, captain! Han ble veldig populær hos hver eneste mann om bord. Han var den flotteste og det mest tiggte skipper jeg noensinne hadde hatt.

Vi lå i New York. Den første verdenskrigen var brutt ut, og vi las krigsmateriell for Napoli. Det var en bank i Østerrike som sto som mottaker.

Da vi passerte franskekysten utenfor Marseille, kom et vaktstøytøy og ga oss stoppsignal. TELLUS gikk med 12 mils fart, så det var selvfølgelig tid å få stoppet. Vaktbåten ség akterover og begynte å fyre av skarpe skudd foran baugen på oss, og da offiserene kom om bord begynte de å bruke en forferdelig kjeft på kapteinen fordi han ikke hadde stoppet fort nok. Kaptein Ebbesen svarte: — Ta det mer ro karer, ellers skal jeg gjerne gi ordre til styrmannen om å hive ten deres opp i davitene våre. Det tok ikke mange minuttene før franskmannen forsvant fra skuten den.

# SIKKERHETEN OMBORD

ROALD TORGERSEN

Sikkerheten ombord har i de senere år kommet mere frem i lyset grunnet de mange ulykker den norske handelsflåte har vært utsatt for. Det har tildels vært reist sterk kritikk mot at sikkerheten ikke har blitt tatt alvorlig nok, med den følge at skipsbesetningene ikke har kunnet tackle kritiske situasjoner på en kompetent måte.

Når man vurderer de ulykkene som har skjedd, kan det ikke herske tvil om at brann-, rednings- og sikkerhetsvern i mange tilfeller ikke var så bra som det burde være. Det er spesielt i de mange branntilfeller, hvor små lugarbranner o.l. utvikler seg til totalhavarier, at man kan spore svakheter i sikkerhetsarbeidet.

Det har med tyngde vært hevdet at vi ikke kan lage brannmenn av sjøfolk. Dette er en påstand som ikke kan aksepteres. Ved skikkelig opplæring av våre skipsbesetninger kan vi få et meget kompetent brannlag ombord i ethvert skip. Et skip har også adskillig bedre muligheter til å få slukket en brann fordi brannlaget bor på stedet, og derved kan komme i gang med slukking i løpet av sekunder. Alle våre skip er utstyrt med gode hjelpemidler, så dersom besetningen behersker bruken av disse, står de meget godt rustet til å møte enhver kritesituasjon.

I vårt rederi har vi alltid holdt strengt på at alt som har med sikkerhet å gjøre skal være i henhold til Skipskontrollens regler.

Dette er en korrekt linje å følge, men for ca. to år siden begynte vi å se nærmere på dette forhold, da vi hadde følelsen av at reglene ikke var tidsmessig gode nok hverken når det gjaldt brann- og livbåtutstyr eller regler for øvelsene.

Det første vi gjorde var å ta for oss den offisielle rulle for brann- og livbåtmanøver (Alarminstruksen).

Vi ble klar over at for å få et tidsmessig system måtte det lages helt nye brann- og livbåtruller. Da dette ville bli både tidskrevende og kostbart, bestemte vi oss for å gå løs på brannrullen først for her var øyensynlig manglene størst.

I juli måned 1969 ble vår nye brannrulle godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

Vår nye brannrulle avviker totalt fra tidligere disponering av besetningen. I korte trekk kan systemet forklares på følgende måte:

Tidligere var overstyrmannen brannsjef for dekk og maskinsjefen for maskinrom. Dette var ikke tilfredsstillende. Maskinsjefen har alltid vært ansvarlig for skipets hovedslukningsanlegg og brannpumper, og det falt derfor naturlig å sette ham opp som brannsjef for hele skipet. Ved å ha en brannsjef for hele skipet vil ingen tvil vedrørende kommandoforholdet oppstå, og kostbare sekunder/minutter kan spares.

Overstyrmannen og 1. maskinisten ble oppsatt som lagledere henholdsvis for dekk og maskin. Ved å benytte de høyest kvalifiserte offiserer som lagledere vil usikkerhet og ukyndig fremgangsmåte ikke forekomme i en kritesituasjon.

Brannlaget består kun av offiserer pluss reparatør. Ved å benytte skipets mest kvalifiserte folk, samt de samme 6 personer som brannlag i ethvert branntilfelle, vil den største effektivitet oppnås.

Stuertdepartementet og resteren del av skipets besetning som ikke har vakt, eller har spesialoppdrag, er satt opp i hjelpeag med bestemte oppdrag samt at de står til brannsjefens rådighet. Foruten det som er nevnt i branninstruksen vil

oppdrag som klargjøring av livbåter, medvirkning i ekstra brannlag etc. være naturlige oppgaver for hjelpeagene.

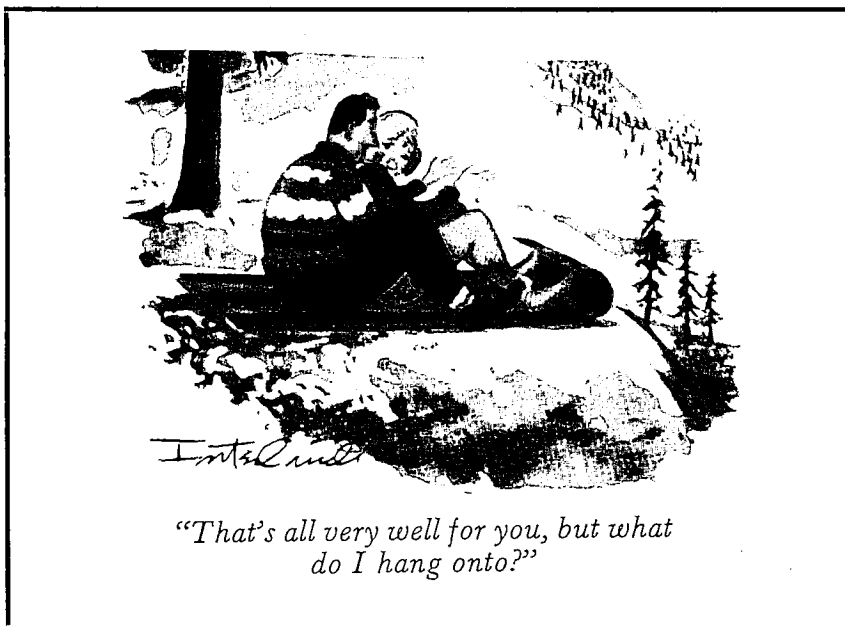
I forbindelse med den nye brannrulle ble det sendt ut et sirkulære vedrørende regler for øvelsesprogrammet, spesialøvelse for brannlaget, generelle bemerkninger vedrørende brannutstyret og dets virkemåte, øvelse med røkdykkerapparatene samt andre ting i samme forbindelse.

Parallelt med utarbeidelsen av våre nye ruller ble alt håndslukningsutstyr grundig gjennomgått. Vi kom frem til at standardisering av alt utstyr var den eneste veien å gå. For våre nye skip har vi nå standardisert alt fra de største apparater ned til lykter og brannhansker. Ekstra utstyr utover Skipskontrollens regler er gått inn i vårt system hvor dette er nødvendig for å øke sikkerheten.

De nye skip blir innredet med eget brannrom for alt ekstrautstyr som skal være ombord. Ved å ha eget brannrom vet man til enhver tid hva man har, og alt er lett tilgjengelig i en kritesituasjon. Vi går også inn for dette ombord i våre eldre skip, men av naturlige grunner blir ikke plasseringen av disse rom alltid så god som ønsket.

Vårt nye system har kun vært i bruk i 3/4 år, men allerede nå ser vi en tydelig forbedring av utstyrets tilstand ombord i skipene. Vi får også inn positive rapporter om realistiske øvelser som holdes. Den tidligere noe passive holdning på dette område er i ferd med å forandre seg til en forståelse for at sikkerhetsarbeidet må få høyeste prioritet i fremtiden.

Følgende er et utdrag av rapport mottatt fra M/S TAMERLANE:



*"That's all very well for you, but what do I hang onto?"*

**Tirsdag 23/9-69:** — Kl. 1015 foretatt brannmanøver. Realistisk øvelse med «brann» i malerskap og redning av «forulykket» person. To brannlag med fullt rødkdykker-utstyr i aksjon, slanger strukket. Lys i korridorer og malerskap var slukket før øvelsen. Det tok 4½ minutt fra alarmen gikk til den «forulykkede» (en dukke) var bragt opp og inn i mannskapsmessen.

**Mandag 29/9-69:** — Kl. 1515 avholdt brannmanøver. Realistisk øvelse med brann i maskinrom og redning av «forulykket» person (en dukke) som var skjult i maskinverkstedet. Alt var slukket. Den forulykkede brakt opp i frisk luft i løpet av 9 minutter fra alarmen gikk. To lag med fullt utstyr deltok i øvelsen. Slangeutlegg fra to forskjellige innganger.

**Torsdag 9/10-69.** — Kl. 1515 avholdt brannøvelse. Besetningen undervist i CO<sub>2</sub>-anlegget, først på broen, derefter i CO<sub>2</sub>-rom, tilsist ved luke 2. Brann i luke 2 shelterdekk simulert og fremgangsmåten ved slukkingen forklart inngående. Kl. 1545 øvelsen slutt.

**Mandag 20/10-69:** — Kl. 1515 avholdt brannmanøver med «brann» i forepeak. To lag med fullt utstyr deltok. Slangeutlegg fra bakk og fordekk. Fra alarmen gikk til begge lag var underveis med utstyr gikk det 2 min. og til slanger var strukket 4½ min. Etter brannmanøver instruksjoner gitt i rødkdykking og rødkdykkerutstyr. Kl. 1555 øvelsen slutt.

**Lørdag 15/11-69:** — Kl. 1515 avholdt brannmanøver. Realistisk øvelse med «brann» i luke 3 sh.dekk og redning av «forulykket» person (utstoppet dukket). Alle mann på plass og slanger strukket etter 2½ min. Den forulykkede, som var godt gjemt, reddet etter 12 min. To lag med rødkdykkerutstyr, to slangelag deltok i øvelsen.

**Lørdag 29/11-69:** — Kl. 1515 avholdt brannmanøver med «brann» i sentral-storerommet. To lag med fullt utstyr instruert i slukning i av brannen. To nye menn gitt instruksjoner og øvelse i bruken av rødkdykkerutstyret.

**Onsdag 17/12-69:** — Kl. 0800 avholdt brannøvelse. Realistisk øvelse med «brann» i luke 5 stb. side. To slangelag deltok i slukkingen. Det tok 2½ min. fra alarmen gikk til slangene var strukket og vanntrykk satt på. Instruksjoner gitt i bruken av paraplyspreader, tåkespreder og vanlig strålerør. Instruksjoner og øvelse også gitt i å nærme seg brannstedet på riktig måte.

**Onsdag 31/12-69:** — Kl. 1130 avholdt brannmanøver. Realistisk øvelse med «brann» i mannskapslugar stb. side og redning av «forulykket» person. Det tok 5 min. fra alarmen gikk til to rødkdykkere og to slangelag nådde brannstedet og alt klart for aksjon. Den forulykkede (utstoppet dukket) ble bragt på dekk etter 9 min. Rødkdykkerne arbeidet i blinde med tildekkede brilleglass i maskene.

Alle offiserer ombord, stue og telegrafisten unntatt, behersker bruken av pressluftapparater CO<sub>2</sub>-anlegget. Også to av matros har fått øvelse i bruken av pressluftapparater. Samtlige av besetningen er blitt instruert og opplyst om hvordan CO<sub>2</sub>-anlegget virker.

Som rapporten viser går det an å få et slagkraftig brannvern ombord dersom man driver øvelsene på denne måten.

I vår nye livbåtrulle har vi lagt stor vekt på at alt skal være oversiktlig, enkelt og klart. Arbeidsoppgavene er spesifisert så langt som mulig tilrådelig for å få et ensartet system på alle rederiets skip. Som ved utarbeidelsen av brannrullen ble det også her lagt vekt på at de viktigste oppgavene utføres av de mest kompetente besetningsmedlemmene.

Vår nye rulle omfatter kun båt 1 og 2. Dette gjelder også for skip med fire livbåter. Denne forenklingen ble utført grunnet ingen av rederiets skip i dag har stor nok besetning til å bemanne flere enn to båter på en forsvarlig måte. For skip med fire livbåter skal fremdeles alle båter være utstyrt i henhold til Skipskontrollens regler, båt 3 og blir da reservebåter.

Et lengere sirkulære ble sendt sammen med livbåtrullen for å forklare det nye oppsett, samt redegjøre for hvordan øvelsesprogrammet for livbåter, flåter og annet redningsmaterieell skal utføres.

Vi går nå inn i en tid hvor bygging av et skip betyr investeringer av dimensjoner som for få år siden var utenkelig. Som et eksempel på disse dimensjoner kan det nevnes at totalhavari for et skip utgjør kapital ca. 2/3 av de totale brannskader i Norge for et år. Det er derfor mer enn noensinne før nødvendig å gjøre alt som står i vår makt for at disse skip skal seile så trygt som mulig.

Når det gjelder sikkerheten ombord har rederiet nedsatt et arbeidsutvalg med følgende mandater:

1. Vurdere det nåværende redningsbrann- og verneopplegg.
2. Undersøke det nåværende utstyr og om dette kan forbedres.
3. Vurdere eventuelt tilleggsutstyr som skipene bør være utstyrt med utover skipskontrollens regler.



4. Arbeide for videre standardisering av utstyret, samt ensartede øvelsesopplegg for alle skip.
5. Vurdere de kurs skipsoffiserene bør delta i for å stå godt rustet i en krisesituasjon.

Arbeidsutvalget har følgende sammensetning:

Maritim inspektør Torgersen.  
 Teknisk inspektør Ekroll, formann,  
 Sivilingeniør Heum,  
 Maritim personellinsp. L'orange,  
 Nybygningsinspektør Marcussen,  
 Innkjøpssekretær Sundby, og  
 Maritim inspektør Torgersen.

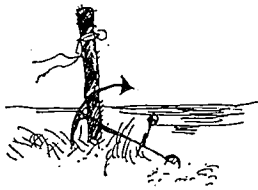
De første oppgaver utvalget vil belyse er: Livbåter med utstyr, brannpumper og friskluftkompressorer, fast kontrollservice for CO<sub>2</sub>-anlegg.

Av større oppgaver i fremtiden er det nok hovedsluktningsanleggene som vil bli det største problem, dette gjelder spesielt for de helt åpne skip. Det finnes mange typer å velge mellom, men dessverre lider de alle av spesielle svakheter.

Det bør også vurderes hvorvidt det i fremtiden vil være rådelig å bruke brennbare materialer i innredningen. De fleste av oss synes det er noe eget med salonger, lugarer og møbler av fine trematerialer, men det kan neppe forsvares å bruke disse brennbare materialer i fremtidens skip.

Til slutt bør det nevnes at selv om vi er av den bestemte mening at svært meget av redningsredskapene kan forbedres, så vil resultatet alltid stå eller falle med den kompetanse besetningen fremviser i en krisesituasjon. Rederiets oppgave må derfor være å gi klare instruksjoner om hvordan øvelsene skal legges opp og utføres, samt påse at alle ledende offiserer får all den opplæring på området som er mulig å skaffe dem. Forøvrig må rederiet ved regelmessig inspeksjon påse at alt utstyr holdes i god stand, samt ved selvsyn påse at øvelsene utføres i henhold til rederiets direktiver.

Dersom ovenstående blir fulgt opp og man klarer å skape en sikker redningsånd ombord i skipene, tror vi at de største vanskelighetene er overvunnet.



# planmessig ferieavvikling...

**TORE MOEN**

Det blir påstått at mannskapssituasjonen sommeren 1969 ikke avvok fra de man har vært vant til i tidligere år. Problemene med å skaffe tilstrekkelig kvalifiserte offiserer og mannskap i vår- og sommermånedene har vært de samme til tross for betydelige skipssalg og reduksjon av bemanningen ombord. Årsaken til denne mangel på kvalifiserte folk en viss periode av året, er det feriemønster som sjøfolkene har praktisert. Konsekvensen av dette blir stor mangel på folk fra mai måned og nødvendigvis en opphoping av hyresøkende om høsten.

Heldigvis har vi erfart en bedring i denne situasjon i vårt rederi. Sist sommer slapp vi stort sett de komplikasjoner som er vanlig på denne årstid. Vi greide å skaffe kvalifiserte offiserer uten alt for store vanskeligheter. Årsaken til denne forbedring i mannskapssituasjonen sommeren 1969, skyldes uten tvil den planmessige ferieavvikling som rederiet begynte med høsten 1968. Ordningen er ennå under innkjøring og gjelder foreløpig bare for offiserene. Vi håper imidlertid at vi snart skal komme i gang med planmessig ferieavvikling også for de underordnede mannskaper.

Vi har kommet frem til en ferieordning som går ut fra ca. 12 måneders tjeneste ombord og inntil 3 måneders ferie. På lengre sikt vil denne

ordning innebære en rettferdig ferieavvikling samt mulig gjøre en planmessig forhyring og etterutdannelse.

Rederiet vil jo nødvendig gå til oppsigelse av hyrekontrakten for at offiserene skal avvike sin ferie. Men det sier seg selv, at skal vi greie å gjennomføre en hensiktsmessig ferieavvikling, er vi avhengig av et positivt samarbeide fra offiserenes side. Det har vi uten tvil hatt. Selvsagt har noen hatt spesielle grunner for å bli stående lenger enn ett år, men her har vi imidlertid kommet frem til at vi normalt kun kan akseptere skolegang som «gyldig» grunn for å bli stående ut over 12 måneders perioden.

Det kan imidlertid forekomme at enkelte offiserer blir stående ut over 12 måneder uten å høre noe fra rederiet. Årsaken til dette er da at avløsning ikke er tilgjengelig. I slike tilfelle må vi jo nødvendigvis avvike fra regelen.

Vi kan godt forstå at enkelte kanskje er blitt ergelige når de telegrafisk har fått beskjed om å avvike sin ferie vinterstid, men hvis man ser på ordningen på lengre sikt, går jeg ut fra at våre seilende vil akseptere ferieordningen som en positiv ting. Etter at ordningen har vært praktisert over en lengre periode, og vi har fått de fleste av offiserene fast ansatt, vil rederiets offiserer være sikret en planmessig ferieavvikling og dermed en stabil og kontinuerlig beskjeftigelse.

Siden dette tema sist var behandlet i «SKIB-REDERI» er det skjedd forandringer med hensyn til skip og utstyr. Skipene er blitt større, hurtiggående og kostbare. Utstyret har skiftet karakter, med nye maskiner, store ytelser og full automasjon. Hovedsaken er imidlertid endret: Skipene skal seile og nødvendige reservedeler må være om-

Nye skip utstyres selvsagt med alle reservedeler som kreves av institusjonen, men dette er ikke nok for driften av skipet. Ekstra blir satt i ordre, dels i byggekontrakten, men hovedsakelig i bygge etterhvert som maskineri og utstyr blir bestemt i detalj. Ved skipelevering fra byggerne til rederiet skal det være godt utstyrt med som kan tenkes nødvendige for den første tiden.

## RESERVEDELER



Imidlertid oppfører de forskjellige maskiner etc. seg vidt forskjellig, og det er aldri mulig å vite på forhånd hva det vil bli bruk for. Det må erfares på hvert skip.

Reservedelene ombord kan deles i 4 grupper:

1. Klasse-institusjonens krav.
2. Større, spesielle deler som rederiet ønsker å ha ombord (propeller, prop.aksel).
3. Deler som trenges ombord for skift ved overhalinger. (Kompl. deksler med ventiler, kompl. stempler.)

#### 4. Forbruks-deler.

Gruppe 1) Bestemmes av den klasse skipet bygges til.

Gruppe 2) Bestemmes av rederiets erfaring og «sikkerhets»-politikk.

Gruppe 3) Bestemmes etter skipets type, fartsområde, maskintype, muligheter for overhaling i havn, osv.

Disse 3 grupper er forholdsvis enkle å forutsi og arrangere, de er dels kjent og kan dels med nokså stor sikkerhet planlegges, — og det er liten mulighet for «off hire» selv om det senere skulle vise seg ønskelig å utvide beholdningen.

Gruppe 4 derimot er vanskeligere å vurdere. Den omfatter jo en kolossal mengde forskjellige deler, mange av disse meget spesielle og kompliserte. Se bare på all automatikken!

Når det gjelder dieselmotor-deler, kan erfaringene fra tidligere gi en god rettleiding, mens for annet utstyr blir problemene vanskeligere jo nyere og mer ukjent utstyret er.

Rederiet innhenter forslag til ekstra reservedeler for nybyggene fra de forskjellige leverandører, vurderer dem i forhold til sine erfaringer fra tidligere skip både med hensyn til det direkte forbruk, og til hva som trenges for rasjonell drift og overhaling — og setter endelig delene i ordre.

Våre nybygningsinspektører på de forskjellige verksteder underrettes om slike bestillinger, og de får en stor oppgave med å følge opp detaljene, og å komme med forslag om eventuell økning av enkelte punkter som de, når utstyret monteres og

prøves, kan finne ut vil være nødvendige ut over det rederiet har stilt.

Når så skipet kommer i far det vise seg hvor godt forhåndsbeidet er utført, og hvor forutsede de impliserte har vært.

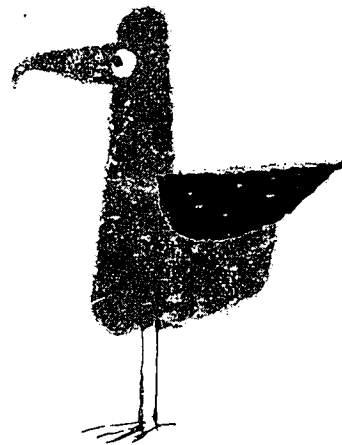
Nå blir det skipets maskineri som i første rekke får i oppgave sørge for komplettering og eventuelt økning av reservebeholdning ombord.

Bortsett fra de spesielle forslag som gjelder byggeverkstedets garanti på utstyret, og som ikke nevnes her, må bestillinger for som nevnt i «Generalinstruks». er der redegjort for når og hvor de bestillinger bør skje, hvilke lysninger og data som trenges. Kravene til data er ikke blitt mindre! Mulighetene for gjenanskaffelse står og faller med nøyaktighet og tilstrekkelige data.

Mere om reservedeler skal komme tilbake til i senere nummer av «SKIB-REDERI».



# Effektivisering av skipenes drift og vedlikehold ved organisatoriske tiltak



Oppsummering av resultater og erfaringer pr. 15/12 1969.

## Innledningsfasen.

Efter at direktør Skarrebo's prinsippforslag av 22/6 1968 om et prosjekt for å prøve en effektivisering av skipenes drift og vedlikehold gjennom organisasjonsmessige tiltak var godkjent av rederne den 26/6 1968 ble arbeidet satt i gang.

M/S TALABOT ble valgt til prøveskip. For gjennomføring og oppfølging av prosjektet ble det den 27/6 1968 konstituert en prosjektkomité med teknisk direktør M. Kvande som prosjektleder. Komiteens øvrige medlemmer ble følgende:

Regnskapssjef Mero  
Maritim personellsjef Thorstensen  
Overinspektør Borge  
Overinspektør Jahr Johansen  
Maritim inspektør Hornburg  
Teknisk inspektør Kirchhoff

Overinspektørene ble efter 1/10 1968 erstattet av ingeniør B. Berg i komiteen.

Komiteen satte straks i gang med forberedende arbeider. Disse ble utført i god kontakt med skipsledelsen ombord i M/S TALABOT. Skipsledelsen ble fortløpende informert og alle beslutninger av betydning ble tatt efter godkjennelse fra skipet.

Med sjefsingeniør Duckert fra S.A.F. som rådgiver i komiteen ble det utarbeidet et konferanseopplegg for skipsledelsen. Konferanseopplegget tok sikte på følgende:

- a. Å gi befalet nødvendig opplæring og trening i administrasjon og driftsøkonomi m. v.
- b. Gjennom intimt samarbeid å komme frem til klare retningslinjer for hvorledes ansvar, myndighet og arbeidsoppgaver skulle være fordelt mellom skip og rederikontor.

Konferansen ble avholdt ved rederikontoret og i rederiets regi i tiden 4—29/11 1968.

Deltakere fra M/S TALABOT var:

Kaptein Valstad  
Maskinsjef Akerbæk  
Overstyrmann Lie  
Stuert Berg-Sørensen  
1. maskinist Nord.

Følgende avtaler og retningslinjer ble bestemt:

## 1. Generelt.

- 1.1 Prosjektet skal betraktes som et eksperiment, og det må derfor aksepteres at det kan bli begått feil fra skipets og rederiets side.
- 1.2 Det gjennomføres organisatoriske tiltak som skal gi befalet muligheter for å drive skipet som en selvstendig driftsenhet, med best mulig økonomisk og kvalitetsmessig resultat.
- 1.3 Rederiets systemer for styring og kontroll skal forsøkes vurdert gjennom utstrakt samarbeide og informasjon mellom skip og rederi.
- 1.4 For at konkrete tiltak og virkemidler skal kunne gjennomføres skal Generalinstruksen om nødvendig, og efter nærmere avtale, kunne fravikes.

## 2. Kommunikasjon skip-rederi.

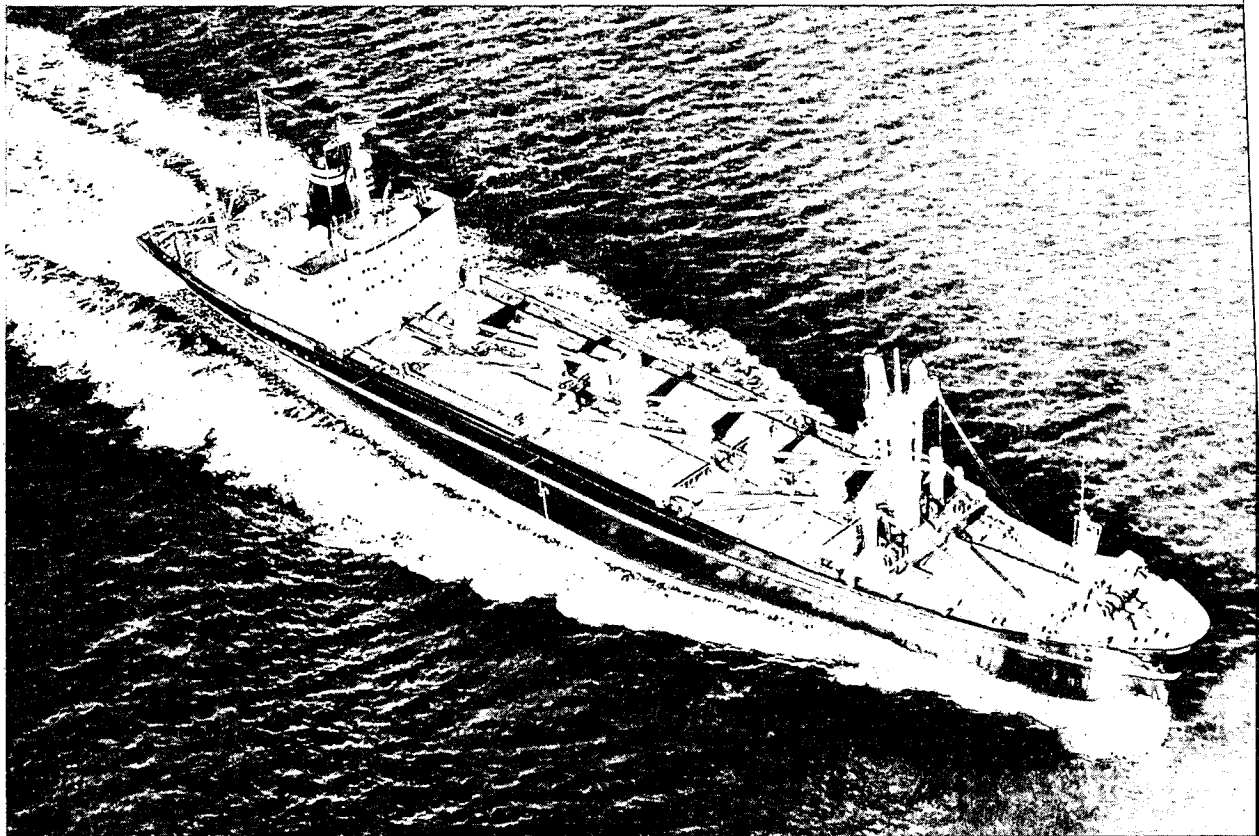
Postgangen skal gå som vanlig. I de tilfeller hvor noe går ut over gjeldende avtaler skal imidlertid korrespondansen gå gjennom prosjektleder.

## 3. Bemanningen ombord.

Skipet skal ikke seile med håndplukket mannskap. Bemanningen skal første tur være 36 mann (som tidligere). Under første tur skal skipsledelsen vurdere bemanningen nærmere i avvente av de «Nye bemanningsregler» som ventes å komme i begynnelsen av 1969.

## 4. Konkrete tiltak som skal gjennomføres/prøves ombord.

- 4.1 Skipsledelsen skal sette opp et driftsbudsjett for kommende år (1969) efter det mønster som ble trukket opp under konferansen.
- 4.2 Vedlikeholdsorganisasjonen skal baseres på at 1. maskinisten leder alt vedlikeholdsarbeid ombord. Båtsmannen vil således bli assisterende arbeidsleder underlagt 1. maskinisten.
- 4.3 Nye og mer fleksible stillingsinstruksjoner skal utarbeides av departementssjefene efter et mønster som avtalt.
- 4.4 Arbeidsplanleggingsfunksjonen legges opp og kjøres efter avtalt mønster.



M/S TALABOT

- 4.5 Vedlikeholdsopplegg for maskinelt og elektrisk anlegg med tilhørende rapporteringsrutine innføres ombord.
- 4.6 Vedlikeholdsopplegg for dekk/skrog med tilhørende rapporteringsrutine innføres ombord.
- 4.7 Reservedelsopplegg innføres ombord.
- 4.8 Et datert (programmert) verneopplegg innføres ombord. Nødvendig verneutstyr m. v. anskaffes.
- 4.9 Det skal forsøkes gjennomført systematisk opplæring av alle underordnede ombord.
- 4.10 Skipsledelsen skal utarbeide forslag til opplegg for mottagelse av nye mannskaper som kommer ombord.
- 4.11 Kontaktmøter med mannskapet skal avholdes månedlig.
- 4.11 Det skal innføres forslagskasse ombord, og forslagsvirksomheten skal forsøkes lagt opp slik at ordningen blir så effektiv som mulig.
- 4.13 Opplegg for opptelling og rapportering av smøreoljer og rekvisita i beholdning pr. 31/12 innføres ombord.

#### Oppsummering, driftserfaringer.

Skipsledelsen tiltrådte ombord i M/S TALABOT igjen den 6/12 1968 fra hvilken dato prosjektets praktiske fase var å betrakte som påbegynt.

Til de generelle retningslinjer og avtaler har intet vært å bemerke i prøvetiden. Kommunikasjon mellom skip og rederikontor har gått som avtalt. Innløpne rapporter og brev er blitt behandlet gjennom regelmessige møter i prosjektkomiteen og møtereferater er tilsendt skipet.

Følgende endringer er funnet sted innenfor henholdsvis skipsledelse og prosjektkomiteé i 1969:

- 1/4 -69 1. mask. J. Andersen, tiltrådt
- 16/4 -69 1. mask. P. Nord, fratrådt
- 21/7 -69 1. mask. K. Frostad, tiltrådt
- 26/7 -69 1. mask. J. Andersen, fratrådt
- 25/7 til 6/11-68 Kaptein Valstad på ferie
- 18/7 til 12/11-69 Kaptein T. Mikalsen ombord som vikarierende fører. Kaptein Mikalsen ble forsvarlig informert om prosjektet før sin tiltredelse.
- 7/11-69 Overstyrmann Ph. Lembourn, tiltrådt
- 12/11-69 Overstyrmann P. Lie, fratrådt
- 1/9 -69 Driftssjef Kruse erstatter direktør Kvand som prosjektleder.
- 29/9 -69 Berg valgt til prosjektkomiteens sekretær. Chr. L'orange og Lie Larsen opptatt som permanente medlemmer av prosjektkomiteen.

#### Ad. 3. Bemanningen ombord.

Skipets bemanning var ved prosjektets innledning ordinær W.W. bemanning på totalt 36 hvorav 2 stk. var i tillegg for føring av passasjerer.

For om mulig å kunne stå friere i bemanningsspørsmålet allerede ved igangsetting av prosjektet ble det søkt om en sikkerhetsbemanning på minimum 24 stk. i brev til S.A.F. av 1/7 1968 og av 28/8 1968. Begge søknader ble avslått. Skipet seilte derfor i tidsrommet fra den 6/12-68 til 16/4-69 med den gamle bemanning.

Ny søknad til S.A.F. av 6/3-69 basert på en prøve driftsbemanning på 27 stk. (inkl. fører) ble innvilget i brev av 26/3-69 fra Sjøfartsdirektoratet. Denne bemanning (27 inkl. fører) var man kommet frem til gjennom diskusjoner med skipsledelsen under rederikonferansen i november. Naturlig avgang tillot herved at skipet fra den 16/4-69 seilte ut med total bemanning på 27 stk.

ning på 27 stk.. De nye ventede bemanningsforskrifter kom endelig den 15/4-69 og lød på totalt 23 stk. inkl. fører for skip av M/S TALABOT's type (når ikke passasjerer).

I møte i prosjektkomiteen den 29/9-69 ble man enige om all den tid bemanningen ikke var å betrakte som et delprosjekt, og de nye bemanningsregler nå var kommet, skal også M/S TALABOT for ettertiden seile med den til enhver tid gjeldende W.W. bemanning.

W.W. bemanning basert på de nye bemanningsregler er nå fastlagt for alle rasjonaliserte skip. Man vil herved få et bredere grunnlag for vurdering av optimal bemanning for fremtiden enn om man baserer seg på kun ett skip.

#### Ad 4.1. Driftsbudsjett.

Skipsledelsen har i hele prosjektperioden arbeidet målbevisst med budsjetteringsspørsmålet. Kapteinen valgte av mange grunner å arbeide med kvartalsbudsjetter. Dette prinsipp har vært fulgt fra og med 1. kvartal 1969. Formålet med budsjetteringen var at man gjennom budsjettene håpet på en bedret planlegging og økonomisk styring.

Skipsledelsen har imidlertid ikke funnet at dette har vært tilfelle. Bl. a. hevdes det at man gjennom vedlikeholdsoppleggene allerede er dekket ved at man ut på såvel tekniske som økonomiske vurderinger søker å optimalisere vedlikeholdet.

Budsjetteringsspørsmålet har vært behandlet gjentatte ganger i prosjektkomiteen og i samarbeid med skipsledelsen.

Efter de erfaringer som nå var høstet ombord i M/S TALABOT ble man enige i prosjektkomitémøte den 14/10-69 om at forsøket med budsjettering ombord ikke skal fortsette — og heller ikke videreføres til prosjekt B. Man fant at omfanget av den økonomiske styring ombord må skje på de enkelte områder for de enkelte skip og utvikles gradvis under ledelse av driftsavdelingen. Denne sak må sees i lys av den kommende forandring på personell, materiell og driftssiden.

#### Ad. 4.2 Vedlikeholdsorganisasjoner.

Prinsippet med 1. maskinisten som arbeidsleder ble lansert som et eksperiment med henblikk på å undersøke mulighetene for å øke effektiviteten gjennom en annen organisasjonsform.

Ordningen har nå vært forsøkt i vel et år og det har i denne periode vært tre 1. maskinister ombord. Det har vist seg at man selv med de beste intensjoner har glidd tilbake til den gamle ordning — med to arbeidsledere, båtsmannen på dekk og 1. maskinisten i maskinen. Man mener å ha oppnådd en bedret koordinering av dekk- og maskin-aktivitetene ved at 1. maskinisten og båtsmannen i daglige møter blir enige om fordeling og bruk av den felles arbeidskraft (alterneringsgjeng). Dette daglige samarbeid burde imidlertid være en selvfølge ombord i alle skip hvor alterneringsordningen praktiseres.

Efter de erfaringer som nå er høstet gjennom prosjektet — og også gjennom flere års erfaring fra rasjonaliserte skip — har prosjektkomiteen trukket den konklusjon at den gamle organisasjonsform med to arbeidsledere er riktig i dagens situasjon. D.v.s.

sett ut fra den utdanning og bakgrunn de mennesker har som i dag seiler våre skip.

Det er imidlertid helt klart at organisasjonen ombord i fremtidens skip må vurderes og naturlig tilpasses etterhvert som utdanningsmønster og utvikling m.v. tilsier dette.

#### Ad. 4.3 Stillingsinstrukser .

Efter avtale skulle kaptein og departementsjefer utarbeide stillingsinstrukser for seg selv og sine offiserer/underoffiserer efter et mønster som innebærer større fleksibilitet enn tidligere. Herved ville man prøve å unngå fastlåste instruksjoner for de enkelte stillinger og istedet innføre mer levende instruksjoner som til enhver tid er tilpasset den person som innehar stillingen. Skipsledelsen på M/S TALABOT har uttalt seg positivt om den nye form som instruksene har fått.

Videreføring til resten av flåten er allerede i gang ved at det i permene «Veiledning for rasjonalisering ombord», som ble sendt ut i mai 1969, finnes en veiledning for stillingsinstrukser, og som bygger på det nye prinsipp.

#### Ad. 4.4 Arbeidsplanlegging.

Erfaringene efter første tur var at det hadde vært vanskelig å gjennomføre planleggingen som forutsatt. Man hadde begrenset seg til å sette opp arbeidsplan, mens en gjennomført prioritering, anslag av manntimeverk og detaljerte arbeidsprogrammer ikke var blitt etterfulgt.

Dette mente skipsledelsen kunne være noe av årsaken til den svikt i alternering, koordinering og effektivitet som hadde vært registrert under turen. Skipsledelsen var enige i at man fra neste tur måtte følge planleggingsprinsippet konsekvent for om mulig å oppnå det ønskede resultat.

Dette ble gjort, og det viste seg at man nå maktet å øke vedlikeholdsstandarden — dette til tross for at alterneringsmannskapet var blitt redusert med 6



mann. Man hadde også forsøkt å sette opp ukeprogrammer ved hjelp av stolpediagrammer (Ganth-diagram), men hadde funnet at dette medførte at 1. maskinisten brukte ca. 1 time mer pr. dag til planlegging enn om man nøyet seg med opplistede ukeprogrammer.

Det ble diskutert i planleggingskomiteen den 14/10-69, og man fant det så viktig med en god planlegging at skipet ble oppfordret til å prøve stolpediagrammet igjen. Med litt trening vil sikkert planleggingstiden vise seg å være vel anvendt. Det ble videre besluttet i prosjekt-komiteen at planleggings-systemet skal videreføres til prosjekt B i takt med innføringen av opplegg for systematisk vedlikehold.

#### Ad. 4.5 Vedlikeholdsopplegg for maskinielt og elektrisk anlegg.

Opplegget består av :

- Oppfølgingsbok for maskinielt og elektrisk anlegg.
- Registreringsbok for maskinielt anlegg.
- Registreringsbok for elektrisk anlegg.
- Funksjonsprøveopplegg (bok) for instrumentering (EO - og sikkerhetsutstyr).

Oppfølgingsboken var utarbeidet og tilrettelagt for videre bearbeiding av maskinsjefen fra første «prosjekt-tur». D.v.s. at alt utstyr var gruppert, opplistet og påført stikkord for vedlikehold. Vedlikeholdsjobbene var imidlertid ikke intervall-satt, følgelig var det heller ikke utarbeidet månedsprogrammer. Man mente i prosjektkomiteen at dette måtte overlates til maskinsjefen. Dette medførte at maskinsjefen ble pålagt et stort ekstra arbeide, og det tok ca. 4 måneder før boken var helt ferdig. Maskinsjef Akerbæk hevdet at inspeksjonen, med den erfaring man der satt inne med, burde gjort boken helt ferdig. Han begrunnet dette med at de programmerbare arbeider var mindre og lite arbeidskrevende hvor man gjerne kunne kjøre «stramt», mens man for de større arbeider må justere intervallene etterhvert som erfaring eller tilstandsforandring tilsier det.

Dette vil for ettertiden bli tatt til følge.

Registreringsbøker og funksjonsprøveopplegg ble gjort helt ferdig fra kontorets side og levert ombord i juli 1969. Dermed var opplegget komplett.

Maskinsjefen stilte seg positiv til opplegget allerede under rederikonferansen. Opplegget følges nå konsekvent og den tilhørende rapportering går som planlagt. Den 14/10-69 ble det besluttet i prosjektkomiteen at vedlikeholdsopplegget skal videreføres til prosjekt B.

#### Ad. 4.6 Vedlikeholdsopplegg for dekk/skrog.

Opplegget består av en bok som inneholder:

- Oppfølgings skjemaer hvor alle vedlikeholdspunkter/steder er gruppert, opplistet og påført stikkord for vedlikehold, intervall (innføres ombord) og henvisning til vedlikeholdsinstruks.
- Kvartalsprogrammer som utfylles ombord etterhvert som man får erfaring.
- Vedlikeholdsinstruks for de malingssystemer som brukes ombord.
- Registreringskort for hvert vedlikeholdspunkt/sted.



*“And to think that you were sent here specifically to aid us with our overpopulation problem.”*

Opplegget ble utarbeidet ved kontoret og innført ombord fra første «prosjekt-tur».

Kaptein og overstyrmann stilte seg positive til opplegget allerede under rederikonferansen, og har siden vært meget fornøyd med systemet. Rapporteringen er gått som avtalt. Den 14/10-69 ble det besluttet i prosjekteringskomiteen at vedlikeholdsopplegget skal videreføres til prosjekt B.

#### ANd. 4.7 Reservedelsopplegg.

Opplegget var så overbevisende at det allerede i prosjektenes innledningsfase ble bestemt at man skulle sette igang for hele flåten i den takt kapasiteten ved kontoret tillot det. M/S TALABOT fikk opplegget ombord i juli 1969 og har bare positivt å meddele.

#### Ad. 4.8 Verneopplegg.

Prinsippet er adoptert fra industrien og omarbeidet for handelsfartøy i rederiets regi. Skipsledelsen fikk en god innføring i opplegget under rederikonferansen og fikk med seg det nødvendige utstyr sammen med et datert verneprogram for første tur. Verneutstyret består av hørselvern, vernesko, beskyttelsesbriller, sikkerhetsbelter og hjelmer m.v. Besetningen blir informert og motivert ved at verneplakater settes opp og informasjonsmøter avholdes etter et bestemt program som fornyes etter en bestemt tid. Det er også opp en tavle som angir antall dager siden siste arbeidsulykke.

Verneopplegget har vært fulgt med meget stor interesse ombord og følgelig også med meget godt resultat, noe følgende rederitall for tidsrommet 1/1—31/12 1969 viser:

	Høyest	Gj.sn.	M/S TALABOT
Skader	18	5,8	2, 3 skip bedre
Syke-avmønstringer	12	4,2	3, 2 skip bedre
Total sykdommer, skader og syke-avmønstringer	26	14,2	5, ingen skip bedre.

Antall legekonsultasjoner: 28, ett skip bedre med 27.

Det arbeides videre i rederiet for å gi opplegget dets endelige form.

I møte i prosjekteringskomiteen den 14/10-69 ble det besluttet at opplegget skal kjøres videre under prosjekt B.

Gjennom kontakt med S.A.F. er opplegget i ferd med å bli kjent i næringen. Interessen er stor. Det er derfor registrert interesse fra S.A.F.'s side for å føre dette videre til hele handelsflåten gjennom en sentral instans.

#### Ad. 4.9 Systematisk opplæring.

Gjelder opplæring av de underordnede som ikke automatisk kommer inn i ordningen gjennom de forlengst iverksatte aspirantordninger. Det har vært til dels stor respons på dette opplæringstilbud ombord i M/S TALABOT.

Forsøket skal fortsette under prosjekt A. Eventuell videreføring til resten av flåten vurderes for tiden av Maritim Personellavd.

#### Ad. 4.10 Mottagelse av nye mannskaper.

Betydningen av en god mottagelse av nye mannskaper ble diskutert under rederikonferansen. Det var enighet om at det nok kunne legges mer vekt på dette spørsmål. Skipsledelsen har i denne anledning bl. a. utarbeidet et introduksjonsskriv som deles ut til alle nye som påmønstrer. Skrivet gir opplysninger om skip, maskineri, laste- og losseutstyr, fart, forbruk, trade, bemanning, navnene på skipsledelsen m. v.

Ordningen vil fortsette under prosjekt A. Eventuell videreføring til resten av flåten vil bli vurdert av Maritim Personellavd.

#### Ad. 4.11 Kontaktmøter med mannskapet.

Kontaktmøter har vært avholdt regelmessig og som avtalt. Den første tid hadde møtene karakter av informasjon fra skipsledelsen til mannskap, men dette har bedret seg etterhvert. Man fant snart ut at møtene egnet seg godt til opplysnings- og opplæringsvirksomhet. Det har i dette øyemed blitt kjørt et malingskurs basert på lysbilder og lydbånd og en del opplysningsfilmer som f. eks. brannvern, sikkerhet ombord m. v. Rapporter fra skipet vedr. møtevirksomheten er nå bare positive.

På grunnlag av at kontaktmøter bør være en selvfølge ombord i alle skip ble man i prosjektkomiteen den 14/10-69 enige om at Maritim Personellavdeling ivaretar denne sak for resten av flåten med assistanse av de respektive inspektører.

#### Ad. 4.12 Forslagskasse.

Også denne virksomhet har vært drevet som avtalt. Det har vært forsøkt med bl. a. premiering av brukbare forslag, men med vekslende hell.

I møte i prosjekteringskomiteen den 14/10-69 ble man enige om at Maritim Personellavdeling vurderer denne sak og kommer med eventuelle forslag for hvordan denne sak bør legges opp for resten av flåten.



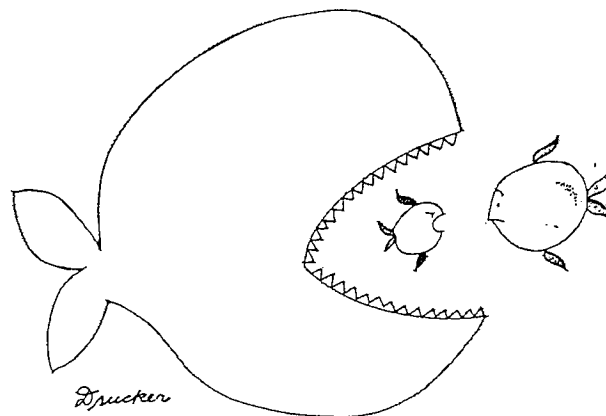
#### Ad. 4.13 Rekvisitaopplegg.

Årsaken til at denne sak ble tatt med som delprosjekt var at man ville ha lagerholdet ombord med tilhørende rapportering opp til vurdering. Man hadde tidligere kommet til at de eksisterende månedsrapporter burde utgå. Det ble nå vurdert hvorvidt det ville være formålstjenlig med sentralstoreordning, storekeeper og rutiner i denne sammenheng.

Man var enige om at sentralstoreordningen nok kunne være en god løsning. Sentralstoreordningen vil imidlertid stille store krav til de tre departementer med hensyn til samordning av innkjøp, forbruk osv. Høyst sannsynlig vil denne samordningen måtte skje ved at man innførte en storekeeper. Det var imidlertid store tvil om hvorvidt det ville finnes tilstrekkelig belastning ombord i dagens skip til å forsvare opprettelsen av en slik stilling. Man fant det derfor ikke tilrådelig å basere seg på denne ordning, men fortsatt bygge på en kombinasjon av sentrallagring og oppdelt lagring (eks. all maling sentralt samlet under dekkrekvisita, vaskemidler under stuertrekvisita osv.)

Det ble foreslått å innføre en årlig opptelling av all rekvisita med en årlig beholdningsrapport over kroneverdien av totalbeholdningene i de tre departementer. Til hjelp i opptelling skulle det utarbeides spesielle opptellingslister med enhetspriser for de enkelte varerarter. Beholdningsrapporten skal gå til Bokholderiet, mens opptellingsliste skal beholdes ombord og forelegges inspektør på forlangende.

De nødvendige skjemaer er tilsendt skipene og ordningen trer i kraft fra og med 31/12-69.



«When I want your advice, I'll ask for it».

**Summarisk sammendrag over delprosjekter som er overført fra prosjekt A til prosjekt B eller som fortsetter kun under prosjekt A.**

- |      |  |   |
|------|--|---|
| 4.1  | Budsjettering ombord.                                  | Avsluttet og videreføres ikke.  |
| 4.2  | Endret organisasjonsform.                              | Avsluttet, organisasjonsformen bibeholdes inntil videre, som for rasjonaliserte skip. |
| 4.3  | Stillingsinstrukser.                                   | Overført til prosjekt B.  |
| 4.4  | Arbeidsplanlegging.                                    | Overført til prosjekt B.  |
| 4.5  | Vedlikeholdsopplegg for maskinelt og elektrisk anlegg. | Overført til prosjekt B.  |
| 4.6  | Vedlikeholdsopplegg for dekk/skrog.                    | Overført til prosjekt B.  |
| 4.7  | Reservevedelsopplegg.                                  | Ble igangsatt for A og B samtidig.  |
| 4.8  | Verneopplegg.  | Overføres til prosjekt B.   |
| 4.9  | Systematisk opplæring.                                 | Eventuell videreføring vurderes av Maritim Personellavd.                              |
| 4.11 | Kontaktmøter med mannskapet.                           | Overført til prosjekt B.  |
| 4.12 | Forslagskasse.   | Videreføring vurderes av Maritim Personellavd.  |
| 4.13 | Rekvisitaopplegg.                                      | Utgått som delprosjekt (begrenset til ren rapporteringsrutine.)                       |

## Konklusjon.

Som det fremgår av sammendraget er de vesentligste A-prosjektene enten avsluttet eller overført til prosjekt B — d.v.s. til hele flåten.

Gjennom en meget positiv innsats fra besetningsside har en således på en hurtig måte fått utprøvet og vurdert verdien av de effektiviseringstiltak som ble diskutert for halvannet år siden. Prosjektet ble foreløpig ikke tatt sikte på å lansere og prøve ut noen helt radikale ideer, og det kan vel heller ikke si at noen oppsiktsvekkende resultater er oppnådd. Imidlertid er det helt klart at de delprosjekter som er overført til flåten, og da spesielt arbeidsplanlegging og vedlikeholdsopplegg, er tiltak som på lengre sikt vil bidra sterkt til å høyne driftseffektiviteten ombord. Likeledes må det ansees som meget viktig og sentlig at en har funnet ut at tiden foreløpig ikke er inne for å forandre på den tradisjonelle skipso organisasjonen, og at veien mot øket økonomisk styring ombord ikke går gjennom den tradisjonelle for budsjettering.

Spesielt verdifullt har det vært å erfare at selv ideen med et prøveskip har vært så vellykket, ikke minst skyldes dette at kapteinen, offiserene og mannskapet alle med glød og iver har gått inn for oppgaven.

Prosjektkomiteen bør derfor være i kontinuerlig arbeid, og etterhvert som nye ideer ønskes utprøvet praksis, lansere nye delprosjekter.

# om WIRE....

KARL RØEGGEN

En hyggelig dag ved HQ møtte jeg personalsjefen, og idet jeg hilste morn, sluttet driftssjefen seg til. Førstnevnte sa bl. a. — når De kommer ombord — hva med å skrive om ett eller annet som passer i Skib-Rederi? — må si det har tumlet i mine tanker men huh... det skorter — på talenter til slekt verk svarte jeg. Tegn noe da — innskjøtt hans kollega lunt. Med blandede følelser sa jeg til meg selv at dette må vel være å ligne med det kaller for Cul de sac... altså later det til å eksistere kun en passage ut a detta, og derfor sådan innledningsvis fristes sjømannen med tothalte skjøter og blafrende seil å karre seg skadesløs forbi de farlige enn si intellektuelle obstacles som gjør seilassen vanskelig såvel som interessant.

Synes alltid det er spennende å få Skib-Rederi mellom hendene, det er jo positive saker om vår livsviktige næring der, og ofte har jeg tenkt det kunne vel være skrevet noe mere om dette og hint — om ulike skip og forhold til glede og stor nytte for oss alle... men nå som alltid råder det tilbakeholdenhet

hos sjømannen — d.v.s. æ e kje no plaga av det —, har jeg inntrykk og formodentlig av veke(tige) grunner. Det hender en blir arg — og mumler både æsh og puh om skrivarn, men det må seias at uten ham var vi hulkinna noen og hver — på samme tid som sjømannen er vel skattet han også i ymse lage.

Det slår meg at det er noe uendelig stort at en kan sitte sånn å skrive om det en har lyst til, sjølv sagt må en vare sine lustige tendenser hvilket ikke er så lett når hugen er magasinert som et tankskip med fykomspik fra PG til UK. På ett sett er jeg f. eks. å ligne med TUAREG nå som det skal ha 4 års klasse, den lekket i div. tanker og mistet hastighet har den også, slitt er den utabords og det skal bli festlig å se den i ny skrud etter verkstedet. Sjømannens tanker er også lekk — der de ferdes hit og dit, vekslende tenker han at om ei stønn — eit bel — så skal det bli bedre på alle måter, men ikke før har han kommet til den konklusjon ser han til sin forferdelse at det blir verre. Han risikerer å miste sin ære — for ikke å si sin eksistensberettigelse hvis han ikke er på broen 24 timer i døgret, eller kontrollerer at potta er ren. Sådan omtrent råker tankene bort i hytt og pytt der han går og blir mere og mere oppsegla på midten, presis som en sæks og sækstifåra skvær-



rigger. Jo a, her lages spedt noe skriveren benevner Sortografi om embedsmenna har bestemt at det skal være slutt med ortografien — lokale grynt fra Timbuktu, frankisland, Pekalien og ikke å forglemme Hævn-skjela skal eltas, bailas ihop slik at absolutt alle forstår — ingenting. Radio og lektura varsler om alvorlige tilstander ut i væla — mens de lærde hjemme tvister frenetisk om hvorvidt det skal hete grøt eller graut, og pedagogene produserer sertifikater i fleng — sådan omsider får både vett og uvett myndighet til å peika kor han i farten får innskydelse til. Dette ser lite hugsamt ut mener sjømannen i det han holder en knapp på de unge får telseg av fornuft med kvart, og ikke totalt glemmer at 3 fingrer peiker tilbake — Vennligst stryk alt som ikke passer — beklager, men det var slett ikke hensikten å tala riktig så bombastisk, det må være klimatskifte i denne skiftende nord og sørfarten rundt Cape of Good Hope.

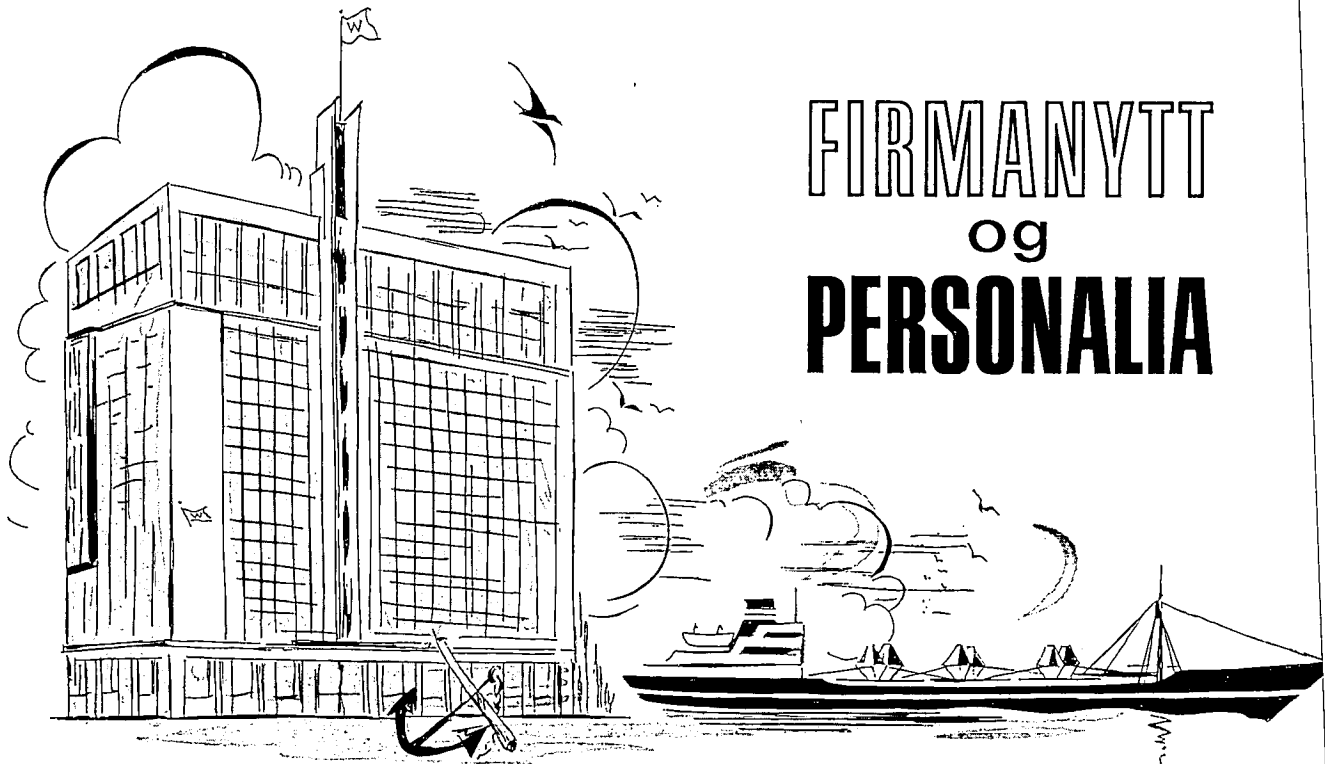
Det som jeg egentlig skulle skrive om hendte ombord i M/T «NORAVIND» av Sandefjord i 1935 da skipet befant seg på reise fra Curacao til Rotterdam. Det hadde seg slik at båtsm. Otto Evensen, også fra Sandefjord var blitt tildelt bl. a. oppdraget å lappsalvere alle stag til master — poster etc. I det Karibiske hav var det malervær, og derfor alle koster i arbeidet for å beskytte skipet, holde det pent — hvilket det var i så måte. I matrosmessen var dekksgutten (det var 2 av dem den gang) som jeg kjente meget godt iferd med oppvasken etter frokosten. For få dager siden var han blitt skiftet fra offiser-messen til sin nye interessante stilling, han var happy idet han nå det meste av dagen fikk den glede å delta i arbeidet som han var adskillig mere kjent med. Undrende reflekterte han — der kopper og pletter ble plasert hurtig på respektive steder — bl. a. hvor meget lettere alt arbeidet ombord i et skip var enn han hadde trodd, og sammenlignet med arbeidet han var vant med hjemmefra. Der hadde han i flere år deltatt i Klippfiskproduksjonens alle faser unntagen den å delta i Lofot- eller Finmarkfiske. Arbeidet med Klippfisker var i høyeste grad manuelt, fra den fordetmeste måtte slites løs i saltet ombord i seilfartøyene som bragte den sydover, til den landet i rommet på WILH. WILHELMSENS liner bound for Mex. gulfen eller Syd Amerika.

Friskhet og fart måtte til fra kl. 0700 til kl. 2100 ved høysommer. Etter endt sesong var alle — gammel og ung i ypperlig kampform og nevene beskyttet med solide treler. En herlig tid var det — med uforglemmelige sommerer. Omtrent sådan tenkte dekken der han vasket kopper og lengtet etter å komme ut på dekket — kanskje fikk han lov å styre også — tenk stå tilrørs, og styre etter kompasset — jøss, jo det skal bli jobben min tenkte han og skvatt i ved båtsm. stemme fra ventilen ut til poopen der lød — eru ferdig dekken? Det var 1/2 time å klare messen på, og han var alltid ferdig i god tid, det sogar hendte han hjalp maskingutten som var litt plaget av sjøsyke, for det var hans beste venn og en ordentlig skøyer som stadig hadde spillopper fore der tok tid, eller han omga seg med «ut på Nøtterø finns, all verdens herligste kvins» og ventelig dveles man ved slike imaginære naturlige resurser. På sekundet kl. 0900—1300 skygget oftest båts. joviale fasade for ventilen i messa, og så kvekket han — e ru ferdig dekken, og



dermed bars det ut på dekket i ymse gjøremål hvor dagene ble full og ideligen gode —. En dag lød båtsm. stemme noe anderledes syntes dekken — hvad det enn kom av —, og han fikk snart syn på sagn idet båts. spurte om han kunne gå i masten? jau da, sa dekken — for å klyve oppi høgt det var da det minste han hadde lært, og la i helene på båtsm. som ikke stoppet innen de var kommet forut. Ja her ser du formasten, sa båtsm., ja — sa dekken mens han mumlet at ingen kan vel blame henne for det — en plass må den jo stå. Imidlertid, ved foten av masten sto en pøs med noe ubestemmelige ingredienser (båtsm. spesial) en real klype med twist, og en båtsm. stol festet til mastejolle som hang langs masten, og nå forsto dekken straks hvad han skulle gjøre — nemlig lappsalvere stag. Båtsm. forklarte litt — hvorpå han hev stolen til toppen av lederen mens dekken ivrig entret masten med flyvende steg-bøyler. Kommet til toppen av lederen anbragte han seg gymnasiastisk med litt engstelse omsider inn i stolen, og derpå hjalp han båtsm. som hev stasen tooblocks. Det gikk litt trådt til å begynne med, han måtte ikke søle med Fernis på Teak, ei heller burde det søles på dekket. Nå lærte båtsm. etter som dekken sa fra, og ikke før var de ferdig med ett stag så bars det til tops for å ta det neste. Dette var virkelig skire morroa syntes dekken, og jo flere stag jo bedre. Båtsm. som nøt alles respekt, han hadde tidligere seilt 2. styrm. men måtte ta det som var etter ferien for jobber hang minsanten ikke på trærne den tiden. Det var en gild kar som var ekstra flink i sitt arbeide, tagall når i arbeid, men tonerte litt med samtlige i fritiden. Uforglemmelig er han for dekken, selv om han ikke er mere.

Huskes riktig tok det to dager å smøre alle stag, og da jobben var ferdig var båtsm. og dekken i godlage der de sto å kveilet mastejollen som var brukt. Hele jollen lå bort over fordekket, båtsm. kveilet mens dekken klarte bukter. Da omtrent 1/2 jollen var kveilet sto de plutselig der med hver sin ende — jollen brakk av seg selv — og aldrig glemmer vel dekken det måpende fjeset til båtsm. . . som skiftet farve som en kameleon mens tungen kom ut i avsatser nærmest som om han prøvde å ville klyve ut av seg selv. Så glante han rundt seg hvorpå de stilltiende tok hver sin ende av jollen og bar den bort under bakken. Umiddelbart etter hev båtsm. den på sjøen, det var mastejolle som besto av 1 1/4 toms wire —. Senere i livet kom dekken ilag med lignende tilsynelatende pålitelige wire, men det er en annen historie.



# FIRMANYTT og PERSONALIA

## UTNEVNELSER

Ass. direktør Ivar Løvald er utnevnt til direktør.  
Kontorsjef Niels Ytterbø er utnevnt til ass. direktør.  
Hovedbokholder Bjørn Arnesen er utnevnt til kontorsjef.  
Sivilingeniør Olaf Salvesen er utnevnt til avdelingsingeniør.  
Inspektør Aksel Håkonsen er utnevnt til overinspektør.  
Avdelingssjef Kjell Tryggestad er utnevnt til hovedbokholder.

## Nye prokurister:

Kontorsjef Bjørn Arnesen og regnskapssjef Egil Mero er meddelt prokura i Wilh. Wilhelmsen og Wilhelmsens Linjeagenturer A/S.

## FORFREMMEELSE

Ny midl. fører:  
Finn Østlie, M/S TAKARA

## PENSJONERT

Kaptein Søren Skjøtø  
Kaptein Alf Anhart  
Kaptein Leif Jelmert  
Kaptein Finn Gitmark  
Maskinsjef Thomas Tallaksen

## VI GRATULERER

Rederiets erkjentlighetsgave overrakt maskinsjef Leif Gulliksen, M/S TEMERAIRE

Rederiets 25 års jubileumsgave overrakt:  
Maskinsjef Reif Nielsen 11/12 1969.

### 50 års fødselsdag:

Herr Birger K. Marthinsen, 11. januar  
Fru Gerd Borge-Andersen, 21. januar

### 40 års tjeneste:

Registrert revisor Anders E. Rogstad, 16. januar

### 25 års tjeneste :

Avdelingssjef Torbjørn G. Sæther, 8. februar.

## FRATREDEN MED PENSJON

Avdelingssjef Leif G. Strømme fratrer sin stilling 28. februar, idet han etter ønske trekker seg tilbake med pensjon før oppnådd pensjonsalder.

Strømme begynte i rederiet i mars 1934 og var tilknyttet hjemgående linjeavdeling på Østen/Indonesia.

I juli 1948 reiste han til Shanghai og var fra 1951 leder for vårt kontor der ute, Northern Lines (China) Agency Ltd. A/S. Etter seks års tjeneste i Shanghai kom han tilbake til hovedkontoret og gjenopptok sin arbeid i Østen/Indonesia linjen. I februar 1959 reiste han igjen til Shanghai hvor han var til april 1961 og ledet da avviklingen av Shanghai-kontoret. Etter hjemkomsten til Norge ble han utnevnt til avdelingssjef Østen/Indonesia hjemgående linjeavdeling.

Ved Leif G. Strømmes fratreden etter 36 års tjeneste vil vi benytte anledningen til å takke for de mangeårige samarbeide og ønske ham et langt og godt otium.

# PROJECT PEGASUS



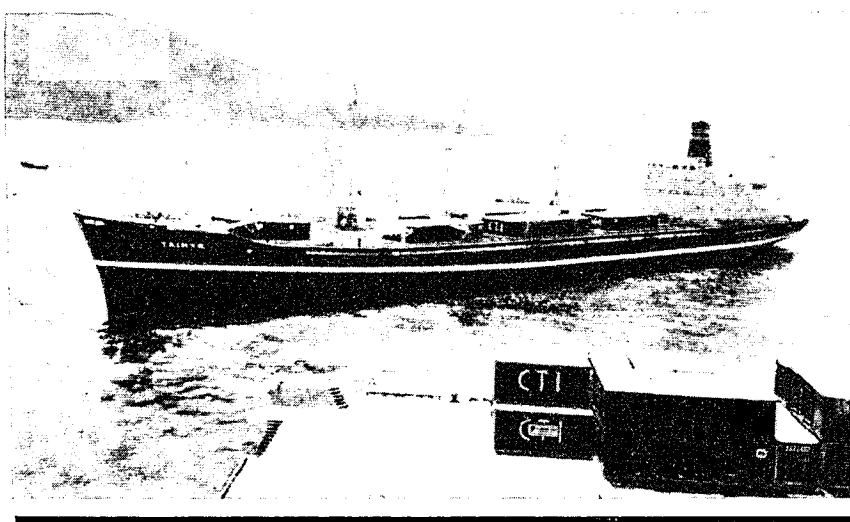
Fotografiet viser, fra venstre mot høyre: Sivilingeniør Birger Lie, Wilh. Wilhelmsen, direktør Frode Akstun, Wilh. Wilhelmsen, teknisk sjef Jan Brekke, Fred Olsen Flyselskap, herr P. O. Boman, Salén-rederierna, siviløkonom K. Helgesen, Pegasus, notarie Christer Olsson, S.A.L., sivilingeniør Niels Johansen, Pegasus, direktør Lennart Ericsson, Transatlantic, direktør Erik Kristen-Johanssen, Fearnley & Eger, direktør Rune Smedman, Johnson Line. Med ryggen til: Direktør B. B. Nilsson, Pegasus. Ass. dir. Henning Sparsøe, Ø.K., var ikke tilstede da fotografiet ble tatt.

I prosjekt Pegasus samarbeider 8 skandinaviske rederier om å utrede den fremtidige utvikling innen flyfrakt, konkurransen med skipsfart og muligheten for et eventuelt engasjement i flyfrakt fra rederienes side.

En interskandinavisk prosjektgruppe under ledelse av sivilingeniør Birger Lie har vært i arbeid siden april 1969 og hatt tilhold her i huset.

Fra 15. januar i år er prosjektgruppen overført til Göteborg, og ledelsen av prosjektet er overtatt av direktør B. G. Nilson fra Svenska Amerika Linien.

Rapporten som nå er i en avsluttende fase vil utvilsomt gi den mest omfattende analyse av flyfraktutviklingen i 1970-årene som er utført i Skandinavia.



SCANSERVICE melder om stadig større anvendelse av containere, og fra Hong Kong har vi fått tilsendt dette fotografi av M/S TAIMYR, som fører et betydelig antall containere som dekkslast.

# W.I.L.



# NYTT

Red.: *Björn Lundgren*

## WIL'S GENERALFORSAMLING

At vår idrettsforening innen kontoret er et populært og samlende organ, får vi stadig gode beviser for. Funksjonærene finner den plass de ønsker, fra aktive idrettsutøvere til passive medlemmer som kan hende bare forbinder WIL med en årsfest eller en tur til Skramstad.

Og vi tror det må være slik. Oppmenn som fanatiske innpiskere, farenende rundt til medlemmene for å verve til dyst, vil vel bare irritere. WIL stiller til rådighet arrangementer, treningshaller, baner og utstyr, så får den enkelte delta der lyst og interesse harmonerer.

Så også med våre skipsidrettslag. Våre personellinspektører ivrer for å oppfylle ønsker fra skuter om idrettsutstyr, ting som menes er riktig for trivselen ombord. Gledelig er det når et eller flere av våre skip plasserer seg gunstig i de enkelte serier eller i Neptuniaden.

Men den båt som ikke ønsker å delta, vil vi slett ikke presse til dette. Den individualitet som rederiet over hele linjen så sårt trenger,

må også ble respektert på det sportslige plan. La hver mann gjøre som han vil. God korpsånd er ofte nevnt i forbindelse med rederiets drift. Ja. Og det helseveiede korps består best av individualister.

Tilbake til WIL. At den virker positiv og samlende fikk vi nok et bevis på med generalforsamlingen 6. februar, der nærmere 100 medlemmer møtte, og gledelig nok fra alle aldersgrupper. Feststemte tok medlemmene plass i spisesalen for å diskutere de punkter som stod på dagsordenen, og for å velge styre og oppmenn. WIL-Nytt har ofte fremholdt viktigheten av at styrets formann står over flere perioder, og Tore Mørch ble enstemmig gjenvalgt. Et lykkelig valg som avsluttet en saklig og harmonisk generalforsamling.

Lapskaus og øl er intet festmåltid, men festlig ble det rundt bordene, der unge og eldre samlet seg i munter passiar og livlig diskusjon. Og nettopp SAMLENDE er det vårt idrettslag skal være.

Spisesalen sto pyntet til julefest 7. og 9. januar, for henholdsvis 70 og 80 barn i alderen 4 til 9 år begge dager en tilfeldig blanding fra seilendes- og kontorfunksjonærs rekker. Med følge av foreldre eller større søster og bror, ble det altså et anselig antall som gjorde innslag i R.A. 5 i disse kalde januardager.

Å stå i vestibylen og ønske barna velkommen er en fest i seg selv. Tillitsfulle, feststemte, i sin fineste stas kommer de, umiddelbare og ekte og tanken om å bli som barn igjen kommer kanhende for en. Måtte dagen ha tynget en med trivielle problemer blir disse så fullstendig tilintetgjort i glansen av lysende og leende barneøyne. Og husker vi dertil Per Aabels fortelling om at julenissen eksisterer står vi der fanget med glede i sinnet etter at den siste guttepjokk er på vei til vår egen julenisse med forventning i blikket.

BARNETULETRE  
FESTEN



## Carl Kjeldsen vant uventet i bordtennis

Norsk Hydros bordtennisstevne for klasse A fredag, fikk et noe overraskende utfall med den ene favoritten etter den annen utslått. Den mer ukjente Carl Kjeldsen. Wilhelmsen kom til slutt på topp. Ikke det at Kjeldsen er en dårlig spiller, men han var ingen favoritt på dette stevnet.

Det begynte med at Eddie Hagerup, Scaneco, falt ut allerede i de innledende rundene. Hagerup var jo høstens suverent beste spiller, men har vel ikke klart å holde formen. Egil Aulie, Blindeforbundet, en' vel like finalevant herre som Hagerup, led samme skjebne og var ute av bildet før kvartfinalen ble nådd.

I finalen møtte så Carl Kjeldsen og Gunnar Høeg, Norsk Hydro, hverandre. Vi trodde jo det skulle bli en ny seier til den seiersvante Høeg. Slik gikk det imidlertid ikke. Riktignok klarte Høeg å vinne det andre settet, etter at det første gikk til Kjeldsen. Sifrene ble 21-7 i Kjeldsens favør, og dermed er alt sagt.



Nokså overraskende sto Carl Kjeldsen til sist som pinner av Norsk Hydros bordtennisstevne. I finalen presterte han å vinne siste settet 21-7 over Gunnar Høeg! Det er han vel nesten alene om å ha klart.

# WIL'S SKI FEST 1970



Og så var det skifestival igjen. Lørdag den 7. mars. Barske knickerskledde karer med smøring på baklomma og linjesmekre skjenter prydet RA5's ærverdige korridorer denne formiddag. Det var Holmenkollsus i bygget. De mest avanserte hadde tettsittende orlondrakter som sikret minimal luftmotstand i løypa. Ja, det var festivalsus.

Oppe på Skytterkollen herjet Monsen med sitt lyøpeleggergjeng. Det var en vanskelig jobb. To plussgrader og tett snøfall sørget for det. Men Monsen holdt ut, og gode preparerte løyper lå klare da bussen med de skiglade funksjonærer ankom. De ankom riktignok ikke bare pr. buss. Noen kom elegant glidende i sine blanke privatbiler med ski på taket.

Det vrimlet av folk ved startstedet kl. 2. Smøring ble diskutert og

gnidd. De mest avanserte brukte til og med loddelampe. I utkanten sto Tobben i trøya og smurte med kubebelys, og han fikk glatte ski — for glatte.

I ly av stereofonisk musikk skred starter Tønnesen frem til mikrofonen presis kl. 14.30 og kalte eliteklassen frem. Det er noe eget ved våre eliteløpere. Som høyreiste fullblodshester tripper de nervøst frem til startstreken og farer ut i en rakettvirvel av snø. De første fór så fort at de tok feil av løypa. Det var endel som gikk feil, og det var godt gjort. Men en som ikke gikk feil var de Lemos. I velorganiserte kliv tok

han kampen opp med vår mangeåge skikonge Løken og etter jernhåddyst avgjorde han kampen til pulær seier. Nevnes bør også J Simonsen, Harald Hansen og Wilhelm Wilhelmsen som alle gni gnistrende løp. Av outsidersne dunkle rekker dukket dagens skikomét frem. På velsmurte lanrenns-«paller» raste Ivar Løva rund og besatte tredjeplassen i de harde klassen 35—42 år.

John Engelund tok seg i velkjent stil, som vanlig, av klassen 42—50 år. Det var forøvrig mange kjente størrelser i denne klasse. Her fikk vi den første alvorlige kontakt med Inspeksjonens veldige skiløperskare. På start nr. 37 jaget Inspeksjonens far Skarrebo ut med innsatsfullt blikk og sylskarp presisjon 30 sekunder før hadde Kvande lagt ut med en sekk full av smørning





Og underveis fikk han prøvd dem alle.

Eldste klasse ble også i år vunnet av Bjørn Arnesen tett fulgt av Scheie som ikke helt fikk koordinert sin swixing denne gang. Her må også nevnes Gustav Hansen som taktisk plasert i kampen om skihornet gjennomførte sitt løp i god stil.

I dameklassen ble jevn og linjelikker konkurranse vunnet av Karin Saugerud.

Det var i Idealtidsklassen Inspeksjonen satte inn sine støttrupper anført av tidligere orlogskaptein Sverre Thorstensen, som i jevn maskinmessig gange tok hjem seieren delt

med seksjonsfelle Tore Gaustad. De hadde 3 sekunder i differanse på sine to runder. Thorstensens «vidundermedisin» var: «Jeg har gynget utpå havet og jeg gynger når jeg går». Han sang denne 20 ganger på hver runde.

Og så var det middag etterpå. Fru Erlandsens velsmakende pariser-schintzel parret med øl og linjeduftende akevitt var god skiløperkost. Man skålte for trå og glatte ski, for Inspeksjonens far som samlet «die fünfte Welt» og for vår nye skikonge Frithjof de Lemos som forsynte seg grovt fra premiebordet.

Seksjonenes strid i kampen om

skihornet hadde denne gang sin klare favoritt. Ved optimal utnyttelse og taktisk selektiv koordinering av sine menneskelige ressurser gjennomførte Inspeksjonen sin «Task Force». Gerd Borge-Andersen delte ut klemmer til høyre og venstre ved mottagelsen av skihornet, som hun selv sa, på vegne av hele Inspeksjonen.

Så var det dans etterpå. Tønnesen kjørte opp med en knallsterk skipolka uten smøringsvansker. Først i dansen var også vår langveisfarende venn Kawagoe som smilende slo fast: «Cross country race — very tough!» T. M.



## ÅRSOVERSIKT 1969

Året 1969 viste en markert fremgang for rederiets skip. Til tross for rasjonalisering og kortere liggetid under land, er det fremdeles fotballseriene som tiltrekker flest av våre skip. Tankskipene er her unnskyldt da de går i en slik fart at det er umulig å få spilt noen fotballkamper. Det har også vist seg å være en negativ innsats fra tankflåten også i de øvrige konkurranser, en meget hederlig unntagelse er M/T «TUAREG». Vi er imidlertid informert om at 1970 vil bringe forbedringer også her.

Rederiets idrettsskip 1969 ble B/C «TAKARA» som også ble nr. 12 blant samtlige skip i handelsflåten. M/S «TALISMAN» med sin 23. plass ble det nest beste av våre. Bare det å komme på listen av de 30 beste idrettsskip (Skipsidrettens adelskalendar), er i seg selv en prestasjon av rang.

I fotballseriene 1969 har flere av våre skip enn noen gang tidligere, plasert seg på premielistene. I løpet av året har sogar «TRINIDAD» og «TALISMAN» toppet seriene, men, dessverre, tilleggspoengene var for få.

Plaseringer for våre skip i fotball:

### Norsk:

P 3 TALISMAN  
P 11 TRINIDAD  
P 13 TITANIA  
P 17 TULANE  
P 26 TIBER  
P 27 TAKARA  
D 47 TRICOLOR  
D 50 TALLEYRAND

### Internasjonal:

P 2 THERMOPYLÆ  
P 14 TALISMAN  
D 24 TRICOLOR  
50 TIBER  
54 TALLEYRAND  
55 TULANE  
59 TRIANON  
62 TRINIDAD  
73 TAKARA  
81 TARN  
96 TITANIA

### Nordisk:

P 11 TALISMAN  
P 21 TRICOLOR  
P 22 THERMOPYLÆ  
P 26 TULANE  
D 31 TIBER  
D 36 TRINIDAD  
D 37 TRIANON  
D 41 TAKARA  
44 TALLEYRAND  
64 TARN  
69 TITANIA

### W. W.:

TALISMAN 33  
THERMOPYLÆ 31  
TRINIDAD 31  
TITANIA 28  
TAKARA 25  
TULANE 22  
TIBER 19

I lagkonkurransene i friidrett var det heller smått med de bra plaseringer. Igjen er det «TAKARA» som gjør seg mest gjeldende. Vi er imidlertid klar over at det drives adskillig idrett rundt om på våre skip selv om ikke resultatene lyser frem av premielistene. Bl. a. er flere av våre tankskip ivrige, og vi håper at 1970 vil bringe også noen av dem opp på listene.

# skipsidrett.....

PER NORMANN JOHANSEN

Fra premieutdelingen for skipsidrett 1969.



### Lagkonkurranser:

P 7 TAKARA  
D 54 TRICOLOR  
D 57 TUAREG

### 4 x 100 m herrer:

D 25 TRICOLOR

### Svømmeknappkonkurransen:

P 18 TUAREG  
D 43 TONGA

### Idrettsmerkekonkurransen:

P 4 TAKARA

### 3 x 60 m damer:

NIL

### Hopp u/tilløp:

D 25 TAKARA  
42 TUAREG

I det individuelle mesterskapet har vi også i år måttet stole på de «gamle» travere, skjønt noen nye navn har dukket opp.

### Junior:

#### 100 m

40 Jan R. Iversen, TAIMYR 12,3  
40 Erik Bernhardsen, TITLS 12,4  
60 Harry Køhne, TAKARA 12,5

#### Høyde

38 Harry Køhne, TAKARA 1,55  
82 Jan R. Iversen, TAIMYR 1,51  
82 Arve Moen, TIBER 1,51

#### 4-kamp

D 28 A. Moen, TIBER 1 754 poeng  
80 Jan R. Iversen, TAIMYR 1 531 poeng

#### Kule

90 Harry Køhne, TAKARA 9,26



<b>Lengde</b>		
P 7 Arve Moen, TIBER		5,84
55 Po Kwok Chung, TRICOLOR		5,20
74 Hans Folden, TURANDOT		5,10

**Senior:**

<b>100 m</b>		
42 R. J. Boysen, TAKARA		11,9
49 T. Nervik, TUAREG		12,0
74 H. Dyrлие, TARN		12,2

**Høyde**

D 28 O. Hoem, TIBER		1,64
D 30 R. Boysen, TAKARA		1,63

**4-kamp**

D 20 R. Boysen, TAKARA	2 148 poeng
42 R. Kristoffersen, TRICOLOR	1 953 poeng
T. Nervik, TUAREG	1 718 poeng

**Kule**

D 17 R. J. Boysen, TAKARA	11,86
D 38 R. Kristoffersen, TRICOLOR	11,15
72 F. Østli, TAKARA	10,62
81 J. Myrstad, TAKARA	10,55
93 A. Jervidal, TARONGA	10,41
109 J. Sagberg, TUAREG	10,33

**Lengde**

D 32 R. Kristoffersen, TRICOLOR	5,69
48 Kr. Kristiansen, TARONGA	5,60

**Old Boys:**

<b>100 m</b>		
49 E. Fernandez, TRICOLOR		13,6

**Høyde**

D 11 P. Gran, TRICOLOR	1,45
D 17 K. Myhre, TARANTEL	1,42
D 21 E. Fernadez, TRICOLOR	1,40

**4-kamp**

D 30 E. Fernandez, TRICOLOR	1 166 poeng
32 K. Myhre, TARANTEL	1 146 poeng

**Kule**

D 22 A. Røvik, TARONGA	9,85
D 30 P. Orloff, TENERIFFA	9,72

**Lengde**

D 16 E. Fernandez, TRICOLOR	4,89
45 P. Gran, TRICOLOR	4,51

**Veteraner:**

<b>60 m</b>		
P 7 R. Kolderup, TAMERLANE		7,9
D 14 P. Valldal, TAKARA		8,2
D 22 K. Pettersen, TAKARA		8,5
25 J. Bjønnes, TALISMAN		8,6

**Høyde**

D 10 R. Kolderup, TAMERLANE		1,37
-----------------------------	--	------

**4-kamp**

P 6 R. Kolderup, TAMERLANE	2 680 poeng
----------------------------	-------------

**Kule**

P 1 Kr. Kristoffersen, TEMERAIRE	11,22
----------------------------------	-------

**Lengde**

P 5 R. Kolderup, TAMERLANE	4,63
D 23 L. Bjaarstad, TORONTO	4,17
D 24 K. Pettersen, TAKARA	4,16

**Kvinner kl. II**

<b>60 m</b>		
P 1 I. Lund, TURANDOT		8,5

**Lengde**

P 1 I. Lund, TURANDOT	4,60
-----------------------	------

**Høyde**

P 1 I. Lund, TURANDOT	1,40
-----------------------	------

**4-kamp**

P 1 I. Lund, TURANDOT	2 459 poeng
-----------------------	-------------

**Kvinner kl. III:**

<b>60 m</b>		
P 2 S. Pedersen, TØNSBERG		9,4
D 10 K. Boysen, TAKARA		10,9

**Høyde**

P 4 K. Boysen, TAKARA	1,08
-----------------------	------

**4-kamp**

P 4 K. Boysen, TAKARA	1 337 poeng
21 S. Pedersen, TØNSBERG	697 poeng

**Kule**

D 6 K. Boysen, TAKARA	7,49
24 S. Pedersen, TØNSBERG	6,34

**Lengde**

P 6 K. Boysen, TAKARA	3,26
-----------------------	------

Av rederiets interne serier i fotball og friidrett gikk redernes vandrepokal i år til M/S «TALISMAN» med 2 poengs ledelse til M/S «THERMOPYLÆ». Kjell Trystad's vandrepokal til beste W.W.-skip i Nordisk Serie i fotball tilfalt også «TALISMAN» for dens 11. plass, nærmeste konkurrent var «TRICOLOR» på 21. plass.

Sjefenes vandrepokal i friidrett for tank/bulk gikk med en overlegen seier til B/C «TAKARA», som kunne strake M/T «TUAREG»s tredje strake napp i pokalen. Det er imidlertid å håpe at flere av våre tank/bulk-skip vil gjøre seg gjeldende

også her. Allerede nu ser det ut til at «TAKARA» vil sette alt inn på å kunne få en ny aksje i denne pokal, og med det idrettsmiljø som finnes ombord der, tviler vi ikke på at resultatene i år vil bli minst like bra som i fjor.

Som konklusjon på sesongen 1969 kan vi si at sett over ett, har det vært en gledelig fremgang for våre skip på de fleste fronter. Det er imidlertid en for liten bredde, da særlig i friidrett og de øvrige konkurranser på dette området. Vi vet imidlertid at flere av skipene har drevet idrett, men det er en svikt

når det gjelder innrapportering av de oppnådde resultater. Det er å håpe at dette vil bli rettet på av de respektive ledelser ombord i inneværende år. Som et apropos til kontorpersonelets prestasjoner på idrettsfronten, kan opplyses at «TAKARA»s besetning i 1969 klarte å gjennomføre prøven til 27 idrettsmerker d.v.s. 47,21 % av antall på-mønstrede tok idrettsmerket.

I lagidretten og individuelt tok våre skip og mannskaper til seg 31 premier + 36 diplomer.

Hva med en tredobling av dette antall i 1970?



# LØST OS FAST



## KURSVIRKSOMHET

SAF befalskonferanser: 2 kapteiner, 2 maskinsjefer, 3 overstyrmenn, 5 stuerter, 1 1. maskinist.

Brannvernkurs: 4 kapteiner, 7 maskinsjefer, 2 overstyrmenn, 2 1. maskinister, 1 inspektør.

Reguleringsteknikk: 7 maskinsjefer, 9 1. maskinister, 2 elektrikere.

## NY TONNASJE

Byggenr. 1373 TARIM ble sjøsatt ved A. G. Weser, Bremen, den 5/2.

Byggenr. 184 TROLL FOREST ble sjøsatt ved Kaldnes mek. Verksted, Tønsberg, den 21/2.

## SOLGT TONNASJE:

M/T TROJA overlevert Rotterdam 22/1.

M/S TENERIFFA i Stavanger 13/2.

M/S THALATTA i Kristiansand S. 4/3.

## TANKFLÅTENS DISPONERING 1. KVARTAL 1970

M/S TITUS, TOLUMA, TROMS og TOSCANA fortsetter i løsfart og sluttes på enkeltreiser i «dirty world-wide trade».

M/T TUAREG, TIBERIUS, TEMPLAR og TAMANO er fortsatt beskjeftiget på sine tidscertepartier i «dirty world-wide trade».

## OBO CARRIERS

M/S TEHERAN — Avgikk Mitushima 202 etter å ha losset en full malmlast fra Brasil. Ventes å ankomme P. G. 9/3 i ballast for å laste en full last med olje for Brasil.

## BULK CARRIERS

TANABATA — Etter en full last med korn fra Baton Rouge til Japan gikk skipet 15/1 fra Kawasaki i ballast til Dampier Australia og lastet 26/1 full last malm for Hamersley regning til Italia hvor den ventes å ankomme Bagnoli 27/2, derefter Trieste 2/3. Skipet går derefter i ballast til Baton Rouge hvor det vil bli lastet korn for Japan.

TAKARA — Skipet fortsetter på sitt 2 års certeparti for Bergesen. Etter utlossing Hamburg 13/12 gikk skipet i ballast for Hampton Roads hvor det ble lastet en full last med kull i Norfolk 6/1 for Japan. Etter lossing i Kimitzu og Sakai 17/2 gikk skipet i bal-

last for Weipa Australia, hvor det ventes å ankomme 27/2. I Weipa lastes en full malmlast for Kontinentet hvor det ventes å ankomme 1/4.

## SKIP TATT PÅ TIMECHARTER

RAVNAAS — fortsetter på sitt tidscerteparti for oss.

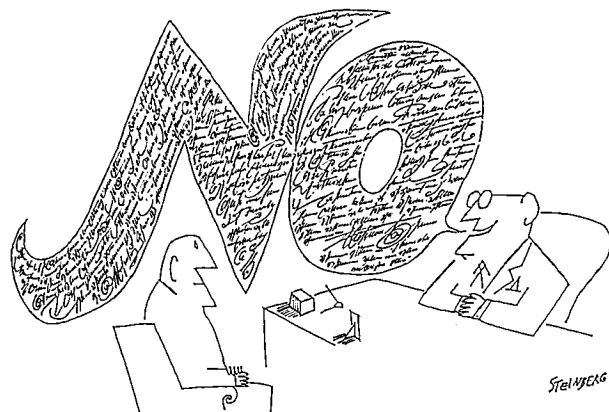
LÜBECK — Ble tilbakelevert i Brisbane 16/2 etter en T/C trip fra Kontinentet til Australia.

HÖEGH MERIT — Ble tilbakelevert i Tripoli 22/2 etter en T/C trip fra Japan for regning konferansen.

## DOKKINGER 1. KVARTAL 1970

Nyland Vest, Oslo	2 skip (salg)
Kaldnes mek. Verksted, Tønsberg	1 skip
Kristiansands mek. Verksted, Kr.sand. S.	1 skip (salg)
Rosenberg Mekaniske Verksted, Stavanger	1 skip (salg)
Eriksbergs Mek. Verkstads AB, Göteborg	2 skip
Wärtsila, Helsingfors (havari)	1 skip
AB Gøtaverken, Göteborg, (propellerhavari)	1 skip
Deutsche Werft, Hamburg	3 skip
Wilton, Rotterdam	1 skip (salg)
Lisnave, Lisboa	1 skip
Bethlehem Steel, Hoboken	1 skip
Taikoo, Hong Kong	1 skip
Mitsui, Chiba	1 skip

17 skip



## SKIB-REDERI

Informasjonsorgan — Wilh. Wilhelmsen

Redaktør: Stein Kagge — Layout: Tore Mørch

Redaksjonskomité: John Bartolf - Sverre Thorstensen - Nils Wetlesen

Inlegg og artikler til neste nummer må være redaksjonen i hende innen 11. mai 1970.

