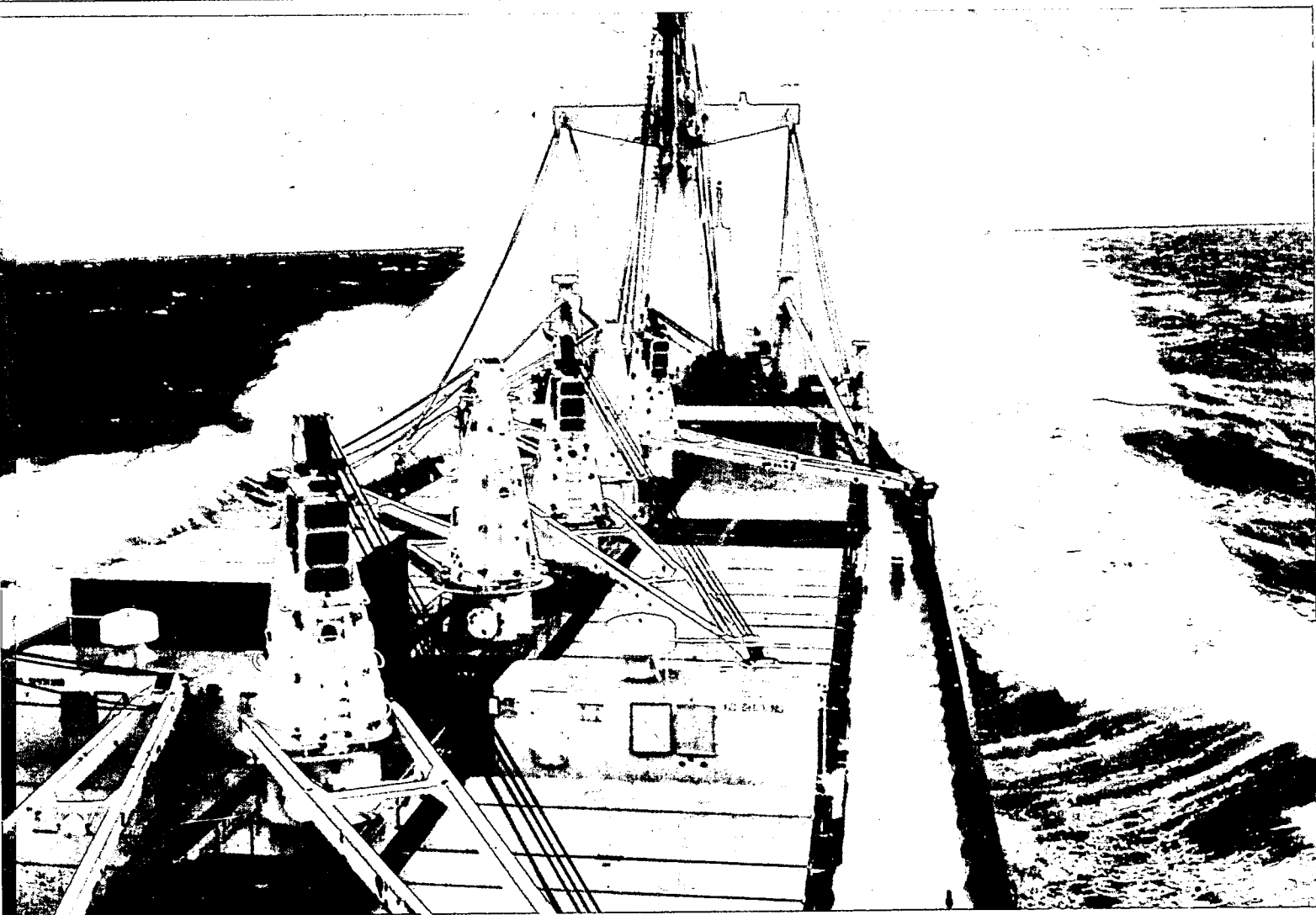


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKTB-REDERT

nr. 2/76



INNHOLD

Nr. 2 - 15. ÅRG. - JULI 1976

Redaktører:

Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

Redaksjonskomite:

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



Konjunktorene

Skib-Rederi
Kommentarer til Neptun-konkurransen

Informasjonsmøte

M/S TENDER CONTEST

Skipsavisen

M/S TRICOLOR

Barber Steamship Lines, Inc.

Havneavdelingen

Crocodile arrived alive,
captain disappeared

Sikkerhetskurs

På havfrue-visitt

MiniMal

Firmanytt og Personalia

Skipsidrett

WIL-Nytt



Forsidebildet:

TAIKO i Indiske hav.

Bildet som er tatt av A. Maresca,
er premiært i
Skib-Rederis fotokonkurranse.

SKIB-REDERT

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

Konjunktorene

Konjunktorene er på vei oppover. Det er grunn til å håpe at også skipsfarten er over de største problemene for denne gang, selvom det ennå kan være langt frem til trygt farvann. Tilbake-slag kan melde seg.

Samtidig trekker nye skyer sammen i horisonten. Sovjet-unionens beviste satsing på å utvide sin sjøverts transportkapa-sitet vil slå spesielt ut for linjefarten. Dette kan bety at samtidig som tankfarten vil ha vanskeligheter med å legge krisen skikke-lig bak seg, så vil linjefarten møte nye problemer.

Sovjets stykkgodsflyte er nå størst i verden. Kontraheringene tyder på at Sovjet vil videreutvikle sin styrke på dette området. U-landenes ønske om å foredle sine egne råvarer vil skifte transportbehovet over til stykkgod. Dette vet Sovjet.

Norsk skipsfart må innrette seg på stigende konkurranse fra øst, fra en skipsfart hvor de politiske hensyn alltid vil veie tyngre enn de næringsøkonomiske. Østblokklandenes skipsfart er en integrert del av deres sikkerhets- og forsvarspolitik, av deres valutapolitikk, deres forhold til u-landene osv.

Skipsreder Niels Werring jr. er her hjemme en av de fremste eksperter når det gjelder den sovjetiske skipsfart. I et foredrag nylig uttalte han bl.a. at man bør prøve visse tilnæringsønsker fra sovjetiske shippingfolk gjennom direkte forhandlinger med østblokkenes statsrederier. Det må være en riktig linje.

Det er ellers en ytterst beklagelig utvikling vi står overfor. Både utenriks og innenriks trenger politikken inn i skipsfarten. Den bør ikke få trenge for langt inn.

JPS.

Vi gratulerer

Eksamenstiden ved de maritime skoler er over, og redaksjonen har blitt kjent med den gledelige melding om at tre WW-elever har gått ut som beste elev i sin klasse.

Grete Lill Gundersen er landets første kvinnelige 1. maskinist. 22. juni fikk hun sine eksamenspapirer ved Oslo-Teknisk-Maritime skole, hvor hun blant 19 elever ble uteksaminert som beste elev ved 1. maskinistlinjen.

Arild Wiggo Samuelsen har fått Oslo Rederiforenings ur til beste elev ved stuertavdelingen, Kokk- og stuertskolen.

Tor Kristian Fritzen har fått Oslo Rederiforenings ur til beste elev ved Oslo Sjømannsskole, skipsførerklassen.

SKIB-REDERI

«Stivt og lite avslappet»

I konkurransen om «Årets beste rederiavis» — NEPTUN-statuetten 1975 — har Skib-Rederi mottatt diplom som et tegn på at vi hører til tetgruppen blant landets rederiorganer. Som momenter for vurderingen har juryen lagt vekt på blant annet følgende:

- at stoffet interesserer sjøfolkene
- om det tydelig fremkommer en to-veis interesse for den felles bedrift
- om mennesket står i fokus
- om toppsjiktet i bedriften gir dekkende informasjon om nåtid og fremtid på et jevnt plan
- at det ikke er slagside mot redere og kontorpersonell.

Vi gjengir her — noe forkortet — juryens uttalelser om Skib-Rederi:

— *Flott, kaldt, kontaktløst «informasjonsorgan» (som det også heter).*

— *Et organ som klart skiller seg ut blant de bedre. Redaksjonen har kanskje kjørt seg inn i et litt for fast mønster, men mønsteret som sådan er slett ikke dårlig.*

— *Avisen er fortsatt litt stiv, lite avslappet. Den minner meget om et fagtidsskrift med mye nytteskole og mindre bygge. Trykksaken er nydelig og gir sikkert fin PR. Det savnes litt mer på det menneskelige plan, ting som andre aviser gir.*

— *Kanskje litt ensidig, vel mye kontor. Men god informasjon.*

— *Et solid informasjonsorgan der firmaets policy blir presentert på en tiltalende og oversikkelig måte. Tiltak savnes for å få flere innlegg fra de seilende. Noen sider med litt mer ubøytelig stoff ville vært et pluss.*

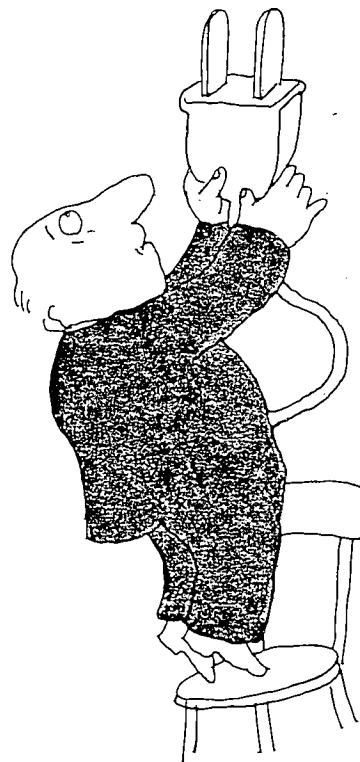
Kritikken fra juryen — på godt og ondt — gir selvfølgelig momenter til ettertanke. Vi i redaksjonen arbeider hele tiden med en viss utvikling av bladet for øyet — uten noen radikal omlegging av innhold og utstyr, for vi tror Skib-Rederi har funnet en form våre lesere stort sett er fornøyd med, en form som også er representativ for rederiet.

Bedriftsavisens hensikt er i første rekke å skape et sterkere fellesskap mellom de ansatte og bedriften. Stikkord er informasjon og kommunikasjon. For å få et meningsfylt og omfattende innhold i Skib-Rederi er det viktig å ha flest mulig bidragsytere. Få er ikke de appeller som er rettet spesielt til de

seilende i den anledning, men våre mange skrik etter stoff har ikke alltid oppnådd den ønskede virkning.

Hvis vårt organ virker stivt og lite avslappet, er det redaksjonens oppgave å myke opp dette. Dette gjøres ikke bare ved hjelp av bilder og layout, men ved en større grad av kommunikasjon mellom sjø og land — og dette vil vi tilstrebe i tiden fremover, med hjelp fra våre lesere.

HeS



Rederiavisenes viktigste oppgave er å knytte kontakt mellom båtene rundt om i verden og virksomheten ved hovedkontoret i land.



«Det var på Bygdønes, det var i mai.» Og sjøveien forbi Filipstad var et fint utgangspunkt for informasjonsmøtet. Til høyre WW-folk i uvant positur, lyttende til direktør Molaugs artige kåseri om polarskuten GJØA.

Informasjonsmøte

Vårens informasjonsmøte for de ansatte gikk av stabelen 6. mai, og over 200 mennesker var samlet i Najaden på Norsk Sjøfartsmuseum da Leif T. Løddesøl innledet møtet.

Eftermiddagen var lagt opp med en blanding av alvorlige og litt lødige innlegg, og følgende emner ble tatt opp i det 2 timer lange møtet:

Kåre Skarrebo: Hva gjøres for å sikre liv og materielle verdier til sjøs?

Johanne Herlofson: Om bruk av sekretærer — en frimodig ytring. «Ordet er fritt» - en spørretime.
Tom Wilhelmsen: Rederiets stilling pr. i dag - og hva kan vi vente oss av morgendagen?

Siden forflyttet vi oss utendørs til polarskuten GJØA hvor museumsdirektør Svein Molaug ga en artig orientering om skipet.

Programposten «Ordet er fritt» var en invitasjon til de ansatte om å ta opp spørsmål som interesserer. Man har tidligere uttalt et ønske om å få til en to-veis kommunikasjon i forbindelse med de møteinnlegg som har vært holdt. Dette har ikke vært særlig vellykket, men ved å invitere til en spørsmålsrunde håper vi å myke opp folk i salen til å være med på en mer åpen kommunikasjon. Resultatet av dette var forsåvidt vellykket, og spørsmålene fra salen — til en Løddesøl som både parerte og dirigerte svarene

til rette personer — omhandlet mange emner, som bl.a.:

- ledertrening
- felles personalpolitikk sjø/land
- tillitsmannsordning i rederiet
- personalavdelingens rolle — kontaktbehov fra de ansatte
- lukkede/åpne livbåter
- vernetiltak mot terroristorganisasjoner

— rederiets nye linjeskip — konstruksjon og marked.

Det er selvsagt vanskelig å gi helt utfyllende svar til en slik spørsmålsrunde, men salen sa seg stort sett fornøyd med hva de hørte. Tendensen i en slik programpost var ihvertfall gitt, og en ny spørretime vil bli tatt opp ved neste anledning.

HeS



Kåre Skarrebo:

Arbeidet for å sikre liv og materielle verdier til sjøs blir alltid prioritert, og man legger stor vekt på forskning og resultater av dette. Statens Havarivernskole med sikkerhets- og brannkurs er et ledd i utviklingen av sikkerhetsarbeidet. Det blir stadig bedre skip, bedre kvalifisert personell og bedre utrustning, og den økende instrumentering ombord øker navigasjonssikkerheten. Rederiet legger vekt på et sikkerhetssystem med mennesket i sentrum, og ombord på alle WW-skip er det en sikkerhetsoffiser.



Johanne Herlofson:

«Sekretærfunksjonen i dagens samfunn er like antikvert som fjærpennen.» Den er helst forbundet med rutinearbeid, og sekretæren blir brukt som skrivemaskindame, vaktbikkje og automatisk telefonsvarer. «La sekretæren utnytte tankevirksomheten — ikke tenk for henne.» Det er spørsmål om bruk av menneskeressurser i form av større utnyttelsesgrad og effektivitet. «Det er en dårlig investering å la en dyr kontormaskin gå med 3/4 kapasitet.»

Appell til avdelingssjefer og andre rette vedkommende.

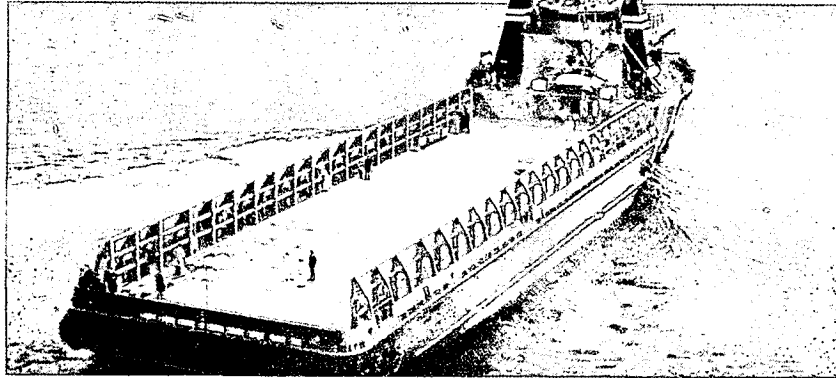


delivery of special pipe carrier/supply vessel

M/S "TENDER CONTEST"

30th april 1976

Builder: Smedvik Mek. Verksted A.s, Tjørvåg
Owner: Wilhelmsen Offshore Services, Oslo



Ved leveringen av M/S TENDER CONTEST fra Smedvik Mek. Verksted A/S i Tjørvåg har Wilhelmsen Offshore Services avsluttet sitt byggeprogram for rørforsyningskip. Skipet er bygget ved Smedvik på kontrakt fra Ulstein Hatlø A/S. Tidligere er det levert 4 skip fra Ulstein Hatlø A/S.

De over 100 gjestene som kom fra Oslo og Paris til dåpsseremonien 30. april, fikk til fulle erfare hva det vil si å stifte bekjentskap med værgudene på Vestlandet. Ferdene fra Vigra til Tjørvåg foregikk ombord i redningskrysserne «Sjøfareren» og «Skomvær II, og turen ble nokså strabasios for en-

kelte. Et stille håp om snarlig landkjenning ble bønnhørt idet TENDER CONTEST dukket opp ved kaien i Tjørvåg, og det var klart for de høytidelige handlinger.

Som om hun hadde gjort det utallige ganger tidligere kunne den unge gudmøren, mademoiselle Anne Guillaumat, med eleganse slå champagneflasken i skutesiden til stor applaus fra vertsfolkene og de mange gjestene. Deretter bar det avsted til Ørsta med 150 innbudte ombord. Og på sin ferd innover de vestlandske fjorder fikk TENDER CONTEST til fulle bevist sine fortreffelige egenskaper — med både forlengs, baklengs

og sidelengs gange midt i Ørsta-fjorden.

Arrangementet om kvelden i Viking Fjord Hotell ble gjennomført i en stilfull og hyggelig atmosfære. I sin tale under middagen kunne skipsreder Wilhelm Wilhelmsen konstatere at man i rederiet var imponert over det arbeide som var utført, ikke bare med dette skipet, men også de tidligere leveringer fra Ulstein. Som en takk for innsatsen overrakte han et praktfullt sølvkrus til direktør Ulstein for meget godt samarbeide og en sjekk til verftsfolkene ved Smedvik.

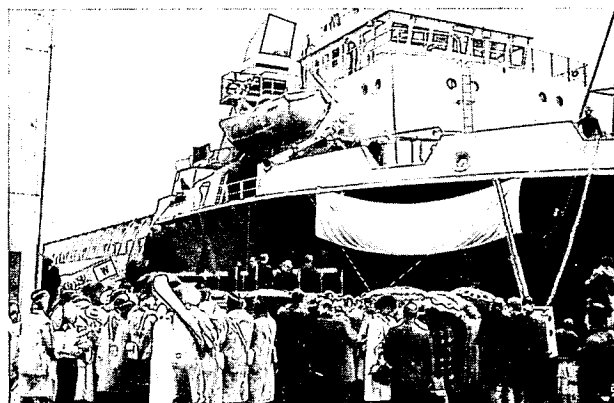
M/S TENDER CONTEST er med sine 2.600 tdw. større enn de vanlige supplyskip av Ulstein standard design. Skipet går i certeparti for det franske konstruksjonsfirma ETPM, og arbeidsoppgavene i Nordsjøen går ut på å frakte rør til gjenstående del av Friggledningen.

HeS

Besetningen ombord på skipets jomfrutur: kaptein Rolf Isaksen, maskinsjef Idar Øystrøm, overstyrmann Carl-Otto Grønli, 1. styrmann Oddleiv Eiksund, elektriker Malcolm McDonald, stuert Per Kr. Pettersen, 1. maskinist Kjetil Bostad, combimann Reidar Eriksen, matros Ulf Brurberg, matros Jens Kr. Jensen og matros Jonas Hårstad.



TENDER CONTEST — klar for dåpsseremoni.



SKIPSAVISEN

Skipsavisen «Avisita» på Ugland-båten M/S LISITA er blitt tildelt statuette «Rasmus», en utmerkelse Velferdstjenesten for Handelsflåten gir til årets beste skipsavis. Resultatet av skipsaviskonkurransen for 1975 ble bekjentgjort ved en tilstelning på Norsk Sjøfartsmuseum. 9 andre skipsaviser ble premiert med diplom. «Tala-Tuten» fra M/S TALABOT fikk en hederlig 10. plass.

Det var syvende år på rad «Rasmus» ble utdelt, og konkurransen hadde samlet 40 deltagere, mot 33 året før. Velferdstjenesten har satt opp statuette for å skape forståelse for betydningen av en lokalavis i skipssamfunnet. Arbeidet med skipsaviser synes å ha kommet langt i handelsflåten, og de innsendte aviser viser at man ombord klarer å lage skipsaviser som er funksjonelle lokalaviser i det nærmiljø et skipssamfunn er. Skipsavisene springer ut fra miljøet ombord, og de avspeiler derfor også særtrekk og spesielle forhold ombord på de enkelte skip. Ved premieutdelingen fremholdt museumsdirektør Svein Molaug at skipsavisene har sin kulturverdi, og at de er historiske dokumenter for fremtidens forståelse av liv og virksomhet ombord i norske skip anno 1975.

Sjømannen trenger skipsavisen, både som informasjonsorgan og som et middel til kontakt, samhold og trivsel ombord.

Skib-Rederi har ofte slått et slag for skipsavisen. Vi er fortsatt villige til å bistå med råd om stoff, krav til redaksjon samt råd om layout og dupliserings-teknikk. (Stort oppslag om dette i Skib-Rederi nr. 3 1971.) Vi påtar oss gjerne den fornøyelsen det er å bli tatt med på råd. Selv lærer vi mye ved gjennomlesning av skipsavisen, og vi finner ofte godt stoff som kan saksnes til Skib-Rederi. Stikkord for avisen bør være informasjon, kommunikasjon og muntrasjon. Skipsavisen skal åpne for to-veis kommunikasjon — ellers har den sviktet sin oppgave. Men riktig brukt vil den være et verdifullt instrument for bedret kommunikasjon ombord.

Pr. idag har vi registrert kun 1 avis som vi får regelmessig tilsendt. Det er «Talatuten» på M/S TALABOT. 1. styrmennene Olav Svendsen og Jostein Rindal har her utviklet en god skipsavis, som med en fin 10. plass i skipsaviskonkurransen kan stå som mønster og inspirasjon for andre WW-skip.

Vi har tidligere registrert skipsavisene: «Tabu» — TANABATA, TARN'S Galley Telegraph» — TARN «Trollungans Tidende» — TROLL FOREST, «Tachi News» — TACHIBANA. Om disse avisene fremdeles er i live, vites ikke.

Redaksjonen i Skib-Rederi vil meget gjerne ha tilsendt 1—2 eksemplarer av eksisterende skipsaviser i flåten. Og som sagt — til «redaktører in spe» — vi er villige til å gi råd.

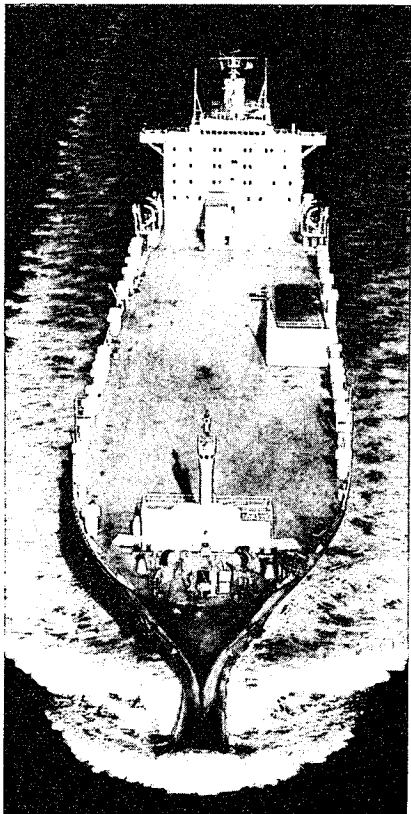
Helge Selmer.



Telegrafist Bjørg Fluto poserer med diplom og noen utgaver av skipsavisen «Tala-Tuten».

Resultatliste for skipsaviskonkurransen 1975

- Nr. 1 og vinner av «Rasmus-statuetten 1975:
M/S «LISITA» med skipsavisen «AVISITA»
Eier: A/S Uglands Rederi, Grimstad.
- Nr. 2 M/T «BOW ELM» med skipsavisen «GASS-TRYKK».
Eier: A/S Rederiet Odfjell, Bergen.
- Nr. 3 M/S «HØEGH TRAVELLER» med skipsavisen GARASJENYTT».
Eier: Leif Høegh & Co. A/S, Oslo.
- Nr. 4 M/S «BALAO» med skipsavisen «BALAO TIDENDE».
Eier: Torvald Klaveness, Oslo.
- Nr. 5 M/S «HØEGH RAY» med skipsavisen «X-RAY»
Eier: Leif Høegh & Co. A/S, Oslo.
- Nr. 6 M/S «NORSE DUKE» med skipsavisen «DUKE's SOGA».
Eier: Odd Godager & Co. Oslo.
- Nr. 7 M/S «FERNVIEW» med skipsavisen «OCEAN-VIEW».
Eier: Fearnley & Eger, Oslo.
- Nr. 8 M/S «TOKI ARROW» med skipsavisen «TOKI G TIMES».
Eier: Kristian Jepsen Skibsrederi, Bergen.
- Nr. 9 LPG/C «TROIKA» med skipsavisen «TROIKA GLIMT».
Eier: Christian Haaland, Haugesund.
- Nr. 10 M/S «TALABOT» med skipsavisen «TALA-TUTEN».
Eier: Wilh. Wilhelmsen, Oslo.



M/S Tricolor – første Ro-Ro fra Australia gjennom Suez

TEKST OG FOTO:

REDAKTØR HANS WAALER

Det er ikke så lett for en landkrabbe å skulle presentere et skip og dets mannskap, men det var nå sånn det begynte: Vi skulle på en 3 måneders ferietur til Australia, min kone og jeg, og avdelingssjef Hans Chr. Bangsmoen, med i redaksjonskomitéen for SKIB-REDERI sa det slik: «Ta et av våre Ro-Ro-skip hjem, og gi et bilde av livet ombord!»

Innen det lukkede samfunnet som et skip og dets mannskap utgjør følte vi oss som fremmedlegemer, som inntrengere, de første par dagene. Skipet var uhyre stort — lange korridorer med en masse dører og trapper som vi nesten ikke fant frem i. Han Ola Nordmann er vel heller ikke så åpen og lett å få kontakt med, enten han befinner seg på landjorda eller til sjøs. Men etter hvert gled vi inn i miljøet, og da vi gikk i land i Gøteborg etter 34 døgns seilas, syntes vi nesten vi hørte til. Vi hadde møtt en flokk med dyktige og svært sympatiske mennesker som gjorde sin jobb i det stille, som var imøtekommende og svarte tålmodig på alle dumme landkrabbe-spørsmål, og som vi liker å tenke på som våre venner.

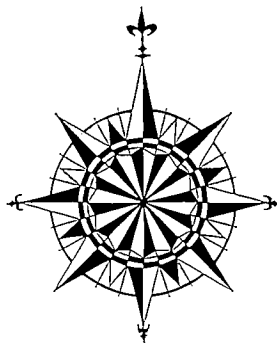
Da vi gikk ut fra Fremantle i Western Australia om kvelden 5. mars, var kursen en annen enn den vanlige. Ordren lød på Suez denne gang, og ikke som tidligere sør for Afrika. Dermed ble reisen en liten historisk milepel for ScanAustral, da dette ble den første Ro-Ro-båten som gikk gjennom Suez. Da kanalen ble stengt i 1967, var ScanAustral ennå et ukjent begrep, og M/S Tricolor ikke engang født på tegnebrettet. Hvis lykken sto bi, ville en nå kunne korte inn kjøretiden med opptil 3 døgn, slik at det ble litt større luke mellom Tricolor og neste skip i denne farten — Tarago. Kursen ble satt 304 grader, og i 10 døgn sto kompassnåla i ro mens vi krysset verdens nest største hav — det indiske.

Noe å drømme om

Livet ombord gikk sin vante gang, med arbeid og vakter, i rolig sjø. En varm sol høyt på himmelen om dagen — måneskinn og senere stjernehimmel om kvelden — mild og herlig tropenatt. Det er noe å drømme om når en igjen kommer på nordligere breddegrader og hutrer seg gjennom vårslapset.

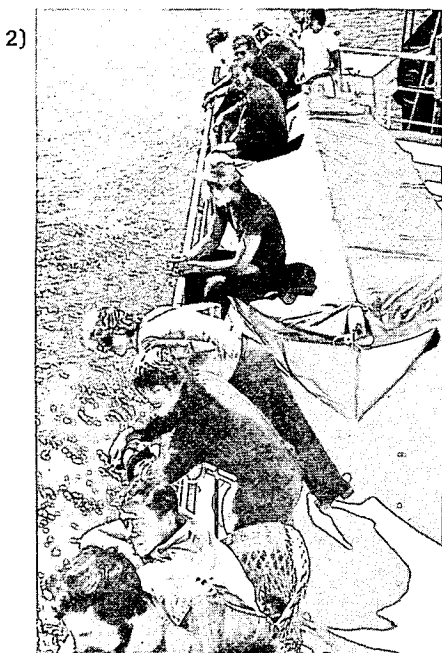
Noen drømmer og planlegger ombord også, finner ut hva de skal gjøre når de kommer hjem. Er i tankene allerede i gang med å bygge på huset, lurar på om de kanskje skal bytte bil, kunne vel trenge å male hytta, håper Vesla klarer seg bra på skolen — kona nevnte noe i siste brevet om at hun hang litt etter i regning... Jo, tankene går.

Rep'n og motormannen slår et slag fram på bakken etter endt jobb om kvelden. Fremdeles lyser Sydkorset på stjernehimmelen og Orions belte og sverd står opp-ned og minner mest om ei sleiv. Chieffen stikker innom byssa og får seg en kopp kaffe, en annen henter seg ei flaske øl fra kjøleskapet. En blir så sabla tørst i varmen. Maskinisten tar en titt på oppslags-tavlen: Jo, pensing en time igjen i natt — en ekstra time å sove på. Tar med seg ei bok og kryper til køys.



Denne billedmontasjen viser litt av livet ombord på M/S TRICOLOR.

1) Motormann Jan A. Hovland fra Lillehammer under arbeid i maskinen — og det var 46 grader der da bildet ble tatt. 2) En del av mannskapet samlet ved rekka når båten legger inn til kai i Bordeaux. 3) Reparator Sigurd M. Notøy og 2. styrmann Einar Fjeld under lastingen på kaia i Perth. Det er mange kilometer frem og tilbake for den som skal ha oppsynet med innlastingen, så det er godt å ha motor på sykkelen. 4) Det er alltid hyggelig med litt musikk i fritiden. 2. maskinist Ragnar Nesje fra Ytre Arna klunker på sin gitar. 5) I sjøen er det film hver onsdag og søndag kveld, med to forestillinger hver kveld for at alle skal få sjansen til å se.



Begivenheter feires

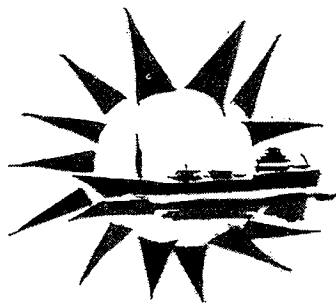
Enhver begivenhet feires: Overstyrmannens 20-års bryllupsdag, 2. styrmannens 30-årsdag. Og lørdag 13. mars er det linjefest. Stuertene rigger til bord og stoler på dekk. Trikker'n monterer kulørte lyspærer, og det pyntes med flagg og krepp-papir. Kokken gjør utegrillen klar. Og ved 18-tiden, når sola er i ferd med å gå ned, står stuertene — selv avholdsmann — i baren og byr på en drink, med eller uten alkohol. Kokken serverer den herligste blodrøde biff fra grillen, og tropenatten er så mild og myk som den bare kan være når linjen krysses og været er i godlage.

Land i sikte

Det 11. døgnet er land i sikte — Afrikas østligste punkt. Et halvt døgn senere er vi på vei inn mot Helvetesporten, som svarer for sitt navn ved å sende kvikksølvet ytterligere 2 grader opp, og maskinisten tørker svetten. En nybygd russer i retning fra Djibuti er foran oss i porten, og gjør noen merkelige krumspring, som om han prøver å holde oss bak seg. Men det nytter bare ikke, for i Tricolors indre kobles det inn 500 ekstra hester, i tillegg til de 21.000 som er i gang fra før, og med strøm og vindføring i ryggen gjør vi en fart av 22 knop, vel et par knop mer enn gjennomsnittsfarten har vært over Det indiske hav. Vi går opp på siden av kamerat «Kapitän Kaminski», og det blir ingen gullmedalje på russeren i det løpet, nei. Snart ligger han etter oss i kjølvannet — inn i Rødehavet. Nå gjelder det å komme i god posisjon til konvoifarten fra Suez.

Kl. 23 torsdag kveld 18. mars går ankeret til bunns på ytre red i Suez — nøyaktig som beregnet. Angivelig på grunn av sterk vind kan vi ikke komme videre om natten, og vi blir liggende sammen med nesten 30 andre skip. Også på indre havn ligger det mellom 25 og 30 skip. Først kl. 10 neste formiddag kan losflagget og ankeret heises. En time senere ankrer vi opp på indre red, klar til å slutte oss til konvoien.

Stor stas da agenten kommer med aviser og brev. Ingenting er som brev hjemmefra. Om alle hjemme hadde den fulle forståelse for hva det betyr!



Gjennom Suez

Først kl. 15.30 gikk startsignalet for gjennomfart, men fra da av gikk også turen uten stans gjennom den 173 km lange vannveien. Ruinene langs kanalens innløp fortalte sitt tydelige språk om de krigshandlinger som har vært. I den sydlige enden av kanalen var japanere i arbeid med den planlagte utvidelsen, og hundrevis av belte-traktorer i ferd med å flytte jordmasser. Men snart var det ikke mer å se. Flyvesanden lå tett over landskapet, sola ble til en blek måne og mørket falt snart på.

Vi hadde selveste sjefslosen ombord, og han var full av lovord om skipet: «Det beste jeg har ført». Normalt blir det skiftet los i Ismailia, men nå gikk det rett til Port Said.

Etter snau 12 timers fart ble los og fortøyningsmannskap (som det altså ikke ble bruk for) satt i land i Port Said, og da gikk det ikke lenge før skorsteinen gulpet svart røyk. De 21.000 hestene var i nytt trav igjen over et nytt hav — Gibraltar neste.

Temperaturen i luft og vann var nå sunket til omtrent det halve av hva den var midt ute i Rødehavet, og bare de mest standhaftige brukere av svømmebassenget våget seg ut i vannet denne morgenen. Jo, det var ingen tvil — vi nærmet oss kaldere kyster. To dager senere så vi snø på toppene av Atlasfjellene i Algier.

Allerede da vi forlot Port Said var kaptein og vakthavende styrmann i ferd med å regne ut tidevannsstrømmen i Girondes, elven som fører opp til Bordeaux, vår første europeiske havn. Kunne vi nå å komme inn med tidevannet fredag 26. mars? Hvis alt gikk bra, og vi kjørte med normalt god fart, hadde vi halvannen time å gå på. Så kryss fingrene — det skulle gå!

Etter å ha fosset oss gjennom Middelhavet i løpet av 4 døgn og passert Gibraltar lå vi fremdeles halvannen time foran tidstabellen.



Bente Wiik fra Fosnavåg, som er pike ombord, har snart 2 års fartstid. Hun kan godt tenke seg å fortsette på sjøen — som telegrafist, og hun håper på å komme inn ved Telegrafistskolen i Trondheim til høsten.

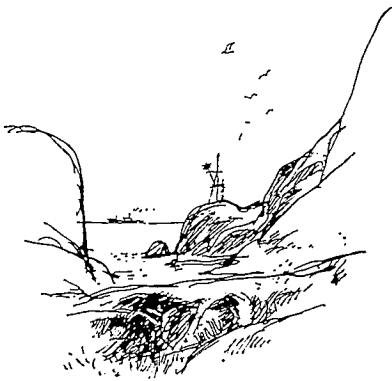


Olav Sørum fra Brøttum har seilt i 9 måneder etter at han gikk ut fra sjøguttskolen i Horten. Han er skipsmekaniker-assistent, og etter 36 måneders fartstid kan han kaste assistent-hammen og bli skipsmekaniker, en stilling som gjør ham skikket til å klare jobben på dekk så vel som i maskinen.

Til Bordeaux

Utenfor Portugal-kysten, der vi hadde en del motvind, slapp maskinfolka på noen flere hester for å holde farten. Torsdag ettermiddag ble det plutselig en svikt i maskinen, og farten sank for en tid. Skulle vi ikke greie det likevel?

Rapporten fredag morgen: Det står om minutter! Deadline for å nå losen utenfor Bordeaux er kl. 12.15, og vi ligger an til å nå fram til 12.20 — hvis vi kjører på. I maskinen slapp man på alt man hadde — 25.000 hester eller bortimot 98 pst. av full utnyttelse av maskineriet. Overstyrmannen antydte overfor kjøkkenpersonalet at de fikk se å få satt i gang mixmasteren og potetskrellen også, for her skulle det være full maskin-innsats. Kl. 12.10 dukket losbåten fram av tåka et stykke framme, og 12.20 var losen ombord. De 3—4 minuttene vi var for sene regnet man med å ta igjen på veien inn til losskiftet ved inngangen til elveløpet. Det gikk da også bra. Ny los, og vi var på vei inn mot Bordeaux. Vi tilskuere til kappløpet hadde en liten hurra-følelse inne i oss — vi greide det altså. Vi klapet Tricolor på rekka og sa: «Good boy!».



På grunn

Da var det at det hendte. Vi hadde kjørt vel halvveis opp i elveløpet mot byen. Klokka var litt over 15.30. Like forut ble løpet delt av en øy — ile Verte — og ei fyrlykt markerte at vi skulle gå til venstre for den. Jeg sto oppe på Monkey Island (eller Monkey-toppen eller toppbrua — kjært barn har mange navn) da jeg plutselig ser at skipet legger hardt over til styrbord — som om man i siste øyeblikk bestemmer seg for å ta det andre elveløpet. Det kan se ut som det blir vanskeligheter med å unngå å tørne mot fyrlykta forut.

Jeg kan liksom ikke tenke meg at sånt kan skje, men holder fotoapparatet klart. Nei, vi styrer til styrbord for løkta, og plutselig fosser det av propeller, og vi har stanset på tvers av elveløpet. Skal vi snu her, da? tenker jeg dumt. Da hører jeg en si:

— Vi har gått på grunn!

Propeller på alle kanter sliter som gale for å få skuta av igjen, men det nytter ikke. Vi står fast.

Tidevannet har allerede begynt å synke. Likevel blir det gjort et forsøk med 5 taubåter som kommer fossende opp fra Bordeaux, men det nytter bare ikke. Tricolor riktet seg ikke en tomme. Det er bare å vente 12 timer til neste høyvann.

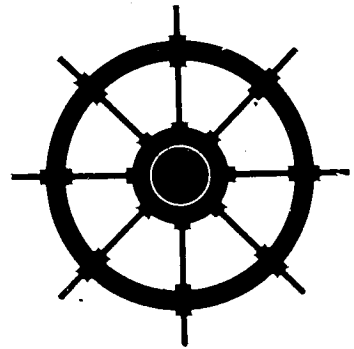
Etter som vannet trakk seg tilbake så vi hva som var skjedd: Baugen på skipet sto 35—40 meter inne på land, dvs. over en steinforstøtning som var lagt opp i retning langs det egentlige elveløpet.

Ved 3-tiden om natten lå taubåten på plass igjen. Det var 6 av dem nå, og alt ble gjort klart for nytt forsøk. I mellomtiden hadde dekksmannskapet gjort et godt arbeid ombord. I løpet av kvelden og natten var en rekke containere — 600 tonn last i alt — flyttet fra foran på værdekket og ned på tredje dekk akterut. Det skulle vise seg at det var kanskje det som skulle bli redningen. Det var nemlig på hengende håret at de 6 taubåtene og skipets eget maskineri klarte å trekke skipet av. Etter å ha gjort 3 forsøk holdt man nesten på å gi opp håpet, men så fjerde gang lyktes det å lirke den løs. Og grunnstøtingen hadde skjedd uten at det var blitt den minste bulk i skroget — i hvert fall etter det man kunne se ved den foreløpige undersøkelsen.

Heldigvis var det ingen menneskelig svikt som var årsak til uhellet. Det var teknikken som sviktet. «Svikt i spolen til ventilen på styremaskinens telemotorpumpe» prøvde elektrikerer å forklare meg. I dette tilfelle kan man i alle fall med rette snakke om liten tue som veltet stort lass. Og når mekanismen sviktet, var det naturligvis ekstra uheldig at det skulle skje i et så trangt farvann.

Frokost-replikk fra Gnisten:

— Dere har fått være med på litt av hvert nå, til og med en grunnstøting. Jeg har da seilt i 27 år, men det er første gang det har hendt meg!



Ordtaket om at en ulykke sjelden kommer alene skulle vise seg sant også i dette tilfelle. Etter at vi endelig var kommet til kai ved neste høyvann — det var da gått omtrent 1 døgn siden vi skulle ha vært der — gikk lossing og lasting raskt unna, og avgang ble satt til kl. 01.00 natt til søndag. Nå gjaldt det bare å komme seg ut med tidevannet igjen.

Akk — da skjedde det neste: Regulatoren på styrbords hovedmotor sviktet. Kanskje hadde feilen oppstått i kampen for å komme seg fort fram og av grunnen, i hvert fall greide ikke båten å holde den farten som var nødvendig for å bli båret over grunnene med tidevannet, og dermed måtte ankeret ut igjen og vi forberedte oss på 12 nye ventetimer. Det ble således rikelig anledning for oss passasjerer til å beundre Girondes vårlig-grønne bredder og vinrankene bak og til å slikke den siste varmende sol før det bar videre mot nord. Vi passerte det nye havneanlegget ved utløpet av elven, og tok farvel med et inderlig ønske om at dette anlegget måtte være tatt i bruk neste gang Tricolor kom fra Australia med huder og skinn.

Til Gøteborg

Så gikk det etter programmet: Dunkirk — Flushing — Hamburg — Gøteborg. Bare timer ved kai, så raskt videre.

Vi var slett ikke alene om å gå i land i Gøteborg. En stor del av mannskapsstyrken hadde stått sine 6 måneder i sjøen, og kunne gå i land til etterlengtet 3 måneders ferie, mens nye folk mønstret på.

M/S Tricolor seiler stadig videre — nesten 4 uker fram, 3 uker i Australia, 3 uker tilbake, 2 uker i Europa — frem og tilbake, frem og tilbake i et stadig kappløp med tiden.

— Hvorfor dette er en bra båt å være på? Tja, jeg vet ikke... Gutten leter etter ordene, og fortsetter: Det er et bra miljø ombord. Jeg vet ikke hva det skyldes, men jeg tror det er skipper'n og hans innstilling. Det er stor frihet her — frihet under ansvar — og det setter gutta pris på.

— Jeg har ingen særlig tro på en streng autoritet, sier kaptein Arthur Skipnes. En av mine oppgaver er å få mest mulig ut av besetningen, og min erfaring er at det bør fortrinnsvis skje gjennom samarbeid, ikke gjennom en striks ovenfra-nedad-holdning.

Kapteinen er likevel skipper på skuta, i dobbelt forstand — mannen på toppen det står respekt av, og kanskje også litt ensom ulv, som en kaptein på en båt til en viss grad alltid må være.

Den snart 52 år gamle kapteinen fra Aure på Nordmøre, nå bosatt i Tønsberg, var bare 14 år da han begynte som fisker i et typisk fiskermiljø, og senere ble det fiske og kystfart i noen år. Han var 27 år da han ble sjømann i utenriks fart, og første turen gjorde han med Wilhelmsens gamle Tigre. Dette er nå 25 år siden, og hele tiden har han vært i det samme rederiet. Kaptein har han vært de siste 5—6 år, og etter en 3 måneders ferie nå, regner han med å komme tilbake til Tricolor.

— Ser De det som en fordel eller ulempe at mannskap og offiserer står lengst mulig på samme båt?

— Personlig ser jeg det som en fordel, i hvert fall når det gjelder spesialbåter som denne. Da vet hver mann til enhver tid hva han har å gjøre. Etter min mening gjelder det å få til et team som arbeider godt sammen, og der alle godtar og respekterer hverandres jobb. Alle jobbene er jo like viktige, ikke sant?, og hvis man handler ut fra det, da er det ikke noe problem. Jeg vil jo håpe og be om at vi må få slippe alle de problemene med narkotika og den slags som man har med ungdom i land.

— Fins det noen oppskrift på en god sjømann, hvilke forutsetninger må han ha?

— Med de skoler vi har i dag tror jeg at enhver godt utrustet person kan bli en bra sjømann. Har han alminnelig sunn fornuft og er villig til å gjøre sitt beste, tror jeg ganske sikkert at jeg skal kunne gjøre en god sjømann av ham.

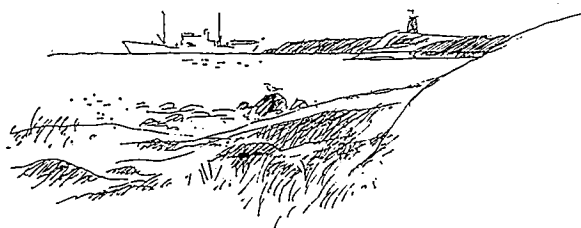
Ingen tro på streng autoritet



Gamila El-Dahaby er på broen for å ta avskjed med kaptein Skipnes. Gamila har i de siste årene arbeidet på ScanAustral's kontor i Melbourne, og arbeidet seg nå med botte og skureklut over til Egypt, hvor hun egentlig kommer fra.

Spør man hans medarbeidere hva de setter mest pris på hos sjefen, sier en av mannskapet det slik: Han respekterer oss. Jeg har vært ute for skipperne som vi har vært fullstendig luft for, men det er ikke slik her. En av offiserene sier det slik: Han er fabelaktig til å

manøvrere en båt. Vi kom en gang inn til Melbourne, og på noen få minutter hadde skipet snudd rundt og klappet til kai — på meter'n der det skulle ligge. Kjentfolk på brygga ble bare stående og glo, for maken hadde de visst ikke sett før.



Mitt skip er lastet med . .

Det er ikke mange klagene å høre fra mannskapet ombord, men en ting går igjen: Et felles ønske om mer tid under land! Skjønt, akk — det er et ønske som alle vet ikke kan bli oppfylt i vår rasjonaliserte og effektiv-stressende tid. De eldste ombord snakker om de «gode, gamle dager» da båten lå i havn i et par døgn og ofte mer. Nå er liggetiden så kort, og tiden med lasting/lossing så travel at mange får ikke tid til å gå på land i det hele tatt. Det blir knapt nok tid til

å hilse på sjømannspresten når han kommer ombord!

— I gamle dager var det bra når en gjeng losset 25—30 tonn i timen — i dag dreier det seg om flere hundre, sier overstyrmann Paul Lie fra Stanghelle. I Göteborg, som er en av de mest effektive havnene, har vi vært oppe i 780 tonn pr. time på en topp-dag. På denne farten kommer vi ofte inn og reiser samme dag.

Hva slags last har Tricolor på denne turen?

Overstyrmann Paul Lie har fart til sjøs mesteparten av sin tid. Begynte i kystfart ikke lenge etter at han var blitt konfirmert, og kom til Wilb. Wilhelmsen allerede i 1950. I 1952—54 avtjente han sin verneplikt i marinen, arbeidet så et par år i land, til Bergenske i 1956 og endelig tilbake til W.W. som 2. styrmann i 1960. Siden har han hatt forskjellig fart i dette rederiet, og har nå seilt på Australia siden 1974. Han er nå ferdig med 1 periode, og regner med to til, før det eventuelt blir snakk om forandringer.

— Fra Australia er det som vanlig en god del ull og huder, videre frisk frukt (pærer), kjøtt og hummer. Av den samlede lasten på 17.300 tonn består ca. 5.500 tonn av kobber og sink fra Townsville til Flushing i Holland. Det meste av lasten er i 20 fots standard containere. Bare på værdekket har vi nå 263 av dem, og vi kunne hatt enda flere om det ikke var for en liten streik i Perth. Containerne er forøvrig plombert, så vi vet ikke engang hvilke varer det er i flere av dem.

En tur nede i lasterommene er som å gå gjennom et kjempestort lagerskur, der varene ligger stablet på 4 lukkede dekk. Hvis en la alle dekk etter hverandre, ville de tilsammen utgjøre en strekning på 3 km. Fullastet med containere ville disse dekke et areal på 24 mål i 8 fots høyde!

Og alt går inn og ut på hjul, uavhengig av kraner på land. Skipet har selv med seg 2 trucker hver med en kapasitet på 25 tonn og 3 gaffeltrucker som hver kan løfte inntil 12 tonn.

Vinkelrampen som blir lagt ut på kaia er 35 meter lang, og så bred som en norsk Europa-vei. Så veier den da også sine 150 tonn og tåler laster opp til 105 tonn. Mesteparten av denne tyngden veier på skipet selv, så den 50 meter lange kaien man kan klare seg med bærer bare 1/10 av total vekt og last av denne «veien til sjøen» — der varene ruller på og av med en fart som reduserer skipets liggetid til et minimum.

Til sorg for sjømannen som står bak.



Overstyrmann Paul Lie i arbeid med lasteplanen, et arbeid som krever både nøyaktighet og omtanke.

Mange ektefolk ønsker jobb på samme båt

— Det er klart det er fint å ha med kona på sjøen. Hvis alle fikk anledning til det, kunne vel en stor del av den norske handelsflåten vært bemannet med ektefolk, sier førstestyrmann Thorleif Bryde fra Tønsberg, og hans kone Karin er enig i at det er fint å være med mannen på samme båt. Det er tredje perioden hun nå er med på Australia-farten, og når de nå kommer hjem etter en tur til, er det nok et åpent spørsmål om de er så heldige å få komme ut sammen igjen, mener de. Men den tid, den

sorg, og Karin er så mye sjømannskone at hun synes det kan bli litt stas å få mannen hjem på besøk også — når den tiden kommer.

Helt fra sine guttedager var Thorleif bestemt på at han skulle bli sjømann, for det lå til familien. Da han mønstret på som førstereis i 1962, var det som byssegutt, men siden kom han på dekk, og har gjennomgått grader og skoler til det han er i dag. Hele tiden har han vært i Wilhelmsens rederi, og på Tricolor siden 1973.



En hobby skal man jo ha, og Brydes siste hobby er brodering, mens kona like gjerne foretrekker en bok. Her har også hun tatt frem broderiet.



Barber Steamship Lines, Inc.



Mr. Edward J. (Ted) Barber, Chairman of the Board, is third generation in Barber Steamship Lines, Inc.



Mr. William J. (Bill) Shields, President of Barber Steamship Lines, Inc., New York, is a well known shipping personality, not only in New York but definitely also in the entire U.S. Atlantic and Gulf. He will have more than 50 years with BSSL by the time he reaches retirement age!

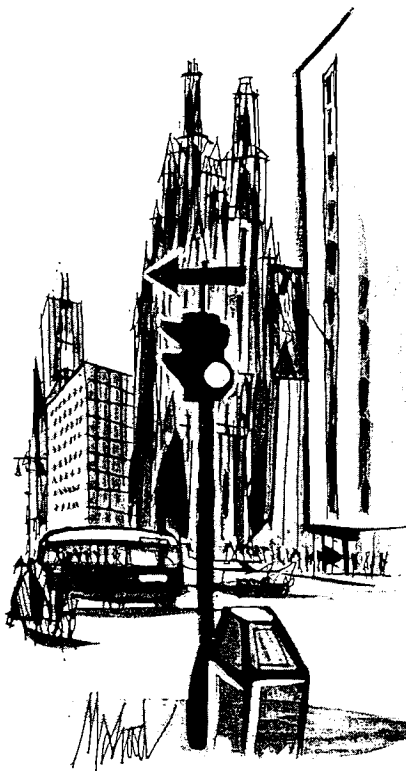
Historical background.

James Wells Barber was born in London in 1852 and started his shipping career with Patton, Vickers & Co., where his older brother Herbert was also employed. Herbert Barber was sent to New York City in 1889 as owners' representative, and in 1883 the two brothers went into business for themselves, forming in New York City a partnership under the name of Barber & Co., which carried on a general shipping business as agents and charters. James W. Barber remained in London and attended to the business there until 1887, when he joined his brother in New York.

In 1893, the Barbers inaugurated the first regular steamship line between New York and the Far East via Suez. In 1897 a subsidiary company, the Atlantic Stevedoring Co., was formed and in 1901 branch offices were opened in Norfolk, London and Liverpool. In the same year a subsidiary, the New York & Oriental Steamship Co., Ltd., was formed to carry on the Far East Service and three steamers were built for it. Barber & Co. also became agents for a number of British and American shipping companies. At the same time they inaugurated a service by sailing vessels between America and European ports. The scope of the company's operations was further extended in 1904 by the establishment of a line of chartered steamers between New York and East Coast ports of South America and in 1907 another subsidiary, La Plata Steamship Co., Ltd. was formed to operate in this trade.

In 1915 Herbert Barber died and his brother James W. became President of Barber & Co. and its subsidiary companies. Two years later he was succeeded by his only son Edward J. Barber.

In 1917, five new subsidiary companies were formed: Barber Steamship Lines Inc., Atlantic Piers Co., Inc., Pier Machine Work, Inc., Virginia Coaling Corp and Barber Securities, Corp. In the post-war period services were resumed or continued and a new agency connection was made with Wilh. Wilhelmsen, which built five new fast vessels for the New York/Far East service. In 1928, the American-West Africa Line, Inc. and the Barber-West Africa Line, Inc. were formed as subsidiary corporations. Seven of the vessels in the West African service were lost during World War II, and when the remaining three vessels were subsequently sold, Wilh. Wilhelmsen assigned various of their vessels to the West African Service which is now operating under the name «Barber Line».



During World War II, Barber operated 102 vessels for the War Shipping Administration in addition to many Foreign flag ships for account of the British Ministry of Transport and the Norwegian Shipping and Trade Mission.

At the end of World War II, Barber Steamship Lines, Inc., was appointed General Agent at U.S. North Atlantic Ports for Messrs. Fearnley & Eger and Messrs. A. F. Klaveness & Co., A/S, two other leading Norwegian Owners, some of whose vessels were also placed in Barber's Far East and West African services.

In May, 1946 Barber was appointed Agent for a service from U.S. North Atlantic ports to the Mediterranean and Levant ports with vessels of Messrs. Fearnley & Eger of Oslo. In November, 1957, the service was extended to include U.S. Gulf ports. In Mid-1963, Messrs. Det Forenede Damskips-Selskab A/S of Copenhagen, Denmark, assigned vessels to that service, which were then operated jointly with Messrs. Fearnley & Eger until March 1964. After April, 1964 only vessels of Messrs. Forenede have been operating in the Mediterranean service under the trade name «Nordana Line.»

Mr. Edward J. Barber, Chairman, passed away on June 13, 1953 and Mr. Vincent G. Barnett was elected Chairman of the Board and Mr. Edward J. Barber, Jr. was named President of Barber Steamship Lines, Inc. and its subsidiaries. Mr. Vincent G. Barnett retired June 30, 1963 and Mr. Barber continued as President and Chief Executive Officer.

In November, 1964 a service from U.S. Atlantic and Gulf ports was inaugurated to Red Sea and Persian Gulf ports, with vessels of Messrs. Wilh. Wilhelmsen, of Oslo, Norway, under the trade name «Barber-Middle East Line», for which Barber Steamship Lines, Inc. was named the General Agent.

In September, 1969 our three Norwegian principals formed Barber Lines A/S, Oslo and the services operating to/from the Far East, to/from West Africa, to/from the Middle East began operating under the new trade name Barber Lines.

In February of 1973 we were appointed General Agents by The Booth Steamship Company, Ltd. of Liverpool for their service from the U.S. to Caribbean and Amazon ports. We were also appointed General Agents for Linea Amazonica, S.A., however, this latter service ceased operations early in 1976.

In May, 1973 we entered into an Agency arrangement with Messrs. Biehl & Company, in Houston and New Orleans and have since then conducted our Gulf Agency service under the style of Barber-Biehl, Inc. with our own offices in Houston and New Orleans. These offices now act as Agents for the Gulf service to and from the Far East of the Barber Blue Sea Line, the Barber Line to the Middle East, The Booth Line to Caribbean and Amazon ports and the Nordana Line service to and from the Mediterranean.

During the year 1975 both Messrs. Fearnley & Eger and A. F. Klaveness & Co., A/S discontinued their association with Barber Lines A/S, Oslo Norway and this entity is now wholly owned by Messrs. Wilh. Wilhelmsen, Oslo. Also in 1975, Messrs. Barber

Lines A/S, Oslo entered into an agreement with Messrs. Ocean Transport & Trading Limited, The China Mutual Steam Navigation Co. Ltd. (Blue Funnel Line) and the Swedish East Asia Co. Ltd. The combined services of these Owners began operating under the trade name of Barber Blue Sea Line.

On June 19, 1974, Mr. William J. Shields was named President and Mr. Edward J. Barber retained his position as Chairman of the Board and Chief Executive Officer. Mr. Carl F. Blom was named Executive Vice President.

As of the present time Barber Steamship Lines, Inc., are proud to represent the following services:

- Barber Blue Sea Line** — to and from the Far East
- Barber Line** — to the Red Sea and Middle East to and from West Africa
- Booth Line** — to the Caribbean and Amazon ports
- Nordana Line** — to and from the Mediterranean.

We also continue our interest in the Barber-Biehl organization in Houston and New Orleans. We act as husbandry agents for the Royal Viking Line in New York. We also perform agency services for other owners when such services are non-competitive with those listed above.

In late 1975/early 1976 our offices at 17 Battery Place, New York were completely renovated and have been acclaimed by many of our Owners etc., as now representing one of the most modern and efficient organizations in the United States.



"Excellent, excellent. A fine blend of truths, half-truths, and blatant falsehoods."

HAVNEAVDELINGEN

Havneavdelingen er firmaets fagorgan for lasthåndtering i ordets videste betydning, og virksomheten dekker både de forskjellige aktiviteter i forbindelse med skipenes opphold i havn og dessuten de håndteringer og transporter lasten er gjenstand for før og etter laste-/losse-prosessen og sjøtransporten. Arbeidsområdet gjelder ikke bare de fysiske og operasjonelle forhold, men også de avtaler som regulerer disse aktiviteter og dessuten etterfølgende kontroll av utførelse og tilhørende omkostninger.

Avdelingen er en av de nyere avdelinger innen firmaet og ble etablert 1965. Flere av avdelingens funksjoner eksisterte selvsagt også tidligere og ble ivarettatt av andre avdelinger. Lasthåndterings stadig økende økonomiske betydning for spesielt linjefarten var blant annet bakgrunnen for at man ønsket å samle disse aktivitetene i en avdeling, og dessuten utvide arbeidsområdet med endel nye funksjoner for på best mulig måte planlegge, gjennomføre og kontrollere lasthåndteringsfunksjonen.

Avdelingens nære tilknytning til de operasjonelle forhold, spesielt innen linjefarten, sees av avdelingens plassering innen organisasjonen hvor den er en egen enhet innen Linjeavdelingen, og avdelingens leder rapporterer til lederen av Linjeavdelingen.

Ved siden av det arbeidet avdelingen utfører innen Linjeavdelingen bistår man rederiets øvrige avdelinger ved spørsmål innen lasthåndteringsområdet, spesielt kan nevnes det nære forhold til Operativ Seksjon hvor man bl.a. tar seg av lasthåndteringen innen Open Bulk.

De forskjellige Joint Operating Companies — Barber Lines/ScanDutch/ScanAustral — har sine egne selvstendige havneavdelinger, men det foregår selvsagt en koordinering vedrørende spørsmål av prinsipiell art.

Aktivitetene, som vil bli behandlet mer inngående senere i artikkelen, kan kort inndeles som følgende:

1. Lasteinspeksjon/planlegging/oppfølging.
2. Stevedoring og kostnadskontroll.
3. Prosjekt- og analysearbeid.

Avdelingens organisasjon og nåværende bemanning vises på etterfølgende organisasjonsplan.

1. Lasteinspeksjonen

Arbeidsoppgaver for denne del av avdelingen er i korthet sammen med skipenes personell å planlegge og gjennomføre laste-/losseoperasjonen under hensyntagen til bl.a.:

- best mulig utnyttelse av skipets kapasitet
- best mulig ivaretagelse av lasten
- kortest mulig tid i havn
- lavest mulig håndteringsomkostninger.



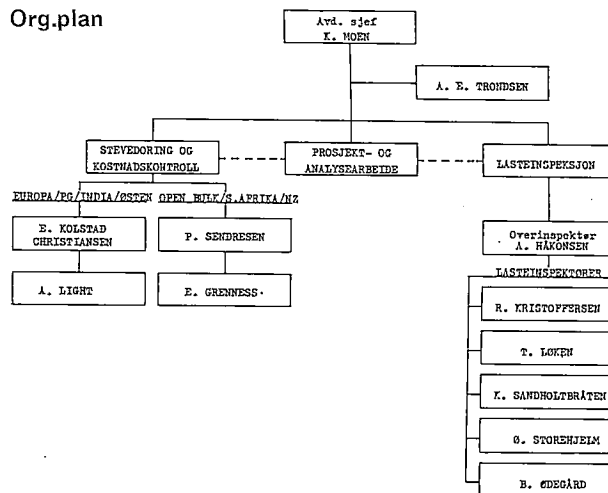
Daglig møte i Havneavdelingen, fra venstre Per Sendresen, Erik Kolstad Christiansen, Kaare Moen og Aksel Håkonsen.

Man kan naturligvis ikke ensidig preferere noen av de ovennevnte hensyn som tildels er motstridende, men søke å finne frem til den helhetsløsningen som for rederiet gir den best mulige totaløkonomi.

Arbeidet starter på bakgrunn av de informasjonen man mottar fra agentene i lastehavnene, man planlegger stuasjonen, «legger ut lasten», under hensyntagen til de forskjellige lastesorters egenart, og på en slik måte at man både i laste- og lossehavner skal kunne arbeide i flest mulige luker, at medgåtte arbeidstimer i de ulike luker skal være noenlunde lik i alle havner, ta hensyn til trim og stabilitet, etc. etc.

Når man for en linje har 6—8 lastehavner og like mange lossehavner med bl.a. mye last fra første lastehavn til en tidlig lossehavn, forstår man

Org.plan



Ved K. Moens fravær koordineres avdelingens arbeide av A. Håkonsen.

fort at problemene kan være mange, spesielt på enkelte linjer så som i PG hvor man ofte ikke kjenner rekkefølgen av havnene før man skal begynne å losse.

Planleggingsarbeidet ble tidligere helt og holdent ivaretatt av skipene selv hvor overstyrmannen hadde dette som en av sine spesialoppgaver. Men med det økende utgifts- og tidspress i havnene ble lasteinspektørfunksjonen etablert for å avlaste skipsledelsen og for om mulig ytterligere å effektivisere laste-/losseoperasjonen. Lasteinspektørene må derfor ha en lang og grundig praktisk erfaring, samt nøye kjennskap til lokale havneforhold og stevedorekontrakter etc.

En vellykket operasjon er som kjent ikke bare avhengig av en god planlegging på kontoret, vel så viktig er oppfølging av den fysiske operasjonen, og før tillastingen starter reiser inspektøren ned til første havn, planlegger operasjonen sammen med agent og stevedore, og når skipet ankommer diskuteres planene for hele operasjonen med skipets ledelse. Under operasjonen er lasteinspektøren rederiets bindeledd mellom landsiden og skipet, og inspektøren er, hvis praktisk mulig, tilstede til skipet er ferdig lastet, hvorpå han tar «benveien» til neste lastehavn hvor han på samme måte planlegger operasjonen før skipet ankommer.

Losseoperasjonen tas vanligvis hånd om av skipet selv i samarbeid med agenten, ihvertfall så lenge det dreier seg om våre egne skip, mens man for «chartership» også har en inspektør som forestår lossingen og tilbakeleveringen av skipet.

Havneavdelingen har idag fem reisende lasteinspektører tilknyttet kontoret i Oslo. Ved toppbelastninger, som i perioder med mange charterskip, har man ikke kapasitet til «fysisk» å følge alle skip. Charterskipene blir under slike forhold prioritert, og man vurderer dessuten hvilke av skipene som best kan laste uten assistanse av lasteinspektører — avhengig av linje, sannsynlig lastesammensetning etc. De sistnevnte skip følges imidlertid opp så godt det lar seg gjøre fra kontoret over telefon og telex.

Ved siden av de fast ansatte lasteinspektører tar man fra tid til annen dessuten inn «supercargoes» for charterskip.

Et viktig område ved planleggingen av stuasjen er aspektet «farlig last». Innen dette området foretar Havneavdelingen akseptering og planlegging av stuasjen av slike partier innenfor de retningslinjer som er trukket opp, dette gjelder inntil det øyeblikk skipet begynner å laste hvoretter alle forespørsler om å akseptere farlig last går direkte til skipet. Med stadig nye og økende mengder kjemiske produkter som transporteres sjøveien er dette et stadig viktigere område.

2. Stevedoring og kostnadskontroll

Stevedoring er et engelsk ord som har glidd inn i norsk shipping-terminologi, og som best kan oversettes med stuervirksomhet. Et stevedorefirma utfører det fysiske arbeidet i forbindelse med lasting/lossing, stiller til rådighet det nødvendige antall arbeidere og arbeidsledelse, og dessuten materiell etter behov. Arbeidet utføres



Overstyrmann Kåre B. Olsen diskuterer lasting og stuasje med lasteinspektør Tore Løken.

på «Linterterms» for rederens regning etter spesielle avtaler. Likeledes har man i de fleste havner egne tally-firma som for rederens regning kontrollerer at riktige lastemengder er lastet eller losset.

I korthet kan man si at denne del av avdelingen tar seg av de kontrakter som regulerer de forskjellige aktivitetene i forbindelse med et havneopphold, og dessuten kontrollerer og statistikkfører omkostningene for de samme aktivitetene.

Stevedore-avtalen som benyttes må i stor grad være tilpasset de ulike tonnasetyper og ikke minst lokale forhold i havnene. Avhengig av utviklingsnivå arbeider man med kontraktstyper fra sofistikerte glideskala-kontrakter til relativt enkle kontrakter. Avtalene revideres vanligvis hvert år, og ved fastsettelse av de nye raten må man bl.a. ta hensyn til den økonomiske utviklingen lokalt.

Avdelingen fører kontroll med stevedoreutgiftene og kontrollerer dessuten havneavgifter og andre anløpsutgifter. Laste-/losseomkostningene utgjør en stor andel av de reiseavhengige kostnader, for enkelte linjer opptil 40%. Beløpene størrelsesorden og det store antall omkostningskomponenter gjør at en relativt detaljert gjennomgang er nødvendig.

Forholdsvis store summer tilbakebetales til rederiet år om annet på grunn av feilaktige belastninger som oppdages under dette kontrollarbeidet, og i tillegg kommer den preventive virkning arbeidet har. Dette arbeidet gjøres imidlertid ikke kun av kontroll-hensyn, av like stor betydning er at man bygger opp en relativt detaljert omkostningsstatistikk som er nødvendig ved reisekalkyler og driftsvurderinger. Ved den galopperende inflasjon man har erfart under de senere år og de dertil hørende reduserte marginer man etterhvert arbeider med, er selvsagt en skikkelig basis for kalkyler blitt av enda større betydning enn tidligere. Statistikkene benyttes videre som en av komponentene ved fastleggelse av nye fraktrater og selvsagt ved forhandlinger av nye stevedorerater.

Ved dette arbeidet er det nødvendig at man har et godt kjennskap til de lokale forhold i de havnene man anløper. Dette skaffes ved spesielle besøk i havnene, rapporter fra skipene og agentene, og ikke minst ved rapportene fra lasteinspektørene.

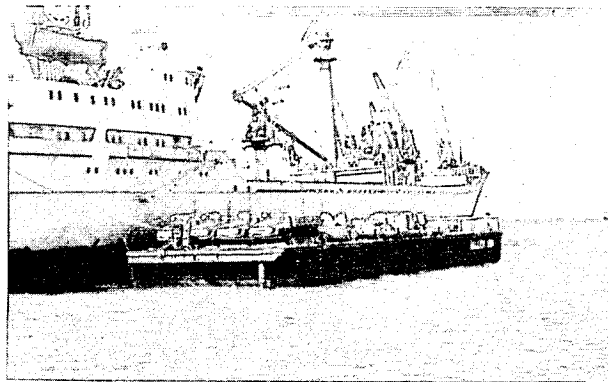
3. Prosjekt og analysearbeid

Forholdet både vedrørende lastsammensetning og havneoperasjon forandrer seg kontinuerlig slik at man må revurdere skipenes havneoperasjon og de metoder man benytter.

Disse analyser foregår i avdelingens regi, og involverer selvsagt både spørsmål av operasjonell og omkostningsmessig art. Studiene kan som resultat gi endringer i laste-/losse-metoder, økende unitiseringsgrad eller forslag til overgang til andre og mere moderne skipstyper.

Som et eksempel på et slikt prosjekt kan nevnes at man p.g.a. ventetider i den Persiske Golf har satt inn egne lektre og taubåter. For tiden har vi slike operasjoner i gang i Bandar Shahpour og Khorramshahr i Iran, Dammam i Saudi Arabia og i Kuwait og har tilsammen ca. 30 lektre og 3 taubåter til vår disposisjon. En slik operasjon krever naturligvis god kontroll både økonomisk og operasjonelt, og i hvert av disse områder har vi vår egen representant som koordinerer operasjonen.

Ellers deltar avdelingen i prosjektarbeidet vedrørende nye skip hvor man spesielt vurderer og gir anbefalinger vedrørende utforming av lasterommene, laste-gear etc. Avdelingen har således vært med å utvikle Ro/Ro-skipene i ScanAustral, containerskipet i ScanDutch og nå siste de kommende »multipurpose» linjeskip. (MPC).



Et av våre charterskip losses til våre lektre i Dammam.

Avdelingen koordinerer rederiets containerinnkjøp og er ansvarlig for de eiede containere rederiet har stilt til rådighet for ScanDutch og ScanAustral. Som et av de få norske rederier som har satset på containertransport i større skala, har det vært naturlig at man har et ganske aktivt engasjement innen spørsmål om containertransport, og det kan nevnes at man i denne forbindelse representerer Norges Rederforbund innen både norske og internasjonale organer.

Videre forestår avdelingen innkjøp av øvrig lastehåndteringsmateriell til «inhouse lines» så som paller, slings etc. og likeledes surringsutrustning.

Crocodile arrived alive – Captain disappeared

Cand. real og marinbiolog Immanuel Vigeland har i en årrekke vært bosatt i Singapore, hvor han har virket som leder for NSFI's begroingsprosjekt — med undersøkelser i tropiske farvann av begroing av skip. Fra Malaya, Indonesia, Burma, Øst-Pakistan, Øst-India, Thailand og Australia har Vigeland som forskningsstipendiat med midler fra Universitet og museer brakt hjem til naturhistoriske museer i Oslo, Bergen og Trondheim en anseelig samling av tropiske dyr av alle varianter. Gjennom målbevisst og energisk arbeide har Vigeland stått i spissen for innsamling, konservering og forsendelse.

En stor del av disse verdifulle forsendelsene har kommet museene i hende via fryserommet på Wilhelmsen-skip, og rederiet har gjennom alle år vært et vellykket bindeledd mellom Vigeland og mottagere av denne uvante lasten.

Skib-Rederi har vært i kontakt med Immanuel Vigeland, som for tiden er i gang med etablering av en biologisk feltstasjon i Malaysia, og vi har fått ham til å skrive følgende artige story:

Våre naturhistoriske museer i Oslo, Bergen og Trondheim har siden 1959 kunnet fornye sine utstillinger og utvide sine vitenskapelige samlinger med et anseelig materiale takket være WILH. WILHELMSEN.

Det er særlig linjebåtene på Australia og i Sørøst-Asia som har fraktet, for det meste dypfrosset, en høyst variert kost så vel av landdyr som sjødyr, fra kenguruer og bjørner til østers og krabber. Ikke uten grunn er det blitt spøkt ombord med at hvis man slapp opp for proviant, var det betryggende å vite at man hadde litt «på si»!

24 fot lang kvelerslange

Bare leilighetsvis hendte det at det dreiet seg om levende materiale som slanger og krokodiller som det ikke ble tid til å få frosset ned før båten skulle seile. Det var noe delte meninger ombord da jeg en gang kom med en spill levende 24 fot lang kvelerslange — Python — i en striesekk. Men da kapteinen fikk høre at slangen — hvis det var stemning for å holde den i live, én gang hver måned måtte fores med en voksen, levende geit (som helst burde være utstyrt med horn for riktig å befordre fordøyelsen) samt vann hver dag, foretrakk han at slangen fikk en sprøyte og deretter rett i «fryseren». For, som kapteinen sa, det vil bli stuertens jobb å fore slangen og sturten er den mest verdifulle mann ombord som vi ikke har råd til å miste.

Krokodille i badekaret

En annen kaptein tok imidlertid sjansen på å få en krokodille levende hjem. Da de kom opp i Nordsjøen, var det kaldt og surt for krokodillen ute på dekket. Men kapteinen var så omsorgsfull at han plasserte bestet i sitt eget badekar. Da rederiets representant kom ombord i Oslo, var kapteinen ikke å finne — han var en tur nede på fordekket —, og da det ble gløttet på baderoms-døren og man bare så en svær gapende krokodillekjeft med skarpe, feilfrie tenner, ble det telegrafert til kontoret i Sydney: «Crocodile arrived alive, Captain disappeared!»

Tre-slang

I jungelen på Malaysia's vestkyst finnes noen mindre, men hva farge angår, høyst raffinerte treslangler med sjatteringer i grønt, gult og rødt på henholdsvis rygg, buk og hale. Da kapteinen på M/S «TARN», som mellom jul og nyttår lå i Port Klang, fikk se den ene slangen som var meget grasiøs i sine bevegelser, kom han rent i perlehumør bare ved tanken på nyttårsaften å legge den i køyen til Chieften, som han tydeligvis hadde et horn i siden til; intetanende om at jeg hadde en levende slange til i bakhånden som jeg i all stillhet ga til Chieften. En senere rapport tydet på at det ble en helt vellykket og iallfall uforglemmelig Nyttårsnatt ombord!

Koala til Odda

Det mest total-fredede dyr i Australia er koala'en — en teddybjørn-liknende skapning. Jeg var så heldig å komme over et meget stort eksemplar som nettopp hadde falt ned fra et tre i utkanten av Melbourne. Det viste seg ved senere obduksjon at dyret i fallet hadde brukket ryggen, men jeg ble av myndighetene beskyldt for å ha kvalt dyret. Å avlive en koala er forbundet med langvarig fengselsstraff og mange tusen dollars i bot, og eksporttilatelse er helt utelukket å få. Men igjen var det en kaptein — den gang på et av de eldste av rederiets skip — som til tross for minimal plassmulighet i fryserommet, ofret noe av provianten og tok koala'en med til Odda. Derfra telegraferte han til Universitetet i Bergen, hvor zoologi-professoren ikke trodde sine egne øyer og aldri kommer til å glemme den mest overraskende episode i sitt liv: at det var en koala i Hardangerfjorden! «Bjørnen» er tatt vel vare på, og er blitt en blikkfanger i Zoologisk Museum i Bergen,

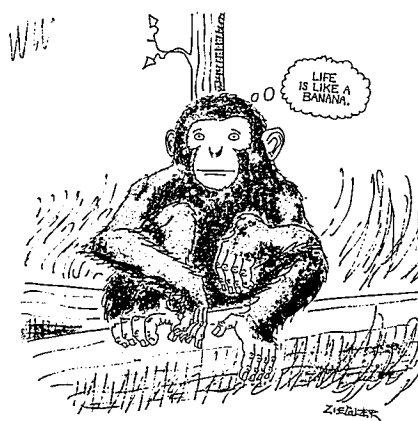


En 24 fot levende Python-slange ble levert kapteinen i en striesekk.

hvor den sitter i et evkalyptus-tre i første utstillingsmonter innenfor hovedinngangsdøren.

Det har aldri i disse mange år en eneste gang kommet noen innsigelse eller innvending hverken fra kaptein eller stuert når det gjaldt materiale til våre universitetsmuseer, til tross for at jeg aldri har hatt noen introduksjonsskrivelse.

Etterhvert ble man jo kjent og alltid bare møtt med et hyggelig smil og med spørsmål om hva det nå var for noe styggedom man aktet å komme med!



Efter denne historien fra Vigeland kunne det kanskje rettes en appell til de av våre seilende som har vært med på å hjemføre «den farlige lasten». Om en eventuell story kan henføres til IMCO's kode om Dangerous Goods vites ikke. Vi retter utfordringen til blant annet:

Kaptein Daviknes (krokodillen) — kaptein Dimmestøl (tre-slangene) — kaptein Vallidal (koalaen) og stuert Teigen (trap-door spideren).

red.

For sikkerhets skyld WW supply-mannskap på sikkerhets- kurs i Haugesund

Hvis en krisesituasjon skulle oppstå, kan det være livsnyttig å ha teoretisk og praktisk kjennskap til sikkerhetsarbeide og redningstjeneste. Den senere tids hendelser i Nordsjøen har ytterligere understreket nødvendigheten av dette. Ved Statens Havari-vernsskole i Haugesund er det innledet en serie med sikkerhetskurs for personell i kystfart. Kurset var av en ukes varighet og omhandlet livreddende førstehjelp, redningstjenestens oppbygging, brannøvelser, flåteøvelser og annet.

Rederiet deltok på sikkerhetskurset med et skips-mannskap fra supplyflåten, og kommentarene fra deltagerne går ut på at dette var et godt og nyttig kurs med henblikk på at en alvorlig situasjon skulle oppstå.



Vårt supplymannskap i fullt utstyr. Sittende fra venstre: kaptein Tormod Hansen, overstyrmann Yngvar Knutsen, matros Sverre Andersen, matros Steinar Næss og matros Helge Nordal. Stående: Kvartermester Bjørn Johansen, maskinsjef Johan Hagen, 1. maskinist Ove Ring, elektriker Oddvar Ringstad, motormann Øivind Glückstad, stuert Svein Larsen og kvartermester Karl Johan Amundsen.

Sikkerhetskurs for personell i kystfart

Fra Jan Skåre som har deltatt på sikkerhetskurs har vi mottatt følgende kommentar:

Midt oppe i debatten om sikkerheten til sjøs, kan det være greit å vite at det skjer konkrete forandringer. Flere av disse forbedringer står Statens Havariskole for. Denne skolen, som ennå må sies å være inne i sin etableringsfase under til dels kummerlige forhold i Haugesund, kan i dag tilby en rekke kurs for seilende personell. Et av disse kursene er «Sikkerhetskurs for personell i kystfart», som vi deltok i. Selv om dette kursopplegget ikke var skreddersydd for oss i forsyningstjenesten, var ikke en eneste time overflødig.

Kurset er meget intenst i de fem dagene det pågår. Med sitt øvelsesprogram og pensum, hadde man gjerne sett at det var mer tid til rådighet. Dessuten gjenstår så mye som det ikke var tid til, og da spør en gjerne seg selv, når får vi tid til det?

Pensum omfattet kommunikasjon, redningsmaterie, livreddende førstehjelp, brannvern, flåteøvelser og redningstjenesten. Det var to høydepunkt i opplegget. Det første og kanskje det høyeste, i hvert fall bokstavelig talt, var øvelse «Hav-

ske». I denne øvelsen simulerte deltagerne skibbrudne som var gått i flåten. Utstyrt med livbåtsenderen, en nødpeilesender og et VHF nødkommunikasjonssett, ble femten mann sluppet løs ombord i en tjuemannsflåte på Boknfjorden. Ved hjelp av livbåtsenderen fikk man kontakt med Rogaland radio som igjen fikk varslet hovedredningsentralen på Sola. Det ble lovet hjelp fra helikopter, og man kunne bare forsøke å holde motet oppe mens en ventet. Hvor lenge de enkelte skulle oppholdt seg i flåten, før sjøsyken ble problematisk, var sterkt individuelt, men faktum er at behovet for frisk luft ble nesten akutt hos enkelte allerede etter ca. femten minutter. Da redningsfuglen dukket opp etter en halv times tid, var krabbene matet. For å forberede redningsaksjonen, klatret man ut og opp på teltet. Helikopteret kom over flåten og låret ned en froskemann. Denne froskemannen ledet så mann etter mann på plass i slyngen etter hvert som de ble heist opp i helikopteret. Helikopteret landsatte så gjengen på en øy, hvorfra man ble reddet av R/S Sjøfareren, som fikk sendt inn en line ved hjelp av redningsgeværet. Videre fikk man oversendt en flåte, som ble halt ombord.



Neste høydepunkt var avslutningsdagen i Bergen. Der hadde man den utsøkte fornøyelsen av å bli lett røket og grillt som gjest på Sjøforsvarets havariskole, Haakonssvern. Før man slapp ut av portene der, hadde man frivillig gått igjennom skjærsilden flere ganger og sto svart og like lastefull igjen. Dette på grunn av at vi hadde lært å stole på utstyret. Her ligger vel nøkelen til havarivern. Utstyr som er å stole på, og brukere som vet å bruke det riktig.

Utbyttet av dette kurset får man forhåpentligvis aldri prøvet fullt ut, men psykisk føler en seg bedre rustet. Man kan bare håpe at kursvirksomheten blir utvidet og at Statens Havarivernskole igjennom dette og i utprøving av utstyr, kan bidra til å begrense omfanget av de ulykker som skjer på en effektiv måte.

Den systematiske opplæringen for Offisersaspiranter

Per Ingvar Bye

For tiden er jeg ombord på M/S «TRIANON» og er nå snart ferdig med den systematiske opplæringen.

I den anledning har jeg lyst til å komme med noen synspunkter på denne opplæringen.

Vi gjennomgår et opplæringsprogram som strekker seg over 12 mndr., derav 2 mndr. på dekk.

Flertallet blant aspirantene har aldri sett et maskinrom før vi starter opplæringen, og etter 12 mndr. skal vi så mønstre ut som 2. maskinist.

Det synes klart at når det er snakk om så kort fartstid, bør man satse på å utnytte denne tiden best mulig, noe som dessverre ikke blir praktisert i den nåværende opplæring.

Da jeg gikk på maskinsjefskolen, var det stor enighet i klassen om at den systematiske opplæringen kunne gjøres bedre. Nå er det ikke slik å forstå at jeg er imot at vi skal vaske og male, for også dette er en del av opplæringsprogrammet, men når aspiranter i mange tilfelle driver på med dette i

6—7 mndr., synes jeg ikke lenger denne form for opplæring kan forsvares.

Hva kan gjøres for å bedre på dette? Et alternativ kan være at vi hadde kommet i tillegg til bemanningen, noe som sjelden blir praktisert i dag.

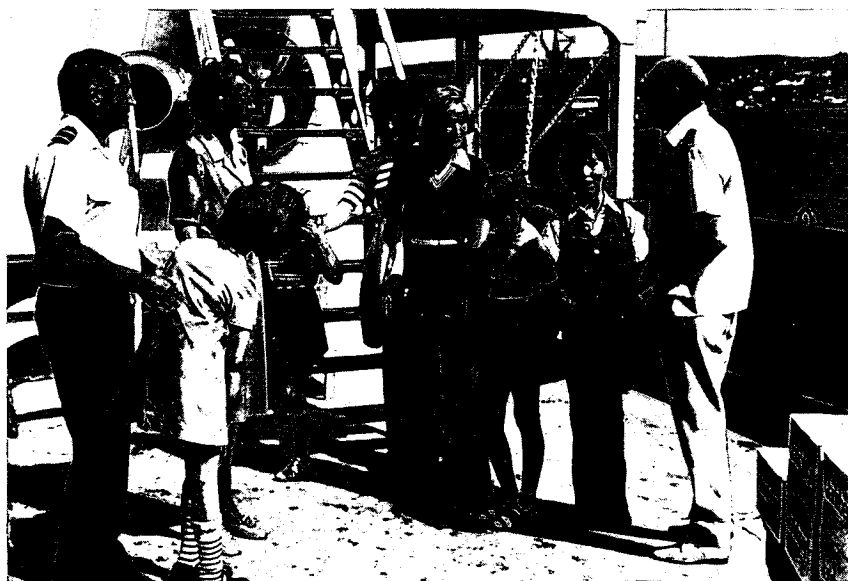
At vi nå skal gå med minimumsbemanning, er ikke med på å gjøre situasjonen bedre. Som et eksempel vil jeg nevne at vi svært sjelden er i maskinen under avgang og ankomst. Da er vi i de fleste tilfelle som regel enten på «backen» eller «poppen.»

Jeg tror det er en god del som slett ikke har det helt bra med seg selv da de for første gang mønstre ut som 2. maskinist.

Personlig mener jeg at tiden ombord på M/S «TRIANON» så langt har vært meget lærerik. Jeg kan f.eks. nevne at vi har fått i oppgave å tegne og å forklare de forskjellige systemene i maskinen.

Ved gjensidig interesse og forståelse har man ihvertfall kommet et godt stykke på vei.

Blinde barn på TIBER



«Har du fått tittle på radiostasjonen?» Når blinde barn sier tittle på, stusser vi som ser med øynene — men begrepet er realistisk nok, de bruker bare fingrene isteden. Det var kranfører Svardal på Filipstad som satte oss på tanken blinde barn ombord i et av våre skip. Han har selv en datter som er svaksynt og kjenner alle barna på Majorstuen Skole, Avdeling for Blinde og Svaksynte og mente ungene ville synes det var festlig å komme ombord i et virkelig skip.

Vi valgte TIBER av mange grunner. Det er en ordentlig båt med riktige lukter, trange passasjer og bratte trapper, ikke et moderne flytende varelager. Og ungene stor-

trivdes. Med skipsreder Tom Wilhelmssen, kaptein Svein Dimmestøl og flere av skipets offiserer leiet vi barna rundt overalt. Størst lykke gjorde radiostasjonen der de fikk boltre seg av hjertens lyst. Så var det kaker og brus på båtdekket. Ungene sang for oss og kapteinen kvitterte med en sjømannsvise.

Hvem lærte mest av besøket? Jeg tror det var oss uten handicap. Det var en opplevelse å møte så interesserte og glade barn som tross sin blindhet opplevet skipet med alle sine friske sanser, mer vitebegjærlige, mer lydhøre enn noen skoleklasser vi tidligere har hatt ombord i båtene.

AHo.



INNSAMLING OMBORD

M/S TAMERLANE har bidratt med pengebeløp til to gode saker: Østegård Cerebral Parese Hjem, Tønsberg — kr. 1.260,— og Redningsselskapet med kr. 950,—.

M/T TAURUS — overskudd av velferds kontor ved salg av skipet ga kr. 961,— til Beitostølen Helse-sportssenter.

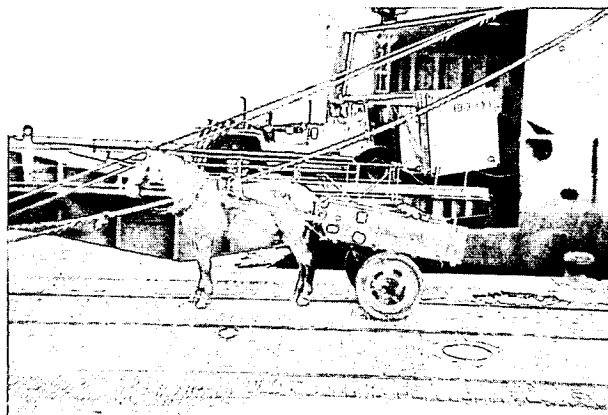
M/S TIBER — bidrag fra besetningen på kr. 1.300,— til Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning.

M/S TUGELA. Fra velferds-kassen er sendt kr. 679,— til Mental Barnehjelp.

M/S TOYAMA har sendt kr. 900,— til Rednings-selskapet.

M/S TARONGA har sendt et bidrag på kr. 800,— til Redningsselskapet.

M/S TORRENS har fra velferds-kassen ombord sendt kr. 100,— til Norsk Selskab til Skibbrudnes Redning, kr. 100,— til Østlandske Blindeforbund og kr. 100,— til Redd Barna.



Gamle og nye krefter møtes ved ro-ro rampen. TARAGO i Lisboa.

Ord og uttrykk vi bør kjenne

Et veld av muntlige uttrykk ramler over oss til daglig. For ikke å ende opp i de rene kommunikasjonsorgier er det opprettet en dertil egnet komité til å ta seg av det stigende fenomen. Fra Kommunikasjonshåndboken har vi hentet følgende:

Brainstorming	Storm i et vannglass
Feed-back	Få igjen notatet mitt
Jobs Bok	Personalhåndbok
Job Development (jobb - utvikling)	Papirmølle
Job Enrichment (jobb - berikelse)	Gasje
Jobs - post	Personalmedarbeider
Job Satisfaction (jobb - tilfredsstillelse)	Ferie - fritid
Know-how	Selvgjort er velgjort
Kreativitet	Evnen til å skape seg
Målsetting	(Se under fotballkamp)
Positioning	(Se under ballett — klassisk)
Problematikk	Problem med appendix (blindtarm)
PR-verdi	Avisutklipp av skip
Symposium	Drikkegilde
System-modul	Skapordning

Komiteens innovasjonsmedarbeidere J. Herlofson og H. Selmer, tar gjerne imot analogiske og intuitive bidrag til håndboken.



«Alt jeg forsøkte meg på gikk nedenom og hjem, til jeg startet en skole i Business Management.»

(—Punch ©)

Fra virkeligheten:

Møter og avtaler

«Hallo, Streamline A/S.»

— Goddag. Dette er konsulent N..

«Et øyeblikk. Kan De vente litt?»

— Jeg venter.

«Hallo. Og De venter på?»

— Jeg skulle gjerne snakke med direktør P...

«Han er dessverre opptatt i møte.»

— Det gjelder et møte. Kunne De gi ham et beskjed, frøken?

«Det er best De tar ham selv. Kan De ringe igjen?»

— — —

«Streamline, vær så god.»

— dette er konsulent N... Det var direktør P...

«Han er litt opptatt nå. Kan De vente litt?»

— Jeg venter.

«Hallo. Og De venter på?»

— Direktør P...

«Ja. Han gikk nettopp i et møte. Så går han til lunsj.»

— Når blir han å treffe? Det gjelder en viktig avtale.

«Han har et møte etter lunsj, men så er han ledig 1 time før ettermiddagsmøtet.»

— Kan De si jeg har ringt?

— — —

«Hallo. Direktør P..'s forværelse.»

— Hallo igjen. De skjønner sikkert hvem som ringer. Jeg må...

«Han har ikke hatt tid til å ringe. Han er i møte.»

— Jeg må snakke med ham før kl. fire.

«Møtet er visst ikke ferdig før kl. fem.»

— Kan De smugle inn en liten lapp om å ringe meg? Vi skulle ha avtalt noe for imorgen.

«Det røde lyset er på.»

— — —

«Streamline, godd...»

— Det var godt jeg traff Dem, frøken. Kan De si, skrive eller på annen måte få frem for P..., som jeg etterhvert har skjont har det litt travelt i dag, at aksjene hans på børsen har falt, kjelleren hans står under vann, hans kone har crashet bilen og fuglehunden hans har stukket av... Og, frøken. Fortell endelig tilslutt at konsulent N... ikke hadde tid til å ringe for å avtale noe møte i morgen.

HeS

På havfrue-visitt

Jeg kommer inn i den lyse vennlige stuen hjemme hos Eva Løkstad i Øygardeveien i Bærum og blir budt på nystekte vafler og kaffe av den slanke ungdommelige havfruen som slett ingen hale har. Minstegutten Bjørn Vegar på 9 år er på full fart ut døren med fotballstøvle i hånden og har så vidt tid til å hilse. Tørje på 22 er i full jobb som TV-montør, men bor fremdeles hjemme og er mann i huset mens far er på sjøen. Eldstebarnet Aud på 25 er gift og bor i Son.

Huset skinner som en nyslått skilling — maskinsjef Håkon Løkstad er ventendes hjem fra TARN i den Persiske Bukt om fire dager, og forventningene er til å ta og føle på.

Får du hjem en far eller en julenisse?

— Nei julenisse har han aldri vært, ikke busemann heller, vi har alltid lagt Brett på at han skal være en normal far for barna når han er hjemme. Vi skriver ofte til hverandre, og selv om det ikke er de store begivenheter å berette om, forteller vi løst og fast, småprater om våre tilværelser ute og hjemme, slik at vi alltid vet hva den andre har opplevet i hverdagen. Nu er han jo også så ofte hjemme, det var vanskeligere før da de eldste var små, en gang var han ikke

hjemme på 3 år. Det var forresten en fæl tid, de eldste var 7 og 9 år gamle og vi ble plutselig husløse. Da følte jeg meg nokså hjelpeløs, var på husjakt døgnet rundt, og da vi endelig fikk denne leiligheten, fikk jeg mavesår.

Blir du selv ekstra streng i oppdragelsen når du skal være både far og mor i lengre perioder?

— Med de to eldste var jeg kanskje vel streng. Jeg var ung og redd for kritikk utenfra, man er jo så utsatt når man er alene. Med Vegar er jeg mer avslappet. Selv er jeg blitt mer moden, jeg ser at vanskeligheter kan man ha selv om man er to om barna, og hittil har det gått bra. Men jeg føler meg mer bundet nå. De eldste går hver til sitt og jeg blir alene med Vegar. Han har astma og er mye syk, så jeg er meget hjemme. Da er det godt å ha Havfrueforeningen der vi treffes en gang i måneden og snakker om våre gleder og sorger. Havfrueforeningen har betydd meget for meg og jeg har hatt flere tillitsverv der, nu er jeg styreformann. Det er slik en hyggelig tone i foreningen, om mannen er offiser eller ikke spiller ingen rolle, vi har alle de samme problemene og felles erfaringer.

Føler du deg som «Wilhelmsen»-havfrue?

— Før gjorde jeg ikke det, jeg var ofte litt ergerlig på rederiet, de var så stivbente og lite menneskelige på kontoret. Det var nesten umulig å få være med mannen ut og jeg hadde følelsen av at de ikke brydde seg noe om hans familie. Nu er det helt anderledes. I 1972 fikk jeg være med en tur på Østen og Statene, og det brevet jeg fikk fra rederiet i den anledning, var så koselig at jeg har gjemt det og tar det frem og leser det av og til.

— Når din mann er hjemme, går han i bena på deg og er kjøkken-skriver?

Nei heldigvis. Han finner alltid noe å ta seg til, er veldig nevenyttig, pusser opp, reparerer både her og hos venner og naboer. Men som oftest er vi på stedet vårt på Jomfruland. En gang han var hjemme, tok vi Vidar ut av skolen her og flyttet ham over til den lille skolen på Jomfruland i to måneder. Han stortrivdes i den lille landsens skolen der de var kommet meget lenger enn her hjemme. Min mann har selv bygget huset på Jomfruland og nu har vi kjøpt sjekte og fisker en hel del. Håkon selv kan spise fisk syv dager i uken og lengter etter enkel kost etter den overdådigheten som er ombord. Ja, sul-testripa til Wilhelmsen er sandelig en saga blott.

Når savner du mannen din mest?

— Ved høytidene. Da er det ofte vanskelig. Heldigvis er han kommet hjem til barnas konfirmasjoner, og datterens bryllup passet vi på å holde da han var hjemme. Men vårt sølvbryllup ved juletider feiret vi hver for oss og det følte nokså rart.

Har du noen særlig kontakt med kontoret?

— Nei, i grunnen ikke, men hvis det skulle være noe spesielt, ville jeg nok ta kontakt med Amundsen eller fru Paulsen, de virker veldig hyggelige.

Vi vil gjerne høre litt i Skib-Rederi fra våre havfruer og jeg er sikker på at mennene ville synes det var morsomt om dere skrev litt i bladet og luftet forskjellige synspunkter.

— Tør vi det da? Er du sikker på at vi ikke får en baksmell hvis det er noe vi kritiserer?

Ja, det er jeg sikker på, så her er en oppfordring til alle Wilhelmsen havfruer, send oss noen ord.

AHO



Hos familien Løkstad i Bærum. Vi lar bildet symbolisere: jul uten far, en fellesnevner for mange seilende familier.

Uten kaffe koker



Deilig å minnes barndommens rolige tilværelse. Riksveien, uten skilt og nummer, kaltes Storveien, som mest ble trafikert av best og vogn. De tre motoriserte kjøretøyer vi alle kjente, var rutebilen til Martinius Hansen, den hvite lastebilen til Bergan & Sønns Magasin og byggmester Thorsens kombinerte Ford. Kombinert, fordi den som personbil hadde sideglass og kalesje og som bruksbil et lite, men hensiktsmessig lasteplan påmontert. En formidabel motorsykel putret også på Storveien morgen og kveld. Det var slakter Arnesens atten besters Harley Davidson.

Fru Jonassen, bondekone med mange barn, satt i lyse sommerkvelder med håndarbeide under det store tun-tre, mens Akres Trio spilte årets schlager — Det blir atter sol og sommer — på Odeons første reisegrammofon. Fru Jonassen hadde grislet brød og spekeskinke. Det var sirup, pultost og pølse. Et herlig levesett, som jeg ofte fikk delta i, uten at en guttunge fra eller til ved kjøkkenbordet skapte det minste problem.

Dette var før slagordenes tid. Riktignok fantes i butikken plakater med — Fryd deg med en Frydenlund — og — Bare det beste er godt nok for mor — som da henspeilet på Norgesmelk i kaffen. Den gamle fisker med sydvest og pipe hadde jo i alle år stillferdig og maskulint minnet om Karvet Blad. Men slagord var det egentlig ikke. Stort sett drakk folk kaffe og spiste sin mat i lykkelig uvitenhet om proteiner og kalorier. Men så kom fru Schönberg-Erken og laget melkemesse i Arbeiderforeningen. Alle klasser fra min skole deltok i dette nye, store reklameforetagende, presentert i sunnhetens og den nystartede Melkeforsyningens navn. Skolebarna dannet det rene talekor og fremførte landets aller første slagord. — Drikk melk, det er helse i hver dråpe. Ost er ikke bare pålegg, ost er mat. —

Så var vi inne i heksedansen. Slagordet smittet, det ble epidemi. Hverdagen pulserte raskere, folk fikk liten tid. Tid er penger. Bli radiolytter. En forfriskende Frisco. Bare Solo er Solo. Reklamefolkene hadde sin store besøkestid, det var svak konjunkturoppgang og begynnende hvalfangsteventyr. Byggmester Thorsen byttet sin kombinerte med Opel super six og Martinius Hansen erstatter den lille uanselige rutebil med en diger Republique. Den het buss og fikk faste stoppesteder. Oppsving, regulering og fremgang på alle hold. Tid er penger. Ost er ikke bare pålegg.

Vi hopper frem til våre dager, som ikke kjenner hverken grislet brød eller Akres Trio. På bytrikken leste jeg forleden Møllhausens prangende annonse om rundstykkene som stekes mens kaffen koker. En indikasjon på travelhet så forkavet at det virker uhyggelig. Men det skal gå ennu fortere, for i dagens aviser leser jeg at nu kan vi koke kaffe i bilen mens vi kjører. Vi plugges trakteren i sigarett-tenneren og kaffen er ferdig på no time, enten vi måtte ligge i Sjølystveiens høyre eller venstre fil. Da synes jeg nok det er blitt temmelig trist å leve.

Varme rundstykker til frokost er vidunderlig godt, og skulle vi ønske oss denne relativt rimelige luksus, er oppskriften ganske klar. Stå tidlig opp og sett deigen. Den godgjør seg og blir høy og fin mens morgenstell, avislesning, trim og meditasjon foretas. Så baker vi rundstykkene og lar kaffen koke i fred og ro. Når man så er dresset, smaker frokosten utmerket, og så kan man med harmonisert og oppløftet sinn gå til sin dont. For tid ER penger når man benytter den på riktig måte. Jeg må igjen tenke på fru Jonassen. Hun brukte ikke surrogater og halvfabrikata. Steken ble skåret ut av dyret og preparert etter gamle, fine metoder og regler. Brøddeigen ble eltet og banket så det smalt i kjøkkenbenken. Den ble eltet med kjærlige og gode hender. Derfor ble det et godt brød. Og enda fikk hun tid til, eller penger til, å unne seg kveldsstunden under det store eketre, mens låtene av — Det blir atter sol og sommer — strømmet ut i den aftenstille juniluft, bare brutt av en hyggelig putring fra Storveien. Slakter Arnesen på vei hjem etter en lang og krevende arbeidsdag, helt sikkert fri for fritidsproblemer. Han sitter så trygg på sin attenbesters Harley Davidson. Den holder tralten med trillebårstyre og kjededrev. Men uten kaffekoker.

Med 25.000 hestekrefter i ryggen

Å gå en runde med chiefen i maskinen blir for oss en vandring i en ukjent verden av teknikk. Tusen knapper som lyser når de trykkes på, hundrevis av visere som dirrer i spenning. Motorer — maskiner; en labyrint av ledninger og rør og trapper og rom, verksteder og redskap. Stempler som slår — stål som dunker og dunker og dunker — et leven som gjør det umulig å høre noe som helst etter at vi har fått tykke ørebeskyttere på. Chiefen snakker med leppene og peker med lommelykta. Vi nikker og later som vi forstår, men skjønner i grunnen ingen verdens ting.

Det vil si: Vi skjønner at det må være en hard jobb for maskinister og motormenn og reparatører og smører å arbeide i disse omgivelsene, for grade-stokken viser 46 grader Celsius, og der den henger er ikke det varmeste stedet. En skal ikke snu seg mye da før skjorta er våt på ryggen.

Chiefen har god grunn til å være stolt av det han viser fram.

— Se her, sier han og peker på en viser: 21.000 hestekrefter i virksomhet. Og når vi går mot kai, kobler vi inn to sidepropeller på henholdsvis 1500 og 1000 hester, og gjør oss på den måten uavhengig av taubåt for å legge til kai. Vi har også hjelpemotorer som kan skaffe den nødvendige strømtilførsel ombord uten å belaste hovedmotoren.

Andre visere forteller hvor mye strøm som produseres, og den står på 1200 kw akkurat nå, men kapasiteten er langt større.

— Og her er vårt lille destillasjonsapparat, der vi daglig produserer 25.000 liter ferksvann av sjøvannet. Når jeg trykker på denne knappen, kan vi lese av sjøvannet temperatur, som er 29,6 grader i dag, når vi nå snart skal passere ekvator.

Chiefen trykker på knapper og får alle de opplysninger han ønsker, og jeg faller igjen i staver over teknikken. Jeg ser i et ørlite glimt litt av det vår handelsflåte står for — et bitte lite glimt av de kunnskaper og de erfaringer som ligger bak en moderne 21.000 tonner.

Haakon Marthinsen fra Moss — sjef for denne avdelingen — var hele 25 år da han begynte sin



— Se her, 46 grader Celsius, og det er da steder her i maskinen hvor det er enda varmere, sier maskinsjef Haakon Marthinsen på TRICOLOR.

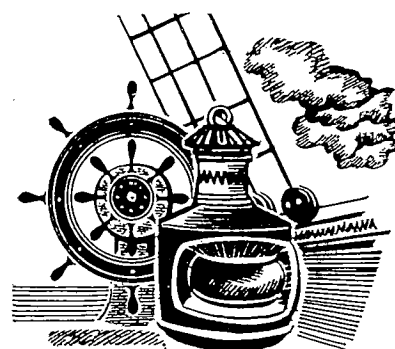
løpebane til sjøs, noe som nok delvis skyldtes krigen. Han hadde i noen år arbeidet på mekanisk verksted i Moss, men i 1950 bestemte han seg for å reise ut. Startet som smører, og gjennomgikk gradene etter hvert. Fra mai 1954 har han vært ansatt hos W.W. Har seilt på omtrent alle de hav som fins (bortsett fra Sør-Amerika) — i mange år på Norge — Gulfen — Statene, som var 3 måneders turer.

— Det var en fin linje, det, men mye dårlig vær i Atlanteren. Amerika — Østen var også bra, og det samme må jeg si om Australia, hvor jeg har vært både på Tarago og Tricolor. Har seilt som maskinsjef siden 1959.

— Har du opplevd noe spesielt noen gang?

— Nei... Vel, chiefen drar på det: Vi forliste i Karmsundet en gang fordi ei fyrlykt var slokt. Men det gikk bra det og. Ble ikke blaute på beina engang. En annen gang fikk vi brann i maskinen, men etter at vi hadde fått litt hjelp med slukking — vi brukte opp vår egen beholdning av CO₂ — greidde vi oss sjæl. Nei, det ha'kke hendt noe — i hvert fall ikke noe som er å skrive om, sier Marthinsen.

H. Waaler





Fotos viser helikopteret før lastning i Tokyo og ved lossingen i Gøteborg.

Helikopter-transport Japan-Norge

Helikopter Service A/S, Oslo, kontaktet oss tidlig i februar med forespørsel om ScanDutch kunne påta seg transporten av et helikopter fra Tokyo til Stavanger via Gøteborg. ScanDutch, København bekreftet dette.

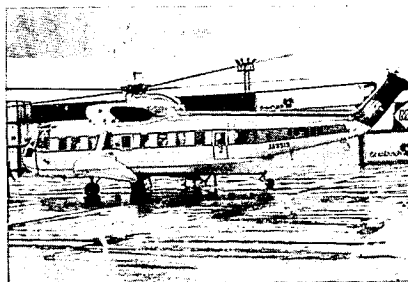
Helikopteret, et Sikorsky S-61N er et av verdens største, med en lengde på over 18 meter, 6 meter bredt og ca. 5 meter høyt. Vekt med endel utstyr ca. 7.5 tonn, og tar 26 passasjerer. Det skal brukes til å frakte personell til/fra oljeriger i Nordsjøen. Det ble bestemt at helikopteret skulle skipes med M/S «JUTLANDIA» 606.

Helikopteret var for stort til å skipes i en container, og for å sikre en trygg transport ble det plassert på dekket med containere plasert som en mur rundt.

«JUTLANDIA» ankom Gøteborg den 4. april og helikopteret ble løftet ned på kaien hvor rotorbladene ble montert. Kort tid etter tok det av fra kaien for via Torslanda Flyplass å fortsette til basen i Stavanger.

Mottager har uttrykt sin fulle tilfredshet med transporten, og mottatt helikopteret i A-1 condition.

G. N.



Skipsbiblioteket

Det var med blandede følelser jeg tok fatt på Albert Speers fengselsdagbok. Jeg har alltid hatt vanskelig for å kunne fatte at intelligente og kunnskapsrike tyskere i fremstående stillinger kunne støtte Hitler-regimet, og jeg har alltid synes at de som ble dømt i Nürnberg, fikk sin velfortjente straff. Men under lesningen kom forståel-

sen, forståelsen for mennesket Albert Speer som drevet av en grenseløs ergjærighet rent faglig og visjoner om uødelige byggverk som ville gi ham et stort navn i arkitekturens historie, fortrenger sine betenkeligheter ved å følge den mann som la Europa i ruiner. Speer er den eneste av krigsforbryterne som erkjente sin skyld,

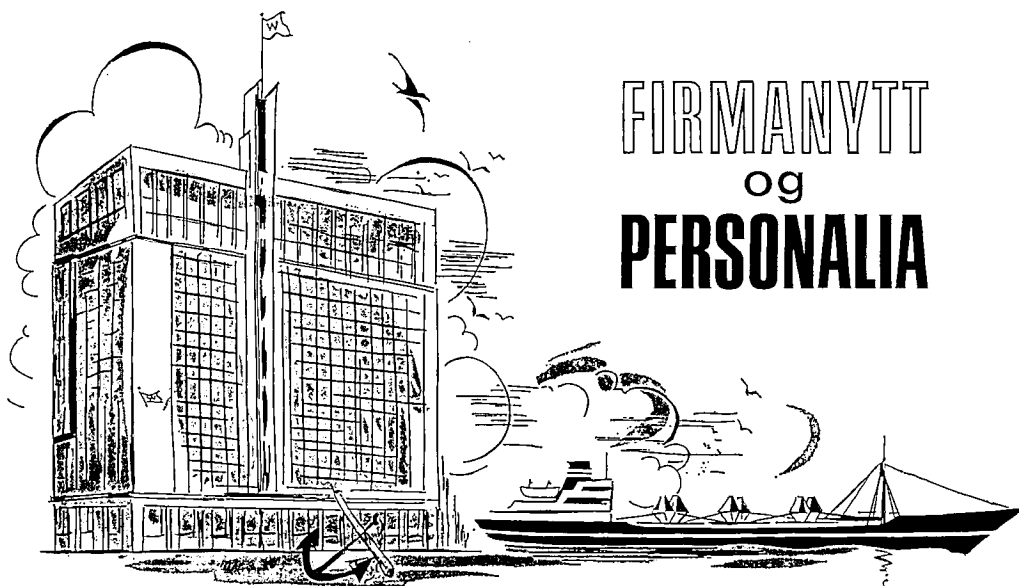
som godtok sin 20 års fengselsstraff, og som under intens selvgranskning kommer frem til en erkjennelse av seg selv og av sin samtid.

Foruten å gi oss et levende bilde av mennesket Albert Speer, gir dagboken oppskriften på hvordan et menneske klarer å beholde sin identitet og sin integritet under uhyre vanskelige forhold, i isolasjon og farnedelse gjennom 20 år. Det rare er at boken til tider er fornøylig. Speer er en observant tilskuer, og prestisjejaget og knivingen mellom de «allierte»s vaktstyrker er ikke gått ham hus forbi. Russernes beinharde disiplin og umenneskelighet, britenes korrekte likegyldighet, franskmennenes impulsive og ustadige vakthold og endelig «slaraffenmåneden» når amerikanerne overtok med god mat, tyggegummi, litt barnslig naivitet og behov for å bli likt. Alt er skildret med Speers klare syn og utpregede humor.

Chaim Potoks bok «Mitt Navn er Asher Lev» er den mest fascinerende bok jeg har lest på mange år, en varm beskrivelse av livet i den ortodoks-jødiske menigheten i New York sett gjennom en spirende kunstners øyne. Vi møter den overfølsomme lille gutten med en ubendig trang til å uttrykke seg i bilder i et miljø der kunst er djevelens verk og Chagal er et skjellsord. Vi følger hans kamp og gryende forståelse av at for ham er kunsten viktigere enn foreldre, enn venner og miljø, og allikevel representerer disse alt han elsker og all hans trygghet. Boken er den andre av en triologi, men står godt alene. Triologien må være selvbiografisk, så selvopplevet virker stoffet. Men Chaim Potok må selv en gang ha løsrevet seg fra sitt miljø, for til tross for at boken virker selvopplevet i all sin intensitet, klarer han likevel å skildre miljøet med objektivitet og på en viss avstand, men med uendelig varme og forståelse. Det er en rik bok, en bok som ryster og varmer, enkelte passasjer er ren lyrikk.

Og så et hjertesukk til slutt. Liker dere de bøkene vi sender til biblioteket. Det er ikke lett å velge når vi aldri får en reaksjon på det vi sender ut. Hvis du blir spesielt begeistret for en bok, send oss noen linjer. Så vet vi litt mer neste gang vi skal velge ut nye bøker.

AHo



FIRMANYTT og PERSONALIA

Vi gratulerer

80 års fødselsdag

Pensjonert kaptein Karl Johan Westdahl.

60 års fødselsdag

Carl-Henrik Bjerke
Didrik Brandshaug

50 års fødselsdag

Kjell Edmann
Joao Dias
June Nergaard
Gunnar Danielsen
Tore Hvam
Arnt Edvardsen
Odd Remer

25 års tjeneste

Lars Ekelund

FRATREDEN MED PENSJON

Erling Jakobsen — Jackson blant venner — trakk seg tilbake med pensjon 15. juni, 65 år gammel.

Rask og lett på foten og med glimt i øyet har han gjennom 28 år hatt sin daglige gang — eller rettere sagt vært på farten — rundt i Hovedkontoret. Alle hans venner og kolleger i RA 5 ønsker ham en aktiv pensjonist-tilværelse og takker for samarbeidet.



Direktor Lars Ekelund, WLA mottar 25-års gaven fra skipsreder Wilhelm Wilhelmsen.



Den 3. juni ble følgende 25-års jubilanter overrakt gullur: Stuert Svein Stålesen, radiooffiser Karl Lian Larsen, kaptein Arne Nesbjørg, inspektør Arne K. Thommesen, kaptein Jakob Jakobsen og kaptein Ole Horntvedt.



Den 29. april ble følgende utmerkelse overrakt: Fra venstre: Maskinsjef Georg Haeselich, gullur og stuert Willy Berg Sørensen, sølvfat for 25 års tjeneste. Radiooffiser Gunnar Johansen, kaffeservise, og radiooffiser Reidar Nygaard, kaffeservise for 40 års tjeneste.

Kaptein Kåre Berthelsen, Norges Rederforbunds gullmedalje, samt gullur. Kaptein Sigmund Aksnes, sølvfat for 25 års tjeneste.

ALAN LIGHT

SKIPSIDRETT



Imponerende medaljehøst av Ingrid Berg

Som tidligere nevnt var Ingrid Berg det store WW-navn i 1975, iallfall hva sjømannsidretten angår. Hun ble både norsk og nordisk mesterinne i Kl. II kvinner, og nærmest utklasset sine konkurrenter.

Da Ingrid Berg skulle vikariere en stund på kontoret etter å ha tjenestegjort på TURANDOT, benyttet man anledningen til å foreta en noe mer høytidelig medaljeoverrekkelse enn det man normalt er i stand til. Konserndireksjonen viste sin interesse for sjømannsidretten ved å arrangere en lunsj i sjefene's lunsjrom med Ingrid Berg som hedersgjest. Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen overrakte selv de 7 gullmedaljer, 1 sølvmedalje og 1 bronsemedalje samt bestikk i sølv til Ingrid Berg og gratulerte henne med fin innsats.

Følgende resultater ble oppnådd av Ingrid Berg:

Nordisk Mesterskap i Friidrett
Individuelt kl. II Kvinner

Høydehopp:

1. pl. og gullmedalje res. 1.35 m

Lengdehopp:

1. pl. og gullmedalje res. 4.31 m

60 m løp:

3. pl. og bronsemedalje res. 8.7 sek.

3-kamp:

1. pl. og gullmedalje res. 1755 poeng

Norsk Mesterskap i Friidrett
Individuelt kl. II Kvinner

Høydehopp:

1. pl. og gullmedalje res. 1.35 m

Lengdehopp:

1. pl. og gullmedalje res. 4.31 m

Kulestøt:

1. pl. og gullmedalje res. 7.98 m

60 m løp:

2. pl. og sølvmedalje res. 8.7 sek.

3-kamp:

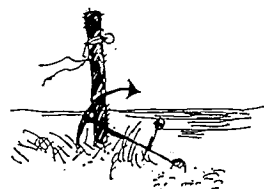
1. pl. og gullmedalje res. 1755 poeng

De tilstedeværende var alle klar over at WW's innsats i skipsidretten de senere år har vært nokså laber, og grunnen til denne situasjonen ble diskutert. Unnskyldninger var det ikke vanskelig å finne på, men etter undertegnedes mening strandet de på ett punkt — nemlig at disse unnskyldninger gjelder for de fleste skip idag, i mer eller mindre grad — men allikevel klarer mange av disse å hevde seg i skipsidretten. Det har alltid vært WW's politikk ikke å pådytte skipsidrett på skipene, men å la folkene ombord bestemme i hvilken grad de vil delta, og deretter legge forholdene mest mulig til rette for de enkelte skip. Sannsynligvis vil en mer aktiv politikk fra rederiets side føre til økt aktivitet ombord og bedre resultater, men kanskje på bekostning av trivselen.

Tvungen idrett er ingen tjent med, men en «gylden middelvei» bør kunne finnes.

Ingrid Berg savnet det fine miljøet som preget idrettsskip, noe som alle som har vært ombord på et slikt skip vil kunne bekrefte. Hun presiserte at det vesentlig ikke er å konkurrere mot andre, men mot seg selv — å kjenne den velvære som kommer av at man føler seg i form og å se at de personlige resultater forbedres.

Når det gjelder lag-idrett, er det ikke resultatene som teller, men deltagelsen. Her kan jeg trygt referere til vårt eget B-lag, som meget sjelden vinner en kamp, men har det kjempemoro allikevel.



Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen og Ingrid Berg ved overrekkelsen av medaljene.



W.I.L.

NYTT

OG TALLET VAR 18—14

Hadde det enda vært årstallet 1814, kunne det ha markert suksess og samling for de norske farver. Men tallet henspiller på ØK's seier over WIL i Trasophallen 15. mai — en seier som bragte danskene foran med to aksjer i kampen om den oppsatte Nor-Dan pokalen. Den harde overfarten med danskebåten satt nok i kroppen på våre danske gjester, men utslaget av den kom i form av høy kampmoral, innsats og mange scoringer. En froskeskytende Jørgen Mathiassen var i kjempeslag, og WIL's keeper Magnor spilte stort for å begrense nederlaget. Alt i alt en fin og hard kamp, som alltid mellom våre to lag.

Og forbrødringen mellom de to rederier fortsatte på Skramstad, og der var det også søstrer med — noe som ikke la noen demper på en festlig og mild maikveld. Banketten endte uavgjort, og danskene strålte fornøyd over en morgen-bayer og søndags-solen i Drøbakfjorden.

Neste års håndballmøte vil ifølge en inspirert trener Grum bli lagt til Nykøbing hvor et flott hallanlegg vil danne rammen om det hele, og vi ser allerede nå frem til et gjensyn med vennene i ØK's Boldklub.

HeS

WIL I-GØTEBORG

12.—13. juni var WIL's håndballjenter og fotballgutter invitert til Gøteborg med Transatlantics Idrottsforening som verter. Etter en gedigen lunsj ombord på M/S Klipparen var grunnlaget for damelagets seier over Trans lagt. Det var nå mer tyngde i laget, og jentene formelig glimtet til i innsats og glød, noe også et pauseresultat på 5—2 viste. Kampen i Valhalla-hallen endte 7—4 til WIL, og under stor stemning med keeper-Anne på gullstol var «Hornet» som det var kjempet om i 7 år, vårt til odel og eie.

Efter at fotballguttene ute på Rosenhill hadde kjempet seg til 1—1 mot et sterkt Trans-lag, må man si seg fornøyd med det sportslige utbytte av WIL's opphold over Kjølen. Underbart vellykket var ellers de ord Rolf og Transhorna fikk med seg under eskorten til Torslanda — av 24 WW-gjester som gjennomførte i god stil.

HeS

FOTBALL — A-LAGET

Etter en hektisk vårsesong tar nå fotballen en fortløpende ferie. Etter å ha blitt slått og sparket gjennom ca. 20 kamper trengs det hvile før høstsesongen setter inn.

Å gjøre opp en status for vårsesongen er i grunnen bare en fornøyelse.

I bedriftsserien har vi syv poeng på like mange kamper, og vi ligger her foreløpig trygt i den øvre halvdel. I shippingserien ligger vi blant de tre beste og håper å avansere ytterligere innen sesongen er omme.

Det årlige oppgjør mellom Trans og WIL ble spilt på Rosenhill i Gøteborg den 12. juni, og i år som i fjor ble resultatet uavgjort. Resultatet 1—1 kan ikke minst Trans være fornøyd med. Det var full enighet om at i år var det WIL som var det beste laget, og vi hadde da også langt de fleste og beste sjansene.

Jeg vil også få lov til å trekke frem den siste seriekamp i bedriftsserien, hvor vi spilte uavgjort 4—4 mot serielederen. Her viste samtlige spillere en fantastisk innsatsvilje som jeg håper vil bli vist de kampene vi har igjen å spille etter ferien.

Jeg vil til slutt få lov å takke spillerne for en fin vårsesong og ønske vel møtt til høsten.

Tor Helge Andersen

BOWLING

Sluttresultater fra WIL Mesterskapet 1976

Damer:	Poeng
1. Sissel Nygaard	392
2. Solveig Svang Olsen	368
3. Wenche Brevik Andersen	353
4. Kristi Bratseth	346

Herrer:	Poeng
1. Jan Simonsen	501
2. Arne J. Larsen	490
3. Knut Dalen	475
4. Lasse Samuelsen	444
5. Finn Tønnesen	416
6. Arne Muggerud	402
7. Torgeir Rosander	367
8. Per Watnaas	364
9. Bjarne Mathisen	344

Sluttresultater fra WIL Mesterskapet i bordtennis 1976

1. B. E. Kristiansen	7. L. Eiding
2. T. Bergersen	8. G. Solem
3. L. Vauvert	9. J. Horvath
4. Chr. Knudsen	10. R. Jørgensen
5. K. Ahlsen	11. A. Light
6. J. Kvarme	12. A. Muggerud

OFFISERSOPPGAVE

BÅT	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	1.STYRMANN	1-2.STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	1.MASKINIST	2.MASKINIST	3.MASKINIST	ELEKTRIKER
LINJEBÅTER											
TAGAYTAY	LUND WILLY	PETTERSEN WILLY	AUKAN EGIL	MONSEN MAD	RUUD ASBJØRN	BERGUM EDGAR	HILSTAD PER	NILSSEN ARNE	MYKLEBUST RUNE	HANSEN JAN M	SCHAUFEL ARNE
TAIKO	HANSEN THORLEIF	EIDE PER TH.	GRAN PER	STORSTEIN ÅDNE	TEIGEN ODD	ANTONSEN FINN	KONGSHAUG OLAV	STRØM BJØRNAR	GJELLESTAD EGIL		FRITZVOLD HÅVARD
TAIMYR	ABRAHAMSEN OLE	MORTESEN BJØRN	SVENDSEN OLAV	ROGNSKAUG VILLY	JENSEN PAUL	JOHANSEN STEINAR	NILSEN BJØRN	KVALNESS GUNNAR	JORDE HERBRAND		PUPOS LAJOS
TAI PING	FOYNES VIDAR	HENRIKSEN JOHAN	MATHISEN EINAR	NORUM ARVID	ARNESSEN BENGT	RØED KÅRE EGIL	SKAAR LOUIS	FREDRIKSEN ALF	MALLAUG BJØRN	LINVÅG ODDVAR	FUNG YUNG KEUNG
TALABOT	RØVIK ARVID	HAUGEN LEIF	RINDAL JOSTEIN	SANDE JOHNNY	FLUTO TERJE	FLUTO BJØRG	HOLE ARVID	HANSEN ROLF	KARLSEN TERJE		JACOBSEN WERNER
TAMERLANE	LØVIK HARALD	AMUNDSEN LEIF	SNERTING ULF	MYHRE PÅL	ØVERLAND KR.	LANGBALLE KARI	SIMONSEN SVEIN	HERMANSEN GUNNAR	BAKKEN HARRY		NÅLSUND ARNT
TARAGO	KOLDERUP REIDAR	HEGLAND HANSEN	WETTRE PER	DAHL OSCAR	OPSAHL STEN	MYRSTAD JAN	VALEN JOHAN	ANDREASSEN B.	ELVEGÅRD KJELL	LANGELAND SVEIN	BJELLAND SEVERIN
TARANTEL	JOHANSEN FRANCK	FAGERBAKK KJELL	NORDGAARD A.	ANTONSEN ERLING	CARLSEN TORE	OLSEN INGER K.	STRAND HANS	LEKNES JENS	NICOLAYSEN T.	STUE ARILD	ANDREASSEN JOHS.
TARN	HOFF OLE	EVENSEN ARNE	KRISTIANSEN T.	KJELBY MAGNE	ENGELBRETHSEN J.	RYDJORD KÅRE	NETLAND JON	BERG AMUND	FLAATEN ASBJØRN		ØSTEBRØD LARS
TARONGA	HELMINSEN KNUT	BERG NIC.	BJØLGERUD S.	MOLTU JARLE	SKAU EGIL	SKILLESTAD JAN	SOLLID KNUT	MILAND SVEIN	JOHANSEN STEINAR		WEEG OVE
TEMERAIRE	KARLSEN ROLF	BJERKENG TOR	GRUNNREIS LEIF	BYKLUM TORGEIR	OLSEN ODDVAR	DALE MAGNE	GAMLEM HELGE	VIKENE STEINAR	SLATLEM SVEIN	SØRENSEN IDAR	PETRICEVIC MLADEN
TIBER	DIMMESTØL SVEIN	SØNSTEBY JENS	EIDHEIM KJELL	BJERKE SVEN	ÅRØNES FINN	BACK ERLING	HARLEM JAN	NILSEN KARSTEN	GJØRV OLE	BERSETH MORTEN	MARKMANN ROLF
TIJUCA	FJELLE INGOLF	LERVIK ANDREAS	TUVSTEIN KNUT	KRISTOFFERSEN V.	LONGUM ODD	ØDEGÅRD WILLY	OTTERSEN ODD	AASEN HELGE	KEMI FINN	SLÅTBRÅTEN R.	VASSBOTTEN ALF
TIRRANNA	SÆTRE OLAV	VOSS KOLBJØRN	SVENDSEN NIC.	ANDREASSEN O.W.	WESTERGREN CLAU	LARSEN DAG	ØVERLID KARSTEN	KVARTTEIG BIRGER	GRØNNING JOHAR		JOHANSEN THORSTEIN
TOLEDO	THOMASSEN OVE	JOHANSEN JOHS.	KNURVIK OLE	STØHR SIEGFRID	PEDERSEN SVERR	STAVAAS RUNE	MIKKELSEN SVERR	HANSEN HARALD	ANDREASSEN CHR.		HAAGENSON ODD
TOMBARRA	MYKLEBUST KÅRE	SAKSHAUG BJØRN	EDVARDESEN H.	MARKUSSEN T.	SØRENSEN WILLY B.	SIMONSEN OLE	HANSEN ODDVAR B.	BRU JAN INGE	WOLD ANDERS	PEDERSEN ARNE	MØLLER PER
TORO	TONHOLM HANS	GRUBBEN ÅGE	ASBJØRNSEN PER	BUÅS TROND	KARLSEN ODD	CHRISTOFFERSEN	KVAM ODDMUND	JØRGENSEN HARALD	PETTERSEN SVEIN		NILSEN JOHAN
TORRENS	KRISTIANSEN A.M.	LARSEN JARLE	JOHANSEN KNUT	NYBERG HÅKON	SOLEM FINN	KVERNBERG ÅSE	THORVALDSEN JENS	VELLE PAUL	SKÅNE LEIF		SÆTRE OVE
TOYAMA	IVERSEN NILS	EIDE ODD R.	LILLEBØE ROLF	HANSEN INGE	FREDRIKSEN OVE	INGEBRETSEN A.	HASUND PETTER	NYBERG HÅGEN	VATNE OLE	ANDERSEN A.	SNARE JAN
TRAVIATA	BLINDHEIM HERMAN	HÅRV ROLF	KARLSEN SIGLEIF	VATNE JOHS.	GUTTORMSEN A.	JOHANSEN GUNNAR	BJERKVIK LEIF	TRONDSSEN TROND	HELLAND KOLBJ.	SEMB ARNULF	HUNG CHEUNG
TRIANON	WAAGE GUNNAR	ÅRVIK SIGMUND	JACOBSEN VIDAR	HULTMANN TORE	BJELDE ARNE	KARLSEN INGER	ØSTREM PER	ERNTSEN TOR	MEISINGSETH T.		KOLSETH ROBERT
TRICOLOR	SKIPNES ARTHUR	KARLSEN TOR	BRYDE THORLEIF	MONSEN FRODE	SALEN OLAV	THAEN ELISE	MARTINSEN HÅKON	CHRISTOFFERSEN	BØGH OLE	BOLSTAD ØYVIND	SØRDAL EHIL
TRINIDAD	GUSTAD SIGURD	KVALHEIM ELIAS	GARTHE ALFRED	JOHANSEN GUNNAR	HEGGEM ASBJØRN	EMJELLEM STIG	HAUG BIRGER	ØDEGAARD JOHS.	BERGERSEN EMIL		SIRNES ROLF
TROJA	KRISTOFFERSEN KR.	THOMSEN DIETER	VIG GUSTAV	LUND TERJE	PETTERSEN KARL	LARSEN KÅRE	LARSEN KRISTIAN	GUNDERSEN TOR	GJERSØE HARALD		LØKEN MORTEN
TYR	ULSETH SVEIN	NYHEIM ATLE	ROJAHN ERNST	KARLSEN KARLY	MATHISEN KÅRE	MOEN AUDHILD	GARNES HANS	TERJESEN SVEIN	VANG ARNE		TAFJØRD ARILD
TØNSBERG	DAHL KJELL	ERIKSEN TANCRE	KRISTENSEN J.	HOLGERSEN JAN	BAARS REINER	JENSEN MARGOT	GREEN SVENDSEN	MALMSTEIN E.	SANDBAKKEN B.		JENSEN ODD
BULKBÅTER											
TACHIBANA	MADSEN MAGNE	JOHANSEN PER O.	EDVARDESEN TOM	LINDHOLM OLAF	HANSEN ASBJØRN	LUND MORTEN	RISVOLD BÅRD	CORNELIUSSEN J.	JOHNSEN ARILD		ØSTVIK ULF
TAKACHINO	ØSTLIE FINN	DAHL SVEN ERIK	CHRISTIANSEN W.	KAMSVÅG EDGAR	RØED ROLF	BRØTEN JON	AAKRE SVERR	DAHL SVEINUNG	LARSEN LEIF		ERIKSEN LEIF
TAKAMINE	PETTERSEN EIVIND	GAMLEM LAURITZ	KRISTOFFERSEN	WRENGSTED ARNE	EIDEM KARSTEN	NILSEN KARL J.	URHEIM SVEIN	KARLSEN TROND	LILLEVIL LEIF A.		JULIEBØ DAGFINN
TAKARA	BERTHESEN KÅRE	STEINSVÅG JOHS.	SIEGWARTH LARS	ERIKSEN ASBJØRN	LANGERUD VIDAR	KOLDERUP HARALD	GISKE JON	GULBRANDSEN PÅL	HOLTEN INGAR		FARSTAD JARLE
TANABATA	VARHOLM DANIEL	THOMASSEN H.	GRINDSKAR K.	FRØSTAD ALF	MOE NILS	HEITMANN YVONNE	OLSEN JOHAN	HELLE THOR	SJAASTAD EINAR		ELJASSEN ARNE
TROLL FOREST	MELBYE CARL	ARONSEN GUDMUND	NORDVIK SIGURD	TEISRUDE RUNE	SAURE JAN	BINGEN HELGE	JENDERÅ EINAR	HOFF BJØRN	DANIEL ERLING		ANDERSEN KJELL
TANKBÅTER											
TABRIZ	AMUNDSEN OLAF	NILSEN ROLF	BRANDSER KARL	ORMSETH ARNULF	MELBYE WERNER	RIAN TROND	GULLIKSEN LEIF	THORSEN TORALF	UNDHJEM ODDBJØRN	QIOLEVI ERONI	STAKE TORE
TARTAR	SAMUELSEN KAI	LISETH HAAGON	GOTTEBERG ALF	LARSEN HENNING	REMME HÅKON	ARONSEN HALVAR	ECKHOFF KR.	MIDTHAUG HELGE	SØRØE KNUT	NÆSS ROLF	GUNDERSEN EINAR
TEMPLAR	RØSTAD ARNE	ØSTGÅRD ROLF	LJØEN KÅRE	SETER PER J.	KURE SIGURD	LUNDE BJØRN	SCHRADER OLAV	OLSEN ERLING	KRISTENSEN TH.	RUNDSHAUG OTTO	TJERVÅG OLAV
TIGRE	MIKALSEN ALF	VIGELSDØ BJØRN	BOWEN DAHL S.	STOKKE LARS	ABRAHAMSEN TH.	VEEL NORVALD	JENSEN ARVID	MATHIESEN KÅRE	STEFFENSEN TOR	KULØ JAN	BARSTAD KNUT
TITUS	PEDERSEN HENNING	GJESTAD TORGEIR	ARNESSEN ULF	TJØSTOLFSEN K.	ENGEDAL FINN	ARNESSEN TURID	MATHISEN ODD	FLAATEN OLAV	MUNSTER JØRGEN	TYRHOLM PER O.	STREITLIEN ÅGE
TURCOMAN	VÅLLODAL PEDER	STRAND SIGMUND	SVENDSEN SVEIN	KROHG BERNT	LØVANG ELSE	ANDERSEN TORE	LEIRVIK NILS	BÅRDSNES EGIL	OLSEN OLE G.	RØDSETH TOR	STENSTAD BJØRGE
SUPPLYBÅTER											
TENDER CAPTAIN	HOLBU SVEIN	TALGØ GUNNAR	MARTHINSEN H.		STRØM BJARNE		KIHLE OLSEN ROLF	MILEWSKI K.			NYHUS HELGE
TENDER CARRIER	HANSEN TORMOD	BJERKLI HANS	BØHN THOR		SVEIN		HAGEN JOHAN	RING OVE			RINGSTAD ODDVAR
TENDER CLIPPER	FARSTAD PERRY	PETTERSEN K.	BAKKEMO REIDAR		SPELLING ERIK		HAREIDE HÅVARD	OLDERØ NILS			FEDDE JAN O.
TENDER COMMANDER	KARLSEN ODD	BJERMELAND T.	SANDBLÅST FRITZ		GULBRANDSEN ARNE		OLSEN OLE	HANSEN STEINAR			HARANG ATLE
TENDER CONTEST	JOHANNESSEN E.	BREKKE PER	PEDERSEN SVEN		HANSEN ROY		RØRSTAD BJARNE	MONSEN PER			SKOG KJELL
TENDER POWER	TENDENES PER	SCHEI ARNSTEIN					ØXNEVAD BØDVÅR	BLANKHOLM PER			SANDE ODDVAR
TENDER PULL	PEDERSEN KÅRE	HADDAL KARL					BRYNHILDOSEN A.	HAUGLAND HÅKON			BRANDAL JENS
TENDER SEARCAR	JACOBSEN ERIK	BAKKE BJØRN					MYRLUND STEIVIN	KLOKK ARNE			WAAG KRISTOFFER
TENDER SENIOR	BANG-OLSEN TOM	SKÅRE JAN					FOLGERØ PER	BERG HELGE			THORESEN EINAR
TENDER TARPON	PODHORNY PER	KNUTSEN IVAR					ØVERÅS OSCAR	ENGAN PETTER			
TENDER TRIGGER	FØLSVIK ELIAS	BRÅTTÅS BJØRN					PEDERSEN ASBJØRN	KOLBJØRNSEN VILLY			
TENDER TROUT	ROSBACH OLE	GITMARK ARNE					RØDSETH JAN	ANDERSEN EIRIK			
TENDER TRUMPET	AARRESTAD CARL	LARSEN O.					ANDERSEN PER	FØLSVIK ELGAR			
TENDER TURBOT	SALVESEN THOR	BERGLAND JOHAN					KARLSEN EINAR	ARONSEN LEIF			