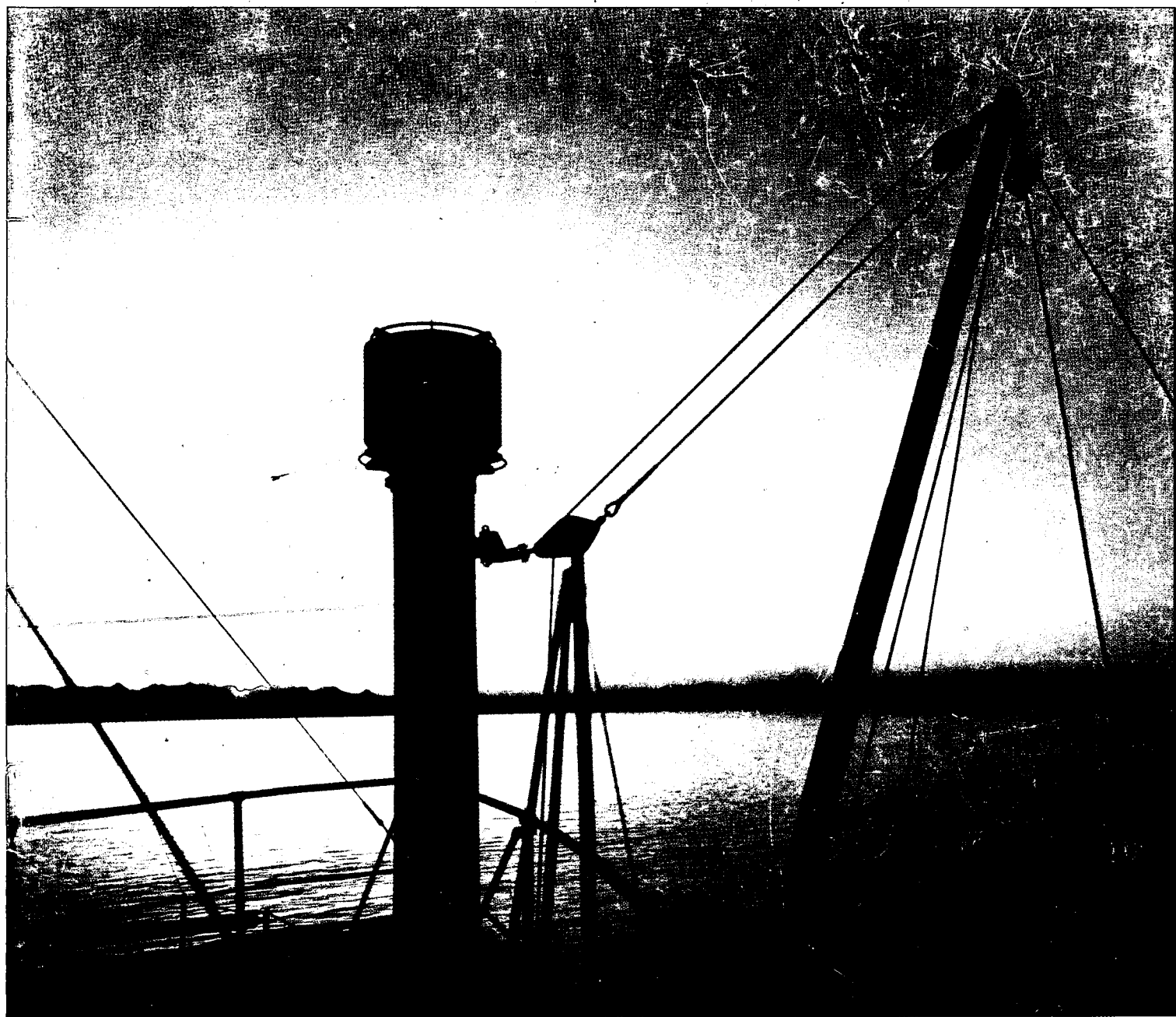


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKIB-REDERI

nr. 2/78



SKIB-REDERT

NR. 2 — JULI 1978

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

Redaktører:

Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

Redaksjonskomité:

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

INNHold:

Skipsreder Tom Wilhelmsen til minne

Wilhelm Wilhelmsen: Tanker om nutid og fremtid

TOMBARRA — TV-stjerne i godt lune

MEDSCAN-terminalen i Dammam

Pressen møter TANABATA

Søkelys på TAGUS — fremtidig drift av våre skip

Hvor er våre seilende fotografer?

Alkohol og dobbeltmoral

Med skipet som dikterbolig

Mini Mal

Firmanytt og Personalialia

WIL-Nytt

Skipsidrett

Skipsreder Tom Wilhelmsen

Skipsreder Tom Wilhelmsen døde plutselig i sitt hjem 7. mai bare 66 år gammel. Ved hans bortgang har firmaet mistet sin meget avholdte seniorsjef og norsk skipsfart har mistet en av sine fremste representanter.

Tom Wilhelmsen ble etter fullført utdanning og flere års praksis på shippingkontorer i utlandet, opptatt som partner i 1938. Fra 1973 har han vært rederiets seniorsjef. Tom Wilhelmsen arbeidet i hele sin tid som shippingmann aktivt innenfor nasjonale og internasjonale skipsfartsorganisasjoner og har innehatt en rekke tillitsverv. For sin innsats i internasjonal skipsfart og norsk kulturliv innehadde Tom Wilhelmsen en rekke utmerkelser.

Vi lyser fred over hans minne.



TOM WILHELMSSEN

Tom Wilhelmsen var et naturlig og levende midtpunkt i firmaet Wilh. Wilhelmsens vidt forgrenede virksomhet — i hverdag som til fest. Han hadde en nærmest forunderlig evne til å skape menneskelig kontakt — med dem han omgikk til daglig, og med dem som bare traff ham en sjelden gang.

Tom Wilhelmsen var liketil og selvfølgelig, ofte spontan, alltid uhøytidelig og usnobbet, men med medfødt autoritet.

Tom Wilhelmsens dør var alltid åpen for dem som hadde noe på hjertet. Mange var det som benyttet seg av det i årenes løp. Han tok seg alltid den nødvendige tid til en samtale, og han skapte tillit ved å lytte. Derfor åpnet man seg for ham. Han hadde meninger og synspunkter som han ikke la skjul på, men han sørget alltid for at man gikk til bunns i saken, og at den ikke ble glemt.

Ved festlige anledninger falt det ofte i Tom Wilhelmsens lodd å holde hovedtalen — som ved WIL's årsmiddager. Da var det en festkledd og glad forsamling som lyttet til hans ord. Da var det **han** som hadde noe på hjertet — en charmerende blanding av alvor og skjemt. Han fortalte om rikets tilstand, om godt og ondt, ga ros og ris til høy og lav, ombord som iland, alt tilsatt lun humor og historier som kalte på latteren.

Tom Wilhelmsen startet sin løpebane som dekksgutt og ble seniorpartner i firmaet i 1973. I all sin tid var han levende interessert i alt som hadde med shipping å gjøre. De fleste av oss går med kulepenner i jakkelommen. Tom Wilhelmsen hadde skrutrekker og skiftenøkkel. Samtidig kjente han skipsfartens store og små problemer direkte på pulsen. Han var sterkt oppatt av vårt forhold til avskiperne og brukte meget av sin tid på internasjonal skipsfartspolitik, men først og sist åndet og levet han for WW. Til tross for at han fikk sin utdanning og sin grunnleggende praktiske erfaring i mellomkrigstiden, innså han at også WW var underlagt forandringens lov — økonomisk, politisk og når det gjaldt ledelsesform. Også på denne måte medvirket han til at vi som idag er knyttet til WW, kan se med tillit på fremtiden.

Tom Wilhelmsen var et allsidig menneske. Han elsket livet i all dets mangfoldighet. Hans interesser spente over et utrolig vidt felt. Personlig har jeg arbeidet i nær kontakt med ham i mer enn 30 år, og jeg har truffet få — om noen — som spilte på så mange strenger, som var så omtenksum og hjelpsom — ja, storsinnet — overfor mennesker han fattet interesse for.

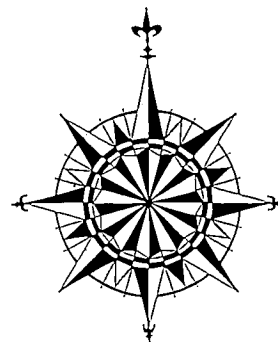
Tom Wilhelmsen var dus med verden, og han ble stadig omtalt som Tom av de fleste som er tilknyttet WW. Det sier meget om den posisjon han inntok i den del av verden han satte så høyt.

Alle vi som lærte ham å kjenne og sto ham nær, vil huske ham som **Tom**, og vi vil huske ham lenge.

FINN SCHEIE

Den 31. mai holdt firmaet et personalmøte i den lille salen i Oslo Konserthus. En fullsatt sal fikk delta i et meget interessant program, hvor skipsreder Wilhelm Wilhelmsen trakk opp hovedlinjene for firmaets policy i et foredrag han hadde kalt «Tanker om nutid og fremtid». Vi innleder med å gjengi Wilhelmsens sluttord i foredraget: «Jeg skal få lov å takke for oppmerksomheten med en kort leveregel som i dag er like aktuell som før: «Du skal være pessimist i medgang og optimist i motgang». La oss derfor i en av skipsfartens dypeste kriser være optimister sammen. Det er god grunn til det i WW!»

Vi gjengir her et sentralt utsnitt av Wilhelm Wilhelmsens foredrag:



Wilhelm Wilhelmsen på WW-informasjonsmøte:

Vårt klare mål å bevare WW som en personlig preget bedrift

Med de store RO/RO-kontraheringer har vi egentlig erkjent at konvensjonell linjefart har utspilt sin rolle. Om to år vil vi antagelig bare unntaksvis drive noen av disse. De vakre skip med slanke linjer, de lange opphold i eksotiske havner med personlige forhold skip/agent/last er alt sammen snart en saga blott. Inn har kommet de produksjonsintensive, upersonlige transportkolosser, og tallenes tale er sørgelig klar. Hvis vi ikke følger med og helst leder i kappløpet, vil vi ikke bare sakke akterut, men meget hurtig forsvinne over sidelinjen. Vi har ennå et par linjer igjen hvor vi ikke har trukket konsekvensen av det uunngåelige.

For SCANMEL har vi kjøpt tid gjennom konvertering av TROLL-skipene, men for Willine har vi foreløpig ikke valgt noen løsning. Men den må snart finnes om vi skal ha en fremtid der. Det helt logiske for begge disse linjers vedkommende, ville selvfølgelig være å bygge videre på vårt RO/RO-konsept ved å anskaffe identiske båter til Barber- og ScanAustralbåtene også for disse to linjer. Det ville gi oss betydelig styrke markedsføringsmessig, særlig i Europa og Midt-Østen, og det ville gis oss en identitet som en internasjonal stortransportør med en homogen transportløsning. Det gjelder her som så mange andre steder å lede i kappløpet om å foreelde seg selv. Hvis ikke kan man være forvisset om at andre vil sørge for det. Et av våre store mål i de nærmeste år må derfor være å få til en utvikling som her skisert for SCANMEL og Willine.



«Hvis vi ikke følger med og helst leder i kappløpet, vil vi ikke bare sakke akterut, men meget hurtig forsvinne over sidelinjen.»

For mange av oss kan det være vemodig at den gamle linjeflåten forsvinner så raskt, for enkelte av oss kanskje til og med uforståelig. Og jeg kan forsikre om at vi ikke ser det med noen glede fra ledelsens side. Det er jo først og fremst drift av konvensjonelle linjeskip som har vært vårt varemerke og som har skapt grunnlaget for den posisjon vi i dag besitter. Det som for oss i alle år har vært selve nerven i vår drift, nemlig drift av skip, er for de fleste av våre linjekonkurrenter bare et underordnet virkemiddel i et gigantisk markedsføringsspill. De er eksponenter for det mest avanserte av moderne markedsføring — såpesalget i sin mest kompliserte form. Skipene er bare et redskap, og det er en selvfølge at de fungerer. Gjennom våre RO/RO-konsep-ter håper vi å kombinere den moderne markedsføring med skip som har en egenart, som kan utføre oppgaver som andre skip ikke kan. I forhold til de cellulære containeroperatører spiller vi fortsatt på et avansert sjømannskap, mulighet til å løse spesielle problemer, samtidig som vi skal utføre rutinetransporter av containere til samme pris og betingelser som våre konkurrenter.

*

Vi har i WW lagt opp til et driftssystem og en organisasjon som er avhengig av mange skip, helst kapitalkrevende skip, og vi krever stor omsetning. En av våre prioriteter i fremtiden må være å finne frem til metoder for å øke antall nye skip i vår flåte for bl.a. å kompensere bortfallet av de konvensjonelle linjeskip.

Vår kapasitet strekker seg til å drive et betydelig antall flere skip enn de vi i dag har, og vi vil i fremtiden beskjefte oss aktivt med slike tanker.

Vi har flere og sannsynligvis mer avanserte medarbeidere enn noe annet norsk rederi. Vi tror på og slåss for drift under norsk flagg, men vi er klare over at enkelte skipstyper ikke lar seg drive økonomisk her, dog har vi kunnskaper og kontakter som gjør at vi også i fremtiden bør kunne drive skip lønnsomt under andre flagg. Vi har med andre ord lagt oss til en stordriftsprofil, og våre forutsetninger er nær knyttet til dette. Sammensetningen av vår flåte tar etterhvert en slik form at vi under norsk flagg og med våre forutsetninger bør kunne drive videre det aller meste av det vi har. Jeg regner da med at konvensjonelle linjeskip etterhvert forsvinner, og det vil være viktig for oss at vi med suksess greier å gjennomføre 15-mann-prosjektet på våre Pan-Max bulkcarriere. Dette er en skipstype som en enkel å drive, og vi har mange av dem. Så en vellykket løsning vil ha stor betydning.

WW har alltid vært et firma hvor det har vært lagt sterk vekt på en personlig profil og sterke personlige kontakter mellom ansatte og ledelse. Meget av vår styrke har kommet gjennom den form for samhörighet som har eksistert opp igjennom årene, og vi legger betydelig vekt på at denne tradisjon og stil blir ført videre. Det er vårt klare mål å bevare WW som en personlig preget bedrift, idet vi nettopp har en sterk tro på at dette er en form som også har fremtiden for seg.

Det faktum at meget av vår ekspansjon, ikke minst i de siste år, har kommet gjennom samarbeidsselska-



«Det er vårt klare mål å bevare WW som en personlig preget bedrift, idet vi nettopp har en sterk tro på at dette er en form som også har fremtiden for seg.»

per av forskjellig natur, må ikke frata oss evnen til å være et samlende midtpunkt og et anker for våre mange samarbeidsselskaper. Det er i moderselskapet at ressursfordelingen finner sted, det er hit problemene vender tilbake når de blir store, og vi må derfor være særdeles opptatt av at evnen til nyskaping og problemløsning forblir intakt, og ikke minst, at styringen bevares med stor livskraft i vårt moderselskap. Dette overordnede mål må vi parre med en vidtrekkende delegering av de operative ansvar.

Etter at vi begynte i offshore-bransjen har vi brukt uttrykket at «vi har fått 4 ben å stå på». Hvordan er det nå med disse bena? Linjefarten har jeg snakket endel om, og vi føler vel egentlig at det er et ganske livskraftig ben. Vi kan være bekymret for konkurranseadgangen, bilateralisme, Sovjet-flåtens fremmarsj etc., og vi kan tvinges inn i mer eller mindre uønskede samarbeidskonstellasjoner, men få vil vel bestride at vi til og med på lang sikt har et særdeles livskraftig linjeengasjement.

Offshorevirksomheten har kommet godt igang. Riktignok er det bare en av riggene som borer, men til gjengjeld gjør de to andre det ganske bra i hotell- og konstruksjonsbransjen. WOS har også sikret seg en markedsposisjon som en av de ledende i landet. I sum vil jeg derfor si at vårt offshore-engasjement har kommet i gang på en ganske anstendig måte og forsvarer sin plass som et av våre 4 ben å stå på. For en gangs skyld har vi funnet et marked hvor vi har enkelte klare fortrinn ved vår nasjonalitet derved at en vesentlig del av markedet finnes seg innenfor norske ansvarsområder. Det er bare små biter av norsk kontinentalsokkel som ennå er utforsket,

og det burde derfor ligge mange år med interessante utfordringer foran oss. Jeg er betydelig skremt over de tilløp til nasjonalisme som gjør seg gjeldende ved utdeling av blokker og valg av utstyr, og vi må på samme måte som for vår øvrige skipsfart føre en stadig kamp for havenes frihet selv om enkelte kortsiktige fordeler kunne oppnås gjennom en proteksjonistisk politikk.

Bulkflåten har vokst betydelig i omfang og er tonnasjevissig svært viktig for oss. Inntektene lar dessverre vente på seg, men det er ingen tvil om at bulkflåten på sikt vil være et meget viktig element i vår økonomi og derved også forsvare sin plass. Det er sannsynlig at vi har vært noe for timecharterorientert i vår befraktning og at vi heretter bør angripe de mer kompliserte felt av bulkmarkedet, representert ved kontraktsskip, slik at vi sikrer oss en større rolle i den integrerte transportprosess. Selv om bulkmarkedet også har fått hard medfart i nedgangskonjunkturen, har det ikke på langt nær de samme sykdomstegn som tankmarkedet. Det er meget begrenset overkapasitet og leveringsbølgen tar slutt i inneværende år. Vi står også overfor et betydelig scrapping-program av den japanske Pan-Max bulkflåte, skip som for 10 år siden ble bygget for 10 års levetid, og som allerede nå delvis er på vei til opphuggerne. Jeg tror derfor at vi skal få se en snarere fremgang for vår bulkflåte enn tankflåte, kanskje med et lite unntak for Gøtaverk-skipene, idet de er så store at kombinert-flåten og dermed også tankmarkedet vil prege dette markedet. En konsekvens av dette skulle bli at vi ikke forutser opplag av betydning for våre bulkskip.

Det fjerde ben vi har stått på, nemlig tankfarten, er det vi etter min mening har virkelig vondt i. Mens jeg ikke har vanskelig for å se at vi igjen kan få vekst og trivsel i våre andre markeder, ligger det en grå sky av uvisshet over tankfart. Sant nok stiger fortsatt verdens forbruk av råolje, og vi har allerede oversteget toppåret 1973's forbruk. Antall tonn mil transportert er høyere enn noensinne. Men en økende del av oljen produseres og vil i enda større grad bli produsert i eller nær forbrukssentra. Dersom oljeselskapene og deres geologer har rett, er dessuten olje en ressurs som er så knapp at med det nåværende forbrukstempo vil neste generasjon se på bruk av olje slik vi kjenner det i dag som historie. Konsekvensene for tankmarkedet vil selvfølgelig da bli svært følbare. Det blir et av våre store tankekors i tiden fremover. Vil vi konstant befinne oss i et marked med fallende volum, er dette så langt frem at det ikke er noe å ta hensyn til, eller vil det oppstå andre former for tanktransport som for oss kan gi de samme muligheter — f.eks. transport av tørre og flytende gasser eller av raffinerte produkter. Vil kullskipningene få et enormt oppsving fordi kull som er tilgjengelig i store kvanta erstatter olje? Personlig kan jeg ikke se noe kortsiktig alternativ til olje og jeg innbiller meg at verden ennå har enorme utappede og uoppdagede oljeressurser som gjør at tanktransport i en eller annen form ennå i mange generasjoner vil være den viktigste internasjonale transportform.

Mange undrer seg sikkert på hva ledelsen i et firma som WW gjør. Vi har over 2 000 medarbeidere og mange hundre agenter rundt i en rekke land. At

en så stor organisasjon med så mange medarbeidere skal ha noe klart inntrykk av organisasjonens ledelse og ikke minst de personer som sitter der, er nesten vanskelig å tenke seg.

Vår viktigste oppgave er uten sammenligning å finne våre medarbeidere. Så allsidig som vår virksomhet er, må ansvar og oppgaver fordeles på en rekke personer og seksjoner. Det er ofte for meg et savn ikke selv å kunne være saksbearbeider, men det ville aldri fungere om jeg samtidig skulle bevare oversikten. Arbeidsformen blir derfor typisk den å arbeide gjennom andre, motta rapporter og til slutt trekke konklusjoner av andres produkter. Når man arbeider på denne måten, oppdager man også fort at det er helt andre enn en selv som former beslutningene, og dette leder hen til et tankekors og et apropos til nåtidens demokratidebatt.

— Selv om styringen av en bedrift formelt ligger i dens ledelse og dens styrende organer, skjer den reelle styring av den gode bedrift gjennom de krefter som ligger i organisasjonens totale dynamikk,

- i den dynamikk som springer ut av et samfunn i stadig vekst og utvikling,
- og i den dynamikk som ligger i stadig vekk å måtte foreelde det vi selv driver med for ikke å bli forbigjørt.

Den som har aller minst å si er den formelle eier — den lille aksjonær som ikke har sitt daglige arbeid knyttet til bedriften, men som håpefullt investerer sine frie midler i håp om utbytte og kursgevinst. Før eller siden, helst før, må han få en liten oppmuntring, ellers er det fare for at den frie egenkapitaldannelse her til lands avgår ved en stille død. Egenkapital som risikokapital kan ikke Stat eller kommune engasjere seg i medmindre overordnede politiske hensyn tilsier det.

Til slutt en kort leveregel som i dag er like aktuell som før: «Du skal være pessimist i medgang og optimist i motgang». La oss derfor i en av skipsfartens dypeste kriser være optimister sammen. Det er god grunn til det i WW!»



Fra velferdssekretær Ivar Valstad, Kuwait har Skib-Rederi fått tilsendt artikkel og bilder fra et besøk ombord i THERMOPYLÆ.

Gammeldans populært på THERMOPYLÆ

Tidlig en fredag morgen (som er søndag i Kuwait) ringer telefonen, og nesten i svime ramler jeg ut av senga. Det er vel som vanlig en araber som ringer feil, men nei — en smørblid port-capt. Thor Haseid, spør om jeg har lyst til å bli med en tur ombord i Thermopylæ som skal losse til ankers.

Raskt svelges en skive brød og en kopp kaffe før jeg samler sammen de berømte lokalavisene fra Vestfold og ikke å forglemme Sunnmørsposten o.s.v. Med de nevnte avisene er jeg sikret at i alle fall noen får lokalavisa.

Etter vel en times kjøring klapper vi til langs skutesiden og klatret forventningsfullt opp gangveien. Vel ombord blir vi møtt av overstyrmannen som «loser oss opp til messa for en kopp kaffe. Først en liten prat, jungeltelegrafene går, velferden er ombord. Ferske aviser, har du Nordlys? Stemningen stiger, utrolig hva en lokalavis hjelper på humøret, når kanskje postgangen ellers er dårlig? Men kaffepausen varer kun 15 min., her er det ikke snakk om god tid. Raskt forsvinner noen ned i maskinen, andre ut på dekk og dermed er det nesten tomt. Bare «Velferden» og en fager lyshåret dame sitter igjen. Det er offisersaspirant Aud Fidje som leser F-ven, og slapper av etter nattevakt. Dette er hennes andre båt i redet, og her ombord stortrives hun. Aud er kinomaskinist og går heller ikke av veien for å spille fotball når anledningen byr seg på Thermopylæ super star.

Det nærmer seg lunsj og stuerten inviterer inn. Med panoramautsikt og et innbydende koldtbord er



Til ære for fotografen — fra venstre 1. styrmann Jostein Rindal, Surnadal, overstyrmann Sverre Stener Jensen, Lillehammer og Port capt. Kuwait Thor Haseid.

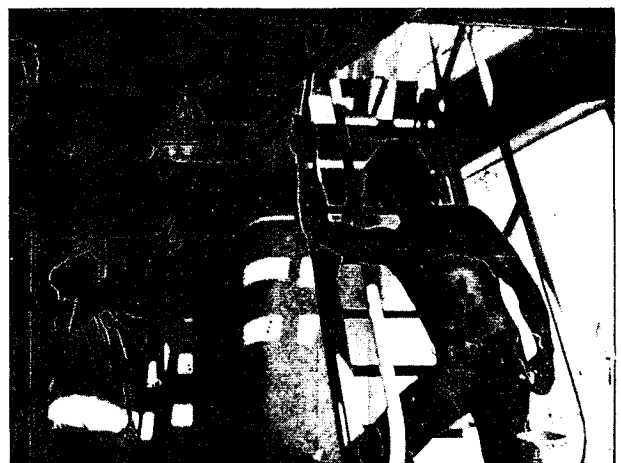


Offisersaspirant Aud Sigrun Fidje, Lyngdal i godt selskap med Fedrelandsvennen.

det ikke lite som går med etter hvert som de bolde sjøfolk strømmer til matfatet. Vel, jeg må kunne si at lunchbordet sikkert er på høyde med SAS Royal i Oslo!

Under bespisningen får jeg høre at Eva Grøndahl og Aud Fidje er ledere av «gammeldansens venner» ombord. Eva har bl.a. danset i en leikarring på hjemstedet, Moss, mens Aud har danset jazzballett, så at jentene har koordinerende bevegelser skulle det ikke være tvil om. Den harde kjerne av danseløver ombord består av 5 mannfolk, og altså 2 damer! De trener 2 ganger pr. uke i gymnastikksalen. Eva forteller at guttene nå har begynt å få tak på både vals, reinlender og polka. De første gangene gikk det mye på «kurompa» etc. for å få inn rytmen. Det er ingen hemmelighet at noen av guttene i begynnelsen hadde noen harmoniske og grasiøse bevegelser som nesten minnet om hoppende kenguruer, men mye av det er nå under kontroll.

Nå er det ikke bare dans som opptar folkene ombord. Hele 11 stk. har tatt sykkelplaketten, og båten hadde ved anløp av Kuwait bare vært i sjøen i 2 mnd. Så aktiviteten er det ikke noe å si på, bedre med for mye enn for lite var omkvedet. Alle var enige om at fritidsaktivitetene skapte god trivsel ombord.



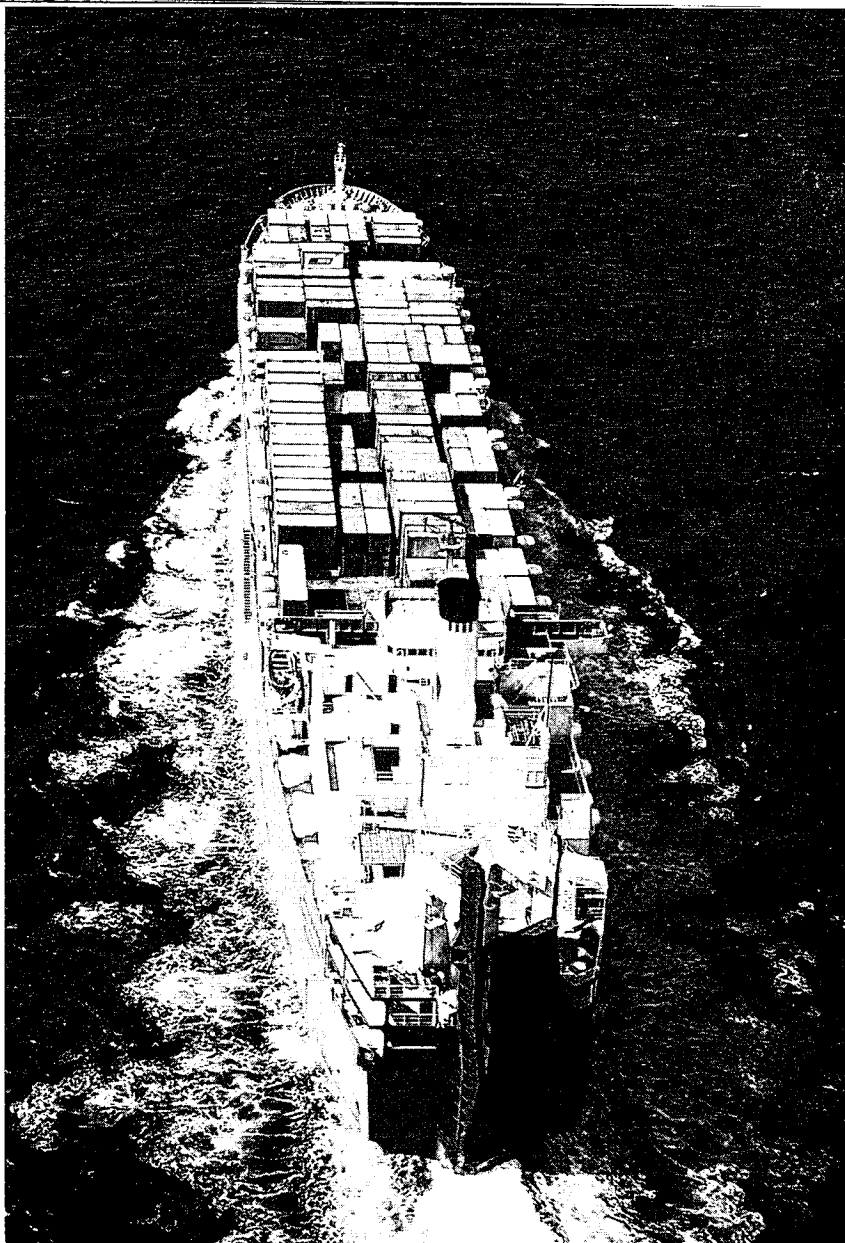
Flikking på poopen — arbeidsleder Arne Grønvold, Moss og matros Jan Bjørklund, Lillehammer.

TOMBARRA I SENTRUM

I begynnelsen av juli seiler TOMBARRA rett inn i de tusen hjem. Ganske ufrivillig. Dette supereffektive Australia-skipet (nå også New Zealand) er nemlig blitt filmstjerne.

Fjernsynet skal vise det ganske land hvordan kaptein Arthur Skipnes og hans veltrimmede team driver et teknisk avansert Ro/Ro-skip.

Lastbehandling, lasting, lossing, lasteplanlegging og terminaloperasjonene vil få bred dekning i dette reportasjeprogrammet. Samtidig er det lagt inn intervjuer med folk ombord og sentrale personer hos ScanCarriers på Høvik.



TV-stjerne i godt lune



«Kamera går». NRK's reportasje-team er i full gang med opptak. Foruten programleder Jan P. Jansen deltok en filmfotograf, en lydtekniker og en lystekniker.



Filmfotograf Ernst Holme er en av veteranene i norsk fjernsyn. Han viste en utrolig oppfinnsomhet under opptakene og var høyt og lavt for å få de rette vinkler på bildene. Slett ingen ufarlig jobb.

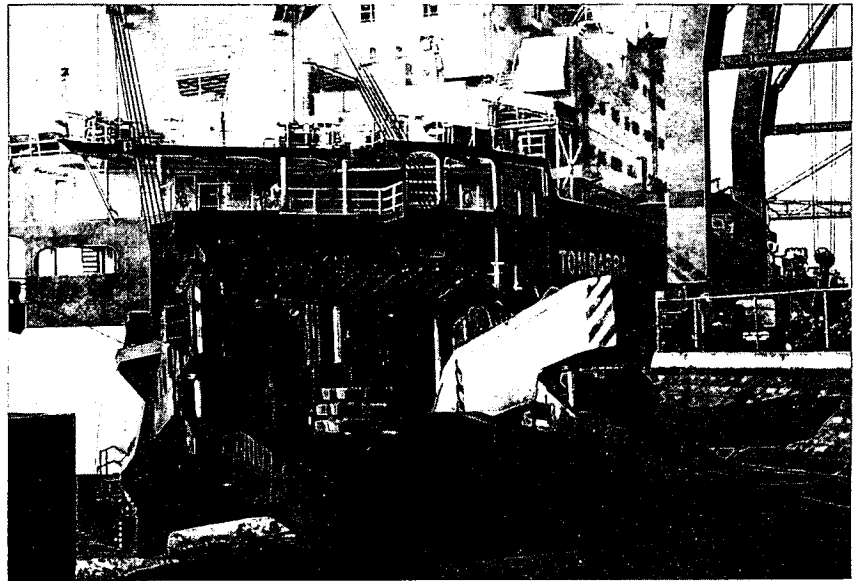
Informasjonsavdelingen fulgte NRK's reportasjeteam fra Le Verdon (Bordeaux) til Gøteborg. Den ikke ukjente romfartseksperter Jan P. Jansen var teamets leder, og han er så langt fra grønn når det gjelder skipsfartsstoff. En rekke maritime programmer av høy kvalitet i TV har vært signert Jan P. Jansen, og det er så vidt vi kan bedømme all grunn til å vente et førsteklasses program også denne gang. TAIKO og TARAGO har tidligere hatt besøk av Jansen, og han har med sin åpne og spontane holdning lett for å komme i kontakt med folk ombord. Sjelden eller aldri har vel latteren runget så uhemmet i TOMBARRA's messer.

Den smule skepsis som møtte representantene for dette fryktinngytende medium som fjernsynet nå en gang er, forsvant som dugg for solen etter et par innledende maritime historier anrettet av den selvsamme Jansen.

De øvrige i NRK-teamet fulgte godt opp — og vår utsendte våger påstanden om at det oppsto et sjeldent godt forhold mellom skip og reportere.

Vi takker for fin-fin innsats fra alle ombord og sier

VEL BLÅST, TOMBARRA



Fjernsynsstjernen har lagt seg godt til rette ved kai i Flushing. Både skip og besetning imponerende. Menså har da også TOMBARRA meget å vise det brede publikum. Som her: En imponerende mengde blybarrer håndtert av raske trucker på minimum av tid.



Kameraskrekken er blåst. Jan P. Jansen har varmet opp sitt intervjuobjekt og kaptein Arthur Skipnes er klar for fjernsynsdebut.

Jan P. Jansen:

Ro/Ro skip – en imponerende operasjon

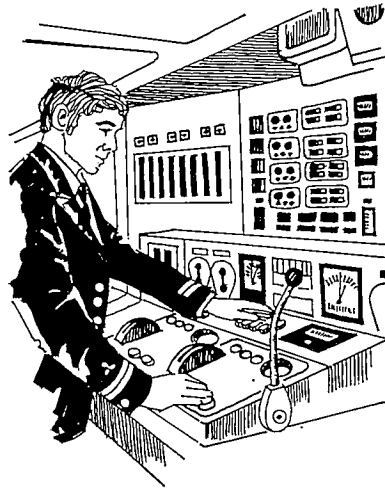


Det er dessverre ingen tvil om at norsk og internasjonal skipsfart er oppe i krisetider og at utsiktene fremover er temmelig dystre. Men midt oppe i dysterheten er det heldigvis også oppmuntrende tegn som forteller at vi fremdeles henger med. Nå har ikke lenger linjefarten den andel av norsk skipsfart som den en gang hadde, men er likevel betydningsfull — og når man så finner skip i linjefarten som hører med blandt verdens mest avanserte og som greier seg i en tøff konkurranse-situasjon, ja, så synes det

som en god idé og fortelle det norske folk om dette.

Derfor stod vi, en reportasjegruppe fra fjernsynet, en blåsende april dag i Le Verdon og tok imot M.S. TOMBARRA som nærmet seg slutten på rundturen til Australia. Linjeskip forbinder man med elegante linjer og en skog av master og lastebommer — og så kommer det inn et skip uten en eneste mast. Nå er det jo så at man etter hvert har måttet gi avkall på mange tilvare forestillinger om hvordan et skip skal se ut. Linjeskip hadde det med å ligge dagesvis — for ikke å si ukevis i havn også. TOMBARRA kom til Le Verdon på tidlig formiddag og gikk ut på ettermiddagen igjen. Lasterampen akterut var på vei ned, nesten før fortøyingene var satt fast, og så kom truckene rumlende ut med kontorcontaineren i spissen.

Etter hvert som årene er gått, så har man jo sett noen skip i forskjellige trades, seilt med noen av dem også, for den saks skyld, og så tror man at man har sett det meste. Det er heldigvis ikke riktig, for det er godt å kunne la seg begeistre og imponere over noe nytt. Jeg fikk sett et Ro/Ro-skip på nært hold første gang i fjor høst da vi laget film om verneombud til sjøs og mesteparten ble laget ombord på M/S TARAGO i Gøteborg. Da



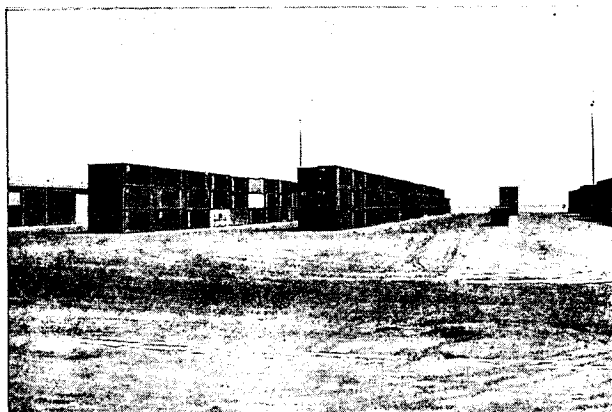
jeg var blitt tatt med på biltur ombord i lasterommene og hadde kjørt bakker opp og ned, rundt svinger og til slutt rundet noen containere på værdekket og parkerte rett utenfor døra, så var det ikke tvil om at dette burde bli en ro-ro-reportasje ut av. Nå er sjøfolk på Ro/Ro-skip vant til at ting må gå raskt unna i havnene — det står liksom skrevet effektivitet med store bokstaver over hele skipet.

Egentlig hadde vi ikke så god tid vi heller til å lage vår reportasje. Vi var nokså avhengig av at vi fikk god kontakt ombord og fikk den backing vi trengte. Og det fikk vi — fra kaptein Skipnes og gjennom

alle ledd. Vi kommer jo til syvende og sist som et fremmedelement ombord, og flyr vel litt i veien også, og på toppen av det hele knekker noen sikringer her og der. Men så var Skringer enig i at min tre hesters Marna var en glimrende maskin i fiskebåten, og jeg var enig i at han hadde sjark i superklassen, dessuten hadde fotografen en farts-tid på dekk og ble gift på New Zealand og hadde hatt farm på Seychellene, og lysmannen hadde hjulpet trikkeren på Vanessa. På toppen av det hele hadde kapteinen og jeg mange felles kjente fra vintersildfisket på Mørkekysten, den gangen det var sild. Slik følte vi oss hjemme ombord — og det tok ikke lang tid.

Det vi har prøvd å formidle i programmet er hvordan et moderne linjeskip fungerer — hvordan lasten blir tatt vare på, hvordan lasten gå så raskt, men likevel sikkert, og hvordan organisasjonen i land virker og hvordan det er etablert et samarbeid mellom organisasjonen i land og skipet. Vi håper jo at programmet skal kunne reflektere noe av den begeistring vi også følte ved å se noe som fungerer riktig, ved å se et lyspunkt i en ellers nokså mørk skipsfartsverden. Dessuten fikk vi en god følelse av at M/S TOMBARRA var «a happy ship». Så takk for turen.

MEDSCAN-terminalen i Dammam

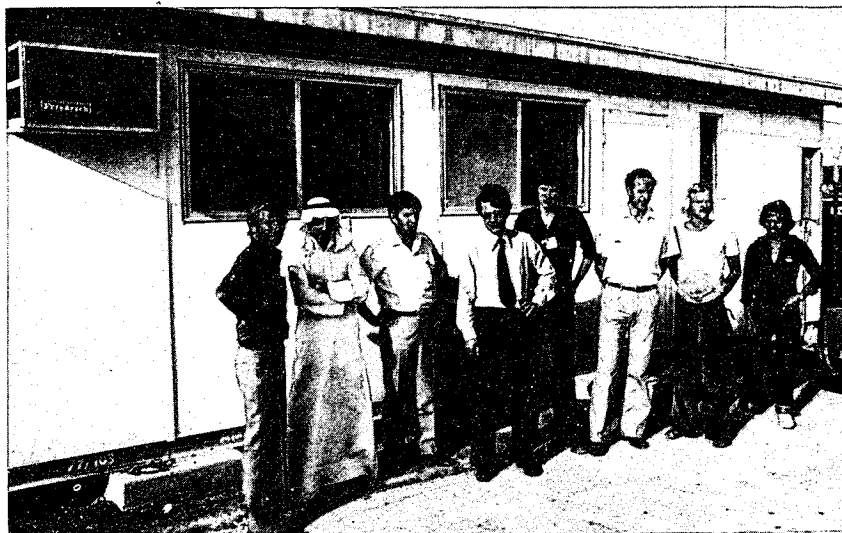


Medscan-terminalen i Dammam, Saudi Arabia drives i et samarbeide WW, Broströms og to saudiselskaper. Selve driften av terminalen er på norske hender, og Tore Løken og hans stab består av 6 normenn, 1 araber og 40 phillipinere — disse er en chartret gjeng som arbeider som sjåfører og arbeidere.

Selve terminalområdet er på 45.000 kvm og er inngjerdet og asfaltert, og med lysanlegg også for nattarbeide. Ellers er det kontorbygning, lagerhus og verksted.

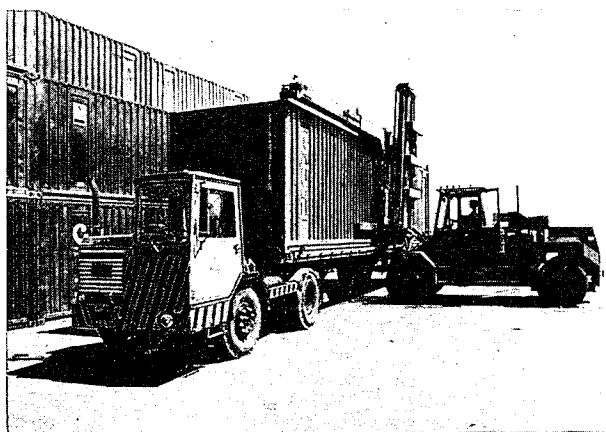
Medscan-terminalen ligger langs hovedveien til Dammam havn ca. 5 km fra containerhavnen.

Medscan-staben utenfor kontorbygningen. Fra venstre: Knut Sinnes — operation manager, Abdul Aziz Akbar, Tore Løken — terminalsjef, Kaare Moen — prosjektleder, WW, Terje Løken — container kontrollør, Kjell Sverre Johansen — vikarierende bokholder, WW, Steinar Asbjørnsen — mekaniker, Vila — officeboy.



Terminalen påtar seg lossing og stevedoring, lagring av containere samt bortkjøring fra havn til terminal og videre til endelig bestemmelsessted — det siste ledd i dør-til-dør transport. Tore Løken og hans stab påtar seg også å ordne all slags dokumentasjon og tollbehandling, og overfor sine kunder kan de tilby en effektiv organisasjon som har lang erfaring i å samarbeide med arabere og beherske de lokale forhold. I Damman driver containerterminalen sin virksomhet i sterk konkurrans med 6 andre terminaler som alle er på europeiske og amerikanske havner.

Utviklingen i varehandelen på Midt-Østen og den store frekvens av skipsanløp har gjort Damman til en viktig havn — en havn som både i areal og modernisering er gått forbi de fleste europeiske havner. Og som andre steder i verden er det containertransport og dør-til-dør service med den som ser ut til å ha tiden for seg her nede. Ifølge Løken er det å drive terminalvirksomhet i Saudi en voldsom utfordring. Ved siden av å håndtere «egne linjer» som Barber Blue Sea, Scammel og Willine markedsføres Medscanterminalen som «self-profitting, og det arbeides



Forklift i gang med å løfte en 40'container inn i raden av CTI containere.

stadig for å få andre linje-kunder samt kontrakter for havneoperasjoner, prosjektlast og for innlandstransport.

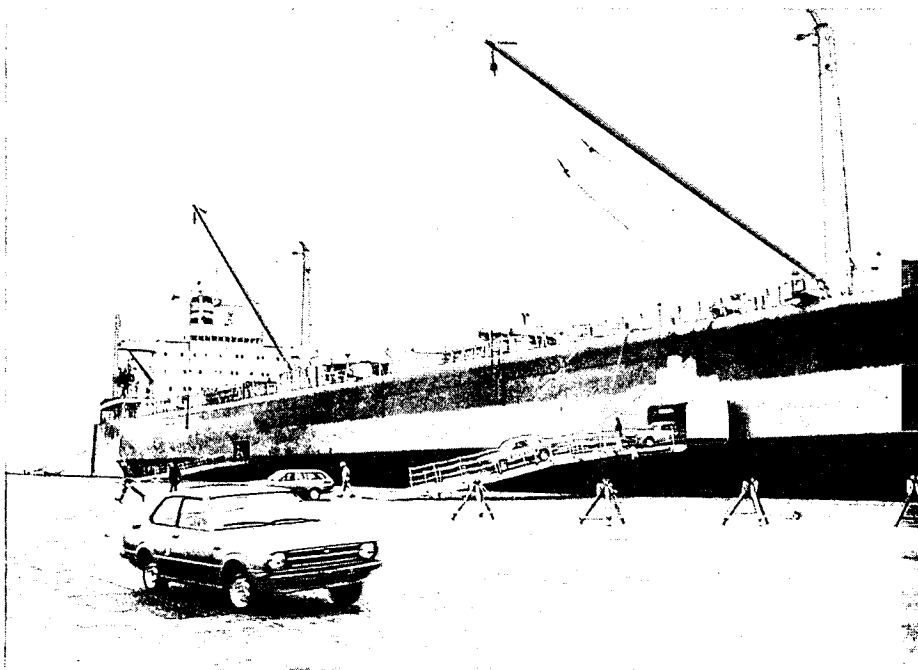


Terminalsjef Tore Løken har 20 års fartstid og lang erfaring fra Midt-Østen, blant annet med 7 år som lasteinspektør. Han har vært med terminal-prosjektet fra starten i 1976.



Det er ingen 9—4 jobb å drive terminalvirksomhet i Damman. Det er mange ting som spiller inn for at kabalen skal gå opp og mange bakveier som må prøves. Tore Løken og Kaare Moen avslutter samtalen med en kunde.

Fra bulk til
ro/ro-bilskip



900 Toyota'er og Colt'er ble tatt i land i Bremerhaven på ca. 6 timer. Roll-on/roll-off systemet virket utmerket.

Pressen møter TANABATA



Biltransportørene på TANABATA her forevige under oppholdet i Bremerhaven.

1. rekke fra venstre: Overstyrmann Gudmund Aronsen, hjelpepike Bjørg Berg, kaptein Gunnar Christoffersen, radiooffiser Bjørg Grotle, 1. maskinist Helge Berg, overstyrmann Trond Buås, 2. styrmann Arne Wrengstad, 2. maskinist Tor Nekstad, elektriker Birger Stenstad, stuert Arne Lauritzen.

2. rekke fra venstre: Lettmatros Jørn Brattrok, matros Sverre Brandvold, matros Dagfinn Farstad, motormann Arnulf Eidem, smører Arnt Inge Utnes, motormann Stein Nordhøy, lettmatros Jarle Skarbo, kokk Pei Chung, hjelpemann S. Paulus og maskinsjef Karsten Frostad.

Kaptein Gunnar Christoffersen lot seg ikke bringe ut av fatning da norske journalister besøkte TANABATA i Bremerhaven for en tid tilbake.

Det å møte en flokk nyhetshungrige journalister under eet relativt kort havneopphold kan være tøfft nok — men Christoffersen kan sitt fag og gjennomførte «pressekonferansen» på en bunnsolid måte.

«Kom gjerne igjen med journalister en annen gang, du», hvisket han Skib-Rederi's utsendte i øret idet flokken forlot skuta. Jammen tror jeg ikke han mente det også.

Bakgrunnen for arrangementet?

Vel, kanskje først og fremst et ledd i vår kontaktvirksomhet med norsk presse. I tillegg mente vi TANABATA var interessant både teknisk og befraktningsmessig. For hva gjør man med bulkcarriere som seiler i løsmarkedet til elendige rater. Opplag eller salg er alternative for de fleste. Så ikke hos WW. De to 10 år gamle Panamax bulkcarriere TANABATA og TAKARA ble konvertert til bilskip.

Ass. direktør Aage Aaberg i Befraktningsseksjonen deltok på pressearrangementet og sier det slik:

— Slik som bilmarkedet har fortonet seg i den senere tid, anså vi det som en fornuftig investering å bygge om et par av våre bulkskip til ro/ro-bilskip. Vi begynte å sysle med tanken om en konvertering allerede i 1972, men la planene på is da bulkmarkedet tok seg opp i 1973. Siden er situasjonen blitt stadig vanskeligere, og dette satte ny fart i ombyggingsplanene.

— Vi er jo langt fra grønne når det gjelder biltransport hos WW, fortsetter Aaberg. I en årrekke har vi fraktet biler med linjeskipene, og siden 1970 har vi operert 4 kombinerte bil/bulkskip. TANABATA er imidlertid det første rene ro/ro-bilskip i WW-flåten.

— La oss få noen data om skipet slik det nå fremstår, kaptein Christoffersen.

— Vel, kort fortalt består ombyggingen i at TANABATA nå har fått 9 faste bildekk i 3 rom og 8 bildekk i de øvrige 4 rom. Via ramper og 2 sideporter er det kjøreforbindelse til samtlige dekk. Vi kan ikke lenger ballaste skipet med vann i rommene, så det har vært nødvendig å utstyre skipet med faste sementblokker på dekk som ballast.



Ass. direktør Aage Aaberg: En fornuftig investering å bygge om TANABATA til roll-on/roll-off bilskip.

Ved full utnyttelse av dekksplassen kan TANABATA laste 3450 personbiler.

Ved selvsyn kan vi konstatere at Toyota'en og Colt'ene står tett som hagl, og det er naturlig å spørre Christoffersen om det ikke lett oppstår skader ved så tett stuing.

— Nei, nesten aldri. Bilene spennes fast med stropper, og lasten kontrolleres jevnlig mens vi er i sjøen. Risikoen for skader er nok adskillig større når bilene heises ombord og på land.

— Etter at de siste 900 japanske biler er losset her i Bremerhaven, hvor går så ferden?

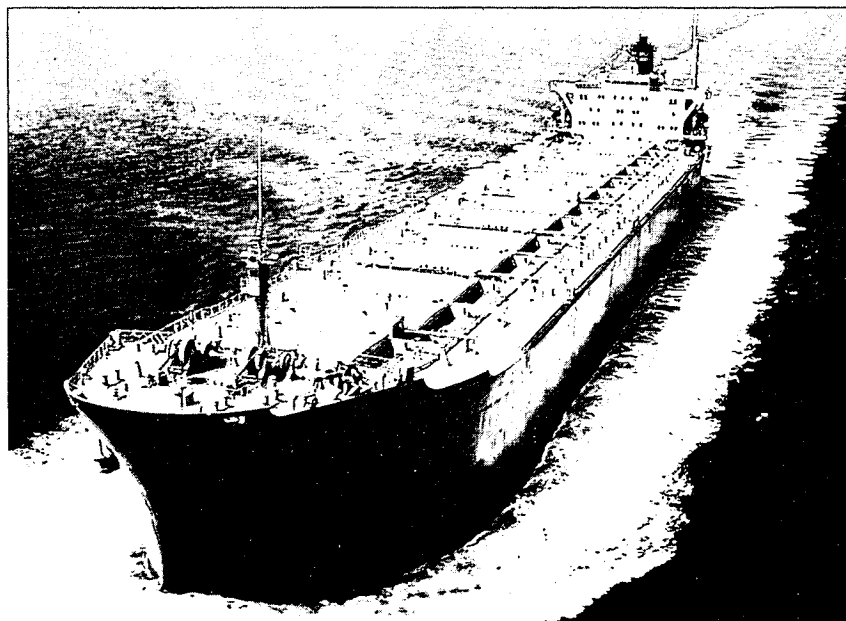
— Til Emden. 2000 VW Golf skal til Vestkysten av USA. I tillegg tar vi med 1700 Ford Fiesta fra Le Havre.

Til slutt er å legge til at TANABATA og TAKARA begge er sikret beskjefligelse i 2 år. Hittil har driften gått utmerket og den velkvalifiserte besetning vi møtte på TANABATA skulle gi godt håp om nye oppdrag etter den tid.



Matros og tillitsmann Sverre Brandvoll og kaptein Gunnar Christoffersen har tro på det ombygde bulkskipet, og begge understreker det gode forhold mellom mannskap og offiserer.

Søkelys på TAGUS



FREMTIDIG DRIFT AV VÅRE SKIP

Når man skal forsøke å skissere den fremtidige drift av våre skip, vil det være riktig først å se litt tilbake, deretter ta for seg dagens driftsmønster og til slutt trekke retningslinjer for et fremtidig mønster.

Kort tilbakeblikk

Rederiets driftsmessige utvikling har i store trekk hatt en stø kurs de siste 15—20 år. Det har i denne perioden vært noe urolig i store deler av handelsflåten forøvrig, med forsøk/brytninger i de etablerte driftsformer, og noe av dette har falt uheldig ut.

I vårt rederi har vi holdt fast ved at enhver forandring skal være behovsprøvet, og i prinsippet skal anmodningene om forandring komme fra de som til daglig er det utøvende ledd i vår virksomhet.

Nevnte behovsprøving har vært et godt redskap hva angår bortsiling av tvilsomme prosjekter, samtidig som det har vært en spore til å fremføre forandringer som vi har tro på. Av samme grunn har innføring av nye systemer ombord blitt møtt med forståelse, velvilje og en rask gjennomføring, som absolutt må vekke respekt når det gjelder sjøfolks evne til å innstille seg på nye arbeidssituasjoner i takt med utviklingen forøvrig.

Våre klare driftsformer har gitt resultater på alle områder, og vi kan med stolthet si at uttrykket «W.W. standard» står for noe grunnsolid som vi også i fremtiden må verne om.

Dagens driftsmessige situasjon

Dagens situasjon for den norske handelsflåte er ikke oppmuntrende. Krisen som begynte i 1974 viser ingen tegn til bedring, og dessverre er det mye som tyder på at vi ennå ikke har sett den mørkeste periode.

For vårt rederi, som har mange aktiviteter, er situasjonen fremdeles under kontroll. Men når dette er sagt, er det riktig å nevne at noen av våre aktiviteter — spesielt tank- og bulkflåten — kan bli en belastning for rederiet som helhet.

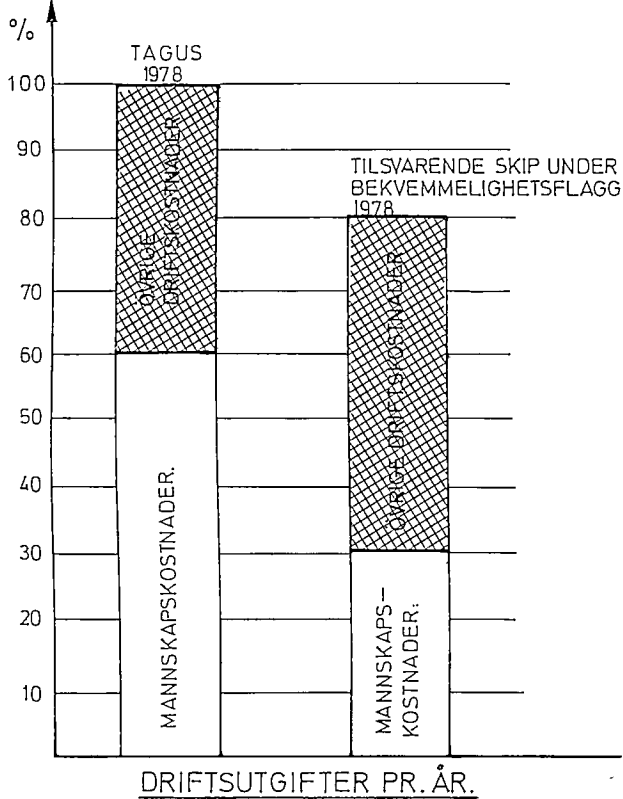
Hva angår selve krisen, så er det vel riktig å si at ingen var mentalt forberedt på å bekjempe den på riktig måte. Det var vel heller ikke mange i vår næring som trodde at den skulle bli så langvarig og få slike alvorlige ringvirkninger.

I dag er hele vårt firma «gearet» på å bekjempe all den negative utvikling som truer vår fremtidige eksistens, og det arbeides maksimalt for å opprettholde alle de aktiviteter vi har. Den driftsmessige side er forbedret med kraftige sparetiltak for å holde utgiftene på et minimum. Den økonomiske bevissthet som vises ombord i våre skip i dag er beundringsverdig, og budsjettmessig har vi for de direkte driftsutgifter oppnådd positive resultater som alle må si seg fornøyd med.

Det spørsmål som kan stilles er om de resultater som er nådd er tilstrekkelig til at rederiets flåte

er sikret en videre beskjæftigelse til krisen er overvunnet? Til det må dessverre svares at dersom vi ikke klarer å iverksette ytterligere sparetiltak, så vil fremtiden være usikker.

FORHOLDET MELLOM TOTALE DAGKOSTER.



Økonomiske lover

Ethvert samfunn eller virksomhet lever etter klare økonomiske lover som ikke kan fravikes dersom man ønsker å overleve eller klare seg uten hjelp fra andre. Som eksempler på dette kan nevnes:

- Går det flere penger ut av bedriften enn det kommer inn er det et tidsspørsmål hvor lenge bedriften kan holde det gående.
- Dersom man av konkurransemessige grunner tvinges til å selge sine tjenester til priser som er lavere enn utgiftene, så er det en kostbar prosess som tvinges til opphør.
- Dersom våre konkurrenter har et lavere omkostningsnivå, og derved kan akseptere et lavere ratenivå enn vi kan klare, tvinges vi ut av markedet og inn i bøyene eller til utflagging/avvikling.

De nevnte punkter er klare sykdomstegn som det må reageres på straks man har klart å stille diagnosen.

I Norge har det vært en eksplosiv utvikling hva angår lønninger, ferie og fritid. Eller sagt på en annen måte — vi ligger på verdenstoppen lønnsmessig samtidig som vi har redusert vår arbeidstid betraktelig.

Det er også andre samfunnsmessige velferdstiltak som har kostet uforholdsmessig mye, men her vil vi kun holde oss til de områder som vi selv har en viss styring med, og som vi derfor kan forandre dersom vi har krefter, mot og vilje til å gjøre dette.

Våre personellutgifter

Både på sjø og land har vårt rederi personell av uvanlig god kvalitet, og som er sterkt knyttet til rederiet. Den sterke lojalitet som de seilende har, og som spesielt under vanskelige forhold har vist sin verdi, er et aktivum for rederiet som også i fremtiden vil bety mer enn noe annet.

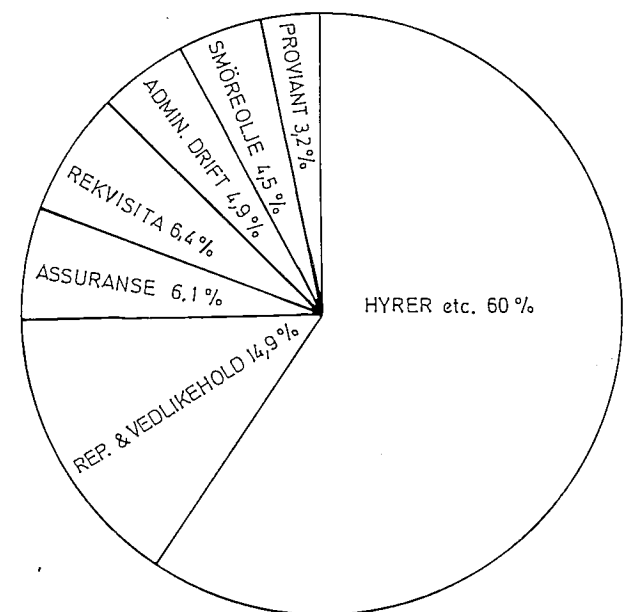
Det vil være riktig å bedømme den nåværende situasjon som vanskelig — hvor samhold igjen vil bli satt på prøve og hvor man vil kreve mer av den enkelte enn kanskje noen gang tidligere.

Som allerede nevnt er vi på verdenstoppen i personellutgifter, og det er ingen tegn som tyder på at vi skal bli presset ned fra denne tvilsomme lederstilling i overskuelig fremtid.

Hva kan vi så gjøre for å få bukt med disse utgifter som etter hvert tapper oss for vår konkurransedyktighet?

Vi er vel alle enig om at det er ingen ønskelig vei å redusere inntektene til den enkelte. Kan vi imidlertid klare å igangsette tiltak hvor skipenes bemanningsstørrelse reduseres og derved gir økonomisk gevinst, så er dette en farbar vei som må kjempes igjennom dersom det er drifts- og sikkerhetsmessig forsvarlig.

UTGIFTSFORDELING FOR ÅRET 1978. BYGGET PÅ BUDSJETTALL.



Nødvendige driftstiltak

I de senere år har vi med økende styrke forstått at det er av største viktighet at vi driftsmessig har evne til å planlegge for fremtiden.

Ved våre rederikonferanser for seilende, og ved besøk ombord, har driftens fremtidsplaner hva angår bemanning og skipstyper vært diskutert. Den røde tråd i disse diskusjoner har vært at vi må bygge skip av høy teknisk standard, lettdrevet og drifts- og sikkerhetsmessig beregnet operert av et minimum av besetningsmedlemmer for å kunne få en sunn økonomisk basis.

I denne forbindelse har vi i løpet av året 1977 vurdert vår flåte og kommet frem til at vi har en rekke skipstyper som dekker kravene til en annen besetningssammensetning. I løpet av november måned 1977 ble det utarbeidet en prøvepakke for presentasjon til våre sjøfartsmyndigheter og våre sjømannsorganisasjoner. Bulkskipet TAGUS ble valgt ut som prøveskip.

De som utarbeidet pakken var kaptein, maskinsjef, overstyrmann og stuert tilhørende TAGUS, andre offiserer og noen representanter fra rederikontoret. Representanter fra andre bulkrederier og fra N.S.F.I. deltok også i arbeidet da dette er en fellessak for næringen.

Samtlige besetningsmedlemmer som skal bemanne skipet i prøveperioden er informert om prosjektets formål og gjennomføring.

Generelt om prosjektet

Utarbeidelsen av prøvepakken ble en meget omfattende sak som fremstiller i detalj alle drifts- og sikkerhetsmessige forhold som må ivaretas, og hvordan dette skal gjennomføres med en total besetning på 15 mann.

P.g.a. sakens størrelse og fordi viktige forhandlinger med Sjøfartsdirektoratet og sjømannsorganisasjonene gjenstår, vil det ikke være hverken mulig eller riktig å belyse saken i detalj nå. Det hele vil derfor i denne sammenheng kun bli nevnt i generelle former.

Pakken består av flere deler og de viktigste av disse er:

1. Bemanning.
2. Særavtale for ansettelse, tjenestetid, alternering, arbeidstid og lønnsvilkår.
3. Forpleining.
4. Drift av skipet.
5. Sikkerhetsarbeid.

Bemanningen er som følger: Kaptein, overstyrmann, 1. styrmann, 2. styrmann, radio-offiser, 2 matroser, 1 lettmatros, maskinsjef, 1. maskinist, 2. maskinist, elektriker, reparatør/motormann, stuert og hjelpe-mann/pike.

Denne bemanning må sees som et «team» med samme hovedlinjer som i dag praktiseres for rigger og supplyskip.

Vedrørende særavtalen kan det i stikkordsform nevnes noen av de vesentligste punkter:

- a. Besetningen ansettes fast til tjeneste ombord i TAGUS. På et senere tidspunkt vekselvis tjeneste ombord i TAGUS og TAMESIS (søsterskipet).



- b. Tjenesteperiodene ombord blir ca. 4 måneder, ferie ca. 2 måneder (m.a.o. 3 besetningsteam for 2 skip).

- c. Lønns- og arbeidsvilkår er beregnet på årsbasis.

I tillegg til de tilbud som er foreslått i særavtalen bør det nevnes noen av de generelle fordeler som denne form for skipsdrift gir av felles goder.

Vi har tidligere nevnt at besetningen må betraktes som et «team». Dette menes at de tjenestegjør sammen ombord, reiser hjem sammen, og etter at ferien er avsluttet, møtes og reiser tilbake til skipet. Den følelse av samhold og tilfredshet dette system gir er innlysende og trenger egentlig ikke noen nærmere forklaring. Men det kan nevnes som eksempel at man unngår stadig skifting av arbeidskamerater, det eksisterer ikke noen kunstig gruppeadskillelse ombord, man lærer hverandre å kjenne som et team som skal løse felles oppgaver til det beste for alle.

Felles spisemessie, dagligrom og andre rom vil gi sosiale- og miljømessige verdier som ikke er direkte målbare, men det kan ikke være tvil om at dette er en utvikling som må anerkjennes av alle gode krefter.

Besetningens fritid ombord reduseres, men resultatet av dette er at fritiden flyttes fra skipet til hjemmet. D.v.s. at besetningen har en lengre arbeidsuke ombord som kompenseres med høyere betaling, kortere seilingstid og et opphold mellom seilingsperiodene som kvalifiserer til full betaling.

Under avsnittet forpleining er det gitt en kort beskrivelse av arbeidsinstruksene for stuert og hjelpe-mann/pike.

Seksjoner av skipets innredning som er overflødig vil bli avstengt. Dette vil redusere renholdsarbeidet vesentlig. Videre vil den reduserte besetning gjøre bruk av de beste og mest hensiktsmessige lugarer og fellesrom.

Teknisk drift av skipet

Planleggingssystemene som vi benytter for alle våre skip vil uforandret bli benyttet i prøveprosjektet.

For ordens skyld utarbeidet arbeidsgruppen en detaljert daglig oversikt over hvordan man med en besetning på 15 mann skal løse/gjennomføre arbeidsoppgavene ombord i TAGUS i et kvartal. For å virkeliggjøre dette så realistisk som mulig ble skipets originale arbeidsplan for 3. kvartal 1977 benyttet (senere også utarbeidet likelydende for 1. kvartal 1978).

De tre arbeidsoppgaver som medfører de største punktvisse belastninger ble særskilt belyst.

Disse er:

1. Arbeidsfordeling under fortøyning.
2. Arbeidsfordeling under rengjøring av lasterom.
3. Arbeidsfordeling under stempelsjau — hovedmotor.

Hva angår bruk av virkemidler som overtid, reise-reparatører, vedlikeholdsfolk og havnereparasjoner så har skipsledelsen full frihet til å vurdere og iverksette dette på samme måte som innført for alle våre skip.

Det bør understrekes at ved denne form for skipsdrift stilles det adskillig større krav til skipsledelsens dyktighet og vilje til å organisere, planlegge, iverksette og følge opp driftsarbeidet.

Med de fremragende resultater vi har høstet på dette området de senere år, er vi ikke i tvil om at kunnskapene og viljen til å gjennomføre en mer avansert skipsdrift er til stede.

Sikkerhetsarbeidet

De rutiner og systemer som benyttes ombord i skipene kan uten korreksjoner benyttes ombord i et skip med 15 manns besetning. Her bør det tilføyes at hva angår Alarminstruks (brann- og livbåtulle), så har vi utarbeidet en ny rulle tilpasset et skip med 15 manns besetning. Den vil bli forelagt Sjøfartsdirektoratet til godkjenning i tråd med sakens utvikling som helhet.

Det bør nevnes at sikkerhets- og vernearbeidet ikke på noen måte vil forringes ved færre besetningsmedlemmer ombord. Derimot må man ikke se bort fra mulighetene til en forbedring av dette ved at man har et fast sammensveiset team som kjenner hverandre og derfor lettere kan drilles til en effektiv enhet både når det gjelder brannbekjempelse og livredningsarbeid.

Fremdrift

Saken ble behandlet i Sjøfartsdirektoratets Bemanningsråd den 3. april d.å. Sjøfartsdirektoratet gav deretter tillatelse for igangsettelse av prøveprosjektet under følgende forutsetninger:

- a) Hele besetningen på 24 mann skal være ombord i prøveperioden, men 9 ekstra besetningsmedlemmer skal holdes utenfor det daglige drifts- og sikkerhetsarbeid.
- b) Dersom det i noe tilfelle blir nødvendig å benytte de ekstra 9 besetningsmedlemmer til drifts- eller sikkerhetsarbeid, så skal dette journalføres samt rapporteres til Sjøfartsdirektoratet.

c) Den totale arbeidsbelastning for driftsbesetningen og ekstrabesetningen skal innrapporteres til Sjøfartsdirektoratet på dertil bestemte skjemaer.

d) Representant fra Sjøfartsdirektoratet og organisasjonene skal ha anledning til å følge skipet som observatører i prøveperioden.

I tillegg til representantene nevnt under punkt d vil vår egen driftsinspektør Marcussen, samt en representant fra N.S.F.I., følge skipet i prøveperioden.

Prøveprosjektet vil bli igangsatt fra ca. 15. juli ved skipets anløp av Japan.

Prøveperiodens varighet er ikke fast bestemt, men vi håper at denne vil være avsluttet innen årets utgang.

Når prøveperioden er overstått, vil vi sammen med sjøfartsmyndighetene og sjømannsorganisasjonene vurdere resultatene. Dette vil igjen være avgjørende for den videre utvikling og de tiltak som vi ønsker å iverksette.

For noen vil kanskje skisserte driftsmetoder virke fremmede, og man vil reagere mot forandringene. For mentalt å forberede seg på nye driftsmetoder ber vi alle våre skipsbesetninger sammen vurdere og diskutere hvordan man vil reagere på tilbud — og akseptere «teamseiling», felles messe og oppholdsrom og andre ting som knytter seg til denne driftsform.

Den nye driftsform vil gi en reduksjon i personellutgiftene på ca. 33%. Personellbesparing vil gi ringvirkninger som reduserte utgifter på rekvisita og proviant. Videre kan fremtidens skip bygges med mindre og mer rasjonell innredning som igjen gir redusert stålvekt, høyere dødvekt, bedre stabilitet, mindre vedlikehold og redusert byggepris.

Vi er oppmerksom på at driftsvedlikeholdsmessig vil vi i forbindelse med intensivering av eksterne virkemidler få noe høyere utgifter, men dette vil ikke på noen måte skjemme den meget positive nettogevinst som dette driftsmønster vil gi oss.

Dersom vi alle går positivt inn for de tiltak som her er skissert, så vil vi igjen være konkurransedyktige og fremtiden kan vi se lysere i møte hva angår trygge arbeidsplasser under norsk flagg.

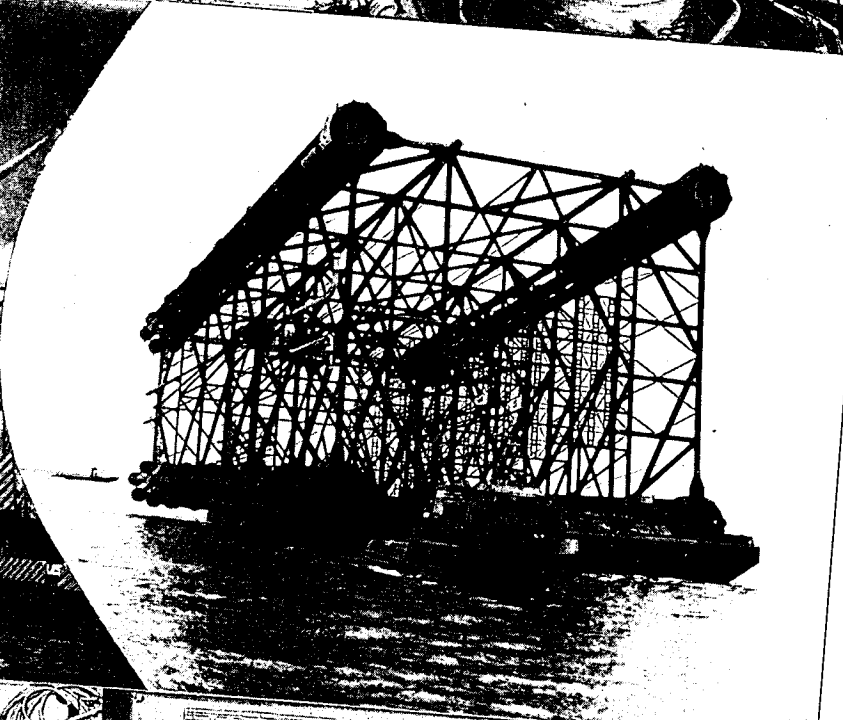
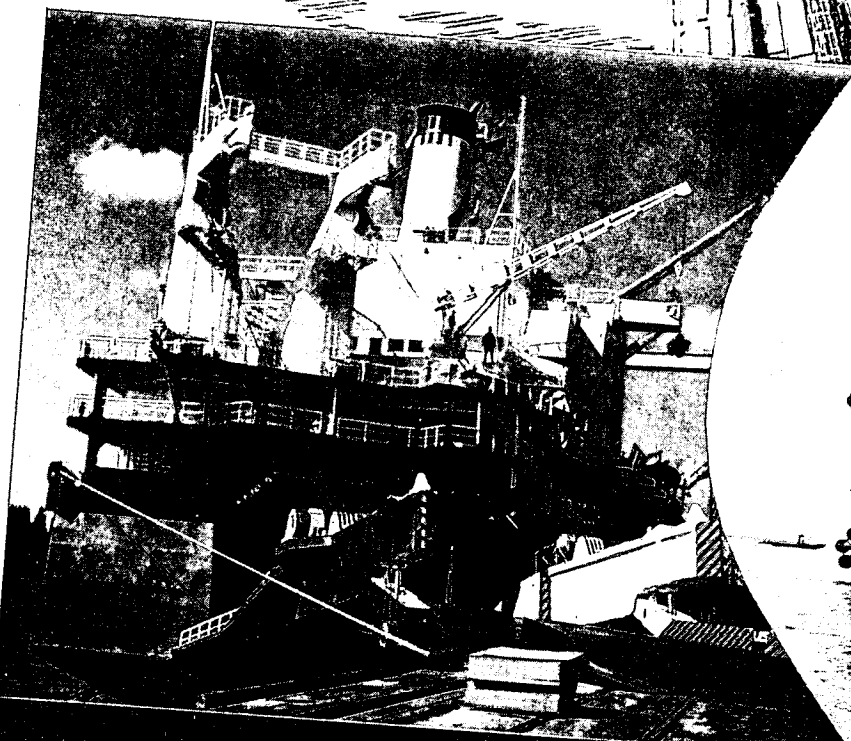
For å illustrere kostnadsutviklingen 1973—1978 viser vi her hvordan personellutgiftene, i forhold til andre driftsutgifter, har hatt en eksplosiv utvikling som totalt er kommet ut av kontroll:

Vi har utarbeidet en kort presentasjon av prosjektet som helhet, og i samme forbindelse er det nevnt de økonomiske og fremtidsrettede perspektiver denne nye driftsform vil gi.

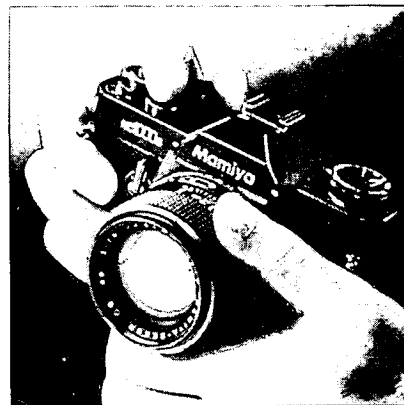
I nærmeste fremtid vil alle rederiets skip motta to eksemplarer av ovennevnte hefte.

Vi ber om at heften blir sirkulert til alle besetningsmedlemmer, slik at samtlige ombord får en rimelig informasjon vedrørende prosjektets hensikt og gjennomføring.

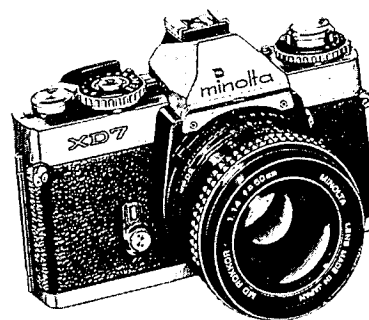
Vi åpner med dette Skib-Rederis spalter for tanker, synspunkter og meningsutveksling omkring det fremtidige driftsmønster.



Hvor er våre seilende fotografer?



INFORMASJONS- AVDELINGEN TRENGER BILDER



Vi savner de seilende i bildet, bokstavelig talt. For 3 år siden lanserte Skib-Rederi en fotokonkurranse. Den omfattet ikke den helt store interessen — vi hadde ventet oss noe mer. Imidlertid var de beste bilder og slides helt på topp både med hensyn til motiv og teknisk kvalitet. Dette viser at de seilende på hobbybasis er gode fotografer, og det blir tydelig brukt godt og dyrt utstyr.

Informasjonsavdelingen har etter hvert bygget ut et brukbart fotoarkiv. Dette vil vi gjerne supplere og holde billedlig ajour med hva som skjer rundt om i rederiets omfattende virksomhet. Noen stikkord: havner/terminaler, skip, maritim drift, miljø ombord, lasting/lossing og offshorevirksomhet. Dessuten stemninger, «kreative shots» til bruk for blant annet Skib-Rederi, årsberetning, brosjyrer m.m.

Hvor er våre seilende fotografer? Hvor er de som sitter på mye og godt utstyr (innkjøpt i Japan), men som ikke bruker det noe særlig? Og hvor er de som tar en mengde bilder av alt mulig, men som ikke gjør noe aktivt bruk av dette til noe?

Informasjonsavdelingen er villig til å betale omkostninger til repro, kopiering, duplisering eller eventuell copyright.

Vi håper at våre seilende fotografer — eller andre — tar kontakt med oss.

FOTORÅD

Ordet «fotografere» betyr å tegne med lys. Det å slippe lys inn til filmen i kamera kan sammenlignes med det å tappe vann i et litermål med et konsentrert fargestoff i. En bestemt vannmengde gir den riktige lyshet på blandingen. For mye lysvann gir for lyst bilde/blanding, og omvendt.

Dette reguleres enten automatisk, eller på rimelige kameraer ved enkle innstillinger, f.eks. «sol», «lett skyet», og «overskyet». Men i skyggen av trær og i mørke smug må vi bruke hodet litt, kanskje åpne litt ved å stille inn på «lett skyet» selv om solen tindrer der oppe. Da slipper vi de mørke ansiktene, og bruken med gode bilder blir større.

Godvær kan ha skyggesider, særlig når vi tar bilder av personer. I motlys blir ansikter alt for mørke, i sidelys blir man neger på skyggesiden, og med solen rett i ansiktet

får man et utseende som ikke alltid er så flatterende på bilder.

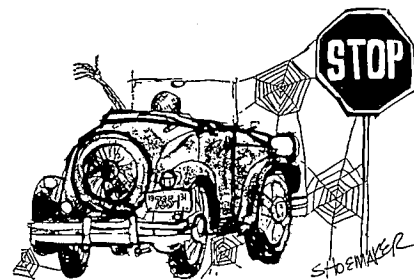
Skygger kan lyses opp med blitz, ja faktisk, selv i strålende sol. En enkel refleks skjerm utenfor bildefeltet hjelper også. F.eks. en hvit kartong eller en avis som skrånstilles og kaster lys mot ansiktets skyggesider. Det beste, hvis vi vil ta pene portrettbilder, er å velge et sted med jevn skygge. Hvis vi har slik innstilling på kamera bør vi velge noe i retning av «lett skyet».

Å ta bilder med ustødig kamera er som å tegne med skjelvende hånd. I den korte tiden vi åpner for lyset ved å trykke på utløseren rekker motivet å tegne seg dobbelt hvis vi også trykker kamera ned.

Selv hurtige og kostbare kameraer bør vi øve oss på å holde stødig. Tørrtreen uten film. Både enkle og kostbare kameraer mestrer ganske dårlige lysforhold, bl.a. ved å åpne for lyset noe lengre tid når det trengs. Da er det særlig viktig at kamera er helt i ro, gjerne lagt an mot et fast underlag.



Alkohol og dobbeltmoral



Statsmenn, vitenskapsmenn, teologer og leger har i generasjoner fortalt oss at alkohol er helsefarlig. — Alkohol har også for mange ført til store personlige problemer, i hjemmet, privatlivet og på arbeidsplassen, og har for enkelte vært en medvirkende og kanskje hovedårsak til at mange har kommet skjevt ut med samfunnet, med arbeidsgiveren eller familien.

Virkemidlene for å begrense alkoholmisbruket i verden har også gjennom generasjoner vært viet stor oppmerksomhet, og det finnes snart ikke tall på alle de metoder som har vært prøvet. — I fra de mest drastiske som totalforbud mot produksjon og salg, til mer forsiktige midler som informasjon og opplysning gjennom massemedia og brosjyrer.

I Norge som i andre land har avholdsfolk gjennom årtider kjempet en innbitt kamp mot alkoholmisbruk. Bevegelser over hele landet vitner om dette, fra Lindesnes til Nordkapp, fra svenskegrensen til Røst. — Og teoriene og virkemidlene har vært variert og forskjellige — Ikke rart at moralen, drikkekulturen og dobbeltmoralen skifter fra landsdel til landsdel.

Og alkoholforbruket øker! Heldigvis, sier kanskje regjerende statsmenn. — Skatter og avgifter på brennevin er jo Statens største og beste melkeku! 2 000% eller mer i indirekte beskatning er pålagt denne varegruppe av egenproduserte varer.

Kampen mot misbruket føres videre og alle våpen synes tillatt. Lover og lovhjemler anvendes etter for-godtbefinnende for å støtte opp om tiltakene i en til-synelatende håpløs kamp.

I den senere tid har «vidsynet» blitt tatt i bruk. Nå ser det ut til at horisonten utvides ut over landegrensene. — Her finnes det jo noen å rette hevede pekefinger mot! — Hvorfor ikke mot de stakkars sjøfolkene våre. De kunne sikkert trenge litt kampanje, styring og informasjon om dette vanskelige temaet, nå som fiaskoen synes å være et faktum på hjemmemarkedet.

Ja, så har endelig meldingen kommet. «Melding R nr. 341 til rederier og skipsførere datert 21. desember 1977.»

Den norske handelsflåte har endelig fått skikkelige skjenkebestemmelser. Det kan by på både interessant og lærerik løsning å studere denne meldingen, og spesielt de straffebestemmelser som kommer til anvendelse for de besetningsmedlemmer som ikke overholder retningslinjene.

«Salg av hele flasker brennevin/vin og hele kasser øl er ikke tillatt».

Nei, hvordan kan slikt tillates, når de fleste byer i utkant-Norge gjennom flere år har avholdt folkeavstemninger, massemøter o.l. for å få etablert Vinmonopol på stedet. — Enkelte byer har hatt opp til tre avstemninger for å få igjennom salg av brennevin.

Og de sterkeste motstanderne har gjerne vært de største «gaukene» med en ekstra skattefri årsinntekt.

Og salg av øl i hele kasser er jo helt forkastelig. På Sunnmøre og flere steder i Vest-Norge er det øl-utsalg, hvor man ikke får kjøpt øl flaskevis men kun i hele kasser. Ja, så er det naturligvis i tillegg en ukes bestillingstid da. Så når kvoten er avhentet gjelder det å sette ny kasse i bestilling prompte.

Nord-Norge går foran med et godt eksempel med sine øl-monopol, og ellers i landet har de store blokkutstillinger av ølkasser i supermarkeder og dagligvareforretninger måttet vike plassen for brus og Brigg og finne seg i å bli stuert bort på bakrommet. Man skal jo helst «hviske» om man bestiller en flaske pils nå for tiden. Og legitimasjon på at en er fylt 18 år bør forevises uoppfordret selv om det gror «snø» på toppen.

«Baren ombord skal være åpen høyst tre kvelder i uken!» sier meldingen.

Det høres ut som om det finnes «Bar» på alle norske skip! I min tid til sjøs, har jeg ennå ikke vært på mønstret et skip som har hatt «Bar» ombord. Og åpen tre ganger i uken! Det må være spøk, eller forsøk på å innføre drikketvang.

Antrekket i «Baren» skal være pent, skjenking må ikke finne sted til personer i arbeidstøy. —

— Normalt holdes det messearrangementer i form av kontaktmøter hver 3dje uke når skipet er i sjøen. Under land serveres ikke alkohol ombord overhodet. — Det skjenkes gjerne to-tre drinker pr. mann på disse sammenkomstene. — Vaktene er unntatt. — Etter de nye retningslinjene skulle man tro at en ble forpliktet til å holde bar på alle skip, og en betjening av hvitkledde kelnerer til å besørge skikkelig service.

«Drinkene skal måles ut i samsvar med norske skjenkebestemmelser — d.v.s. 1 enkelt drink 2.5 cl, 1 dobbel 5 cl. Måleglass skal benyttes.»

Etter dette skulle en tro at vi befant oss på en restaurant og ikke på en arbeidsplass; i arbeid og beredskap 24 timer i døgnet. — Og med dette nålesticket ser det ut til at vi mistet råderetten over skrukorken på flaska! Virkemidlene, reglene og bestemmelsene er fremlagt av Direktoratet for sjømenn, i beste mening og i største uvitenhet.

La oss gjøre oss noen betraktninger:

Ifølge dagspressen har en arbeidstaker i land gjennomsnittlig 25 fraværsk dager pr. år. — Dersom disse fravær ble redusert til 19 dager, uttaler våre regjerende tingmenn, ville økningen i bruttonasjonalprodukt rette opp betalingsbalansen med utlandst! Pensjonsalderen ville kunne senkes fra 67 til 66 år, eller vi kunne innvilge oss en uke mer ferie pr. år.

Og hvor mange av disse fravær er p.g.a. bakrus? Etter at «fredagsbaronen» har hatt sin lille utskjelvelse ved ukeslutt. — Og hvilken kontroll har arbeidsgiveren med sine ansatte?

En arbeidstaker til sjøs har gjennomsnittlig 1—2 fraværsdager pr. år, muligens mindre. Kontrollen er 100% effektiv. — Han bor på arbeidsplassen. — Dersom en sjømann er syk, er det som oftest alvorlig, han blir sykeavmønstret, hjemsendt, og en ny mann overtar stillingen. Alle stillinger må fylles om skipet skal opprettholde sin sjødyktighet. Vi har ingen mannskaper i reserve!

Den norske handelsflåte har i de siste 20 år gjennomgått en strukturendring. Skipene har blitt bygget spesialisert for «typelast». Utrustningen er blitt bedret for å imøtekomme de økende krav til hurtigere, bedre og sikrere «cargo handling». Besetningene har blitt rasjonalisert til om lag halvparten av hva de var for 20 år siden.

Størrelsen og verdien på hver enhet har øket 20 ganger og kravet til kvalifisert personell og utdanning av dette har øket tilsvarende.

Det hersker tillit mellom reder—kaptein og befal. Dette er en driftsbetingelse, idet befalet ombord ivaretar rederiets interesser. Reder hefter økonomisk for sine ansattes feil og forsømmelser, feil som kan beløpe seg til gigantiske summer i form av tapt egenkapital, og enorme summer i form av objektivt ansvar ved «pollution» o.l. Dette er for oss kjente ting! — Dette er ansvaret! — Dette er vi betalt for! —

Til sjøs har forbruket av alkohol pr. besetningsmedlem avtatt drastisk i løpet av de siste 20 år. — Nye rekrutteringsordninger, bedre grunnutdanning og høyere gjennomsnittsalder på førstereis burde gi sjøfolk en høyere **moralsk** status. —

Dessverre heller ennå mange til den oppfatning at en sjømann lever i «sus og dus» og har «en pike i hver havn». Selv om dette kun forekommer i Evert Taubes viser!

Arbeidspresset til sjøs er i dag så stort at kun de sterkeste overlever. Av den grunn er seilingsperiodene kortet ned. En mann som ikke fyller stillingen sin må skiftes ut, det er ingen reserve til å ta jobben hans den dagen han svikter!

Jeg finner derfor grunnlag til å rette en advarende pekefinger til dere «Moralens voktere». — Ta lærdom av oss sjøfolk, og søk gjennom denne å løse deres egne alkoholproblemer. — Og la oss fortsatt beholde råderetten til å styre skuta og til å styre vårt alkoholkonsum.

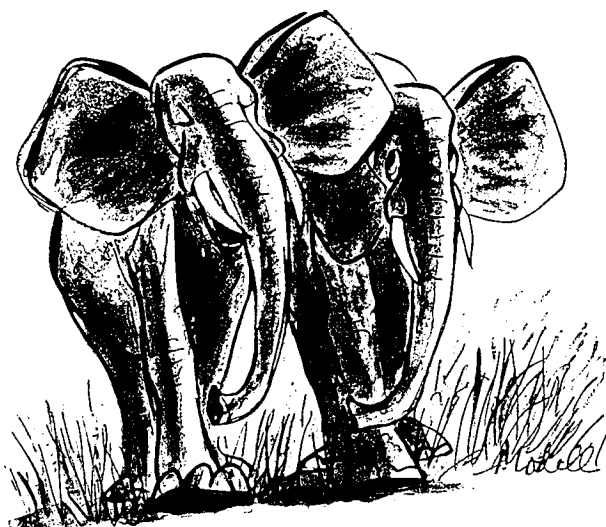
Når vi er betrodd verdien av skip og last, burde vi også være betrodd skrukorken på en flaske brennevin eller vin. — La ikke byråkratiet ta overhånd!

Eller hva mener DU, sjømann? Jeg oppfordrer sjøfolk til å svare.

«Åtainotre overstyrmann tank»

Red. anm.

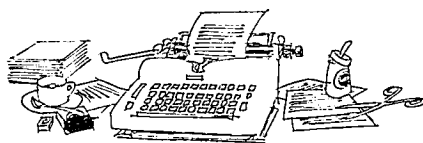
For ordens skyld vil vi gjøre oppmerksom på at den meldingen det henvises til inneholder anbefalte regler, og er altså ikke påbud utover det som har vært gjeldende hittil. Rederiet har som kjent sine egne bestemmelser.



“Oh, I’ve stepped on a few toes in my lifetime.”

Med skipet som «dikterbolig»:

Boken om Olav Hodne ble skrevet på TORO



Det første eksemplar av journalist Bjørn Johanson's bok om Olav Hodne «Nøden har mange ansikter», er med dedikasjon fra forfatteren, sendt til besetningen på «TORO».

Årsaken til at denne boken er sendt for innlemmelse i skipsbiblioteket er den at det var ombord på skipet, fra Calcutta til Oslo, at boken ble skrevet etter at Johanson hadde vært sammen med misjonæren og mirakelmannen Olav Hodne i tre måneder.

— Jeg kan ikke tenke meg et bedre arbeidssted for en journalist eller forfatter enn ombord på et norsk skip. Hele miljøet gir inspirasjon til fantasien og det er lett å konsentrere seg om arbeidsoppgaven selvom man til daglig er omgitt av en besetning på ca. 25 personer, sier Bjørn Johanson som gjennom årene har laget reportasjer fra flere skipsreiser.

— Så alle skrivende burde se å få seg skipsleilighet når de er igang med en krevende oppgave?

— Ja, hvorfor ikke? Men det er vel ikke så sikkert at det lar seg gjøre i praksis. Selv var jeg heldig som fikk anledning til å følge med M/S «TORO» hjem etter å ha faret rundt i India for å samle stoff til boken.

— Men du laget jo også en rekke reportasjer om skipsfart og rederiadministrasjonen på denne turen?

— Nei, mine maritime artikler ble skrevet hjemme i Bergen og under oppholdet på rederikontoret,

men jeg samlet stoff til dem under reisen når jeg ikke satt alene i lugaren i fred og ro og hakket på skrivemaskinen.

— Hvorfor skrev du boken om Hodne?

— Jeg traff ham første gang under et opphold i India i 1972. Dengang hadde jeg knapt hørt hans navn. Senere opptok mannen og hans fantastiske innsats meg mer og mer. Så da henvendelsen kom fra et forlag om jeg kunne tenke meg å ta permisjon fra min avis «Dagen» i Bergen og reise ut for å lage en bok om Hodne, slo jeg til.

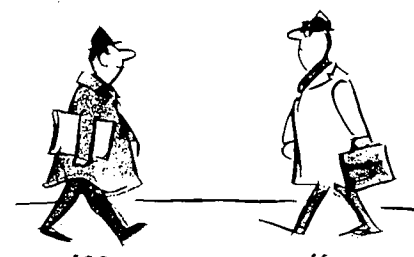
— Var det stor overgang fra Hodne's fattige til livet på et norsk skip?

— Det er klart. Man har det godt, svært godt, på norske skip i våre dager. Jeg for min del synes opplevelsen er like stor hver gang jeg får anledning til å gli inn i et skipsmiljø. Jeg tenker ikke her bare på de materielle sider ved saken, de mange og gode måltider og den slags, men kanskje først og fremst på trivsel og omgangstone mellom sjøfolk. Jeg setter pris på disse menneskene og jeg medgir uten videre at jeg er både stolt og glad over å bli godtatt som en av deres egne.

— Langt på vei var det nettopp menneskene og miljøet på «TORO» som hjalp meg vel gjennom arbeidet med boken om Olav Hodne, og hjemturen fra Calcutta var i grunnen en av mine fineste opplevelser som journalist.



Bjørn Johanson



Smak og behag kan diskuteres. Den som velger morgenmelodiene i NRK har et aldeles merkelig behag. Klokken er såvidt passert seks og man skal lett og munter fases inn i en ny dag etter en mer eller mindre lystbetonet oppstandelse fra vargtimens dunkle overflatedrøm. Så blir man servert en hei dundrende ouertyre til Den tyvaktige skjære med stort orkester. Muligens er dette midt i blinken for en Parnemann, men for en mer ensopret og enkel Bjarnemann, blir denne tyvaktige skjære bare uvelkommen støy. Når neste plate bringer elegiske stykker, også for strykkere, er iallfall min glede over sterk morgenkaffe og rød mix vesentlig redusert. Sveriges deilige P3 spiller Drømmen om Elin og vår egen Eriksens Sukkertøy og lade. Men der bor heller ikke Parnemann. Nemlig.

Midt i blinken, ja. Ukebladene kan dette med å finne ut hvad folk gjerne leser. Men så må ukepressen også konkurrere med andre. De er hinsides MONOPOLET. Så finner de frem til stoff som er populært. Siden vi alle er født jålete, satser de fleste ukeblader meget på sosietetspalten. Nylig leste jeg om en matglad forening, hvor medlemmene er få, men som til gjengjeld har brede kjeder om halsen. Nu var stevnet satt i Park Hotell, Sandefjord. Hestenes var der, selvsagt, lett henslengt ved badebassengets kant med sin skjønne frue og så trelasthandler Jespersen «med favnen full av Wenche Foss». Middagen hadde fasanbryst som hovedrett og desserten var en «åpenbaring av velsmak». Vinene så edle som Parks kjellermester kunne fremtrylle. Og Park KAN fremtrylle. Kunstneren selv, Anders Jahre, lykkedes også med dette. Hatten av, og et dypt bukk for denne Vestfoldske ener, som jeg beundrer i den grad at jeg innbiller meg han kunne få trikken i Oslo til å gå med overskudd.

Men tilbake til trelasthandleren. Hvordan blir man egentlig trelasthandler? Jespersen har jeg aldri hørt om i denne bransje. Jeg busker salige Dr. Jespersen fra Nøtterøy. Han hadde hvitt bukkeskjegg og kjørte åttesylindret Buick. En drøm av en bil. Sortlakkert og kromforniklet. Nydelig interiør. Amerika på sitt beste. På den støvfrie støttfanger foran KNA-merket i elegant innfatning på en liten metallstang. Slike merker fikk stå ifred dengang. Det var de harde trettiåra. Folk hadde det utrolig smått. Men de stjal ikke. Man respekterte andres eiendom og var dumme nok til å glede seg over at Dr. Jespersen hadde et slikt vakkert kjøretøy. Ja, man så faktisk opp til Dr. Jespersen og betraktet ham som øvrighet. Folk hadde ikke bedre vett eller utdannelse.

Det er forresten ikke umulig at trelasthandleren begynte som læregutt ved sagbruket, og at han ved flid, dyktighet og ærgjerrighet avanserte til adm. dir. Nu har han imidlertid favnen full av Wenche Foss. Etter fasan. Etter edle viner. Etter suksess. Ja, ukepressen kan.

I deilige dagdrøm over magasinets farvefotos, ser jeg meg selv som trelasthandleren i kjole og hvitt, med favnen full av Liv Ullmann. Hu ser på meg med sine vakre øyne. Hun sier ømt at jeg er god og rar. Hele livet er lykke, farver, lys og fest.

Men jeg blev ikke trelasthandler. Jeg ble kontorist og index-menneske med skattefri banksparing og gruppelevsforssikring. Det blev smått med gjeddeboller og franske posteier i Continentals annen etage. Det blev aldri fasanbryst på Park Hotell. Det blev sprøstekt makrell og kald rabarbrasuppe på Lambertseter og favnen full av Anna. Ibsenåret tvinger meg til å si: Så får du ha takk, da Gud.

Mixtum compositum



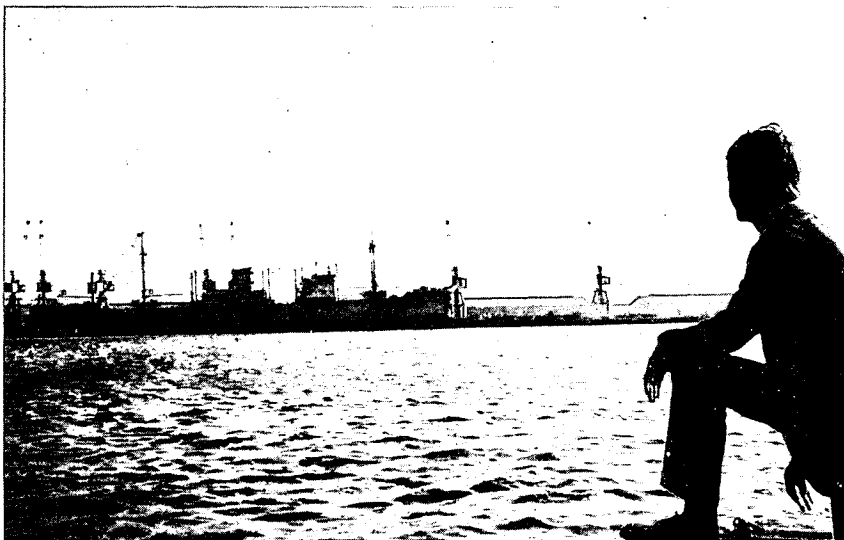
Fra bokhandelen:
«Min forlovede har fødselsdag og ønsker se boken «Uten en tråd». Dessverre den har vi ikke. Men kanskje De kunne bruke den som heter «mye moro med garn?»

Fra bokhandelen:
«Min forlovede har fødselsdag og ønsker se boken «Uten en tråd». Dessverre den har vi ikke. Men kanskje De kunne bruke den som heter «mye moro med garn?»

Gjensyn med TENERIFFA

Solgte WW-skip dukker av og til opp i ny forkledning. Denne gang er det M/S TENERIFFA II (1952—70) som dukket opp i Kuwait. Skipet seiler nå under Panama-flagg og er eid av et Hong Kong rederi.

Overinspektør Aksel Håkonsen fikk anledning til å se igjen sitt «gamle» skip hvor han tjenestegjorde som overstyrmann i 1958.



Tyverier fra lugarer etc.

På flere av skipene har det i det siste vært tilfeller av tyverier fra lugarer, spesielt i havnebyene på US-østkyst. Stor sett er det pengesedler tjuraddene går etter, men også andre verdisaker som kamera, armbåndsur, smykker og stereoutstyr er ettertraktet bytte.

I denne forbindelse vil jeg trekke frem et par momenter:

Vi har lett for å tro for godt om andre. Hvor mange ganger har vi ikke opplevd å bli spurt etter en eller annen ombord, og vi peker som regel bare i retning av vedkommendes lugar eller kontor, og lar eventuelle uvedkommende gå som de vil.

Det er ikke lett å gardere seg fullstendig mot uærlige elementer, men endel kan vi gjøre, f.eks. å eskortere personer som spør etter noen ombord frem til rette vedkommende. Også spørre ukjente mennesker som påtreffes i korridorer rundt lugarene om deres ærend.

Et annet moment er alle nøklene på avveie, stort sett vanlige lugarnøkler, men også en og annen masterkey. I den forbindelse spør jeg om det virkelig kan være nødvendig at fire mennesker eller fler skal ha adgang til å låse seg inn på hvilken som helst lugar.

Vi hadde ovennevnte forhold på dagsordenen på et kontaktmøte nylig, og det førte til en livlig meningsutveksling. Det er tydelig at mange er opptatt av dette med tyverier ombord. Skulle også tro at temaet har interesse for rederiet og andre seilende.

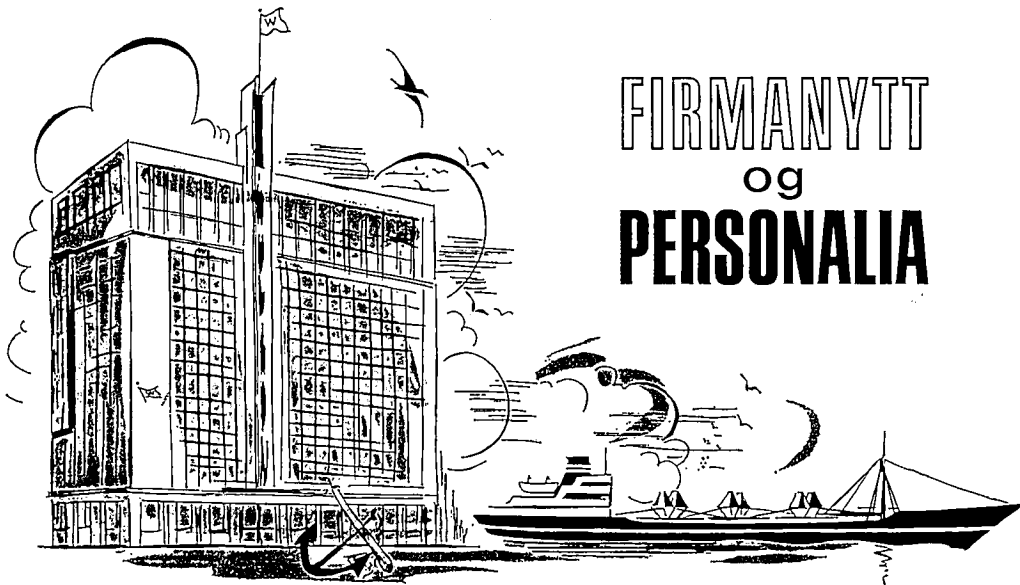
Er det flere forslag til hvordan vi kan hindre at langfingrede landkrabber kommer seg inn på våre lugarer???

S. Emjellem

†

*På egne og barnas vegne sender jeg min
varmeste takk for all deltagelse ved min
mann Tom Wilhelmssens bortgang.*

Cecilie Wilhelmsen



FIRMANYTT og PERSONALIA

Vi gratulerer

25 ÅRS TJENESTE

Radiooffiser John M. Giske
Arbeidsleder Herløf J. Strømskag
Formann Per Ervik
Snekker Gunnar Danielsen
Maskinsjef Oddvar B. Hansen
Kaptein Rolf Pilskog

60 ÅRS FØDSELSDAG

Walter Gjerrud
Olivia Rishaug
Leif Skåne
Aksel Bursvik

50 ÅRS FØDSELSDAG

Georg Haeselich
Jan Sørensen
Bjørn Iversen
Solveig Sandvik
Knut Brodal
Torleif Nekstad



Jubilant-lunsj 30. mai. Fra venstre maskinsjef Arvid Hole, skipsreder Wilhelm Wilhelmsen, formann Per Ervik, maskinsjef Per Østrem, maskinsjef Knut Sollid og snekker Gunnar Danielsen.

FRATREDEN MED PENSJON

Maritim inspektør Knut Hornburg trekker seg tilbake med pensjon 30. juni etter 43 års tjeneste i rederiet.

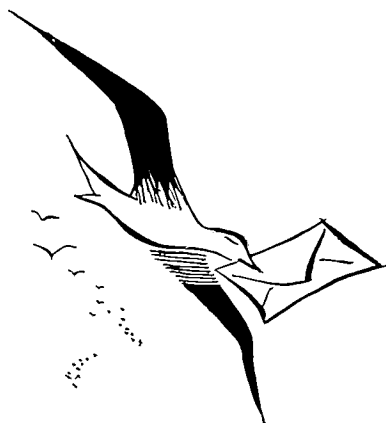
Han begynte til sjøs i 1930. I Wilh. Wilhelmsen begynte han som jungmann på M/S TARONGA i 1935.

Han seilte ute under den 2. verdenskrig som styrmann. I 1952 ble han forfremmet til fører og ble fast ansatt som maritim inspektør i 1958 etter ca. 1 år ved kontoret i 1956-57.

Knut Hornburg har gjennom alle år markert seg ved sin faglige dyktighet, sitt vinnende vesen og sin positive innstilling. Han har således blitt en meget populær og aktet skikkelse såvel blant de seilende som blant de ansatte ved hovedkontoret.

I de senere år har en av hans oppgaver blant annet vært rederiets meldeplikt, som en trygt kan si fremstår som et forbilde for norsk rederinæring.

Alle vi som har hatt glede å få samarbeide med Knut Hornburg vil takke ham for alle hyggelige år og ønske ham alt godt i årene som kommer. Som den aktive og ungdommelige mann han fremdeles er, vet vi at årene vil bli godt utnyttet.



Noen venter
på ditt brev

TRIM

Mark Twain sa dette om trim: «Når mine venner klandrer meg fordi jeg ikke driver gymnastikk, sier jeg alltid at jeg ikke tåler mer mosjon enn å delta i begravelsene til dem av mine venner som driver gymnastikk og derfor døde for tidlig.» —

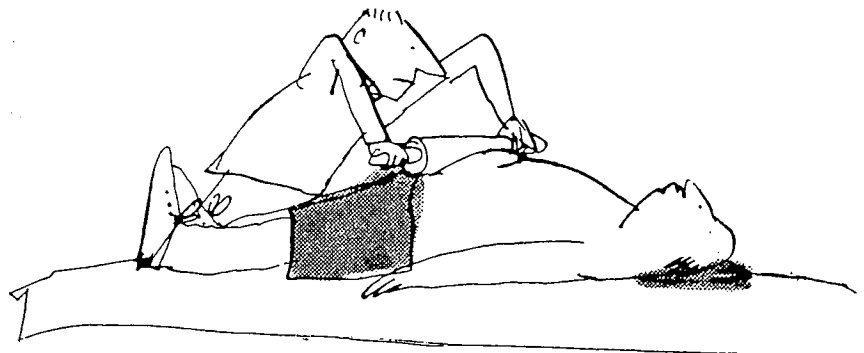
Vi mennesker er forskjellige på de fleste områder. Det finnes personer som lever både godt og lenge uten nevneverdig mosjon. Disse eksepsjonelle enkeltmennesker kan likevel ikke brukes som norm. Rimelig fysisk aktivitet er en normal funksjon for mennesket.

Vi vet at vi ikke kan bruke musklene våre uten på samme tid å engasjere både kropp og sinn. Bruker vi musklene regelmessig, kjenner vi oss friske og lette i kroppen. Vi føler velbehag og glede ved at den fungerer godt og møter livet med mot og optimisme. Kanskje er vi også lettere å være sammen med.

Etter hvert forlanger kroppen å bli brukt. En kan ikke holde seg i ro. Friske krefter krever aktivitet. Trim er blitt like unnværlig og nødvendig som å vaske hender og pusse tenner.

Trim er ikke kjedelig, iallfall bør den ikke være det. Trim må først og fremst oppleves lystbetont. En kan ikke bare tenke på det sunne. Selv greier jeg ikke å sitte og trække på en ergometersykel eller delta i N.R.K.s eldretrim. Hver enkelt bør finne den mosjonsform som passer best.

Turer i skog og fjell, svømming, turning, ballspill, havearbeid og raske kveldsturer er givende fysisk aktivitet. Orientering er trim på sitt beste. Hvilken glede gir det ikke å speide seg frem i terrenget etter kart og kompass, løpe og finne vei, oppleve naturen og bruke både hode og ben? — Men det finnes neppe en idrett i hele verden som gir så meget som det å gå på ski. Kan det tenkes noe sunnere og finere enn å dra til skogs en frisk vinterdag med sol og silkeføre? — Skogen med den friske luften er skiløperens idrettsarena, og tempoet i løypene bestemmer en selv.



Jeg skrev for en tid siden til Norges Idrettshøgskole og spurte om det er forbundet med risiko for eldre å anstrenge seg sterkt fysisk. Jeg fikk et godt og vennlig svar fra en av høyskolens profesorer. Han svarte at det er forsket meget på toleranseevnen for eldre når det gjelder fysisk aktivitet. Det er intet som tyder på at ikke personer helt opp i 70—80 årene kan drive hard fysisk trening, så lenge denne treningen er basert på et regelmessig og individuelt tilpasset opplegg. Hardheten eller intensiteten i treningen er avhengig av den enkeltes fysiske standard, dvs. i hvilken grad en har drevet systematisk trening opp gjennom årene. Professoren sluttet sitt brev med at det ikke nødvendigvis er alderen som setter grensen for å kunne delta i fysiske anstrengelser. Det som er avgjørende er hvordan en selv har vedlikeholdt sin fysiske arbeidskapasitet ved regelmessig trening. En god kontroll på at en har drevet med måte, er at man føler seg vel etter en påkjønning, — både fysisk og psykisk.

En gammel fjellbonde graver en dreneringsgrøft på sitt jorde. Arbeidet er meget anstrengende for den eldre mann, men gjennom et

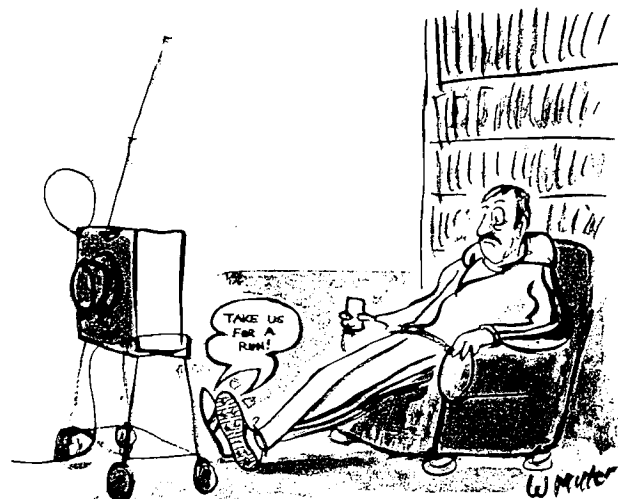
langt og hardt arbeidsliv har han opparbeidet seg en høy arbeidskapasitet. Han tåler denne påkjønningen. Slik det er i arbeid, slik er det også i idrett.

Vår måte å leve på har endret seg meget i de senere tiår. Innen det moderne arbeidsliv arbeider få i yrker der kroppens muskler brukes. Færre og færre mennesker sliter med tungt kroppsarbeid. Det skulle være bra, men kan ha som følge at mange lever et for makelig liv. Man spiser og biler for meget, blir tunge og halvfriske. Det er særlig vanskelig å forstå unge mennesker som lar sin kropp forfalle. Det er i de unge år en må legge grunnlaget for en sunn alderdom. Heldigvis har vi mye fin idrettsungdom i dette landet. —

Det betaler seg stort å ta seg selv i nakken og overvinne sin fysiske treghet. Forskning har vist at en 50 åring som trimmer når et kondisjonsnivå som en 35 åring, som ikke trimmer. —

Hjelpelse mosjonister mosjonere for en sak de tror på, lykken ved å være i god fysisk form. — Men Mark Twains venner gikk for langt i sin iver.

Arthur Sekelsten.





W.I.L.

NYTT

HOLMENKOLL- STAFETTEN

Søndag den 7. mai gikk Holmenkollstafetten av stabelen, og igjen med WIL på startstreken.

Forberedelsene var de aller beste og løypa løpt igjennom flere ganger, slik at hver mann kjente sin etappe. Noe håp om en plassering helt i teten hadde vi ikke, men rekorden fra 1966 på 59.53 er alltid et mål.

Sammen med 124 andre i klasse 7 startet Odd Jørgen Svennevig og prøvde å finne seg en posisjon i de fremste rekker. Når pinnen ble overlatt til nestemann, kunne vi skimte nr. 481 midt i klyngen. På de neste etapper var det fortsatt trangt, særlig ved vekslingene og det var her våre unge fotballspillere fikk vist hva de hadde lært av kropstaklinger. Men gamlekarer var også med på å dra lasset og fikk bevist at det fremdeles var krefter igjen etter vinterens lange skitur.

Da Morten Müller som vår ankermann ble klokket inn på Bislet, under applaus fra de fremmøtte (fra WIL) var det gått nøyaktig 1.02.21 og dette ga en 95 plass i kl. 7. Rekorden fra 1966 står fremdeles, men vi prøver igjen.

Per Thronsen



Lag nr. 482 WIL. Sittende fra venstre: Svein Ellingsen, Erik Laumann, Ulf Slåtvik, Bjørn Tønsberg, Hans Olav Nordby, Knut Persson, 2. rekke: Odd Jørgen Svennevig, Lars Eiding, Karl Berthelsen, Morten Müller, Anders Gauslaa, Steinar Michelsen, Per Thronsen, Halfdan Løken. Bak: Jan Simonsen.

JUNIFERD TIL GÖTEBORG

At svensk-norsk samhörighet og samarbeide ikke bare dreier seg om norske oljehull i bytte for Volvo, viste en flokk glade og forventningsfulle håndballjenter og fotballgutter fra WIL som den 10. juni fløy på sommerbesøk til Trans i Göteborg. Man skulle utkjempe de årlige pokalkamper og styrke vennskapsbåndene med shippingkollegaer og idrettsvenner i grannlandet. Som alltid ble vi hjertelig mottatt av vertskapet, denne gang med Claes-Göran Johnson i spissen.

Den første sportslige trefning fant sted i Valhalla, der håndballjenter og flickor gjorde opp sitt mellomværende. WIL åpnet best med godt forsvarsarbeide og et angrepsspill som ga 2-1 ledelse etter

1. omgang. Om det var formiddagens italienskinspirerte, velkrydrede lunch på «O Sole Mio» som etter hvert gjorde sin virkning skal være usagt, men våre jenter var ikke på «alerten» i 2. omgang. Tiforna gikk raskt opp til 3-2, og ikke en eneste gang fikk vi se nettet strutte bak en «umulig» svensk keeper. Sluttresultat: 4-2 til de blå og gule.

Fotballgutta skulle nå ta igjen det tapte på Rosenhills grønne gressteippe. Og det begynte bra med 1-0 til WIL, men Trans utliget forholdsvis kvikt. Til tross for friske heiarop fra håndballjentene lyktes vi ikke i å score seiersmålet og kampen endte 1-1.

Etter de sportslige utfoldelser var høysommerkvelden i Rosenhills selskapslokaler og naturskjønne omgivelser preget av lett fest-

stemning og fin svensk-norsk kontakt. Veteraner og unge debutanter kommer raskt på bølgelengde når WIL og TIF møtes på denne måten. Og veteranen er evigunge Wilgot Forsström som har vært med siden forbindelsen ble inngått i 1949. Nå er han pensjonist og stiller ikke lenger i blå-gul fotballdrakt, men han ønsker oss velkommen med Wilgots Special og vi setter stor pris på at han fortsatt er med. Vel møtt igjen, Wilgot og idrettsvenner i Trans!

DANSK-NORSK HÅNDBALL-TREFF

Lørdag 27. mai ønsket vi håndballgjester fra ØK, København velkommen til Oslo. Det var en gruppe nyss tollklarerte og morgenglade danske drenge vi møtte i ankomsthallen på Fornebu. Bak «grinene» lurte nok også lystyen på revansj for håndballnederlaget ifjor da WIL vant klart i Nykøbing.

En indikasjon på det fikk vi nok allerede under lunchen da danskernes ølkonsum lå mistenkelig lavt. I Hovseter-hallen åpnet da også ØK's unge mannskap kampen i høyt tempo og overrumplet WIL en del da de frekt tok ledelsen 4-0. Men da de yre dansker hadde løpt av seg det værste kom WIL's rutinerte gutter mer med i spillet, noe som resulterte i en fin opphenting og 9-9 ved pause. 2. omgang ble meget nervepirrende med stort sett et-måls ledelse til ØK. Men da fløyta gikk for full tid sto det 18-18 i protokollen, et hyggelig og rettferdig resultat syntes vi som så det hele fra sidelinjen.

Etter denne harde dyst gikk ferden til Drøbak og Skramstad som så ofte før var valplassen for hyggelig sammenkomst. Og hyggelig ble det i det strålende sommer været. Kontakten var spontan, man danset og moret seg til ut i de små timer. Søndag var det forfriskninger, soling og kalde avrivninger i Oslofjorden før vi tok avskjed med stadig like glade dansker.

En week-end i beste sportslige atmosfære var til ende, og lovet godt for fremtidige møter med ØK.

TENNIS

Marianne Fosaas som nylig deltok i Oslo's bedriftsmesterskap i tennis single er nå blitt en gjenganger i damenes finale. For tredje året på rad spilte hun avgjørende kamp om mesterskapet og viste igjen sin dyktighet ved å vinne finalen så klart som 6-3, 6-2. Dermed sikret hun seg sitt annet mesterskap i løpet av tre år. Vi gratulerer Marianne med denne flotte prestasjonen!

WIL var også representert med en del spillere i herreklassen. Best ble Odd Jørgen Svennevig som kom til kvartfinalen, og også det er fin prestasjon.

Våre tennisspilleres innsats og resultater blir ikke mindre bemerkelsesverdige med tanke på den stadig hardere konkurransen vi vet det blir i toppsjiktet også når det gjelder bedriftsidrett.

HON

Tore Moen:

SKIPSIDRETT



REDERIMESTERSKAPET 1977

De endelige resultatene for vårt interne mesterskap for 1977 er nå klare, og det er spesielt TAKARA og TROLL FOREST som har fremhevet seg.

M/S TROLL FOREST har erobret SJEFENES POKAL til odel og eie, i det skipet i 1977 tok sitt tredje napp i denne vandrepokalen, som tildeles beste idrettsskip. På de nærmeste plassene fulgte TAKARA og TONGALA.

W.W.-VANDREPOKAL I SKIPSFOTBALL ble vunnet av M/S TAKARA, som dermed ble W.W.-mester for 1977 foran M/S TROJA. Vandrepokalen i skipsfotball ble første gang satt opp i 1938. Takara vil bli tildelt en miniatyr av pokalen, mens 11 av spillerne som har deltatt i de fleste kampene vil bli tildelt et beger.

KJELL TRYSTAD's VANDREPOKAL ble også vunnet av M/S TAKARA. Kjell Trystad's vandrepokal tildeles beste skipsfotballag innen W.W. i den internasjonale serien (The Seven Sea's Football Series). TAKARA plasserte seg på 61. plass og TROJA på 75. plass. Det var imidlertid 1028 deltakende lag fra 67 forskjellige nasjoner, så konkurransen var hard.

DE SENTRALE IDRETTSKONKURRANSER 1978

Årets konkurranser i fotball, friidrett, svømming, sykkel, bordtennis, skyting og vektløfting er i full gang.

Flere av rederiets skip er kommet godt i gang både i fotball, friidrett og i svømming.

I individuell konkurranse legger vi merke til at Arild Kursetgjerdje ombord i TAIMYR har tatt ledelsen på 50 m fri og 100 m bryst med meget bra tider.

Kaptein M. Madsen på M/S TACHIBANA har både i fjor og i år svømt «Dover-Calais-strekningen» på 40.6 km. I tillegg har kaptein Madsen gjennomført et hardt sykkelprogram.

M/S TAIKO har deltatt i Kobe og Singapore. I Kobe ble TAIKO nr. 7 og var beste norske skip. Av enkeltprestasjoner kan nevnes radiooffiser Ellen Heum, som tok sølv i lengde og radiooffiser Liv Johansen som tok gull på 60 m og sølv i lengde.

M/S TROJA har deltatt i idrettsuken i Rotterdam. Her noterer vi flott innsats av radiooffiser Anne Torgersen, som erobret gull i lengde og sølv på 60 m. Stuert Karl Fr. Pettersen gjorde også en fin innsats ved å få bronse på 60 m.

