

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKTB-REDERT

nr. 1/78

INNHold

NR. 1 — APRIL 1978

Redaktører:

Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

Redaksjonskomité:

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



Leder

Niels Werring jr. —

President i Norges Rederforbund

TOYAMA — Norges raskeste linjeskip

Skip — rederi — utenriksstasjon

Kåre Skarrebo:

Takk til gode kolleger og venner

WIL's årsfest —

Tale for den norske sjømannsstand

Fyrbøteren til minne

Mini Mal

Lest og Hørt

Firmanytt og Personalía

Skipsidrett

WIL-Nytt



Forsidebildet:

TROLL FOREST —

containerterminalen i Dubai

Foto: Knut Erik Knudsen, NR

SKIB-REDERT

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

Fra dagens problemer til morgendagens muligheter

Vår administrerende direktør, Leif T. Løddesøl, har nylig holdt foredrag i Polyteknisk Forening. Foredraget som pløyet dypt i norsk skipsfart, er bredt referert og kommentert i pressen, og vil nok også fremover være en kilde som mange vil ta synspunkter fra.

Løddesøl hevdet at det fremdeles er mange oppskrifter til suksess i shipping, men at det nok ikke er så mange snarveier til suksess. Han la vekt på at hvis man skal gi trygge arbeidsplasser, er risikobalanse nødvendig, og da kreves en viss minimumsstørrelse.

Grunntonen i foredraget var kritisk, men positiv: — Det er min absolutte overbevisning at norsk skipsfart vil komme gjennom den krise vi er inne i. Næringens struktur vil ved krisens slutt ikke være som i dag. Dens reinvesteringsevne vil heller ikke være den sterkeste. Men «norsk skipsfart» består etter min oppfatning av så mange sterke elementer, at problemstillingen ikke er om man vil overleve, men **hvordan!** Og da blir det interessant å diskutere hvordan vi bør gå løs, ikke bare på dagens problemer, men på fremtidens muligheter. —

I foredraget pekte ellers Løddesøl på at norsk skipsfarts styrke hittil har ligget i at den befinner seg i det vi kaller «the forefront of the development», og at det store spørsmål vil bli om norske redere har investeringsevne til å fortsette den raske utskiftning av tonnasje som er nødvendig for å bli værende i «the forefront». På dette område trodde han norsk skipsfart nå gjennomlevet en helt vesentlig svekkelse. Krisen vil medføre at selv de fleste av de rederier som overlever, vil være magrere når de kommer ut av krisen enn hva de var, da de gikk inn i den. — Vi får bare håpe at dette medfører bedre kondisjon og form, sa Løddesøl, som deretter gikk inn i kjernen av aktuelle problemer:

— I dagens debatt om skipsfartens fremtid sies det ofte at vi må konsentrere oss om «**bevaringsverdige enheter**» og så sørge for at disse enheter — og det er skip man sikter til — ikke forlater den norske flåte. Med den teknologiske utvikling som skipsfarten har gjennomgått og utvilsomt vil gjennomgå i årene som kommer, tror jeg for mitt vedkommende at man skal være ytterst varsom med å knytte «**bevaringsverdighet**» til ting. Det er nemlig «de immaterielle verdier» vi først og fremst må satse på i norsk skipsfart.

Jeg vil ta noen eksempler fra vårt eget rederi:

Rigger er bygget om for nye anvendelsesområder, linjeskip er blitt oppdatert, bulkskip er blitt ombygget, og det samme gjelder supplyskip. Alle disse endringene er tvunget frem, og alle sammen har stilt enorme krav til vår organisasjon når det gjelder markedsføring, når det gjelder management, når det gjelder teknisk kunnen, og når det gjelder kapitalreserver store nok til å gjennomføre endringer. Uten det jeg vil kalle en «**bevaringsverdig organisasjon**», hadde bevaringsverdige, tekniske enheter ikke vært inntektsgivende, ihvertfall på kort sikt. —

Løddesøl understreket at det også i fremtiden bør satses på denne linje som vil føre til at mulighetene utnyttes og arbeidsplassené trygges.

— Fremtiden må ligge i en organisasjonsmessig enhet som er stor nok og dyktig nok til å kunne besitte en egenekspertise som kan anvendes på skip og markeder og som har styrke til å møte skiftende krav.

JPS

Niels Werring jr.

Presidenten

av Jan P. Syse.



På godt norsk vis begynte Norges Rederforbund i det beskjedne. Men tillitsmannsrekken var ikke beskjeden. Christian Michelsen var den første president og Halfdan Wilhelmsen sentral i det første sentralstyre.

På norsk vis var man langsomme i starten. Rederiet Wilh. Wilhelmsen hadde seilt i nær 50 år — og frem til nasjonal lederposisjon — da Norges Rederforbund ble dannet i 1909. Ute i verden var det forlenget etablert nasjonale rederorganisasjoner, og Nordisk Skipsrederforening kunne se tilbake på hele 20 års virksomhet i det Herrens år 1909. Det var fra denne forenings norske lokalstyre initiativet ble tatt til dannelsen av Norges Rederforbund. Det er en interessant tilfældighet at Niels Werring jr. sitter som formann nettopp i Nordisk Skipsrederforening samtidig som han nå ble president i Norges Rederforbund og dermed norsk skipsfarts fremste tillitsmann.

Rederforbundet er fellesnevneren for norske redier. Alltid beskjefteget med å styrke næringen nasjonalt og hevde landets posisjon internasjonalt. En gjennomført profesjonell organisasjon til overvåking av norske skipsfarts interesser og livsrom hjemme og ute.

Både i politiske og næringspolitiske kretser, både i nasjonale og i de store internasjonale fora, kan en nøytral iakttagere merke den store respekt og tillit Norges Rederforbund nyter. En respekt og tillit som bare blir en organisasjon i internasjonal toppklasse til del.

Niels Werring jr. er den første president fra rederiet Wilh. Wilhelmsen. Det har vært en slags tradisjon at det alltid har holdt hårdt å få firmaets ledere med til noe utenfor firmaet, unntagen når det har vært for å ta sin del av et større ansvar under spesielle forhold. Derfor heter det også i boken «Wilh. Wilhelmsen i hundre år»: «Halfdan Wilhelmsen sa nei til praktisk talt alle tilbud om tillitsverv... Da Norges Rederforbund ble stiftet, gjorde han en unntagelse.

Her var det ikke betenknelighet og ikke nei, men avgjort ja. Han var med som en av stifterne, og som representant for Tønsberg krets...»

Skipsreder Niels Werring jr., ny President i Norges Rederforbund, er født i Oslo i 1930. Etter utdannelse i USA, etter å ha vært til sjøs med flere av firmaets båter, og etter 5 års arbeide på shippingkontorer i USA, Australia og Europa, ble han i 1958 partner i Wilh. Wilhelmsen.

Werring jr. har vært medlem av Rederforbundet's Centralstyre siden 1974 og formann i Forbundets Skipsfartspolitiske Utvalg fra samme år. Siden 1976 har han vært visepresident i Norges Rederforbund og viseformann i Skipsfartens Arbeidsgiverforening.

Han har siden 1969 vært styreformann i Barber Lines A/S. I 1974 ble han styreformann for Nordisk Skipsrederforening. Siden 1972 har Niels Werring jr. vært rådsmedlem i CENSA som er et skipsfartspolitisk samarbeidsorgan for de europeiske og japanske rederforbund.

Ut fra samme holdning var det naturlig at Niels Werring sr. deltok aktivt i reorganiseringen av Norges Rederforbund etter siste krig, og at Tom Wilhelmsen har tatt sitt ansvar i en rekke meget betydelige internasjonale verv.

Når Niels Werring jr. nettopp i disse problemtider ikke bare tar på seg ansvar, men tar på seg å være næringens fremste tillitsmann og talsmann, er det en ny alen som legges til firma- og familietradisjonen. Samtidig uttrykker det næringens tillit til Niels Werring jr. og til firmaet Wilh. Wilhelmsen. Man ønsket en person med sikker bakgrunn som kunne føre med seg inn i vervet tillitsskapende og verdifulle tradisjoner og egenskaper. Som norsk skipsfart trenger i dag.

*

Niels Werring jr. har påtatt seg en tøff jobb, — mange vil kalle det en Uriaspost. Han skal så menn få bruke for sin ubestridte common sense og personlige sjarm, sin smidighet og hele sin evne til å se det vesentlige og overse det uvesentlige.

Man føler seg vel i samvær med Werring jr. Han har tillitsmannens egenskaper. Mannen som kan lytte, som viser forståelse, som kan forene motstridende

interesser, og som i gitte situasjoner har denne spesielle evne til å si og gjøre det riktige.

Selvfølgelig er bakgrunnen god. De sunne prinsipper som skapte firmaet Wilh. Wilhelmsen har ikke tapt i verdi eller blitt lettsindig behandlet i senere ledd, — men det må mere til.

En hver tid har sin rytme. Den må en som skal lede, ha evnen til å finne. Vår tids rytme er slik at utviklingen ikke lenger kan drives frem etter diktat, men må vokse i frivillighet. Den som skal lede, må være en person som kan inspirere til samarbeide og som kan lede et teamwork. Derfor har både tiden og redernæringen nå kommet til Niels Werring jr.

Han skal lede det teamwork som er en forutsetning for at Norges Rederforbund — og Skipsfartens Arbeidsgiverforening, hvor han samtidig er formann — skal fungere til næringens beste.

Redere står ikke høyt i kurs for tiden. Dårlige nyheter preger avisene, nedgang og fall er alle manns viden, man aner skadefryd i mange utfall. Bak redernes alvorlige ytre skjuler det seg hjerter av edleste granitt, hvisker onskapsfulle tunger.

I en slik motbakke ønsket næringen å ha Niels Werring jr. i posisjon. Det er sannelig ingen sinekyreposisjon. Som næringens fremste tillitsmann og talsmann skal han representere det gode og fremtidsrettede i dagens skipsfart og legitimere skipsfarten som en samfunnsbevisst næring.

Werring jr. sier at han legger stor vekt på arbeidet i Norges Rederforbund. — Jeg skulle egentlig ønsket at det var en noe lettere tid, men til gjengjeld er utfordringen så meget større. Jeg vet hva jeg er gått til, og det vet også mine partnere. Valget var klarert med dem. Vi har forberedt det faktum at jeg må være meget borte, men jeg prøver alltid å være med i direksjonsmøtene og i avgjørelsene.

*

Det virker nesten umusikalsk og som et tramp i tradisjonens klaver å si om en president i Rederforbundet at han er en snill mann, men vennlighet og hjertedannelse må være tillatte egenskaper også i denne forretningsverdenens høyborg. Men elskverdighet må ikke forveksles med svakhet. Det er megen god stahet i Niels Werring jr. Han undervurderer ikke vanskelighetene, men overdriver dem heller ikke. Han besitter denne bemerkelsesverdige blanding av forsiktighet og vilje til å være positiv som man ønsker hos en mann i lederposisjon.



Niels Werring jr. er overbevist om at norsk skipsfart har en fremtid, men understreker at næringen nok vil gjennomgå store endringer. Samtalen dreier inn på Garantiinstituttet for skip og bore-rigger. — Tilblivelsen var forsåvidt en fravikelse av visse prinsipper som norsk skipsfart har stått for, men instituttet har fungert bra for endel av dem som trengte det. Det faktum at WW ikke har behov for å være med, er jeg meget takknemlig for. Og han fortsetter:

Det er vesentlig at næringen har tillitsmenn som er helt uavhengige i forhold til Garantiinstituttet og som fritt kan uttale seg om alle forhold. Man hører i mange næringer om det som kalles «knehøneeffekten» i forhold til et stadig mer omfattende offentlig engasjement.

Samtidig er det naturlig i en krisetid at man har et nært samarbeide med det offentlige. Etterhvert som vi vet mer, bør det også være mulig å arbeide mer målbevisst for å bringe næringen ut av krisen. Men man må være varsomme.

Etterpåklokskap er greit å ha, men gir i virkeligheten liten veiledning for hvordan man skal løse noe annet enn fortiden. Myndighetene er fulle av dette. Jeg tenker av og til på hva C. J. Habro sa: «Ved bruk av tall og statistikk kan man komme til å regne ihjel de næringer man skulle beskytte...»

*

Niels Werring jr. går også på barrkadene når det er nødvendig i saker som er livsviktige for næringen.

Han var å finne i Washington i energisk lobbyvirksomhet da det så ut som Kongressen ville vedta en preferanselovgivning for amerikansk skipsfart. Det hele ble avgjort i favør av den frie skipsfart. Niels Werring jr. er den første til å yde honnør til amerikanske politiske myndigheter for deres evne, også i vanskelige tider, til å holde fast ved grunnleggende prinsipper, kanskje på tvers av isolerte egeninteresser. — Men det så alvorlig ut denne gang, sier han.

Niels Werring jr. er en førende person i kampen mot den dumpingpraksis som østblokklandenes handelsflåter driver. I disse land utbygges skipsfarten på rent politisk grunnlag og uavhengig av vanlige lønnsomhetskriterier.

— Vi har i Norge, ut fra vår vurdering av hva som er mulig, prøvet via direkte kontakter mellom norske redere og sovjetiske rederier, å holde det hele under kontroll. Jeg må konstatere at det ikke har ført frem.

Vi må nå satse på en bredest mulig vestlig basis for å få en felles lovgivning som kan bekjempe den østlige dumpingpraksis. Vi har kommet ganske langt. Jeg regner med en felles lovgivning innen EF. Det er nødvendig med en mer aktiv Europapolitikk også når det gjelder skipsfarten. Utviklingen er i gang, men Rom ble ikke bygget på en dag, sier Werring jr., som karakteristisk nok også nylig var på besøk i Kommisjonen i Bryssel for å styrke den fri skipsfarts sak. Han fortsetter: — Vi må i dagens skipsfartspolitik se fremover. På sikt er det hevet over tvil at verdenshandelen vil øke, og med den kravene til sjøverts transport. Når økende behov for tonnasje igjen melder seg, må vår del av verden fortsatt være med og ta sin del av ekspansjonen. Det er nå vi sammen med våre internasjonale samarbeidspartnere må planlegge fremtidens verftskapasitet og disponible tonnasje. Som en av verdens store skipsfartsnasjoner stilles det store krav til at vi beholder utsynet og perspektivet i vår skipsfartspolitik, og at vi tar internasjonalt initiativ.

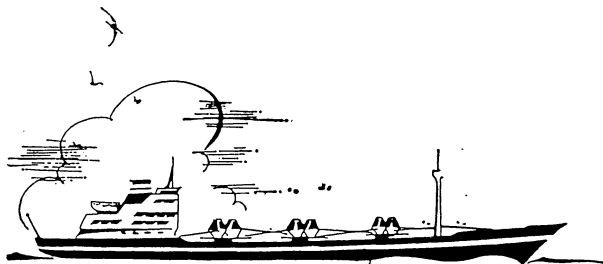
Akkurat nå er det tankskipskrisen som opptar Werring jr. mest på den internasjonale front, og særlig hva rederne selv kan gjøre for å løse dette problem. — Vi må ikke gi opp, ikke miste motet, vi må selv vise at vi er bevaringsverdige og har livets rett. Vi må vise at vi har troen på oss selv og hva vi står for. Vi må selv ta initiativ og samarbeide for å få en fornuftig løsning på markedsproblemene. Gjennom samarbeide er det mulig. —

Nettopp hjemkommet fra Østen-reise med det som formål, er han optimist også i denne forbindelse.

Det er mange mål på lederskap og evne til å overbevise. Ett er ufravikelig. Når Dagbladet i stort portrettintervju fremstiller en av «the Establishment» i positiv og hyggelig strek, da vet leseren at det er noe spesielt ved objektet. Slik med Werring jr. I hovedoppslaget kunne man lese: «det er i egenskap av sjødyktig reder han nå trer inn som den 26. leder for denne en gang så halvmonarkiske stand i kongeriket Norge. Werring jr. er heller ingen mann av fornem tilbaketrukkethet. Han er løs i slipset og rett på sak. Og dessuten den første til å beklage inntrykket av at skipsfart er en lang rad med knuste champagneflasker...»

Dette positive bilde springer nok også ut av at det går an å være en sjøens mann på land. Rederforbundets president har selv vært til sjøs, og skaffet seg erfaring om praktisk sjømannskap og personlig inntrykk av forholdene ombord. — Jeg nøler med å kalle denne del av min fortid «å være til sjøs», sier Werring jr. med adskillig beskjedenhet i stemmen. — Men det var tilstrekkelig til å lære stor respekt for sjøens folk. Det er min erfaring at sjømannsyret gir et menneske et sunt utgangspunkt, en videre horisont, en større evne til å se sitt eget land i et større perspektiv.

Jeg føler i dag at min kontakt med de seilende er altfor liten. Men i alle de år jeg arbeidet i utlandet — i havnebyene —, kom jeg i et mye nærmere forhold til våre seilende ansatte. Det er ikke så lett i Oslo. Her skjer avmønstring og påmønstring, eller folk er her en stakkøst stund, hvor kontakt med familien er helt vesentlig. Det føles som man bryter inn i privat-



livets fred når man kommer ombord, og vet at man må bli tatt hensyn til, sier Werring jr. med karakteristisk omtanke. Han føyer til med et lite smil; — Når min egen sønn skal til sjøs, tror jeg ikke det skal være med rederiets egne skip. Service'n kan bli for god...!

Presidenten har selvfølgelig hobbies. Han er ingen halsende frisksporter. Han fisker, han jakter, han liker å gå i fjellet og han trives langs Nøtterøys blide kyster. Dagbladet avslørte også at han hadde prøvet seg på skipsmodellbygging. Uten at det egentlig ble sagt, fikk imidlertid leseren et bestemt inntrykk av at han har vesentlig bedre tak på skip i full størrelse.

Og det er langt det viktigste.

Werring jr. trer inn i sitt høye verv i en av de største brytningstider vår skipsfart har vært inne i.

Det er klart at med en ny leder følger også en ny stil og en ny tone. Det er nærmest en selvfølgelighet i dette tilfelle — her er snakk om både et person- og et generasjonsskifte, som dertil kommer bare ett år etter at man hadde et tilsvarende skifte på administrasjonssiden, da Rederforbundets administrerende direktør gjennom mange, mange år gikk over i pensjonistenes rekke. Det er nye menn ved roret.

I virkeligheten er det også noe langt mere enn et person- og generasjonsskifte. Det er tidsskifte i skipsfarten. Nye utfordringer av et veldig omfang, nye forhold både nasjonalt og internasjonalt. Nye veier skal gås i tillegg til at man må kjenne de gamle.



Vi ønsker lykke og hell, W.W.-folk gjør det med den spesielle sikre undertonen: «Vår» mann er på plass!

Rederpresidenten om norsk næringsliv:

Vi må få likeverdige vilkår med konkurrentene i utlandet!

— Bare ved å gi norske bedrifter likeverdige konkurransevilkår med utlandet kan våre politiske myndigheter yde næringslivet langsiktig hjelp. På kort sikt kan problemet reduseres med begrensede støtte-tiltak. Men på sikt må det føres en politikk som gjør slike overføringer overflødige. En slik linje er nødvendig hvis landet skal unngå den krise vi nå er på vei inn i.

Presidenten i Norges Rederforbund, Niels Werring jr., sier dette med utgangspunkt i det nyvalgte styrets første møte i 1978. Man foretok her en bred gjennomgang av den økonomiske og næringspolitiske situasjon, og det ble særlig lagt vekt på behovet for å få bragt den særnorske omkostningsekspløsjonen under kontroll.

— Vi er idag også opptatt av hvor raskt og på hvilken måte innstillingene om skipsfarten og skipsbyggingsindustriens situasjon vil bli fulgt opp av Regjeringen, sier Werring. Han ser begge innstillinger som uttrykk for at myndighetene idag begynner å erkjenne at politikken nå omlegges, dersom vi i det hele tatt skal ha et konkurransedyktig næringsliv i Norge i årene fremover.

— Det gjenstår nå å se hvor sterk viljen vil være til å føre denne erkjennelsen ut i praktiske tiltak, sier Werring jr.

Rederforbundet inn for rask behandling og iverksettelse av Skånland-rapporten

— Handels- og Skipsfartsdepartementets Skipsfartsgruppe med direktør Skånland som formann har lagt et godt grunnlag for det videre arbeid med å styrke skipsfartens motstandsevne i en internasjonal krisesituasjon. Prøvestenen blir nå Regjeringens og Stortingets vilje til å omsette gruppens vurderinger i konkrete tiltak, sier presidenten i Norges Rederforbund, skipsreder Niels Werring jr., i en kommentar til rapporten fra Skipsfartsgruppen.

Werring sier seg glad for at rapporten gir uttrykk for et så klart positivt grunnsyn når det gjelder skipsfarten som en fortsatt viktig næring i norsk økonomi. Rederforbundet håper derfor at de politiske myndigheter raskt følger opp de tiltak som Skipsfartsgruppen peker på.

I Rederforbundet føler vi oss overbevist om at inntektsfradrag ved skattleggingen for kapital som skytes inn i rederier med sikte på å beholde bevaringsverdige skip under norsk flagg, vil være et effektivt middel for å skaffe deler av den nye egenkapital som næringen trenger. Dette, kombinert med

den skisserte nye garantiordning, vil kunne virke effektivt i endel tilfelle.

Vi støtter også fullt og helt Skipsfartsgruppen når den peker på at en viss oppmykning av adgangen til uteregistrering bør vurderes på nytt i lys av den senere tids utvikling og utsiktene fremover.

Arbeidsgruppen sier selv at den dels ikke har hatt tid og dels ikke forutsetninger for å drøfte tiltak med sikte på å redusere driftsomkostningene på norske skip, men bare refererer til at Rederforbundet har tatt disse spørsmål opp med myndighetene. Vi er skuffet over dette, men forstår samtidig at Regjeringen er innstillet på å vurdere en justering av næringspolitikken i retning av generelle og kostnadsdempende tiltak for næringslivet — herunder skipsfarten — med utgangspunkt i den vanskelige konkurranse-situasjon som norsk næringsliv idag er preget av.

Den aktuelle økonomiske situasjon i rederiene er høyst forskjellig. Det er neppe noe enkelt virkemiddel som kan passe i alle tilfelle. Det er derfor viktig at samtlige av de tiltak som er pekt på av arbeidsgruppen kan gjennomføres raskt. I den videre behandling av disse tiltak må man legge betydelig vekt på at også de rederier som foreløpig ikke er i en vanskelig situasjon, kan få sin konkurransevne forbedret.

— Vi kan forøvrig slutte oss til arbeidsgruppens rapport når det fremheves at vurderingen av markedsutsiktene i sterk grad er avhengig av i hvilken grad skipsbyggingsindustriens overkapasitet vil bli opprettholdt i de forskjellige land gjennom subsidier og andre statlige støtteordninger. Rederforbundet er enig i at det er av den aller største betydning for skipsfarten at det skjer en kraftig begrensning av den internasjonale skipsbygging. Vi er også enige i at den politikk norske myndigheter etablerer på dette felt her hjemme, er av betydning for hva vi kan gå inn for internasjonalt, sier Rederforbundets president, Niels Werring jr.

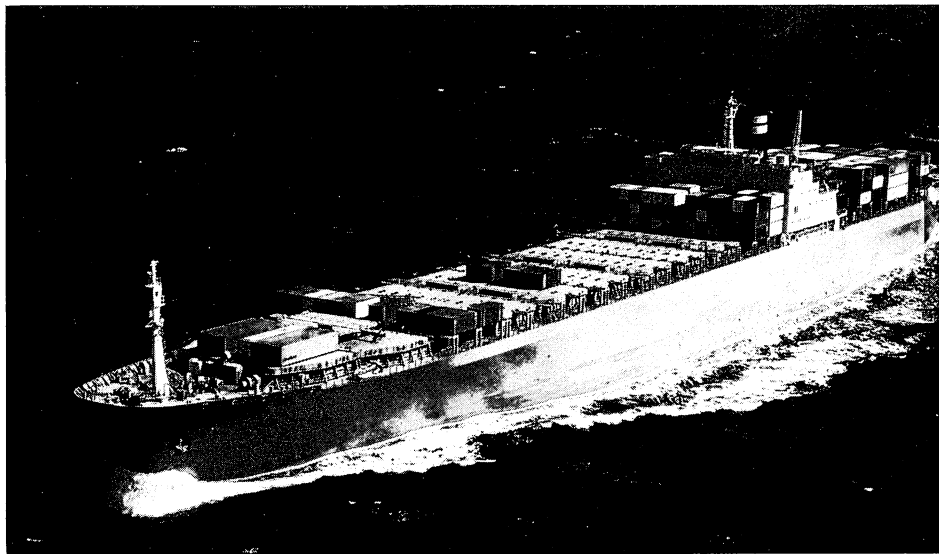


"I divorce thee, I divorce thee, I divorce thee. And I divorce thee, I divorce thee, I divorce thee. Also I divorce thee, I divorce thee, I divorce thee. And you, too, I divorce thee, I divorce thee, I divorce ..."

Full fart forover!

Øyeblikket kaptein Gunnar Waage har ventet på er kommet. «TOYAMA» har akkurat kvittet losen etter to og en halv times seilas ut fra Rotterdams havn og har det travelt. Norges raskeste handelsfartøy skal holde ruten.

Tekst: Helge Åmotsbakken
Vi Menn



Med 75.000 hestekrefter under dørken fosser Norges raskeste handelsfartøy gjennom Nordsjøen. Farten var oppe i 30 knop og de 72 båtene som ble tatt igjen så bare skummet om baugen før hun forsvant.

TOYAMA - Norges raskeste linjeskip

I det enorme maskinrommet dypt nede under oss får chiefen, Karsten Øvreli, ordren fra brua. Sekunder senere er det som om den 275 meter lange «TOYAMA» steiler. 75 000 råsterke hestekrefter har plutselig fått fritt spillerom.

Digre sylindere og stempler begynner å bevege seg i en hektisk metalldans. Maskinrommet, på størrelse med en halv fotballbane, blir stedet for den største kraftutfoldelsen noe norsk fartøy kan oppvise. 33 469 dødvektstonn blir formelig sparket fram.

Oppe på brua smiler Waage fornøyd da fartsskriveren flyr i vei som et drosjetaksameter. 5-10-15-20-25 knop. «TOYAMA»s 7000 kvadratmeter store skrog fyker avgårde som en vilter unghingst.

Båtene vi lå sammen med da vi kvittet losen for noen små minutter siden er allerede bak oss, langt bak. De er sinker i forhold. Men radaren lover imidlertid hyppige forbikjøringer i timene som kommer.

Waage vet at vi er fire timer etter ruten og at vi må «stå på» det remmer og tøyler kan holde de vel 300 sjømilene fram til Hamburg for å ta igjen det tapte. Ruten må og skal holdes, selv om det kommer til å koste.

Fire timers forsinkelse på en 67 dagers rundtur Vest-Europa — Det Fjerne Østen høres ikke mye ut, men for «TOYAMA» og for de som driver båten, ScanDutch, er dette avgjørende minutter. Skuta får sine containere med last fordi den er lynrask og alltid presis i havn. Nesten alltid på minuttet.

Vi bryter «lydmuren»

Kaptein Waage, brunbarket etter mange døgn i varme himmelstrøk, registrerer kjapt at 14 fartøyer ligger foran oss på de 20 milene radaren er innstilt på. — Nå blir det slalåmkjøring igjen, flirer han.

Vi befinner oss i et trafikk-felt noen kilometer av den nederlandske kysten, hvor alle skipene går i samme retning. Sikten er god.

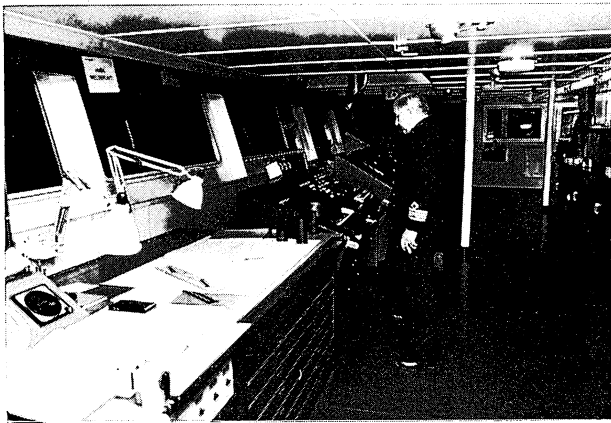
«TOYAMA» kan trygt innlede en krevende fartsetappe, den raskeste på hele turen.

En knapp halvtime senere passerer vi «lydmuren». Fartsskriveren står et øyeblikk og skjelver på 29,9 knop, går tilbake til 29,8 (—lokal undervannsstrøm, sier Waage) før den plutselig vipper over to streker og 30 mil i timen er et faktum. Raskere er det bare en håndfull sivile skip på de syv hav som går.

— Nå går «dalerne» unna, konstaterer Waage i samme øyeblikk og tenker på de 13 000 literer med drivstoff skutas tre motorer forbruker i timen med slik fart.

Med 30 knop, eller vel 57 km/t, forbrenner «TOYAMA» 311 000 liter drivstoff i døgnet, like mye som trengs for å varme opp en norsk enebolig vintertid i 100 år.

«TOYAMA» har vanligvis en marsjfart på 22—23 knop. — Som du ser er det ikke noe problem å gå raskere, sier Waage. — Men oljeprisen har satt en stopper for



Kaptein Waage er på broen hele tiden. Med den imponerende data-bridge kan han kontrollere alt med skipets rute fremover og kan foreta den nødvendige slalåmkjøring overfor et mylder av båter som passerer.



Noe av det mest imponerende ombord er det avanserte kontrollrommet for maskinen. Her er blinkende lys, lamper og ulende sirener, og vanligvis er en mann på plass til å kontrollere det hele.

de helt store hastighetene. Nå speeder vi på bare om vi ligger etter ruten. Det koster ikke mer enn å la havnegjenger og kunder vente i neste havn, understreker skipperen.

«TOYAMA» holder ruten til Hamburg

Skipper Waage har en lang og stri tårn foran seg der Wilhelmsenflåtens stolthet fosser fram med over 1000 svære containere og 35 personer ombord. Beslutninger om kurs, avstand til andre fartøyer og hastighet må tas nesten hvert eneste minutt de 16—17 timene turen vil vare. Vel i havn, venter fremmedpolitiet, tollere, agenter og velferdsfolk. Ikke rart at en putrende kaffekoker aldri står mer enn noen få skritt unna den trauste Nesnaværingen her oppe vel 25 meter over havets overflate.

Overstymann Dieter Thomsen er skipperens høyre hånd og sel-skap utover kvelden og natten. Gir ordrer, trykker på blinkende lys og knapper på imponerende dataanlegg og drikker kaffe med skipperen. Blir tid til en matbit også, som stuert Gunnar Jensen har fremtryllet fra byssa.

— Det blir liten anledning for Dieter og meg til å slappe av på dette strekket, sier Waage. — «TOYAMA» tar alltid igjen en masse andre fartøyer. Her ligger de tett som hagl, og siden ingen av dem kikker akterover er de ikke klar over at vi kommer. Derfor kreves det ekstra aktsomhet.

— Se på denne her, peker Waage og viser til en strek på radaren,

et fartøy. — Dataanlegget viser at det vil ta åtte minutter og 12 sekunder før vi passerer. Og se på denne. Her vil vi kollidere om et kvarter dersom vi ikke forandrer kurs. Joda, det er nok å henge fingrene i på en slik tårn med en racerbåt som denne her, understreker Waage.

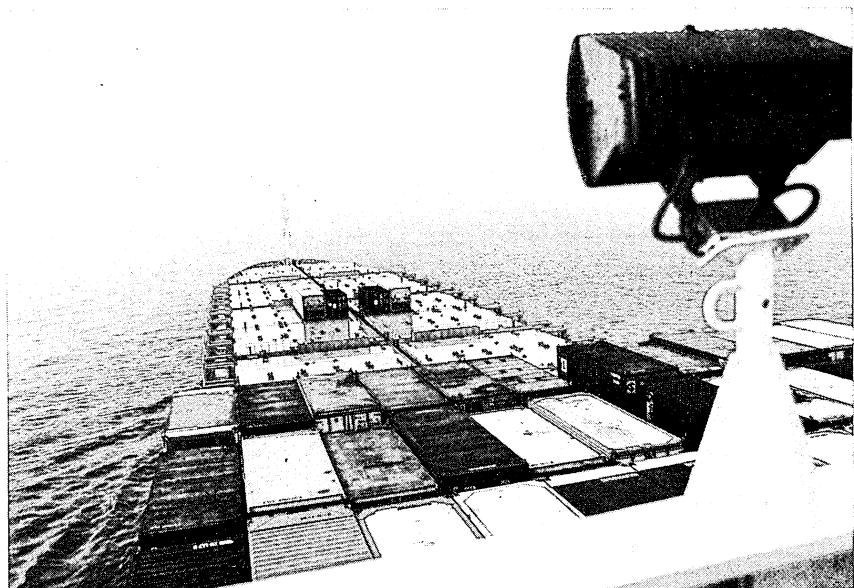
17 timer, tre losere og 72 forbi-kjorte skip senere klapper «TOYAMA» til kai i den tåkedekket Waltershofer Hafen i Hamburg, og før trossene er festet er kranene over båten. Containerne med blant annet klokker, skjorter, elektronisk utstyr, bulldozere, fjernsynsapparater, kjøtt og sjokolade skal kjøpt til kunden etter overfarten fra Det Fjerne Østen.

ScanDutch har syv såkalte containerskip som hver 10. dag har an-

løp i Göteborg, Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Marseilles og Le Havre. I Det Fjerne Østen står Port Kelang i Malaysia, Singapore, Hongkong, Kobe og Tokyo på anløpslisten. «TOYAMA» bruker 67 døgn på en slik rundtur, eller vel halvparten av hva et vanlig linjeskip makter.

— På denne turen har vi hatt 15 anløp med et døgnsliggetid i gjennomsnitt, forteller Waage. — Kor-test tid har vi i Singapore med bare tre timer før vi stakk til havs igjen, så det blir ikke så mye land-liv for mannskapet.

ScanDutch har et omfattende apparat av underkontorer og agenter for å skaffe skipene last. Konkurransen innen containerfarten er beinhard, så det stilles store krav til skip, mannskap og koordinering.



Rotterdamkontoret har ansvaret for den daglige koordineringen av markedsføring og operasjon av skipene i Europa og er litt av en heksegryte med iltre telefoner og klaprende telexer. — Det krever hard jobbing å markedsføre alle de tjenestene vi kan tilby. Med de raske skipene vi rår over må det trås til hele tiden. Det dreier seg nemlig oftest om minutter og timer i stedet for døgn som tidligere, sier nestkommanderende P. S. Poulsen til Vi Menn.

Operasjonene er datastyrt

Selskapet tilbyr sine frakter i mange land og avstander er som regel ikke noe problem. Det er opprettet tilbringerlinjer enten med båt, bil eller jernbane til sentralhavnene og kunden kan selv velge om han selv vil administrere deler av opplegget eller legge alt i Scan-Dutch' hender. Stedlige agenter sørger for dette.

Men «TOYAMA» og de andre containerskipene ville ikke vært konkurransedyktige uten et vel-smurt apparat ved lasting og lossing i havn. Her har dataalderen

gjort sitt inntog med mange knops fart.

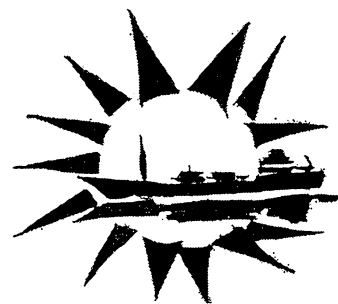
Terminal-planleggerne, som disse laste- og losse-ekspertene kalles, har oversikt over last, bestemmelsessteder og hvor mange containere som skal forsendes mange dager i forveien. På bakgrunn av dette planlegges de forskjellige containernes plassering, både i havnene og ombord i båten.

— Vi må også ta containernes størrelse og vekt med i beregningen når vi planlegger. Skipet må være i noenlunde balanse, selv om for eksempel «TOYAMA» kan ta vel 12 000 tonn i ballast for å trimme skuta, sier terminalsjef Jens Aa Vest ved Eurokaj i Hamburg. . .

På turen hjem fra Det Fjerne Østen har «TOYAMA» hatt med 1197 20 fot store og 455 40 fots containere. Fullastet kan den ta 2418 20-fotinger, men da er det i tillegg plass til en vanlig lastebåt på 12'000 tonn ombord.

Skuta er der på minuttet

Containernes fyller nemlig med sine firkantede former på langt nær alt ledig rom ombord. Med



full last er hele 21 000 kbm ubenyttet, like mye som lasterommet på en 12 000-tonner. — Pussig å tenke på når vi ser digre containere stuert overalt, sier overstyrmann Thomsen, som er hovedansvarlig for lasten ombord.

10 timer etter ankomst legger «TOYAMA» ut fra kai med kurs for siste stoppested Gøteborg. Forsinkelsen er innhentet, men folkene skal hjem til jul, så Waage skuffer gjerne på litt ekstra.

— Det er nettopp dette som er så fint med denne skuta, understreker Waage. — Vi bestemmer selv når vi skal komme fram, ikke værgudene og tilfeldighetene. Vi når fram på minuttet.

Fædrelandsvennen 24. januar 1978

Verdensrekord i lossing?

Vi vet ikke om det ble satt verdensrekord i lossing ved Falconbridge søndag, men i alle fall må det dreie seg om kretsrekord!

20.000 tonneren «TOMBARRA», tilhørende Wilh. Wilhelmsens rederi kom fra Australia med nikkelmatte — 1400 tonn skulle i land. Og hele lossingen ble unnagjort på tre og en halv time! Men så er det da også omtrent ti ganger «normal» hastighet.

Kristiansand Shipping Terminal så vel som Falconbridge satte inn alt det utstyr de hadde for rasjonell lossing — i sannhet et annet apparat enn svunne dagers kroker, da en tok fat for fat.

Og resultatet ble altså 410 tonn i timen.

SKIPSKATTEN



Pedersen lager gode supper. Han er stuert på TORO.

Samarbeid skip — Rederi — Utenriksstasjon

Vi er alle tjent med om vi kan forenkle og effektivisere samtidig som vi skaper bedre publikumsekspedisjon. La oss se på noen forhold hvor jeg mener at vi kan gjøre dette i forholdet mellom skip — rederi — utenriksstasjon.

Kapteinsanvisninger/hyreoppgjør

Ved avmønstring er det vanlig at sjømannen får sitt hyretilgodehavende delvis utbetalt i form av en kapteinsanvisning. Dessverre hender det at en skipsfører/radiooffiser sier til vedkommende sjømann at han kan få utbetalt penger på anvisningen i banker eller ved norske utenriksstasjoner (ambasader eller konsulære stasjoner). Hvis sjømannen reiser til Norge, er problemene vanligvis ikke store. Dog må man ha i erindring at kapteinsanvisningen ikke er omsettelig, og dette gjelder uten hensyn til om det er påført anvisningen eller ei. Utbetaling på en kapteinsanvisning ved en utenriksstasjon er bare ment å skulle kunne finne sted i den utstrekning vedkommende stasjon i motsatt fall ville ha vært forpliktet til å yte sjømannen et tilsvarende stort lån. Utbetaling av hyretilgodehavende i form av kapteinsanvisning skaper spesielt store problemer ved avmønstring av mannskaper som bor i utlandet. Når sjømannen skal ha penger på anvisningen, oppdager han at verken en fremmed bank eller en norsk utenriksstasjon vil innløse hans høyst private anvisning fra skipet. Anvisningen må først sendes til rederiet, og det kan ta tid — og ekstra bryderi — før pengene når frem.

Kan vi gjøre dette bedre?

Jeg mener ja. Ved avmønstring bør kapteinen/radiooffiseren spørre sjømannen hvor han vil ha sendt sitt hyretilgodehavende, og skipet bør da straks via rederiet bistå med å få sendt dette til den bank eller det sted hvor han vil ha sine penger. Dermed kan rederiet komme inn i bildet hurtigere, sjømannen får sitt tilgodehavende hurtig og greit, og man slipper ergrelser og vanskeligheter. Slik som det er nå er det ofte ille. Mang en spansk sjømann kommer hjem til sin landsby med en kapteinsanvisning med et behagelig beløp. Skuffelsen blir stor når den lokale bank ikke skjønner noe av det hele. Så tar sjømannen kanskje en lang tur til nærmeste konsulat, gjerne et såkalt valgkonsulat (honorært konsulat), hvor han heller ikke får noen penger. Alltid må anvisningen først hjem til rederiet før de vil sende penger ut til sjømannen.

Skal vi rette litt på dette?

Syke og skadede sjømenn

Det er vondt å ha det vondt. Men det blir lett verre hvis det ikke går godt. Ekstra ille er det å bli syk eller skadet ute i det fremmede. Og enda mer ekstra ille er det hvis man må inn på et sykehus i et land hvor man ikke forstår språket.

Kan vi gjøre noe bedre her hvor man ikke forstår språket?

Jeg mener ja. Sjømannsloven sier klart at hvis en sjømann blir etterlatt i utlandet på grunn av sykdom eller skade, så skal skipsføreren overgi ham til norsk utenriksstasjons omsorg. Og hvis det ikke skulle være noen slik stasjon i vedkommende havn, må skipsføreren i hvert fall underrette nærmeste utenriksstasjon. I tillegg skal han stille sikkerhet for de utgifter som rederen i den anledning er ansvarlig for. Det var dette med skipsføreren garanti. Det er spesielt her det klikker ofte, og det sløses med tid og penger fordi sykepleie kommer i gang for sent. Og i mellomtiden løper rederiets ansvar for både sykepleiere og sykehyre. La oss ta et meget alminnelig eksempel: En sjømann mønstrer av etter en oppsigelse. Han nevner at han er syk og får en lege-rekvisisjon med beskjed om at han kan gå til lege når han kommer hjem. Hvis han nå bor i et fremmed land — han er kanskje fra Hong Kong eller Galicia — så møter han opp hos «sin» lege mange dager etter avmønstringen. Erklæring blir utstedt om at karen er syk. Så går han til et konsulat. Her er man ukjent med saken. En telex til rederiet blir svart med at saken er ukjent og at han mønstret av etter egen oppsigelse. Da er man like langt. Sjømannen ber så om sykehyre, og legen skal ha honorar. Sjømannen henviser til konsulatet. Så viser det seg at sjømannen kan fremvise et gult dokument, undertegnet av styrmannen, kanskje endog kapteinen. Legerekvisisjon, undertegnet samme dag som avmønstringen. Ny telex til rederiet. Nytt svar — saken ukjent. Så går tiden, sjømannen kommer ikke i gang med sykepleien, rederiet søker kanskje kontakt med skipet. Og så kommer det før eller senere et svar fra rederiet om at sjømannen riktignok hadde nevnt noe om at han ville til lege, men man hadde henvist ham til en lege på hjemstedet, så ombord visste man jo i grunnen ikke . .

Ofte ender det med at sjømannen blir erklært syk ved fratredelsen og at han derfor tilkommer sykepleie, men at man avslår sykehyre med den begrunnelse at han dog var arbeidsfør ved tjenesteforholdets opphør. Men det hender også at legen anfører at i grunnen var sjømannen ikke arbeidsdyktig den dag sjømannen mønstret av. Og så er det disse vanskelige bevissspørsmålene, da. Og all denne tidskrevende korrespondansen. Og denne ubehagelige uenigheten. Hva om sjømannen blir sendt til lege allerede på avmønstringsstedet? Og hvor mye tid og penger ville vi ikke spare om skipet i alle tilfelle sendte melding til rederiet med en gang om hva som hadde foregått? Riktig, det er så mye annet å gjøre — men dog allikevel . . .

Og hva med . . . nei, det er nok mer vi kunne rette på, ting som vi kan gjøre bedre, men redaktøren har sikkert ikke spalteplass til dette. Hvis skip og rederi skulle ønske meningsutveksling om emnene, så kan vi kanskje komme frem til gode løsninger? Og vi kan nok også om ønskes ta opp andre saker til felles drøftelse. Det gjelder oss alle. Ikke minst i disse ulvetider for skipsfarten.

Kåre Skarrebo

En hjertelig takk til gode venner og kolleger ombord og i land

Jeg henviser til reportasje annet sted i bladet vedrørende overrekkelsen av avskjedsgave på «fallrepet». — Den bestod av en prektig hest, praktfull vogn, luksuriøst seletøy, sadel og vakkert hesteklede. — Jeg garanterer dere, kjære venner, at jeg skal ta godt vare på såvel «Åshild» som utstyret.

I tillegg har jeg mottatt gode og komplimenterende ord, blomster, telegrammer og andre former for velmente hilsner som har rørt meg dypt. —

Men det jeg satte aller mest pris på var en vakker minnebok med mere enn 2000 signaturer. Det er dette massive antall av kjente og kjære navn som gjør det nødvendig for meg å takke hver enkelt på denne måten. «Skib-Rederi» når heldigvis alle. —

Uten å nevne navn har jeg spesiell grunn til å takke noen av mine aller nærmeste venner for det formidable arbeidet de gjennom lang tid har lagt ned for å få dette meget originale arrangementet til. —

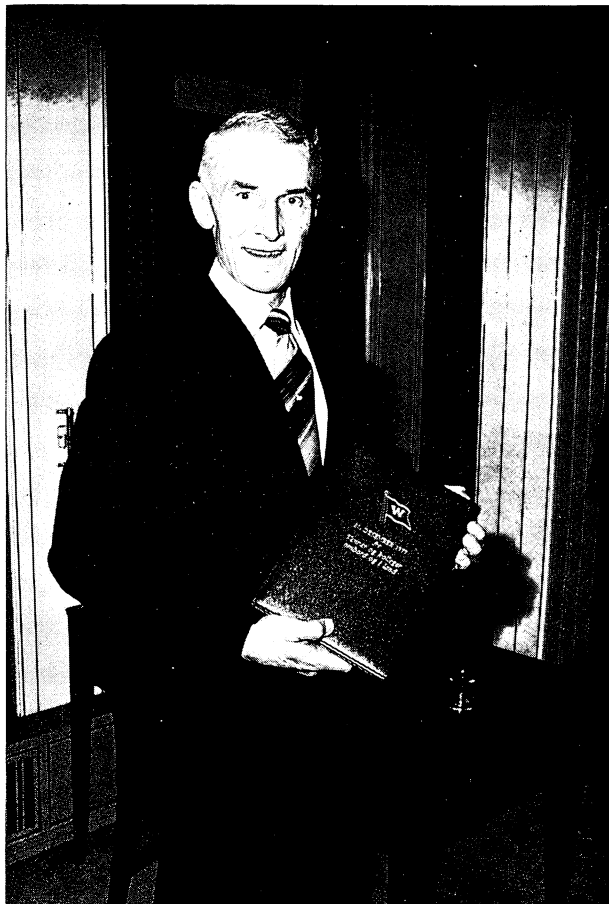
Det er med vemod, men også en sterk følelse av takknemlighet jeg forlater Wilh. Wilhelmsen. — Arbeidet har gitt så uendelig meget mere enn det «daglige brød». I tillegg til gode arbeidsgivere, er det samværet og samarbeidet med gode venner og kolleger ombord og i land som har gitt mest av varig verdi. —

Det er mange faktorer som tilsammen har gjort Wilh. Wilhelmsen til en slik enestående arbeidsplass. — Redere, gjennom nå flere generasjoner, har skapt grunnlaget. — Rammen idag, med utmerket ledelse, utmerket personell forøvrig såvel ombord som iland, — og med et innhold av en hypermoderne variert flåte sikrer, etter min overbevisning, denne

Skarrebo og hesten Åshild

De fleste har vel forlenget fått referat fra det hele, og vi vil her ile til med å fortelle at historien er sann. Sant er det også at en god del mennesker lille julaften opplevde en aldeles målløs Kåre Skarrebo av alle steder i en garasje, nemlig garasjen i RA5.

Skarrebo mottar avskjedsgaven Åshild.



Direktør Kåre Skarrebo med minneboken med mer enn 2000 signaturer.

utmerkede arbeidsplassen også for kommende slekter. —

Tiltross for skipsfartskrisen er det med bare optimisme jeg tenker på Wilh. Wilhelmsens fremtid. — Jeg er overbevist om at ledelse og kolleger, både ombord og iland, vil klare navigeringen like suverent som hittil. — Jeg er videre overbevist om at rederiet, — etter krisen, — enda sterkere har markert seg som landets mest prominente. —

Hjertelig takk for meg, kjære venner og kolleger. — Frisk seilas videre!



Gjenstanden for hans målløshet var hesten Åshild, innkjøpt etter en innsamlingsaksjon blant de seilende og gaveoverrakt av kaptein Baard Valstad. Åshild var til overmål iført sadel og vogn som var en gave fra Konserndireksjonen og kolleger. En avskjeds-gave Skarrebo og de mange tilstedeværende sent vil glemme. Regien bak det hele var ivaretatt av Erling Buen. Hestepasjonert som han er, hadde han kjøpt inn og forpleiet gaven og til sist sørget for levering til rett tid, fob garasjestallen i Vika. Buen opptrådte for anledningen i ulveskinnsjakk der han ankom huskende i sulkyen.

Det er ikke akkurat slike hestekrefter garasjens Martinsen og hele WW med han er vant til, og det ga også Kåre Skarrebo uttrykk for i sin takketale for den overraskende gaven.

HeS



WIL's ÅRSFEST 20/1-78

Dr. Ole W. Tenfjord:

Tale for den norske sjømannsstand

Mine damer og herrer,

«Vår ære og vår makt har hvite seil oss bragt». Det er hundre år siden Bjørnson skrev dette, og i dag kan vi bare slå fast at uten vår handelsflåte hadde vi ikke oppnådd den raske vekst og utvikling av vårt velferdssamfunn de siste decennier som vi har opplevet. Og det var handelsflåten vår som la grunnlaget for den økonomiske gjenreisning av vårt land etter den annen verdenskrig.

Vi kan i høy grad takke vår sjømannsstand for vårt lands posisjon og gode omdømme på havet. Den utgjør en av hjørnepillarene i vårt maritime miljø. At det er blitt slik er vel i grunnen ikke så rart. Forholdene her i landet ligger vel til rette. Vi har en lang og værhard kyst. Det har bodd folk her gjennom lange tider som har hatt sitt utkomme på havet og av havet, og som har vært nødt til å ta opp de utfordringene de er blitt stillet overfor. Følgende historie kan vel ansjueleggjøre dette:

En reporter fra BBC var for noen år siden på reise i Norge for å lage reportasjer for sin oppdragsgiver. Om bord på en liten fiskeskøyte kom han og hans reisefeller ut i et overhengende vær på Lopphavet. Han begynte å bli engstelig og fikk karret seg akterover til styrhuset for å spørre skipperen om hvordan han så på situasjonen. Men til hans store overraskelse sto det her en 15-åring til rors med ansvaret for skøyta, tilsynelatende helt uanfektet og avslappet. Da vår reporter spurte ham om han ikke var redd, ble det først en lang pause, så svarte gutten: «Det må være farlig å leve i London». — Den som skal bli en god sjømann, må bli dus med de krefter han skal banskes med. Det gir den sikkerhet, ro og trygghet som skal til.

Den viktigste av alle transportveier er sjøveien. To verdenskriger har lært oss betydningen av at den er fri, men også hva det koster å holde den åpen i krig. Ansvaret for dette falt i første rekke på våre sjømenn, og det var de som måtte betale den tyngste prisen.

Navigare necesse est, vivere non est necesse.

Det er nødvendig å seile, ikke nødvendig å leve, eller for å si det med litt andre ord: det var nødvendig å seile og med livet som innsats for at landet vårt skulle bli fritt igjen. Våre sjømenn levet opp til dette. Det skal vi aldri glemme.

Men vi skal heller ikke glemme hverdagen til sjøs. Den er preget av jevnt arbeide og faste rutiner. Uten særlig dramatik og vel også nokså blottet for tidligere tiders romantikk. Det blir gjerne lange dager i sjøen og kort tid under land.

Tidens harde konkurranseklima har ført med seg omfattende rasjonalisering, innføring av avansert teknikk og nye arbeidsmetoder. Dette stiller store krav til den enkeltes evne til tilpasning og omstilling. Tross kortere seilingstid føles livet til sjøs adskillig hardere av mange. Men alle påkjenninger til tross har det lyktes våre sjømenn å bevare det beste i norsk skipsfartstradisjon: Den høye standard i omsorg for skip og last, som har vært et varemerke for norsk skipsfart. Dette har da også bidratt sitt til deres gode omdømme og anseelse ute i verden.

Det er naturlig at vi i denne festens stund her i kveld har våre seilende kolleger i tankene. Vi hilser dem og sender dem en takk for fin innsats på utsatt post.

Vi drikker en skål for den norske sjømannsstand.

Arthur Sekelsten

Fyrbøteren til minne

Jeg så for første gang en fyrbøtergjeng gå i land da vi lå i Gøteborg med S/S Atna i første av tyveårene. Det var en gjeng ungdom man måtte legge merke til. Kraftige og kjekke karer var alle mann. Men de slapp neppe inn i byens fine restauranter, kledd som de var i dongeri og fyrbøtercap. I klesveien var de mer enn 50 år forut for sin tid.

Ja, jeg minnes disse karer med glede og respekt. De var greie og skvære gutter, Store-Drammen, Vesle-Drammen, Bergen, Fredrikstad og Trondhjem, selv om de ofte oppførte seg noe anderledes enn folk flest der de kom.

De gikk i land i Gøteborg, Hamburg og i hver havn, tok opp det de hadde til gode og spente det hele på en hektisk kveld. De gikk fra båt til båt, seilte på alle hav over den ganske jord, år etter år. De hadde ingen bankbok, men heller ikke gjeld. De eiet lite etter langturens slit.

Godt kameratskap var vanlig blant fyrbøtere, men hver og en måtte gjøre jobben sin. Arbeidsmengden var felles. Lurte en unna, måtte en annen gjøre arbeidet. Unnatureren ble sjelden lenge ombord i en båt. Han ble ansett som en dårlig kamerat.

Ombord i S/s Atna var forholdene særlig gode. Best var kameratskapet mellom Store-Drammen og Vesle-Drammen. Store-Drammen var en kjempe, snill var han også. Han hadde ikke så mange å være glad i på denne jord, men hadde fått et fint vennskap med Vesle-Drammen, som trengte det. Den vesle fikk støtte av den store i både arbeid og på fritid. Begge hadde på hver sin måte glede av det.

Det var tre fyrbøtere på hver fire timers vakt, to vakter i døgnet. Dypt nede i skuta gjorde de sin jobb. S/s Atna var hard å fyre og tonn etter tonn kull kastet fyrbøterne inn i et umettelig varmesluk. De sleiset og hev opp slagget. Det var en hard rutinejobb. Brønnett var det på fyrdørken i tropene, og

man måtte ha en sterk fysikk for å greie påkjenningen. Blodslit var det ofte, men sjelden eller aldri hørte en noen klage. Deres arbeidsliv var slik. Kullømpernes arbeidsoppgave var å forsyne fyrbøterne med kull. I halvmørke og i slingring arbeidet de i baksen, og gud nåde den lempet som ikke fikk frem nok kull til fyrbøterne.

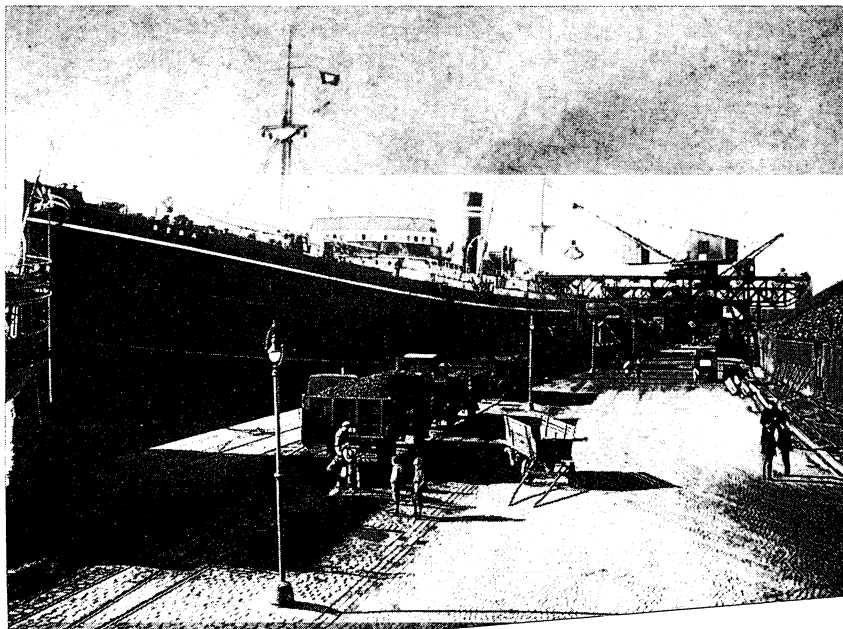
Ruffen på de store steambåter var rom for mannskapet akter. Fyrbøtere og matroser bodde på hver sin side. Køyene var satt opp langs skottene, og på dørken sto en ovn enslig. Mer var det sjelden i en ruff, som var sove- og oppholdsrom for 10—15 mennesker. Man kan i en velferdstid vanskelig tenke seg hvordan livet artet seg for en fyrbøter. Hadde de noen gledesstunder? Jeg har vært ombord i fire steambåter og seilt sammen med mange fyrbøtere. De var i sin enkle og harde tilværelse mer tilfreds enn dagens mennesker som lever og klager i en overflodstid. De satte pris på å ha et arbeid i dårlige tider, og de tok livet som det falt seg.

Og moroa laget de selv. Ombord i S/s Rena samlet fyrbøterne seg om et orkester på fritiden. Det be-

stod av finkam, munnsspill, mandolin, trekkspill og komse. Jeg tenker med respekt og med et visst vemod tilbake på hva disse unge mennesker fikk til. Vi satt på akterluken om kveldene, sang og lyttet til vårt orkester. Disse fine stunder glemmer jeg aldri. Det var vel ikke finkultur dette, men noe meget mer.

Ombord i S/s Rena trakterte en gutt fra Østerdalen sitt trekkspill med stor dyktighet og til glede for alle ombord. Dalens sønn var alltid med fyrbøterne i land. Gammeldans var ikke å forakte der et elektrisk piano gikk for full speed kvelden og natten med. Det siste fyrbøterne drakk opp var trekkspillet, det satte de i pant. Neste morgen gikk eldste fyrbøter opp til skipperen og fikk forskudd på hyren, slik at trekkspillet ble løst ut. Det hører med til historien at disse sjøens menn med ansvar passet på at den unge østerdølen holdt seg borte fra alkohol. Han sluttet sjøen noen år senere og ble bonde.

Var fyrbøterne fyllefanter? Nei, langt fra. De drakk bare så altfor meget på en enkel og hektisk kveld etter uker i sjøen. De var på en



måte sjøens rallare. Fyrbøterne kom bort i litt av hvert på sine turer i land, men aldri gjorde de noe sjusket. Det var intet lureri eller falskhet innen en fyrbøtergjeng. De var reale mannfolk i all sin ferd. Nå og da sloss de seg mellom, men mest for å bli kvitt små problemer mellom venner. Ingen ble alvorlig skadd.

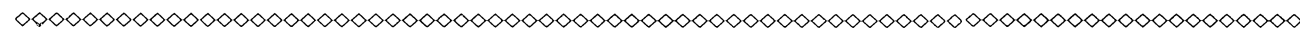
Nå er fyrbøterne fra de store dampskip borte. Kanskje sitter en og annen på et gamle hjem og tenker tilbake. Ungdomstiden var ikke så verst, likevel. —

Hva var disse arbeidslivets heder menn? De som holdt steamen på topp i Rødehavet og som ar-

beidet maksimalt under alle forhold. De som slet skuta frem fra dørken, ofte gamle skip rikere land enn Norge var ferdig med. Det var med steambåtene dyktige redere skapte en begynnelse til vår store og moderne flåte, der fyrbøterne ikke ble med.

Jeg traff Vesle-Drammen i Oslo for noen år siden. Han hadde seilt under hele den siste krig med steambåter. Nede på fyrdørken var han med på å seile friheten hjem til Norge. Vesle-Drammen var ikke som en helt å se på. Liten og ubetydelig så han ut. Medaljer brydde han seg ikke om, og ingen hadde brydd seg om å gi ham en.

Når tingene på
ditt skrivebord
er blitt en smule
blandet,
og det er et
ergerlig stykke papir
du ikke vet
hvor er landet —
så lokk det frem
ved å late som om
du leter etter
et annet.



Fra stuert Samuelson på M/S TAKAMINE har vi mottatt et forslag til ny spalte i Skib-Rederi. Vi bringer her den gode idéen videre og håper at vi under STUERT SPESIAL kan få mange gode idéer og kunnskaper om populærretter som kan lages til sjøs og til lands.

Av stuert Samuelson

Stuert spesial

I den senere tid har Skib-Rederi hatt en fast og god spalte med skipperskrøner skrevet av rederiets kapteiner. Denne spalten ga meg en idé om enda en skrivestafett, men blant stuertene i rederiet. Til sjøs blir det servert meget variert kost i dag, og en skal lete lenge for å finne en husholdning som holder samme standarden i kostholdet. Jeg kunne godt tenke meg en fast spalte med populærretter som brukes ute, og som er lette å lage hjemme, slik at det kan bli en utveksling av idéer og kunnskaper som alle kan ha interesse av. Det har jo blitt så populært med en slik spalte i ukebladene og tidsskriftene hjemme, og skulle redaksjonen være interessert i forslaget, kommer jeg selv her med en lettvin kinesisk rett, som alltid faller i smak hos sjøfolk, og kinamat er også in i Norge for tiden. Er vi så heldige å få fast spalte, vil jeg sende «Sleiva» over til stuertinspektør Buen med ønske om en populærrett fra «the good old days at sea».

SWEET & SOUR PORC:

Til fire personer trengs følgende råvarer:

- 1/2 kg renskåret svinekjøtt
 - 1 sp.s. hvetemel
 - 1 ts. salt
 - 1 stk. grønn paprika
 - 3 stk. tomater, faste
 - 4 stk. ananasringer
 - 1/2 kopp frosne erter
 - 4 sp.s. matolje
- (kan i tillegg også brukes løk, purre, stangselleri)

Saus lages av følgende råstoff:

- 1/4 sp.s. sukker
 - 2 sp.s. hvitvinseddik
 - 1 sp.s. tomatpuré
 - 3 sp.s. appelsinjunice
 - 1 sp.s. soyasaus
 - 1 sp.s. maismel, utrørt i
 - 4 sp.s. vann.
- dette blandet sammen kaldt.

Tilberedning:

Kutt kjøtt og grønnsaker i 1,5 cm terninger. Bland kjøttet med mel og salt. Sett en jerngryte, el. tykkbunnet gryte, på varm plate, og kom så med oljen. (Teflonpanne med høye kanter er også brukbart). La oljen bli meget varm, ca. 180—200°C, og legg i kjøttet. Brun godt i 2 1/2 min. under stadig omrøring. Putt oppi grønnsakene og la dette frese med i ca. 1 minutt. Så heller vi den kolde sausen over kjøttet og bringer det til et oppkok, slik at sausen tykner. Tilslutt kommer vi så med ananasen og ertene, og retten er ferdig til servering. Kokt ris serveres attåt. Passer glimrende til lørdagskosen og kontordamenes symøter, (les skravlemøter.)

MINI MAL

Inger Sørensen



En råkald novemberkveld med snø i luften, krysset hun min ensomme vei midt i et overfylt supermarked. Et elegant, tiltalende lokale med dempet evergreenmusikk fra speilglassvegger, skreddersydd for dagens barn av stålet og betongen. Fristene delikatesser alle vegne. Røket laks og ål, nygrillede ribbestykker og roastbeef så rosa delikat at du kjenner smaken. Fruktdisken bugnende av ananas in natura, blå druer og gule mangos, sammen med våre egne velduftende gravensten og cox pomona. Så kom Inger Sørensen inn i mitt liv ved en ren tilfældighet, den vi mennesker nu engang er prisgitt.

For det var ansjos jeg skulle ha. Min higen etter de ovenfor nevnte sorter fisk, kjøtt og frukt, er overveldende stor, men akkurat idag: Ansjos. Denne lille brisling-fisk, som jeg alltid har forbundet med Engelsen og åttekantede, blå bokser fra Fredrikstad Preservering. Men innen jeg avslører og blottlegger mitt inderlige og vedvarende forhold til Inger Sørensen, må jeg innom et par vesentlige ting:

Kjell Arnljot Wig etterlyste nylig de gode, gammeldagse pølser. Jeg syntes litt synd på ham, for jeg kjenner alle de nedlatende, overbærende svar han vil få av en nymotens pølsemaker, som ikke har slaktet dyr, og som dessuten kommer fra en «kjede». Med bredt smil og ekstra velvalgte ord vil han forherlige dagens pølsevarer, deres datastyrt kvalitet og usannsynlige holdbarhet og så tilsist bare beklage herr Wigs smaksnerver, med årene naturlig sløvet og muligens ytterligere degenerert ved nikotinmisbruk, sterkt krydder, etc.

Jeg har nemlig også etterlyst de gode pølser, i første rekke wienerwürst, som i gamle dager var en fryd og vederkevegelse å spise. Pølsene inneholdt da også de riktige ingredienser og det riktige krydder. Idag har neppe en wienerpølse i Oslo vært i forbindelse med kalvekjøtt, enn si dyrefarmer. Eneste undtagelse er Fellesslakteriets kostbare pølser i boks. De har riktig smak, men mangler, på grunn av konserveringen, det lille knekk når tennene begjærlig biter til. Jeg har også etterlyst den gode blomkål og det grislede brød. Og jeg har fått en nymotens bakersvenn på nakken, eller rettere sagt, midt i trynet, med stor hyldest til dagens bakterienedsatte bakverk og den samme underkjennelse av mine tilårskomne smaksorganer. Bakersvennen er også fra en «kjede» som på toppen av det hele baker brød av en felles eltet deig. Upersonlighetens ødeleggende og vederstyggelige onde ånd og sirkel, som er blitt forbrukersamfunnet- og den høye levestandardis sviende svøpe.

Så også med ansjos. Denne deilige lille fisk, liggende i spesielt krydret lake på laubærblad, har i alle år frydet meg, og særlig, kanskje, når høsten kom med kulde og sno, og det er godt å ha litt ekstra til frokost. Det var Fredrikstad Preserverings manglekantede, blå bokser som var i skuddet, og selv ikke store Bjelland klarte å avlure den lille fabrikk i Engelsen den geniale oppskrift på nedleggelse av god ansjos. Så blev det laget «kjede» av konserveringsfabrikkene og vi fikk samme fisk i samme lake på samtlige bokser. Vel, jeg holdt meg fortsatt til den åttekantede, om ikke annet enn for å kunne glede meg over en original og elegant emballasje. Når denne nu blev tilbudt med røde nisser som dansende ønsket oss en altfor tidlig god jul, blev en boks lagt i min kromforniklede trillevogn. Supermarkedets charmerende og kundeglade butikksjef tok imidlertid boksen opp, la den tilbake i kjøledisken og lot den erstatte med en uskjønn plastutgave, idet han hvisket gemyttlig: Denne er så meget bedre. — Vi hadde dermed en hemmelighet sammen, og det var mitt første møte med Inger Sørensens østersansjos, nedlagt i lake på eketønner og senere pakket i plast.

Butikksjefen hadde rett. Min ansjos-sesong kommer til å bli vesentlig forlenget. Den riktige modenbetsgrad gjør at håndteringen med gaffel og kniv blir en lek, smaken rund og mild, lik størrelse på alle de små, næringsrike fisker. Inger Sørensen står mitt hjerte nær. Jeg forsøker å se henne for meg i fantasien. Hun må være opp i årene, Inger, for kvaliteten på produktet tilsier lang erfaring. Bare hun ikke går der nede på Fiskeballen og fryser i vinterkulden. Bare hun ikke går inn i en «kjede». Det ville kjede meg.

Lest og Hørt •

Årets juleglede

Bladet NÅ

går til: Wilh. Wilhelmsens rederi, Oslo.

«M/S TOLEDO» som går i linjefart i Sørøst-Asia har gjort det igjen. For annen gang på noen få måneder har båten plukket opp en båtlast med nød-stedte vietnamesiske flyktninger, 4 dager før jul. Flyktninger som i synkeferdige fiskebåter gir seg ut på havet i et fortvilet forsøk på å unnslippe regimet som er innført i Vietnam. Etter hva man nå vet er det bare ca. en av ti flyktninger som klarer det. De andre blir tatt av politiet, skutt i senk, eller omkommer i bølgene.

Stadig flere skip, fra stadig flere land har sett en annen vei når de har passert de synkeferdige flyktningebåtene. Det er ikke sjøfolkenes feil. De følger ordre: Få land tar imot flyktninger fra Vietnam i det hele tatt, og rederiene tør ikke eller kan ikke ta belastningen med et halvt hundre uomsettelige passasjerer. Norge er av de få land som garanterer for flyktninger som plukkes opp. Men det er likevel ikke problemfritt for et skip eller et rederi å ta ombord en slik last.

— Vår takknemlighet til TOLEDO og dets mannskap vil vare livet ut, sa flyktningene fra første båtlast, som nå er i Norge. Den siste lasten vil nok også minnes sine redningsmenn. At det er TOLEDO som igjen har reddet liv kan være en ren tilfeldighet. Men tilfeldigheten kunne nok snudd den andre veien om ikke skipper og mannskap hadde visst at de hadde sitt rederi i ryggen.

Det er derfor vi har valgt å sende vår juleglede til rederiet, som eier TOLEDO, trygt forvisset om at skipper og mannskap som utførte redningene vil få sin del av hederen.

Juleglede avsendt.

«TOLEDO»-kapteinen

Skremt av russisk skip som sendte folk tilbake

For halvannen måned siden mottok mannskapet ombord i Wilhelmsen-båten M/S «TOLEDO» Flyktningerådets heder for å ha tatt ombord 74 vietnamesiske flyktninger fra små, skrøplige farkoster. 20. desember tok det norske skipet opp ytterligere 34 flyktninger som hadde rømt i en liten båt fra Vietnam i håp om å finne seg et nytt hjemland. Hendelsen fant denne gang sted ca. 120 nautiske mil syd for Vietnam.

— Vi kom over en liten båt som lå og blinket til oss midt i skipsleden, skriver kapteinen ombord, Herman Blindheim. — Da vi kom nærmere viste det seg å være 34 vietnamesiske flyktninger hvorav 10

barn ned til 2—3 år. Stakkars mennesker —, så langt til havs i den lille båten. Alle var utmattet av sjøsyke og kunne ikke stå på bena da vi fikk dem ombord. De var kledd i bare fillene, ikke en av dem hadde skikkelige klær. Alle ble sendt rett i badet og etterpå fikk de mannskapets messe og dagligrom til oppholdsrom, skriver Blindheim.

— Mannskapet, ja de er enestående. Like etter at flyktningene kom ombord bugnet et bord i messen med klær som de ga bort. Ja, jeg ga også bort uniformsbukser, 2 shorts og en T-skjorte.

Herman Blindheim forteller også i sitt brev at mannskapet samlet inn 2000 kroner til innkjøp av nye klær til flyktningene. Først var det meningen å ta dem med til Labuan på nordkysten av Borneo, men de fikk ikke anledning til å gå i land. Etter avtale med de norske myndighetene skal man prøve i Malaysia.

— Men det er vel ikke stort bedre der enn i Thailand når det gjelder behandlingen av flyktninger fra Vietnam, skriver Slagen-kapteinen. — Flyktningene fortalte da de ble halt ombord at flere var tatt opp av et russisk skip som bragte dem tilbake til Saigon. De trodde vi også var russiske helt til de kunne lese skriften på båtsiden. De var virkelig redde.

Redningsskipet TOLEDO's siste:

14 årig indisk gutt drev 2 døgn i sjøen - plukket opp av TOLEDO

En 14 årig indisk gutt kan idag takke kaptein Blindheim og hans besetning for at han er i live. Gutten ble plukket opp ca. 200 nautiske mil syd for Ceylon etter å ha drevet hjelpeløst omkring i to døgn. Skipet var på vei fra Penang til Suez da besetningen ble oppmerksom på gutten i sjøen. 14 år-ingen har forklart at han ble kastet overbord fra et indisk lasteskip etter å ha avslørt at det foregikk smugling blant mannskapet. Da han ble funnet fløt han i en redningsvest.

Skib-Rederi har fått tak i guttens egen beretning og sammen med bilder og kommentarer fra besetningen på TOLEDO vil vi følge opp dette i neste nummer.

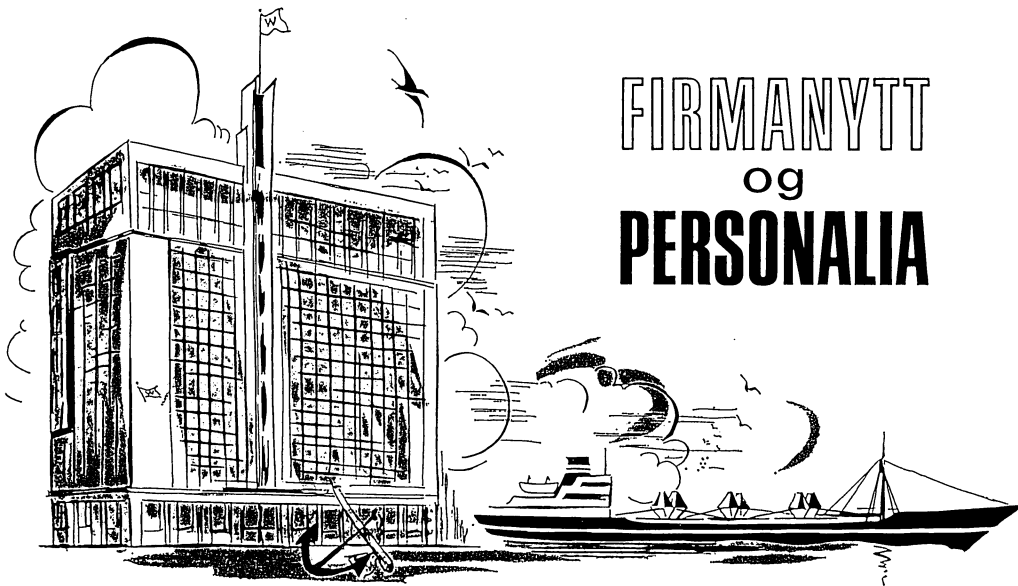
INNSAMLING OMBORD

Besetningen på M/S TRINIDAD har sendt kr. 690,— til Bæreia Krigsinvalidhjem.

Fra M/S TROJA er det sendt en fellesanvisning på kr. 625,— til Norges Handicapforbund.

Velferden på B/C TAKARA har sendt kr. 3.500,— til Norges Blindforbunds Førerhundskole.

M/S TOYAMA har sendt fellesanvisning fra besetningen på kr. 320,— til Frelsesarmeens gavekonto.



FIRMANYTT og PERSONALIA

Vi gratulerer

25 ÅRS TJENESTE

Maskinsjef Per Østrem
Maskinsjef Arvid Hole
Arbeidsleder John Uran

25 ÅRS JUBILEUM

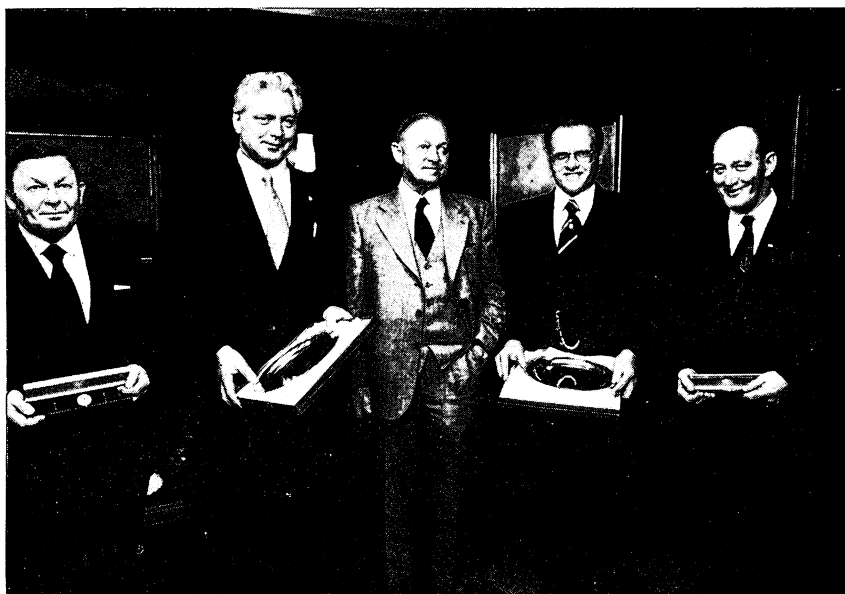
Formann Johannes Johansen

60 ÅR

Odd Aks
Alf Frøstad
Arvid Jacobsen
Arne Torød Christensen
Sigurd Kure

50 ÅR

Kristian Arnesen
Rolf Krüger Johnsen
Halfdan Løken
Ole Abrahamsen
Einar Jenderå
Philip Lembourn
Sven Stene



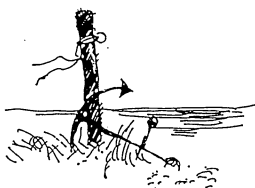
Jubilant-lunsj 31. januar. Fra venstre formann Johannes Johansen, kaptein Tor Ole Nilsen Bua, skipsreder Tom Wilhelmson, stuert Reinert Gjuv og 1. maskinist Egil Røeggen.

FRATREDEN VED PENSJON

Kontorets ubestridte førstedame og personalia personlig, Johanne Herlofson, har forlatt sin skanse i Personalavdelingen og er nå blitt vanlig medlem av Seniorklubben, en klubb hun var med å stifte, og hvor hun har lagt ned både arbeid og omtanke i rikelig monn.

Johanne Herlofson begynte sin WW-karriere på chefernes forværelse i aktverdige Tollbodgaten 20 i det herrens år 1949 og ble raskt Advokatens høyre hånd. Da vi flyttet til RA 5 inntok hun sin plass i Personalavdelingen og satte sitt preg på den. Hun var ikke bare en medmenneskelig og forståelsesfull husets Klara Klok, men en usedvanlig dyktig og effektiv saksbehandler med stor og verdifull kontaktflate over hele huset. Vi må heller ikke glemme Johanne Herlofsons utrettelige kamp for sine medsøstre på kontoret. Med humor, men ikke uten snert i, forsøkte hun i alle år å bevisstgjøre sine kvinnelige kolleger og inspirerte dem til å gjøre sine jobber meningsfylte. Vi har meget å takke Johanne for, og vi ønsker henne av hjertet et festlig og ufredelig otium. Hun får sikkert som vanlig ikke tiden til å strekke til.

AHo



Tore Moen:

SKIPSIDRETT



Ingri Berg Norsk Mester i 3-kamp

I Oslo Rådhus ble det 31. januar i år holdt premieutdeling for de sentrale idrettskonkurranser til sjøs 1977. Hele arrangementet var meget stilfullt, med sjømannsidrettens høye beskytter, Kronpris Harald, i spissen for en lang rekke kjente folk fra idretten som premieutdelere.

Kong Haakon VII's pokal (Kongepokalen) som første gang ble oppsatt i 1950, ble i år vunnet av M/S Bison tilhørende Bukser og Bjergningsselskapet, Oslo. Kongepokalen var oppsatt i idrettsmerkekonkurransen.

Årets idrettsskip ble M/S Polyclipper tilhørende Einar Rasmussen i Kristiansand.

I Internasjonal serie i fotball ble det svensk seier med M/S Apollo II på topp.

Resultatene fra fjorårets mesterskap i lagidrett var svakt når det gjelder W.W.-skip. Det var kun et lyspunkt, og det var M/S Troja med 2. premie i 4 x 25 m stafett svømming.

Laget består av følgende:

2. maskinist O. Sollid, matros R. Lyngsmo, offisersaspirant P. Leistad og kokkaspirant E. Aasgård.

I Individuelt var det derimot stor deltagelse fra W.W. og mange fine resultater. Først og fremst må vi gratulere vår ikke ukjente radiooffiser Ingri Berg med 1. plass i 3 kamp for kvinner klasse II. Det var 103 deltakere i denne klassen og Ingri Berg vant en overlegen seier sammenlagt.

I Nordisk Landskamp i Friidrett ble Ingri Berg nr. 2 på 60 m løp, nr. 1 i høydehopp og nr. 3 i lengdehopp, så det blir nokså mange premier Ingri skal motta i år også.

Forøvrig henviser vi til resultatlisten, idet vi konkluderer med at resultatmessig er det fremgang fra de siste års konkurranser.

REDERI MESTERSKAP 1977

W.W. POKAL:

Av de rapporter vi foreløpig har mottatt ser det ut til at B/C TAKARA skal vinne årets W.W.-mesterskap i fotball. Endelige resultater kommer vi tilbake med i neste nummer av Skib-Rederi.

KJELL TRYSTADS POKAL:

B/C TAKARA ble beste W.W.-skip i den Internasjonale serie i fotball for 1977, og ble dermed vinner av Kjell Trystads pokal. B/C TAKARA ble nr. 61 av 1028 deltagende lag, og vi gratulerer med innsatsen.

SJEFENES POKAL:

Som kjent er sjefenes pokal satt opp i friidrett for tank/bulk skipene. Etter det foreløpige resultater som er mottatt ser det ut for at kampen om pokalen vil stå mellom B/C TAKARA og B/C TONGALA.

Fra og med 1978 er statuetten for sjefenes pokal forandret således at samtlige W.W. skip kan konkurrere om vandrepokalen i friidrett.

SLUTTRESULTATER FOR SJØMANNS IDRETEN 1977

FOTBALL:

Internasjonal serie	nr. 61	Takara
(1028 lag)	nr. 75	Troja
Norsk serie	nr. 27	Troja
(237 lag)	nr. 30	Taimyr

FRIIDRETT:

Nordisk mesterskap individuelt klasse II Kvinner:

60 m løp	nr. 2	Ingri Berg	8.7 sek.
Høydehopp	nr. 1	Ingri Berg	1.31 m
Lengdehopp	nr. 3	Ingri Berg	4.06 m

Norsk mesterskap i lagkonkurransen:

			gj.sn. poeng pr. år
Klasse I: (263 lag)	nr. 29	Troll Forest	781
	nr. 40	Takara	627
	nr. 41	Tamerlane	626
	nr. 42	Tongala	618
	nr. 57	Traviata	419
	nr. 85	Trinidad	271
Klasse II (124 lag)	nr. 21	Tender Captain	564
	nr. 43	Tender Commander	394

Norsk mesterskap i 4 x 100 m stafett:

(119 lag)	nr. 20	Treasure Seeker	54.5 sek.
	nr. 34	Tongala	56.1 sek.

Norsk mesterskap i 3 x 60 m stafett:

(60 lag)	nr. 14	Traviata	28.7 sek.
	nr. 45	Tender Captain	31.8 sek.
	nr. 52	Tarn	32.5 sek.
	nr. 54	Takara	33.3 sek.

Norsk mesterskap individuelt **KLASSE I MENN:**
(3410 deltagere)

Høydehopp:	nr. 17 Arne Sekkelsten	1.61 m
	nr. 52 Frode Hjøtdal	1.55 m
	nr.114 Svein O. Berge	1.51 m
Lengdehopp	nr. 35 Odd Birkelund	5.31 m
	nr. 81 Svein O. Berge	5.07 m
	nr. 81 Frode Hjøtdal	5.07 m
1500 m løp	nr. 3 Finn Engedal	4.54.3
	nr. 4 Walter Larssen	4.55.2
	nr. 6 Lars Blomberg	4.56.0
	nr. 9 K. Tjøstolvsen	4.56.4
	nr. 11 Dan Tyminski	5.23.8
	nr. 14 Josten Sagberg	5.37.8
	nr. 17 Haavar Williksen	5.55.9
Lengde u/tilløp	nr. 95 Svein O. Berge	2.94 m
Kulestøt	nr. 62 Sverre Oldervik	9.98 m
Høydehopp	nr. 26 Asbjørn Eriksen	1.51 m
	nr. 41 Erik Jensen	1.46 m
Lengde	nr. 43 Johan Aurdal	4.85 m
	nr. 57 Asbjørn Eriksen	4.72 m
	nr. 62 Erik Jensen	4.62 m
	nr. 97 Per Bertelsen	4.57 m
3-kamp	nr. 53 Asbjørn Eriksen	1124 poeng
Høyde u/tilløp	nr. 13 Walter Larssen	1.43 m
Lengde u/tilløp		

KLASSE III MENN:

60 m løp	nr. 41 Steivin Myrlund	8.5 sek.
	nr. 41 Odd Pedersen	8.5 sek.
Kulestøt	nr. 27 Arne Røstad	9.19 m
Høydehopp	nr. 20 Harry Kjønsvik	1.36 m
	nr. 20 Odd Pedersen	1.36 m
Lengdehopp	nr. 57 Gunnar Kleiberg	4.02 m
3-kamp	nr. 26 Odd Pedersen	1351 poeng
	nr. 52 Steivin Myrlund	1199 poeng
1500 m løp	nr. 3 Torgeir Gjested	6.20.0 min
Høyde u/tilløp	nr. 20 Arne Røstad	1.25 m
	nr. 41 Kjell Buran	1.20 m
Lengde u/tilløp	nr. 27 Terje Risstøl	2.65 m
	nr. 52 Li Yen Chun	2.56 m

KLASSE IV MENN:

60 m løp	nr. 4 Rolf Ambjørnsen	8.2 sek.
	nr. 19 Nils Iversen	9.0 sek.
	nr. 55 Arnold Guttormsen	9.8 sek.
Kulestøt	nr. 7 Arnold Guttormsen	9.03 m
Høydehopp	nr. 22 Arnold Guttormsen	1.23 m
	nr. 38 Nils Iversen	1.17 m
	nr. 45 Trond Trondsen	1.15 m
Lengdehopp	nr. 9 Rolf Ambjørnsen	4.07 m
	nr. 13 Trond Trondsen	3.81 m
	nr. 18 Nils Iversen	3.72 m
	nr. 22 Arnold Guttormsen	3.45 m
3-kamp	nr. 22 Arnold Guttormsen	1460 poeng
	nr. 32 Nils Iversen	1274 poeng
60 m løp	Kvinner klasse I (392 deltakere)	
	nr. 40 Maiken Skymoene	9.5 sek.
	nr. 40 Unni Stenersen	9.5 sek.

Kulestøt	nr. 8 Maiken Skymoene	8.54 m
	nr. 20 Liv Sørensen	8.01 m
	nr. 30 Åse Haug	7.35 m
Høydehopp	nr. 7 Maiken Skymoene	1.25 m
	nr. 35 Unni Stenersen	1.16 m
Lengdehopp	nr. 22 Unni Stenersen	3.57 m
3-kamp	nr. 7 Maiken Skymoene	1500 poeng
	nr. 32 Unni Stenersen	1206 poeng
Høyde u/tilløp	nr. 12 Maiken Skymoene	1.15 m
	nr. 18 Liv Sørensen	1.10 m
Lengde u/tilløp	nr. 5 Maiken Skymoene	2.50 m
	nr. 31 Liv Sørensen	2.23 m
	Kvinner klasse II (103 deltakere)	
60 m løp	nr. 2 Ingri Berg	8.7 sek.
	nr. 10 Anne Johannessen	9.8 sek.
	nr. 15 Pauline Talstad	10.1 sek.
	nr. 32 Grethe Svenningsen	11.0 sek.
Kulestøt	nr. 8 Ingri Berg	7.30 m
	nr. 22 Grethe Svenningsen	6.55 m
	nr. 40 Pauline Talstad	5.95 m
Høydehopp	nr. 1 Ingri Berg	1.31 m
	nr. 16 Grethe Svenningsen	1.05 m
Lengdehopp	nr. 2 Ingri Berg	4.06 m
	nr. 8 Grethe Svenningsen	3.18 m
3-kamp	nr. 1 Ingri Berg	1647 poeng
	nr. 19 Grethe Svenningsen	834 poeng

SVØMMEKNAPPKONKURRANSEN 1977 (229 skip)

nr. 39 Titus	42 knapper	44.21%
nr. 76 Tartar	20 knapper	23.26%
nr. 86 Tarcola	6	19.35%

4 x 25 m stafett
svømming (11 lag)

nr. 2 Troja	59.1 sek.
-------------	-----------

SVØMMING INDIVIDUELT

Kvinner klasse I

25 m fri	nr. 8 Unni Stenersen	20.1 sek.
	nr. 15 Heitmann Eliassen	23.2 sek.
50 m bryst	nr. 7 Unni Stenersen	50.1 sek.

Menn klasse I

50 m fri	nr. 3 Erling Hansen	30.3 sek.
	nr. 7 Christer Berentsen	30.9 sek.
	nr. 13 Ole Sollid	31.7 sek.

Menn klasse II

50 m fri	nr. 7 Tor Kvanvik	43.6 sek.
----------	-------------------	-----------

IDRETTSMERKEKONKURRANSEN 1977

nr. 19 Titus	13 merker	13.68%
nr. 45 Tartar	5 merker	5.81%

SYKKELKONKURRANSEN 1977

nr. 8 Troll Forest	8 plaketter	18.18%
nr. 45 Troja	2 plaketter	5.71%

DISTANSEMERKET I FRIIDRETT 1977

Radiooffiser Maiken Skymoene og 2. maskinist Walter Larssen har kvalifisert seg for distansemerket i sølv. Man må oppnå et meget godt resultat i en friidrettsøvelse for å kvalifisere seg for distansemerket.

Norges Friidrettsforbund har uttalt sin store anerkjennelse til de innen sjømannsidretten som har oppnådd dette ettertraktede ferdighetsmerke.



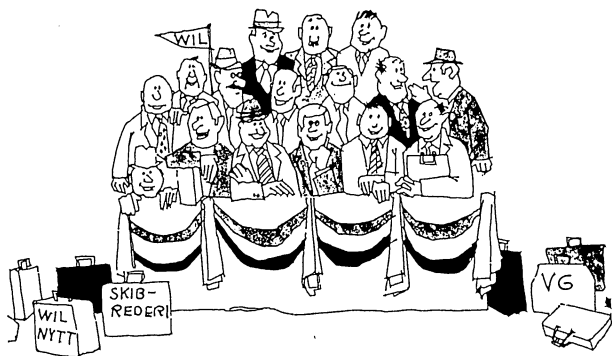
Skifestivalen 1978

Så var det stor skifest igjen. Det hersket den rene Holmenkollenstemning da W.I.L.'s skifestival gikk av stabelen ved Frognerseteren 17. februar. Allerede fra morgenen av satte den sitt preg på dagen i RA5, og Foseid hadde det kanskje ikke så lett med innregistreringen da rundt 100 funksjonærer for anledningen hadde droppet kjent kontorantrekk og kuffert og istedet mønstret i moteriktig, fartstripet crepe-dress, toplue og ryggsekk. «Veteranene» og de trofaste mot tradisjonen var der også iført ledig anorakk, knickers og Trysil-lue. Jo, det var skientusiastene som satte farve på og dominerte kontorbildet denne formiddagen.

Da de senere på dagen inntok selve skiarenaen var forholdene nesten eventyrlige. Marka lå snøfin og hvit i glitrende sol, og de mest bitende kuldegrader som Kong Vinter hadde forsynt oss med tinet så smått opp.

Før start var det et yrende liv på skistadion og ute i de velpreparerte løypene. Skikkelig oppvarming var viktig i kulda. Dagens smøring var visst grei. Det gikk mest i grønne Swix-nyanser og polarvoks. På startstreken var innstillingen den rette enten man gikk for personlig heder og ære, seksjonens ære eller rett og slett for naturopplevelsens skyld. Speaker Tønnesen sendte deltagerne sikkert av gårde ut fra arenaen med fengende musikk og oppmuntrende ord. Og i mål kom alle i tur og orden om enn i en noe annen rekkefølge enn de gikk ut.

Suveren vinner av yngste racerklasse, som var gledelig stor, ble ikke uventet Kjell S. Johansen på dagens beste tid. Han ble dermed også W.I.L.-mester, som ifjor. 2. plassen tok Jan Simonsen i fin stil med en stav, dog på to ski. Bak disse var det mange



W.I.L. NYTT

harde prestisjemessige oppgjør om plasseringene. Vinner av yngste dameklassen ble uforskammet nok en deltager fra Barber Lines, Kari Kjøl. Klassen over 35 år ble vunnet av vår egen Margit Larsen som også vant klassen ifjor. Det ble forøvrig favorittens dag da de øvrige herreklasser ble vunnet av Wilhelm Wilhelmsen, Halfdan Løken og Olav Fjeld Halvorsen. Alle kjente skistørrelser innen W.I.L.

I hard sekundstrid med Astrid Tallaksen tok Jan Kvarme førsteplassen i idealtidsklassen og det til og med på treski! Idealklassen hadde også hyggelig internasjonal deltagelse. Skiutøvere fra Sverige, Danmark og USA var med og gjennomførte i god stil, men kunne denne gang ikke hindre norsk seier.

Høylydt begeistring og stor stemning ble det i Linje-seksjonens leir da det ble kjent at Ytterbø og hans store skitropp hadde vunnet skihornet for 4. år på rad. Men så hadde de visst også på forhånd hatt et par samlinger på det suggererende og strategiske plan. Det er tid for nytenking i de øvrige seksjoner.

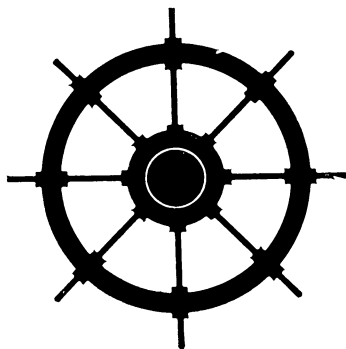
Etterpå var det middag og skål for alle på Skistua på Frognerseteren. Det ble servert styrkende skiløperkost, erter, kjøtt og fleisk før man gikk over til dans og annet hyggelig samvær. Punktum for festivalen ble ikke satt før et stykke over midnatt, så kon-disjonen er iallefall god i W.I.L.

HON

*

MOT VÅR OG HOLMENKOLLSTAFETT!

Tross seilglivet vinter og sparsomme innslag av gode vårtegn hittil, så forteller almanakken at det likevel går mot vår. Og for idrettsfolket er påmelding og forberedelser til Holmenkollstafetten iallefall vårtegn godt nok. Denne store idrettsmønstring er for mange opptakten til sommeridrettene og i år ser det ut til at også W.I.L. vil være med når startskuddet smeller på Bislett den 7. mai. Fri-idrettsoppmannen har samlet troppene og kondissterke skiløpere, veltrimmede fotballspillere og andre all-round sportere forbereder seg best til den store dagen. I ukene fremover vil de trene og prøvekjøre de 15 etappene for å sikre seg en plass på det blå-hvite laget. Det å delta i og gjennomføre en H-stafett er i seg selv et mål og en opplevelse. Noen sier, slik det ble for WIL i 1932 den gang det het «korporasjonsklasse», venter vi ikke. Men kanskje kan vi pynte litt på WIL-rekorden fra 1966 som lyder på 59.53 min. Tvi, tvi!



W.I.L.'s styre 1978:

Formann:
Hans Olav Nordby
Viseformann:
Kjell Sverre Johansen
Sekretær:
Marit-Kamilla Helliesen
Kasserer:
Venche Olsson
Styremedlem: Tor Helge Andersen
Suppleant: Odd Jørgen Svennevig.

Oppmann:

Fotball: Oppmann A-laget:
Knut Persson
Oppmann B-laget:
Jan Gaare
Håndball: Damer:
May-Lisbeth Knudsen
Håndball: herrer:
Jan Rydgren Knudsen
Ski:
Jan Simonsen
Friidrett:
Per Thronsen
Tennis:
Jan Egil Jørgensen
Bordtennis:
Bjørn Erik Kristiansen
Bridge:
Marianne Fosaas/
Arne Johan Larsen
Bowling:
Arne Mugerud
Innendørstrening K.G.:
Kjell Sverre Johansen
Jazzgymnastikk damer:
Lise Kopperud



Bridge. Finn Tønnesen på gullstol etter 2. premien. Supportergjen besto av Bill Hutchings og Aksel Håkonsen.



WIL's styre i 1977. Fra venstre Tor Bergersen - kasserer, Venche Olsson - styremedlem, Elisabeth Topaas - sekretær, Helge Selmer - formann, Hans Olav Nordby - viseformann, Kjell Sverre Johansen - suppleant. Bergersen, Topaas og Selmer gikk i år ut av styret etter tilsammen 9 års innsats for WIL.

WIL's GENERALFORSAMLING

WIL's generalforsamling er en populær tradisjon og forum for litt av hvert. Her går WIL's årsberetning igjennom — med årsrapporter fra gruppene, regnskap og budsjett, valg av styre og oppmenn, og det gis anledning til å ta opp diverse saker som gjelder idrettsaktiviteter eller WIL's eiendommer. I 1971 ble Hyttestyret administrativt adskilt fra WIL. Så vi opererer med to-delt styre, et for idrett og et for eiendommene. Det er ikke avhengig av medlemskap i WIL for å få adgang til hyttene.

Generalforsamlingen er også noe annet enn dagsorden. Etterpå følger lagskaus, øl og dram og det danses og hygges til langt på natt. En funksjonærfest som de fleste ikke vil gå glipp av.



Tennis. Marianne Fosass fikk 2. premie kl. A. Morten Müller, til høyre, fikk 3. premie.



Friidrett Damer. Fra venstre Torunn Nordby, 1. premie kl. A, Marit Kamilla Helliesen, 2. premie og Venche Olsson, 3. premie.



Friidrett. Vidar Bekkavik og Aksel Håkonsen mottar henholdsvis 1. premie og 3. premie i kl. C.



Bordtennis. Tom Kristiansen, 1. premie, Bjørn E. Kristiansen, 2. premie og Louis Vauvert, 3. premie.

