

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKIBS-REDEARI

nr. 3/79



INNHold:

NR. 3 — OKTOBER 1979

Redaktører:

Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

Redaksjonskomité:

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



Personellsituasjonen

TREASURE FINDER

WILHELMSSEN OFFSHORE SERVICES
videre utvikling

Fra havfruene:
Mye kunne vært annerledes

Kurs på Skramstad

Gratis flyreise

OPEN BULK CARRIERS LTD.

Da Skylab styrtet

Skipsadopsjon

Fremtidens overbygg — tanker og idéer

Seniortreff i solgangsbris

Mini Mail

Firmanytt og Personalia

Kryssord maritim

WIL-NYTT

Skipsidrett



Forsidebildet:

BARBER TAIFFs gudmor Liv Ullmann i samtale med kaptein Ole Abrahamsen. Dåpen fant sted i New York 14. juni.

SKIB-REDERT

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

347

En tidlig morgenstund midtveis i september brakte NRK den enkle og klare nyhet at Wilhelmsen-skipet TYSLA hadde reddet 35 båtflyktninger i Sør-Kina havet. Wilhelmsen-skip har med dette reddet 347 Vietnam-flyktninger, het det videre i nyhetsmeldingen. Kort og usentimentalt, men likevel fortettet dramatisk for dem som ennå bruker hjerte og hjerne og ikke bare vil lukke både øynene og landets grenser for mennesker som drives i døden.

Kanskje er det en repetisjon av vår egen okkupasjonstid, bare enda mer brutal og med enda mindre håp — uten noe Sverige i nærheten, men kanskje med et vennligsinnet skip, gjerne et Wilhelmsenskip, tilfeldigvis dukkende opp. Sjøfolk kjente denne virkelighet.

347 menneskeskjebner reddet fra uvisshet og død bare av dette rederiets skip. Og tusener reddet av andre. Igjen gjør handelsskip og sjøfolk en jobb i felten for humanisme og medmennesker. Fordi det er en selvfølge å hjelpe, og fordi man føler ansvar. Det står respekt av sjøfolks holdning.

Her hjemme holder mange stor avstand til andres ulykke, enten den finner sted i Sør-Kina havet eller i naboskapet. Det er så lett å si at det angår ikke meg. Ja, vi har vel nesten offentlig autorisasjon på å si det. Gjennom mange år har det vært toneangivende lære at det ikke er den enkelte, men samfunnet som har ansvaret; «det er samfunnet som har skylden». Der finner vi muligens grunnen til at mange i dag er bekymret for at vi er blitt et samfunn av egoister. Det er kanskje ikke så rart. Ansvar og egoisme er motpoler. Hvor ansvaret drives ut, rykker egoismen inn. Nå er det i årtier drevet klappjakt på det personlige ansvar i vårt land. Men jo mer offentlig ansvar og formynderskap griper om seg, desto mer innsnevrer folk sirkelen for sitt eget engasjement og ansvar.

Det er godt at noen holder ansvar i hevd, at noen stopper for å hjelpe.

Hatten av for sjøfolk!

JPS

PERSONELLSITUASJONEN

De siste års salg av skip har naturlig nok skapt usikkerhet hos mange. Den generelle situasjon for norske rederier som følge av skipsfartskrisen, har forsterket denne følelsen.

Videre ble 12 skip og 2 plattformer tilført rederiet i 1977, mens de eldre skip som skulle erstattes, i stor grad først ble avhendet i 1978 og 1979. For mange av de som i 1977 fikk opprykk, ble derfor de to siste årene et antiklimaks.

Selv om totalt antall skip jo har gått ned, er ikke dette noen unormal situasjon, og har mindre med skipsfartskrisen å gjøre enn mange kanskje tror. Naturlig nok har det vært en noe mer forsiktig nykontrahering enn det ville ha vært under andre omstendigheter, men avhending av tonnasje ville neppe vært særlig anderledes. Situasjonen må derfor sees som en fase i en naturlig utvikling. Periodevis svingninger i antall skip er da heller ikke noe nytt, like lite som det opp gjennom årene ikke har vært uvanlig med midlertidige opprykk, påfølgende tjeneste i lavere stilling for deretter igjen å avansere til høyere stilling.

Et annet faktum som også må tas i betraktning, er utviklingen mot stadig større skip og risikoenheter, og som har ført til økede krav innen de enkelte stil-

lingskategorier. Grovt sett kan man derfor i mange tilfeller si at en stilling for noen år tilbake, i dag må sammenlignes med en stilling på et trinn lavere.

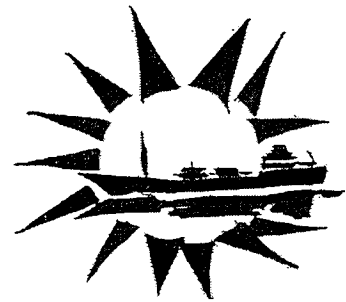
Vi er klar over at utviklingen de siste par år har vært en belastning for mange. Det har også vært en belastning for oss som føler ansvaret for personellutviklingen, og det har vært en belastning for firmaets ledelse. Denne belastningen har imidlertid blitt betydelig lettere å bære ved å legge merke til den forståelse og lojalitet som legges for dagen fra alle ledd.

Vi har fortsatt et visst overskudd av enkelte stillingskategorier, og skal ikke legge skjul på det. Dette vil i første rekke bety at vi ennå en tid vil måtte leve med en noe treg situasjon når det gjelder forfremmelser. Imidlertid er det også mange muligheter i tiden som kommer, muligheter som vil kunne føre til enda mer interessante aspekter for de mange, men som også vil stille store krav til den enkelte.

Kravene vil i første rekke bestå i vilje og evne til omstilling, — til stadig å ta på seg nye og mer krevende oppgaver. De siste års utvikling innen alle former for skipsfart og offshore-aktiviteter har vist at slik vilje og evne i høyeste grad er til stede. Derfor har vi alle god grunn til å se fremtiden i møte med optimisme og forventning.

Wet

Bedriftsdemokrati - Rederistyre



Norge lot seg i 1536, uten et sverdslag, miste sin selvstendighet og ble en dansk provinst.

Vi spør oss derfor hva Stortinget legger i uttrykket de kaller bedriftsdemokrati i utenriks sjøfartsnæring.

Tidlig i 1950 årene uttrykte daværende statsminister Einar Gerhardsen at regjeringen så frem til at Norges handelsflåte skulle seile under samme rederiflag. Det vil si STATSFLAGG.

Til disse ord ga norske redere følgende svar: Våre båter er dine, men vi forlanger full betaling for våre skip med utstyr etter dagens pris, og vi overlater driften og alt til deg. Vi vil ikke ha noe med det å gjøre.

Nordmenn har vært et handels- og sjøfartsfolk helt siden vikingtiden var slutt i 11. århundrede. Hvem som drev skipsfart, og driftsformen skal vi ikke komme så mye inn på, men det sies at både kongen,

erkebiskopen av Nidaros og bønder sendte sine skip på kjøpferd.

Jeg kan ikke unnlate å nevne at etter Håkon Håkonssons død i 1263, florerte norsk skipsfart. Hva gjør vi i dag? Vi kan nok ikke akkurat si at vi florerer, men sant er det vel at vi sitter med verdens mest moderne handelsflåte.

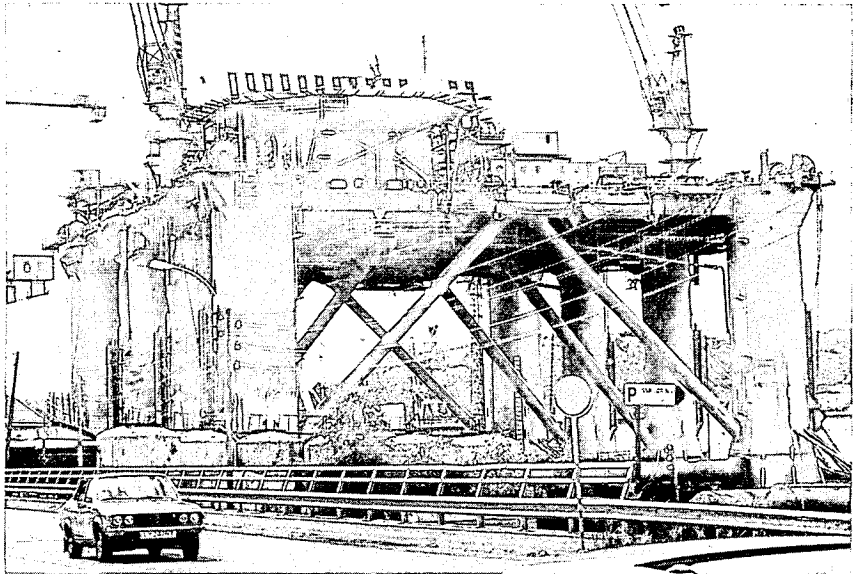
Skal vi la staten få komme inn bakveien for så å overta denne flåten? De fleste seilende sjøfolk er uenige i dette.

Vi er fullt fortrolig med den nåværende rederidrift og ønsker ikke opprettelse av rederistyre. Den form for bedriftsdemokrati vi i dag har synes å være tilstrekkelig. Bildet på side 8 i Skib-Rederi 1/79 er vel en heller pinlig situasjon på et skip.

Torgeir Gjestead T/T TIGRE

TREASURE FINDER

TØNSBERGS BLAD



Riggen i landlige omgivelser før avgang fra Sandefjord.

Representasjons- rigg for Shell

Etter ombygging ved Framnæs Mek. Verksted i Sandefjord ble TREASURE FINDER i sommer slept ut til Brent-feltet hvor den skal være stasjonert som representasjonsrigg for Shell.

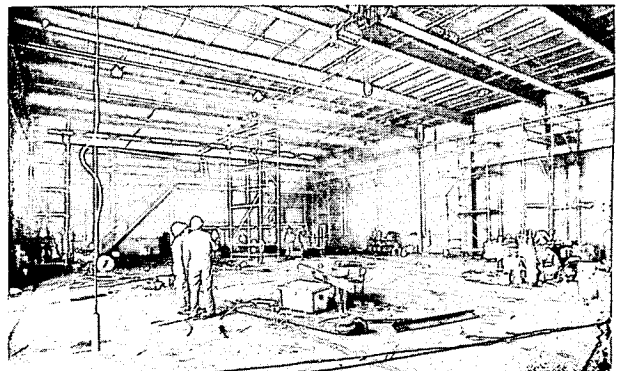
Riggen er opprinnelig bygget som borerigg, men den er aldri benyttet til oljeboring, men kun til å huse de sysselsatte. Det som har vært foretatt i Sandefjord er en utvidelse av kapasiteten. Denne utvidelsen har medført en fullstendig ombygging, en ombygging som beløper seg til 60 mill. kr. 500 mann skal TREASURE FINDER heretter huse i Nordsjøen.

I tillegg til boligmoduler er det installert to helikopterdekk og hangar med plass til 4 Sihorsky-helikoptere. Boligmodulene inneholder kun to-manns lugarer, og plassen her er godt utnyttet. I de fleste avdelinger har to lugarer en dusj hver, men det er også flere lugarer med felles dusj og bad. En forholdsvis stor kinosal finnes også hvor det vil bli vist filmer døgnet rundt. Moderne trimrom opptar en del av plassen. Kantinen er like moderne, og man skulle være sikret fortreffelig forpleining her.

Kravene til bekvemmeligheter i Nordsjøen blir stadig større. WW er blant de rederier som satser sterkest nettopp på dette, og flotellet TREASURE FINDER er blitt en verdig representasjonsrigg for Shell.

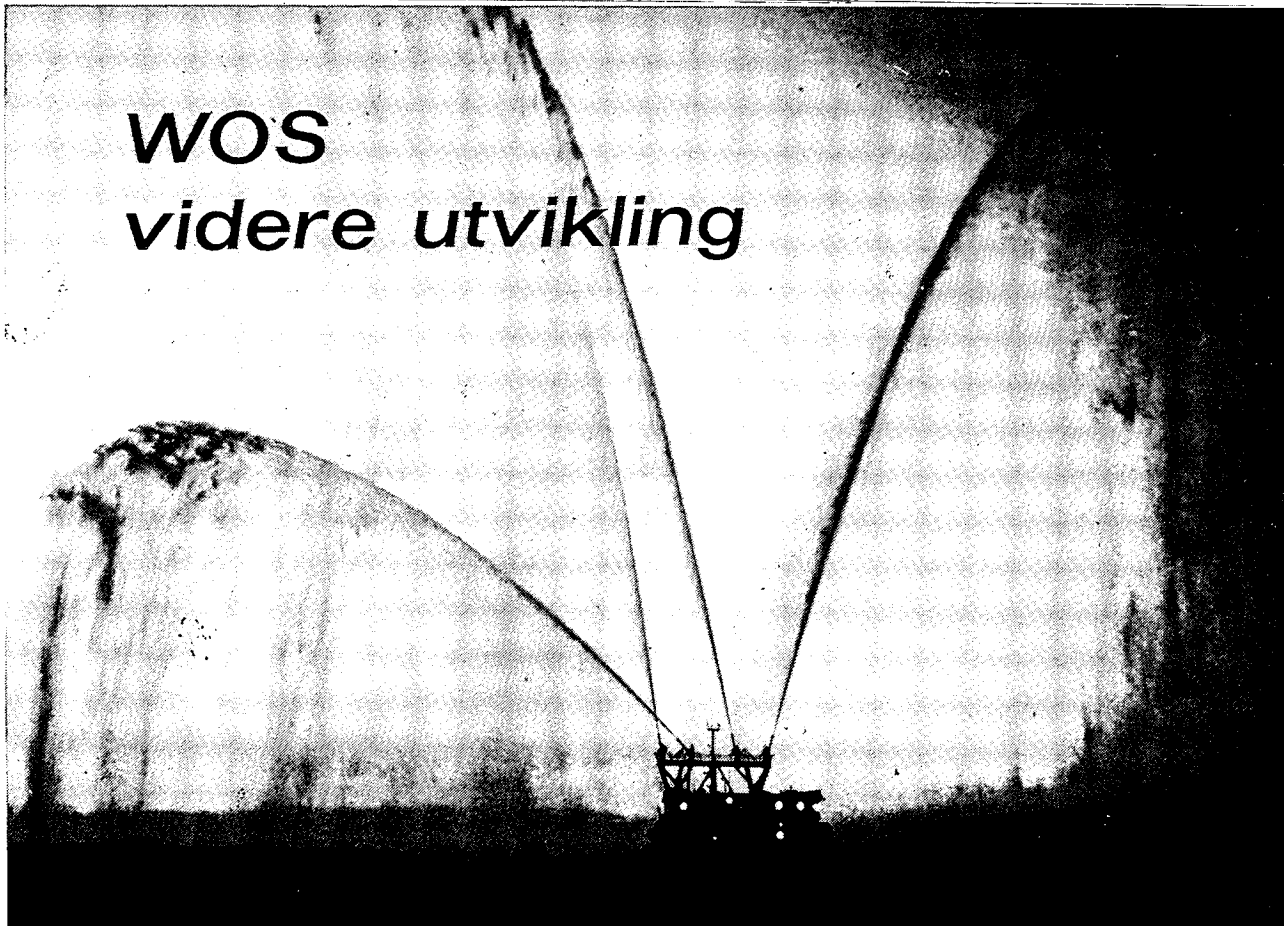


Fire ansvarlige for TREASURE FINDER på helikopterdekket: Plattformsjef Per Kristoffersen, Nøtterøy, plattformsjef Klaus Olsen, Greåker, forpleiningssjef Eddy Engelbrethsen, Tønsberg og inspektør Georg Haeselich, Åsgårdstrand.



Hangaren gir plass til 4 Sihorsky-helikoptere.

WOS videre utvikling



WILHELMSEN OFFSHORE SERVICES

LEIF LANDSVERK



Offshore er en ny, men likefullt en betydelig del av WW's virksomhet. Grovt regnet kan man si at linjefart representerer 60%, offshore 30% og tank- og bulk 10% av WW's inntjening. Dette offshoreengasjementet består i WW's regi av rigger og skip og aktiviteter i forbindelse med skip.

Rigg-aktiviteten blir ivaretatt av WW, mens offshoreaktiviteten i forbindelse med skip blir ivaretatt av WOS hvor WW representerer 50% og hvor to utenforstående partnere, Storebrand og R. S. Platou har 25% hver.

WOS er således ikke en avdeling i WW, men et eget rederi med eget styre og egen administrasjon.

WOS administrasjonen har i hovedsak tre funksjoner:

- daglig ledelse
- marketing
- økonomisk styring.

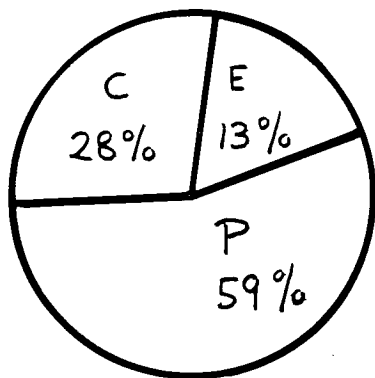
De øvrige funksjoner leies av WW.

WOS har idag en rekke aktiva, bl.a. vår organisasjon, våre fysiske aktiva og våre seilende.

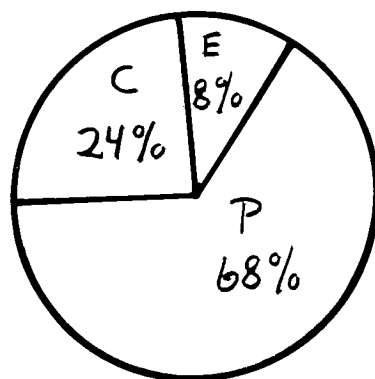
I vår organisasjon bør spesielt påpekes vår marketing-kapasitet. I vår bransje, ihvertfall dersom man måler etter størrelse, har vi en av de sterkeste marketing-organisasjoner. Dette er anerkjent av konkurrenter, leverandører og kunder også utenfor våre egne landegrenser. I tillegg til å kunne oppnå de oppdrag vi ønsker, trekker vi samtidig til oss interesse fra andre selskaper som kan tilføre oss ny teknologi og nye markeder.

Hva så med våre skip og øvrige fysiske aktiva? Har vi investert riktig?

Vi kan få et inntrykk av vår satsing i forhold til markedsmulighetene ved følgende illustrasjon:



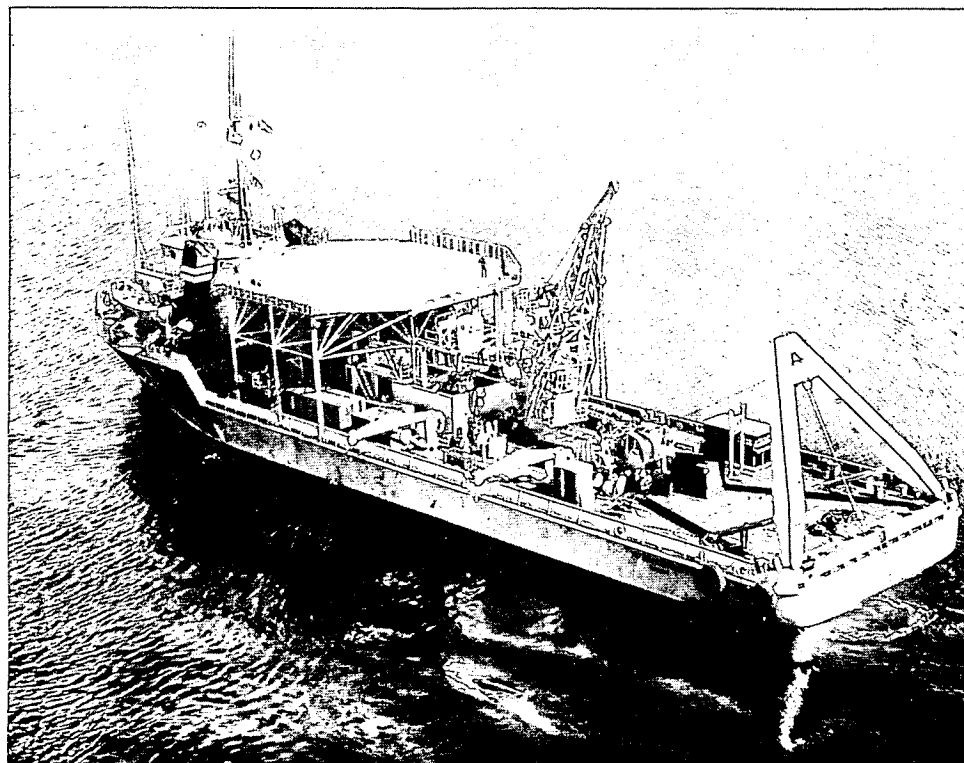
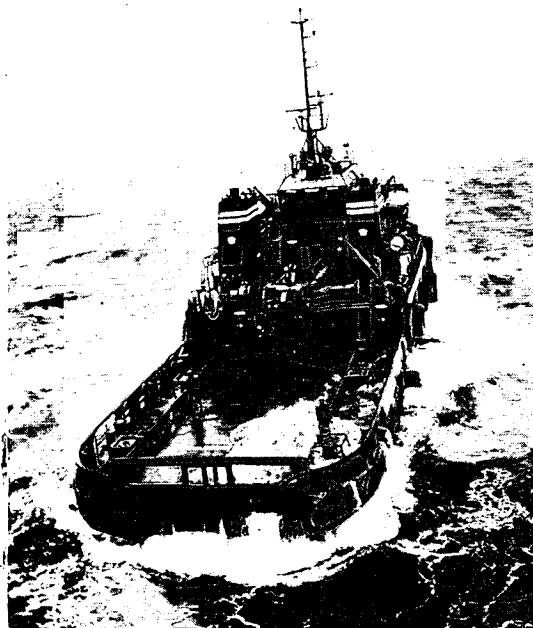
WOS' SATSING



MARKEDSMULIGHETENE

WOS' satsing:
Markedsmulighetene:

- E — exploration (letefasen),
- C — construction (utbyggingsfasen)
- P — Production (produksjonsfasen).



M/S TENDER CONTEST — 2.000 tdw., bygget i 1976 opprinnelig som pipecarrier. Nå i bruk som dykkerfartøy på Camposfeltet utenfor Brasil. I tillegg til dykkerutstyr er skipet utstyrt med helikopterdekk, brannkanoner og spesialkraner.

Ovenfor har vi gruppert skip etter som de er beregnet for lete-, utbyggings-, eller produksjonsfasen. I tillegg til ovenstående illustrasjon, er det interessant å påpeke følgende:

Varighet av kontrakter

I letefasen	: 1 1/2 år
I utbyggingsfasen	: 3 3/4 år
I produksjonsfasen	: 5 1/4 år.

Vi kan nå trekke følgende konklusjoner:

- 1) Satsing i forhold til markedsmulighetene er relativt fornuftig. For få år siden hadde vi ca. 50% på letefasen og 50% på utbyggingsfasen.

Utviklingen skyldes:

- Som mange andre norske rederier satset vi for noen år siden sterkt på borerigger og supplyskip for leteboring. Ser vi på figuren som illustrerer markedsmuligheter og i tillegg tar hensyn til forventet kontraktsvarighet, må man kunne si at denne satsing av norske rederier i de første år var noe borti mot «skivebom». De fleste andre norske selskaper som

eier rigger og skip for letefasen ville idag trolig fremvise en vesentlig svakere tilpasning enn oss.

- Årsaken til at vår situasjon i dag er mindre skjev enn i begynnelsen og mindre skjev enn hos konkurrentene er at vi har

- a. hatt marketing ekspertise som har kunnet forutsi utviklingen og
- b. hatt ressurser til en vridning av engasjement som f.eks. ved ombygning av supplyskip til beredskapsskip, og derved redusert vårt letefaseengasjement og økt vårt utbyggings- og produksjonsfaseengasjement.

- 2) Oppmerksomheten i tiden fremover må derfor i ytterligere grad konsentrere seg om de markeder som både kan gi langsiktig beskjeftigelse og hvor volumet er betydelig, dvs. utbyggingsfasen og produksjonsfasen.

Vår holdning til de langsiktige forretninger har også forandret seg. Tidligere gikk vi bare nødvendig inn i de såkalte bankforretninger, idag er volum i seg selv verdifullt ved at det skaper stabilitet og grunnlag for ytterligere vekst.



Vi presenterer WOS-teamet:

Foran fra venstre: Hilde Sletten Eriksen, Merete Ovland, Nina Rist-Christensen, Ellen Urstein og Bjørg Bratland.

Bak: Bjørn Havnes, Per Watnaas, Per Eitzen, Leif Landsverk og Herbjørn Christensen. (11. mann på laget Bjørn Tønsberg var ikke tilstede.)

WOS-teamet satser på tabelltoppen i offshorens 1. divisjon.



Støttespillere fra Maritim seksjon. Fra venstre: Jørgen Astrup, Knut Jørgensen og Svein Hafskjold fra driftsavdelingen og Per Thronsen fra prosjekt/nybygg. Diskusjonen dreier seg om nye ombygninger, i dette tilfelle TENDER SENIOR/SEARCHER utstyrt for beredskapsoppgaver.



Daglig leder Leif Landsverk og Per Eitzen diskuterer fremtidige marketingoppgaver.

I vår fremtidige satsing er vi avhengige av vårt kostnadsnivå. Alle vet at dette idag er meget høyt. Vi har kun **tildels** klart å rettfærdiggjøre de senere års høyere lønn og kortere arbeidstid gjennom bedre kvalitet, arbeide og gjennom hardere arbeide.

Konsekvensen av dette er at våre brukere må betale mer for våre tjenester enn det disse tjenester i deres øyne er verdt. Derfor arbeider vi idag på en rekke kontrakter med tap.

Vi har forsøkt å kompensere våre høyere priser med å være de beste. Vi, såvel som andre norske bedrifter, liker å tro at vi er verdens beste i vår bransje. Dette er imidlertid farlig å tro. Vi møter stadig internasjonale konkurrenter som er like gode og stundom bedre enn oss både med sin landorganisasjon, sitt tekniske utstyr og sin bemanning. Innser vi ikke dette, vil vi slippe av i våre anstrengelser og sakke akterut.

Vi er i en kontinuerlig kamp for å løsrive oss fra markedskonkurransen. «Å være bedre enn» er et middel vi må arbeide videre med. Vi må likeledes vurdere om vi ønsker å forsøke å være de eneste som kan tilby en spesiell teknisk løsning for derved å diktere vår egen pris. Er det dette siste vi ønsker å være, har dette imidlertid store konsekvenser ved at vi må bygge ut vår kapasitet til å utarbeide spesialiteter. Det vil neppe lenger være godt nok å overlate mye av dette arbeidet til verksteder, utenforstående institusjoner, etc. som idag. Uansett hvilke bånd vi legger på disse, er løsningene de utarbeider for oss allemannseie etter kort tid.

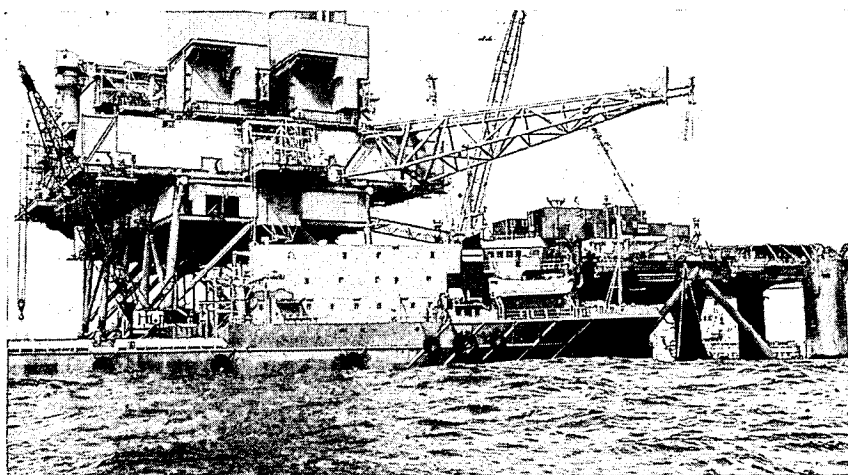
Utarbeider vi løsningene selv, beholder vi de i hvertfall 2—3 år før konkurrentene kommer etter.

Vår utvikling de siste 2—3 år bærer preg av hva vi har sagt over:

- satse sterkere på utbyggings- og produksjonsfasen
- prøve å være litt forskjellige fra våre konkurrenter i hva vi tilbyr, men også å forsøke å få fotfeste utenfor Nordsjøen for ytterligere å redusere avhengigheten av et begrenset marked.

I WOS' regi har man derfor i den senere tid etablert fast stasjonering i:

- Aberdeen
- Mexico City og
- Rio de Janeiro.



M/S TENDER CARRIER avbildet på Heather-feltet i Nordsjøen. Skipet er stasjonert i Middelhavet hvor det driver sprengningsarbeider utenfor Italia.

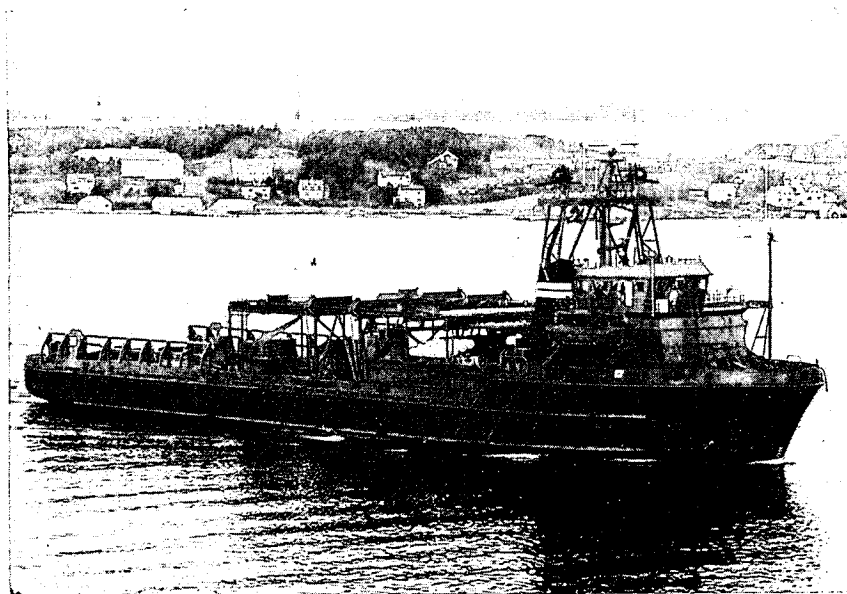
Trolig vil vi inneværende år også stasjonere personell i Italia for å ivareta våre interesser i forbindelse med deltagelsen i legging av Trans Mediteranean Pipeline.

Det bør også påpekes her at den norske offshorevirksomhet med shippingtilknytning i dag lider av den holdning at såsnart en bedrift har utarbeidet en ny løsning og påvist et marked, kontraheres identisk utstyr ved at noen få og tildels uansvarlige finans- og skipsmeglere setter sammen konsortier av medlemmer uten annen tilknytning til næringen enn avskrivningsbehov. Meglere innkasserer sin 1% kommisjon og kan glade og fornøyde glemme hele greia, mens det som oftest viser seg når utstyret leve-

res at enten har markedet ikke slått til, allerede forsvunnet eller mange andre meglere har vært akkurat like smarte. Dette har ingenting med seriøs shipping å gjøre.

Man kan trekke frem en rekke typiske eksempler, dykkerskip, slepebåter for offshore lektere, store ankerhåndteringstaubåter, etc. La oss håpe at det publikum etterhvert oppdager at det **kun er meglerne** som tjener på dette.

Avslutningsvis vil vi kommentere nærmere enkelte av våre anstrengelser for å gi våre tjenester og produkter en teknisk vri som forhåpentligvis skiller oss noe fra konkurrentene:



M/S TENDER CLIPPER — beredskapsfartøy stasjonert på Statfjord.

- 1) Pakkeløsninger til oljeselskaper for å løse det totale behov for tjenester utført fra flytende utstyr på et oljefelt:

TENDER CLIPPER og COMET på Statfjordfeltet i Nordsjøen
TENDER COMMANDER på Nini-anfeltet i Nordsjøen
TENDER CONTEST på Camposfeltet i Brasil.

- 2) Pakkeløsninger for andre større prosjekter som Trans Meditteranean Pipeline hvor vi stiller til disposisjon:

TENDER CAPTAIN ble i 1978 solgt til Saipem som igjen vil bygge om denne til moderfartøy for 2 u-båter.

TENDER CARRIER utfører i øyeblikket undervannsprengning nær kysten i begge ender av rørledningen slik at denne kan ligge beskyttet i en grøft gjennom korallrev etc.

3 skip for frakting av rør til leggelekteren. Vi vil her bruke våre b. nr. 164 og 165 fra Ulstein samt ett til.

- 3) Kontrahering av 2 skip av U-708 design. Dette er fartøyer som dekker en rekke funksjoner samtidig på samme måte som CLIPPER og COMET, men som er endel forskjellige ved at skroget er noe mindre, men er utstyrt med vinsjer for ankerhåndtering og svært kraftig maskineri, med spesiell vekt på brennstoffbesparelse.

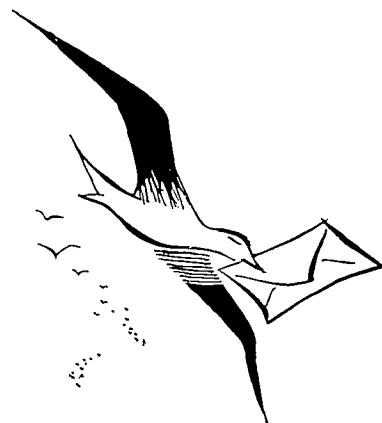
- 4) Mer bevisst satsing på undervannssektoren gjennom hovedentreprenørstatus for Mobil på Statfjordfeltet for å koordinere deres undervannsarbeider i 1979 og 1980. WOS har for dette formål opprettet eget prosjekstyringskontor i Stavanger samt styrket bemanningen i Oslo generelt på undervannssektoren.

- 5) Deltagelse i Kværners prosjekt for nedgravning av rør under vann.

Til tross for relativt magre markedsutsikter de nærmeste 2—3 år, har WOS en vesentlig styrke gjennom at vi har ambisjoner, mot, evne og vilje til å bli et betydelig offshore service- og entreprenørselskap i de neste 10—20 år.

Fra havfruene:

Mye kunne ha vært annerledes



Oddbjørg Jenderås tanker rundt et sølvfat — i Skib-Rederi nr. 1 1979 — bringer tankene hen på sjømannsfamilienes livssituasjon. Den er spesiell og vil alltid være det. Selv om det har skjedd store forandringer på mange områder, vil vi aldri komme dit hen at norske båter seiler 6—8 timer daglig for så å ankre opp ved hjemstedet etter endt dag, og slik måtte det jo bli hvis en sjømannsarbeidsdag skulle bli lik de fleste familiefedres.

Spørsmålet man kan stille er om en sjømann og hans familie virkelig ønsker det slik. Svaret er neppe det samme for alle, men jeg tror at de som har valgt sjøen som arbeidsplass egentlig trives med sitt yrke på godt og vondt. Gjør de ikke det, slutter de og finner noe de trives bedre med i land. En del sjømannsfruer klarer ikke å være alene, og får «overtalt» sine menn til å finne arbeide i land. Andre finner seg til rette i situasjonen, og til slutt kan man vel neppe tenke seg noe annet. Den menneskelige tilpasnings-evne er stor, og vi er vanemennesker de fleste av oss.

Men selv om man trives, er det klart at det er en del ting man kunne ønske seg bedre og annerledes. Mye har forandret seg de senere årene, og en del

står det igjen som kan forandres for å gjøre det bedre. Hvis vi ser 15—16 år tilbake til den gangen vi stiftet Havfrueforeningene, finner vi en del ting som var veldig aktuelle da, og som fremdeles er det. Her fikk sjømannsfrueene et sted hvor vi kunne ta opp «våre saker» i fellesskap, og jeg tror at dette i hvert fall har vært medvirkende årsak til noen av forandringene i sjømannsfamilienes situasjon. Vi hadde mye vi ønsket oss annerledes både av større og mindre ting. Samfunnet ellers hadde forandret seg på så mange måter, og skipssamfunnet hadde ikke fulgt med på alle måter. Rent teknisk har utviklingen vært enorm, men man «glemte» mennesket mer eller mindre.

Vi sjømannsfruer så nok dette på en annen måte enn våre seilende ektemenn, og kanskje har vi kvinner et større behov for å føle at vi «er med». Det kan ligge så mye i dette å «være med», ikke så store ting mange ganger. Vi har alle vært gjennom en del av de ting som fru Jenderås nevner, og man har i årenes løp måttet svelge mange bitre piller p.g.a. andres (ikke sjømannsfruers) uvitenhet og misunnelse. I denne sammenheng vil jeg også trekke frem Havfrueforeningene, for her treffer vi andre som vet

hva vi snakker om når vi tar opp sånne ting som «du har da ikke noe å gjøre, du som reiser så mye. osv. til diskusjon, og ofte har vi det morsomt når det blir flere om problemet, selv om det er langt fra morsomt når man i en spesiell situasjon står overfor det alene. Svært mange andre ting har vi også hjulpet hverandre med, ikke minst på det menneskelige plan.

Av de ting vi var og er opptatt av er sjømannsyrkets anseelse. Det kan ikke benektes at yrket aldri har fått noen status i folks øyne. Jeg våger å tro at det har noe med den løse tilknytning mange har hatt til yrket, men dette er et meget ømt punkt for familien. Vi har stadig påpekt det som vi kjenner så godt at ordet sjømann blir misbrukt til stadighet f.eks. i pressen.

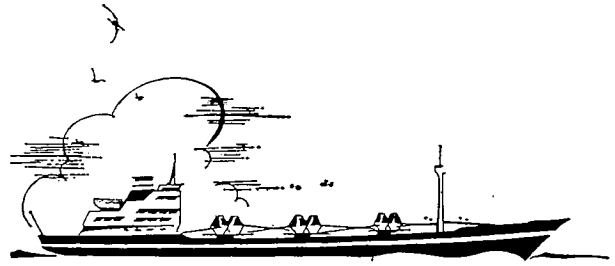
Dessverre ser det ut som det er vanskelig å få bukt med det. Når det gjelder å få være med ekte-mannen f.eks. ved utdelingen av en erkjentlighet, kan det kanskje regnes til de «små ting». Men det er klart at man gjerne vil overvære slike anledninger. Det er forskjellig praksis for dette både i rederiene og hos f.eks. kommunene i landet vårt, og når jeg har sagt ordet forskjellig, så har jeg kommet til det som er av de «store ting». Jeg er på ingen måte tilhenger av at vi alle skal være like og ha det likt, blant annet fordi vi er født forskjellige og har forskjellige behov, og jeg er klar over at personalpolitikk er noe man har eller ikke har. Når man har det er det fordi man bl.a. vil hevde seg i konkurransen om den beste arbeidskraften, og konkurranse er sunt etter mitt syn. Men det er lov å sammenligne og ønske. Svært ofte er det tilfeldigheter i livet som har avgjort både hvilket yrke man har valgt og hvilken bedrift/rederi man arbeider hos. For sjøfolk er det enda mere tilfeldig enn for folk i land av flere årsaker. «Hadde jeg vært 20 år og visst det jeg vet i dag...» sier vi ofte. Ja, kanskje hadde man handlet annerledes. I hvert fall hadde man nok hatt tankene i høyere grad konsentrert om å finne det tryggeste og spesielt for familien.

Hva er det så vi ønsker? Det kan være så forskjellig, men jeg tror nok at de fleste sjømannsfruer har et ønske om ordnet seilingstid, ordnet ferie, avtale om neste båt før avmønstring, og av de mindre ting: rederiavis hjem, en julehilsen, kanskje en juletreffest for barna og å få være med når noe foregår.

Forøvrig tro jeg at når man har lært seg å leve alene i lengre tid av gangen og har funnet sin måte å gjøre det på, gjerne gjennom at man har skaffet seg egne interesser, og at man har akseptert sin egen situasjon, så er det en god hjelp til å trives i hverdagen. Det er som kjent flest hverdager for de fleste av oss, og vi må bare innrette oss på at den «vanligste» tiden av vårt liv er den vi tilbringer alene uten ektemann.

Jeg har ellers i likhet med fru Jenderå noen ønsker for fremtiden, og hennes ønske om en på rederiene med menneskekunnskap, en som er glad i mennesker, deler jeg fullt ut. Mang en sjømann ville vel også hilse han/henne med glede!

Det at sjømannens arbeidsplass ikke har vært preget av trygghet har skapt store problemer for familien. Man har aldri kunnet planlegge noe på lengre sikt og det sliter på nervene. Selvfølgelig kan det sies at spesielt nå er ingen arbeidstaker sikret, men



arbeidstakere i land er allikevel ikke så utsatt som en sjømann. Mitt ønske er nå at vi får beholde de arbeidsplassene som er til sjøs og at krisen i næringen nærmer seg slutten.

Jeg har nok mange med meg når jeg ønsker en fast seilingsperiode, fast ferieordning og vern mot oppsigelse og fortrinnsrett til ny stilling. I den anledning imøteser mange sjømannsfruer med stor spenning virkningen av den nye avtalen mellom N.S.F. og S.A.F.

Når det gjelder de mindre ting, skal det ikke så mye til før man føler at man «er med», og her ser vi gjerne at rederiene tenker på oss som er hjemme. Det er forøvrig mitt inntrykk at Wilh. Wilhelmsen ikke stiller «bakerst i køen» på noen måte når det gjelder å ta vare på sine ansatte, så egentlig er det vel andre vi retter disse ønsker til.

Det er fremdeles mange sjømannsfruer som har sine menn i rederier som ikke yter noe utenom det som står i kontrakten!

Jenny Nilsen
Norsk Havfrueforbund

Informasjon for nyankomne ombord

Fra M/S TACHIBANA har vi mottatt et skriv som blir benyttet til å informere nyankomne om skipet. Vi synes idéen var så god at den fortjener å bli nevnt i Skib-Rederi.

Skrivet inneholder opplysninger om skipets størrelse og utstyr, sikkerhetssystemer og ikke minst hvordan forholdet er eller bør være mellom de som er ombord.

Sitat fra brevet:

«Lugaren er ditt private hjem ombord, og vi ønsker å respektere privatlivets fred. Imidlertid må vi heller ikke glemme at skipet er et kollektiv der den enkelte er med på å skape skipsmiljøet.

Vis derfor kameratskap og hensyn, blant annet ved ikke å spille unødig høy musikk eller ved bråk som kan forstyrre lugarene ved siden av. Husk at ombord i et skip er det nesten alltid noen som sover».

Det blir også nevnt at en slik brosjyre burde lages ved kontoret, men på grunn av den uensartede flåte vi har, tror vi at det i første omgang vil være best om hvert enkelt skip lager sitt eget skriv. Ved en senere anledning kan vi trekke ut det som er felles og få dette med i en introduksjonsbrosjyre som utgis ved kontoret.

V. B.

Kurs på Skramstad:

Våre karer er beredt



Foran fra venstre: overstyrmann Karl N. Haddal, matros Egil Nilsen, matros Rolf Daniel- sen, matros Jan A. Åsly og matros Per Reiten.
Bak: kursleder Even Hagtvet, 1. styrmann Åge Hansen, overstyrmann Tormod Reppe, matros Kåre Vegdal, overstyrmann Jan E. Loennechen, kaptein Odd Falk, matros Olav Engen, matros Arvid Kvalsund, overstyrmann Arne H. Gitmark og personellinspektør Vidar Bekkavik.

I begynnelsen av september var WIL's hjemmebane Skramstad arena for en gjeng beredskapsvillige karer. Disse som til daglig steller med offshoretjenester i Nordsjøen, gjennomgikk et kurs arrangert av WW i regi av Mobil. Kursdeltagerne fikk her et inngående kjennskap til opplivning, behandling av sjokk og skader, sprøytesetting m.m. Mye teori, men mest praksis. Offshore-besetningen skulle derfor være beredt til å sette kunnskap ut i praksis, noe de helt sikkert vil få bruk for i den harde og risikofylte virksomhet de driver med.



Å måle blodtrykket er viktig. Det er stor forskjell på hviletrykk og arbeidstrykk.



En realistisk situasjon hvor Anne-dukken blir gjenopplivet.



Gratis flyreise: – Det beste som har skjedd for sjøfolk!

— Flyreisene har forandret vårt yrke. Det å komme seg hurtig hjem til familien etter flere måneder til sjøs, betyr svært meget. Rask transport ut til skipene under påmønstring, har også gjort det lettere å være sjømann. Sammen med redusert fartstid, er gratis og hurtig flyreise til og fra skipene det beste som har vært gjort for oss sjøfolk, sier stuert Odd Karlsen i Wilh. Wilhelmsens rederi i Oslo til Aftenposten.

Karlsen har 34 års fartstid. Nylig pakket han igjen kofferten. For å reise hjem på ferie. Denne gangen gikk turen fra Panama City ved Panama-kanalen. Det ble mange flyskiftninger og et langt døgnns flytid, før han landet på Fornebu.

— Alt klaffer ikke alltid på slike lange flyreiser. Det hender man må reise hjem fra steder som ikke er helt sentrale i forhold til det internasjonale rutenett. Denne gangen ble flyturen hjem lenger enn ventet. Men likevel: Idag er det som oftest snakk om å bruke like mange timer til eller fra skipet, som vi før brukte dager. Da var det båt eller tog vi reiste med. Jeg husker godt min første tur ut i 1945. Skulle mønstre på i New York. For å komme ombord der, bar det først over Atlanteren med «gamle» «Stavangerfjord». Det tok godt over en uke. Så var det å vente på båt. Det tok også sin tid. Det kunne ofte bli flere år å vente for dem som satt hjemme den gangen. Spesielt var vel savnet og lengselen stor hos dem med kone og barn, sier Karlsen.

Etter krigen måtte man stå ombord i skipet i tre år for å få gratis hjemreise, dersom man mønstret av utenom Europa. Sjøfolk som anløp Europa på den tiden, måtte ha vært ombord i to år for å få gratistur hjem. I 1953 ble denne fartstiden gjort gjeldende over hele kloden. Fem år senere ble den redusert til halvannet år. I 1964 måtte man ha vært ett år ombord for å få gratis hjemreise. I 1971 ble det ni måneder, og i 1974 fikk man nåværende ordning. Gratis fly hjem etter seks måneder ombord.

Idag får sjøfolkene ofte beskjed noen dager, av og til bare timer, før de skal reise. Man kan f.eks. oppleve at et skip kanskje må seile til en annen havn enn opprinnelig planlagt. Dette kan medføre at den del av mannskapet som skal hjem på ferie, må iland tidligere enn beregnet. Da trenger man hurtig og effektiv transport både for dem som skal ombord og dem som skal hjem. Det trengs også når folk ombord blir syke, og derfor må ha rask avløsning og hjelp.

Slike episoder opplever ofte de som sørger for at sjøfolkene kommer ombord eller hjem fra verdens største havneby — Rotterdam. Her har SAS opprettet et eget kontor som ordner med sjømannsreiser — SAS' Seaman's Travel Service. Hvert år mønstrer

omkring 5 000 norske sjøfolk av i Rotterdam. Man har derfor bygget opp et eget apparat, hvor det hele fungerer slik: En egen buss bringer sjøfolkene fra skipet til service-kontoret. Dette holder til i samme bygning som generalkonsulatet og et norskeid hotell. Avmønstringene ordnes derfor i nær tilknytning, slik at de som er ute i seneste laget også raskt kan få skrevet ut flybillett samtidig. Kommer man for sent til dagens fly, får man oppholdet på hotellet betalt dersom man har gratis hjemreise. Egen buss bringer sjøfolkene direkte fra hotellet til Schipol flyplass ved Amsterdam. Noen timer etter sjøfolkene har gått ned gangwayen til skipet, sitter de på flyet hjem.

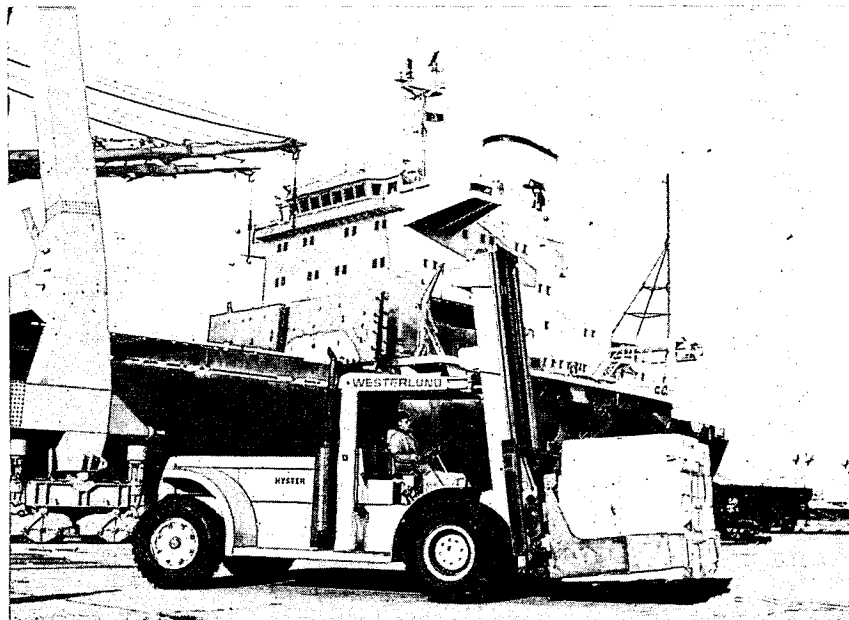
— Før hadde vi et stort antall sjøfolk som ble værende i byen. Spesielt når fartstiden var lang for å få gratis hjemreise. Nå er det ingen som stopper her lenger, sier visekonsul Svein-Tore Solstad ved Generalkonsulatet i Rotterdam. — Den korte farts-tiden og gratis hjemreise med fly etter seks måneder, får dem til å legge veien hjem raskest mulig. Vi har fått en ny generasjon sjøfolk, og flyene har vært med å muliggjøre det.



Stuert Odd Karlsen pakker kufferten, for å forlate TENNESSEE.

Open Bulk Carriers Ltd.

TROLL CARRIERS



Vi vil her gi en nærmere presentasjon av **OPEN BULK CARRIERS LTD. (OBC)** som er et av de samarbeidsselskaper hvor rederiet er aktivt engasjert.

Open Bulk Carriers Ltd. er registrert i Hamilton, Bermuda og eies av Upper Lakes Shipping, Toronto og Wilh. Wilhelmsen med 50/50 prosent andel. OBC, som ble dannet i 1970, opererer under «tradingnavnet» TROLL CARRIERS. TROLL CARRIERS har, siden 1971 operert i Transatlantisk kontraktsfart med to skip, ARCTIC TROLL og TROLL PARK. De har fraktet papirprodukter fra USA og Canada's østkyst til Storbritannia og kontinentet, og tatt biler for Volkswagen tilbake til Nord-Amerika. De to «Trollene» fraktet gjennomsnittlig ca. 275.000 tonn papirprodukter og ca. 23.000 biler pr. år opp til 1978.

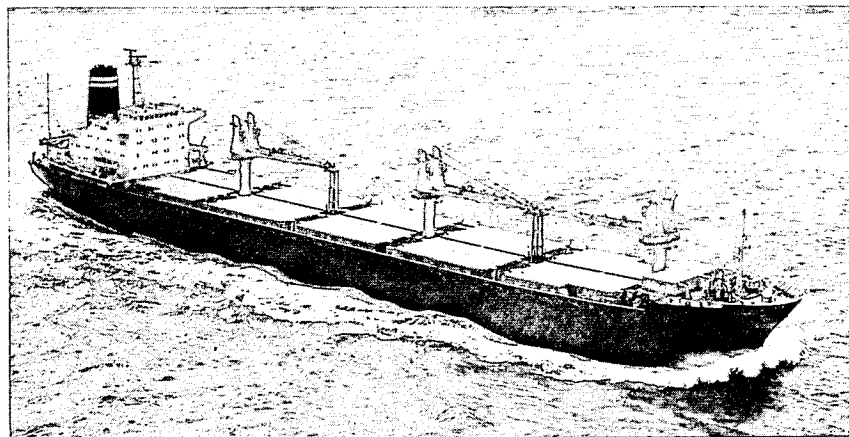
Fra i år har OBC konsentrert sin aktivitet kun om papirprodukter og

har i tillegg utvidet tonnasjetilbudet med to skip. OBC opererer med andre ord fire skip fast. Det blir også med jevne mellomrom chartret inn skip for en eller flere reiser.

OBC's seilingsprogram er delt i to «services», en fra US Gulf og en fra USA og Canadas østkyst. Lastehavnene i Gulfen er Lake Charles, Baton Rouge og Mobile, mens øst-

kysthavnene er Brunswick, Savannah og St. John, New Brunswick. Lossehavnene for begge «services» er London, Antwerpen, Rotterdam og Hamburg, og med jevne mellomrom Boulogne.

I år ventes det totalt kvantum av papirprodukter transportert med TROLL CARRIERS å overstige 600 tusen tonn. Dette er vesentlig cellulose og papirruller (kraftliner).



M/S TROLL PARK er bygget i 1971 — 32.268 tdw.

TROLL-SKIPENE

Troll-skipene som blir brukt i denne traden er på 32.000 tonn dw, spesialbygget for papirlaster. De er såkalte «åpne skip», dvs. at lukeåpningene er like store som selve lasterommene. Da skipene ble brukt også i biltransporten var de utstyrt med bildekk, 7 i alt, som kunne foldes sammen i for-akterkant av hver luke. De var da i stand til å laste ca. 2 000 biler. Disse bildekkene er imidlertid nå tatt ut for å gi mer rom for papir-lastene.

Troll-skipene drives under skotsk management, av selskapet Denholm Ship Management, Glasgow, og de er langtidsbefraktet til OBC.

TROLLET

Det oransje trollet som er OBC's emblem er blitt en meget populær figur, særlig i USA og Canada.

Trollet figurerer også som skorsteinsmerke på skipene.

OBC-ORGANISASJONEN

I henhold til avtale er de forskjellige oppgaver innen OBC fordelt mellom partnerne ut i fra hva som menes å være mest hensiktsmessig. Upper Lakes Shipping står for den daglige booking av lastene og holder den daglige kontakten med avskiperne. De har dessuten ansvaret for lasting av skipene og har sine lasteinspektører tilstede ved hver lasting.

På grunn av Wilh. Wilhelmsen's store organisasjon er følgende ansvarsområder underlagt dette kontor:

Den daglige operasjon av skipene, lossing av papirproduktene, regnskapsførsel, remittering, claims behandling, assurance samt den tekniske/maritime oppfølging av Troll-skipene. WW har i tillegg ansvaret for innbefraktning av tilleggs-tonnasje og slutninger av eventuelle returlaster o.l. Kontraktsforhandlinger utføres i fellesskap.

Disse tjenester fra Upper Lakes Shipping og Wilh. Wilhelmsen blir utført mot et administrasjonsgebyr som blir fastsatt år for år.

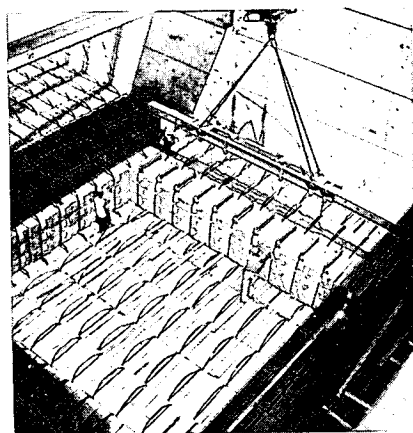
Selv om oppgavene er fordelt mellom partnerne som skissert ovenfor, er det daglig kontakt mellom Oslo og Toronto med kontinuerlig diskusjon av selskapets policy, og alle prinsipielle avgjørelser tas i nært samråd. Partnerne har også faste møter 3 ganger i året, hvor alle sider av OBC's drift blir nøye diskutert. Under disse møtene har partnerne også et eget møte med Denholm hvor driften av Troll-skipene blir fulgt opp. Møtene alternerer vanligvis mellom Toronto, Glasgow og Oslo.

OBC's ORGANISASJON INNEN WW

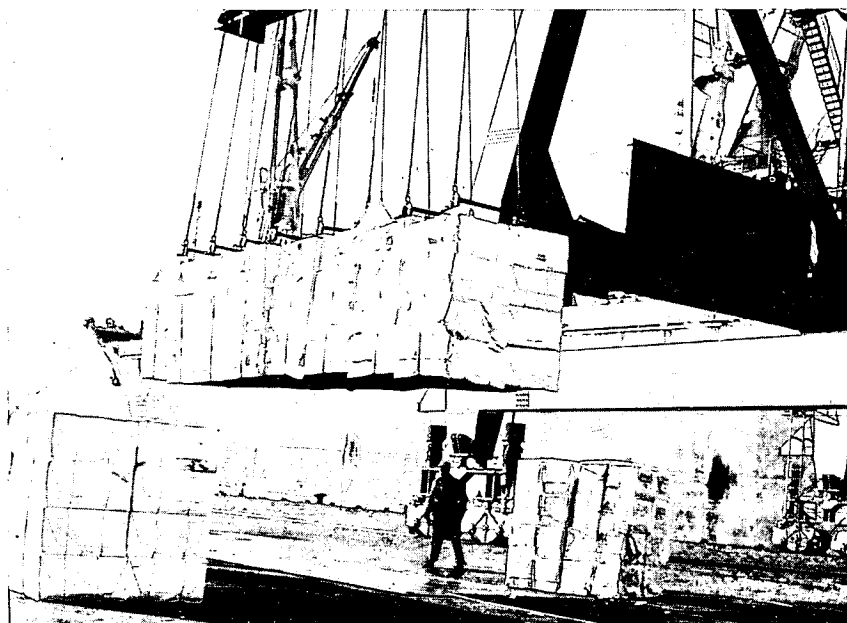
OBC blir styrt og koordinert fra Befraktningssesksjonen Skip som under Assisterende direktør Aage R.

Aaberg er ansvarlig for koordineringen av arbeidet innen WW samt i relasjon til Upper Lakes Shipping, Toronto og Denholm, Glasgow. Dry Cargo avdelingen, med Bjørn Finstad som avdelingssjef, er ansvarlig for det forretningsmessige med hensyn til daglig operasjon av skipene, slutninger av kontrakter og certepartier, scheduling, kalkyler, etc. Det daglige operasjonsarbeidet blir koordinert med Upper Lakes Shipping i henhold til tidligere nevnte avtale. I disse oppgaver deltar også Maritim Seksjon, Økonomiseksjonen, Havneavdelingen, Claimsavdelingen, Assuraneavdelingen, Juridisk avdeling osv. med det arbeid som faller inn under de forskjellige avdelingens ansvarsområde.

Dry Cargo avdelingen virker som en liaison avdeling innen WW, samt overfor Denholm og Upper Lakes Shipping, og blir til en hver tid holdt nøye underrettet om de saker innenfor dette området som avdelingene arbeider med. Kopier av alle brev og telexer, både inngående og utgående, blir sendt til Dry Cargo avdelingen. Under ledelse av Bjørn Finstad står Knut Dannevig sammen med Torgeir Rosander for det daglige arbeidet med OBC. I tillegg er stevedorekontraktsforhandlinger, kontroll av havneregnskap, oppfølging av havneopplysninger etc. underlagt denne avdelingen og dette har Per Sendrøsen ansvaret for.



Skipene er «open type», dvs. at lukeåpningene er like store som selve lasterommene. Lasten, i dette tilfelle unitiserte cellulose-baller, kan stues slik at nesten 100% av kubik-kapasiteten blir utnyttet.





Onsdagsmøte i OBC. Fra venstre Aksel Håkonsen, havneavd., Knut Dannevig, Bjørn Finstad, Torgeir Rosander og Per Sendresen.

MARITIM SEKSJON

Maritim Seksjon har ansvaret for den tekniske/maritime oppfølgingen av Troll skipene.

Inspektører fra denne seksjonen besøker jevnlig Denholm, Glasgow og skipene, og følger opp at Denholm utfører det arbeidet og de prosedyrer som er avtalt. Dette blir utført i nært samarbeid med Dry Cargo avdelingen som blir løpende underrettet om de saker som bearbeides i Maritim Seksjon i forbindelse med Troll skipene.

Det holdes jevnlig møte innen OBC hvor daglige maritime/driftstekniske spørsmål behandles.

ØKONOMISEKSJONEN/ REGNSKAPSAVDELINGEN

Økonomiseksjonen ved Regnskapsavdelingen foretar regnskapsføringen for OBC. Dette dekker den løpende bokføring og remittering inklusive det økonomiske mellomværende med Denholm. Avdelingen trekkes også inn når det gjelder drifts- og likviditetsbudsjetter.

HAVNEAVDELING

Havneavdelingens lasteinspeksjon er ansvarlig for planlegging og oppfølging av lossing i Europa samt lasting av eventuell retur last.

Lasteinspeksjonen er dessuten ansvarlig for vurdering av havneforhold i videste forstand og foretar om nødvendig survey på stedet for vurdering av eventuelle nye anløpshavner.

Videre virker lasteinspeksjonen som konsulenter for de andre avdelinger som er involvert i OBC når det gjelder spørsmål knyttet til «Cargo Handling» samt når det gjelder vurdering av charter-skip og evt. ny tonnasje.



Knut Dannevig og Bjørn Finstad diskuterer seg gjennom punktene i dagens telex fra Toronto.

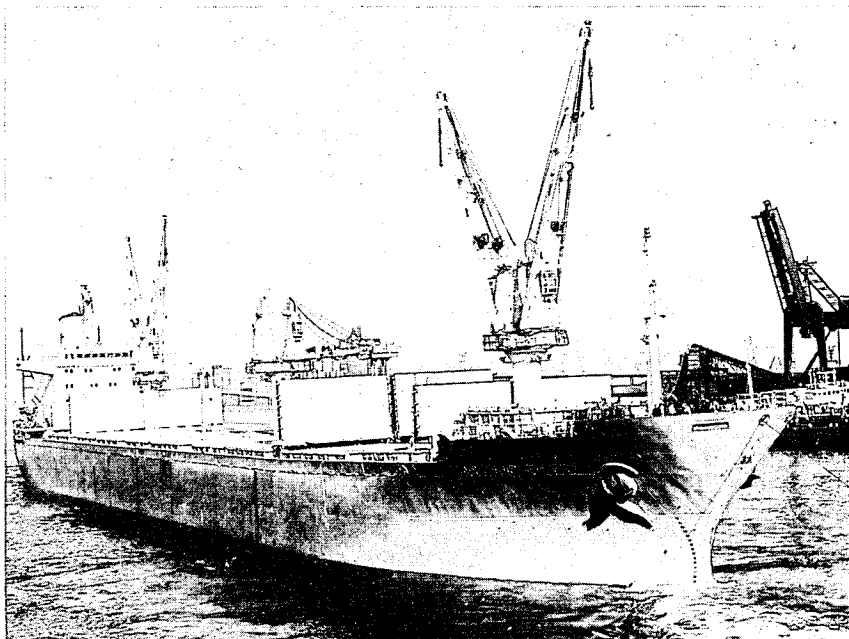


Sekretær Aslaug Jackman gjennomgår OBC's avsnitt i uke-rapporten med ass. direktør Aage R. Aaberg.

CLAIMS OG ASSURANSE AVD.

WW's claimsavdeling tar seg av alt innenfor sektoren ladningskrav. Arbeidet innebærer den rutinemessige gjennomgåelse av laste/losse-rapporter, journalutdrag etc. for vurdering av skipenes ansvar i nødvendig samarbeid med Denholm, Glasgow og den britiske P & I Club. (Avdelingen er ellers engasjert i den årlige fornyelse av P & I dekningen).

WW's assuranceavdeling har ansvaret for den årlige fornyelse av kasko og P & I forsikringene i nært samarbeid med Denholm, Glasgow og Upper Lakes Shipping, Toronto. Avdelingen tar seg ellers av assuransmessige dekningsfor den innbefrakte tonnasje, og i denne sammenheng gjennomgåelse og vurdering av relevante certepartiklausuler.



M/S ARTIC TROLL forlater Boulogne.

Marked og fremtid

Assisterende direktør Aage R. Aaberg er leder for Befraktningsseksjon skip. Vi har stilt ham noen spørsmål omkring marked og fremtid.



Hva slags posisjon har TROLL CARRIERS overfor marked og konkurrenter?

TROLL CARRIERS var den første operatør som tilbød transport av papirprodukter med spesialbygde «open type» skip fra USA og Canadas østkyst til Europa. De store skogproduktavskiperne på USA- og Canadas vestkyst hadde allerede i en rekke år benyttet denne skipstype. Østkystavskiperne hadde frem til begynnelsen av 70-årene skipet sin last i konvensjonelle linjeskip og mindre bulkskip.

TROLL CARRIERS opplegg baserte seg på en slags «semiliner» operasjon hvor faste kontrakter med et fåtall avskipere opptok 70—80% av skipenes kapasitet, og hvor partslasten i små kvanta ble bokført reise for reise. Denne nye operasjon med store spesialskip viste seg å være meget konkurransedyktig. Vi har i alle disse årene klart å holde på vår dominans i den nordatlantiske papirfart — ja vi har sogar utvidet vårt engasjement i Atlanterhavet ved også å gå inn i US Gulf området.

TROLL CARRIERS styrke har ved siden av skipstypen, som er meget claims vennlig, hele tiden vært regularitet, og at to sterke partnere, en fra hver side av havet, har stått bak operasjonen.

Vi har i de skiftende markeder siden starten vært utsatt for tildels sterk konkurranse fra andre operatører, hvorav også norske, og har dermed fra tid til annen måtte nøye oss med resultater som vi hadde ønsket oss bedre. Men jeg synes vi har greid oss godt i konkurransen og står i dag etter min mening som den største og mest kjente operatør i den fart vi opererer.

Vil OBC utvide sitt engasjement i fremtiden?

Vi vil søke å ta vare på — ja endog utvide vårt engasjement i denne traden. Da vi startet opp i 1970 hadde vi meget å lære, og jeg tror at vi gjennom den erfaring vi har vunnet, og ved hjelp av den brede kontaktflate vi nå har i papirindustrien har gode muligheter til å beholde vår posisjon og også til å utvide vårt engasjement, dersom vi skulle ønske det.

Hvorfor nedtrapping av biltransport?

Troll-skipene som ble bygget i 1970/71 ble utstyrt med foldbare bildekk av typen Blohm & Voss. Lasting og lossing av biler foregikk ved hjelp av skipets kraner, og båttypen blir i bilfarten kalt «lift-on/lift off».

Etterhvert som bilfarten har utviklet seg har RO/RO typen slått igjennom og er nærmest blitt den enerådende båttype. Billigere og hurtigere lasthåndtering og lavere skadefrekvens er årsakene til dette. Når bildekkene i Troll-skipene dessuten nærmer seg en alder av 10 år, blir vedlikeholdsutgiftene uforholdsmessig store. Disse ting har gjort skipene mindre konkurransedyktige i biltransporten. I tillegg kan nevnes at ved å ta ut bildekkene tjener vi inn ca. 150.000 cbf, som i stedet kan benyttes for papirlast. Alle disse faktorer gjør at vi har valgt å fjerne bildekkene, og å ballaste skipene tilbake til Nord-Amerika i stedet for å frakte biler. Dette er mer lønnsomt.

Hva med nåværende tonnasje — Innbefraktning av nye skip?

Vi har nettopp studert mulighetene for å benytte Ro/Ro tonnasje i papirfarten, og derved også gjennoppta biltransporten som returlast, men har foreløpig valgt å fortsatt satse på den nåværende type åpne skip.

Etter min mening vil Troll typen skip være konkurransedyktige i papirfarten ennå i mange år, — hvor lenge er vanskelig å si. Vi vil imidlertid i samarbeid med våre kanadiske partnere løpende vurdere muligheten for å satse på en ny type skip. I denne

sammenheng kan jeg nevne at vi nå arbeider med å innbefrakte to større skip, men av samme type som «Trollene». Dette vil etter våre vurderinger øke lønnsomheten.

Tro på fremtiden — problemer?

Selv om TROLL CARRIERS driver en «semiliner» operasjon, (populært kalt «trampoline») kan operasjonen likevel best sammenlignes med trampfart og den er meget følsom overfor svingninger i trampmarkedet. Jeg vil gjerne understreke at operasjonen er beskjeden i WW sammenheng og er å betrakte nærmest som en «lilleput» sammenlignet med mange av våre andre virksomheter.

Det er vår tro at skogsprodukter i stigende grad vil bli importert til Europa, og med de enorme råvareressurser som finnes i Nord-Amerika tror vi at det er vekstmuligheter i denne traden. En ny trade er også i ferd med å utvikle seg fra Syd-Amerika.

Papirprodukt prisene og behovet er imidlertid sterkt konjunkturfølsomme, og når man har dårlige tider i verdensøkonomien har dette en øyeblikkelig innvirkning på transportvolumet av denne last. Vi må derfor være forberedt på at vi igjen vil møte dårlige tider (og frakter) i denne virksomhet. Imidlertid er vi nå inne i en relativt god periode og utsiktene er i øyeblikket lyse for de nærmeste år.

WW styrmann øyenvitne:

Flammehav da Skylab styrtet

— Skylab eksploderte som en sprakende ildkule og delte seg opp i en mengde mindre brennende deler. For meg så det ut som om både hoveddelen og de alle fleste mindre delene forsvant inn over Australias fastland, forteller 1. styrmann Einar Fjeld ombord på TOURCOING. Han hadde styrevakt da Skylab falt ned og orkesterplass til det fantastiske skue på båtens broving.

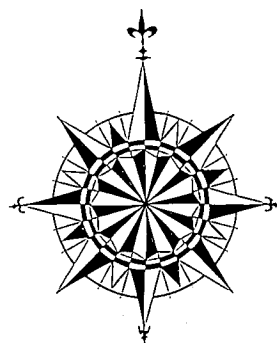
— Det var natt her nede da Skylab styrtet torsdag 12. juli. Vi hadde akkurat gått fra Freemantle. Jeg hadde hørt at Skylab var på vei mot jorden, men ble høyst overrasket da jeg plutselig fikk se eksplosjonen da Skylab gikk gjennom de høyere luftlag. Jeg reagerte spontant fordi det et øyeblikk så ut som om de brennende delene skulle falle ned på båten. Var faktisk på vei bort til brannalarmen, men ved nærmere ettersyn så jeg klart at delene ville falle langt fra oss, sier Fjeld.

— Da Skylab eksploderte i atmosfæren kunne jeg og utkikken på brovingen se et voldsomt flammehav. Så forsvant Skylab i lavere skylag, men kom frem igjen som en mengde brennende deler i alle regnbuens farver. Beltet av bren-

nende deler var enormt langt og ca. seks natutiske mil brede. Delene forsvant i 45 graders vinkel ned mot jorden. Jeg tror ikke det er riktig at hoveddelen av Skylab gikk i havet. Hvis det er opplyst senere at de fleste delene er gått ned over Australia, kan jeg bekrefte det, forteller 1. styrmannen.

Like etterpå varslet TOURCOING Perth Radio om observasjonene, og kan ha vært de første som fortalte en spent verden om Skylabs endelikt.

— Jeg har fått et minne for livet. Skylabs brennende deler gikk i bane rett over oss, så få i verden har fått oppleve en slik verdenssensasjon på nært hold, sier 1. styrmann Fjeld fra Tjøme over radio fra Melbourne i Australia til Aftenposten.



"Nothing will ever happen to you."

SKIPS- ADOPSJON



På brua med kaptein Johan Pedersen.

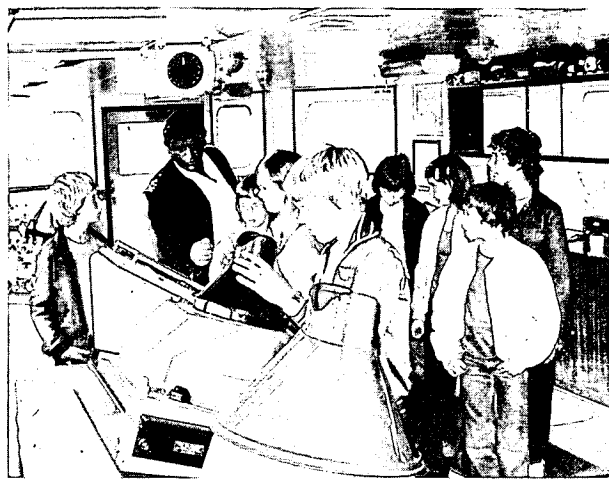
Den 11. juni inntok en buss full av skolebarn TOURCOING i Gøteborg. På Biri Ungdomsskole har tre hele klasser adoptert skipet, og denne gang fikk første pulje på 20 komme ombord til kaptein Johan Pedersen og hans mannskap, som ikke visste det beste de skulle gjøre for elevene. Der ble middag med gaveoverrekkelser, et par Madshus ski og «smakebit» på Biri-tapeten pryder nå skipets skott. Etter grundig gjennomgåelse av hele skuta med offiserene som guider, gikk turen til Sjømannskirken, som er vel verd et besøk. Og så var det overnatting ombord. Jentene ble anbragt på madrasser i trimrommet, mens gutta lot som de sov på dørken i møterommet. Men lite søvn ble det nok på noen hver dertil var omgivelsene for spennende. Neste dag ble det besøk i Sjøfartsmuséet, som har et rikt akvarium med både slanger, skilpadder og krokodiller, og så gikk ferden til Liseberg, hvor barnas lommepenger fikk ben å gå på.

Denne gang hadde vi med oss både journalist og fotograf fra Oppland Arbeiderblad, og elevene fra Biri syntes nok det var stas å få to hele sider i lørdagsavisen på hjemstedet.

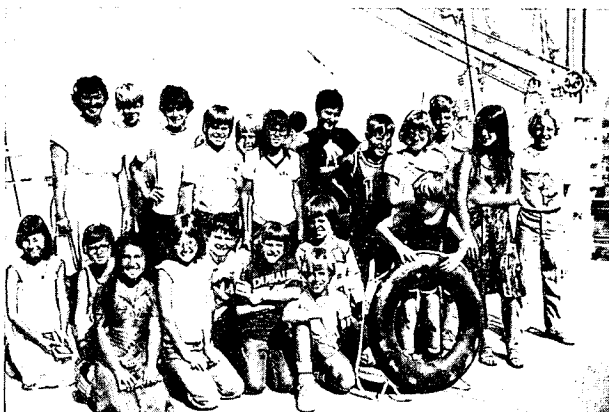
Så får vi bare håpe at de 40 andre elevene som ikke ble trukket ut denne gang, kan få en sjanse i løpet av de to siste årene i ungdomsskolen til å komme ombord i sitt adopsjonsskip.

AMERIKANSKE BARN PÅ SKIPSBESØK

Da TERRIER anløp Dubai i mai måned inviterte Bjørn Schäffer elevene ved den amerikanske skolen ombord. 20 begeistrede brev vitner om en meget vellykket skoledag.



Overstyrmann Kåre Olsen avslører radarens hemmeligheter.



FREMTIDIG SKIP...

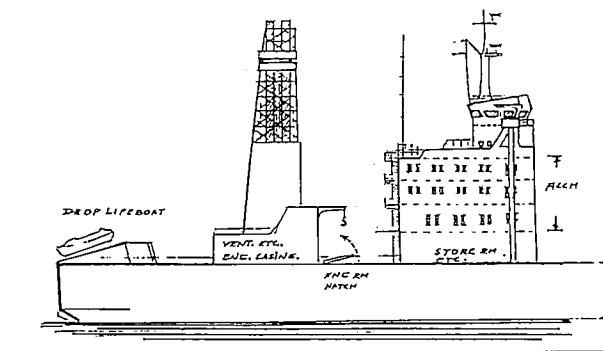
Tanker og idéer fra maritim seksjon om fremtidens overbygg

INVITASJON TIL DISKUSJON

Med det nye bemanningssystem og driftsformer som vil komme er tiden inne til å se på hvorledes skipene bør utformes for å tilpasses disse forhold.

Det er helt klart at man vil ha faste besetninger på ca. 18—20 mann tilknyttet det enkelte skip. Fordelen med faste besetninger ligger først og fremst i at man derved vil få folk som kjenner hverandre. I seg selv tilsier dette at man mer enn noen gang må sørge for å skape et åpent og samarbeidsvillig miljø hvor hver mann vil finne seg til rette og trives.

I de senere år er skipenes overbygg blitt uforholdsmessig store, med et stort antall lugarer, messer, dagrom, konferanserom, vaskerom etc. spredd over flere dekk. Disse rom er blitt knyttet sammen med lange ganger og trapper. Ofte er resultatet blitt en lite oversiktlig, menneskevennlig- og rasjonell innredning.



Hvor skal overbygget plasseres?

Vi er kommet frem til at overbygget bør plasseres helt adskilt og så langt vekk fra maskinrommet som mulig, tatt i betraktning de lastetekniske forhold og kommunikasjoner med maskinrommet.

Dette tilsier at overbygget må utformes forholdsvis kort og p.g.a. arealbehovene noe bredt. Bredden er havnet på Pan Max ca. 32 meter, mens lengden er blitt ca. 16 meter.

Ved å plassere dette overbygg separat fra maskinrommet vil man oppnå et mer brannsikket skip, samtidig som man vil få et stille og forholdsvis vibrasjonsfritt «bo-område». (Miljømessig riktig.)

Utforming av standard overbygget

Begge «bodekkene» (2 dekk) er tenkt å kunne bli beholdt helt like, uansett skipstype.

For tank- og bulkskip vil de to underliggende dekk bli arealmessig like store som «bodekkene». For et ro-ro skip vil «bodekkene» bli bygget opp på to 3 etasjes søyler plassert ute i borde. Styrbord søyle (mot kai) vil bli innredet med messer, proviantrom, reserverlugar, kontorer etc. Ro-ro operasjonen kan derved foregå i 3 containerhøyder under «bodekkene».

På et ro-ro skip kan derved overbygget plasseres like aktenfor midskipspunktet.

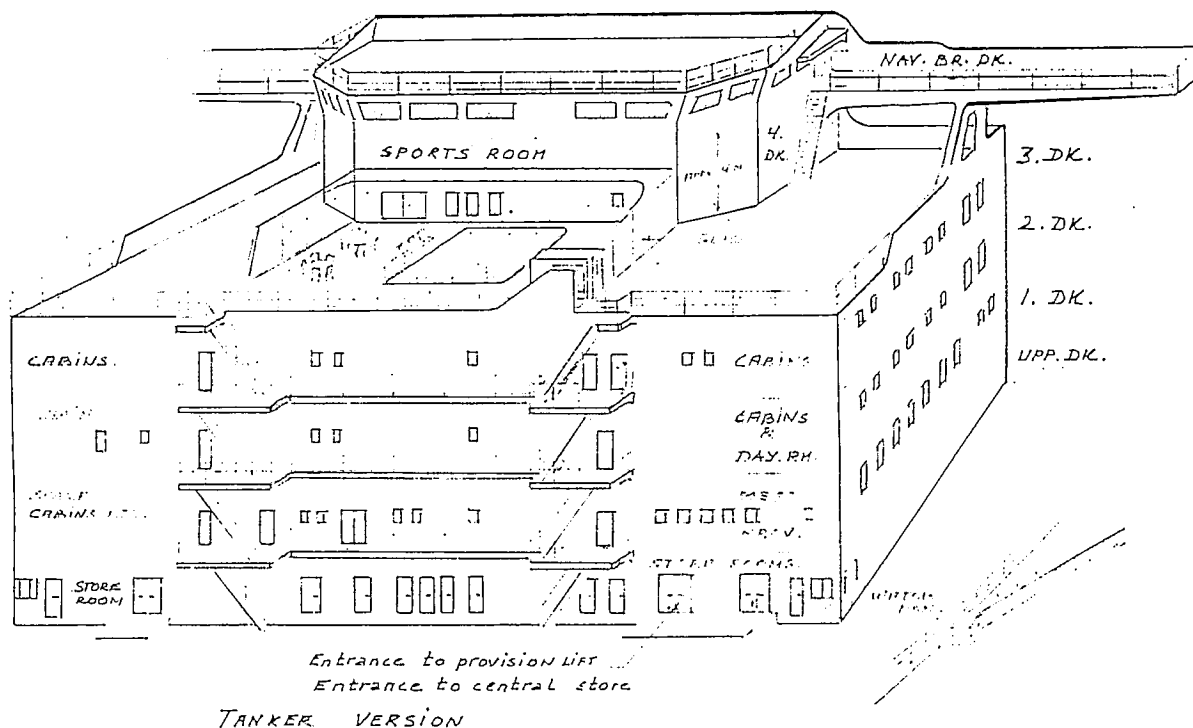
For alle alternative forslag til løsninger er det lagt stor vekt på å utforme et så enkelt og «rent» overbygg som mulig.

SKIPSKATTEN



Hvem styrer fremtidens skip?

LORAN G



Overbygg for et tank eller bulkskip

Som skissen viser er grunnarealet av overbygget tenkt oppført i 4 fulle høyder, mens grunnarealet av styrehuset er oppført i 2 høyder. Under styrehuset er sportsrommet plassert. Høyden av dette rom kan variere slik at kravet fra Sjøfartsdirektoratet om fri sikt over baugen derved kan oppnåes.

Vi skal se litt på hvorledes innredningen generelt er tenkt arrangert:

Værdekket

Her ligger alle storesrom, arbeidsrom, CO₂ rom, brannslukningsrom, hydr.rom, aircondition etc.

Som skissen viser er det tenkt direkte innkjøring til storesrommene fra dekk via ramper. All stores og proviant løftes ombord via pantry-kran. Til proviantrommet som ligger på 1. dekk løftes eventuelt hele trallen med proviant direkte opp til rommet via en løfteplattform.

1. innredningsdekk

Her ligger proviantrom, bysse, fellesmesse, reserverlugarer, gjestelugarer, hospital og Suez-lugar + omkleddingsrom.

2. og 3. innredningsdekk (bodekket)

Her ligger 20 lugarer, radiostasjon — samlet rundt et stort fellesrom vi har valgt å kalle «Atriet».

4. innredningsdekk

Her ligger sportsrom, sauna og trappesjakt til styrehus.

Navigasjonsdekk

«Layout» og arrangementsmessig stort sett på linje med våre seneste nybygg, men noe kortere.

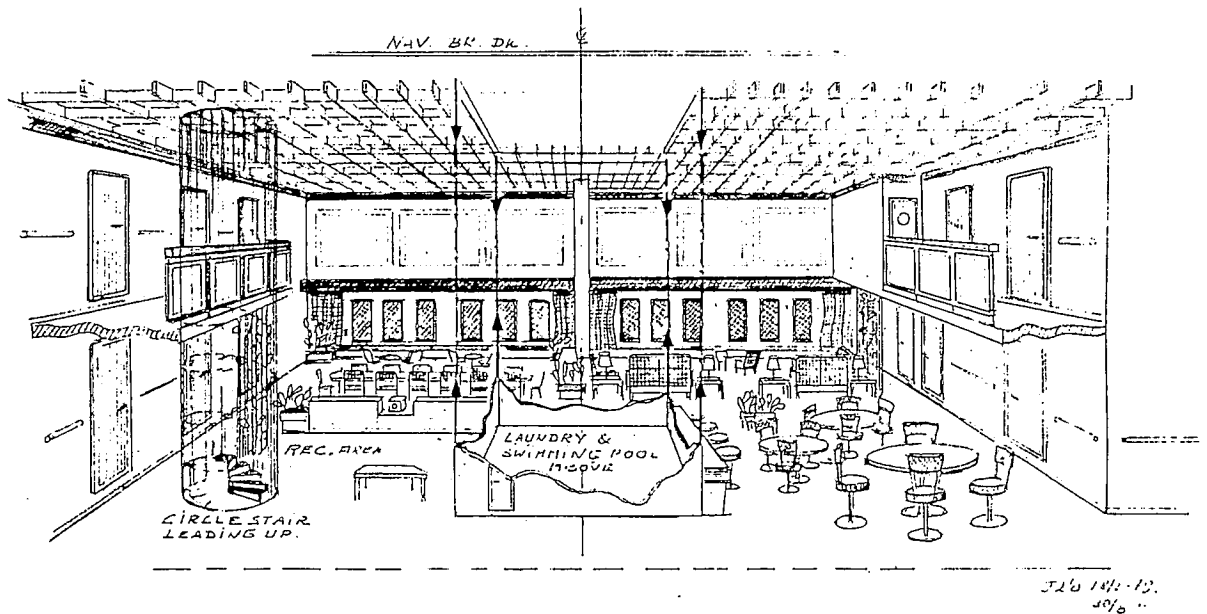
Før man begynte å planløse selve innredningen ble det satt opp en del kriterier som skulle gi basis for det forslag man kom frem til:

Man skulle tilstrebe en rasjonell og trivelig innredning. Skape større kontakt mellom alle ombord. Dette for å unngå isolasjon, for å øke felles ansvarfølelse og for å skape et utviklende miljø spesielt for de unge ombord, som alle må betraktes som potensielle offiserer m.v.

Det skulle legges stor vekt på at det normalt kun skulle være 18—20 personer ombord.

For å løse ovennevnte kriterier kom man frem til følgende konklusjon:

1. Innredningen måtte lages så kompakt og rasjonell som mulig og samtidig gi følelse av romslighet.
2. Lugarene måtte lages funksjonelle og legges på færrest mulig dekk.
3. Dagrom, fellesrom og andre servicerom måtte legges så nær lugarene som det var anledning til.
4. Det skulle tilstrebes å arrangere færrest mulig rom ved å kombinere disse i størst mulig grad.
5. Bysse, messe og proviantrom skulle legges «vegg i vegg».
6. Det skulle arrangeres såvel felles messe som dagrom.
7. Antall løpemeter ganger skulle begrenses mest mulig.
8. Den del av innredningen som ikke normalt skulle benyttes måtte kunne avgrensnes med skiljedører.



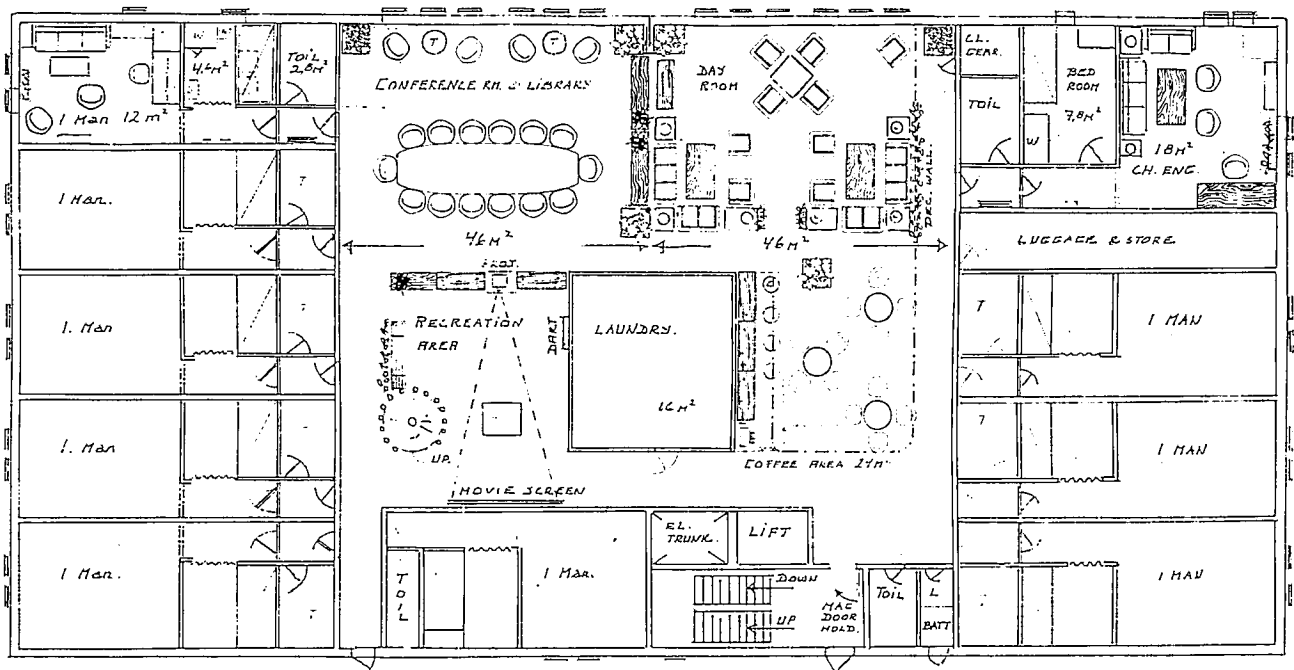
Som vist i forslaget ligger lugarene plassert rundt et «atriet» i 2 høyder. De lugarer som ligger i annen høyde er forbundet med «atriet» via balustrader og trapper/heis.

«Atriet» er oppdelt i følgende områder:

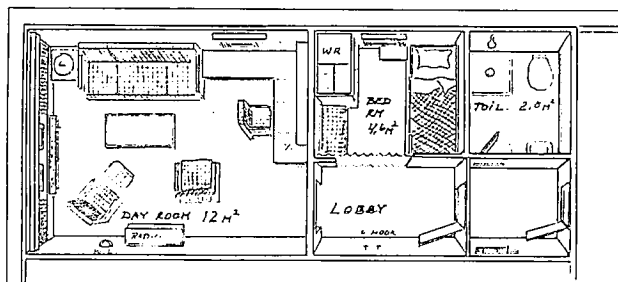
- 1) Dagrommet
- 2) Kombinert konferanserom, bibliotek, filmrom
- 3) Aktivitetsområde med forskjellige spill
- 4) Kaffebar
- 5) Laundry.

Områdene er avgrenset ved naturlige skiller som blomsterarrangement, bokhyller, laundryrom etc.

Det er i forslaget lagt stor vekt på å utforme «atriet» så trivelig som mulig, slik at området vil tiltrekke folk på en naturlig måte og derved skape et bedre fellesskap ombord. «Atriet» skal være et samlingspunkt det ikke skal være nødvendig å «fly» lange korridorer for å nå, hvilket ofte er tilfelle på dagens skip. Vi vil derved prøve å unngå at folk «murer» seg inne på lugarene, noe som ifølge lege-eksperter dessverre ofte fører til psykiske problemer. Vi ønsker med andre ord den gamle «firerluken» tilbake på en litt annen måte.



Ved å arrangere naturlige «syns-sperrer», i tillegg til de strukturelle stengsler (laundry) etc., som blomsterarrangement, dekorative skillevegger, kunstige trær, lukkede rekkverk på balustradene etc. mener vi at ingen som går fra/til sine lugarer bør føle seg overvåket eller føle at de «stuper» inn i området. På den annen side vil alle lett kunne finne ut hvor det «skjer» noe.



Forslag til enhetslugarer

Skissen viser babord forre hjørnelugar.

Kun kaptein og maskinsjef har noe større lugarer. (Kapteinens lugar ligger på dekket over maskinsjefens lugar, men har i tillegg kontor.) De øvrige har enhetslugarer med samme utforming som vist på skissen. Det er lagt stor vekt på at lugarene skal være så funksjonelle som mulig, og at ingen uansett stilling ombord skal bli misfornøyd med sin lugar.

For å hindre forstyrrelser fra eventuell støy fra det felles «atriet» er lugarene utstyrt med to dører som vil virke som en lydsluse.

Sovelugaren er utstyrt med en bred Saxi-dør som når den er åpen vil gi større romfølelse.

Den forholdsvis store lobby vil forhindre at folk «stuper» inn i lugaren.

1. dekk

Som skissen viser (Fig. 6) ligger proviantrom, bysse og messer «vegg i vegg».

Felleskontoret ligger rett ved siden av slik at kokk/stuert vil få best mulig rasjonell arbeidsplass.

Fra kontoret er det også direkte tilgang til Cargo control-room som igjen har direkte tilgang til det hydrauliske styringsrom under. Kontoret er utformet så stort at det er god plass til konferanser under f.eks. verkstedopphold.

Fellesmessen som er forholdsvis romslig kan gi plass til 30 personer samtidig.

Bordene er plassert med såpass stor innbyrdes plass at man ikke får følelsen av å sitte «oppå hverandre».

Messen vil bli utstyrt med store vinduer og utformet så tiltalende som mulig.

Forøvrig skulle skissen tale for seg.

*

Konklusjon

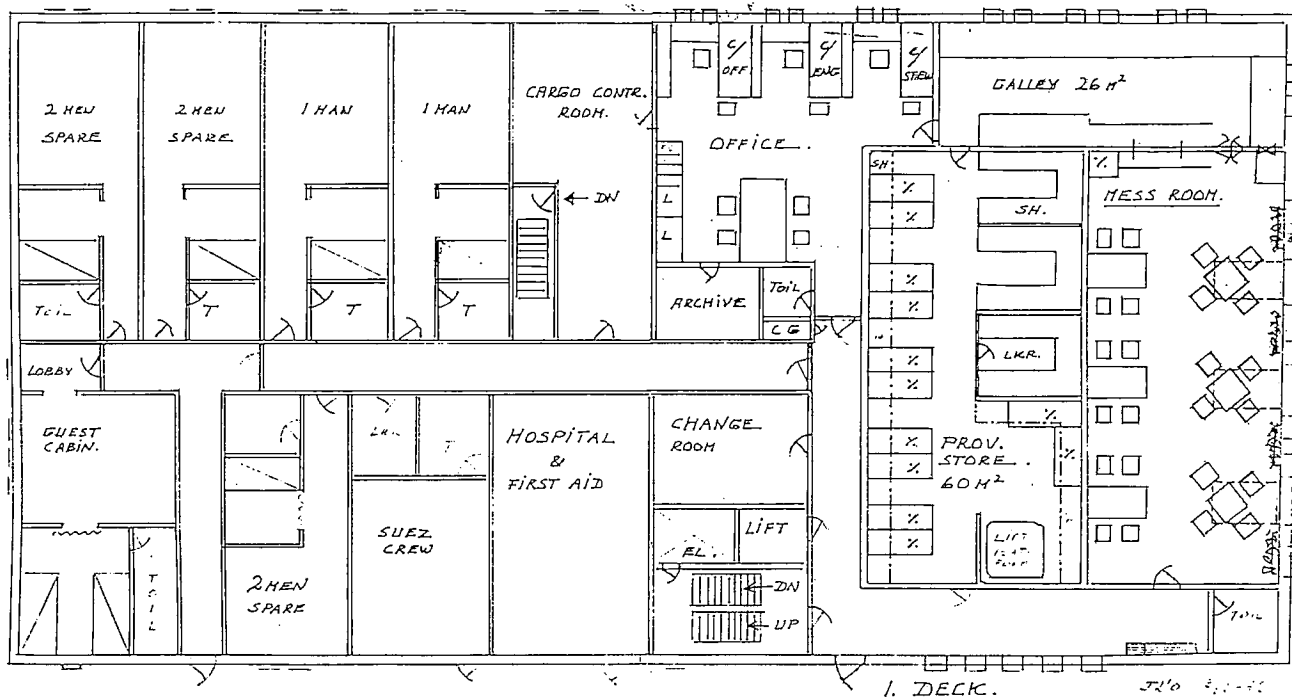
Våre idéer og tanker har resultert i et forslag til overbygg som har et boareal som er betydelig redusert i forhold til det på et konvensjonelt overbygg.

De kriterier vi hadde lagt til grunn for løsningen mener vi burde være innfridd.

Vi vil i årene foran oss helt sikkert gjennomføre vesentlige mannskapsreduksjoner, og vi tror at dette forslag kan være et av svarene på hvorledes overbygget bør utformes for å fungere godt.

Vi er imidlertid også åpne for andre forslag til fremtidsrettede overbygg, og inviterer til diskusjon i SKIB-REDERI's spalter.

Fig. 6



Samme inderlighet i håndtrykk. Samme hjertelighet i smil. Samme muntre aktivitet på Knarbergbryggen. Samme godlåt fra SOLFRID og ROSA, som hyggelig tomgang-dunkende ligger fortøyd sammen med Nøtterøyfiskernes motorbåter, deres velpussede stoltheter med overflod av krefter, selvstarter, ekkolodd, tekniske finesser og arkitektoniske utforminger som tilfredsstillende såvel estetisk sans som en smule naturlig forfengelighet. Denne dristige digresjon undfanget ved synet av Sigurd Arnt Bryde, der han triumferende setter opp farten a la Formel I og gutteaktig smilende vinker farvel til konvensjonelle snekker og skøyter, som riktignok har gitt Volda-motoren full åpning, men som dog avanserer temmelig trøtt i forhold til det Bryd'ske fartsvidunder.

Men tilbake til bryggen. Bilkjørende koner parkerer diskret og nærmest selvutslettende i periferien og

slipper av sine livsledsagere, som høyst forskjellig antrukket, og med fiskeredskap i hånden, blander seg med bryggens brogete hop av venner og kolleger. Det rigges til disk med lunchpakker og halve pils, og maten smaker fortreffelig i friluft, denne deilige, solfylte sommerdag.

Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen, som for tolv år tilbake fikk idéen til fisketur for pensjonistene, hadde neppe trodd arrangementet skulle blitt SÅ populært. Idag skal temmelig meget til for å hindre deltakelse. Kapteinene Thor Bruu og

Fritz Hansen føler seg ikke denne gang spreke nok til å være med på fjorden. Men de er allikevel på bryggen for å hilse på. De har sett frem til dette møtet. Det betyr noget for dem.

Også i dag er det Bollærene som frister, og allerede i Bjerkøy-sundet blir snører tatt frem og blanke krokker agnet, dregger gjort klare og alt til rette for den forventede fangst, alt mens muntre, skarpe og ironiske replikker smeller mellom toftene, og lengselsfulle blikk rettes mot en forlokkende, duggende

Seniortreff i solgangsbris

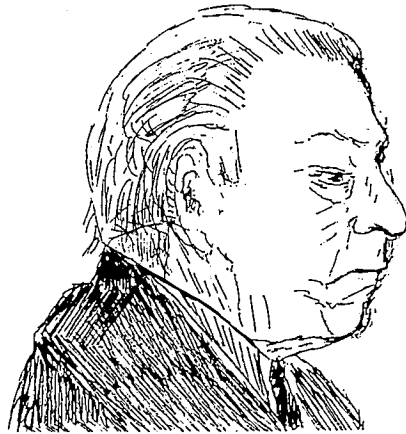


flaske, som iskold er bragt ombord til åndens og kjødets vederkvegelse. Men ingen kolekvinter før første fisk er ombord. Det er hevdvunnet regel. Men fisk blir det til de fleste, selv om det viktigste er å delta, om det så er med en gammel, rustet nilsepilk, som selvsagt ingen torsk er dum nok til å bite på.

På Masløy er det godt å være. Denne flate, forblåste holme er idéelt samlingssted en sommerdag som denne. Kan man i det hele tatt ha det bedre enn å sitte blandt venner mellom nyperoser, tjæreblosser og frodig siv med en papp tallerken gryterett mellom hendene, mens det møre kjøttets lekre krydder fremmer en henrivende tørst, som straks kan slukkes i himmelsk nektar? Dette må da være pensjonisttilværelse på sitt beste? Det er iallefall Kristina-uke. Det er fiske- tur i Oslofjorden. Det er seniortreff i solgangsbris.

Bjarne A.

MINI MAL



Melding om fisket

Ny morgen på kontoret. Ny augustfredag med regntung himmel og høstaktig luft. Kraften vi skulle hatt med oss fra stekende svaberg i solfylt juli, forsvant i tordenskrall og skybrudd, mens gåsehuden la seg prikkende klam over vinterhvitt kropp. Vi har det godt i Skandinaviens. Ingen krokodiller i gatene. Men vi må betale dyrt for det materielle og sosiale velvære. Vi må bittært betale med solens vidunderlige, livgivende stråler.

Men altså: Tilbake på kontoret, etter første dag halsende å ha løpt om kapp med Rådhusklokkens disharmoniske klemte over tonene til Anne Knutsdotter eller Syttende mai da er jeg så glad. Men jeg er ikke glad, for urviseren har passert åttetallet. Det er akkurat da Foseid med stor rutine setter på seg det profesjonelt nedlatende og megetsigende blikk, ikke særlig ulikt det hovmesteren på Speilen presterer ovenfor den arme gjest, som etter hans og etablissementets mening ikke ubetinget ønskes velkommen. Dette blikk, som nota bene uangrikelig er innpakket i en slags formell vennlighet, minker ikke i styrke ved mitt fortvilte forsøk på en munter liten bemerkning i all enkelthet på morgenvisten. Vår ulastelige og skreddersydd portier henfaller ingeniende til kameraderi av dette tvilsomme slag. I samsvar med den formodede stillingsinstruks, slapper han ikke av på rettferdighetskravet og noterer med sin sylskarpe penn 0803.

Morgenbladet ligger heldigvis på min pult. Dette kjære nyhets- og kulturorgan, som i stigende grad er blitt min lyseblå forventning. Tross den beklagelige forsinkelse på hele tre kostbare minutter tar jeg meg den frihet til å lese overskrifter før jeg gyver løs på den daglige dont. Sovjet sier vi bør utsette Jan Mayen-sonen. Ingrid Bergman er hverken dødssyk eller forelsket. Krepsen koster kr. 110,— pr. kg. Kongsberg må rasjonere potetene. Jordskjelv i San Francisco. Sjokkerende tall om alkoholforbruk (Huff). Bra loddefiske. Lodden er av fin kvalitet.

Ja. Nettopp. Der kom det. Stikket i min akillesbæl. Påminnelsen om min ringe viten om fisk og fiskeprodukter, og ennu ringere når det gjelder fangstredskaper som sluk, flue, snøre og pilk. En lodde har jeg aldri sett. Jeg vet tilfeldigvis at Japanerne får barn av å spise den og at den tilhører laksefamilien, men utenom dette, er jeg temmelig loddefattig. Når Bergen kommer med melding om fisket og snakker om og så mange sjepper på stampen, blir det rent ille. Store fangster av kolmule, heter det. Kolmule? På stampen?

Den siste tid er jeg også belært med at mannfolk må kunne fiske. Der har jeg intetanende gått omkring og trodd jeg var mannfolk, fordi jeg nu engang bærer de rent ytre tegn på denne verdighet, som maskulin kropp, spenstig gange og hår på brystet. Men nei. Det skal fiskes. På årets pensjonisttur i Oslofjorden la jeg sant å si merke til at det kun var helt spesielle typer som virkelig dro inn både pene torsker og fine langer. Haraldsen, Aakerholt og Harbak. Sistnevnte klarte til overmål å få huket en gild spette på pilken. Øines hadde medbragt sin kostbare snellestang og tok smellfeit makrell i vannskorpen. Selv hadde jeg pliktskyldigst også et snøre i sjøen. Jeg fikk et eneste napp. Det blev en sypike.



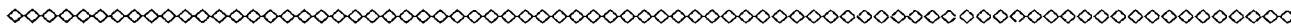
Nye skipsagentkandidater

16 elever avsluttet i sommer en 9 måneders omfattende skipsagentutdannelse. Halvparten av disse kommer fra WW-gruppen, og oppnådde til dels glimrende resultater.



De nye skipsagentkandidatene er fra venstre: Peter Neess, Barber Lines, Edmund Ellingsen, WILAG, Lars Eiding, WILAG, Marit-Kamilla Vasaasen, WILAG, Knut Salvesen, Barber Lines, Rune Løv, Barber Lines (p.t. Dammam) og Bjørn Jan Jørgensen, WILAG. Bjørn Aasheim, WILAG var ikke tilstede da bildet ble tatt. Lars Eiding fikk dessuten overrakt gavepremie som beste elev.

Skib-Rederi gratulerer de nye kandidater.



THOR BRUU 90 ÅR

En hvit gardenia

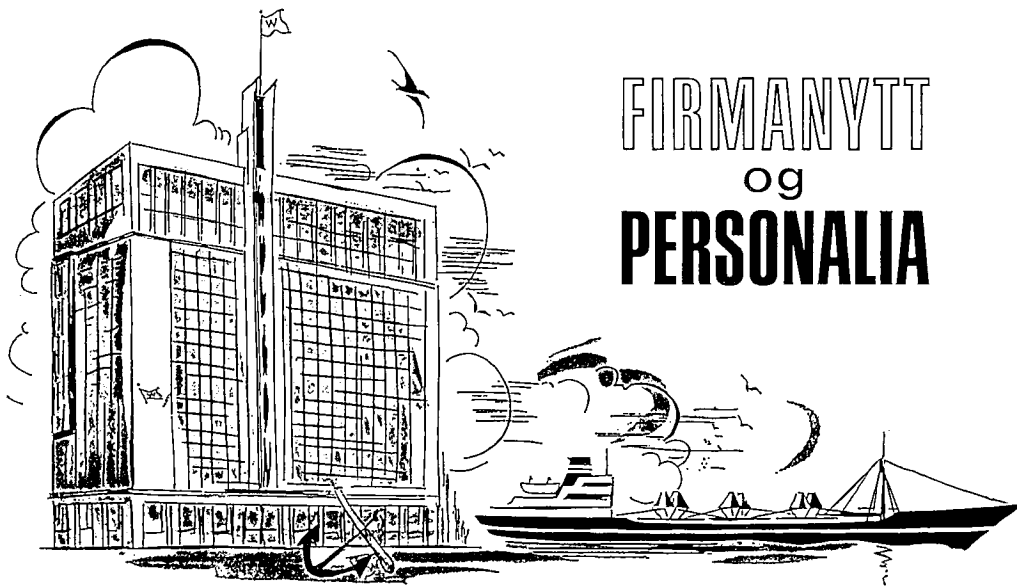
Thor Bruu fylte 90 år 26. september. Hans lange, krevende og omfangsrike arbeidsdag er forlengst stilnet av. Som Østens kloke menn, fulgte han naturens lov, og la sin egen skute behagelig på været med passelig styringsfart mot Klubben, Oslo og Kontinentet. En slags symbolikk ligger vel også i at han søkte Vestskogens lune landskap. Harmonisk falt han inn blant venner og kolleger i sin barndoms egn.

Thor Bruu blev født på Solsiden og har holdt seg der med alt dette krever av stolthet, ansvar og moral. Enkel og usnobbet ledet han mennesker i en stor bedrift. Han var glad i sine underordnede og identifiserte seg med den minste blandt dem.

Begeistret og smilende svinger Kapteinen sin stokk. Generøst deler han ut godhet på sin vandring. Han gikk like trygg gjennom døren på Waldorf Astoria som han nu stiger inn i sin deilige bolig i Niels Werings vei. Her feirer han dagen sammen med sine nærmeste. SKIB-REDERI sender en forsinket gratulasjon. Men vi var der på formiddagsvisitt og festet en hvit gardenia på jakkeslaget. Thor Bruu er en slik blomst verdig.

Bjarne A.





FIRMANYTT og PERSONALIA

Vi gratulerer

90 år

Thor Bruu

85 år

Aagot Nilsen

Maggi Jørgensen

80 år

Ruth Ness

Anna Nilsen

75 år

Johanna Skottestad

Ragnhild Berg

70 år

Tordis Finsrud

Josef Carlsen

Olav Hilton

Odd Due Nordahl

Kaare Børke

Ella Gjertsen

Arvid Andersson

60 år

Bjørn Arnesen

Einar Foseid

Erik Sundby

Rebekka Oulie

Grethe Jahren

Anker Pedersen

Henry Abrahamsen

50 år

Louis Vauvert

Johan K. Pedersen

Edith Erntzen

John Giske

Einar Johannessen

Ho Hau Fat

Bernt Pedersen

25 års tjeneste

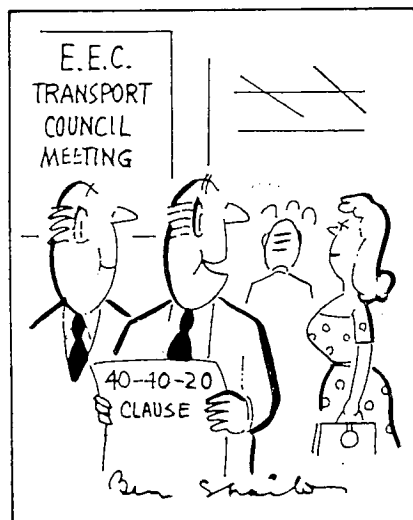
Egil Mero

Per Bryn

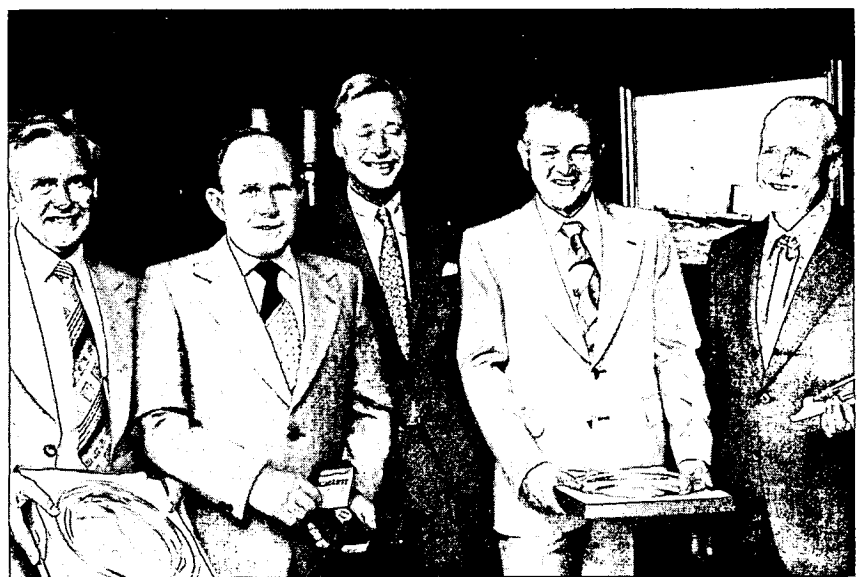
Bjørn Berg

Erling Arvid Liene

Alf Myreng



'On the other hand, I wouldn't say no to 40-20-40'



Jubilantlunsj i RA 5/7 1979.

Fra venstre maskinsjef Kåre Hole, sjåfør Paul Bjørnsrud, skipsreder Niels Werring jr. som foresto. overrekkelsen, nybygningsinspektør Arne Hagen og cost-kontroll sekretær Einar Grenness.

KRYSSORD MARITIM

25 innsendte løsninger var resultatet fra oppgavene i nr. 2/79. Denne oppslutningen er brukbar, men ikke noe mer. Vi har imidlertid mistanke om at det er flere som løser kryssordet, men som ikke sender inn. Andre premier kan kanskje gi svar på det?

Kryssord maritim nr. 2/79 fikk følgende premievinnere:

Grete Charlotte Fosse, Fosna
 Odd Rønsen, Filipstad
 Torun Johannessen.

1	S	2	T	3	O	4	K	5	B	6	M	7	M	8	E	9	R
10	T	U	K	E	R					11	E	S	S	O			
12	A	G	N			13	O	14	S	T				15	E	R	
N			16	A	17	S	T	M	A					18	L	O	
G			19	M	Ø	T	E	S	Y	K							
F			20	E	L	S	K	E						21	J	O	
22	I	23	N	N	E	J	E	N	24	T	E	R					
25	S	O	T							26	T	U	R	E			
27	K	R	E	28	P	E	R	E									
E			29	R	O	K				30	R	O	E	R			

VANNRETT

1. Navneliste
11. Små stoffmengder
12. Fyr
13. Tredje støt
14. Vårglad
16. Apal
17. Tre
18. Forhatt under krigen
19. Svensk tall
21. Vri
24. Les
25. Organisasjon
26. Ansgar Eriksen
27. Munnhuler
28. Sinnataggene
31. Dum
32. Pronomen
33. Voks
34. Flokk
37. Lyskildene

LODDRETT

1. Rembrandts mesterverk
2. Dyr
3. Fra istiden
4. Tysk elv
5. Månefase
6. Baute
7. Vedrørende
8. Stormene
9. De forenede Nasjoner
10. Ennu populær ombord
15. Svar betalt
17. Duftet
20. Pikenavn
22. Merkelige
23. Tid av døgnet
24. I munnen
27. Pusse
29. Var Badseba
30. Kjærlig
35. Hast
36. Ordne

1	2	3	4	5	6		7	8	9	10
11							12			
13					14	15				
16				17						
				18				19	20	
21	22		23				24			
25			26				27			
28		29			30					
31					32				33	
		34		35				36		
37										

KRYSSORD MARITIM NR. 3

Vi har også denne gang tre premier, og ber om at løsningen sendes til Skib-Rederi, Rolad Amundsens gt. 5, Oslo 1.

Frist for innsendelse 15. november.

Navn:

Adr.:



W.I.L.

NYTT

KRETSMESTERSKAP NR. 3!

WIL's tennisdame, for ikke å si ess, Marianne Fosaas, greide i sommer for fjerde året på rad å spille seg frem til damefinalen i Oslomesterskapet i tennis. Noen stor sensasjon var det vel ikke at hun til slutt også vant finalen og dermed sikret seg sitt tredje kretsmesterskap. Men det er jo like fullt en sterk og bemerkelsesverdig prestasjon. Seierssifrene 6—0, 6—0, i finalen var overbevisende og tyder på at hun for tiden er suveren blant damene i Oslo Bedrifts-idrettskrets.

For liksom å understreke sin spillestyrke, vant Marianne i høst like godt også WIL-mesterskapet, vel å merke for herrer. At hun får lov til å herje der skyldes ikke likestillingsloven, men tvert imot det beklagelige faktum at hun er eneste tennisspiller på spinnesiden i WIL. Og inntil det dukker opp flere spillere her, ser det altså ut til at gutta må ta racketen i en annen hånd for igjen å skape den rette orden i rekkene. Vi gratulerer Marianne med mesterskapene!



En suveren tennismester — Marianne Fosaas.

WIL representert i «Styrkeprøven 1979»

Som første og hittil eneste WIL-deltager startet Per Arne Andersen i sommerens «Birkebeinerrenn» for syklistere, et turritt over 56 mil fra Trondheim til Oslo. Rittet blir med rette også kalt «Den store styrkeprøven». Man slenger seg ikke med på innskyttelse og lånt sykkel i denne prøven. For å bestå, d.v.s. å sykle distansen på under 48 timer må forbedrelsene selvfølgelig være de beste, både fysisk og mentalt. Og vår mann var tydeligvis godt forberedt da han sto på startstreken ved Domkirken lørdag 23. juni, for han bestod prøven med glans. Som «første-reisgutt» i verdens lengste turritt, for mange sannsynligvis et mareritt, var det en prestasjon bare å gjennomføre. Av de 1 200 startende var det ikke få lystsvettere og selvplagere som måtte gi tapt før mål. Når Per Arne gjorde «turen» unna på 34 timer, er prestasjonen rett og slett imponerende. Han forteller selv at det gikk greit hele veien, og at en liten «lur» (4 timer) på Vinstra nok var regningsvarende med tanke på innspurten og de harde milene over Gjelleråsen og inn mot mål på Valle Hovin søndag kveld. Det er bare å gratulere Per Arne Andersen med prestasjonen som vidner om ekte tæl og god innsatsvilje.

Pensjonister som aktive medlemmer i WIL

Vi har i det senere fått spørsmål fra pensjonister om muligheten til å delta i WIL's idrettsaktiviteter. Svaret er greit: Pensjonister har ikke bare anledning til å delta, vi synes også det er hyggelig og betydningsfullt at de vil fortsette med sin idrett i WIL. Så de som ønsker å beholde medlemskapet for å være aktivt med i idrettslaget kan få ordnet dette ved henvendelse til kassereren i WIL. Informasjon kan kanskje bli et lite problem, men ved å ta kontakt med styret eller oppmennene, vil pensjonistene kunne holde seg orientert om hva som skjer på idrettsfronten i WIL. Vi ville synes det var hyggelig med slik kontakt!

For ordens skyld nevner vi at medlemskap i WIL ikke er nødvendig for å delta på årsfesten eller søke om leie av feriestedene.

HON

Tore Moen:

SKIPSIDRETT



Stor aktivitet ombord i T/T TITUS

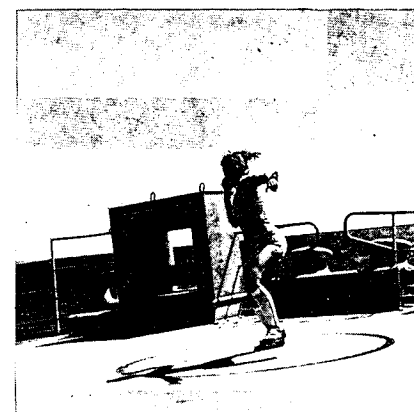
Uten tvil kan man si at TITUS er et av rederiets beste og mest aktive idrettsskip. Ildsjelen bak idretts- og velferdsarbeidet har vært kaptein Arne Røstad. Han deltar selv aktivt og det har nok ført til at mange av de øvrige av besetningen har fulgt opp.

Ifølge den siste sportsoversikten fra Velferdstjenesten finner Vi TITUS på en foreløpig 6. plass i sykkelkonkurransen og 13. plass i idrettsmerkekonkurransen. I svømmeknappkonkurransen har TITUS hittil avlagt 36 svømmeknapper som gir en foreløpig 17. plass.

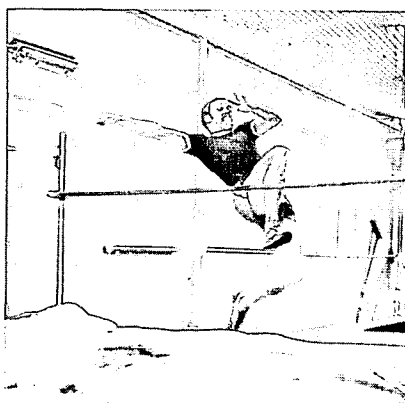
Vi ønsker alle ombord i TITUS lykke til med velferdsarbeidet og håper på en sterk innsjutt i årets sentrale idrettskonkurranser.

Bildene fra TITUS viser noen av de mest aktive av besetningen under idrettsøvelser ombord.

Gakk hen og gjør likeså. Vi er mottagelige for reportasjer, fotos av skipsidrett og miljø ombord.



"TITUS"	
IDRETTSAKTIVITETER 1979:	
	Antall
IDRETTSMERKET	13
SVØMMEKNAPP	36
SYKKELPLAKETTEN	14
KANALSVØMME MERKET	22
VEKTLØFTE MERKET	18
HAYHESTEN	3
FRIDRETT	



OFFISERSOPPGAVE

15. OKTOBER 1979

SKIP	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	I. STYRMANN	I-2. STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	I. MASKINIST	2. MASKINIST	3. MASKINIST	ELEKTRIKER
LINJEBÅTER											
TAF BARBER	ABRAHAMSEN OLE	RINNAN ARNE F.	EDVARDSEN TOM.	KOLSTADMOEN K.	HEGGEM ASBJØRN.	SATRE ÅSE	STRANDKLEIV PER	BJERKVIK PER I.	GUNDERSEN TOR.	FURUHEIM KÅRE	SARGINSON JOHN
TAIKO	CHRISTOFFERSEN O	KLOCK OLAV	JOHANSEN TORE	NIELSEN PER S.	PETERSEN KARL.	JOHANNESSEN A.	SIMONSEN SVEIN.	VJELLE PAUL	JOHANSEN ODD		PETRICEVIC M.
TAIMYR	SATRE OLAV H.	DAHL KJELL	JOHANNESSEN G.	ANTONSEN ERLING	SKAU EGIL	BERNITSEN BIRGER	BAKKE SVEIN	EINATSEN PER	GUNDERSEN GRETE		CUSGÅRD ULF
TALISMAN	JOHANSEN FRANCK	HILLFON HÅKON	STØYR SIEGFRIED	VIK GUDBJØRN	SALEN OLAV	DALE MAGNE	HOLE ARVID	MILAND SVEIN	QUIOLEVU ERONI		JENSEN ODD EGIL
TAMPA	FJELLE INGOLF	PETERSEN WILLY	TUVSTEIN KNUT	WANGBERG JAN	EIDEM KARSTEN	BREVIK GUNNAR	BJERKVIK LEIF	AASEN HELGE	LUNDE EUGEN L.	HJELSET GUNNAR	ERIKSEN FRANK
TARAGO	ULSETH SVEIN	MARKUSSEN TERJE	JOHNSEN NILS	HAAGENSEN K.	LØVANG ELSE K.	HATLEMARCK SVEIN	KVAM ODDMUND	FEDERSEN ARNE	ELVEGÅRD KJETIL	HELLE JAN	SKRØVSETH NILS
TENNESSEE	GUSTAD SIGURD	LILLEBØ ROLF	ERSAN GENIZ	DVERGASTEIN DAG	KARLSEN ODD E.	ROGNE EVA	ERIKSEN FRANK	NORDBY STEIN	ROGNE HARAALD		FUNG YUNG KEUNG
TERRIER	RØYVIK ARVID	JOHANSEN FRITZ	EJERKE SVEN	BRUNGOT GUNNAR	GUTTORMSEN A	BERGUM EDGAR	OTTERSEN ODD H.	LARSEN EINAR	ALEXANDERSEN T.		LAU CHI MING
TEXAS	KARLSEN ROLF	KVALHEIM ELIAS	VATNE JOHANNES	SKJELNES OLE A.	STENDRUD KNUT	JOHANSEN KÅRE K	HARLEM JAN	VIKENE STEINAR	TRONDSSEN TROND	OLSEN FREDDY	ERIKSEN LEIF
THERMOPYLÆ	LAUSUND MARTIN	BRATTÅS BJØRN	HERMANSEN H.	MARESCA ALEX	MINDRESUNDE J.	GISKE JOHN	VOKSØ JOSTEIN	GRØNNING JOMAR	LØVTANGEN INGVAR		GJERSETH TH
TOBA BARBER	LØVIK HARAALD	JENSEN SVERRE S	MÅLAND JAN FR.	OLSEN ODDVAR	HELLESFJORD A.	EMHJELLEM STIG	HANSEN LEIF	GLÅRUM LEIDULF	SYVERTSEN PAUL		ULLEBERG ROAR
TOMBARRA	LIE PAUL ROBERT	BRYDE THORLEIF	GARTHE ALFRED	MEHLÅ J.	NORDBÆK ÅGE	JOHANSEN LIV	CHRISTOFFERSEN	BRU JAN INGE	HALLERÅKER A.	SCHAW PETERSEN	NEERGAARD ROLF
TORRENS	NILSEN BUA THOR	HANSEN INGVE KR.	NILSEBY MAGNE	LARSEN JORID	LANGEVUD VIDAR	JOHANNESSEN B.	FLÅTEN ASBJØRN	STRØM ROAR	PLÅTEN ASBJØRN		HUNG CHEUNG
TOURCOING	PEDERSEN JOHAN	SAKSHAUG BJØRN	FJELD EINAR	SANDBERG JOHN	LONGUM ODD	CHRISTOFFERSEN	MARTHINSEN HÅKON	BØGH OLE	SIATLEM SVEIN		SCHAUFEL ARNE
TOYAMA	BJØRHEIM JON	LARSEN ODD R.	HALVORSEN WILLY	ROONSKAUG WILLY	PETERSEN SVERRE	NILSEN KARL	LARSEN KRISTIAN	NYBERG HAAGEN	AAHESTAD TRUIS		PUPOS IAJOS
TRICOLOR	MYKLEBUST KÅRE	EIDE PER T.	JOHANSEN KNUT	RØMEN LANGAAS J	TEIGSEN ODD	JENSEN GUNNAR	STAHEL RICHARD	LANGEVUD SVEIN	KARLSRUD FRODE	BJØRNØY HALDOR	FJØRTOFT T
TROLL FOREST	PELSKOG ROLF	AMUNDSEN LEIF	WRENGSTED ARNE	FJERA TERJE	BLOM-PETERSEN	FLAATA KRISTIN	GREEN SVENDSEN	FREMMING BJØRGE	KJOSÅS BJØRN		HØY VIGGO
TSU	LEMBOURN PHILIP	LERVIK ANDREAS	BIRIBAKKEN OLA	RØD OLA	FJUTO TERJE	FJUTO BJØRG	SOLLID KNUT	LEKNES JENS	PEDERSEN PER O.		JOHANSEN TORSTEIN
TYSIA	MIKALSEN TERJE	JAKOBSEN JAN	BJØRHUSDAL OLE	KVALØYSUND J.	JØRAAS BJØRN	IARSEN DAG	STRAND HANS	HANSLIEN GUNNAR	SOLLID OLE		ALVESTAD WERNER
TØNSBERG BARBER	AKSNES SIGMUND	ÅRVIK OLAV S.	KRAGSETH ODDEVIN	HULTMANN TORE	ENGSAAND JENS	SATRE KNUT	GRØNVOID ÅGE	HERMANSEN GUNNAR	SVENDSEN KJELL	ANDREASSEN CHR.	ANDERSEN KAJ
BULKBÅTER											
TACHIBANA	MADSEN MAGNE	BONDHUS TRYGVE	PETERSEN K.	ENGER TERJE	SOLLIE JAN	FALKENBERG K.	ØVERÅS OSKAR	OLSEN ERLING	MARTINUSSEN JAN		MARKUSSEN FRED
TAGUS	BERTHESEN KÅRE	ØSTGÅRD ROLF	LJØEN KÅRE	HÅBU ROLF	MELBYE WERNER	HANSEN JAN	JENDERÅ EINAR	GULBRANDSEN P.	HATMOSØY S.		OLSEN GOTTFRED
TAKAMINE	PETERSEN EIVIND	JOHANSEN PER O.	WINGE KÅRE	IARSEN BJØRN	RUUD ASBJØRN	ANDERSEN S.	HALSETH TH	BECKER MORTEN	KNOTTEN SIGMUND		FØRDEDAL E.
TAKARA	STRAND SIGMUND	RINGSØY TH	RELL TORE	JAKOBSEN ODDVAR	JENSEN PAUL	GRAVET E.	GAMLEM HELGE	DAHL SVEINUNG	ERIKSEN LEIF M.		ØSTVIK ULF
TAMESIS	VARHOLM DANIEL	SJØRENSEN JAN	STORHEIL WILLY	BEKJORDEN SV	OVERREIN INGOLF	SVENDSEN RAGNH.	GISKE JOHN	LARSEN LARS	DANIEL E.		STREITLIEN ÅGE
TANABATA	GJELDNES ODD	SNERTING ULF	CHRISTIANSEN W.	LIVENDAL R.	DYBÅ HARAALD	THAEN ELISE	BENDIKSEN ODD	LUND FALKVOR	BUNES HALGEIR		WEUM LEIF
TARCOOLA	CHRISTENSEN ERIK	STEINSVÅG JOHS	ARNEVIG H.	FJØRTOFT P.	WALTER I.L.	WALTER I.L.	VASSEBAKK OLAV	HANSEN S.	SANDØY ROLF		BARSTAD KNUT
TONGOLA	SOLHEIM JOHANNES	BOWEN DAHL SVEN	SØRENSEN TOR	SKJORTOP T	TØMMERÅS FINN	HUUM ELLEN	LEIRVIK NILS	HOFV BJØRN	STEFFENSEN TOR		ROGERS WILLIAM
TANKEBÅTER											
TIGRE	KVASTAD ERIK	LISETH HÅKON	OSCARSSON H.	HAY OLE J.	BERG ALF	SVINSÅS PAULINE	JANSEN KJELL	TOLLEHAUG W.	KVALSVIK KJELL	FEDERSEN A.	SVINSÅS EINAR
TITUS	MIKAELESEN AIF	ARNESEN ULF	VÅGØ GUNNAR	ORMSETH ARNULF	ABRAHAMSEN TH.	BREKKE JAN	MATHISEN ODD	FLAATEN OLAV	GAUSEL VIDAR	TYRHOLM PER	SØNSTEBØ T.
SUPPLYBÅTER											
TENDER CARRIER	HAALAND BØRGE	SACBERG JOSTEIN	HOLGENSEN/BJUNE		LARSEN SVEIN		ØYSTRØM IDAR	ANDERSEN EIRIK	JACOBSEN HARAALD		LUNDESTAD ERIK
TENDER CLIPPER	HOLBU SVEIN	GJØSDAL KARSTEN	JACOBSEN JAN B.		KARLSEN STIG		PEDERSEN ASEBJ	ANTONSEN NILS			GISSUM EGIL
TENDER COMMANDER	DAHL HARRY	SOJLVOLL KNUT	MYRENE HARAALD		PRESTMOEN LARS		OLSEN OLE	MILEWSKI K.			TARJORD ARILD
TENDER COMET	HUNGNES MAGNE	BØHN THOR	NYENGEN/EIKSUND/HOVIAND		JENSEN GUNNAR		HAGEN JOHAN	KLOKK ARNE	LARSEN KAI		SANDE ODDVAR
TENDER CONTEST	JOHANNESSEN ERL	TUFT SVEIN	ANTONISEN/HANSEN		ØSTBY ERLING		LILJANS SVEND	GJØSDAL KJELL			FEDDE OVE
TENDER POWER	BJERKLI HANS L.	HVAM IARS RAABE			HOÅS ENDRE		FOLGERØY PER	ARONSEN LEIF			JOHNSON KNUT
TENDER PULL	BERGLAND JOHAN R	SCHANCHTE HANS			KRISTENSEN B.		KARLSEN TROND	KVALNES G.			TUFTO ERLING
TENDER SEARCHER	FØLSVIK ELIAS	SANDBLØST FRITZ			BÆVRE ROLF		ANDREASSEN B.	SØVIK MAGNE			STAMLAND OVE
TENDER PUMA	GRØNLI CAL OPTO	LUND ARNE			HANSEN BJØRN		VIGRE KÅRE	STOR-RE GUNNAR			
TENDER SENIOR	AARRESTAD CARL	NYBERG HÅKON			MALME ODDVAR		KVERNE SIGMUND	FROSTAD KARSTEN			STOKSTAD ERIK
SUPERCARGO: TELENDO PER CRAN TILOS DIETER THOMSEN TORO NIC.BERG TYR TORE KRISTIANSEN ===== CHARTRET LINJESKIP TARONGA KAPTEIN: LEIF HAUGEN OVERSTYRMANN: ERNST ROJAHN MASKINSJEF: J.PETERØD											
OLJERIGGER	PLATTFORMSJEF	STAB.SJEF	KONTR.ROMS.OPR.	RADIOOFFISER	STUERT	TEKN.SJEF	TEKN.ASSISTENT	MASK.ROMS.OPR.	ELEKTRIKER		
TREASURE HUNTER	ARNESSEN NILS D.	ANDERSEN JARLE	LYSTAD TOM	EJERKAN KÅRE	JOHANSEN GUNNAR	OPSAHL ARILD	KRYDSEV HANS P.	VENNESIAND H.	SANDVIK KNUT		
	TEIGE KARLE		FOSSILAND K.	RYDJORD KÅRE		JOHANSEN RONALD	LØVANG ØISTEIN	NILSEN OTTAR	ERIKSEN ØISTEIN		
	VIK HÅKON	HAUGSTULEN IVAR	FAUGSTAD ANDERS	STAM ODD BJARNE	KRISTOFFERSEN K	KARLSEN EINAR		MIDTHAUG HELGE	WAAGØ ROALD		
		DAGEID TERJE	TANGEN HANS A.	BERG MAGNE				MOVIK EINAR	HØYER PEDERSEN		
			OLSEN KJELL G.	STENE SVEN	OLSEN ROALD			BENJAMINSEN H.			
		PEDERSEN HENNING	VOLD JAN								
			MØLLER HUGO								
TREASURE SEEKER	KVINNSIAND ARNE	NORDAL AGNAR	ANDREASSEN KARL	BARKEN LEIF	MOLVIK ARVID	BERTELSEN FER	PEDERSEN JARLE	NORDEØ SVERRE	SJØHOLT NILS P.		
	OLSEN HELGE		THORSEN HANS P.	LARSEN JAN E.	MØTLEN NILS	TALIÅKSEN G.	HESTMARK Ø	LINVAAG OTTAR	NILSEN JOHAN		
	KJØNSVIK HARRY	WOXHOLT KNUT	GRØNSET TORE	STENSEN GUDMUND		HART RAYMOND	KNUTSEN ARILD	HALVORSEN TRUIS	AMUNDSEN ARNE		
			NILSEN GUDMUND	ANDERSEN TORE				HENRIKSEN TORE	NAALSUND ARNT		
				MARSTOKK KJELL				BERG NILS	GABRIELSEN S.		
TREASURE FINDER	OLSEN KIAUS	GUNNARSCHJAA T.	LUNDE ANDERS	MARG KNUT	KARLSEN TORE	HIMBERG GUNNAR	ANDERSEN ULF T.	CYRAN THORE	GUSTAVSON E.		
			KJELLIN ØIVIND	RIAN TROND	ENGELBRETHSEN E	CARNES HANS	BUCTEN TORE	VIKENE ARILD	JULIEBØ DAGFINN		
	KRISTOFFERSEN P.	SKAGMO JOHAN	MARTHINSEN H.	BACK ERLING	SYDNES GUMUND			LYSØ HARRY			
			HANSEN WILLY	LUNDE BJØRN		HANSEN TERJE		STAVIK AKSEL	WAAG KRISTOFFER		
	TILTEN ÅGE		PETERSEN TORBJ	MYRSTAD JAN				ANDERSEN ARNE G.			
BOREDEPARTEMENT											
TREASURE SEEKER	BORESJEF	ASS. BORESJEF	BORER	SUB.SEA. ING.							
	LAROUX NATHAN	LYON PETER									
	WEATHERFORD J.		TENG S STEINAR	ROBINSON S.							
		CAMERON MIKE									
			POLDERMANN J.	ANDERSEN KURT							
			FRIBORG STEPHAN								
			SPORSHEIM A.								
			TJELTA TERJE	MADSEN MAGNE							