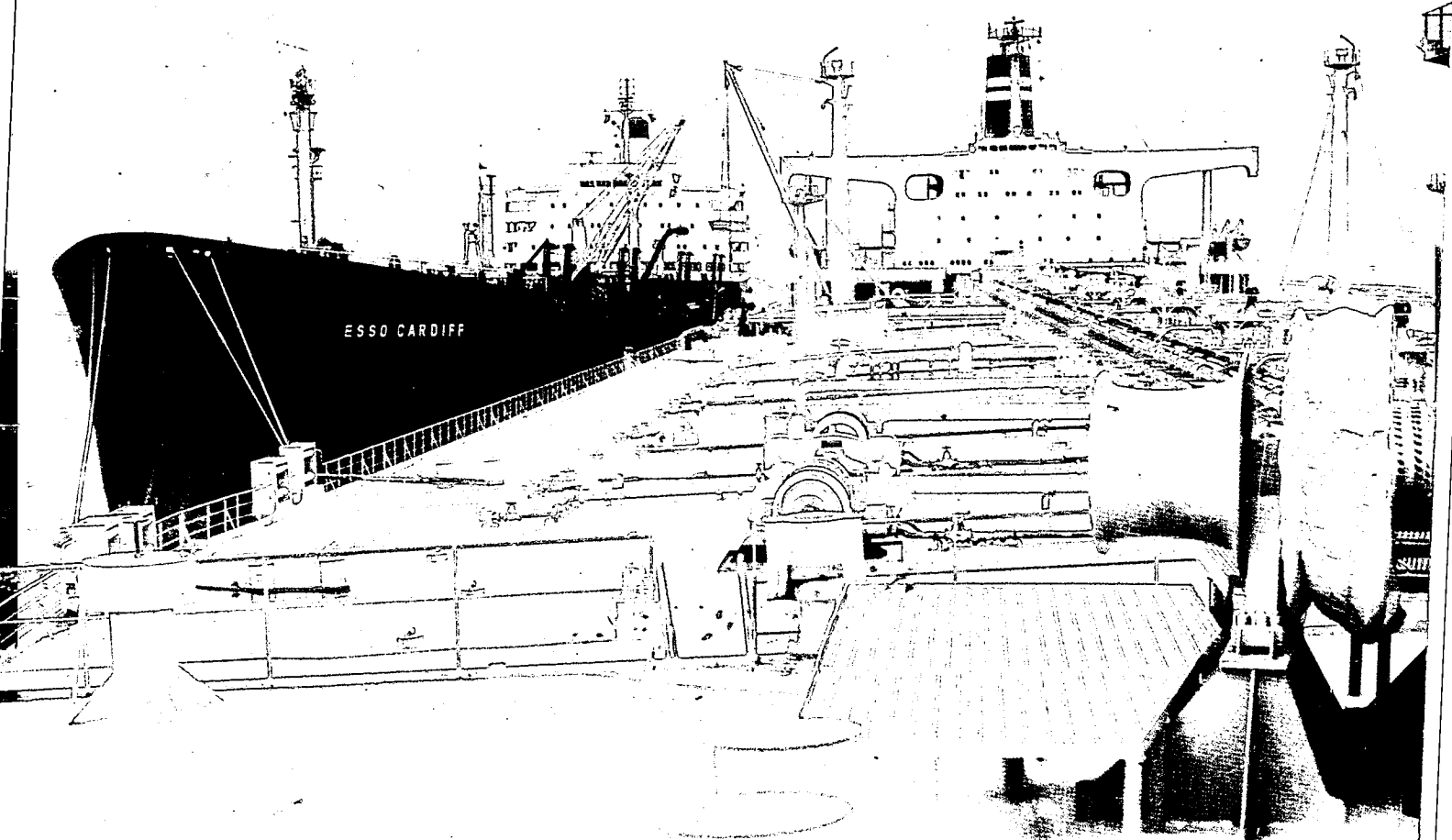


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN
SKIB-REDERT

nr. 2/77



Redaktører:

Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

Redaksjonskomité:

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



Varsom dristighet

Havarivernskolens diplom til WW

Litt om rikets tilstand

Livbåtprosjekt

TENDER CONTEST

— moderskip for dykking

BRAVO-aksjonen

— oppsamling av oljen

Journalist møter WW

Om alkohol

Fjernsynsteam i Østen

Samarbeid med skipshandlerne

Fra Sjømannsmisjonen

På talefot med skolen

En halv gris

Wilhelmsen Seniorklubb

Firmanytt og Personalia

Skipsidrett

WIL-Nytt



Forsidebildet:

T/T TITUS — lektring i Lyme Bay

Foto: Knut Erik Knudsen, NR

Varsom dristighet

Når sjømannen styrte etter stjernene, var det ikke for å komme dit, men for å holde riktig kurs.

Når fornuftige mennesker vil ha karakterer i skolen, er det ikke for å dyrke karakterjag, men for at hva man kan — og ikke vennskap eller kjensskap — skal bestemme ens sjanser.

Når et firma streber etter et godt driftsresultat, er det ikke for å nyde pengene, men for å ha en målestokk på at man gjør gagns arbeid.

Det har lenge vært populært å gå til angrep på slike leve-regler. Man gjør det ved å fremstille leveregelens karikatur, som er streberi, karakterjag og profittjag, — og dermed skal det hele overbord. I en slik karikatur er da også disse egenskaper støtende og dumme, men i sin normale og riktige fasong bygger de landet.

Det er dessuten fornuftig å huske at det motsatte av en dumhet ikke er den motsatte dumhet.



Leif T. Løddesøl forteller i dette nummer av Skib-Rederi om firmaets «brukbare» resultat for 1976. Han kommenterer de betydelige investeringer som firmaet gjennomfører og de motiver man kan ha for å investere. Han taler om en ny giv for samtlige linjer, og han taler om de mange muligheter. Intervjuet preges av den samme innstilling til problemene som Wilhelm Wilhelmsen uttrykte slik for et par år siden: «Hav opptar 4/5 av jordens overflate og er i så å si alle henseende mindre utnyttet/utforsket enn den ene femtedel som representerer landjord. I min oppfatning vil havet gi oss alt det albuerom og all den utfordring vi kan ønske».

Disse utfordringer møtes nå i en vanskelig tid bl.a. gjennom betydelige investeringer, samtidig som administrerende direktør fremhever at «også vi bør utvise varsomhet når det gjelder våre disposisjoner».

Slik er firmaets tradisjon: varsom dristighet.



Halfdan Wilhelmsen sa i en tidlig epoke i firmaets liv: «det er ikke rikdommen, det er arbeidet som gir glede, det er ikke seieren, det er kampen».

Det står stor respekt av en slik holdning, samtidig som man forstår at både seieren og rikdommen er nødvendige for å være rustet til nye utfordringer.

Det er i det hele tatt viktig, både for et firma og innenfor et firma, både i det store og i det små, både i skole og i samfunn, at ansvar, initiativ og dyktighet får armslag.

HAVARIVERNSKOLENS DIPLOM TIL WW

*For arbeid for økt
sikkerhet til sjøs*

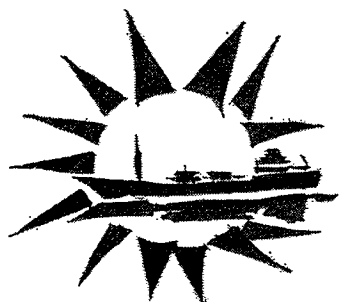
Som de to første rederiene i landet kunne Wilh. Wilhelmsen og Det Stavangerske Dampskibsselskap nylig motta Statens Havarivernskoles diplom for å ha vist sikkerheten til sjøs meget stor oppmerksomhet. «Ved å tildele diplom til de to rederier som i løpet av 1976 har

sendt flest sjøfolk til våre kurser, håper vi å kunne gi et lite bevis på skolens anerkjennelse av det arbeid for økt sikkerhet som blir nedlagt i rederiene», sa rektor Olav K. Skarstein ved utdelingen av diplomene.



På bildet ser vi fra venstre rektor Skarstein, direktør Kåre Skarrebo, direktør Jonas W. Endresen, Stavangerske og skolesjefen ved Sjøforsvarets Havarivernskole, kommandørkaptein Hugo R. Jansen, som også fikk diplom for sitt arbeid for sikkerheten til sjøs.

LITT OM RIKETS TILSTAND



Under funksjonærmøte den 5. mai ga adm.direktør Leif T. Løddesøi en oversikt over rikets tilstand. Med utgangspunkt i de ting som kom frem har Skib-Rederi hatt en samtale med ham om enkelte av de spørsmål som står sentralt forsåvidt angår vår fremtidige drift.



«Våre selskap kan fremvise et godt regnskapsmessig resultat for 1976. Det er nok realistisk å regne med svakere resultater for 1977.»

Årsberetningen forteller at 1976 totalt sett har gitt et godt regnskapsmessig resultat.

Ja, det er riktig at våre selskap kan fremvise brukbare regnskapsmessige resultat for 1976. Rederiets samlede fraktinntekter beløp seg til vel kr. 1,8 milliarder — så godt som alt opptjent i fremmed valuta. Dette representerer en stigning på 5 prosent i forhold til 1975.

Driftsresultatet inklusive finansinntekter for selskapene sett under ett steg med ca. 7 prosent i forhold til det foregående år. Resultatet av den rene skipsdrift varierer en del fra selskap til selskap. For rederiet totalt registrerer vi imidlertid en nedgang på ca. 15 prosent sammenholdt med 1975. Denne nedgang blir imidlertid mer enn kompensert av økte finansinntekter.

Skal vi med utgangspunkt i resultatet for 1976 si noe om 1977, må det nok dessverre bli at de ekstraordinære finansinntekter som vi hadde i 1976 vil vi ikke få i 1977. De tall vi får inn og som angår **skipsdriften** for 1977 varierer sterkt. Linjene gir intet ensartet bilde. Noen går godt, andre mindre godt. Tank- og bulkmarkedet er akkurat nå uhyggelig svakt, noe som påvirker alle ledige skip. Lav dollarverdi er også et problem. Det er nok derfor dessverre realistisk å regne med svakere regnskapsmessige resultater for 1977.

Er ikke investeringene i nybygg et betydelig løft i betraktning av en usikker fremtid?

Jo, det er det ingen tvil om. De nye investeringer vi nå har satsset på er meget betydelige. Likevel tror vi at de er riktige og fornuftige. Investeringer kan ha minst to forskjelligartede motiveringer. Den ene kan være at det går så godt at man føler behov for å tilleggsinvestere innen samme virksomhetsgren. Den annen kan være at man ser i øynene at uten investeringer kan den virksomhetsgren man har latt seg inn på ikke opprettholdes fordi driftsmidlene rett og slett ikke er hensiktsmessige i et lengere perspektiv. Forsåvidt angår enkelte av de investeringer vi har foretatt ligger bakgrunnen nettopp her. Særlig Barber Lines ville ikke på sikt kunne opprettholdes som egen linje uten ny tonnasje og man kan si at denne investeringen er preget av **nødvendighet** mer enn noe annet. Barber Lines arbeider også med nye reisekombinasjoner som gjør at det hele ser interessant ut.

Når det gjelder New Zealand og Australia, så ser vi at våre konkurrenter etterhvert har funnet det riktig å kombinere de to linjene. Å satse på ny tonnasje uten en kombinasjon av linjene er nesten umulig. Et nytt skip erstatter jo gjerne 3 gamle og frekvensen ville bli altfor dårlig hvis man ikke bygget opp større grupperinger eller kombinerer forskjellige

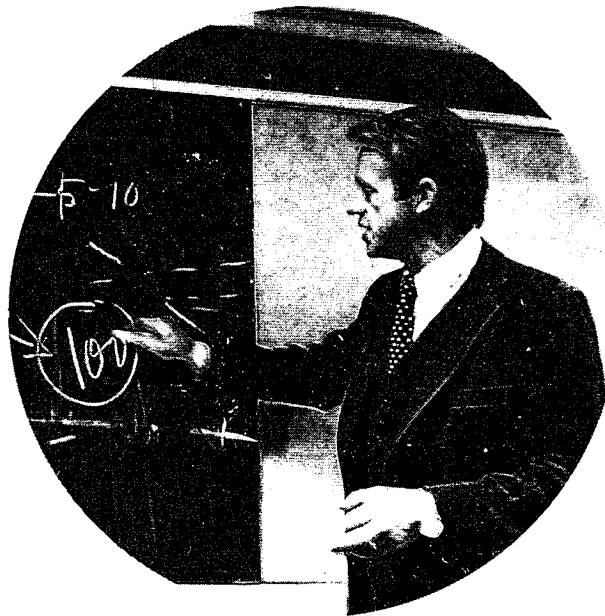
trading områder. Vi har tro på at Ro-Ro skipene på New Zealand og ScanAustral har behov for noe tilleggstonnasje. På denne bakgrunn er det naturlig å bestille to nye skip og samkjøre de to linjer.

Hvordan er rederiets situasjon og hvordan finansieres nybygningsprogrammet?

Vår likvide situasjon er god, og vi har heller ikke problemer med å finansiere våre nybygninger. Dels gjøres dette via verkstedkreditt, dels finansierer vi i eurodollar-markedet. Tidspunktet for finansiering avgjøres ut fra en konsernbetraktning. For enkelte skips vedkommende sikrer vi oss finansiering allerede i forbindelse med kontraktsundertegning. I andre tilfelle utskyter vi selve finansieringen til leveringstidspunktet. Dette siste er noe usikrere, så denne policy bruker vi bare for en avgrenset del av våre investeringer. Samtidig sparer vi finansieringsomkostninger i byggetiden når vi finansierer sent.

Linjesiden gjennomgår et omfattende restruktureringsprogram?

Som en konsekvens av nyinvesteringene vil samtlige linjer få en ny giv. Stort sett følger vi den praksis at når nye skip bestilles, selger vi ut de eldste, uansett i hvilken trade de befinner seg og så oppdaterer vi med nyere skip i samtlige trades. Dette er et puslespill som nødvendigvis tar en viss tid.



«De nye investeringer vi nå har satset på er meget betydelige. Likevel tror vi at de er riktige. Vår likvide situasjon er god, og vi har heller ikke problemer med å finansiere våre nybygninger.»

I år får vi levert 6 nye linjeskip. De 5 Ro-Ro skipene som vi har kontrahert, delvis sammen med andre, blir levert i 1978/79. Vi har derfor nå startet med et

salgsprogram som tørst og fremst omfatter de eldste Willine-skipene som seiler under Singaporeflagg. En ny tonnasjegruppe vil overføres til Singapore-flagg. Den nye tonnasje som vi nå får levert har så stor kapasitet at også enkelte av de linjeskipene vi har under norsk flagg vil bli solgt i løpet av de kommende par år. Tildels er det god tonnasje som selges, men med det høye omkostningsnivå i Norge har vi vanskelig for å operere skip lønnsomt, hvis de ikke er store og svært rasjonelle.

Hvor blir det av rederiets solgte skip?

Kjøpere for våre gamle skip finner vi overalt, men et hovedtrekk kan vi kanskje si at det er at de gamle skip blir solgt til Østen.

Hva er policy bak WW-skip og joint operating companies?

Først og fremst er det markedssituasjonen og nye store skip som fremtvinger dannelser av våre såkalte Joint Operating Companies. Skal vi kunne gi den service og den frekvens som kreves, må vi lage markedsgrupper som er store nok og sterke nok. De WW-opererte linjer er linjer hvor vi hittil har vært mindre og hvor nyinvesteringer ikke har vært umiddelbare.

Det er skjedd en voldsom opptrapping i PG-området?

Ja, PG-området er blitt et sentralt område i internasjonal handel og et sentralt område for våre linjer.

Vi har jo linjer inn i PG fra Europa, Amerika og Det Fjerne Østen og samtlige av disse linjer vil få et løft når vi nå etterhvert satser på nyere tonnasje på samtlige linjer. I dag har vi faktisk et linjeskip inn i den Persiske Gulf hver 3. til 4. dag, og det sier jo litt om betydningen av vårt engasjement. PG-området har imidlertid vært plaget av betydelige problemer både når det gjelder organisasjon og ventetid, og via Barber har man gjort en stor innsats i retning av å skape forbedringer på denne sektor. Nye agenturer er opprettet der vi er med som medinteressent. Dette engasjement vil gi større stabilitet for vår linjevirkksomhet i området. Mange personer både innen Barber Lines og hos oss har vært engasjert i dette og gjort en stor innsats.

En kort oppsummering om hvor vi står og hvor vi går?

Skal vi kort oppsummere hvor vi står, tror jeg det er riktig å si at vi har vært gjennom en periode innen shipping hvor markedssituasjonen har vært ytterst vanskelig, men hvor vi som rederi totalt sett har hatt bra resultater. Krisens lengde har imidlertid

gjort at også vi har blitt mere og mere påvirket, og også vi bør utvise varsomhet når det gjelder våre disposisjoner. Vi har gjennomgått et investeringsprogram som er meget betydelig. Vårt håp er at disse investeringer vil bringe forbedrede resultater, men det er klart at det også er usikkerhet her.

Tankmarkedet er det neppe grunn til å ha for store forventninger til med det første. Det vil svinge litt opp og ned, men jevnt over på et absolutt utilfredsstillende nivå. Bulkmarkedet er også vanskelig i dag og mye ny tonnasje gir grunn til å frykte at markedsutsiktene ikke vil forbedre seg særlig meget, ihvertfall på kort sikt, men her kommer utviklingen av verdenskonjunkturen sterkt inn. Vi er spente på hva forbedringen av tonnasje på linjesektoren vil bety, men håper jo på det beste. På offshoresektoren er ihvertfall ikke jeg så skeptisk som mange andre er. Det er investert betydelig ressurser i å skaffe kunnskaper på denne sektor, og jeg tror dette vil gi avkastning.

Vi sier kanskje alt for ofte at «verden er usikker», men dette er ihvertfall sikkert i dag. Det foreligger mange muligheter, men også mange skjær å navigere utenom hvis vi skal få det til å gå slik som vi ønsker.



«Det foreligger mange muligheter, men også mange skjær å navigere utenom hvis vi skal få det til slik som vi ønsker.»

Kontrakter for norske ro/ro-skip

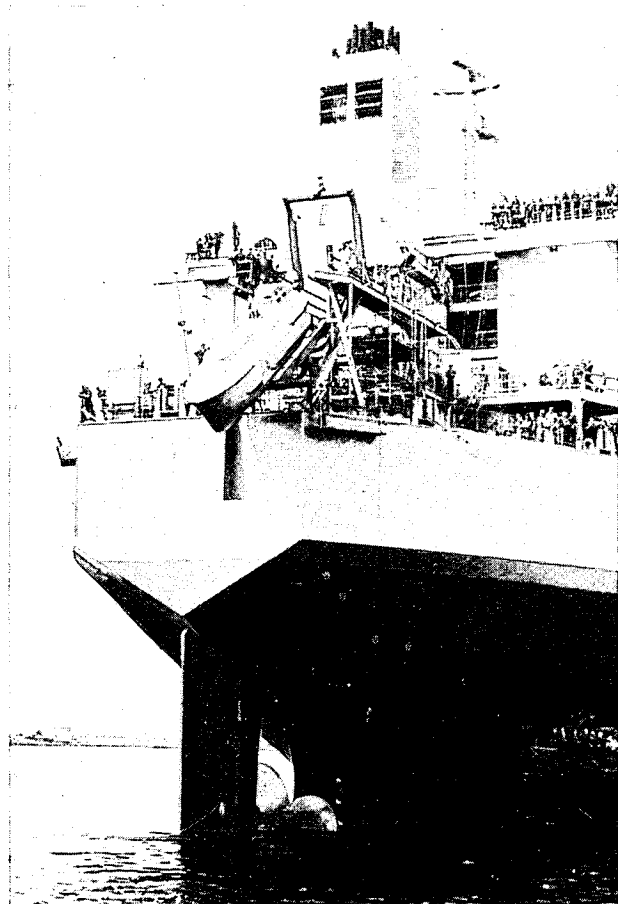


Avtalen om bygging av to 22.500 t.d.w. ro/ro-skip for rederiet ble formelt undertegnet i RA 5 8. juni. Skipene skal bygges ved henholdsvis Akergruppen/Tangen Verft og Kaldnes Mek. Verksted A/S og leveres ved årsskiftet 1978/79.

At denne kontrakten nå er undertegnet bekrefter også at rederiet er villig til og interessert i å bygge skip i Norge, om betingelser og priser kan være akseptable i internasjonal sammenheng. WW har da således også i løpet av de siste tre år utført arbeider ved norske verft og kjøpt norsk skipsutstyr til en samlet verdi av 800 mill. kr. I inneværende år har WW, i tillegg til nevnte kontrahering, planlagt arbeide ved norske verft for ca. 50 mill. kroner.

Ro-ro-kontrakten undertegnes. Fra venstre direktør Henrik L. Schlanbusch, Tangen Verft A/S, skipsreder Tom Wilhelmsen og adm. direktør Per Anker-Nilsen, Kaldnes mek. Verksted A/S. I bakgrunnen advokat Petter Larsen fra WW.

TARCOOLA - Livbåtprosjekt



M/S TARCOOLA — vårt nybygg på 120 000 dwt. ved Øresundsvarvet i Landskrona sto 15. juni i sentrum for de nordiske sjøfartsmyndigheters oppmerksomhet. For første gang ble en nyutviklet fritt-fall livbåt prøvet fra et skip. Denne nye type livbåt er utviklet gjennom et nordisk forskningsprosjekt — og representanter for sjøfartsmyndigheter, sjømannsorganisasjoner og rederiet var ombord i livbåten da den ble «sjesatt» ved fritt fall ca. 17 meter over vannet. Prøven var meget vellykket.

Livbåten og utsetningsarrangementet er produsert av henholdsvis Harding A//S i Rosendal og A/S Nordavit i Bergen. Redningssystemet er tidligere utprøvet med godt resultat fra land og skal nå videre testes av besetningen på M/S TARCOOLA. Det er viktig å påpeke at livbåten i tillegg til fritt fall også kan låres på normal måte eller flyte opp om skipet går ned. Testene og erfaringene fra TARCOOLA vil bli avgjørende for hvorvidt systemet senere blir godkjent av sjøfartsmyndighetene.

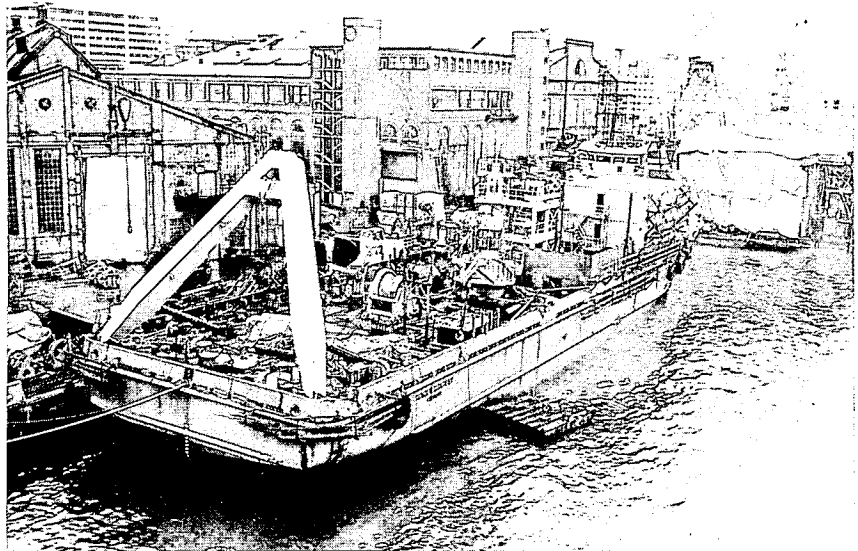
I neste nummer av Skib-Rederi vil vi gå nærmere inn på prosjektet og også formidle inntrykkene fra TARCOOLA.



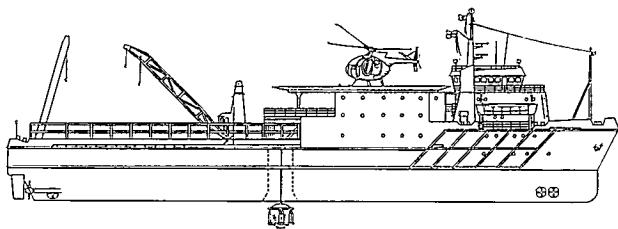
Bildet viser WW's fornøyde deltagere i livbåtprøven: Kaptein Finn Østlie, maskinsjef Olav Vassbakk, driftssjef Roald Torgersen, nybygningsinspektør Ivar Husum og driftsinspektør Øystein Arntsen.

Et av verdens mest avanserte moderskip for dykking

TENDER CONTEST
klar for Frigg-oppdrag



TENDER CONTEST mens skipet gjennomgikk omfattende byggearbeid ved Nyland Verksted.



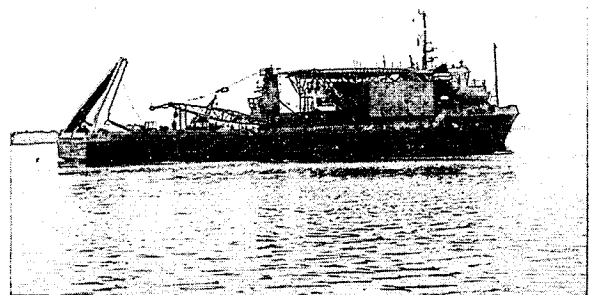
TENDER CONTEST fremstår etter ombyggingen ved Nyland Verksted nylig som et av verdens mest avanserte moderskip for dykking. Rederiets nye «Diving Support Vessel» er sluttet til Elf Norge A/S for arbeid på Frigg-feltet, hvor det hovedsaklig vil bli brukt i dykkertjenester. Spesialutrustning for dykking, stor krankapasitet og heldekk gjør det skikket til omfattende offshore-tjenester.

TENDER CONTEST er et av fem norskbygde søsterskip som er levert Wilhelmsen Offshore Services fra Ulstein Hatlø i 1975/76. Skipen som er på 2.600 t.d.w. er utstyrt med 2 maskiner på tilsammen 4.000 hestekrefter. Skipet har 2 baugpropeller med 500 hk på hver, og også akter en sidevirkende propell med 800 hk. Dykkertjenesten på Frigg vil blant annet bestå av inspeksjon av bunnforholdene der TCP 2-plattformen skal stå. Videre skal skipet utføre opprensningarbeid. Her vil dykkertjenesten i kombinasjon med stor krankapasitet bli utnyttet. Det skal også legges elektriske kabler mellom platformene på feltet. Dykkerne på TENDER CONTEST skal dessuten foreta omfattende inspeksjonsarbeid fra skipet og en del håndteringsoppgaver for en del platformdeler for installasjon under vann.

På TENDER CONTEST er det laget en brønn midtskips for nedsenking av dykkerklokke, en såkalt «Moon-pool». Det monterte dynamiske posisjoneringsanlegget tilfredsstillende Det norske Veritas klasse 1 A 1 EO/worldwide. Dette muliggjør å holde skipet på et fast punkt i opptil vindstyrke 8. TENDER CONTEST er utstyrt med daviter for håndtering av rør og konstruksjoner med lengder på ca. 60 m. Brannvernstyret ombord vil kunne bli brukt i evakueringsarbeid.

Besetningen ombord er på 15 mann. I tillegg kommer dykkerne som vil variere i antall. Totalt er det lugarplass for 50 mann.

Skipet er velutrustet med kraner — den største er tungløftkran akterut for opptil 100 tonns løft. Midtskips er det en roterende kran på 40 tonn. Det ruvende helidekket ligger i forlengelsen av overbygget.



TENDER CARRIER sørget for oppsamlingen av det meste av oljen

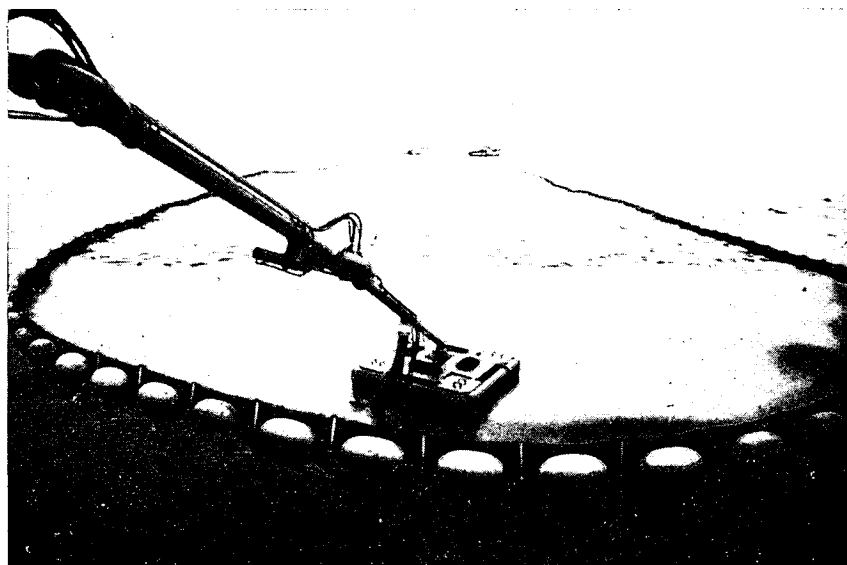
Et supplyfartøy med skimmerenhet ombord samt en oljelense og to øvrige fartøyer til å «styre» denne — dette vil ifølge kaptein Odd Karlsen ombord i TENDER CARRIER kunne danne en av flere tilsvarende enheter i et system — et system som med stor effektivitet skal kunne ta seg av lignende oljeutslipp som man har vært vitne til under BRAVO.

Da BRAVO-uhellet inntraff var Wilhelmsen Offshore Services sammen med produsenten av skimmerenheten i ferd med å forberede en utprøving av utstyret. Således hadde man et opplegg klart og var praktisk talt parate til å rykke ut da et virkelig uhell inntraff.

Aftenposten hadde et intervju med kaptein Odd Karlsen rett etter hjemkomst fra BRAVO-aksjon i Nordsjøen.

— Jeg vil ikke betegne oppsamlingen av oljen fra Bravo-ulykken som noen fiasko slik andre har gjort. Oppsamlingen med det utstyret vi har hatt var meget vellykket. Med NOFI-lensen vi brukte, tok vi opp ca. 1 400 tonn, hvor mesteparten var olje. Vi var i virksomhet 18—19 timer i døgnet når været tillot det. I opptil 28 knops vind som tilsvarer fra stiv til sterk kuling, klarte vi å få opp olje. Bølgehøyden var da tre—fire meter, forteller kaptein Odd Karlsen. Han ledet arbeidet ombord i forsyningskipet «Tender Carrier» med å ta opp noe av den oljen som sprutet ut etter uhellet på «Bravo». Karlsen tilbakeviser dermed den tildels kraftige kritikk som har vært reist mot det oljevernustyret vi har til bruk til havs.

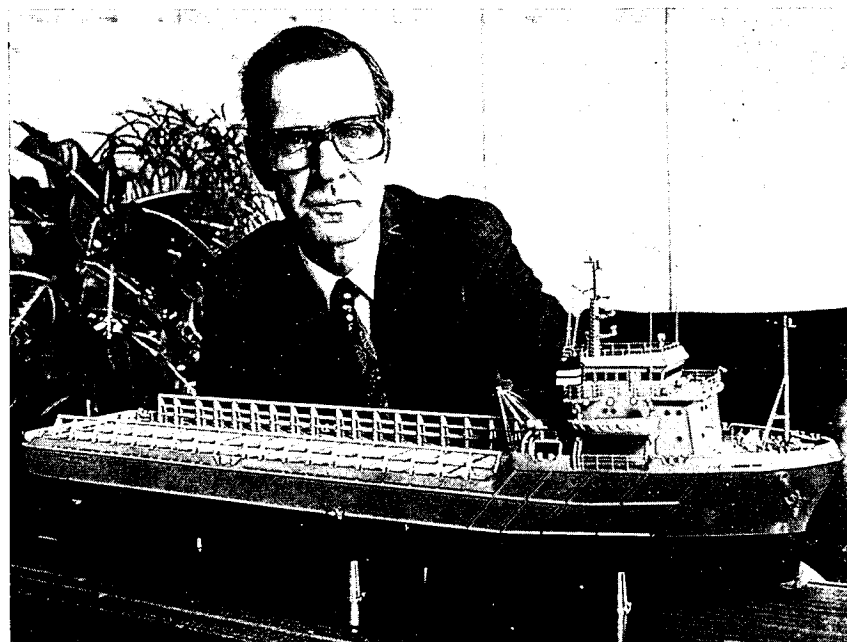
«Tender Carrier» lå i Stavanger da utblåsningen ble kjent. På kort varsel ble oljeskimmeren som Bergens-firmaet Frank Mohn A/S har produsert og den såkalte NOFI-lensen fra Norsk Fiskeretskapsindustri klargjort i Bergen. De 250 metrene som ble brukt, ser etter Karlens oppfatning ut til å ha greid seg meget bra i oppsamlingsarbeidet i Nordsjøen. Mye mer olje kunne vært tatt opp om man hadde



Oljeskimmeren settes ut fra TENDER CARRIER ved hjelp av en «arm», mens lensen «styres» av to fartøyer, som her sees i bakgrunnen. Denne form for oljeoppsamling har vist seg effektiv i opptil 3—4 meter bølger.

BRAVO AKSJONEN

Oppsamlingen ingen fiasko



Kaptein Odd Karlsen med en modell av forsyningskipet TENDER CARRIER.

hatt flere lenser av samme type, hevder han.

I rederiet regner man med at Statens Forurensningstilsyn, Oljedirektoratet og andre som har med oljespørsmål å gjøre, er interessert i å høre om de erfaringer som er gjort med den norskproduserte linsen og skimmeren.

— Det første vi tok opp, besto av 40 prosent olje og 60 prosent vann, men etter hvert som oljen ble grøtet, ble det mindre vann i oljen. Selv da oljen nesten var klumpete, gikk det greit å få den opp, forteller Karlsen.

«Tender Carrier» som var chartert av Philips Petroleum Company, hadde en kapasitet på 2250 tonn olje. Skimmelen hadde en kapasitet på 80 tonn i timen og virket bra selv under vanskeligere forhold,

forteller han. Under gunstige forhold kunne pumpene ombord klare 500 tonn. Under de aller gunstigste værforhold regner Karlsen med at man kan ta opp 300—400 tonn olje hvis oljelaget er 20 centimeter tykt.

— Vi gjorde et par nyttige erfaringer. Vi måtte bruke sidepropellene under skimmingen, slik at vi til enhver tid kunne se fra broen hvordan linsen lå. Det ble derfor nødvendig å fjerne noe av rekken slik at skimmeren kunne komme

Karlsen og mannskapet ombord forsøkte å få opp olje fra to svenskproduserte lenser som er beregnet for bruk i kyststrøk og havneområder. Det viste seg at man bare klarte å samle små mengder olje fra disse lensene.

— Jeg regner med at en løsning

for å bedre oljeberedskapen kan bli å ha oljevernutstyr permanent ombord på forsyningssskipene som til enhver tid befinner seg i Nordsjøen. Jeg tror ikke det blir snakk om å legge spesielle oljevernkip permanent langs kysten, sier Karlsen.

— Hva er flaskehalsen i oljevernberedskapen?

— Mengden av det utstyr som kan benyttes, det system man har lagt opp og den kjøreplan man har.

— Er det behov for øvelser for å styrke oljevernberedskapen?

— Ja, absolutt. Mannskapene bør drilles med regelmessige mellomrom på samme måte som ved livbåtmanøvrer, sier kaptein Odd Karlsen, som har arbeidet i oljevirksheten til sjøs siden 1965. Fra 1970 har han vært med i forsyningstjenesten til anleggene i Nordsjøen.

Filmtjenesten i Velferden 25 år

Kino til sjøs for 7 mill. kroner pr. år

Hovedtyngden av våre sjøfolk har muligheter for å gå på kino 2 ganger pr. uke når de er ombord i norske skip i utenriksfart. Velferdstjenesten for handelsflåten, som er ansvarlig for filmtjenesten til norske og danske skip, regner med at det er tilsammen 1.3 mill. tilskuere ved de 70.000 årlige filmutlåne til skipene. Og det er et like stor publikum som kinoene i Bergen har.

Mannen bak filmtjenesten i Velferden er filmkonsulent Odd Flatner. Det var han som hadde idéen da Norge for 25 år siden var først ute med å bygge opp en filmtjeneste til handelsflåten. Senere er tilsvarende ordninger kommet i andre skipsfartsland.

— Idéen om å kjøre filmer på norske handelsskip fikk jeg da jeg jobbet i Forsvarets filmtjeneste og kom ombord på et amerikansk marinefartøy. Der hadde de kino. Da jeg ble ansatt i Velferden i 1949, tok jeg opp denne idéen. Men jeg fikk dengang klar beskjed om at jeg utelukkende skulle stille med forsendelse av film til bruk ved arrangementer på våre landstasjoner. Det var visstnok bare jeg selv som hadde tro på at det kunne være mulig å etablere en praktisk måte å sirkulere filmer på innen handelsflåten. Jeg fikk imidlertid til en prøveordning, og i 1952 kom vi endelig igang med vårt nåværende system hvor vi tar leie for filmer som sendes ut.

— Og hvorledes virker ordningen?

— I dag er det ca. 1250 norske og danske skip med filmfremvisere (16 mm). For disse har vi til disposisjon 14.000—15.000 kopier av ca. 1000 forskjellige filmer med en effektiv brukstid på 5—6 år.

Rundt i verden har vi 125 byttecentraler, inkludert våre egne stasjoner, hvor det er mulig å velge ut 4—6 filmer av et tilbud på inntil 15 forskjellige.

Hele systemet koster omkring 7 mill. kroner årlig — og beløpet dekkes av en filmleie på 90 kroner. Leien har vært uforandret siden 1963, så her har vi nok en Norgesrekord i stabile priser. Men til neste år må nok leien justeres på grunn av prisstigningen. Vi overveier forøvrig å innføre et system med gradert filmleie, slik at skipene betaler i forhold til antall folk ombord.

— Hva sier sjøfolkene om filmutvalget?

— Jeg får stadig høre at det er mye dårlige filmer, selvom det er vanskelig å få tak i hva som egentlig er en dårlig film. Men alternativet er jo å sende ut færre filmer. I dag går det ut 100 nye filmer hvert år. Dette er imidlertid i minste laget hvis skipene skal vise film hver onsdag og søndag kveld. Vi kommer derfor til å sende ut nye kopier av enkelte eldre filmer, bl.a. går «Tatt av vinden» ut en gang i sommer.

— Hvorledes plukker De ut filmer?

— Vanligvis sitter jeg på kino et par timer ca. 250 ganger pr. år og ser på tilbudet fra filmselskapene. Når jeg ser disse filmene, må jeg forsøke å vurdere dem som om jeg satt på et mer eller mindre tilfeldig kinorum ombord. Der er det ikke den samme roen som f.eks. på Gimle kino. Det er pauser og støy, folk kommer og går — og det er andre avbrytelser. Det gjør at det er vanskelig å konsentrere seg om filmer som krever konsentrasjon. All erfaring viser at den som på land måtte sette pris på seriøse og høyverdig kunstneriske filmer, med eller uten aktuell problematikk, ikke har tilsvarende ønsker ombord. Her foretrekker man filmer med spenning, humor, action, pene jenter osv. Kino ombord er avkobling og en verdifull foranledning til å komme sammen til felles adspredelse. Jeg tror nok at samværet kan være like verdifullt som den avkobling filmen måtte gi.

— Hvilket jubileumsønske har De?

— At filmselskapene makter å produsere flere lystspillfilmer. Sånt er nemlig meget populært ombord, sier Odd Flatner.

Journalist Bjørn Johanson fra avisen Dagen har i de senere år laget en rekke glimrende reportasjer fra livet ombord og fra sjømannsyrket. En serie fra M/S SKAUBO er således blitt trykket opp som særtrykk av Norges Rederforbund og distribuert til skoler og andre interesserte i det ganske land.

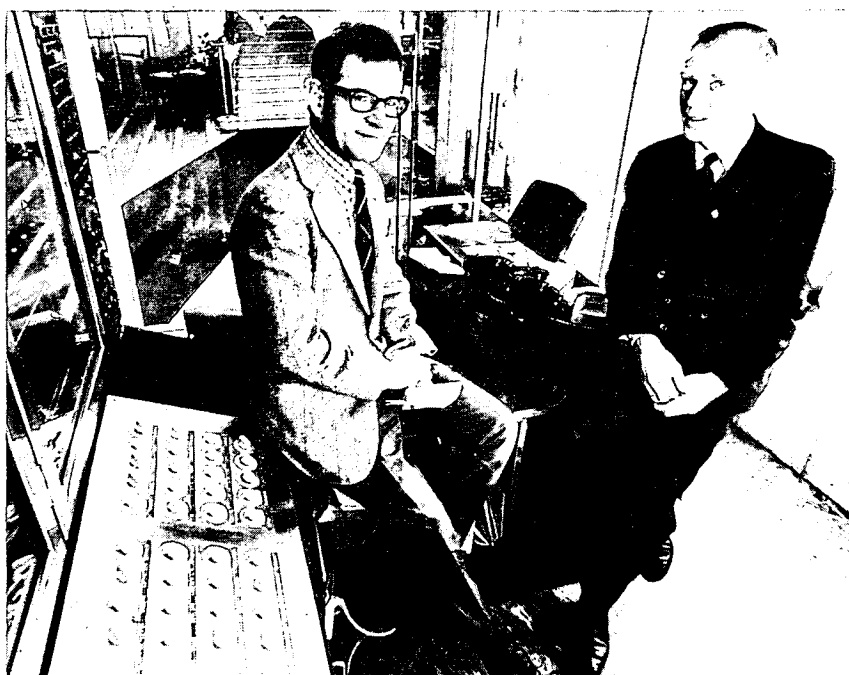
Bjørn Johanson fulgte i fjor høst M/S TORO fra India til Skandinavia, og han tilbragte i vinter 3 uker ved hovedkontoret for å sette seg inn i rederivirksomheten mer generelt. Resultatet er blitt en serie informative og velskrevne artikler der han kommer inn på våre ulike aktiviteter og knytter forbindelsen mellom skip og kontor.

I dette nummer av Skib-Rederi lar vi Bjørn Johanson slippe til med sine inntrykk fra oppholdet ved kontoret — med en del glimt fra M/S TORO og et intervju med reservedelsspesialisten Knut Aasheim. Senere følger flere artikler fra Bjørn Johanson i Skib-Rederi.

Journalist møter WW



BJØRN JOHANSON



Spørsmålet om jeg kunne tenke meg å gå «gjennom» rederiet Wilh. Wilhelmsen som journalist med sikte på å skrive en serie avisartikler, dukket opp på et tidspunkt da jeg ikke hadde nevneverdige kunnskaper om bedriften i det hele tatt. Ut fra det, naturligvis, at den var stor og hadde ord på seg for å være ledet på et utmerket måte, om en stakk konservativ og med til dels urokkelige tradisjoner. Hva stakk konservativ angår skulle dette etter hvert vise seg å være en på mange måter tankevekkende misforståelse.

Jeg svarte ja til oppgaven, — ikke bare med glede, men også med en viss takknemlighet over å få anledning til å se nærmere på sider ved norsk skipsfart som vanligvis ikke vies påfallende oppmerksomhet.

Mellom de mange mer eller mindre seriøse intervjuer, var det alltid en god og til tider riktig tankevekkende liten opplevelse å slå av en prat med Einar Foseid i vakt. Ikke minst hos ham lærte jeg ett og annet om Wilh. Wilhelmsen-style, — det være seg til sjøs som på land, i stort som i smått.

Men jeg hadde ikke noe forhold til hverken rederiet eller menneskene som driver det. Jeg sa ja takk uten å vite hva jeg gikk til.

Hvorpå de lykkelige tilfeldigheter fant sammen i et fabelaktig multiplum og skaffet meg skipsleilighet hjem fra Calcutta, der jeg i omlag tre måneder hadde svettet og strevet for å samle stoff til en bok. Jeg kunne klatre ombord i M/S «TORO» en solflommet novemberdag, og dermed var faktisk situasjonen ganske omgående en helt annen.

For der, på skipet blant sjøfolkene, ble jeg så men også kjent med Wilh. Wilhelmsen, og jeg ble

sluppet inn i et miljø som med sin tone av raus velvilje og kvalitet på såvel det menneskelige som det faglige planet, stuet mitt hode fullt av en god og inspirerende nysgjerrighet. Mine venner på «TORO» fikk meg, kort sagt, til å undres på hva som egentlig kreves i land for å skape en slik trivsel og en slik holdning til sjøs.

Visst var jeg vel glad for at «TORO» tok meg hjem, — like sikkert er det imidlertid at jeg skiltes fra dette skipet og dette mannskapet med vemod.

Takket være «TORO» kunne jeg stige innenfor døren i Roald Amundsens gt. med en flunkende ny for-

ventning i sinnet, og, la nå det være slått fast straks og uten forbehold, jeg ble ikke skuffet.

Vanskelig er det unektelig å fortelle nøyaktig hvorfor, men bladfantent følte seg som hjemme og blant venner i det store hus fra første stund. Det var til overmål så selvfølgelig at han ikke tenkte over det før etterpå, — jeg gikk ut og inn hos Wilh. Wilhelmsen som om jeg hørte til der, og det som opprinnelig var en forholdsvis firkantet journalistisk oppgave, ble etter hvert noe annet og mye mer.

At jeg overhodet ikke hadde problemer med å komme i kontakt med rette vedkommende og få svar på mine spørsmål, fornuftige som mindre fornuftige, er et faktum som er viktig og avgjørende. Jeg fikk saktens stoffet jeg trengte til både et og flere dusin artikler. Men jeg fikk samtidig, og i tillegg, en daglig og vedvarende påminning om at det i et stort og rikt og mektig rederi som Wilh. Wilhelmsen gis rom i massevis for det enkelte menneske og den formen for medmenneskelig omtanke som er noe mer enn en diskutabel floskel.

Ikke alltid klarte bladfantent å følge med når den maritime ekspertisen doserte. I blant ble det flere inntrykk enn håndgripelige notater, — en og annen gang ble det bare inntrykk og ingen notater. Jeg sier meg lykkelig over at det var slik. For mennesker er så forskjellige, — hos Wilh. Wilhelmsen som alle andre steder, men jeg skjønner da godt nok og for lengst at den Wilhelmsen-kvalitet jeg møtte til sjøs, har sin parallell ved kontoret i land.

Har jeg dermed gitt uttrykk for å være en blåøyd og naiv sjel som ikke har annammet det aller minste kontroversielle fnugg, er det neppe i pakt med sannheten. Jeg hverken trodde eller ventet at samtlige ansatte i en bedrift som dette ville være like tilfreds med seg selv og sitt forhold til sine kolleger og medarbeidere.

Selv om jeg har mer enn 20 års erfaring fra redaksjonen i et kristelig dagblad er jeg sluttet å tro på mirakler. I den utstrekning rederiet Wilh. Wilhelmsen etter min oppfatning er lesverdig avisstoff med mening, anser jeg imidlertid bedriften for så godt som perfekt. Så enkelt er det.

Idag, mens jeg fortsatt stanger meg frem gjennom notatene og ikke

riktig ser slutten på artikkel-serien, er det at jeg for alvor begriper hvilken inspirasjon og verdi denne saken egentlig har gitt meg.

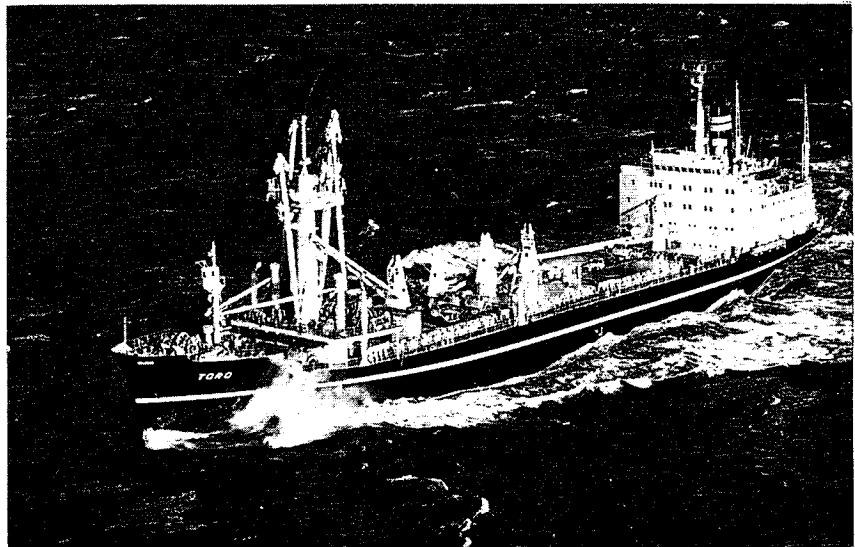
Kontakten med Wilh. Wilhelmsen, først på «TORO», siden ved hovedkontoret i Oslo, inspirerte både journalistisk og menneskelig, — kanskje først og fremst det siste!

På samme måte som jeg fant en tone på skipet, mener jeg å ha fun-

net en tone i rederiet. I all frimodighet gjør jeg det, og jeg får bare medgi at den STYLE og den generelle respekten for kvalitet jeg møtte i rederiet har satt sitt foruroligere spor.

For første gang siden jeg sluttet på skolen kladder jeg mine artikler.

I alle fall de som omhandler Wilh. Wilhelmsen.



TORO og WW-style

M/S «TORO» ligger der i Kidderpore Dock i Calcutta med hvit stripe skroget, to blå ringer om skorsteinen og er et av Wilh. Wilhelmsens konvensjonelle linjeskip på godt og vel 10.000 tonn dødvekt. I rederiets flåte på 2,4 millioner tonn, fordelt på et meget variert spekter av mer enn 60 skip, er den med andre ord et heller beskjedent innslag. Til overmål er den så smått begynt å trekke på årene, bygget som den er i 1969, og de mere avanserte uttrykk for teknisk og teknologisk maritim utvikling har da heller ikke fått nevneverdig armslag her ombord.

Men M/S «Toro» bærer så menn både alder og år med velflidd verdighet og gange uten mindreverds-komplekser, — er et Wilhelmsenskip fra for til akter med alt det innebærer av orden og system og effektivitet, akset om en kjerne av trivsel i et åpent og trygt skipsmiljø.

Om mangfoldige andre norske skip skal det med full rett kunne sies det samme. Visst vet jeg vel det, — på storparten av våre skip er det ventelig like godt å være, men på M/S «Toro» er det nå likevel slik at sjøfolkene holder en knapp på de med hvit stripe rundt skroget og to blå ringer om skorsteinen.

Selv går jeg omkring blant dem og prøver være frimodig utfordrende med mine spørsmål om hvorfor de egentlig gjør det.

Hva er det mon som til syvende og sist får sjøfolk til å seile i ett og samme rederi i både 15 og 20 og 30 år og vel så det, med overlegg og velberådd hu, — som en fremragende stuert Odd Karlsen fra Oslo og en tilsvarende båtsmann Magne Brakstad fra Stord?

Egentlig synes de nok spørsmålene er litt dumme og meningsløse. For selv den mest uvitende bladmann må da fatte og begripe

at det å seile «i Wilhelmsen», som det heter, jo er et mangfoldig og attraktivt privilegium. Noe man ikke uten videre vender ryggen og gir avkall på.

— Et rederi med ryddige forhold i smått som i stort, sier stueren og håndterer den daglige brøddeigen med muskelsterk kyndighet, — du vet hva du har å holde deg til i enhver sammenheng og du vet at det i rederiet er folk som virkelig er opptatt av din situasjon og ditt arbeid, folk som kort og godt er der i fall du måtte ha bruk for dem.

Men, undres jeg, jeg er skeptisk, — i et slikt rederi med 450 funksjonærer i land og mere enn 2000 sjøfolk ombord til enhver tid, er det virkelig fysisk mulig med personlig kontakt? Blir man ikke bare et knøttlite og anonymt nummer i rekken?

— Nei, men hør nå her! blåser stuert Karlsen så både fint og samvittighetsfullt, — tror du jeg ville jobbet i Wilhelmsen i over 31 år som noe slags anonymt nummer?

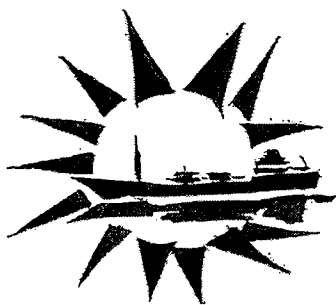
Og så er han et eneste medrivende smil over hele fjeset, en jovial og yrkesstolt fagmann, som til fulle vet hva han står for.

Det er så menn båtsmannen også, en kar som vet hvordan et Wilhelmsen-skip skal ta seg ut, og som derfor lider visse kvaler ombord på M/S «Toro».

— Den er plent umulig å holde rein, sier han kategorisk der han står med spyleslangen i neven og flerfoldige tomme skittvann som skvulper ham oppetter leggene. I stedet for å flyte bort og vekk, så flyter det skitne vannet frem og tilbake over akterdekket, og den ellers så gemytlige båtsen er lut lei og innstilt på radikal omskolering.

Fordi, nemlig, at når han først er en ærgjerrig båtsmann, vil han ikke vite av skitt, den være seg fast eller flytende. Hvorpå han faller i tanker om et godt utvalg andre Wilhelmsen-skip han har stått ombord i siden 1954, som gamle «Tiber» og «Tudor», «Trianon» og «Turcoman», og jeg skjønner etter hvert greit nok at denne brunbarkede båtsmannen for lengst har identifisert seg både de blå ringene i skorsteinen og den store W'en i rederiflagget.

Jo, medgir han smilende, — jeg har funnet meg til rette i dette



rederiet, trives med dette man gjerne kaller «Wilhelmsen-style», og, med hånden på hjertet, så vet jeg ikke noe å klage over, bortsett da fra dette skittvannet...

— Selvsagt har det mye å si at vi føler oss trygge på arbeidsplassene våre i Wilhelmsen, og ordningen med fast ansettelse er et stort pluss, slik jeg ser det. Dessuten må du være oppmerksom på at rederiet har skip av flere ulike kategorier, og det er selvsagt opp til den enkelte sjømann å søke seg dit han måtte ønske det. Noen foretrekker linjeskip, andre tank eller bulk, for ikke å snakke om de som går ombord i Wilhelmsens flåte av forsyningskip og gir seg i kast med oljeaktivitet i Nordsjøen eller andre steder i verden.

— Jeg for min del liker nok best den konvensjonelle linjefart, smiler båtsen, og jeg angrer vel egentlig ikke et øyeblikk på at jeg valgte sjøen som yrke og levevei.

Det later det ikke til at noen gjør på dette skipet. I så fall skjuler de det godt. Jeg prøver utkrøpent å provosere frem motforestillinger til all denne trivsel og tilfredshet, særlig blant de unge sjøguttene, de som ennå ikke kan være ordentlig grepet av denne så bemerkelsesverdige lojaliteten overfor rederiet.

Men det kan de.

For, sier de, i dette rederiet er utdannelses- og karrieremulighetene gode for sjøfolk som duger og vil noe.

Og, fortsetter de, vi tror i hvert fall vi duger.

At vi vil noe er helt sikkert.

Du verden, du verden, tenker bladfanten med seg selv og har hodet bra fullt av helt nye spørsmål.

Som han akter å ta med seg i land. Til den eller de som måtte ha ansvar for personalpolitikken hos Wilh. Wilhelmsen.

Og som eventuelt kan fortelle meg litt mere om denne «stailen».

Bjørn Johanson.



Skipets lyder er mangfoldige. Dag som natt er det der, disse livsfriske decibeller, som hisser sin uavlatelige rytme og forteller at alt er som det skal være på et skip underveis med drygt 15 knops fart gjennom en venden av himmel hav og horisonter.

Ingen bryr seg stort med lyder som er slik de skal være. Noe ganske annet derimot når brått tone og rytme brytes, når nye lyder synger i skipet, — da spisser sjøfolkene ører og undres.

Maskinsjefen vår, William Strand, en sindig perfektjonist fra Fosen, er en av dem som bedre enn de fleste kjenner «Toro»s lyder og mislyder. En del av jobben hans å gjøre det. Chief'en skal ha ørene åpne for det som skjer.

Så er da han mannen som forklarer for meg både hvor og hvorfor disse nye lydene er kommet til, — en velvillig monolog om deksler og ventiler, akslinger og veivlagre og du store verden. Hvortil jeg søker å nikke noenlunde intelligently på hodet, som om jeg vil innbille meg at ikke William Strand gjenomsruer min vankunne.

Men skipperen, — skipperen forstår hva maskinsjefen snakker om, for han er en sjømann av det slaget som kombinerer sin fagkunnskap med vedvarende nysgjerrighet, og som ikke går med på å noe ombord forblir ham fremmed lenger enn høyst nødvendig.

Dermed sitter de der, maskinsjefen og skipperen, og prater om et stykke mekanikk der nede i «kjelleren» som ikke lenger oppfører seg på tilbørlig vis, en aldri så liten maskindel, som før jo heller bør erstattes med en ny.

Får vel ta en telefon til n'Aasheim på kontoret, sier chief'en.

Ja, snakk med Aasheim, du, sier kaptein Bjørkheim, — han vet nok råd. Det gjør han alltid. Er et rent mirakel, den karen, når det gjelder reservedeler.

Da så langt kommer at jeg kan kolportere denne hyldest til n'Aasheim selv, smiler han beskjedent og er uvanlig enkel og grei og gemytlig, — til mirakel å være.

En fortid på sjøen har han heller ikke. Avdelingssjef Knut Aasheim er hverken gammel skipper eller chief, som så mange andre i dette store bygget, men klarer seg utmerket med handelsgymnas og en hukommelse som er fenomenal og ufattelig.

Mannen med reservedelene



Han er spesialist på reservedeler, avdelingssjef Knut Aasheim, og det påstås med krav på all mulig pålitelighet at han har dem «i hodet» alle sammen.

Hvor mange forskjellige reservedeler Knut Aasheim kjenner i detalj både når det gjelder dimensjon og funksjon, er det ikke godt å si, men en eneste hjelpemotor har sånn på lag 2000 ulike deler med stort og smått, og i Wilh. Wilhelmsens flåte på 60 skip forekommer det sikkert slike hjelpemotorer av 35 forskjellige typer.

Nå vil ikke den beskjedne Aasheim vite av påstanden om at han kan alle disse reservedelene ganske utenat, — å nei, da, det er vel å ta for hardt i, sier han, men stort sett skal jeg vel kunne svare noenlunde på sparket hva som kan gjøres herfra når det er om å gjøre.

Skipene er forresten godt utstyrt med reservedeler og vil normalt være selvhjulpet nokså langt på vei. Ved uventede skader er det gjerne at denne avdelingen kommer inn i bildet, og da gjelder det å vurdere situasjonen på den beste og mest fornuftige måte. En slik vurdering vil være avhengig av flere faktorer, — som eksempelvis skipets fart og verdien av lasten, hva

uhellet koster oss og hvor sterkt det haster med reparasjon.

I gode tider med høye rater på fraktmarkedet, da må vi regne med at alt haster, og i prinsippet kan vi vel ta på oss å få frem nær sagt hva som helst hvor som helst i løpet av et par dagers tid.

Iblant kan det dreie seg om temmelig svære forsendelser, sier Knut Aasheim og minnes den gangen det ble chartret transportfly til 250.000 kroner for å få 30 tonn maskingods bråkvikt avgårde til et skip i Den Persiske Gulven. Flyselskapene er for øvrig en helt uvurderlig støttespiller for rederiet i denne forbindelse. De skjønner problemene og legger seg virkelig i selen for å få sakene frem.

Sånn til hverdags er det nå oftest lastebiler vi bruker, fortsetter avdelingssjefen for reservedelene hos Wilh. Wilhelmsen, så sant det da finnes brukbare veiforbindelser. Ofte vet vi ikke nøyaktig hvilken havn skipet vil gå til, men gir sjåføren beskjed om at han bare får kjøre avsted, så skal han få orien-

tering etter hvert. Vanligvis legger han turen om Rotterdam, for å bli dirigert videre derfra, enten det nå blir til Sicilia eller Hellas eller andre steder.

Høres kanskje litt løst og tilfeldig ut, smiler Aasheim, men vi har da aldri bommet på et skip...

Det som av og til kan by på problemer er ikke først og fremst veiforholdene og distansene, men visse toll- og trafikkbestemmelser. Når de floker seg til for alvor kan det bli litt hektisk, og de vanskeligste områdene sett fra vår side er nok Den Persiske Gulven og Vest-Afrika. Særlig kan araberne

være kantete, — setter de seg først på baikbeina, er de ikke lett å rokke.

Ellers vet du det er samarbeidet og kontakten med folkene ombord hele denne virksomheten vår er aksett om, og jeg må vel ha lov til å si såpass at rederiet har en jevn og fin maskinstab, ingen tvil om det. Noe problem med kvaliteten på de folkene er det ikke. Det ville heller ikke vært mulig, skulle jeg tro, — en maskinist som ikke holder mål vil simpelthen falle av lasset slik kravene og ansvaret er på dagens skip.

Og spør du meg hva som kjenner tegner den dyktige maskinist, så

er det blant annet dette at han kjører maskinen ombord slik at det ikke skjer noe uhell. Videre at han er påpasselig og plikttoppfyllende med hensyn til overhaling, — at han kort og godt sørger for utskifting av slitte maskindeler til rett tid, mens de ennå kan utbedres og nyttes om igjen.

Dette er helt selvfølgelig for våre sjøfolk, sier Knut Aasheim, — en fast og innarbeidet rutine, som gir trygghet og sikker drift.

Men skjer det noe, er det at jeg får prøve å hjelpe. Så sant det da ikke blir spørsmål om å starte en eller annen av maskinene ombord. For det kan jeg ikke.

Skipsadopsjon

En del av elevene i klasse 5 A ved Stovner skole sammen med kaptein Gunnar Waage og overstyrmann J. Larsen. Til høyre klassens lærer Magne Frømyr.

Forsommeren har vært en livlig tid for skipsadopsjonen. 5. mai klappet TRICOLOR til kai i Oslo og hele klasse 5 A fra Hagaløkka skole toget ombord for å se sitt adopsjonsskip for første gang. Forventningene var store og ble til fulle innfridd. Sammen med kaptein Kolderup, Overstyrmann Kåre Olsen og skipsreder Tom Wilhelmsen trålet de skipet fra baug til akter og spurte og grov om alt det merkelige ombord. Under en tilstelning i salongen ble det utvekslet gaver, aller «stasets» var nok kvalabjørnen, som barna kappedes om å få bære rundt. Vimpler fra alle TRICOLOR's anløpssteder pryder nå veggene i klasserommet på Hagaløkka skole.

Lørdag 14. mai reiste en hel bussladning forventningsfulle unger til Gøteborg for å gå ombord i M/S TOYAMA. Det var skipets adopsjonsklasse 5 A på Stovner skole som var invitert ombord sammen med lærer Magne Frømyr og hans kone Mette. Informasjonssekretær Astri Howells var med fra rederiet. Ombord var det full beredskap og intet var spart for å gjøre oppholdet så hyggelig og lærerikt som mulig. Klassen besøkte dessuten Sjømannskir-

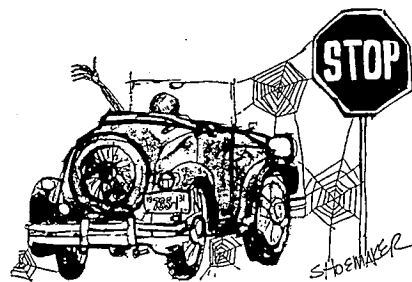
TOYAMA



ken, Sjøfartsmuséet og Liseberg fornøylespark. Kontakten mellom brevvennene ble ytterligere styrket og ungene reiste hjem med festlige minner og gaver fra mannskapet.

Avgangsklassen på Hosle skole fikk dessverre ikke komme ombord i TAMERLANE som er deres adopsjonsskip. Skipet går i Barber Lines, og sjansen til et besøk er nok lik null. Men allikevel er interessen stor, og helt siden jul har barna vært ivrig opptatt med å knytte et vakkert teppe til skipet. Det ble ferdig 17. mai og ble utstilt på skolen. 6. juni besøkte klassen med rektor og klasseforstander i spissen R.A 5 og overrakte teppet til administrerende direktør Leif T. Løddesøl for videreforsendelse til TAMERLANE. Løddesøl tok seg tid til å gi ungene en festlig innføring i shipping generelt og fortalte løst og fast om skipet deres. Vi viste film og bød på brus og boller. Teppet er nå formodentlig vel ombord i skipet og får sikkert en fremtredende plass ombord — og kanskje vil det være en påminnelse til dere ombord om at det sitter vitebegjærlige og ivrige skolebarn og venter på brev eller kort fra neste havn.

Litt om forbrenning av alkohol i kroppen



Det er lite populært å komme med forbud. Barna liker ikke lærerens eller foreldrenes advarende pekefinger. Det oppfordrer som regel bare til trass. Voksne er nok lettere å ha med å gjøre, men de har heller ikke alltid lett for å akseptere forbud eller innskrenkninger i mange års innarbeidede vaner. Den overvektige må ned i vekt, og den eneste måten er å innskrenke forbruket og øke den fysiske aktiviteten. For matmønsen og den som er glad i livets goder er det slett ikke så enkelt bestandig.

Og C_2H_5OH med de kjemiske og fysiologiske prosesser det setter i gang i vårt til dels skrøpelige hylster er også et av de produkter som rammes av den advarende pekefinger. Og hva er det så som skjuler seg bak denne mystiske formel? Jo, du finner den i den kjølige, lett brusende pils som lesker så godt i sommervarmen og i den iskalde pølsteren som du hygger deg med i et godt lag. Ganske riktig, denne gangen er det alkoholen det gjelder. Og enten det nå dreier seg om det edle produkt av franske druer, norske poteter eller egen produksjon må det først innom magesekken og tarmtottene før det kan spre sin behagelige virkning fra fotsålen til issen eller omvendt. Og alkoholen suges raskere opp hvis den tilsettes blandevann som brus. Det er ikke uten grunn at champagnen har vunnet sitt ry.

Men har vi så tenkt mer over hva som skjer i vårt kompliserte indre før vi våkner neste morgen med hamring og banking i øverste etasje? Kanskje ikke. I så fall bør vi stoppe opp et øyeblikk og forsøke å finne litt mer ut om det. Et stykke grovbrød krever en lang og omhyggelig nedbrytningsprosess av mage- og tarmsafer før det er klar for videre passasje, mens alkoholen tar snarveien via våre tarmtotter, — og er den først kommet over i blodet, vil en liten del av den utskilles i urinen gjennom nyrene, mens resten fortsetter å sirkulere inntil leveren har maktet å bryte den ned. Og dette skjer med en forutbestemt hastighet: 7—8 gr pr. time. Resten må vente på tur. Det nytter ikke å påskynde prosessen ved å gå i badstu eller svette dyktig i varmen på tropene. Dette må vi bare godta. Og ved bruk av litt matematikk skulle det ikke være så vanskelig å finne ut hva våre vanlige drikkevarer inneholder av alkohol og med hvilken hastighet vi blir kvitt den. Vår kjente pils inneholder ca. 4%, rød-eller hvitvin ca. 12%, hetvin (sherry, portvin o.l.) ca. 18% og brennevin (whisky, gin o.l.) ca. 40%. Dermed skulle det være sagt at 1/2 pils inneholder 16—17 gr alkohol. Det samme får vi i oss ved hjelp av 5 cl brennevin — 1 pølster — eller 1 glass hetvin på 7,5 cl.

Promille i blodet er i vår motoriserte tidsalder blitt et kjent begrep, og en gjennomsnittsperson på rundt 70 kg vil av en slik drink få ca. 0,35‰, av 2 av

samme slag ca. 0,65‰ og av 3 vel 1‰. 2 slike raske drinker vil med andre ord bringe oss over den magiske grensen på 0,5‰.

Med disse kunnskaper og litt bruk av matematikk skulle det være nokså enkelt å sette opp et par regnestykker.

Si at vi bevilger oss en kasse øl a 24 flasker pr. uke. Det blir ca. 4 pr. dag. La oss si at man drikker dem mellom kl. 20.00 og 22.00 om kvelden, 4 flasker gir ca. 1,4‰. Med en forbrenning på 7—8 gr. alkohol eller 0,15‰ pr. time vil promillen kl. 22.00 derfor være ca. 1,1, kl. 24.00 og kl. 02. 0,5. Altså 4 timer etter at den siste slurken gled ned gjennom strupen er alkoholkonsentrasjonen så høy!

Eller vi er buden i fint selskap. 2 cocktails er en bra start og løsner behagelig på båndene. 1/2 flaske vin setter en spiss på maten. Til kaffen serveres det selvfølgelig likør eller cognac, og det hele rundes av med et par longdrinks før vi omsider bryter opp kl. 01.00. Vårt regnestykke vil da se ut omtrent som følger: $0,65 + 1 + 0,35 + 0,65‰$ hvilket gir 2,65‰. Med en forbrenning på 0,15‰ pr. time vil promillen kl. 01.00 være omtrent 1,85. Noen bilkjøring i denne tilstand kommer selvsagt ikke på tale. Også neste morgen er det sikrest å bruke offentlig befordringsmiddel, før kl. 08.00 er promillen fortsatt 0,8. En politikkontroll ville kunne få ubehagelige følger.

Det er ikke uten grunn at grensen er satt til 0,5‰. Alkoholen har en spesiell virkning på sentralnervesystemet (hjernen). Selv etter beskjedne inntak som bare gir 0,2—0,3‰ viser undersøkelser at vår reaksjonsevne og dømmekraft er svekket og vår prestasjonsevne er nedsatt. Og samfunnet har tatt konsekvensen av dette og anser en bilist med 0,5‰ eller mer som en fare i trafikken. Og hvis man blir pågrepet med dette under vesten, er reaksjonen også nokså ubønnhørlig: 3 ukers fengsel og inndragning av førerkort.

For flere yrkesgruppers vedkommende, f.eks. flyvere er det forbudt å nyte alkohol 8 timer før de tiltrer tjenesten. Også sjømenn risikerer fengselsstraff hvis de blir pågrepet beruset i tjenesten.

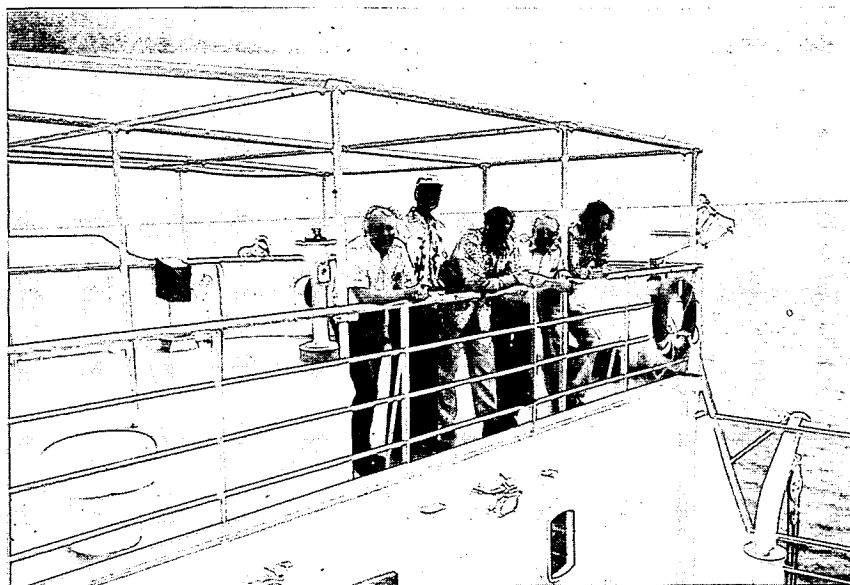
Sjømenn ombord befinner seg på mange måter i en nokså spesiell situasjon. De er i grunnen i sikkerhetstjeneste. Hvis noe uventet skulle inntreffe — f.eks. en brann eller en eksplosjon — krever det oppmerksomhet og innsats fra alle, ikke bare fra vakthavende navigatør, rormann eller utkikk. Det kan få alvorlige følger hvis ikke slukningsmannskapene eller røkdykkerne er funksjonsdyktige.

Ved nytelse av alkohol om bord er det derfor alltid viktig å ha promillen og sikkerheten i tankene. Det stilles selvsagt like strenge krav til en sjømann i sikkerhetstjeneste som til en bilist på landeveien.

M/S TAIKO - et lykkelig skip

*Slik et
fjernsynsteam
så det*

AV JAN P. JANSEN



NRK's filmteam. Fra venstre filmfotograf Finn Bergan, tekniker Per Krussand, programleder Jan P. Jansen, produksjonsleder Odd Sandnæs og lydtekniker Berger Bergersen. Bildet ble tatt av TAIKO's kaptein Thorleif Hansen.

«Sure Thing», sa kaptein Jens Birkenes, Barber Lines representant i Medan på Sumatra, når vi spurte om et eller annet kunne ordnes. Og dette er typisk for den måten vi vinter mottatt på hos Sør-Øst Asia for å lage fjernsynsprogram om norsk skipsfart. Vår hensikt var å undersøke om vi fortsatt greier å følge med i en stadig hardere internasjonal konkurranse.

I vårt opplegg hørte det med å treffe norske shippingfolk der ute og seile med forskjellige skip. Vi kom til Singapore lørdag 8. januar og allerede samme kvelden hadde en god venn gjennom mange år, tidligere Wilhelmsen-kaptein, nå sjef for Thoresen Co., Thomas Skeie Jensen invitert en rekke nordmenn til hyggelig lag. Dermed traff vi mange av de mennesker som vi trengte å snakke med, blant dem Petter Motzfeldt som leder Barber Lines kontor i Singapore.

Det var morsomt å treffe nordmenn der ute. De virket som de fant seg godt til rette. De hadde gåpå mot i massevis og entusiasme for jobben. Det er slikt som gir grunn til optimisme overfor fremtiden.

Da vi planla vinterens ekspedisjon hadde vi samarbeidet både med Rederforbundet og rederier. Vi ønsket bl.a. å seile med et linjeskip, og det ble ordnet meget effektivt gjennom Wilh. Wilhelmsens rederi. Samtidig underrettet rederiet agenter, kontorer og skip i farvannet om at vi skulle komme. Slikt gjør jobben adskillig lettere.

Vi fikk noen få dager i Singapore i første omgang for opptak med forskjellige nøkkelpersoner og til å gjøre oss kjent med forholdene. Vår sjøreise begynte vi med Rasa Sayang — tidligere Bergensfjord som nå går som cruise-skip der ute. Det er norske offiserer ombord, og vi fikk et par luksudager på vei til Penang. Fly til Kuala Lumpur — og der sto en representant for Barbers agent med bil og kjørte oss til Port Kelang. M/S Taiko lå ute på havnen, så vi fikk en liten sjøtur også før vi kunne gå ombord.

Det er alltid litt spennende å komme ombord på et skip: Hvordan vil vi bli mottatt, hvordan er forholdene ombord, hvordan er kapteinen, stueren, styrmenn og mannskapet, vil det bli vanskelig å få kontakt, vil det bli vanskelig å arbeide? Man gjør seg unektelig visse tanker når man går opp lederen.

Dessuten er vi et team på fem mann som plutselig kommer og bryter inn i tilvante rutiner. Ikke er vi ordentlige passasjerer og ikke er vi hyrte mannskaper heller, men skal likevel gjøre en jobb ombord.

Vi kom om kvelden og kunne vanskelig få noe særlig inntrykk av skipet. Men første-inntrykket er likevel av betydning, og første-inntrykket var den svære neven til kaptein Th. Hansen som ønsket velkommen — og så lugaren. Den var stor og luftig og passe nedkjølt og med isvann i termosmuggen. Det er slikt som gjør at man føler seg vel. Stueren hadde smørbrød og kaffe i salongen — der fikk vi også hilse noe mere ordentlig på kapteinen.

Det var kanskje lettere for oss å danne oss et bilde av ham, enn for ham å plassere oss. For oss var han helt umiddelbart typen på en erfaren, skikkelig sjømann og kaptein av den gamle skolen. Det røpet både den hvite uniformen, uten en flekk og den myndige måten han optrådte på.

Følte vi oss velkommen, sånn med det samme? Ja, vi gjorde det, likevel med en viss reservasjon. Naturlig nok. Vi følte vel en liten skepsis overfor massemedia — og det ble vel gitt et visst uttrykk for at man ikke alltid hadde følt seg happy med den måten skip og alltidfarv hadde blitt behandlet på.

Vi fikk oss en lang og interessant samtale om skipsfartsproblemer. Vi fikk mange nyttige opplysninger og han fikk vite våre intensjoner. Vi kom temmelig raskt på bølgelengde. Senere var vi velkomne på brua når som helst.

Før vi gikk til køys skulle jeg hente noe røyk og mineralvann og slikt hos stueren. Han hadde kjøpt lekebiler — radiostyrte til sønnen sin. De prøve-

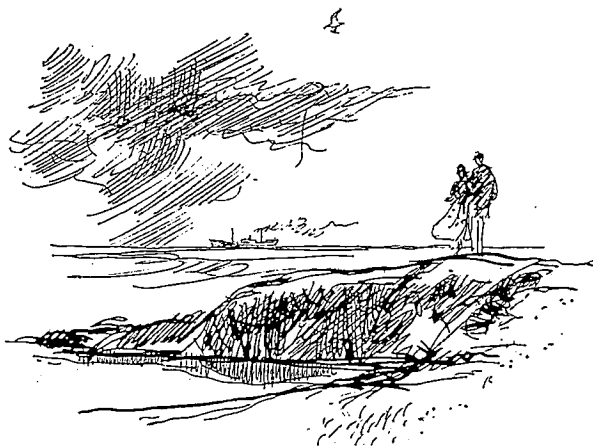
kjørte vi på dørken den kvelden. Det er rart som slike lekebiler skaper kontakt.

Vi seilte med M/S Taiko i 10 døgn. Vi seilte til Belawan, til Phuket, Penang og til Singapore. Vi følte oss etter hvert som en del av skipet vi også — det var liksom vår skute.

I Phuket måtte vi hives opp i krana etter å ha vært i land om kvelden for det blåste for mye til å legge til ved gang-veien. Den som syntes det var morsomst var 1. styrmannen, for det var han som rigget til malerstillinga. Vi kunne jo ha ligget på hotell om natten, men det er rart med det, man vil liksom ombord i båten sin.

Fordi vi besøkte flere havner fikk vi også oppleve et meget effektivt agentnett. Over alt ble ting ordnet for oss: Biler, guider, tillatelser til å gå i land med utstyret vårt, emigrations og toldere. Dette forteller på sin måte noe om sjøfartsnasjonen Norge, og hva det betyr der hvor havet er handelsveien.

Likevel var det ombord vi gjorde de viktigste erfaringer. Vi fikk oppleve et effektivt og moderne skip, og en førsteklasses besetning. Vi fikk se lasting ved kai og lasting fra lektere. Vi fikk se glimt av sjømannens hverdag i sjøen og ved land — en hver-



dag som er nokså prosaisk. Eventyret finner man i sjømannsvisene — hverdagen er ombord.

Vi gikk i land i Singapore igjen. Det var litt stuselig å rydde i lugaren og få alle våre bort-i-mot 30 kolli ned på kaia, og så si adjø. Vi var blitt glad i skipet og vi hadde fått venner ombord.

KAPTEIN THORLEIF HANSEN

M/S «Taiko» - Norsk fjernsyn

Som bekjent hadde vi ombord et norsk fjernsynsteam på 5 mann med filmprodusent Jan Petter Jansen som leder. Disse kom ombord i Port Klang den 14. ds. og etter en reise med anløp av Belawan, Phuket, Penang og Singapore, gikk de iland i sistnevnte havn den 24. ds.

Etter at vi ble underrettet om forestående besøk av Norsk Fjernsyn, var det nok visse ombord som tenkte tilbake på de mer eller mindre omdiskuterte sjømannsprogrammer som er vist i fjernsynet hjemme. Da vi senere fikk forståelsen av at teamets oppgave var å dekke norsk linjefart fra sjø- og landsiden i Fjerne Østen, ble jo dette en utfordring for både besetning og skip, som vi også håper det er blitt.

På reise fra Dubai til Singapore ble operasjon «SHIP SHAPE» gjennomført og ved ankomst Singapore var TAIKO slik et norsk linjeskip bør være. Nymalt hvor nødvendig, nedvasket både inn- og utvendig, samt en aldri så liten stolthet over resultatet, fra vår side får vi legge til her.

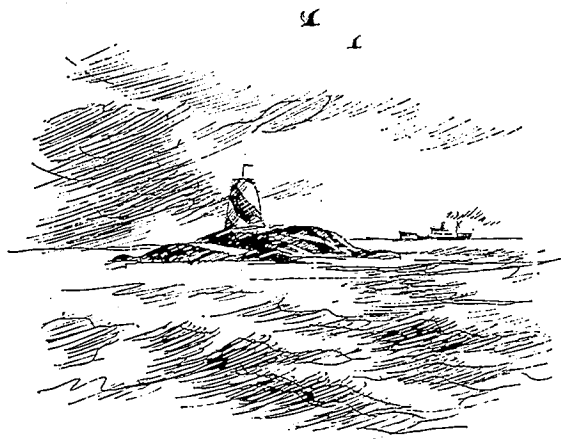
Da fjernsynsteamet kom ombord viste samtlige et førstehåndsintrykk av beste merke, et inntrykk som vi forøvrig fikk bekreftelse på i den tiden de var ombord.

Når det gjelder opptakene som ble foretatt, var det spesielt lasteoperasjonene de var interessert i. I de havnene vi anløp er det som bekjent ikke den store susen over lastingen, men som vi fikk forstå-

elsen av var de fornøyd med de opptak som ble gjort.

Under oppholdet i Belawan ble blandt annet den norske konsul og en av avskiperne intervjuet og deres synspunkter om norsk skipsfart var meget positive. Ellers ble det foretatt noen korte intervjuer med endel av skipets offiserer og mannskap, og spørsmålene som ble stilt tror vi greit ble besvart av samtlige. Endel opptak ble også foretatt rundt om på skipet og i så henseende håper vi også her på positive resultater.

Forøvrig vil vi nevne at samtlige agenter viste stor gjestfrihet overfor teamet og de ble tatt godt vare på i de respektive havner. Fra vår side fikk de selvsagt den service og hjelp vi kunne yte og da de gikk iland i Singapore ga samtlige uttrykk for et meget hyggelig opphold ombord i TAIKO, og vi fra vår side takket for et tilsvarende hyggelig besøk.



Samarbeid med skipshandlerne viktig for korrekt levering

Et av de viktigste kriterier for å sikre en korrekt og sikrest supplering er et godt samarbeid mellom skip og skipshandler. Et samarbeid hvor begge parter er villig til å sette seg inn i den annen parts mulige problemer og gjøre sitt til for å redusere disse mest mulig.

Vi kan for vår del sammenfatte det hele ved å si at for å gjøre det mulig for en skipshandler å yte den service vi forlanger, må vi gjøre det mulig for ham å kunne yte denne service.

Ved B/C TACHIBANA's anløp av Nordenham for en tid siden, sendte kaptein Magne Madsen i god tid før anløpet bestillingslister til vår generalleverandør, Ewald Harms, samtidig som han i et følgebrev ga alle nødvendige opplysninger om skipet, om det forestående anløp og ellers alt som kan være av interesse av en korrekt levering.

Vi synes dette brev kan tjene som et mønster, og siterer her som et eksempel til etterfølgelse brevet i sin helhet:

«Som rederiets hovedleverandør i Bremen og Nordenham har jeg herved gleden av å sende Dem komplette bestillingslister for levering av proviant, stores etc. til skipets ankomst Nordenham ca. 6. april.

Skipets agenter er:

VLA-Vereinigte Linien Agenturen GmbH & Co.
Martinistrasse 21. P.O.Box 10 27 27
D-28 BREMEN 1
Telf. 36 061.

Ovennevnte agenter er rederiets agenter i Bremen. Charterens agenter har jeg ikke fått oppgitt ennå, men vil telegrafere når jeg har mottatt beskjed om nevnte.

B/C TACHIBANA er på 63 550 DW, er 224 m lang og er utstyrt med en proviantkran akterut på poopen som tar 1/2 og 3 tonn. Vi har en lastekurv 1.5 x 2 m med 0.5 m høye kanter til å hive ombord proviant og småstores i. Kranen bringer godt inn på vanlig kai, men er skipet fortøyd langs dolfiner, kan det bli problem å laste fra kaien.

Jeg kjenner ikke detaljene ved malmkaien i Nordenham, men skulle det være vanskeligheter med å få laste proviant/stores ombord fra kai, vil jeg anbefale at vi får varene via lekter.

Vi seiler skipet med 24 mann totalt og har således ikke mange mann til rådighet til sjauing av proviant/stores. Dertil kommer avmønstringer, legebesøk og fridager, slik at antall mann blir vanligvis ytterligere begrenset. Det er derfor en meget stor hjelp for oss om alt blir tilrettelagt på den aller beste måte fra skipshandleren.

Jeg vil derfor vennligst be om Deres samarbeid på det beste, spesielt nå når vi har påskehelg, familie-

besøk og regner med kort tid under land. De vil være til meget stor hjelp ved følgende:

- I. Ha all levering klar på kaien ved ankomst, eller tidlig påfølgende morgen om vi kommer inn sent på ettermiddagen eller kvelden. Forøvrig etter nærmere avtale over telefon.
- II. Ha alle varene skikkelig merket og nummerert ifølge leveringslister og med merkelapper i forskjellige farver for proviant, cabinstores, dekkstore og maskinstore.
- III. Ha leveringen tilrettelagt i bil/lekter slik at vi får den ombord i rekkefølge, proviant — cabinstore — maskinstore og dekkstore.

Vi venter også endel leveringer av reservegods etc. fra Norge og kontinentet. Jeg ber vennligst om at De kontakter skipets agenter vedrørende disse leveringer til skipet, slik at vi kan få dem koordinert med Deres leveringer i samme bil/lekter.

Skulle det oppstå tvil eller noen vanskeligheter med leveringene, ber jeg også om at De kontakter meg over NORDDEICH RADIO DAW, som vi vil holde radiokontakt med før ankomst.

Som De ser er det også noen private bestillinger vedlagt. Jeg ber om at disse blir holdt separert fra skipets og på egne bilag. Disse blir naturligvis å betale for den enkelte.»

Vi har også en bestilling til skipets «Velferd», denne blir også å betale kontant.

Med dette håper jeg at alt skulle være tilrettelagt på den beste måte fra skipet, og ser frem til Deres service med forventning. Med hensyn til eventuell hjelp fra land til å ta ombord leveringene, så har vi hittil klart dette ved skipets folk, men skulle det bli nødvendig på grunn av spesielle forhold, kan vi avtale dette over radio før ankomst.»

Vi kan legge til at leveringen også ble en mønsterlevering hvor alt var klart på kaien og på plass ombord ca. 2 timer etter ankomst.



M/S «TORO»

Far og sønn Jørgensen

For S-R av

BJØRN JOHANSON



1. maskinist Harald Jørgensen og aspirant Amund Jørgensen, far og sønn på samme skip, to sjømenn som ikke har problemer med å komme til enighet om at mulighetene til sjøs er både gode og mangfoldige.

Fint er det naturligvis når lykkelige tilfeldigheter ordner det slik at far og sønn kan dra ut med samme skip som medlemmer av den samme besetning.

Førstemaskinist Harald Jørgensen og aspirant Amund Jørgensen er skjønt enige i så måte, og på M/S «Toro» har de tilsynelatende funnet seg godt til rette, hver på sitt felt.

— Gutten er stor nok til å klare seg selv, sier førstemaskinisten, og det har aldri vært tale om hverken press eller påvirkning fra min side når det gjelder valg av yrke og fremtidig levevei. Mulighetene til sjøs er idag helt utmerket, det er en kjensgjerning, og jeg vil i hvert fall ikke råde ham fra en maritim karriere hvis han selv har lyst til å forsøke seg.

— Og det har jeg, smiler Amund, som synes miljøet på «Toro» er nokså enestående, med godt kameratskap og ryddige forhold såvel i arbeid som fritid.

— Jeg trives rett og slett ombord og er glad for den nye skoleordningen som gir en systematisk innføring i arbeidet både på dekk og i maskinen. Hva det blir til for mitt vedkommende på lengre sikt vet jeg ikke helt sikkert, men tanken på en ingeniør-tittel er ikke helt fremmed for meg. Selv om det er gode greier å jobbe på dekk.

— Så mye fritid er det ikke lenger for en sjømann, den siden av saken er jeg for lengst oppmerksom på, og ingen må finne på å mønstre ut i dag med romantiske forhåpninger om å få «se» verden og nyte livet i mere eller mindre eksotiske havnebyer. Det er mitt inntrykk at sjøfolk jobber hardt,

enten nå skipet er i sjøen eller under land, og slik må det selvsagt også være.

— Ordningen med 6 måneder ombord mellom hvert opphold hjemme har gjort det lettere å være sjømann, mener Harald Jørgensen og taler av erfaring, — nå gis det anledning til familieliv i en ganske annen utstrekning enn tilfellet var tidligere, og det er alt en veldig utvikling i gunstig retning vi har

opplevd de siste årene. Sjøfolk har det bra idag, ingen tvil om det, og velger Amund sjøen, er det så visst ikke meg imot, — jeg vil tvertom si at han gjør et godt valg.

Den unge aspiranten bare flirer under de lyse krøllene og har et helt liv foran seg, — et mangfold av fristende muligheter. Han ser ut til å være en ungdom av det slaget som vet å velge med omhu og ettertanke.



Den norske Sjømannsmisjon

Aktivitet i Østen

Det første skipsbesøket ombord i en Wilhelmsen-båt vil jeg huske bestandig. Det var på gamle «Tagay-tay», og stedet var Pier 9 i Brooklyn.

På gangwayen ble jeg møtt av en litt morsk styrmann. «Har du «Sunnmørsposten» med deg, gutt?» Jeg visste ikke sikkert. Selv om jeg var ny, måtte jeg sannelig passe på slike saker, fikk jeg vite. «Gå aldri ombord i en Wilhelmsen-båt uten «Sunnmørsposten».» Styrmannens råd var godt, og jeg har fulgt det siden. Men jeg har nå passet på å ha en del andre aviser i tillegg. Sunnmøringene har aldri greid å bli eneherskere i rederiet.

Den friske og åpne tonen som har preget miljøet ombord, har vi i Sjømannsmisjonen alltid satt pris på, og vi vet at det er mange sterke bånd mellom «kjerka» og sjøfolk i dette rederiet.

For tiden er det vel kirkene på Østen som har størst trafikk av «den orange flåten med de blå ringene». Nettopp i dette farvannet har det skjedd mye i Sjømannsmisjonens historie de siste årene. Som mange vet, har vi nylig tatt i bruk en ny kirke i Singapore. Den 17. april ble kirken på toppen av den bratte bakken i Pasir Panjang Road vigslet og tatt i bruk. Høyt og fritt ligger den nye kirken, med en praktfull utsikt over det travle Malakka-stredet. Og her ser en sannelig skip. Skip som passerer. Skip som forhaler. Skip som ligger for anker. Den daglige utsikten minner en om oppgavene og mennesker som har bruk for oss.

Det er få fritidsproblemer for våre folk i Singapore. Havnen er jo etter hvert blitt den viktigste på Østen. Og etter en tilbakegang i skandinaviske anløp for noen år siden, går kurven nå jevnt den andre veien. Vi er glad og takknemlig for at vi nå har fått et så vakkert og tjenlig kirkehjem å invitere til i denne havnen. Og allerede på åpningsdagen viste deltakelsen fra «Tamerlane», en supply-båt og den nye oljeriggen at Singapore er en benyttet havn for rederiet.

Det er meningen å bygge et svømmebasseng på tomten, og i Singapore har de satt i gang en innsamlingsaksjon som hittil har gitt meget gode resultater. Optimismen i Singapore håper at svømmebasseng skal være klart utpå nyåret.

Bare et halvt år før åpningen av den nye kirken i Singapore kunne vi i Sjømannsmisjonen foreta offisiell åpning av vår aller nyeste sjømannskirke, den i Dubai.

På mange måter er utviklingen i Dubai litt av et eventyr. Der hvor en for få år siden måtte ligge på reia med båtene og losse i prammer som ble dradd inn på sanden, der er det nå en moderne havn. Et stort skipsverksted er under oppføring, og selve stedet har hatt en eksplosjonsartet utvikling. Og her vil vi i Sjømannsmisjonen være med fra begynnelsen.



Forsiden av stasjonsbygget i Singapore.

Et norsk ferdighus i tre er blitt leseværelse, og besøket fra båtene bekrefter behovet for sjømannskirken i Gulfen.

I tillegg til aktivitetene på leseværelset er det meningen å bygge ut en reisetjeneste ombord i tankskip innover i Gulfen. I byggeperioden og med underbemanning ved stasjonen har dette ikke fungert regelmessig, men de forsøkene som har vært gjort, har slått godt an, og vi håper å få mer regelmessighet over også denne del av tjenesten.

Den nye sjømannskirken i Dubai er hilst velkommen av mange sjøfolk. For ikke lenge siden uttrykte en av dem det slik: «Før var Gulfen skrekken for oss sjøfolk. Men sjømannskirken i Dubai er blitt en oase som gjør det hyggelig å tenke på et opphold i denne havnen.»

Dere som lever av og for shipping, vet at tidene har endret seg kolossalt i den siste 10-årsperioden. Og i Sjømannsmisjonen har vi merket endringene. Det er blitt vanskeligere for oss å holde virksomheten i gang på samme måte som før. Det er blitt mer komplisert å nå sjøfolk og bety noe for dem. Havneoppholdene er blitt så korte og så sjeldne for mange at selv om de aldri så gjerne ville gå på kjerka en kveld, er det ikke mulig.

Men heldigvis er bildet ikke det samme overalt i verden. Særlig på Østen, men også i andre havner, merker vi at utfordringene er like store i dag som noen gang før. I Sjømannsmisjonen er vi fortsatt forpliktet på vårt motto om å følge handelsflåten. Dere vil fortsatt møte oss ombord, og vi ønsker fremdeles velkommen til våre sjømannskirker. Der ønsker vi fortsatt å skape et så hjemlig og hyggelig kristent miljø at de for alle sjøfolk blir en trygg ankerplass både for kropp og sjel.

Sjømannsprest Jan A. Erichsen

Kaptein Daniel Varholm

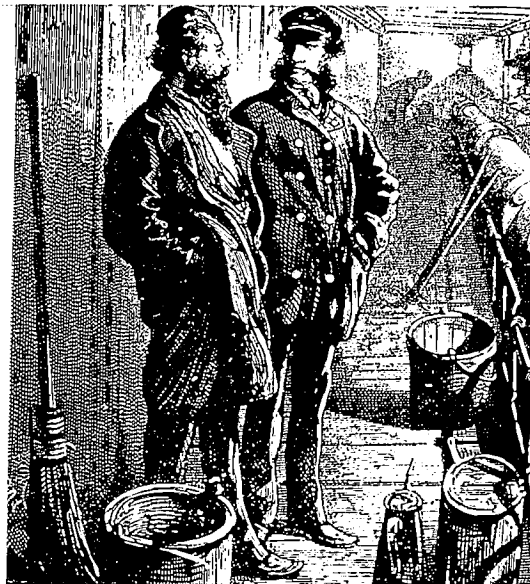
Sjømannshistorier – Skipperskrøner

Som leserne av Skib-Rederi har merket seg ble jeg utfordret av kaptein Rolf Andersen til å fylle neste «hjørne» av sjømannshistorier — skipperskrøner.

Dessverre må jeg som kaptein Andersen erkjenne at jeg ikke var blant de som sto først i køen den gang slike egenskaper ble utdelt. En utfordring er tross alt en utfordring og jeg våger meg på et par skrøner som leserne forhåpentligvis vil sette pris på.

På hvalfangst.

Det var en skute som var på hvalfangst nede i Syd-ishavet, og det gikk ikke bedre enn at de ble innfrosset i pakkisen og der lå de, uke etter uke, måned etter måned, og en dag kom dekksgutten til kapteinen: Unnskyld at jeg spør, sa han, men er det nonner her nede? — Nonner her, sa kapteinen. Nei, det finnes nok ikke. — Fanken heller. Da var det en pingvin denne gangen og da.



Sikkerhetskampanje.

Så var det et rederi som ville registrere hvor mange av de seilende som kunne svømme, da de mente at den slags egenskaper ville føre til en mer positiv sikkerhetsstatistikk.

En motormann henvendte seg til det nevnte rederi for å søke hyre. Noe av det første han ble spurt om av mannskapssjefen var om hvorvidt han kunne svømme eller ikke.

Motormannen så noe forskrekket ut før han svarte følgende: «Jeg trodde Dere hadde båter, jeg.»

Snebållen ruller videre og nå utfordrer jeg min kollega kaptein Rolf Pilskog til å fylle ut neste «hjørne».

Frå Ragnar Platou

Fra skipsmegler Ragnar Platou har vi i forbindelse med hans 80-års dag mottatt dette takkeskriv:

Til mine venner hos Wilh. Wilhelmsen

Ernest Hemingway skrev «For Whom the Bell Tolls», en roman fra Spania hvor toreadorene bor. Takket være dere er det nu meg «for whom the bell tolls» spesielt på høytidsdager. Skipsklokken er fra M/S «TOREADOR» — et skip som jeg personlig har hatt gleden av å være med å kontrahere — som jeg har vært med å døpe — og som mitt firma solgte, da tiden kom.

Klokken klemter minnene inn i mitt sind — minner om vårt 60 års samarbeide og vennskap — og den vil ikke bare glede meg ved sin klang og sine slag, men jeg håper at den også vil klemte for de kommende slekter, kime til vakt om tradisjon, godt arbeide og vennskap.

Tusen takk!

*Hjerteleg hilsen
Ragnar Platou*

(Fritt efter Wildenvey)

*Endnu å vandre på Shippingens stier
tiltrods for dette med alder og slikt.
Endnu å gledes ved certepartier.
Endnu å nyde et salg som et dikt.
Endnu å være så frisk som en loppe
og skue fremad trods 80 år oppe
uten å være no' tynget av plikt.*

*Endnu å gå med fryd til kontoret
og møtes dernede av alle med smil.
Endnu få sitte ved Styrumsbordet
og lytte — og se at der ledes med stil.
Endnu å høre de evige regler
som brukes hver dag av den ivrige megler
i telefoner — pr. telex — i brev og stencil.*

*Endnu å kjenne at feltet er verden
og kjenne dets pulsslag fra morgen til kveld.
Endnu å reise — og føle på ferden
gleden ved skipenes styre og stell.
Endnu å se at der sluttet kontakter
og at der laves no'n nye kontrakter.
Ja — spenningen er som sang i en selv!*

*Endnu å møtes med Wilhelmsen-venner
utenfor dagens mas og kiv.
Endnu å høre at skipsklokken klemter
at vennskap er mere end pust i et siv.
Endnu å mene at Shipping er herlig
og at vort vennskap er noget særlig.
Ja — det vil jeg føle i hele mitt liv!*

På talefot med skolen



Moss Økonomiske Gymnas får orientering av maritim personellinspektør Vidar Bekkavik om lastning og lossing av et linjeskip.

Både fra skolehold og bedriftshold har det lenge vært ytre ønske om en bedre og bredere kontakt mellom næringsliv og skole/universitet. Enkelte utdanningsinstitusjoner har riktignok alt etablert gode kontaktformer med enkelte næringsgrener, bransjer eller bedrifter, og spesielt gjennom ungdomsskolens yrkesorientering har det vært mulig å knytte en fastere forbindelse mellom det omgivende samfunn og skolen.

Rederiet ser det som en viktig oppgave å holde en god kontakt med skoleverket. Kontakten kan gi seg utslag på flere måter.

Informasjonsstoff

Nesten daglig får vi forespørsler fra skoler eller enkeltelever om informasjonsstoff om rederiet og/eller næringen. Dette er da gjerne tenkt som bakgrunnsstoff til stiler, arbeidsoppgaver, seminaroppgaver o.l.

Skipsadopsjon

En mer løpende og direkte kontakt har vi gjennom skipsadopsjonen. 15 av rederiets skip er for tiden adoptert av skoler fra hele landet. Brev og pakker utveksles mellom skip og skole, og rederiet sørger for at skoleklasser får besøke «sine» skip så sant dette lar seg ordne. Vi tror det er uhyre viktig at skoleungdommen får et realistisk syn på sjølivet og skipet som arbeidsplass. Sjøfolk som er hjemme på ferie, tar seg ofte tid til å besøke de respektive skoler og holder foredrag, viser lysbilder etc.

Utplassering av skoleelever

Ungdomsskolens praktiske yrkesorientering har etterhvert kommet inn i faste former. Det betyr konkret at elevene i 8. klasse utplasseres en uke i arbeidslivet. Vi har hatt flere av disse elevene i full jobb ved hovedkontoret. Erfaringene er positive, og vi tror at både elevene, skolen og rederiet har hatt gjensidig nytte og glede av disse arbeidsukene.

Informasjonsmøter/foredrag

Med jevne mellomrom arrangerer vi informasjonsmøter for skoleklasser og grupper av studenter. Dette er da gjerne halvdagsarrangementer og legges opp alt etter hvilke behov og ønsker de enkelte skoleslag har. Denne form for kontakt er vi meget interessert i, og i den senere tid har vi hatt besøk av flere klasser fra forskjellige økonomiske gymnas samt grupper av studenter fra Bedriftsøkonomisk Institutt, Agder Distriktshøyskole og Norges Handelshøyskole. Forut for disse besøkene anmodes deltakerne om å ta med seg spørsmål og problemstillinger slik at vi kan få til en to-veis kommunikasjon. Hittil har dette virket bra. I tillegg har vi enkelte ganger vært invitert til skoler/universitet for å holde foredrag om rederiet og næringen. Vi oppfatter det som både lærerikt og nyttig å møte ungdom under utdanning, og vi velger fortsatt å bruke tid og krefter på denne kontaktvirksomheten.



Temaet «Drift av Skip» sto på programmet da Agder Distrikthøyskole var på besøk. Et panel bestående av direktor Kåre Skarrebo, driftssjef Roald Torgersen og maritim personellsjef Nils Wetlesen besvarte spørsmål fra interesserte studenter.

MINI MAL

EN HALV GRIS



Det er så lett å klage, og fort blir vi misfornøyd; begynner vi dagen med gretten- og surhet, så skal vi se at alt går vrangt og skakt for oss. Ergrelsene tårner seg opp, og så legger vi skylden på alt og alle.

Det er ikke omgivelsene som er gale, det er vi som tar det galt. Alle kjenner sikkert uttrykket «Livet er ikke som vi har det, men som vi tar det!» For eksempel, takker du for maten? Det koster så lite, men derimot til gjengjeld betyr det så forferdelig mye! Det som møter oss om dagen kan vi ikke forandre på, men vi kan få en annen innstilling til de oppgaver som vi står oppe i; moderne er det å kreve, alle skal ha mer, men har du lagt merke til at jo mer du får dessto mer vil du ha, og mindre fornøyd blir du.

Når dagene er grå og triste og motgang strømmer på, er det såvisst ikke så lett å takke, og det er sant, men har vi da ikke i slike

Efter en god middag, er det intet som passer menneskets legeme bedre enn divanens myke leie. En kjærlig kones følsomme hender besørger slumreteppets lette lunhet og i en ubendig visshet om at det er deilig å leve, glir man, uten sauetelling, inn i søvnens drømløse rike og forblir i dette nære nirvana inntil den samme kjærlige kone hvisker vakkert at nu er det kaffe. Søvnens vederkevegelse burde normalt stemme ens sinn til harmoni og glede, men som all virksom og god medisin, har også middagsluren en bivirkning, og for mitt eget vedkommende, er tidspunktet mellom den lavmælte oppfordring til livets oppstandelse og nektarens møte med smaksorganene et kort opphold i helvete, og den salgsrepresentant som da måtte befinne seg ringende på min dør, står i lutter fare for brutalt å bli skjøvet ut i sitt rette element, fortapelsens evige mørke. Enn si mannen med kokusbollene, bondeeggene og tulipanene. Disse i og for seg utmerkede lekkrier, ville lide samme skjebne som hin gullkalv ved foten av Sinai Bjerg.

Og midt i vintermørkets mest deprimerende fase, hendte faktisk dette. Famlende efter Romica-tøfler, hører jeg i min allerede lidende tilstand, at dørklokken ringer. De ord som ildnende farer ut av min kaffetørste munn, er så grusomme at selv sjefen for Fjernsynsteateret ville reagert. Min ikke alt for lettvinde korpus farer byksende mot entre-døren, som blir revet opp mot den halvstuderte røver av en glattlikket salgsrepresentant jeg forventer å finne.

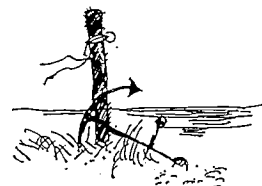
Men der står en bedårende liten jentunge i rød kåpe og hvit topplue. Hennes øyne stråler, hun smiler opp til meg og sier begeistret: — Du kan vinne en halv gris. — Som ved et trylleslag var jeg ført over i en god og behagelig verden. En rar lykkefølelse fylte mitt sinn, jeg var lamslått av en god ånd. — Men du må kjøpe lodd altså. Her er bok og blyant. — Kaffen var glemt. Vonde tanker forsvunnet. Penger kom frem. Navn og adresse blev tegnet på en hel side. Og der stod denne rare jentungen med rød kåpe og hvit topplue. Et charmetroll av en trulte. Et Vår Herres sendebud på jorden. Min kone roper fra stuen at kaffen blir kald. Lite vet hun om min akutte lykkerus. Og det viktigste av alt: Jeg kan vinne en halv gris.

tider noe å takke for? Sikkert! Vi har fått den største av alle gaver: Livet. Har du takket for det? For hjem, utdanning, arbeid, evner, kameratskap, krefter, søvn og hvile?? Slike ting er blitt selvsagte for oss at vi ikke engang tenker over det. Hvis en gang helsa skulle svikte for oss, ville vi med en gang tenke tilbake med takknemlighet på da fysikken var i orden; det er først når vi mister godene at vi begynner å sette pris på dem.

Lær deg å takke for de gode ting her i livet, så skal det bli lettere når de onde dager kommer, for ingen av oss blir spart for vanskeligheter og motgang, da vi alle for tilmålte porsjoner av godt og ondt i livet. Den som har lært å takke for alt får en uforklarlig styrke til å komme gjennom. Lær deg å takke Ham som har gitt oss så uendelig mye å være takknemlig for!

Med hilsen seilende

Glem ikke takknemlighet



Wilhelmsen Seniorklubb

Denne unge og høyst beskjedne forening, ble behørig omtalt i dette blad for et par år siden, men vi gjentar gjerne dens formål, nemlig å skape kontakt mellom sjø- og landpensjonistene, og mellom disse og senioransatte ved kontoret. Onsdagstreffet, hvor man møter ved 14-tiden i spisesalen, er blitt et populært tiltak, og stadig fler søker disse enkle sammenkomster.

Vår og høst arrangeres hyggekvelder med enkel bevertning, underholdning, munter sang og historier. Sist var vi samlet 20. april, og Generalforsamling ble først avholdt. Senior-klubben ønsker, som nevnt, å være såpass uformell at vi faktisk ikke har «statutter» og derfor, til Børkes store forbauselse, legger på årskontingenten underveis. Heller ikke har vi, til Holts enda større forbauselse, nogen revisor, idet regnskapet er såre enkelt: Kontingent inn, blomster ut. Siste år måtte forresten sekretæren legge til et par tiere for å få siste bukett effektivert. Og like enkelt som vårt bokholderi, velges styre. Det klappes inn noen mennesker, som på forhånd er spurt, og som har interesse for en fruktbringende sak. Styret som skal virke fra 1. januar neste år består av Borghild Djupvik, Wenche Christiansen, Erling Buen, Erna Haugland, Astri Howells og Bjarne Amundsen.

Kjelland-Mørdre, Seniorklubbens gode og trofaste støtte fra begynnelsen, burde sett og hørt Johanne Herlofson da hun avduket Anna Lovinda, som vi døpte det elegante piano firmaet har kjøpt til spisesalen. Dermed kunne aftenens sang og senere allsang, få et fint og lett akkompagnement. Konditormester Bjerke, som både faglig og vennskapelig er knyttet til vårt hus, var så elskverdig å spille for oss hele aftenen, og da denne distingverte herre ikke bare er en kunstner i sitt fag, ble hans artisteri på klavaturet en herlig opplevelse. Vårt nye instrument, her bør vel navnet ikke nevnes, fikk en myndig, varsom og god hånd over sine uberørte tangenter.

Og så var det dans etterpå. Nei, merkelig nok, og det kunne ikke være fordi Løddesøl var til stede, for han hygget seg storartet sammen med pensjonistene, og avsluttet en trivelig vårfestival med oppmuntrende og optimistiske ord. Men til høsten rigger vi til vårt lille dansegulv og gjør som Grythe i Huskestua. Instrumentet har vi, og Bjerke vil sikkert, for gammelt vennskaps skyld, ennå engang fantasere og drømme seg gjennom sitt store repertoar, fra Singin' in the rain, via Tea for Two og frem til vår tids Cassanova. Dans er jo også kontaktskapende...

Bjarne Amundsen.



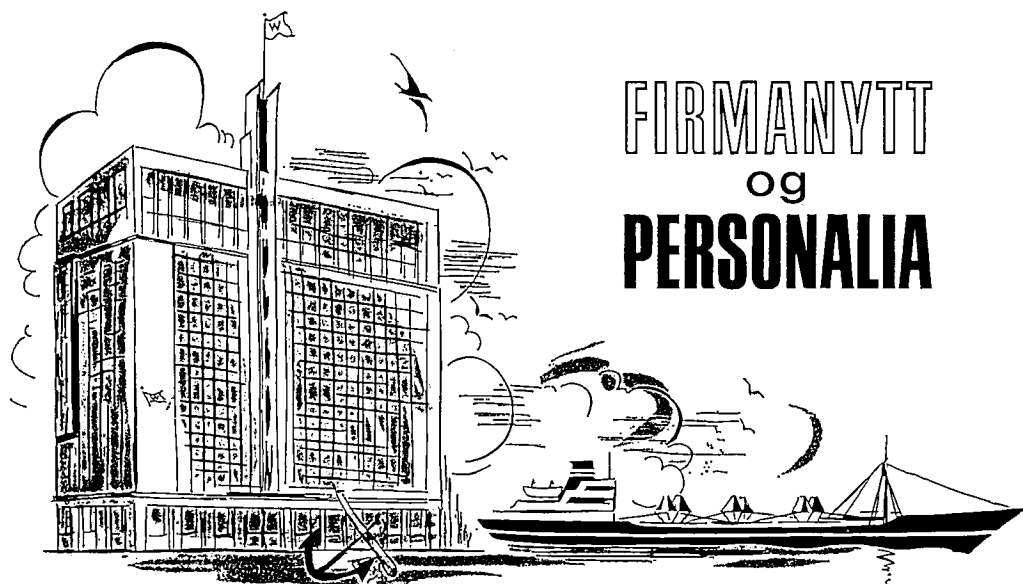
Nils Wetlesen, Leif Øines, Gustav S. Hansen og Olav Moen.



Sigurd Bryde og Ragnhild Erichsen (Syngende herrer i bakgrunnen er Arthur Tidemann og Kolbjørn Andersen).



Erna Hauglund og Leif T. Løddesøl.



FIRMANYTT og PERSONALIA

80 ÅRS FØDSELSDAG

Ragnhild Bruun Hansen
Karl Waarøe
Klara Tollefsen
Maggi Larsen
Lydia Pedersen
Ragnhild Jahnsen

70 ÅRS FØDSELSDAG

Nils Andreas Nilsen

Eystein Solheim
Thorbjørn Eriksen
Olaf Fliflet
Sigvald Olsnes
Harald Jensen

60 ÅRS FØDSELSDAG

Jens Sønsteby
Fr. Leyre Olsen
Dagfinn Holtan Nilsen

Arne Nesbjørg
Sverre Sørvik
Edgar Eliassen

50 ÅRS FØDSELSDAG

Nicolai Jacobsen

40 ÅRS TJENESTE

Bård Risvold

25 ÅRS TJENESTE

Aksel Håkonsen
Øivind Storehjelm
Kjell Vagle
Knut Jørgensen
Johan H. Henriksen
Karl Pettersen
Kristian Larsen
Olav Sætre

CHRISTIAN KNUDSEN IN MEMORIAM

Christian Knudsen er ikke lenger blant oss. Etter et kort sykeleie sovnet han stille inn.

Vi hadde i noen uker visst om den nådeløse sykdommen som hadde rammet ham uten forhåndsvarsel. Likevel kom meldingen om at et 33-årig liv var ugjenkallelig slutt som et sjokk for oss. Det hele syntes så meningsløst at man ikke kunne hjelpe for å håpe — all legevitenenskap til tross.

Christian fikk ikke arbeide mer enn knappe to år hos WW. Likevel oppnådde han med sin åpenhet og sitt umiddelbare likandes vesen å få mange venner her i huset. På det faglige plan etablerte han seg med selvfølgelig autoritet, og han rakk også å bli WIL-mester i tennis. Han hadde så uendelig mye mer å gi både som venn og kollega da skjebnen brått ville det anderledes.

Selv om Christian var en ener i arbeidsmiljøet — alltid villig til en ekstra innsats, var det likevel hans kjære i familiekretsen som lå han mest på hjertet. Han var en snill og tålmodig far for sine to små barn og en avholdt og elsket ektemann. Blant sine nærmeste etterlater han seg et uerstattelig tomrom.

I dyp takknemlighet vil vi bevare minnet om en god kollega og kjær venn samtidig som våre medfølende tanker går til hans familie.

S. G.



Det går ikke lang tid mellom hver gang det er utdeling av gullur og sølvfat på kontoret i RA 5. Ved en 25 års lunsj i mai var følgende samlet: kaptein Kristian Kristoffersen, inspektør Knut Jørgensen, inspektør Aksel Håkonsen, forhyringssekretær Kjell Reidar Vagle, skipsreder Tom Wilhelmsen, stuert Nils Olsen og lasteinspektør Øivind Storehjelm.



Ved jublant-lunsj 2. juni var disse samlet: Maskinsjef Haakon Marthinsen, kokk Chu Shu Lueng, skipsreder Tom Wilhelmsen og kaptein Gunnar Waage.

SKIPSIDRETT



REDERIMESTERSKAP 1976

Siden forrige nummer av Skib-Rederi gikk i trykken har vi mottatt resultatene i vårt interne mesterskap for 1976. Normalt danner disse resultatene basis for fordeling av vandrepokaler, men jeg synes personlig at tiden snaret er inne for å revurdere kravene til disse. De tre vandrepokaler er som følger:

W.W. pokal: Til beste skip i W.W. fotball serien (min. 5 kamper).

Kjell Trystads pokal: Til beste W.W. skip i den Internasjonale serien.

Sjefenes pokal: Til beste idrettsskip blant Tank/Bulkskipene.

De to fotballpokalene ble ikke utdelt i år da ingen av våre skip kvalifiserte seg. Konkurransen om disse pokalene er så liten at det er nærmest urettferdig mot våre gamle fotballskip (Tasco, Thermopylæ etc) å utdele slike pokaler i disse fotballfattige tider selv om jeg er fullstendig klar over at forholdene ikke kan sammenlignes.

Sjefenes pokal var sannsynligvis ment som et incitament til Tank/Bulkskipene som tidligere hadde et handicap når det gjaldt muligheter til å drive idrett og fotball p.g.a. kort liggetid under land. Nå er det blitt slik at denne situasjon er felles for de fleste av våre skip, og derfor burde Tank/Bulkskipene kunne konkurrere på like fot med våre øvrige skip om poeng og pokaler.

Tabellene for Fridrett viser at våre «Tender» båter i klasse II ligger høyt over våre skip i klasse I hva gjennomsnitt pr. påmønstrede angår, men dette er hovedsaklig p.g.a. de spesielle hyreavtaler som gjelder for våre forsyningsskip. Man kan vanskelig sammenligne den ene typen med den andre, så den beste løsning etter min oppfatning måtte være å ha to atskilte pokaler å konkurrere om.

Det kunne være interessant å høre de seilendes — og landkrabber's — kommentarer til disse tanker. Pokalene er til for å spore til øket innsats og burde ikke tildeles hvert år hvis ikke det sportslige nivået gir grunn til det.

Uten å ville trekke ned TACHACHIHO's innsats i friidrett — noe som gir dem sjefene's pokal for Tank/Bulk 1976 — må man få lov til å poengtere at 92 norske skip (inkl. Troya på 80. plass) plasserte seg foran TAKACHIMO i 1076!

La oss håpe at samtlige pokaler kan tildeles til neste år etter beinharde konkurranser skipene imellom.

REDERIMESTERSKAP I FRIIDRETT 1976

Lag:	Brutto poengsum	Gjennomsnitt pr. påmønstreret
1. TROJA	19.533	292
2. TAKACHIHO	16.237	242
4. TOYAMA	10.331	184
5. TACHIBANA	12.839	176
6. TAI PING	9.382	127
7. TANABATA	7.802	111
8. TAKARA	7.799	104
9. TARN	3.788	77
10. TIGRE	5.448	61

KLASSE II:

1. TENDER COMMANDER ..	15.262	898
2. TENDER CLIPPER	13.091	770
3. TENDER TRIGGER	8.845	737
4. TENDER CARRIER	10.410	612
5. TENDER TARPON	5.728	477
6. TENDER TRUMPET	5.194	433

4 x 100 m STAFETT:

	Sek.
1. TROJA	56.2
2. TENDER TRIGGER	57.2
3. TENDER CARRIER	57.6
4. TENDER CLIPPER	60.2
5. TENDER TARPON	60.3
6. TACHIBANA	60.9

3 x 60 m STAFETT:

	Sek.
1. TROJA	29.1
2. TENDER CARRIER	30.7
3. TACHIBANA	32.3

IDRETTSMERKEKONKURRANSEN:

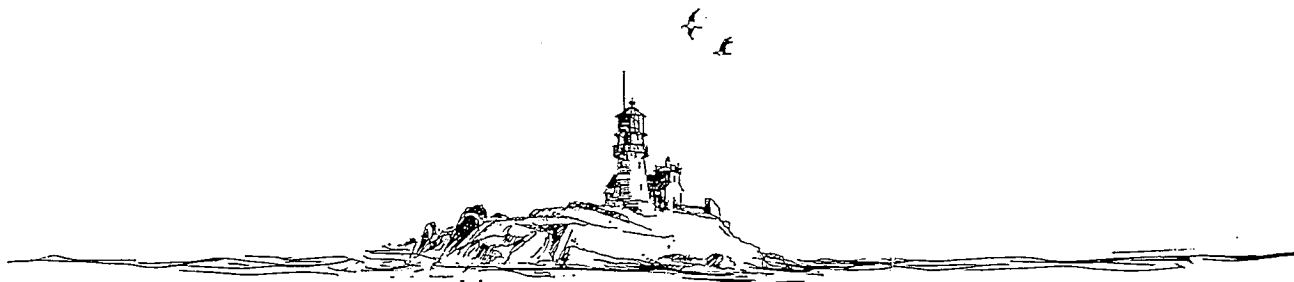
	merker	%
TITUS	13	18.84
TAKACHIHO	3	4.48
TAI PING	1	1.35

SVØMMEKNAPPKONKURRANSEN:

	knapper	%
TITUS	24	34.78
TAKACHIHO	16	23.88
TANABATA	6	8.57
TAIKO	5	7.24
TOYAMA	4	7.14
TRAVIATA	4	5.13
TAI PING	3	4.05
TAGAYTAY	2	2.94
TALABOT	1	1.43
TROLL FOREST	1	1.41
TARONGA	1	1.35

SYKKELPLAKETTER:

	plakett	%
TEMPLAR	1	1.49
TITUS	2	1.45
TANABATA	1	1.43
TACHIBANA	1	1.37
TAKACHIHO	1	



FOTBALL:

2/11 Hamburg: TYR	— VINSTRA	N 1—3	11/8 Norfolk: TAKACHIHO	— CORAL VENTURE	GB 2—5
15/11 Rotterdam: »	— BRUNBORG	N 3—0	9/4 Houston: TANABATA	— WINGULL	N 1—4
15/11 »	— ARANYA	D 4—0	9/4 Rotterdam: TOLEDO	— STAR ASAHI	N 2—3
12/5 Houston: TAIKO	— OSCO SPIRIT	N 3—1	9/8 Bremen: TRIANON	— NORNEWS LEADER	N 1—12
4/10 »	— LUCIAN	N 2—6	28/8 Rotterdam: TROJA	— TORVALDSEN	S 1—4
12/8 Rotterdam: TACHIBANA	— NORSE DUKE	N 2—4			

«Hver sin lyst», sa Gnisten

Ordtaket om øltapperen som drakk mens de andre sloss kan snus litt på, og da lyder det slik: «Hver sin lyst», sa Gnisten — han sykla mens de andre åt. Ja, for det er det Gnisten gjør her ombord. Mens de andre — i hvert fall de aller fleste — ikke kan motstå fristelsene ved et veldekket lunsj-bord, går Gnisten — Odd B. Stam fra Lier ved Drammen — til gymnastikksalen, der han først myker opp arm- og benmuskler, setter seg deretter på ergometersykkelen og trækker til hard belastning i minst 40 minutter. «20 minutter hver vei», som han sier. Deretter en avrivning og så i svømmebassenget.

Han svømmer forresten en halv times tid før frokost også, når vannet ikke er for kaldt, og er vel den eneste som således regelmessig benytter seg av de muligheter som gis for mosjon. Andre nøyer seg med en dukkert — en gang i blant, spiller litt bord-tennis, og hvis det er plass i lasterommet, blir det fotballtrening et par kvelder i uka. Men Gnisten er viljesterk — han svømmer og sykler, og gjennomfører sitt program hver eneste dag.

Odd B. Stam fikk sin utdannelse som telegrafist i marinen, og etter sin 2-årige tjeneste der gikk han til sjøs som telegrafist i Thor Dahls rederi. Det var i 1949, og 13 år senere begynte han i W.W., der han

har vært siden. Farten har vært noe forskjellig, men det meste av tiden har gått på Australia, og Tricolor har han fulgt siden den kom på vannet i 1972.

— Du liker deg med andre ord godt ombord?

— Ja, her er det bra å være, ikke minst fordi en har sjansen til å treffe familien hver 3. måned. Det er ikke alle sjøfolk som har anledning til det.



Gnisten trimmer så svetten renner.

Gnisten er ellers den som innrømmer at sjøfolk har det bra, og de skulle ikke klage, hverken på skatten eller noe annet, sier han. Ombord har hver eneste mann — og kvinne — sin egen lugar med dusj eller bad og klosett, og som blir holdt i stand. Maten er utmerket og arbeidsforholdene gode. Etter at det er blitt en fast ordning med 6 måneders arbeid og 3 måneders ferie er det jo også blitt bedre anledning til å være sammen med familien enn før, og det betyr mye for mange.

— Det er fint med et svømmebasseng når en krysser ekvator regelmessig hver halvannen måned, men er ikke bassenget i minste laget?

— Vel, det er 3 svømmetak hver vei når en er kommet seg uti, og det kunne naturligvis ha vært større, men etter min mening gjør det tjenesten. Hadde det vært lengre, ville det antagelig ha blitt for mye skvalping i urolig vær. Men hvis jeg skulle få lov med et ønske når det gjelder muligheter for idrettsaktivitet ombord, måtte det være en større gymnastikksal, helst dobbelt så lang og gjennom 2 dekk, slik at det hadde vært noe høyere under taket. Slik det er i dag kan for eks. jeg ikke bruke manualene fordi det er for lavt under taket, og det er egentlig ikke plass nok rundt bordtennisbordet, sier Gnisten.



NORGES IDRETTSFORBUNDS IDRETTSMERKE- STATUETT

FØRSTEMANN UTE I WIL-REGI

Aksel Håkonsen har som førstemann i WIL-regi mottatt idrettsmerkestatuetten. Vi har andre i huset som også har klart kravene til denne bragd gjennom sine repsektive idrettslag, bl.a. Wilhelm Wilhelmsen, men aldri før i regi av WIL.

Idrettsmerkestatuetten kan tas av enhver mann eller kvinne fra og med det året han eller hun fyller 17 år.

Kravene er delt inn i 5 grupper: ferdighet, spenstighet, hurtighet, styrke og utholdenhet.

I hver gruppe er det flere øvelser å velge mellom som er satt opp for å vekke og vedlikeholde interessen for idrett og derved å få flest mulig til å drive sunn og allsidig kroppsøving.

I WIL-regi blir det hvert år arrangert et mesterskap i friidrett hvor øvelsene inngår i idrettsmerkeprøvene. Her er det anledning for alle å delta. Har man oppnådd kravene til idrettsmerket fra 8—18 ganger, avhengig av alder og kjønn, vil man få idrettsmerkestatuetten som er en meget fin skulptur og et tegn på at formen er i orden.

Vi håper at mange følger etter Aksel og ønsker samtlige velkommen til neste friidrettsmesterskap på Sogn til høsten.

Sett i gang treningen!

Kravene kan fås hos friidrettsoppmannen.

SLUTTRISULTATER FRA WIL MESTERSKAPET 1977

BOWLING

Damer:	Poeng
1. Elfrid Jensen	439
2. Sissel Nygaard	365
3. Solveig Svang Olsen	296
Herrer:	Poeng
1. Jan Simonsen	618
2. Bjørn Fretheim	447
3. Arne J. Larsen	445
4. Torgeir Rosander	414
5. Jan Gaare	391
6. Knut Dalen	380
7. Finn Tønnesen	368
8. Arne Muggenud	351
9. Tom Kristiansen	349

BORDTENNIS

1. Tom Kristiansen
2. Bjørn Erik Kristiansen
3. Louis Vauvert

Antall deltagere: 14.

W.I.L. NYTT

WIL I NYKØBING

Det tradisjonelle håndballmøtet mellom ØKB og WIL fant denne gang sted 4. juni i Nykøbing, Falster — et ønske fra våre danske verters side om «å vise nordmændene mer af landet» samt trekke vekk fra severdighetene i København. Med hensyn til været, omgivelsene og bevertningene skulle oppholdet der nede i sør bli en hyggelig avveksling fra de tidligere opplegg.

Etter flytur ned og opplading i en to timers buss-tur var det et tent og fightervillig WIL-lag som gikk på banen i det flotte anlegget til Nykøbing F. Hallen. Danskene hadde fra før to napp i den oppsatte Nor-Dan pokalen, så her skulle det kjempes. Vårt lag fikk til det meste i åpningen av kampen, noe et pause-resultat i norsk favør 9—3 forteller det meste om. Til tross for en klar hjemmedommer i 2. omgang samt tyst applaus fra den ene tilskuer ebber kampen ut med en klar WIL-seier, hele 20—12. Samtlige på laget spilte en bra kamp og målscorere var Helge Selmer 6, Hans Chr. Bangsmoen 5, Bjørn E. Kristiansen 5, Vidar Ek 2 og Tormod Aasgaard 2. Evigunge Aasgaard spilte forøvrig sin 250 håndballkamp for WIL, et jubileum det virkelig er grunn til å gratulere med.

FESTSPILL MOT TRANS

«Tiførna» fra Transatlantic, Gøteborg ble mottatt på Fornebu lørdag 11. juni av WIL's festspillarrangerende komité. De 30 glade og åpne svensker ble busskjørt raskeste vei til Najaden for museumsbesøk og sildebord. Via Vika gikk så Trans-ekspressen til Kolbotn hvor damenes håndballkamp skulle avspilles i Sofiemyrhallen.

WIL's håndballdamer virket meget tent, spilte safe i forsvar og hadde et klart overtak i 3/4 av kampen. Etter scoringer av Kirsten Haune og Marit Helliesen ledet laget 2—0 til det gjensto få minutter av kampen. 4—5 stolpeskudd i rask rekkefølge må skrives på WIL's konto for grov utur, og da samtidig fikk «slengt inn» 2 mål på slutten, ble resultatet 2—2. Til god munterhet og stor forsøstring i garderoben etter kampen. Teknikere fra «TV 2's underholdningsavdeling» var forøvrig tilstede og fikk gjort video-opptak av kampen, og det var tydelig at aktørene bar preg av dette nærvær.

Fotballkampen på en improvisert koksgrus-stadion ble en norsk suksess. Kort fortalt 3—1 seier til WIL — etter godt spill fra begge sider. «Svenskedödaren» Biermann slo til med 3 praktmål for WIL, og ikke siden Kniksen debuterte i 1962 har vi opplevd maken. En stor kamp og et vått og skadeskutt WIL-lag i du-sjen og bassenget etterpå.

OFFISERSOPPGAVE

PR. 15. MARS 1977

BÅT	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	1.STYRMANN	1-2.STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	1.MASKINIST	2.MASKINIST	3.MASKINIST	ELEKTRIKER
<u>LINJEBÅTER</u>											
TAGAYTAY	VOSS KOLBJØRN	GRAN PER	ELLINGSEN BJØRN	KRISTOFFERSEN V	RUUD ASBJØRN	THAEN ELISE	VELLE PAUL	HANSEN INGOLF	SOLLID OLE	BJØNNES JOHN	WALDERHAUG ARNE
TAIKO	KARLSEN THOR H	HUELLE KJELL	MORTENSEN BJØRN	ANDERSEN ARILD	DYBÅ HARALD	HEUM ELLEN	VIKENE KJELLMAR	BERG AMUND	SYVERTSEN PAUL		ROLIGHETEN IVAR
TAIMYR	ABRAHAMSEN OLE	LERVIK ANDREAS	KIILL HUGO	NESSET SVEIN	JENSEN PAUL	SÆTRE ÅSE	LARSEN EINAR	STRØM BJØRNAR	KINN ROLF OVE		SÆTRE OVE
TAI PING	BERG NIC.	FRIITZEN TOR	NORDGAARD ARTH.	ULSTAD ARNE	CHU QUAN FAH	LARSEN DAG	LITHUN ALF	AASE HELGE	JOHANSEN EGIL	FISKESETH R.	PETRICEVIC MLADEN
TALABOT	LAUSUND MARTIN	LIE PEDER A.	BJØRNSETH H.	ERIKSEN ARNFINN	SKAU EGIL	BERG INGRID	KRISTIANSSEN K.	HANSLIEN GUNNAR	GJELLESTAD E.		PUPOS LAJOS
TAMERLANE	RØVIK ARVID	ANDREASSEN Ø.	BYKLUH TORGJEIR	OLDVERVIK SVERRE	LONGUM ODD	LANGBALLE KARI	BRU JAN INGE	KVARTEIG BERGER	HYKLEBUST TH.		JOHANSEN TH.
TAMPA	FJELLE INGOLF	PETTERSEN WILLY	MENSEN JENS	HANSEN SVEIN E.	CARLSEN TORE	OLSEN INGER	OTTERSEN ODD	NILSEN KARSTEN	SLATLEM SVEIN	SØRENSEN ULF	FUNG YUNG KEUNG
TARAGO	BJØRHEIM JON	GRUNNREIS LEIF	WETTRE PER H.	SEILDAL A.	BERG-SØRENSEN	MYRSTAD JAN	VARØY ASMUND	LANGELAND S.	ELVEGÅRD KJETIL	STUE ARILD	
TARANTELL	JOHANSEN FRANCK	HILTON HÅKON	STORSTEIN ÅDNE	EDVARDSEN HANS	HEGGEN ASBJØRN	BERTHELSEN KARI	STRAND HANS	LEKNES JENS	PEDERSEN PER O.	KJOSÅS BJØRN	ANDREASSEN JOHS.
TARN	NILSEN BUA THOR	EVENSEN ARNE	AUKAN EGIL	HANSEN ÅGE	MATHISEN KÅRE	JOHANNESSEN A.	JOHANNESSEN R.	GUNDERSEN T.	MOEN FINN		STENSTAD BERGER
TARONGA	DAHL KJELL	ERIKSEN TANCRED	SNERTING ULF	RØD OLA	HANSEN SVEIN	GISKE JOHN	BJERKVIK LEIF	SANDUIM IVAR	MELLAND K.		RUDEN ROLF
TEMERAIERE	THOMASSEN OVE	EIDHEIM KJELL	MARTHINSEN H.	BIRIBAKKEN OLA	OLSEN ODDVAR	DALE MAGNE	STRANDKLEIV P.	LUND FALKVOR	MALLAUG BJØRN	LØVTANGEN I.	HUNG CHEUNG
TERRIERE	VALSTAD BAARD	AMUNDSEN LEIF	GARTHE ALFRED	ANTONSEN ERLING	FREDRIKSEN OVE	ØDEGAARD WILLY	LØKKEBØ OVE	STOTVEDT PER	BERGENSEN EMIL	GUNDERSEN GRETE	SIRNES ROLF
TEXAS	GUSTAD SIGURD	HENRIKSEN JOHAN	KVANVIK THOR	PEDERSEN CARL	ØVERLAND KR.	ÅANERUD TURID	BAKKE SVEIN	NILSEN ARNE	HYKLEBUST RUNE	HANSEN JAN M.	JESPERSEN K.
TIRANNA	LEMBOURN PHILIP	BONDHUS TRYGVE	SIVERTSEN INGE	PEDERSEN BJØRN	BAARS REINER	BERGUM EDGAR	CHRISTOFFERSEN	KEMI FINN	FAGERLID LEIF		HUSBY LEIF
TOLEDO	BLINDHEIM HERMAN	MONSEN FRODE	MATHISEN EINAR	RANHEIM ERIK	PEDERSEN SVERRE	STAVAAS RUNE	MAGNUSSEN Y.	MILAND SVEIN	ANDREASSEN CHR.		ERIKSEN LEIF
TOMBARRA	SKIPNES ARTHUR	SAKSHAUG BJØRN	FJELD E.	MELAND S.	ENGSAND JENS	BJERKAN KÅRE	VALEN JOHAN	EJNARSEN P.	BJØRNØY HALDOR	LUNDENG WILLY	MØLLER PER HELGE
TORO	TØNHOLM HANS H.	GRUBBEN ÅGE	BUAAS TROND	LANGNES JOSTEIN	KARLSEN ODD E.	HATLEMAR S.	BIGSETH SIGURD	BAKKEN H.	MJUOLLA I.		OTTERLEI S.
TORRENS	LEYRE OLSEN FR.	MARKUSSEN T.	HALVORSEN WILLY	DJERKE SVEN	TEIGEN ODD	NYGAARD REIDAR	THORVALDSEN J.	NORDBY STEIN	SLÅNE LEIF		TAFJORD ARILD
TOYAMA	IVERSEN NILS	LARSEN JARLE	MONSEN MAD	HERMANSEN N.	JENSEN GUNNAR	LUNDE BJØRN	HANDE PETTER	GLÆRUM LEIDULF	VANG ARNE	SANDBAKKEN	FLORIAN HORST
TRAVIATA	AMBJØRNSEN ROLF	KLOCK OLAV	JOHANSEN KNUH	NORDNES TORE	GUTTORMSEN A.	ANTONSEN FINN	MYRENG ALF	TROMSDEN TROND	DAHLE PER	NICOLAYSEN T.	JOHNSON KNUH
TRICOLOR	KOLDERUP REIDAR	OLSEN KÅRE B.	MYHRE PÅL	STRANDLI S.	SALEN OLAV	SIMONSEN OLE	ØVERLID KARSTEN	HOLSTAD JAN	NESJE R.	FURUHEIM K.	ANDREASSEN J.
TRINIDAD	ØKSENVÅG LEIF	NYHEIM ATLE	SIMONSEN EGON	HEGGELUND ULF	WESTERGREN C.	SKILLESTAD JAN	HANSEN LEIF	ALDRIGTSEN W.	FLAATEN ASBJØRN		ANDERSEN WERNER
TROJA	SÆTRE OLAV	KRISTENSEN J.	KARLSEN KARLY	RYTHER JAN	PETTERSEN KARL	FLATAUKAN T.	LARSEN KR.	BERG HELGE	KARLSEN TERJE		SNARE JAN E.
TSU	AKSNES SIGMUND	RINNAN ARNE F.	LYSTAD TOM	BJERK ODDBJØRN	FLUTO TERJE	FLUTO BJØRG	VOKSØ JOSTEIN	BJERKVIK PER	ÅANESTAD TRULS	ANDERSEN TERJE	JENSEN ODD EGIL
TYR	LJE PAUL ROBERT	KRISTIANSSEN T.	JOHANSEN HJ.	LARSEN HELGE	SM REIDAR	ØACK ERLING	ANDREASSEN B.	HAMMERVOLO	BYE PER INGE		HAMMERSETH A.
TØNSBERG	LUND WILLY	BRØYE THORLEIF	BJØRHUSDAL OLE		ENGELBRETHSEN	JENSEN MARGOT	GREEN SVENDSEN	STÅHELI R.	GRUNNREIS S.		NILSEN STEN
TENNESSEE	HELMINSEN KNUH	AARVIK OLAV S.					JACOBSEN ODD V	SVENDSEN VALTER			BJELLAND SEVERIN
<u>BULKBÅTER</u>											
TACHIBANA	HORSENG HARALD	STEINSVÅG JOHS.	GULLIKSEN KNUH	TEISRUH RENE	HELLEBUST G.	KOLDERUP H.	HOLE KÅRE	ØDEGAARD JOHS.	MARTINUSSEN JAN		SØLAND THORBJØRN
TAGUS	ANDERSEN ROLF	RINGSØY TH.	LARSEN FRED.	SETER PER	EIDEM KARSTEIN	RIAN TROND	JENDERÅ EINAR	VINDHEIM ARNE	DANIEL ERLING	SJÅSTAD EINAR	MISUND ARNE
TAKACHIHO	CHRISTOFFERSEN G	SØRENSEN JAN	LINDHEIM OLAF	LARSEN ROBERT	EMULBRETSSEN	SØRENSEN RAGN.	URHEIM SVEIN	RØEGGEN EGIL	STORLI HARALD		MADLAND ERLING
TAKAMINE	MELBYE CARL	ØSTGÅRD ROLF	NORDVIK SIGURD	FLAGESTAD LASSE	SAMUELSEN A.	SØRENSEN ÅGE	BENDIKSEN ODD	BÅRDSNES E.	LARSEN WALTHER		JOHANSEN JØRGEN
TAKARA	BERTHELSEN KÅRE	JOHANSEN PER O.	GRINDSKAR K.	LINDSTØL JENS	LANGERUD VIDAR	NIELSEN OLINE	GISKE JOHN	BECKER MORTEN	KNOTTEN SIGMUND		HØYLAND STEIN
TAMESIS	PILSKOG ROLF	JACOBSEN JAN	BRANDSER KARL	HAAGENSEN KAJ	KURE SIGURD	HEITMANN Y.	BØRVE TRYGVE	HOFF BJØRN	SANDØY ROLF		ELIASSEN ARNE
TANABATA	VARHOLM DANIEL	LINGE NILS	ERIKSEN ASBJØRN	STENBEK JAN	LAURITZEN A.	GROTLE BJØRG	OLSEN JOHAN	HELLE THOR	JOHNSEN ARILD		LARSSON KEN
TARCOOLA		DAHL SVEN ERIK					VÅSSBARK OLAV	ÅRSETH ODDVAR			STUBBERUD THORE
TONGALA							LEIRVIK NILS				
TROLL FOREST	HANSEN THORLEIF	REPPE TORMOD	BENJAMINSEN B.	LANGAAS JON	BLOM-PETERSEN	FOSSE GRETE	ECKHOFF KR.	GULBRANDSEN PÅL	HAUGSAND GUNNAR		KOLSETH ROBERT
<u>TANKBÅTER</u>											
TABRIZ	KVASTAD ERIK	NILSEN ROLF	EIDE HARALD	GAARDE KJELL	MELBYE VERNER	ANDERSEN WIGGO	HALSETH TH.	IVERSEN ARTHUR	NEKSTAD TOR O.	UNDHJEM O.	STAKE TORE
TARTAR	SAMUELSEN KAI	JENSEN SVEIN	LJØEN KÅRE	STOKKE LARS	BERG ALF N.	BRAAEN KARI	SCHRADER OLAV	LARSEN LARS	PAULSEN OVE	KVALSVIK K.	KARLSSON BO
TEMPLAR	SOLHEIM JOHANNES	VIGELSSJØ BJØRN	MERDEM BERNT		HANSEN EGIL	JOHNSEN K.	HARLEM JAN	FREDRIKSEN ALF	SIVERIO MANUEL	RØDSETH THOR	FJOGSTAD NJÅL
TIGRE	MIKAELSEN ALF	EIDSAETHER FRANK	DRABLØS BJØRN	BURGER HORST	KRISTIANSSEN O.	BINGEN HELGE	JENSEN ARVID	THORSEN THORALF	SØRBØE KNUH	MALHJEM OLAV	BAKLAND KÅRE
TITUS	PEDERSEN HENNING	ARNESEN ULF	VERPEIDE ARNE	HANSEN HENNING	HOLMEN THOR	VEEL NORVALD	MATHISEN ODD	NILSEN ERLING	SELANDER EILIF	BRUNVATNE K.	OLSEN GOTTFRED
TURCOMAN	VALLDAL PEDER	LISETH HÅKON	HAY OLE S.	SOLEM JØRN	OLSEN ROLF	SVINÅS P.	ALNES MAGNE	VENNESLAND H.	OLSEN OLE	GAUSEL JAN	SVINSÅS EINAR
<u>SUPPLYBÅTER</u>											
TENDER CAPTAIN	HOLBU SVEIN	SCHANCHE HANS	LIVENDAHL ROLF		STRØM BJ.		MYRLUND STEIVIN	MILEWSKI M.			SANDE ODDVAR
TENDER CARRIER	FARSTAD PERRY	ARONSEN GUDMUND	SAGBERG E.		SPELLING ERIK		VALEN HARALD	HANSEN STEINAR			LUNDESTAD E.
TENDER CLIPPER	DAHL HARRY	HAGEN TORE	PEDERSEN Å.		KARLSEN STIG		PEDERSEN A.	ANDERSEN EGIL			GISSUN EGIL
TENDER COMMANDER	ROSBACK OLE	TODAL RAGNALD	KAMSVÅG EDGAR		GULBRANDSEN ARNE		KONGSHAUG OLAV	PEDERSEN A			HARANG ATLE
TENDER CONTEST	JOHANNESSEN/HAA	LAND	HANSEN ROAR	NORUM ARVID	ØSTBY ERLING		HAREIDE H.	GJØSDAL K.	GJØRV OLE		FEDDE JAN
TENDER POWER	HUNGNES MAGNE	GJØSDAL KARSTEN					RØDSETH O.	KLOKK ARNE			HELLENES H.
TENDER PULL	THOMMESSEN R.	NOTLAND BJ.					ØKNEVAD B.	ANDREASSEN K.			KARLSEN J.
TENDER SEARCHER	BREKKE PER GEORG	ENLIEN K.					STALSMO G.	ANDERSEN ROAR			BREKKE ASBJØRN
TENDER SENIOR	HAGEN OLE	BERGLAND J.					LILAND SVENN	OLDERØ NILS			MELHEIM KJELL
TENDER TARPON	BJERMELAND TRYGVE	ANDERSEN H.					KVERNE SIGMUND	ANTONSEN NILS			
TENDER TRIGGER	PODHORNY PER	HVAM LARS RAABE	VATNE				ØVERAAS OSKAR	ENGAN PETTER			
TENDER TROUT	GREAKER KJELL	HALVORSTAD G.					KARLSEN T.	BJØRNEVIK S.			
TENDER TRUMPET	SALVESSEN THOR	KONGSLIE B.					BOLSTAD Ø.	KVALNES G.			
TENDER TURBOT	GRØNLI CARL OTTO	HYBERG H.					TORP TORBJØRN	ARONSEN L.			