

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

# SKTB-REDERT

nr. 3/81



# SKIB-REDERI

Nr. 3 — OKTOBER 1981  
(Nr. 88 — 21. årg.)

**Ansvarlig:**  
**Informasjonssjef**  
Hans Chr. Bangsmoen

**Redaktør:**  
Helge Selmer

**Med i redaksjonen:**  
Johan L'orange  
Jan P. Syse  
Ragnhild Vestby

**Layout:**  
Helge Selmer

**Sats og trykk:**  
K. Brevigs Trykkerier  
Opplag: 3.500

## INNHold:

Norsk — og internasjonal

**WILBAR OFFSHORE A.S**

Ombygning til 140 millioner

Stuert spesial

Det skal mer enn kuler til en  
sunnmøring

**BARWIL** — med 32 agentkontorer  
med 1.100 ansatte

**WILLINE** — 10 år

Trondheim —  
skipsforskningens høyborg

Skipsmanøversimulator med  
realistiske kurser

Boreaspirantordningen

Postkassen

**MINI MAL:** Krabbenatt

Personalia

Skipsidrett

## Forsidebildet:

M/S TORRENS i Yokohama. Det siste skip  
med gamle WW-farver som blir med  
over i containeralderen.

## Norsk — og internasjonal

Halvårsrapporten for WW for perioden 1. januar — 30. juni viser gledelig fremgang for vår virksomhet. Bruttoinntektene er øket med ca. 33%, og driftsresultatet etter avskrivninger har øket fra kr. 80 mill. i første halvår 1980 til kr. 190 mill. i første halvår 1981. Disse tallene markerer en pen fremgang, og vi kan fastslå at vi for tiden seiler i medvind. Utsiktene for 2. halvår er også bra.

Dette skaper naturlig nok en velgjørende følelse av sikkerhet og optimisme i organisasjonen. Vi har imidlertid store oppgaver foran oss med fornyelse og forøkelse av vår flåte av skip og rigger. Det krever at økonomien er i orden. Det er en helt nødvendig forutsetning for videre fremgang og trivsel for vår bedrift at resultatene i de kommende år ligger på et nivå som det vi i dag ser.

I WW har vi alltid fulgt en politikk hvor kravet til økonomisk sikkerhet, spredning av risiko etc. gis høy prioritet. Gambling er vi ikke interessert i. Av dette følger at videre ekspansjon helst skal finansieres mest mulig med egne penger (egenkapital) og ikke med andres (lånekapital). Ergo blir gode økonomiske resultater en nødvendighet for vekst og ekspansjon.

En annen viktig forutsetning for trygghet og vekst for rederiet er at adgangen til **internasjonalisering** av vår virksomhet blir lettere. Vi har vært, vi er og vi ønsker å forbli en **norsk** bedrift. I Norge har vi våre røtter, og det er som norsk operatør av skip og rigger vi har klart å opparbeide oss en solid posisjon i skipsfart og offshorevirksomhet. For å beskytte og styrke vår norske virksomhet ser vi det som absolutt nødvendig at vi får frihet til å drive vår virksomhet hvor som helst i verden der de beste forretningsmuligheter finnes. Vi håper at alle dem som er medbestemmende i denne saken — politikere, myndigheter, organisasjoner o.a. — vil innse at en liberalisering er nødvendig før det er for sent — før vårt enestående shippingmiljø har mistet sin vitalitet og skaperevne — før norsk skipsfart visner som vest-tysk og amerikansk skipsfart har gjort det. Vi ser en lys fremtid for norsk virksomhet på havet forutsatt at spillets regler tilpasses de forandrede forhold.

Ivar Løvald

## Her samles offshore ekspertisen:

Det å innkalle til pressekonferanse gjør vi sjelden. Vår holdning er den at vi må ha en virkelig stor nyhet når vi samler pressen til større arrangementer.

Introduksjonen av WilBaR Offshore var en nyhetsmessig godbit. — Og med TV, radio og de store aviser og tidsskrifter til stede gikk WilBaR's pressekonferanse av stabelen.

# WILBAR

---

## OFFSHORE A/S

---



I panelet på pressekonferansen — styreformann Nils Owren, Brown & Root Norge, styreformann Dick Morris, Brown & Root U K, adm. direktør Einar Wahlstrøm, Brown & Root Norge, skipsreder Wilhelm Wilhelmsen og adm. direktør Ivar Lovald...



I anledning stortinnrykket til pressekonferansen ble møterommet i 8. etasje benyttet. Videoutstyret i bakgrunnen ble brukt til å vise pressen en film om rørleggingsfartøyet SEMAC som disponeres av Brown & Root.

WILBAR  
OFFSHORE

Hva er  
nå det?

Kort fortalt dreier det seg om et samarbeidsselskap på 50/50 basis mellom WW-gruppen og Brown & Root Norge A/S.

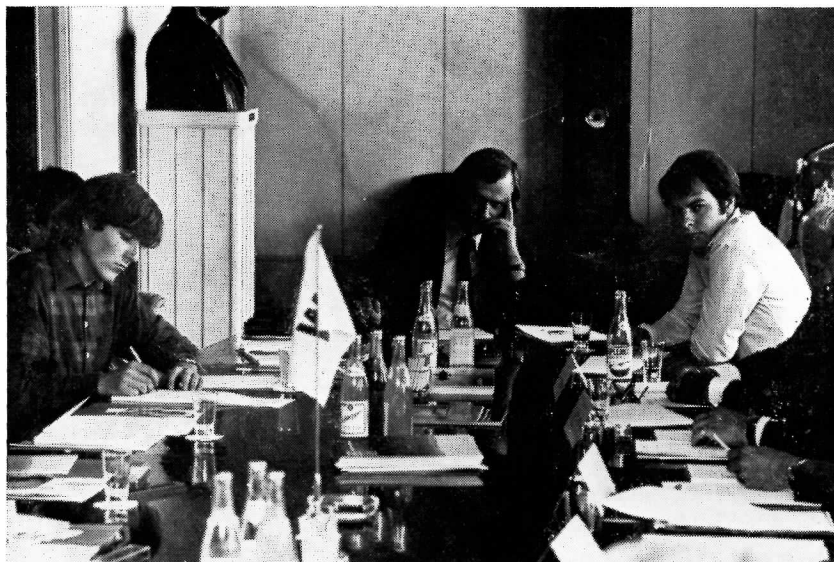
Siktemålet med selskapet er å få oppdrag på offshoresektoren, og i første omgang har selskapet inn-gitt anbud på legging av gassrør-ledninger Statfjord — Kårstø og Ekofisk, Heimdal — Ekofisk, samt tilstøtende arbeidsoppgaver.

Imidlertid understreket skipsreder Wilhelm Wilhelmsen på pressekonferansen at WilBaR Offshore ikke bare vil ta sikte på oppgaver på norsk kontinentalsokkel. Et av målene er å utvikle samarbeide med Brown & Root på verdensbasis. Skipsreder Wilhelmsen sa videre at rederiet gjennom satsingen på det nye selskapet vil ekspandere slik at offshoresektoren vil utgjøre en tredjedel av gruppens totale engasjement.

Hvem er så våre samarbeidspartnere?

Brown & Root er et av verdens største og spesialiserte ingeniør- og entreprenørselskaper. Selskapet har vært involvert i graving og legging av mer enn 1600 km undervannsrør, og har spilt en ledende rolle i bygging og design av mer enn halvparten av alle faste installasjoner for gass- og oljeproduksjon i Nordsjøen. Brown & Root har en rekke spesialfartøyer, deriblant 2 av verdens 4 tredjegerasjons rørleggingsfartøyer. Det er bare disse 4 som kan tilfredsstillende de strenge krav Statoil stiller for sitt rørleggingsprosjekt.

Når vi i tillegg ser på den offshore-ekspertise som er utviklet innen vårt rederi siden starten i 1973, er det helt klart at det nye samarbeidsselskapet vil stille sterkt i tiden fremover. WilBaR Offshore vil f.eks. kunne tilby en fullstendig pakkeløsning med rørleggingsfartøy og andre offshore-skip (rørforsyningsskip — supplyskip — taubåter — ankerhåndte-



Tre skarpskodde journalister samlet spørsmål til spørserunden etter at det nye selskapet er presentert. Fra venstre ser vi Jan Ove Ekeberg fra Arbeiderbladet, Lars Sigurd Sunnanå fra TV og Bjørn Lindahl fra Dagens Nyheter, Stockholm.

ringsskip — dykkerskip) og tilhørende ingeniørtjenester. Nok en fordel er at vi har arbeidet sammen med Brown & Root under leggingen av TransMed-ledningen i Middelhavet.

WilBaR vil hente faglig ekspertise etter behov i de to moderselskapene. Sivilingeniør Knut Larsen fra Wilhelmsen Offshore Services vil lede WW's gruppe i det nye selskapet.

**Historisk øyeblikk:**

## **Da gassflammen på TREASURE SEEKER ble tent**

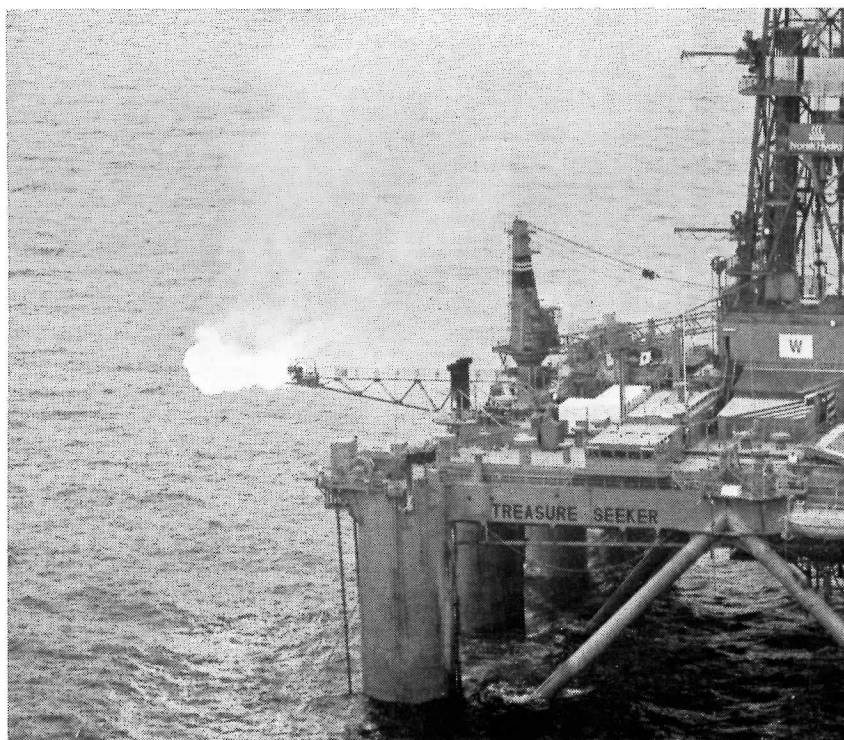
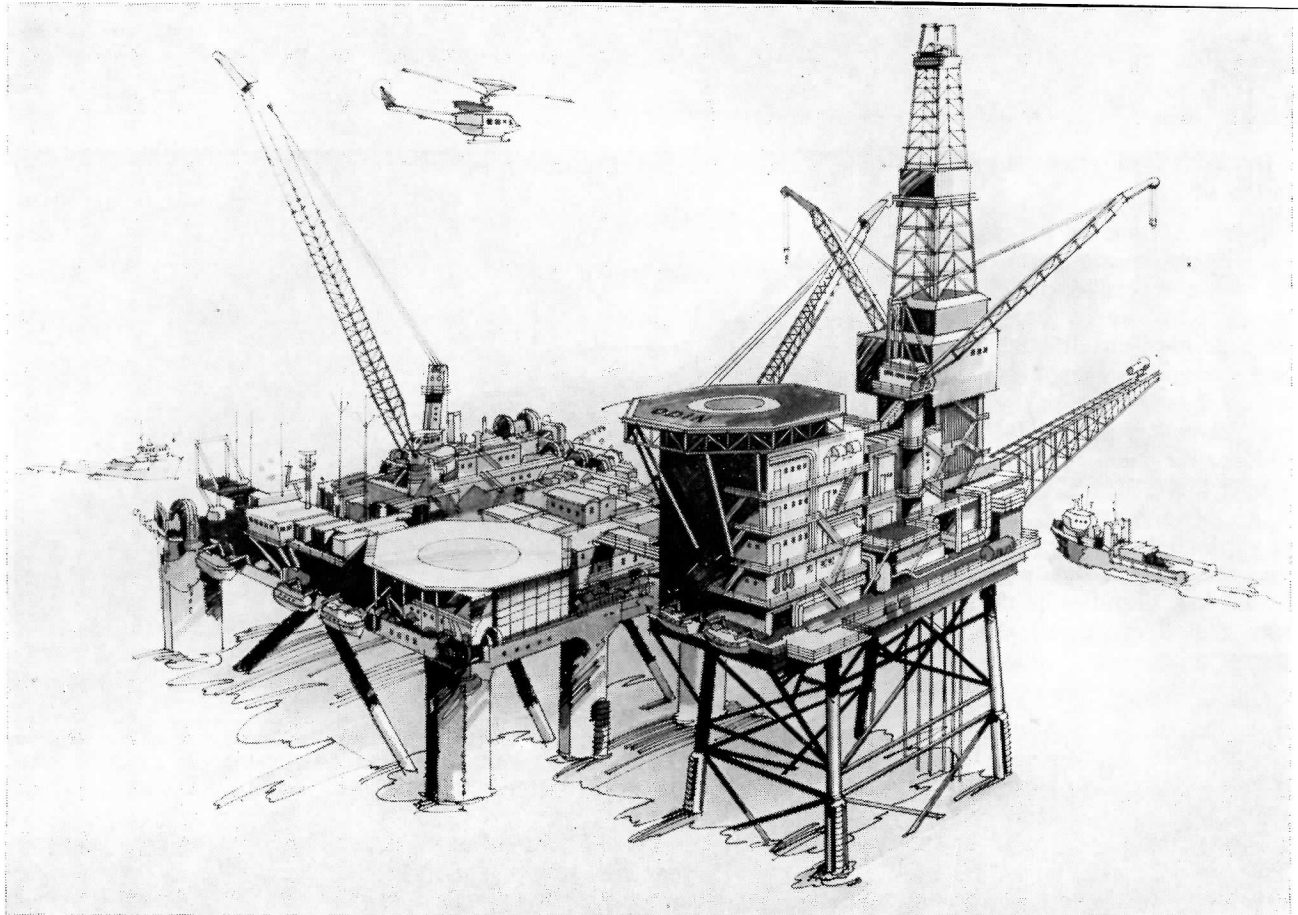


Foto: Norsk Hydro

Historisk øyeblikk — Kl. 04.45 30. august ble gassflammen fra avbrenningsutstyret på TREASURE SEEKER tent. Med det begynte Norsk Hydro testingen av gassfunnet som ble gjort i det andre borehullet på blokk 7120/12 på Tromsøflaket.

En test er egentlig en liten prøveproduksjon som kan fortelle mye om funnets utvinningmuligheter. Det er påvist gass i to soner i dette hullet, henholdsvis på 2000 og 3700 meters dybde. TREASURE SEEKER boret denne gangen ned til 4680 meter.



## Ombygning til 140 millioner

Ombygning av rigger er blitt et av rederiets spesialområder. Mange er de prosjekter som i årenes løp er gjennomført — med til dels meget gode resultater.

Nå er det snart TREASURE HUNTER's tur igjen. Riggeren arbeider som kjent for Shell på Brentfeltet som konstruksjons/hotellplattform, der den foreløpig har kontrakt ut 1982.

I sommer inngikk imidlertid rederiet kontrakt med Esso Exploration and Production Norway om bruk av TREASURE HUNTER som hjelpefartøy under installasjons- og borearbeidene på Odinfeltet (blokk 30/10 på norsk kontinentalsokkel). Avtalen gjelder for en periode på ca. 2 år og har en verdi på ca. 350 millioner kroner.

Forut for denne jobben som starter i august 1983 skal riggeren gjennomgå omfattende ombygninger. Hvor dette skal skje er i skrivende stund ikke klart.

På Odinfeltet vil den nye utgaven av TREASURE HUNTER bli brukt som operasjons- og boligkvarter under oppbygningsfasen. I tillegg skal riggeren forsyne boreslam og pumpekapasitet i forbindelse med boring av produksjonsbrønner. Kontrakten omfatter av inntil 11 brønner.

Slik skal den faste installasjonen på Odinfeltet bli, med hjelpefartøyet TREASURE HUNTER til venstre.

## TREASURE HUNTER blir hjelpefartøy på Odin-feltet



Administrerende direktør Ivar Løvald og direktør Isak Collet i Esso Exploration and Production Norway Inc. undertegner kontrakten om leie av H3 riggeren TREASURE HUNTER, mens direktørene Tore Fjelberg, WW og George Sawyer fra Esso bivåner.



Jeg er blitt forespurt om å åpne denne spalten som skal hete «stuert spesial».

Når det gjelder mat er det utrolig hva enkelte kan klare å trylle frem, selv om de til daglig steller med helt andre ting enn mat. Særlig sjøfolkene er kjent for å være noen dyktige hobbykokker, noe som jeg også kan bekrefte. Den tiden jeg var stuert på T/T TITUS fikk jeg virkelig forståelsen av hvor interessert folk er i mat. Der ombord startet vi opp med matkurs. Vi ble 16 kursdeltagere pluss Kokk Daae og meg selv som instruktør. Hver onsdag hadde vi teoritime hvor hver kursdeltager fikk oppskrifter på hva skulle gå frem.

Den praktiske delen foregikk dagen etter. Vi begynte kl. 1900 og holdt ofte på til over midnatt. Det ble laget all slags mat, salater, silderetter, pålegg, supper, fiskeretter, kjøttretter, desserter og bakevarer. De fleste kursdeltagerne ivret mest etter å lage Kina-retter for Østens mat er jo virkelig spennende.

I de årene jeg har seilt har jeg gitt mange oppskrifter på spesielle retter som er blitt servert ombord. Men, det er vel spesielt «Sweet & sour pork» som jeg oftest er blitt forespurt om oppskriften på. I og med at denne retten er en av mine favoritter synes jeg den kan åpne «stpert spesial».

Retten er forenklet slik at den passer for norske ingredienser og skulle da være like lett å lage i Hammerfest som i Tønsberg.



Finn Engedal

### SWEET & SOUR PORK

For 4 personer.

Her starter vi først med svinekjøttet — ca. 1 kg magert svinekjøtt, fra stek eller kam, kuttes i terninger på ca. 2—3 cm, saltes lett.

*Sa lager vi en frityrdeig:*

3 ss. olje

8 ss. hvitemel

1 ss. potetmel

1 ts. bakepulver

Blandes med 2 dl vann.

*La det hele stå i ca. 30 minutter.*

*Så går vi over til sausen:*

1 l. vann

5 1/2 ss. eddik, 7%

4 ss. tomatpuré

6 ss. sukker

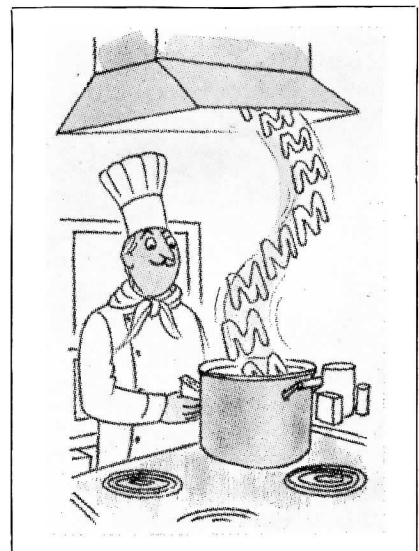
2 ss. olje.

*Alt kokes opp og taes av platen.*

Sausen jevnes med 1 1/2 ss. potetmel som først røres ut i litt vann. Sausen bør ikke koke etter at den er jevnet. I sausen tilsettes 100 gr erter og 100 gr gulerøtter i tynne skiver.

Svinekjøttet dyppes i frityrdeigen og stekes i olje i ca. 4—5 minutter. Legg kjøttet i en kaserolle og slå sausen over. Server retten med kokt ris.

Denne retten som vi har hatt så mye arbeid med fortjener ikke å bli servert på kjøkkenet. Inn i stuen med den. Dekk med en pen duk, tenn stearinlyset og ta frem en god flaske vin, da garanterer jeg at det ikke blir siste gang Sweet & sour pork blir servert i hjemmet ditt.



# Det skal mer enn kuler til en sunnmøring

Det er enkelte mennesker som aldri gir opp. På Nerlandsøy utenfor Ålesund bor et av dem. Kanskje er det den ville ugjestmilde naturen som gjør dem slik, med Stadhavet som nærmeste nabo og Romsdalsfjellene kneisende i bakgrunnen. Skib-Rederi besluttet å reise opp til Sveinung Kopperstad og forsøke å finne ut hvordan en kar som slo seg helseløs for fire år siden kunne være i fullt arbeide på TREASURE SUPPORTER idag.

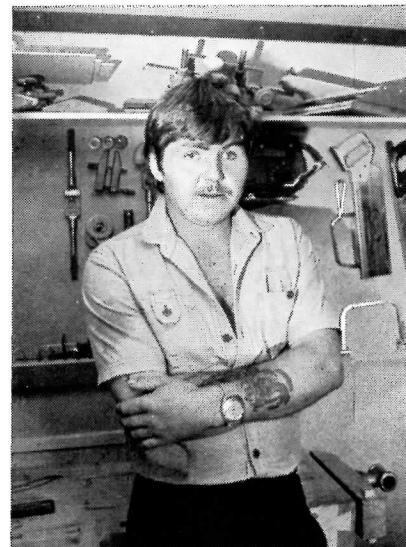
22 år gammel falt Sveinung 16 meter fra bommen ombord i M/S TAIMYR og ble nærmest livløs bragt til hospital i Yokohama. Journalutdraget gir de lakoniske fakta. Nesten ikke et helt ben i kroppen, sjansene for å overleve 50/50 med mye flaks. Men som Sveinung sier — da de oppdaget at jeg var sunnmøring forandret de prognosen til 80/20 i min favør.

Vi treffer en vital energibunt som nesten ikke kan holde seg i ro, sydd sammen på kryss og tvers, men arrene forsvinner nesten i de mest praktfulle tatoveringer vi noen gang har sett. Filipinsk håndarbeide, eller skal vi kalle det kunst. Men det er ikke bare tatoveringene som er fra Filipinene, hjem derfra har

han også bragt sin Hilda og to herlige krabater nå 5 og 4 år gamle med morens gyldne hud og gnistrende brune øyne, men med Sveinugs umiskjennelige trekk, kløft i haken og med sunnmørsdialekten trillende som småstein ut av munnen.



Villbassen Stephen er pappas gutt — babyen som Sveinung aldri hadde sett da han sloss for livet sitt i Yokohama. Eldstegutten Tommy er på søndagsskolen denne morgenen.



Sveinung Kopperstad.

Snekkerverkstedet bærer preg av flittig bruk. Her lages prydgjenstander av alle slag, men akkurat nå er arbeidet konsentrert om å få ferdig den 18 fots Saga skjekta som fyller car-porten, bil er det ikke blitt råd med ennå.

— Da du lå på sykehuset i Yokohama og forsto at de hadde tenkt å amputere venstrebeinet, mistet du motet da?

— Nei, du vet jeg har alltid vært vant til å se fakta i øynene, og jeg var mest opptatt av å overleve, jeg hadde jo en guttunge på 1/2 år som jeg aldri hadde sett. Da Hilda og ungene ble fløyet over for å besøke meg, var jeg ikke lenger i tvil om at dette skulle gå bra. Det eneste jeg ble skuffet over var at de måtte fjerne venstre øye også, hadde håpet jeg skulle få beholde det. Men Hilda sier glassøyet er penere enn det andre, sier Sveinung og blunker med det friske.

— Har du problemer med protesen?

Den første protesen jeg fikk var bare elendigheten. Litt var det vel min egen skyld. Jeg kunne ikke holde meg i ro, drev og bygget huset her og klatret høyt og lavt i steinrøysa og på taket, så hver kveld måtte jeg helle blodvannet ut av soketten. Det var riktig ille en stund, men så fikk jeg denne protesen som går helt opp på låret med hengsler ved kneet, og nå har jeg bare litt fantomsmerter av og til.

— Er du hemmet av benet ombord i riggen?

— Nei, jeg er brannvakt ombord, og det blir mye stillesitting. Jeg tar rundene og sjekker alt brannutstyret, og jeg tar ikke stort lenger tid på de rundene enn andre gjør. Det eneste er første nattevakt, den er ille. Jeg arbeider en uke på natten og en uke på dagtid når jeg er ombord. Men for å komme ombord til første vakt på nattskiftet, må jeg reise hjemmefra kl. 5 om morgenen og er ombord ved 4—5 tiden om ettermiddagen og så er det rett på vakt. Da går jeg et helt døgn uten å få av meg protesene, og den skal helst av hver 12. time, det kan være slitsomt og vondt. Men så har jeg tre uker hjemme da vet du, og her henger benet på en krok på veggen om natta og plager meg ikke det minste.

— Du kunne vel egentlig blitt invalidepensjonert?

— Ja, de drev og kranglet om jeg var 54% eller 60% invalid, og mens de holdt på med det, bestemte jeg meg til ikke å være invalid i det hele tatt. Jeg får riktignok 200 kroner måneden fra Rikstrygdeverket, men det er for å dekke ekstrapgifter til klær, du ser at disse hengslene i kneet sliter ut olabuksene fortere enn svint, så de kronene



En eksotisk blomst i et ugjestmildt land. Og blomstre gjør hun, Hilda, langt her ute mot havet blandt fåmælte sunnmøringer. Hvis hun savner sin familie, sine venner og sin religion, lar hun seg ikke merke med det. Sprudlende, smilende og varm, hun er god å komme hjem til.



Huset, som Sveinung har bygget mye av selv mens han gikk sykmeldt, bærer også preg av fjerne strøk. En filipinsk bungalow som Hilda kan føle seg hjemme i.

kommer godt med. Mens vi snakker om penger, det hadde vært bedre for meg å arbeide på en fast installasjon og hatt landskatt så meget gjeld som jeg har på huset. Vi tjener omtrent halvparten brutto og så har vi sjømannsskatt og kan ikke få trukket gjeldsrenter, så det regnestykket går ikke i hop.

Vi har jo også gjort oss noen refleksjoner på veien hit ut, med bompenger og ferje vil det koste Hilda 116 kroner å dra inn til Ålesund og handle. Vi skal aldri klage på kommunikasjonene i Oslo mer.

Carporten hos Sveinung huser en båt under oppussing — en 18 fots Saga «blott», sier han og viser frem snekkerverkstedet han har bygget selv med alt det snekkerutstyr man kan tenke seg. Og snekre gjør både han og ungene. Tommy og Stephen behandler tolleknivene med suffisane og teljer i vei. Sveinung gikk på attføringskurs en tid og lærte seg treskjæring og kopperarbeide. Hans kunstverker pryder stuen og ingen skulle tro dette kun var hobbyvirksomhet.

— Kunne du tenkt deg å bli håndverker den gang du ble «attført»?

— Jeg er sjømann, sier Sveinung og så er ikke det mer å diskutere, Wilhelmsen-mann legger han stille til. Rederiet har oppført seg skikkelig mot meg, de har hjulpet meg hele tiden, og da de spadde opp denne rigg-jobben til meg, ble jo alt greit.

Hagen er nyfrisert og like velpleiet som huset. Dyrker du noe frukt her ute?

— Den eneste frukten som ikke blåser bort her er poteten. Ifjor hadde vi 30 meter høye bølger og måtte spyle stuevinduerne for saltvann hver dag. Det lyder utrolig. Sjøen ligger speilblank 100 meter fra huset med en solid granhekk foran. Statthavet er i godlune idag, men som Sveinung sier — vi har mye vær her.

Hilda prater ustoppelig på en herlig blanding av filipinsk-engelsk og sunnmørsk, et språk som ungene boltrer seg i. Hva hun savner mest. Her har vi materielle goder sier hun, i Manila var det mye fattigdom. Men der er du aldri alene, folk er varme og åpne, barna er allemannseie og vi bryr oss om hverandre. Her oppe holder folk seg for seg selv, du får likesom ikke skikkelig kontakt. Hadde ikke Sveinung vært hjemme så mye, vet jeg ikke om jeg hadde klart det, sier Hilda, og vi forstår henne så godt.

Vi har spist hennes norske rundstykker og kost oss hos denne livlige lille familien i flere timer, og vi er i ferd med å få smake litt av Sveinungs «nye vær». Her gjelder det å komme seg innover før vi blir blåst av veien. Fjellene er blitt borte i tåken og regnet står vannrett, vi tenker på vinteren og grøsser. Det er ikke bare Sveinung det er tæl i, det står respekt av den lille eksotiske kvinnen, som en gang fikk seg en norsk pennevenn da hun var skolepike i Manila. Nå sitter hun på en ugjestmild øy i havgapet og er god å komme hjem til.

Astri Howells

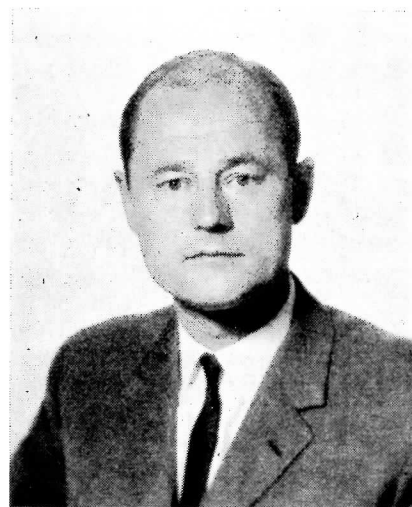


# Norsk skipsfart mer enn drift av skip under norsk flagg

*BARWIL har 32 agentkontorer med 1100 ansatte utenfor Norges grenser*

Norsk skipsfart er så uendelig meget mer enn drift av skip under norsk flagg — selv om dette er en viktig del. Norsk skipsfart er i videste forstand en know-how pool som spenner over rederi, megling, forsikring, klasseinstitusjoner, verksteder etc.

Det er interessant i denne forbindelse å registrere at et av landets største rederier — og det desidert største linjerederi — Wilh. Wilhelmsen har greid å trekke administrasjonen av to store multinasjonale samarbeidsselskaper til Oslo, til tross for at halvparten av skipene eies og drives av utenlandske selskaper. Disse to administrasjoner har tilsammen ca. 150 ansatte. Dette har rederiet maktet, ved å dra fordeler av å selge deler av sin know-how.



NH&ST

Adm. direktør Hakon Østberg

Dette skriver bl.a. skipsreder Wilhelm Wilhelmsen i en artikkel i Norges Handels- og Sjøfartstidende der han påpeker at internasjonaliseringen er et hovedspørsmål for norsk skipsfart. Og de to multinasjonale samarbeidsselskaper han sikter til, er ScanCarriers A/S og Barber Lines A/S. Men det er også et tredje internasjonalt selskap med hovedsete i Oslo, nemlig Barber Wilhelmsen Agencies A/S, som er et heleiet datterselskap av Wilh. Wilhelmsen. Skipsreder Wilhelmsen er selv styreformann i sistnevnte selskap, mens hans parhest i selskapet er administrerende direktør Hakon Østberg.

Barber Wilhelmsen Agencies A/S har som selvstendig selskap bare tre års virksomhet bak seg, men det ble jo etablert på grunnlag av en omfattende agentvirksomhet i rederiets regi, og selskapet som trådte i virksomhet 1. januar 1978 var derfor ingen egentlig nykommer i sin trade. Det var imidlertid linjefarten som var basis for agentkjedens virksomhet.

— Er linjefarten fremdeles alfa og omega i kjedens virksomhet, adm. direktør Østberg?

## Ikke bare linjefart

— Nei, det er den ikke. Det har funnet sted en betydelig ekspansjon siden vi snakket sammen for to år siden. Linjeagenturene er fremdeles **Hjørnesteinen** i vår tilværelse, og vi representerer både Wilh. Wilhelmsen og fremmede linjer, men linjefarten representerer ikke lenger hele **grunnmuren** i vår eksistens. Hva vi hele tiden har lagt vekt på er å være en rederorientert institusjon, og rederbegrepet er jo noe langt mer omfattende enn linjefarten. Dette er noe vi legger spesiell vekt på i arbeidet med å oppnå tramp-agenturer. For to år siden representerte vi ca. 50 tramp-rederier, mens dette antall nå er øket til det dobbelte, og mer enn det, med hovedtyngden på skandinaviske rederier. Vi legger også stor vekt på å utvikle dette arbeidet videre og opprettet derfor ifjor høst

en såkalt Agency Division for dette formålet.

— Betyr det at staben av ansatte i Oslo er øket i tilsvarende grad?

— Nei, ved hovedkontoret har vi bare økt staben med én person siden vi kom i gang for tre år siden, artet at en verdensomspennende og det er vel for så vidt noe egenagentvirksomhet som dette kan styres sentralt med en stab på syv personer bare. Vår politikk er selvfølgelig da å delegerer alle de daglige arbeidsoppgavene til våre forskjellige utekontorer, mens vår oppgave her i Oslo er å koordinere og å være idé-skapende. Antallet utekontorer er øket fra de 22 kontorene vi hadde for to år siden til 30 kontorer idag, og her er antallet ansatte øket i tilsvarende grad, fra ca. 700 til ca. 900. Av disse er ca. 35 personer rekruttert fra WW-gruppen, og det er folk med både maritim og med kommersiell bakgrunn.

— Hvordan klarer det maritime personell overgangen til landbaserte stillinger?



BarWil operations i Hong Kong — operations manager S. H. Cheung.

### Positiv erfaring

— Vi har meget positive erfaringer med maritimt personell i slike stillinger. Det krever tilpasnings-evne, selvsagt, og de personer vi trenger må ha økonomisk sans og forretningstalent. Disse egenskaper kombinert med solide maritime kunnskaper har gitt oss en fremragende stab ved utekontorene, og vi føler oss nokså forvisset om at våre folk ser det som en utfordring å inntre i en slik skapende servicevirksomhet og dertil bli flasket opp i et profesjonelt, profitt-orientert miljø. Å oppnå ansvarlige stillinger i ung alder i et slikt miljø, er det få som blir forunt på hjemmeplanet her i Norge.

— Er ikke agentur-virksomhet i linjefart og tramp-/tankfart nokså uensartet?

— Jo, det kan man si, og i vårt arbeide med å skaffe trampagenturer møter vi ofte den innstillingen at vi først og fremst betraktes som linje-agenter. Det fryktes nok at vi kunne mangle noe av den ekspertise som er nødvendig for å være effektive trampagenter. Vi har derfor spesielt gått inn for å sørge for at agenturene har den nødvendige tramp-tank-ekspertise før vi nå i større skala går inn for å utvikle dette segment. Og her ser vi vårt maritime personell som en spesielt viktig ressurs.

— Hvilke geografiske ekspansjonsplaner har selskapet?

— Utover å betjene tramp- og tank-redere ved alle våre egne kontorer, tar vi etter hvert sikte på å dekke mer av verden, ved å samarbeide med uavhengige agenter i de deler av verden hvor vi selv ikke er direkte representert. Men vi går også inn for ytterligere økning av vår egen kontorkjede. Av konkrete planer kan jeg nevne åp-

ningen av vårt nye kontor i Ras Tanura allerede 1. april. Det er vårt første seriøse skritt i retning av å utvikle tank-representasjon i stor stil. Og ellers utvides kjeden med to nye kontorer i California 1. mai, nemlig i Los Angeles og i San Francisco.

I forbindelse med Sjøfartstidendes spørsmål om våre «globale ambisjoner» vil jeg nevne at vi har overtatt 75 pst. eierinteresse i et agenturfirma på Taiwan og vil starte agenturvirksomhet der tidlig 1982.

Videre har BarWil overtatt det formelle og økonomiske ansvar for WW's agenturinteresser på det Nordeuropeiske kontinent, — mer konkret i Vereinigte Linien-Agenturen i Tyskland, i Cornelder's Rotterdam og i Best & Osterrieth, Antwerpen. WW's interesse i disse selskaper er henholdsvis 27 pst., 20 pst. og 10 pst.

Når det gjelder tramp-agenturer er dette segment av vår virksomhet fortsatt i betydelig vekst, og vi har nå omtrent tredoblet våre representasjoner fra de 50 vi hadde for ca. 2 år siden. Vi regner med at det fortsatt er betydelige vekstmuligheter i tramp-segmentet, og under det årlige BarWil-møtet som vil bli arrangert i Dubai ultimo October, vil den videre strategi for å øke vår tramp-virksomhet bli tillagt spesiell vekt.

— Har dere globale ambisjoner?

— Det kan jeg bekrefte.

— Men hva betyr så denne virksomheten for det norske samfunn, utenom det å skaffe et visst antall landsmenn gode stillinger i utlandet?

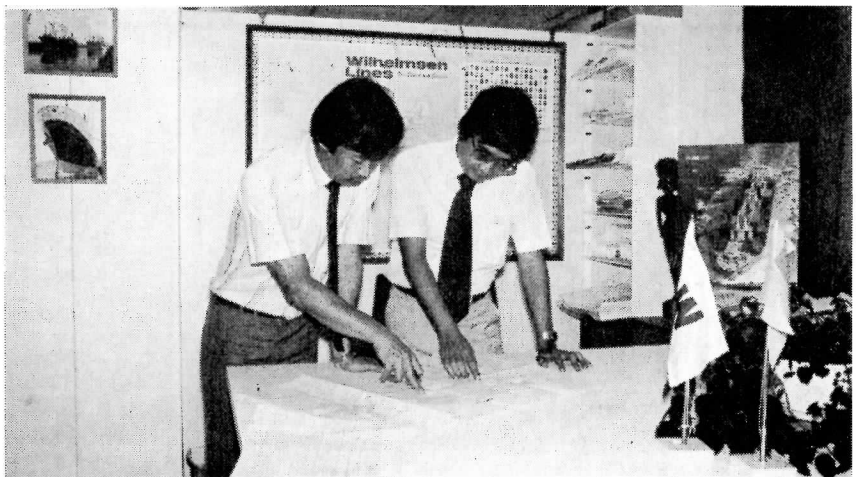
— Hvert enkelt kontor som vi har ansvar for er et eget «profittsenter» som arbeider på vanlige kom-



Managing director Knut Berentson har mange års erfaring fra Østen — nå har han flyttet fra sjefsstolen i Hong Kong til Singapore.

mersielle betingelser. De totale bruttoinntektene som i startfasen var ca. 120 millioner kroner pr. år ventes i 1981 å bli i overkant av 200 millioner. Nettoinntektene, etter fradrag av utgifter, hjemføres til Norge og blir gjenstand for beskatning her. Men ellers finnes det jo andre, ikke målbare, verdier som f.eks. at BARWIL som er vårt arbeidsnavn, gir Norge image som en stor nasjon, i verdimeessig betydning. Jeg kommer tilbake til hva vår styreformann skrev i Norges Handels og Sjøfartstidende, nemlig at norsk skipsfart er så uendelig mer enn drift av skip under norsk flagg, sier administrerende direktør Haakon Østberg til slutt.

I forbindelse med våre såkalte planer bør det nevnes at det som «globale ambisjoner» og utvidelsen følge av dette vil bli åpnet for mange interessante nye stillinger i BarWil-kjeden i de nærmeste år og at vi er spesielt interessert i signaler om interesse for slike stillinger både fra seilende og fra landbaserte ansatte i WW-konsernet.



Dyktig agentstab i Hong Kong arbeider for WW's linjennett.

## Velferden inviterer alle sjøfolk til storstilt hobbykonkurransen i 1981

### Konkurransen i syv forskjellige hovedgrupper

Det pusles og sysles med mangt og mye i fritiden rundt om på de syv hav. Aktiv fritid er viktig for egen trivsel og velvære, og selvsagt for det sosiale miljø ombord. Velferdens idrettsuker og konkurranser er svært populære. For å stimulere til økt innsats på hobbysektoren ombord på de mange norske skip inviterer Velferdstjenesten for handelsflåten derfor sjøfolk hjemme og ute til en stor hobbykonkurransen i 1981.

Konkurransen har hele syv forskjellige hovedgrupper, fra knyttarbeid til skildringer av livet ombord, tegning, utskjæringsarbeid og ymse håndarbeid er også med.

Ingen blir rik av de oppsatte premier. Det er heller ikke meningen. Premiene er rent symbolske.

Både i Danmark, Finland og i England har det i en rekke år vært hobbykonkurranser for sjøfolk. Deltagelsen har vært upåklagelig. Den norske Velferden håper at norske sjøfolk ikke står noe tilbake for sine kolleger på dette felt.

Innleveringsfristen er satt til 31. desember dette år, nettopp fordi flest mulig skal få delta. Ikke bare premiearbeidene, men de beste arbeidene i alle klassene vil til slutt bli stilt ut på Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo.

Deltagelsen er begrenset til sjøfolk som

- jobber på norske båter, på norske oljeinstallasjoner, som søker hyre, er på ferie eller avspaserer, går på maritim skole eller er pensjonerte.



Får vi snart ny linjetonnasje, eller blir det bare rør?

### Konkurransen omfatter følgende grupper:

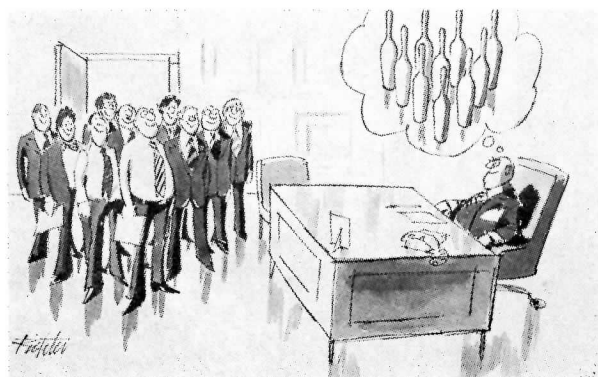
- Tauverks- og knyttarbeid.
- Skips- og båtmodeller, herunder også flaskskip.
- Håndarbeid — seilduksøm, broderier, strikke- og heklearbeid osv.
- Utskjæringsarbeid utført i tre, ben, hvaltann, horn, rav eller annet materiale samt husflidarbeid i jern og metall.
- Tegninger/akvareller/malerier.
- Fotografier — svart/hvitt eller farger.
- Skriftlige arbeid — korte historier, artikler, beretninger (virkelige eller oppdiktete) — med tilknytning til havet, til skipet, til arbeidet ombord eller til sjømannens fritid ombord eller i havn.

I hvert av de nevnte kategorier blir det utdelt en 1., 2. og 3. premie på henholdsvis kr. 500,—, kr. 300,— og kr. 200,—.

I forrige nummer av Skib-Rederi hadde vi en artikkel om hobbyarbeid, skrevet av kaptein Magne Madsen, hvor han beskrev et fantastisk modellbygg av B/C TACIBANA bygget gjennom 6 iherdige måneder av en 17 år gammel lettmatros. Knyttepper, broderier, kunstmaling er også hobbyarbeid vi vet det er interesse for ombord. Vi tar gjerne imot innlegg m/bilde omkring spesielle hobbyarbeid.

Vi oppfordrer alle til å være med på Velferdens Hobbykonkurransen.

Red.



Stor entusiasme i småskoleklassen da elevene diskuterte hva de skulle bli som voksne.

- Lille Anders skrek: — Jeg vil bli flyver.  
— Jeg vil bli tannlege, skrek Pål.  
— Jeg vil bli mamma, skrek Anne.  
— Jeg vil hjelpe Anne, skrek Ole.



Gamblebåsen, Odd Nordahl Due, har dradd mange torsker i sin tid, og kan dette med kroker og agn.



Maskinsjef Jens Thorvaldsen og kaptein Alvin Kristiansen med ryggen til det delige Bjerkesundet, straks før flåten legger ut.

## Kristina-uken til tross

Vi fikk regnvær på fisketuren i år. Fra tidlig på morgenen skinte en gledeskapende sommervarm sol fra skyfri himmel, og med turistbussen fra Oslo hadde vi med de mest optimistiske forventninger om høysommerens etterlengtede premiere. Men Fritz Hansen stod på bryggen, myste mot solen og sa: Dere får dårlig vær, karer. Denne gamle ørn, med tilnavn fra det milde Bestefar Hansen til det fryktede Tai-fun-

Hansen, er ikke lenger sprek nok til å følge fiskeflåten til havs, men på bryggen møter han opp. Han vil treffe kamerater fra den gang.

Den gamle ørn fikk rett. Solen forsvant i lummer dis og silregnet tiltok utover ettermiddagen. Men de gamle er eldst, og pensjonistene hadde oljehyre i utstyret, så alt ialt blev det fisketur i god, gammel stil. Journalist Kåre Gravdal fra Norges Handels- og Sjøfartstidende, som

har tatt bildene på denne side, ble så gjennomvåt og nedkjølt, at selv den gyldne nektar han så inderlig godt beskrev i sin artikkel, ikke kunne fri ham fra en slem forkjølelse.

Men vi holder på Kristina-uken. Det er første uke av juli. Vårt håp er da at en selvsikker og opplagt Fritz Hansen skal myse mot solen og si: Dere får fint vær, karer.



Kaptein Fritz Hansen i samtale med maskinsjef Alf Endresen. De seilte sammen på gamle TAI SHAN.



Direktør Erik A. Kruse i samtale med kaptein Karl Johan Westdahl. Søster Erna skimtes i bakgrunnen, og til høyre står en nybakt forskerdirektør i lutter velvære.

# WILLINE

## med 10 års jubileum

WILLINE som er en ren WW-linje — såkalt in-house line — feirer jubileum i disse dager. 10 år og rotfestet etablering i denne traden er påskudd nok til litt ekstra markering og gratulasjoner.

Vi lar Willine selv se tilbake på virksomheten.

### Fjerne Østen — Midt Østen

WILLINE startet sin service mellom Fjerne-Østen og Arabiske/Iranske havner (Gulfen) samt Karachi i oktober 1971. Første seiling var med TYSLA, et tramp-skip (10.500—12.500 dwt) som var kjøpt inn noen år i forveien for vår linjefart mellom Europa og Gulfen.

Fjerne Østen var for WW et kjent område gjennom linjene fra Europa til Østen (ScanService/ScanDutch) og fra Amerika til Østen (Barber). Videre var Gulfen et innarbeidet område ved linjene fra henholdsvis Europa og senere fra Amerika (midten av 60-tallet).

Da WW ville få ledige skip fra eksisterende linjer ble det utført flere markedsstudier bl.a. Australia — Fjerne Østen og Fjerne Østen

— Midt-Østen. Grunnet utviklingen i økonomien i M-Østen landene og verdens stadig økte oljebehov, ble det besluttet å sette igang den siste.

### TONNASJE

Linjen startet med avskrevet tonnasje, i alt 3 skip og utfra den forutsetning at driftsomkostningene skulle dekkes de første årene, dvs. intet budsjettert tap i innkjøringsfasen. Det ble et lite driftstap de to første årene, men allerede det tredje året oppveide det positive driftsresultat forrige års tap. 1974—75 var gode år, mens 1976 var preget av nedgang i traden. WILLINE gjorde likevel et tilfredsstillende driftsresultat. Nedgangen fortsatte ut 1977 og konkurranseforholdene tilspisset seg. I juni 1977 ble tonna-



Ass. direktør Ludvig Aadnesen har drevet Willine gjennom 10 år. Aadnesen har over 25 års erfaring fra linjearbeide i WW hvorav flere års utenlandsopphold i Willines markedsområder. Han er i jubileumsåret fornøyd med den siste tids gode driftsresultater og at linjen nå har fått en større og mer slagkraftig organisasjon.

sjen skiftet ut med Scandia-type Mitsui. Årene 77/78 ga tap, men tapene ble mer enn oppveiet av det positive resultatet i 1977.

### SINGAPORE-FLAGG

Tillatelse til å overføre skip til singapore-flagg var betydningsfullt for markedsarbeidet og økonomien. Høsten 1978 og våren 1979 ble Mitsui båtene gradvis skiftet ut med semicontainerbåtene TORRENS, TARONGA, TILOS og TELENDOS. Samtlige skip med container seksjoner. De to sistnevnte var under gresk flagg, solgt fra WW mot charter-back. Vi hadde allerede som de første begynt med regelmessige skipninger av containere i 1977.

I første halvdel av 1979 kunne man spore et oppsving i traden og i løpet av høsten opererte WILLINE 6 skip i og med at Mitsui-skipene TAIMYR og TAIKO kom inn igjen.

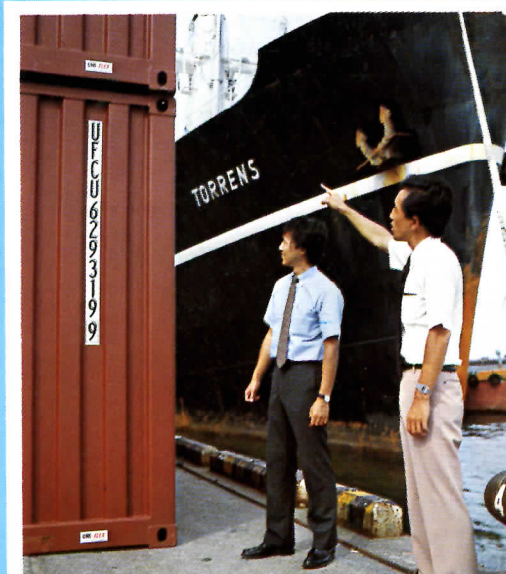
De gode resultatene utover i 1980 sammen med eksisterende



Administrativ manager Andreas Glendrange og trafic manager Knut Try, som begge er veteraner i Willine, diskuterer oppsett for ny seilingsschedule.



Fjerne Østen  
Midt-Østen



tonnasje ga grunnlag til innsettelsen av containerskipene WILLINE TARO og WILLINE TOYO i november/desember 1980 samtidig som TILOS, TELENDOS, TAIMYR og TAIKO ble tilbakelevert.

Vi opererer idag med to semi-containerskip, kapasitet 600.000 cbft break bulk og 300 TEU, samt to containerskip med kapasitet 1100 TEU i en 14 daglig service. Resultatene for i år tegner også godt. I vårt 10-års jubileumsår ser vi en mulighet til nesten å doble driftsresultatet i relasjon til fjoråret.

### VÅRE MARKEDSOMRÅDER

Lasting i Karachi for Fjerne Østen var de første årene av stor viktighet. Området ble imidlertid gradvis svekket av økt konkurranse og synkende lønnsomhet grunnet langt opphold i havnen med våre avanserte skip.

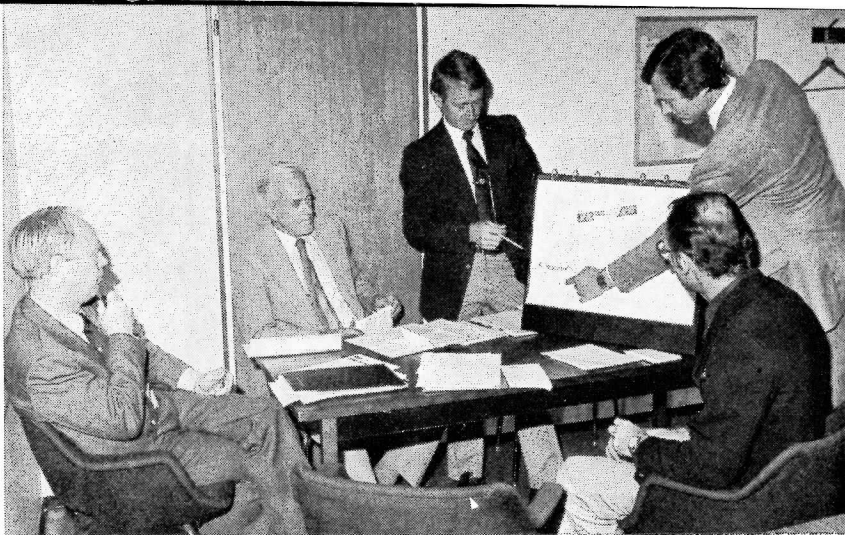
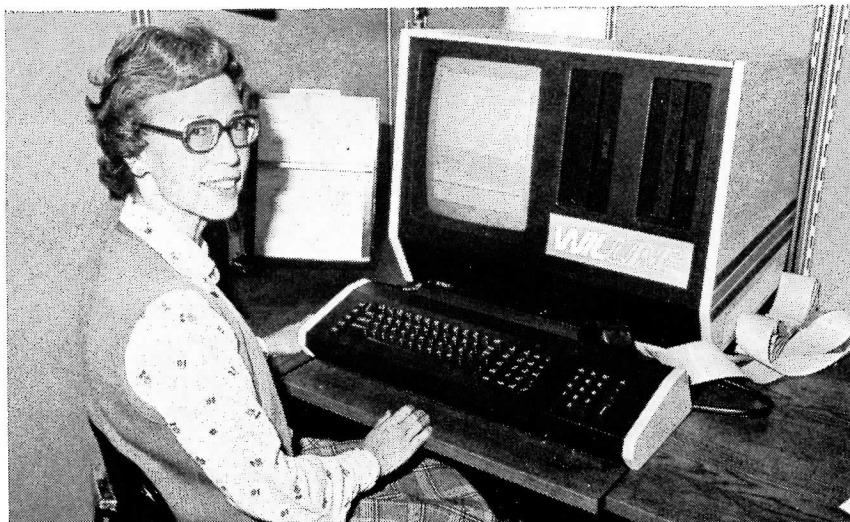
Opprinnelig ble linjen betjent fra Japan, Hong Kong og Singapore, hvor Japan hele tiden har vært i en nøkkelstilling. Fra Japan sluttet vi allerede i 1972 10 000 frakttonn med stoler til skoler i Saudi-Arabia. Som en kuriositet kan vi nevne at i de nærmeste årene ble dette utvidet til 6 fulle laster med utstyr til skoler og sykehus og var faktisk en viss basislast.

Høsten 1977 innlemmet vi Korea ved direkte anløp. Med Korea's utvikling og eksport, særlig de siste to årene er markedsområdet av stor betydning.

I 1981 har vi i tillegg opparbeidet et marked i Taiwan med direkte anløp en gang pr. måned og feeder-service fra Filippinene og Thailand.

I sommer startet vi med en feeder løsning fra New Zealand og Australia inn til Midt-Østen. Vi regner med det vil ta noe tid før vi får denne service opp på et ønsket nivå.

Linjens sekretær June Nergaard redigerer Willine manualen på tekstbehandlingsmaskinen. Den er også en liten «datamaskin» med regnemuligheter og benyttes i tillegg som kommunikasjonsterminal.



Morgenmøte hos Willine. Marketing Manager Kjell Weiseth går gjennom forslag til nytt designprogram og nye promotionaktiviteter med Ludvig Aadnesen, Knut Try, Operation Manager Aksel Håkonsen og Andreas Glendrange.

Dersom vi ser på Gulf-området oppnådde vi som basis to store lastekontrakter i 1971/72 til Dammam, Saudi-Arabia og Kuwait. Totalmarkedet ble gradvis opparbeidet. Fjerne-Østen — Gulf traden er et meget sterkt konferanse område og grunnen til at linjen kom inn i markedet var en aktiv innsats fra de agenter som håndterte linjen i områdene. Iran har hele tiden spilt en stor betydning. Krigen mellom Iran og Irak det siste året og Iran's interne politiske problemer de siste måneder har skapt problemer. Men viktigheten av Iran er understreket ved at WILLINE TARO var det første skip som anløp Bandar Khomeini i Iran etter krigsutbruddet og har siden betjent Bandar Khomeini regelmessig.

Vi opparbeider nå et marked i Irak ved omskipninger i arabiske havner og gir gjennomgangskonnoement til de største Irakske byer. Videre har vi til hensikt å utvide området til å innlemme Oman, Abu Dhabi og evt. Qatar.

### AGENTER

P.g.a. non-conferanse status hadde vi vanskeligheter med å bli be-

tjent av regulære agenter i UAE og Bahrain. Vi valgte derfor å slutte kontrakter med innflytelsesrike familier ut fra den forutsetning at shippingferaring og opplæring kunne vi gi. Agenturene ble etterhvert styrket gjennom Barber Wilhelmsen Agencies ekspansjon i Gulfen og Fjerne Østen.

Fra begynnelsen og frem til idag har linjen vært operert som non-conference. Vi hadde imidlertid en konfidensiell avtale med konferansen i perioden 1973—78 av regulativ art. Avtalen ble sagt opp av konferansen.

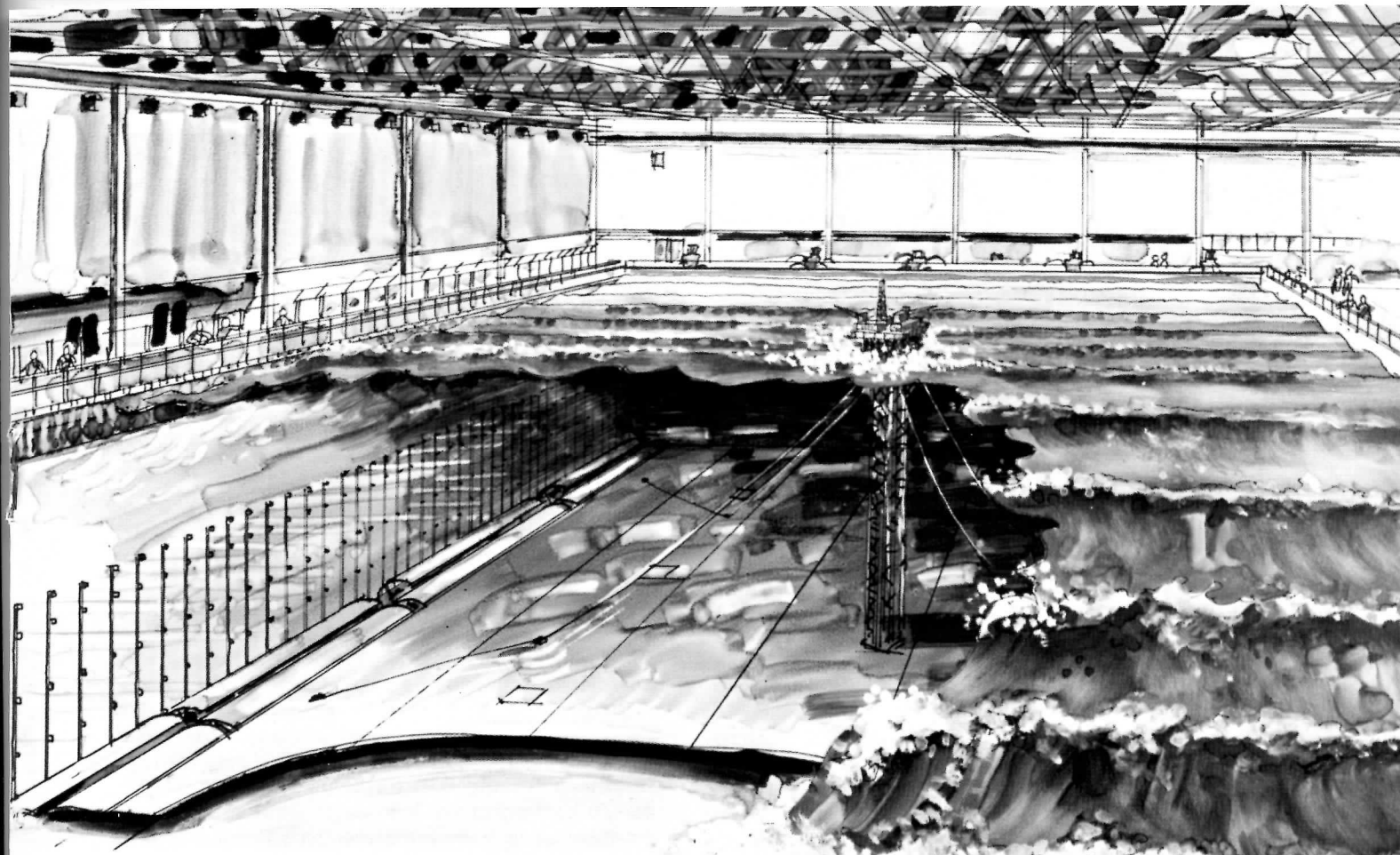
Vi har nå en sterk agentkjede både i Fjerne-Østen og i Gulfen. Til sammen omfatter dette 21 aktive agenturer inklusive underområder. WW's verdensomspennende agentkjede bokfører også last f.eks. gjennom forbindelser i Europa og USA.

### ORGANISASJON

Mens linjen i alle år har vært drevet med en minimums stab på 2—3 personer, har WILLINE fra høsten 1980 vært inne i en rekrutterings- og ekspansjonsfase. Organisasjonen er nå blitt mer slagkraftig og beskjeftiger 16 personer i Oslo og en port captain i Fjerne Østen.

Linjen har i alle år vært drevet sterkt opportunistisk. På lang sikt kan dette ha vært uheldig, men nødvendig for å overleve. Vi er nå kommet over i en stilling hvor det kan legges større vekt på strategisk planlegging og det gis mulighet til å planlegge flere år fremover. Vi arbeider idag i et vekstområde både hva gjelder nåværende markeder og nye potensielle. Vi ser således positivt på fremtiden for WILLINE.

Kjell Weiseth



## Trondheim – skipsforskningens høyborg

NTH, SINTEF, VHL, NHL, SMS, NSFI

... Forkortelsene er mange og i Trondheim møter vi dem alle. Skipsfartens insidere er like kjent med disse som folk flest med forkortelser som NRK og NSB.

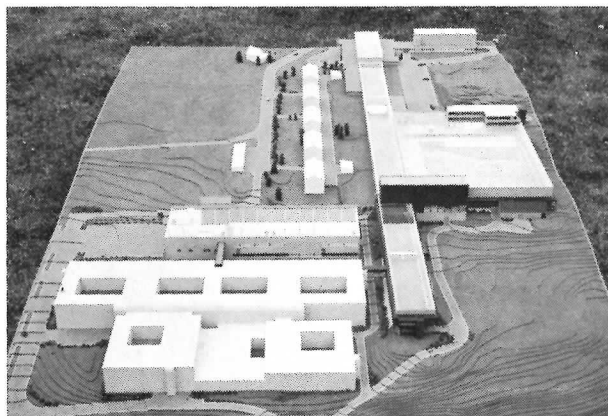
Forkortelsene har imidlertid hatt et mystikkens slør over seg, og da redaksjonen ble gjort kjent med at et såkalt Havlaboratorium skulle åpnes i skipsforskningens høyborg ble vår nysgjerrighet pirret.

Skib-Rederi valgte å bruke en dag i Trondheim og med NSFIs- (Norges Skipsforskningsinstitutt) — informasjonsmedarbeidere som kyndige omvisere lot vi oss villig imponere av teknikk og forskning. I det følgende vil vi formidle enkelte inntrykk fra et møte med fremtidens skipsteknikk.

### MARINTEKNISK SENTER

På Tyholt i Trondheim har Norges Tekniske Høgskole (NTH) og Norges Skipsforskningsinstitutt (NSFI) i løpet av de siste årene skapt et enestående senter for undervisning, forskning og utvikling i marin teknologi. Senteret er et av verdens mest avanserte innen dette felt.

Den tidligere skipsmodelltanken ble et naturlig utgangspunkt for utbyggingen på Tyholt, og i tilknytning til den er det nå bygget et moderne laboratorium for forskning i havmiljø. Dette verdens største og best utstyrte havlaboratorium ble offisielt åpnet 20. august.





Som det fremkommer av modell til Marinteknisk Senter er anlegget delt i 5. Hovedbygningen, som har et grunnareal på ca. 2500 kvm inneholder kontorer, auditorier, lesesaler og del fellesanlegg for Skipsteknisk Avdeling ved NTH, Norges Sjøfartsforskningsinstitutt, Fiskeriteknologisk Forskningsinstitutt og Norges Hydrodynamiske Laboratorier (NHL). Del 2 inneholder et Maskineri og Styrkelaboratorium. Skipsmodelltanken fremkommer på illustrasjonen som del 3. Bygningen merket 4 er kavitasjonslaboratoriet med en stor tunell for prøving av propellmodeller. Her finnes også et verksted for fremstilling av disse modellene. Så til slutt det nyeste tilskudd til Senteret — Havlaboratoriet (5).

### HYDRODYNAMISKE LABORATORIER

Den opprinnelige Skipsmodelltanken på Tyholt danner grunnstammen i anlegget. Den er forlenget med 85 m til en total lengde på 260 m. Den eldste delen har en dybde på 5,5 m, og forlengelsen er 10 m dyp. Bredden er 10,5 m over det hele. Det er mulig å dele tanken i to ved hjelp av en sluseport. De to delene kan da arbeide uavhengig av hverandre. Den ene kan benyttes til spesielle forsøk og detaljerte studier, særlig i forbindelse med større undersøkelser i havbassenget. Den andre kan fortsatt brukes til slepe- og motstandsforsøk.

I enden av den nye delen er det montert en kraftig bølgemaskin. Den kan enten brukes bare i selve forlengelsen, eller også til å skape bølger i hele lengden av slepetanken. Maskinen er konstruert med to lemmer. De kan styres hver for seg og produsere både regelmessige bølger med en høyde på 1 m og med en periode ned til 2,5 sekunder mellom hver topp, og uregelmessige bølger.

De uregelmessige bølgene svarer til en virkelig bølgehøyde på opptil 6 m. I tillegg finnes det en mindre bølgemaskin som kan settes inn i den gamle slepetanken etter behov.



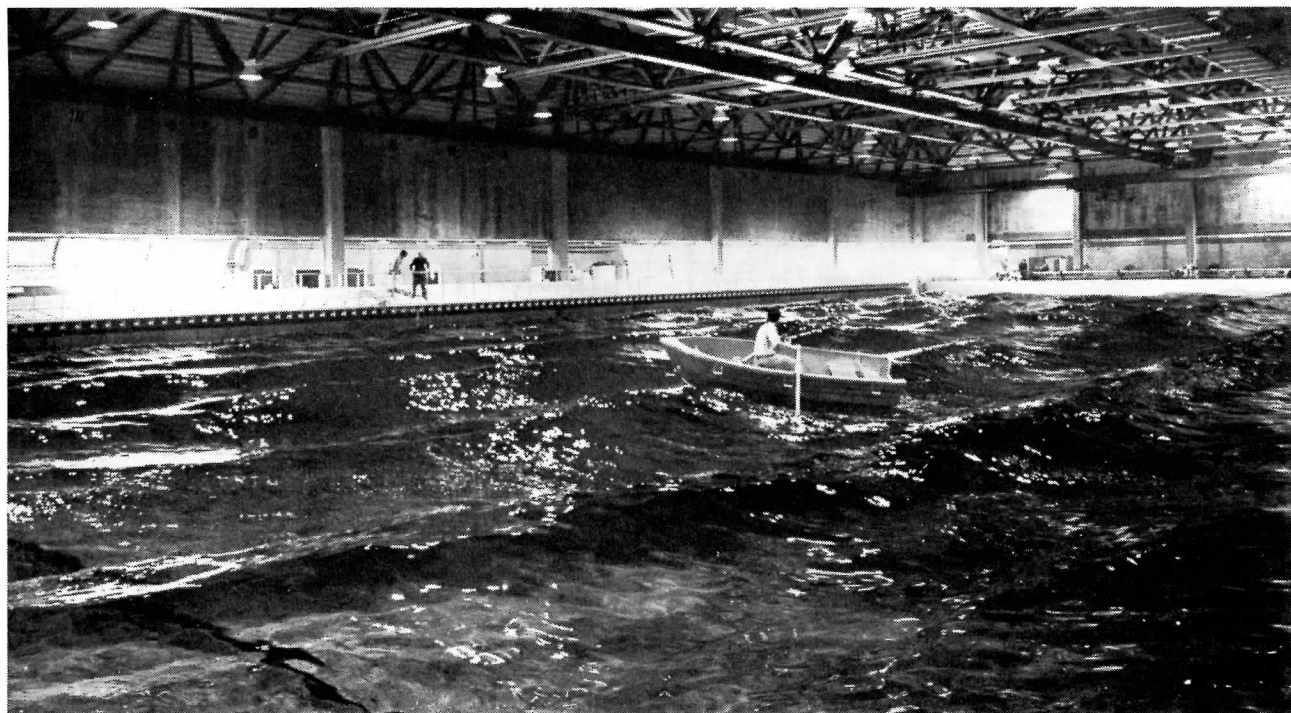
Hele det kompliserte utstyret i havlaboratoriet kan styres fra et sentralt kontrollrom.

Det store havbassenget har et vannspeil på 80 x 50 m, og dybden kan reguleres fra 0 til 10 m. Langs to av sidene er det montert bølgemaskiner. På den ene kortsiden finnes det en tilsvarende maskin som den i slepetanken. Bølgemønsteret er også tilsvarende. På den ene langsiden er det satt inn 140 små klaffer. De to anleggene kan enten kjøres hver for seg eller også virke sammen.

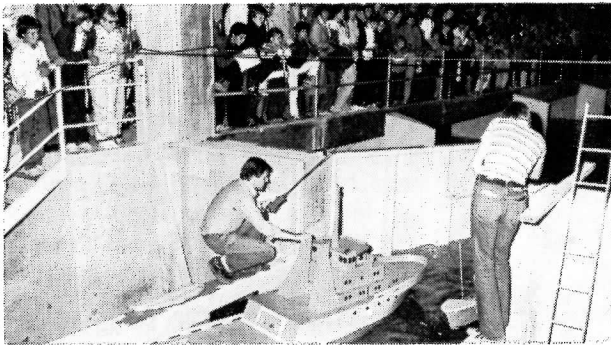
Bølgemaskinen på langsiden er spesielt konstruert for å lage kortkammete bølger i bestemte retninger, men den lager også regelmessige og uregelmessige langkammete bølger. Dette er mulig ved at hver av de 140 klaffene styres individuelt. Dette anlegget kan produsere bølger som tilsvarer en virkelig høyde på ca. 5 m med en periode på 1,8 sek. Dette gir en største bølgehøyde i bassenget på ca. 1 m.

Rundt hele bassenget er det installert dyser som kan gi strøm i tillegg til bølgene. De kan dirigeres slik at den virker i hvilken som helst retning i forhold til bølgene. Strømmen settes i gang under den bevegelige bunnen og passerer til vannet over gjennom store åpninger langs sidene. Den største strømhastigheten er 2 m pr. sek.

For å gi et så fullstendig bilde av miljøet som mulig, kan det i tillegg også settes til vind. Den kom-



Bølgene i bassenget kan ha en høyde på ca. en meter og de kan dirigeres i den retningen man ønsker dem.

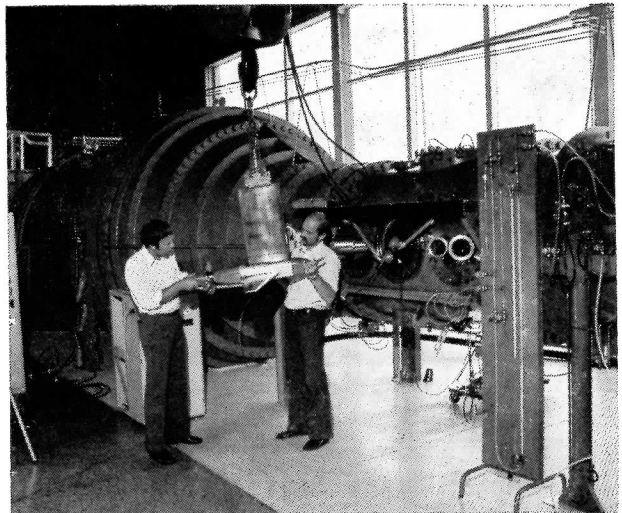


Modell av supplyskip testes i skipsmodelltanken.

mer fra store, mekaniske vifter. Disse kan også dirigeres slik at de virker mot eller med bølger og strøm.

Alle installasjonene i bassenget dirigeres fra et sentralt data-anlegg. Det gjør det mulig å skape et uendelig antall situasjoner og forhold. Det blir dermed også mulig å legge inn virkelige målinger av strøm, vind og bølger og gjenskape bestemte situasjoner. Til anlegget hører også et system for å ta opp måleresultater fra forsøkene. Alle modeller, både de som er forankret og flyter fritt, skal være radiostyrte og ikke festes til noe utenfor, slik det er vanlig ved slepeprøver. Opplysninger om posisjoner og bevegelser blir overført trådløst til data-anlegget.

Systemet for posisjonsbestemmelser og andre må-



I det såkalte kavitasjonslaboratoriet foregår prøving av propellmodeller.

linger og en rekke av de andre installasjonene er enten konstruert av laboratoriets egne folk, eller spesielt laget for formålet.

Bassenget har også et eget anlegg for å skille olje og vann. Det gjør det mulig å undersøke oljeoppsamlingsutstyr i modellskala eller hele deler av utstyret.

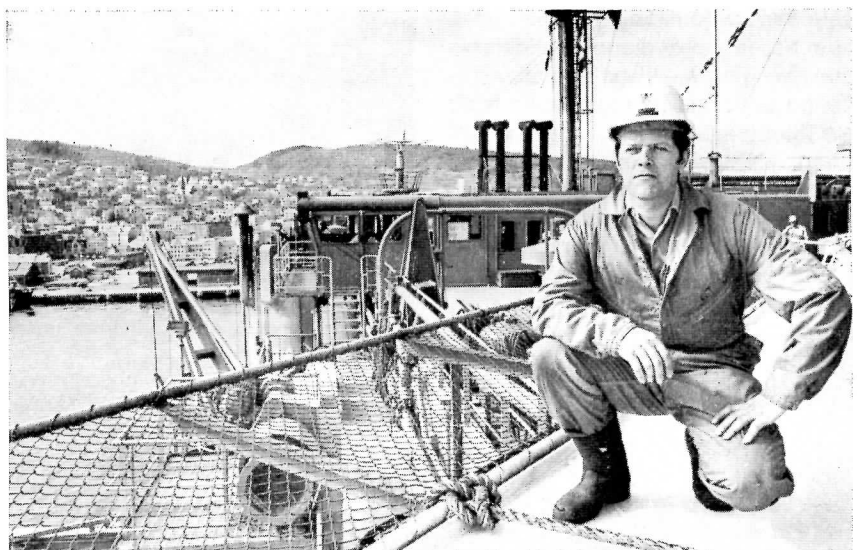
## Bedre vær her enn i Nordsjøen

— Sommeren er bedre utenfor Finnmarks-kysten enn i Nordsjøen. Vi har hatt gode værforhold både ifjor og i år, med lite vind og mye sol. Solen merket vi forresten mest til den første sesongen heroppe, sier Gunnar Tallaksen, teknisk sjef ombord på boreplattformen TREASURE SEEKER.

Det eneste man har hatt visse problemer med i nord er temperaturen. I år kom «SEEKER» til Tromsø 9. april, og boringen på Tromsøflaket startet 15. april. Umiddelbart etterpå fikk man en 8—10 dagers kuldeperiode med fra to til seks minusgrader. Hverken sanitæranlegget eller kjølevannssystemet er konstruert for slike forhold og frøs igjen.

— Men det er mindre værhardt her hvor vi ligger nå enn i Nordsjøen. Der har vi opplevd skikkelig ruskevær mang en gang sommers-tid, forteller Tallaksen, som har vært «rigg-mann» siden 1974, da han mønstret på «Odin Drill» etter åtte år som maskinsjef i utenriks fart. Ved årsskiftet 1975/76 gikk

## Oljeboring utenfor Finnmarks-kysten:



Gunnar Tallaksen fra Tønsberg er teknisk sjef ombord i TREASURE SEEKER.

han over til TREASURE HUNTER, og de siste tre årene har «Seeker» vært Tallaksens arbeidsplass. — Tre ukers fritid hjemme etter en to ukers periode ombord gjør riggflåten attraktiv for ham og andre sjøfolk som ønsker å holde nær kontakt med familien.

— Forholdet til fiskerne i nord?

— På forhånd kunne man få inntrykk av at det brygget opp til en alvorlig konflikt mellom fiskeriin-

teresser og oljeinteresser på Tromsøflaket. Et slikt konfliktforhold har vi imidlertid ikke merket noe til. Da vi ankret opp, var det ikke en fiskebåt å se i området. Jeg har følelsen av at riggene som opererer på Tromsøflaket er tatt imot med åpne armer. Vi har i hvert fall ikke hørt noe negativt her på «Seeker», tvertimot har vi fått lykkeønskninger fra mange fiskere, forteller teknisk sjef Gunnar Tallaksen.

«Havarier» i Trondheim for å bedre sikkerheten til sjøs

## Skipsmanøversimulator med realistiske kurs

Et økende antall norske skipsførere, overstyrmenn og loser kjører sine skuter på grunn i Trondheim. Ingen kommisjoner blir nedsatt for å granske havariene, men de impliserte navigatører blir likevel grundig orientert om årsakene til ulykkene. Forhåpentligvis vil de senere i en eventuell tilsvarende situasjon manøvrere ut av vanskelighetene på en bedre måte. Det er iallfall det som er hensikten med disse seilasene i Trondheim.

«Grunnstøtingene» skjer ved Statens treningssenter for skipsmanøvrering, eller Skipsmanøversimulatoren (SMS) som dette meget avanserte anlegget vanligvis omtales som.

Siden starten ifjor har 180 navigatører fra 26 rederier og andre institusjoner deltatt på ukekurser ved SMS som foreløpig har en flåte på tre skip (turbintanker, container-skip, og gasstanker og en Aker H 3 — borerigg kontrahert for levering neste år. Felles for alle deltagerne er at de ved avslutningen fredag ettermiddag gjerne ville fortsette på denne skolen hvor de får anledning til å prøve både seg selv og skip i situasjoner som er så spesielle at de bare meget sjelden — om noengang — oppstår under virkelige seilaser. Deltagerne er både svette og trette etter dagens program. «Når vi kommer inn i dette klasseværelset, er det akkurat som å befinne seg i styrehuset på et skip», er den vanlige kommentar.

Anlegget har kapasitet for å programmere inn 40 havner, men foreløpig seiler SMS-flåten bare på ni havner, Ras Tanura, Europort, Milford Haven, Southampton, Singapore, Slagentangen, Risavika, Sandøysundet (Trondheim) og Brevikstrømmen.

— Anlegget er av vesentlig betydning for å bedre sikkerheten til sjøs, og det kan bygges videre ut, sier daglig leder Birger Wøhni til Skib-Rederi.

— **Hvorledes skal eller kan det utbygges?**

— Foreløpig driver vi bare med nattseilas, men et filmsystem for dagseiling regner vi med skal være installert om noe tid. Vi har også behov for et bulk- eller kombinasjonsskip, ankringsprogram, ombygging av vårt turbinskip til motor-tanker og en ny maskintelegraf som passer for skip med vribar propell.



Fra styrehuset med alt moderne utstyr ser elevene både skipets dekk, fyrlykter og lanterner fra andre skip i farvannet.

— **Hvorledes foregår undervisningen?**

— Det veksler mellom teori og praksis. Når vi nå har tre instruktører, kjører vi dobbeltkurs med åtte deltagere. På broen har vi skipper, to styrmenn og rommann. Lagene samarbeider godt, men rommannen holder seg til vanlig praksis og bidrar ikke til tenkevirk-somheten — selvom han eller hun har ekspertise til å kunne korrigere feil som man er i ferd med å begå. Alt foregår som ombord på et virkelig skip, men ute i kontrollrummet sitter instruktøren og følger med. Han legger inn vanskelige situasjoner, litt mer vind og strøm enn normalt eller han gir beskjed om at

skipet må snu i et trangt farvann på grunn av forskjellige situasjoner som er tenkelige, men som heldigvis bare sjelden inntreffer.

Her som alle andre steder lærer man av feil, men man får også anledning til å prøve hvorledes skip oppfører seg under helt uvanlige manøvreringer.

— **Deltagerne blir altså eksperter på de havner simulatoren kjører på?**

— Nei. Vi understreker stadig at det er farlig hvis elevene tror de er kjent i de aktuelle farvann etter oppholdet hos oss. De har imidlertid fått en god innføring som er nyttig i tillegg til den øvrige lærdom.

— Hvem bør delta på disse kursene?

— Skal man ha full nytte av undervisningen, forutsetter det en bred erfaringsbakgrunn. I første omgang tar vi derfor stort sett bare sikte på etterutdannelse. Det kunne kanskje også være behov for et videregående kurs etter f.eks. fem år, og da med et opplegg etter deltagernes ønsker. Med den nåværende kapasitet har vi dessverre små muligheter for å tilby slik opplæring i grunnutdannelsen for styrmenn og skipsførerelever, sier Birger Wøhni.

WW har vært største bruker av den opplærings- og treningsmulighet som Skipsmanøversimulatoren gir. Hele 37 av våre kapteiner og overstyrmenn har kjørt sine skuter «på grunn» i trygge omgivelser — og flere står for tur.

Følgende har deltatt:

#### Kapteiner

Østlie, Finn  
Abrahamsen, Ole Albert  
Aksnes, Sigmund Mathias  
Andersen, Rolf  
Berg, Nicolay Mathias  
Berthelsen, Kåre  
Christensen, Erik Yngve  
Gjeldnes, Odd Rolf  
Gjestad, Torgeir Gerhard  
Gustad, Sigurd Karstein  
Halten, Per  
Iversen, Nils  
Johansen, Franck  
Lembourn, Philip Robert  
Madsen, Magne  
Melbye, Carl Kristian  
Mikaelsen, Alf  
Pedersen, Henning Kristian  
Pedersen, Johan  
Pilskog, Rolf Harald  
Røstad, Arne  
Rinnan, Arne-Frode  
Strand, Sigmund Gunnar  
Varholm, Daniel Andreas  
Verpeide, Rolf Johan

#### Overstyrmenn

Østgård, Rolf Walther  
Jensen, Sverre Stener  
Jonassen, Aslak Jonas  
Larsen, Fred-Jørgen  
Linge, Nils Martinus  
Liseth, Håkon  
Olsen, Kåre Bjarne  
Årvik, Olav Sigmund  
Sakshaug, Bjørnulf  
Vigelsjø, Bjørn Arve  
Solheim, Johannes  
Torseth, Bjørn



Instruktør, skipsfører Johan T. Vespestad, Bømblo, overvåker manøvreringen og har mange knapper som brukes til å skape uforutsette vanskeligheter for elevene i styrhuset på den andre siden av veggen.

## Bilbåtkontrakt

Rederiet har tidligere i år sammen med Fram Shipping Ltd., Hamilton, Bermuda kontrahert en bilbåt ved japansk verft for levering mai 1983.

Skipet er et såkalt PCC — Pure Car Carrier med en kapasitet på i overkant av 3000 biler. Skipet vil bli utstyrt med et heisbart bildekk, slik at det kan føre spesielt høyt rullende materiell som f.eks. land-

bruksmaskiner, trucks og busser. Videre vil dekket under bli forsterket for å kunne ta tung last eller containere. Skipet blir utstyrt med akterrampe og en siderampe.

Det er lagt vekt på å finne frem til en fleksibel skipstype som også kan tilpasses de fartsområder (trades) som er under utvikling.



På bildet ser vi at kontrakten er et faktum. Director John Thorsen, Fram Shipping og direktør Aage Aaberg, WW har undertegnet — og det hele overvåkes av direktør Sverre Kjelland-Mørdre, WW.

# BOREASPIRANTORDNINGEN

Norsk Offshoreforenings styre og generalforsamling behandlet i et møte 19. mars personellsituasjonen i boreseksjonen.

Man ble på møte enige om at en måtte sette igang en ekstraordinær rekruttering til yrket.

Rederiet forpliktet seg i den forbindelse til å ansette 5 aspiranter på hver rigg i tillegg til bemanningen.

Hos WW har vi utarbeidet en spesiell «Boreaspirantordning»:

## I OPPTAK

Ordning 1:

Rekrutteringen til boreaspirantordningen skjer fra yrkesgruppen riggere, boredekksmenn, tårnmenn eller tilsvarende etter anbefaling fra riggen.

Ordning 2:

Personell med 2 årig teknisk fagskole maskin eller tilsvarende utdanninge går inn på boreaspirantordningen med opplæringskontrakt.

## II ANSETTELSE SOM BOREASPIRANT

1. Ref. pkt. I ordning 1.

Av de som blir anbefalt gjennom ordning 1, vil rederiet bestemme hvor mange som skal tas opp som boreaspiranter med opplæringskontrakt.

2. Ref. pkt. I ordning 2.

Denne kategorien gis en prøvetid på 6 måneder på lik linje med offisersaspirantordningen vi har i flåten.

Prøvetiden kan når som helst gjensidig sies opp.

## III OPPFØLGING

1. Ledelsen på riggen skal ta hensyn til følgende ved anbefaling av personellet som allerede er tilsatt på boredekket, til aspirantordningen og den senere oppfølging av aspirantene fra nivå til nivå.

a. Skolegang og resultater fra tidligere med henblikk på om aspiranten har mulighet for å klare utdannelsen på de forskjellige kursene som kreves for opprykk. Det er spesielt matematikken som er krevende på de siste kursene.

b. Aktuelle riggere og boredekksmenn, som ikke har nødvendig skolemessig bakgrunn, må gjennomføre NKI-kurs i matematikk og eventuelt andre relevante kurs.

c. Riggens vanlige vurdering hva arbeidskapasitet, tilpassingsevne og skikkethet angår.

2. Alle boreaspirantene skal anbefales av en borer som vil bli ansatt som utdanningsleder i det praktiske arbeid. Anbefalingene koordineres av utdanningslederen med boresjefene, borerne og basekontoret. Anbefalingene sendes av plattformsjefen til rederiet. Anbefalingene skal sendes før hvert opprykk og utdannelsesnivå.



Det er dog viktig å merke seg at ingen av de som allerede er i systemet skal ha mindre muligheter enn de nye hva utdanning og opprykk angår. Det var derfor viktig å få registrert de som har bakgrunn for å bli utdannet frem til borer. Enten som i dag ved modulkurser eller til den ekstraordinære utdannelsen.

Under utarbeidelse av ordningen har NOF hatt kontakt med Oljedirektoratet og Kirke- og Undervisningsdepartementet.

KUD har påtatt seg ansvaret for den formelle utdannelsen, mens Oljedirektoratet i brev 13. juli, 23. juli og 4. august, har godkjent og satt følgende rammebetingelser for ordningen:

«For å kunne følge den formelle utdanningssystem for borepersonell frem til stilling som ass. borer og borer, må aspiranten ha gjennomgått 2-årig teknisk fagskole — maskinlinje, eller ha annen teknisk utdanning som minst tilsvarer dette. F.eks. vil realartium ikke tilfredsstillende kravet.»

«Rammebetingelsene for det foreslåtte opplæringsopplegg for utdanning av personell til borer-stilling ble avklart, og inntakskriteriene ble fastslått til å være:

minimum 1-årig teknisk fagskole — ikke nødvendigvis boreteknisk linje — og minst 2 års praksis.

Mønsteret som foreslås fulgt er:

- sikkerhetskurs
- riggtrening i land
- 10 ukers praksis på rigg som hjelpearbeider
- boredekksmannskurs
- aktiv praksis i stilling som boredekksmann frem til påbegynt utdanning av ett semesters varighet, basert på de fagplaner som er beskrevet i NOU 1981: 12:

- \* 4 ukers kurs for tårnmann
- \* 13 ukers kurs for ass. borer
- \* 3 ukers kurs for borer

— deretter tjenestegjøring i den stilling som **for-skriftenes kvalifikasjonskrav til praksis** til enhver tid tillater.»

I praksis vil kravene fra Oljedirektoratet bety at de vi tar inn på den ekstraordinære utdannelsen, må ha 2 årig teknisk fagskole maskinlinje.

Ingeniørutdanning maskinlinje eller minimum 1. maskinist utdanning innen den maritime utdannelsen.

For WW's del vil ordningen medføre at vi skal ha minimum 20 boreaspiranter. Av disse har vi allerede ansatt 14.

Disse skal i begynnelsen av februar begynne på en 5 mnd. sammenhengende utdanning. Utdannelsen vil føre aspiranten frem til borer, men aspirantene må følge den vanlige opprykkstiden som direktoratet har stilt krav om. I tillegg må de være anbefalt av ledelsen ombord på riggen.



«Mr. Fjelberg. De nye folkene dine er kommet.»

## Maritim elektro/automasjonsingeniør

# HVA NU!

Etter en tid som skipselektriker kommer man erfaringsmessig til kort ovenfor den nye avanserte teknologien ombord på skipene. Løsningen på dette problemet er en videreutdanning til maritim ingeniør ved «TØNSBERG MARITIME HØGSKOLE.»

Som det første kull maritime ingeniører (el/auto) i landet, avsluttet vi vår ingeniørutdanning medio juni i år.

Skolen er lagt opp til å dekke det store behovet for elektro/automasjonsingeniører innenfor maritim sektor, s.s. skip, installatør, driftsleder, klassifiserings-selskaper, rederi, maritim industri, og skipsverft, oljeplattformer og installasjoner på sjøen, men også til industrien generelt.

Studentene rekrutterer hovedsakelig skipselektrikere med lang erfaring, men også radiotelegrafister med tilleggsutdanning i sterkstrømfag, og ingeniør/teknikere med erfaring fra skip/offshore eller annen maritim bakgrunn.

Den nye datateknologien har gjort sitt inntog i den maritime og industrielle sektor. Har vi idag kvalifisert personell til å betjene/gi service til dette avanserte utstyr? Inntil nå har dette vært et forsømt felt, spesielt innenfor det maritime området.

Ved Tønsberg Maritime Høgskole har vi nå fått muligheten til å dekke dette store behovet. Ved den to-årige Høgskolen er data/elektronikkundervisningen gitt stor prioritet, med henblikk på å kunne ta ansvar for drift og vedlikehold, i praktisk sammenheng.

Sterkstrøm (elkraft) undervisningen ved Høgskolen gir i dag den teoretiske kompetansen som kreves for utdanning til autorisert elektroinstallatør og sakkyn-dig driftsleder, og el/auto-linjen er faglig godkjent av Norges Vassdrags- og Elektrisitetsvesen (NVE).

Med den økende mengde elektronisk utstyr ombord i skip og offshoreanlegg vil man være avhengig av høyt kvalifisert personell til å stå ansvarlig for drift

og vedlikehold, samtidig må de ha en god økonomisk-administrativ utdanning.

I fremtiden vil høyspente elektroinstallasjoner gjøre sitt inntog på skip, og andre flyttbare inretninger på sjøen, og dermed kreve en sakkyndig driftsleder.

For å ta f.eks. navigasjonsinstrumentene, så er dette området blitt så omfattende og avansert, med både datateknologi og satelittsystemer, at det trengs spesiell utdanning.

Høgskolens lærere (lektorer) er sivilingeniører og ingeniører med lang praktisk bakgrunn fra maritim virksomhet (også forskning), disse har vært til uvurderlig hjelp i undervisningen.

Ved hjelp av deres erfaring har man fått en mer direkte undervisning på dagens utstyr og dens problematik, og hva vi kan forvente vil komme på markedet i fremtiden. Sikkerhetsopplæringen (brann og redning) for høgskolens studenter gis av spesialister ved det godt utbyggede regionale øvelsessenter på Statens Sjøaspirantskole i Borre pr. Horten. Studentene trenes i å lede og utføre sikkerhetsarbeid som tilfredsstillende kravene både til offshore og skipsfarten.

Prosjektarbeid er en viktig del av undervisningen. For tiden har studentene et forskningsfartøy under bearbeidelse. Det elektriske kompleksiteten er meget stor selv på et lite skip av i dag.

Som nevnt innledningsvis så er vi en del forventningsfulle over hvilke stillinger som vi kan besette etter fullført utdanning.

Samtidig spør vi oss selv er «industrien, skipsfarten, offshore m.f.» oppmerksom på vår eksistens?

Til sine tider sitter vi igjen med et inntrykk av at det bare er de maritime utdanningsinstitusjoner som kjenner til denne utdannelsen. Muligens har vi vært for beskjedne til å markedsføre oss selv godt nok, så med dette innlegget, håper vi at de som har behov for vår kategori fagfolk får øynene opp og gjør bruk av våre kunnskaper/ferdigheter.

**STUDENTENE ved elektro/automasjonslinjen  
TØNSBERG MARITIME HØGSKOLE**

# POSTKASSEN



## Opphold til ankers i British Columbia, Canada

Det viste seg at ventetiden på kaiplass for å laste kull i Roberts Bank ved Vancouver ble 18 dager. Vi la oss til blant fjorder og skogkledde fjell (rent norske forhold) utenfor Pender Island, som er en av de såkalte Gulf Islands.

Vanligvis er det ingen som liker særlig godt å ligge så lenge og vente noe sted, men noe mer ideelt enn dette skal man vel lete lenge etter. Chieften og styrmann var lynraske til å prøve fiskelykken. Stadig kunne man se dem stikke hodene sammen og diskutere forbedringer av redskapen. De var ute flere ganger fra soloppgang til mørkets frembrudd for å finne ut om laksen bet. Det gjorde den, og

de fikk ialt 13 stykker. Ingen hadde noe imot å spise den til middag!

1. maskinist Daniel konstruerte en krabbeteine, som viste seg å være meget effektiv. Ialt har vi nok tatt ca. 250 krabber i to teiner. En god del av dem er allerede fortært, og det var intet å si på smaken.

Vi ble etter hvert godt kjent med lokalbefolkningen på Pender Island under våre turer i «The Yellow Submarine», som de kalte vår overbygde livbåt. De hadde aldri sett noe lignende på de kanter før. Folkene der tok livet med ro. Selv sa de at de led av sykdommen «Penderitis», som stort sett gikk ut på at ingenting hastet. De var meget hyggelige og hjelpsomme,

og det var rent trist å hive opp ankeret og fortsette reisen.

Siden man først er i gang, kan man jo nevne at 1. styrmann Asbjørn Eriksen under skipets opphold i Tacoma, Washington deltok i et gateløp over 10.000 m. Det var 3.000 deltagere, og den ikke ukjente Bill Rogers gikk av med seieren. Vår mann ble imidlertid nr. 42, og det syns vi er meget imponerende. Stå på, Eriksen!

Vedlagt følger to bilder. Nr. 1 viser de stolte fiskere, fra v. maskinsjef Olav Vassbakk og overstyrmann Lauritz Gamlem. Nr. 2 viser «The Yellow Submarine» på livbåtmanøver. 1. styrmann Eriksen i orange kjeleadress i forgrunnen, i bakgrunnen TAMESIS.



Vennlig hilsen  
Besetningen på B/C TAMESIS  
v/Gnista  
Ellen Heum



## DOLCY

Først het jeg DAMA. Så «Journalisten». Jeg så det som en ære da stewardess Stina døpte meg om til DOLCY.

Det er et navn jeg trives med. Og fordi jeg trives så godt ombord på TOURCOING lagde jeg et eksemplar av meg selv, som skipet kan ha som et minne — om de vil. Det er filler og rask, sydd sammen over en tomflaske. Inni hue er det en appelsin, men håret er ekte granskjegg fra Rondane-tur i jula, medbragt ombord på TOURCOING ut fra en uklar fornemmelse om at det kunne bli bruk for litt brukskunst-hobby-virksomhet i ledige stunder. DOLCY bærer et mini-brød under armen, til minne om en hendelse som alle ombord vil huske. Dessuten en blokk og blyant — som symbol på Dolcys egentlige bakgrunn. Og det er kaptein Waage og overstyrmann Aasvik som be-trakter henne, forhåpentlig med velvilje. —

Hilsen Reidun Kvaale



## TRICOLORS forlis

Den: 30 Januar iår, er det 50 År siden Deres Skib: M/S «TRICOLOR» Total Forliste utenfor COLOMBO/CEYLON. — Med tap av mange menneskeliv. Bl. annet Skibets Kaptein: ARTHUR WOLD fra Moss og Tredjestyrmann HOLST, også fra Moss. De fleste av skibets 12 Passasjerer omkom også.

De overlevende blev plukket opp av ett Fransk Passasjerskib ved navn: «PORTHOS» — tilhørende Firma: «MESSAGERIE MARITIME» i MARSEILLE. —

Dette Firma hadde 3 store Passasjerskib, oppkallt efter Musketerene nemlig: «ATHOS» — «PORTHOS» — «ARAMIS».

Ombord i «PORTHOS» var der Doktor, Sykepleiersker og stor Sykehus Lugar, og vi blev behandlet på en 1ste klasses måte.

Jeg, var en av de overlevende. Påmønstret «TRICOLOR» som: «4de Styrmann og Matros». — Fantastisk Titel?

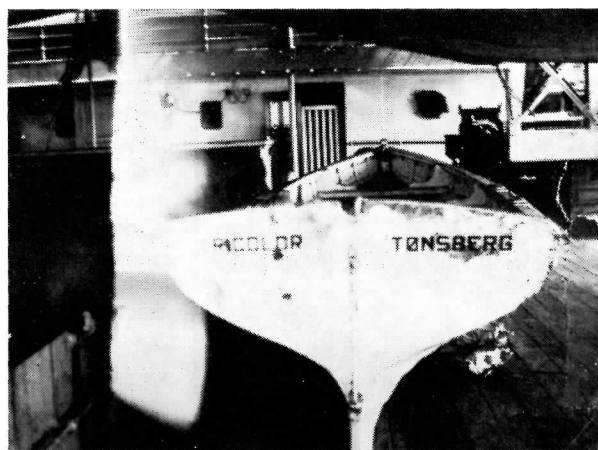
— Jeg begynte i Deres Rederi som: «APPRENTICE» ombord i M/S «TORTUGAS» i 1924. — under Kaptein: Arthur Tidemann, med Henry Bjønnes, som 1ste Styrmann.

Betingelsene for ansettelse som Apprentice var: Middelskoleeksamen. (Det blev særlig lagt stor vekt på gode karakterer i det engelske Sprog). Innbetaling av ett Gebyr stort Kr: 400.— som sikkerhet for at man ikke rømte eller sluttet før Kontrakt tiden på 4 år var omme. — Gebyret blev tilbakebetalt efter kontrakttidens utløp. —

Jeg stod ut Kontrakttiden, og tjenestegjorde som 3 og tilslut 2 Styrmann på Deres nye «TALABOT» i 1939. —

Rederiets gamle: «TALABOT», blev kjøpt av min Bestefar og hans bror, som med dette skib startet sitt Rederi. —

Med Vennlig Hilsen  
Frithjof Bjønnes  
Sjøkaptein



Vedlagt følger kopier av noen fotografier, som er tatt med ett defekt foto apparat. —







MINI MAL

## Krabbenatt



Verden står ikke til påske, sa bestemor når hun hørte ett eller annet usannsynlig. Her er så underligt, sier Odd Eidem og siterer Obstfelder, dog uten å dele den store dikters metafysiske andtagelse om å være havnet på feil klode. — Jorden er vår egen stjerne. Det er her vi lever, sier Eidem. Og han har vel så inderlig rett. På denne klode har vi kriget og levd i uminnelige tider. Her har vi i pakt med gammelprofetiske teser formert oss som havets sand og ofte nok har vi hørt om befolkningseksplisjoner. Disse har skapt redsel for Verdens matvareforsyning. Professor Borgstrøm ilet til med sitt nye korn og vår egen generalkonsul Alf R. Bjercke skriver iderligen om Sydishavets fete krill og kystens proteinrike akkar. Så kommer det plutselig fra lille Norge en illevarslende melding om at folketallet, ikke bare stagnerer, men går tilbake. Strategisk langtidspanlegger Kleppe, som forøvrig først måtte planlegge det han skulle planlegge, og Bror min i Statistisk Sentralbyrå ber i panisk forfjamselse Stailige organer om å oppmuntre folk til fysisk innsats for å overleve den ventede krise. Og skal Stailige organer også inn i dette, kan vi vente oss det verste, hvis det skal kjøres i samme gate som bekjempelsen av veneriske sykdommer. Enorme plakater over veibanen fikk relativt fornuftige mennesker til å glipe med øynene over det uanstendige og i høyeste grad urealistiske budskap. Men i tråd med tidens fordummende reklametekster, får vi vel nu noget slikt som: Lag et barn ikveld. Det er gøy å lage barn. Så enkelt at selv far fikk det til. Lenge har vi vært nede på dette heilnorske melkemesse-nivå med helse i hver dråpe og ost er ikke bare pålegg, ost er mat. Fanta sier det er moro å vært tørst og statsunderstøttede lyrikere dikter om loff og marmelade, mens pop-idolene best og hulkende synger om soft-ice, pizza og Cola. Dette er tidens egen melodi.

La meg i parentes bemerke at jeg aldri har likt betegnelsen: å lage barn. Et barn er selvsagt produktet av to menneskers kjærlighet, me de elskende har svært lite med selve skaperverket å gjøre. Barnet er Hellig i den forstand at det er underlagt livets under og ukrenkelighet. Man lager en bokhylle. Man lager en stol. Men ikke et barn. Det har ennå ikke stått i menneskelig makt å lage et barn. Fra en gammel salme, mener jeg å huske disse linjer: Stod alle konger frem på rad i all sin makt og velde, de maktet ei det minste blad å sette på en nelde.

Valgnatt er krabbenatt. Men lang dags ferd er det mot denne tradisjonsrike og betydningsfulle natt. Jeg tenker da på valgkampen og den ufine måte denne drives på. Utskjelling og spetakkel overdøver den sakelighet og informasjon, som velgerne visselig har krav på. Alf Larsen fikk sannelig rett i sin dystre spådom om forfall på alle felter innenfor vår hårdt tilkjempede kultur. Det er nok på tide å innføre duskeluen igjen, slik at korrekt sprog og almen dannelse atter blir noget å strebe mot. Men pendelen svinger ennå i gal retning og de Grothske halvstuderte røvere kommer nok til å rive oss i flettene ennå noen år. Men en gang vil pendelen slippe taket i vulgærsproget og piggrådsmusikken, slik at ord som elite, kultur og dannelse får en bedre klang i folks bevissthet.

I rettferdighetens navn bør huskes at valgkamp i Norge aldri har vært ført på et saklig og høyt plan. Jeg, som i likhet med Åse Kleveland's mann, er gammel og har levd lenge, husker Tranmæl og Torp fra deres velmaktsdager, og disse herrer sparte ikke på konfekten, ei heller vår store og begavede statsmann Carl Joachim, som burde hatt bedre vett, men som i elegante vendinger infamt hudflettet sine politiske motstandere. Det ser ut som om ellers balanserte mennesker får noget sadistisk i kroppen under en valgkamp, og uttrykket — har man lyst, har man lov — kommer til stor anvendelse.

Men valgnatten har alltid vært god. Da er alt over. Da slapper folk av i sine stuer. For mitt eget vedkommende, har den vært feiret så lenge jeg kan huske. For mine foreldre var Stortingsvalget en høytidsdag. De var glade for å ha rett til å stemme, og respekterte følgelig den PLIKT man har til å bruke sin rett. De pyntet seg denne septemberdagen da en brun konvolutt skulle legges i urnen med Riksvåpnet. Om kvelden kom gjerne gode venner til festlig lag, og når Thorstein Diesen med sin hese røst leste de første resultater fra Aremark, var krabbebordet dekket. Ennå kan jeg føle den fine stemning som hersket i stuen disse valgnetter. Praten gikk, havets delikatesser smakte, og så blev det stilt når Diesen igjen hevet sin hese røst og kom med landsoversikter. Til krabbene blev servert Ringnes pils og Lysholm No. 1. Det er blitt meg en kjær plikt å holde denne tradisjon ved like.



# PERSONALIA

## 40 ÅRS TJENESTE

Thomas Nilsen

## 25 ÅRS TJENESTE

Andreas Glendrange  
Sigurd Løvøy  
Ronald Kristoffersen  
Jørgen Stougaard  
Gunnar Christoffersen  
Svein Urheim  
Karle Teige  
Karsten Frostad  
Chang Tong Ming

## 80 ÅR

Martha Vik  
John B. Gundersen  
Gustav Warendorph  
Lilly Olsen  
Elise Sukke  
Mary Alvilde Kristensen

## 70 ÅR

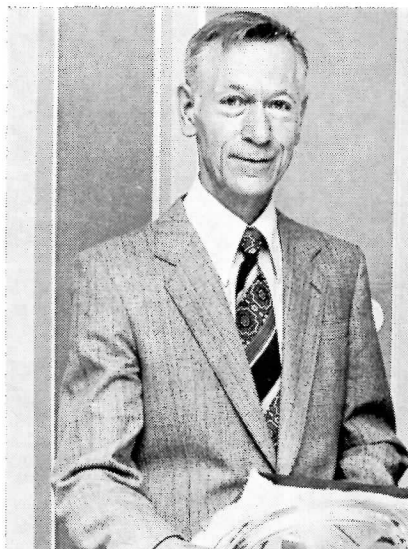
Kjell Skovrand  
Leif J. Øines  
Gudrun Brunstad  
Anna Jensen  
Olaf Bagge  
Leganger Berg  
Christen A. Røed  
Borgny Jaatun

## 60 ÅR

Karen W. Karstensen  
Esther Johansen  
Ole N. Simonsen  
Thorleif Hansen  
Ove Løkkebø  
Arvid G. Jensen  
Chang Tong Ming  
Eimar Brevik Andersen  
Erik Edmann

## 50 ÅR

Gunnar S. Strand  
Arne Hagen  
Grethe Hansen  
Kristian Stensønnes  
Svein Lien



**Maskinsjef Gunnar Wilhelm Hanslien**, f. 16/8-23 i Eiker og nå bosatt i Våle.

Begynte som smører TAMERLANE april 1947, ble 3. maskinist TULANE januar 1951, 2. maskinist TENERIFFA juni 1962, 1. maskinist samme skip juni 1963 og maskinsjef TAGUS november 1970.

Hanslien har hatt denne stilling ombord i en lang rekke av våre linjebåter, senest TYSLA.



**Matros Stein Lie**, f. 28/12-34 i Fil-tvedt og nå bosatt samme sted.

Begynte som dekksgutt TITANIA november 1950 og ble matros TORONTO august 1956. Han seilte som tømmermann TAGAYTAY nærmere 3 år og ble båtsmann TIRRANNA juli 1968. Denne stilling hadde Lie inntil september 1972 da han ble påmønstrert vår supplyflåte som matros. Han har nå ferie fra TENDER CONTEST.



**Maskinsjef Per Ove Strandkleiv**, f. 29/1-32 i Giske, og nå bosatt i Sandefjord.

Begynte som motormann TARONGA juni 1953, ble 1. maskinist TITANIA september 1958 og maskinsjef TURANDOT juni 1962. Denne stilling har Strandkleiv hatt ombord i en lang rekke av våre linjeskip, senest BARBER TAIF. Strandkleiv er en meget dyktig maskinsjef og fikk i mai 1973 rederiets gullur for innsats ved TAIMYR's brannhavari.

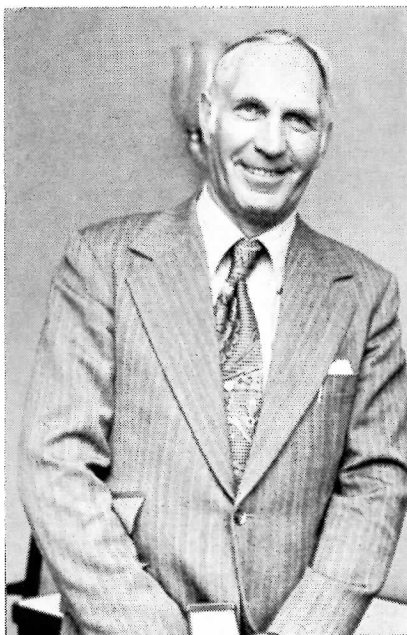


**Maskinsjef Odd Evald Mathisen**, f. 18/3-22 i Sandtorg og nå bosatt i Gressvik.

Blev tildelt rederiets jubileums-gave for 25 års tjeneste i oktober 1976. Han ble da skildret som en meget dyktig maskinsjef som har hatt turbinmaskineri som spesialitet. Han har nå ferie fra TIGRE.

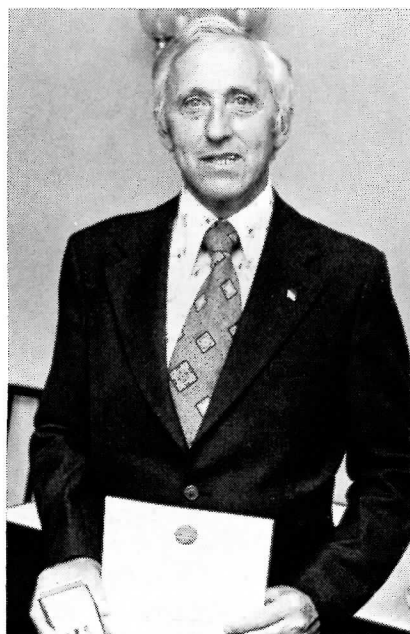


**Arbeidsleder Herlof Johan Strømskag**, f. 23/3-21 i Brattvær og nå bosatt i Kristiansund N. Ble overrakt rederiets jubileumsgave for 25 års tjeneste i oktober 1978. Strømskag bl eda skildret som en meget dyktig arbeidsleder. Hans siste skip var BARBER TAIF og vil etter endt ferie fra dette skip bli pensjonert.



**Kaptein Hans Fredrik Tonholm**, f. 20/7-22 i Fredrikstad og nå bosatt samme sted.

Fikk under lunch på kontoret 18/10-76 overrakt jubileumsgave. Han ble beskrevet som en hyggelig og samarbeidsvillig skipsfører, alltid grei å ha med og gjøre. Siste båt TYSLA.



**Arbeidsleder John Uran**, f. 7/3-24 i Bremsnes og nå bosatt i Kristiansund N.

Fikk under tilstelning på kontoret overrakt jubileumsgave 17/8-78. Han ble dengang beskrevet som en særdeles dyktig arbeidsleder som i alle år har fått de fineste anbefalinger.

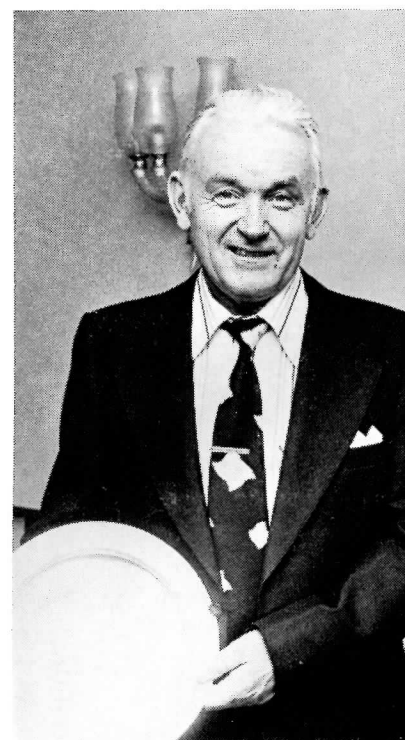
Siste skip TOURCOING.



**Formann II Alf Bentsen**, f. 23/6-30 i Fjære, nå bosatt i Lierbyen.

Mønstret på som matros på TUDOR i 1952.

Gikk styrmannskole og skipper-skole underveis og mønstret av som overstyrman på TAGUS i 1973. Bentsen begynte på bryggekontoret i Filipstad i 1975 som formann.



**Driftsinspektør Franz Kirchhoff**, f. 5/1-31 i Drammen.

Mønstret på som dekksgutt på TANCREO 1949. Begynte som smører i 1950 og gikk gradene ombord i en rekke av våre skip, fra 1963 som maskinsjef.

Kirchhoff ble ansatt på kontoret i 1966 som driftsinspektør i Maritim seksjon. Var i en periode tilknyttet Oslo Drilling.

Kirchhoff tiltrer i midten av juli stilling som driftsinspektør ved bausekontoret i Stavanger.



**Marketing Manager Andreas Glendrange**, f. 20/3-33, bosatt på Nadderud.

Glendrange begynte i WW 2/7 1956 i Trekkavdelingen. Ble overført til Ekspedisjonen, Afrika/Australia utg. i august 1957. Var 6 mndr. ved Hydres kontor i London i 1961/62. Overført til Østen/Indonesia i mars 1964. Glendrange gjorde så danske av seg, og ble tilknyttet Scanservice i København i mai 1969. Kom tilbake til Oslo som Linjebefrakter (NAAL) i september 1971. Ble utnevnt til Marketing Manager, Willine, i november 1980.



**Stabsleder Thomas Nilsen**, f. 20/10-22 på Tjøme, hvor han også er bosatt.

Nilsen begynte som messegutt TUDOR i oktober 1937, og gikk gradene til 1. styrmann TEMPLAR mai 1950 og som fører TAI SHAN i juni 1955.

I november 1960 gikk Thomas Nilsen i land og begynte på kontoret i WILAG's bokholderi. Var i en periode ved Ørsneskontoret, før han i januar 1973 vendte tilbake til hovedkontoret.

Fra desember 1973 har Nilsen vært tilknyttet Maritim seksjonsstab, de siste årene som stabsleder.

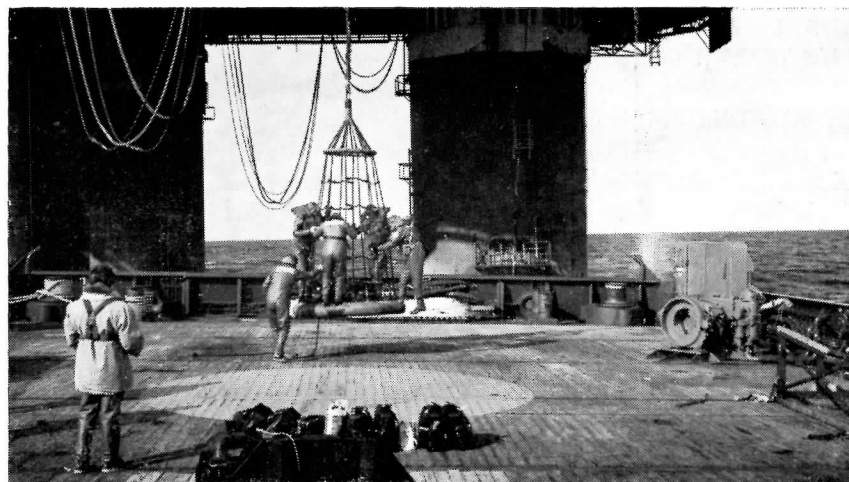
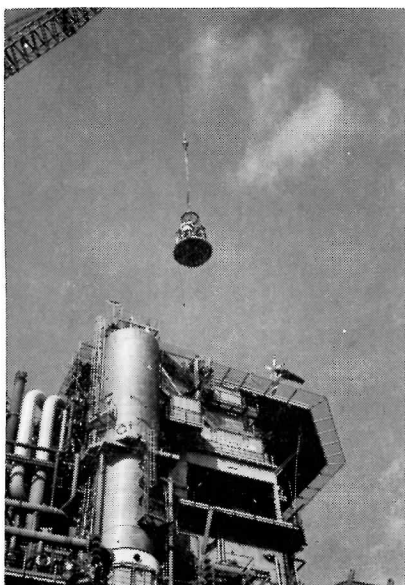


**Kaptein Karle Andreas Teige**, f. 2/11-36 i Ålesund, og nå bosatt i Nerlandsøy.

Teige begynte som lettmatros TARONGA i juni 1954. Han ble matros TARN i september 1955 og 3. styrmann TERRIER i juli 1959. Teige ble så forfremmet til 1. styrmann TAGAYTAY i november 1962 og om-mønstrert til overstyrmann samme skip i mars 1962. Teige overtok kommandoen av TRAFALGAR i juni 1970, og har senere ført 3 av våre linjebåter.

I juni 1973 gikk Teige i land og arbeidet på kontoret som personellinspektør i 1 år. Han gikk da over til oljesektoren og ble kontrollromsoperator på ODIN DRILL.

August 1975 ble Teige plattform-sjef og har senere hatt denne stilling.



Ingen spøk å entre TENDER CAPTAIN. Fra Beryl plattformen går ferden i kurv ned 60 meter til dekket på skipet som ligger som beredskapsfartøy for Mobil UK. Sykepleier Marit Kristiansen har sendt oss disse bildene.

Thorolf Huus

# SKIPSIDRETT



## FOTBALL

Det er hyggelig å merke seg fra sportsoversikt Nr. 5, som Velferden utgir, at B/C TARCOOLA stadig holder koken og deltar aktivt i «THE SEVEN SEAS FOOTBALL SERIES» og DEN NORSKE SERIEN. De hadde pr. 1. september spilt 8 kamper, som totalt har gitt de 16 poeng.

Dette gjør at de nå har klatret opp på en 2. plass i den internasjonale konkurransen med samme poengsum, som lederlaget. I den norske serien leder de klart med 3 poeng til neste fartøy.

Verdt å merke seg er også M/T BANGLAR NOOR, som ligger på en 4. plass i den internasjonale serien. W.W. har management for båten, og den seiler med WW-offiserer.

I den norske serien, ligger for øvrig M/S TOYAMA på en 31. plass og M/S TAKAMINE på en 53. plass.

## IDRETTSMERKE-KONKURRANSEN

I denne konkurransen, har ingen WW båter markert seg enda, men vi får håpe det skyldes at innrapporteringene ikke er nådd frem enda.

## SVØMMEKNAPP-KONKURRANSEN

Tre av våre båter har foreløpig sendt inn resultater til denne konkurransen.

Det er:

T/T TIGRE på en 15. plass  
M/S BARBER TSU på en 21. plass  
M/S TERRIER på en 33. plass

## SYKKELKONKURRANSEN

I denne konkurransen har ett av våre supply skip «vist tenner», ved å plassere seg på en foreløpig 11. plass.

Plasseringen til våre skip er følgende:

Nr. 11 M/S TENDER CLIPPER  
Nr. 18 M/S BARBER TSU  
Nr. 32 M/S TERRIER  
Nr. 33 M/S TACHIBANA  
Nr. 34 M/S TENDER CLIPPER

## FRIIDRETT

I friidrett satser B/C TONGALA friskt for å beholde sin fine posi-



«Gnista» svever over lengdegropa.

Telegrafist Birgit Røvreit hopper lengde under idrettsuka i Gonzales 1981.

Tilskuere/måldommere fra venstre reparatør Livenhagen, velferdssekretær Anna Sofie Vangen og velferdssekretær Georg Dahle.

sjon :på resultatlistene pr. 1. september ligger de på en 9. plass.

I klasse II ligger TENDER COMET på en 14. plass.

Dessverre har ingen av båtene våre enda markert seg i stafettene.

Ellers merker vi oss Arne Brantsøy M/S BARBER THERMOPYLÆ, som ligger på en 4. plass i kule 8.61 m, 3. plass i lengde 3.76 m. Dette gir ham foreløpig en 4. plass i 3-kampen.



Kulestøt med stil og eleganse.

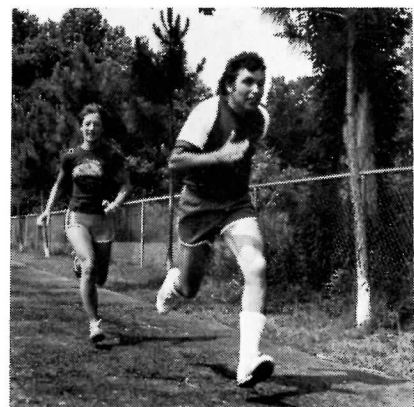
Forpl.ass. Anne Grete Johansen støter kule, mens tilskuere er fra venstre velf. sekr. Vangen, maskinsjef Jansen, forpl.ass. May Nymoer, stuert Olaf Kristiansen og telegrafist Røvreit.

## SVØMMING

Av individuelle resultater oppnådd av WW-personell, er det spesielle resultater til Ole Sollid M/S TRICOLOR i 1000 m svømming (17,35 min), som rager høyt med en gjennomsnittsfart pr. 100 m på 1.45.5 min.

Vi ønsker så langt til lykke med resultatene og håper på en bred og god innsjutt fra WW-skipene utover høsten.

LYKKE TIL!



Full fart på 60 meter'en.  
Forpl.ass. May Nymoer og matros Diz.