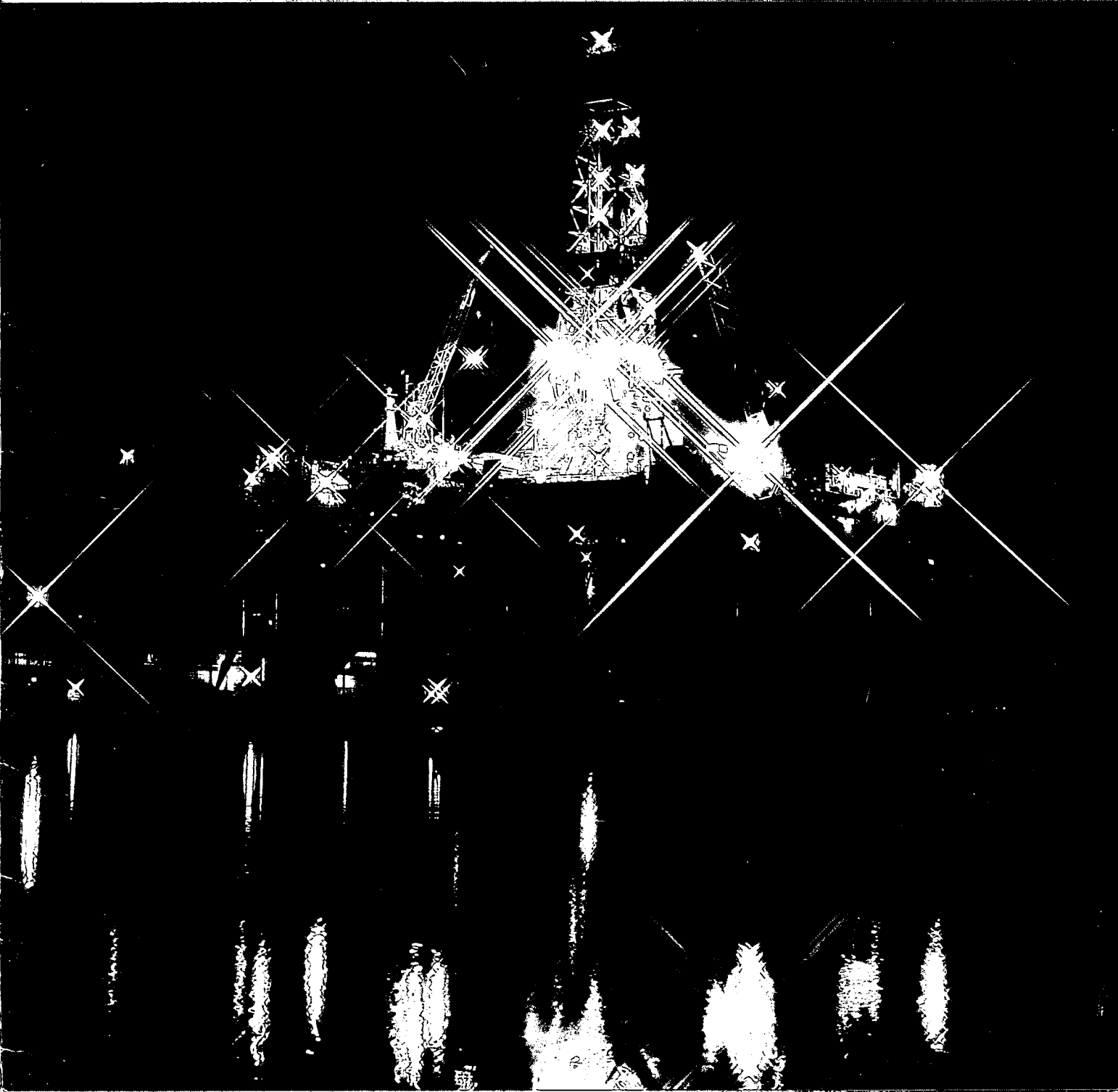


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKTB-REDERT

nr. 4/81



Godt nytt år!

SKIB-REDERI

Nr. 4 — DESEMBER 1981
(Nr. 89 — 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

INNHOOLD:

Godt år

TIBERIUS — en nyskaping

Operasjon TREASURE SWAN

BarWil kontorene i USA

Havarivernskolen

Skib-Rederi går i vannet

OBC — 10 års virksomhet

Rederilegen — Dr. Tenfjord takker av

Stuert spesial

MINI MAL: Quantum satis

På «Crash kurs» i Fransk

Besøksrunde ved de martime skoler

Julekveld ombord

Rød panter på Frogner plass

Personalía

WIL-Nytt

Skipsidrett

Forsidebildet:

TREASURE SWAN i Sandefjord
Foto: G. Andersen

Godt år

Så er vi igjen kommet til et årsskifte. Vi lar tankene strømme inn over oss mens vi titter tilbake på året som snart er historie og ser fremover med spenning på det nye år med de gleder, sorger og utfordringer det sikkert vil bringe hver og en av oss.

La meg med en gang konstatere at året 1981 for vårt firma har vært et godt år. — Vi må ikke bli selvgode av den grunn, det kunne vært bedre, og vi må fortsatt legge oss i selen for å oppnå de mål vi har satt oss. En god og trygg arbeidsplass med givende og interessant arbeide og maksimal avkastning til fordel for oss alle. Dette og dette alene vil føre firmaet videre og rettferdiggjøre den plass i samfunnet vi har og ønsker å ha.

Året har forøvrig vært preget av stor aktivitet og mange utfordringer av forskjellige slag som vi har møtt og som oftest løst på en fin måte. Den «team spirit» eller korps ånd som preger W.W. og som særlig gjør seg gjeldende når vi skal møte og løse store oppgaver og nye utfordringer er et av våre sterke kort. La oss alle gjøre hva vi kan for å bevare denne. Den ikke bare styrker oss, den skaper også et mere meningsfylt arbeidsmiljø og en triveligere arbeidsplass.

Særlig vårt engasjement på offshore-sektoren har preget året og vi begynner å høste av vår store innsats på dette felt. En av våre sterke sider har imidlertid alltid vært vår spredning av interessene. Dette må vi alltid ha i minne selv om oljefebren raser i blodet.

Året som kommer vil bli preget av satsing på våre andre virksomhetsgrener og kanskje endog nye områder. Vi må satse hvor mulighetene byr seg innen det spektrum av erfaring og kunnskaper vi behersker. Deler av linjeflåten står foran fornyelse, og dette blir en stor utfordring for oss alle. Bulk og tank bør også få sin del av investeringene, om enn ikke etter samme mønster som hittil.

Vi har i året 1981 fått en ny regjering. Jeg håper og tror den vil gi norsk næringsliv generelt og skipsfarten spesielt nye arbeids- og rammebetingelser som vil gjøre det mulig for oss å utvikle videre den virksomhet vi driver idag og befeste vårt firmas posisjon både nasjonalt og internasjonalt.

Jeg ser med glede og optimisme mot det nye år og vil gjerne benytte denne anledning til å takke hver især for god innsats og godt samarbeide i året som svinner. Jeg ønsker dere alle en vel fortjent og riktig god jul og alt mulig godt for det nye år!

Tril Warring

Nye tanker om skipsmiljø og bunkersforbruk

I oktober la Norges største bulkskip — M/S TIBERIUS til kai i Rotterdam for å begynne losing av 133 000 tonn kull fra Australia. Det er Morten Werrings Rederi som disponerer skipet, som selv i verdensmålestokk vil rangere som et av de største bulkskip med sine 142 000 dødvekttonn.

HER SPARES DET BUNKERS

Det var to helt spesielle forhold ved skipet som fanget interessen hos Skib-Rederis utsendte under en omvisning ombord. For det første tilhører skipet en helt ny generasjon bulkskip. En nyutviklet saktegående motor gir et meget gunstig bunkersforbruk. I samarbeide med byggeverkstedet Mitsubishi Heavy Industries i Japan har rederiet i tillegg kommet frem til en serie energisparende tiltak, slik at skipets drift kan bli så økonomisk som overhode mulig. Eksempelvis vil en turbogenerator som utnytter spillvarme fra skipets fremdriftsmaskiner, skaffe den elektriske energi som er nødvendig ombord.

Driftsinspektør Per Ekroll har på vår anmodning regnet litt på hva de ulike tiltak utgjør i kroner og øre når det er tale om bunkersutgifter. Sammenlignet med et tilsvarende skip uten disse arrangementene sparer TIBERIUS ca. kr. 5.500 pr. døgn, eller ca. 2 mill. kroner på årsbasis.

OVERBYGGET

Det mest iøyenfallende er imidlertid det relativt lille overbygget på dette skipet. Og overbygget er virkelig en nyskapning i moderne skipsfart. WW, som står for den maritim-tekniske drift av TIBERIUS har utviklet en helt ny type overbygg. Tegningene av overbygget er tidligere presentert i Skib-Rederi, og det tør være kjent at det er driftsinspektør Johan L'orange som er overbyggets far.

Kort fortalt er selve størrelsen langt mindre enn på tilsvarende skip, og det er bygget etter et såkalt atriumprinsipp. Dette går ut på at alle lugarene er bygget rundt et atrium midt inne i overbygget, der fellesaktiviteter er samlet; svømmebasseng, kaffebar, bibliotek og andre oppholdsrom. Med unntak for kapteinen og maskinsjefen er skipet utstyrt med enhetslugarer, like store og likt utstyrt.

Besetningen på 22 uttrykker stor begeistring for det nye overbygget. «Her er alt lagt til rette for sosial kontakt, og kaffebaren er blitt det nye samlingssted på fritiden. Jeg tror at det nye overbygget har gjort sitt til de gode forhold vi har ombord her», sier en av mannskapet til Skib-Rederi.

Det skal allikevel ikke stikkes under stol at enkelte offiserer kunne ønsket seg en større gradering av lugarstørrelsen. Videre ønsket de fleste vi snakket med et større soverom.

FORDELENE ER MANGE

Johan L'Orange oppsummerte fordelene ved overbygget slik:

— Sammenlignet med overbygget på andre skip slipper vi nå en mengde lange korridorer og trapper. Stålvekten er betydelig redusert, noe som igjen gir oss større dødvekt og derved større lastkapasitet.

Videre vil jeg også understreke de rent sikkerhetsmessige fordeler ved en mer oversiktlig enhet, og samtidig gir jo et mindre overbygg mindre behov for rengjøring og vedlikehold.

Selv om de rent praktiske og økonomiske fordelene er mange, så har imidlertid tanken på å forsøke å bygge inn et sosialt fellesskap vært den viktigste drivkraften bak prosjektet. Tendensen til isolasjon har vi tidligere sett en del til ombord på norske skip. Personlig tror jeg denne løsning er et skritt på riktig vei, sier Johan L'Orange.

KAPTEINEN BEGEISTRET

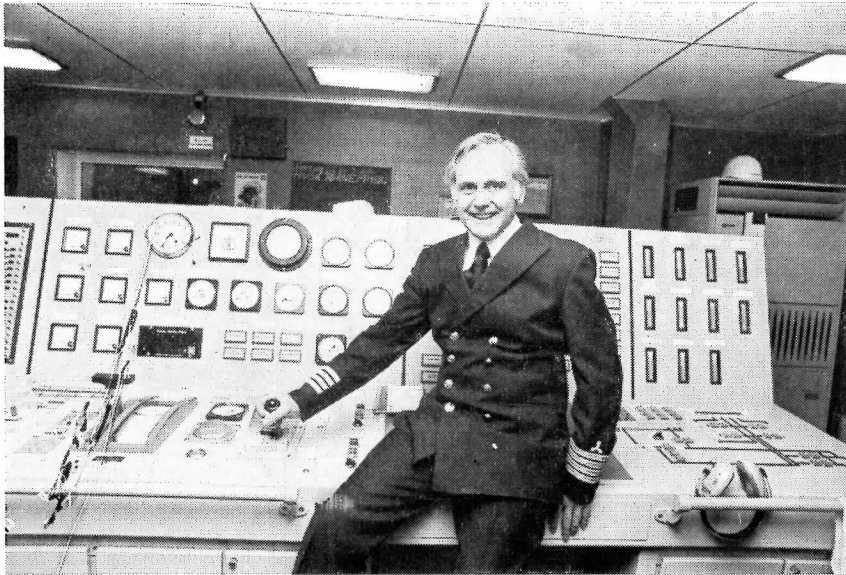
— Det ble en veldig glede og opplevelse å få føre TIBERIUS på jomfruturon til Europa, sier kaptein Magne Madsen til Skib-Rederi. Kaptein Madsen var i Japan siste del av byggeperioden og er full av lovord over det ferdige produkt.

— Det sosiale miljø fungerer meget godt, og det er helt klart at det delvis skyldes at forholdene her er lagt meget godt til rette.

— Ser du noen fare for å miste autoritet og respekt ved at det gjennomføres et åpent, felles arrangement som på TIBERIUS?

— Jeg tror ikke man oppnår respekt ved å mure seg inne, snarere tvert imot. Jeg har aldri vært på noen skip der folk har vært mer samlet i dagligrommene. Det betyr ekstra mye når et stort skip som TIBERIUS har en bemanning på bare 22 personer. Vi arbeider nært sammen på mange måter, og har stadig planleggingsmøter ombord. I fremtiden vil fellesskapet ombord bare bli styrket. Det blir ikke snakk om underordnede, men forskjellige kategorier spesialutdannede sjøfolk, sier kaptein Madsen.

Underlig å tenke på at Madsen for omtrent 25 år siden førte det som dengang var Norges største tank-skip — størrelse 24.776 dwt. Den «kjempen» er det lett plass til i to av de 9 lasterommene på TIBERIUS. Hvert lasterom her tar vel 16 000 tonn. Eller sagt på en annen måte: I hvert lasterom er det plass nok til 58 eneboliger på 120 kvadratmeter.



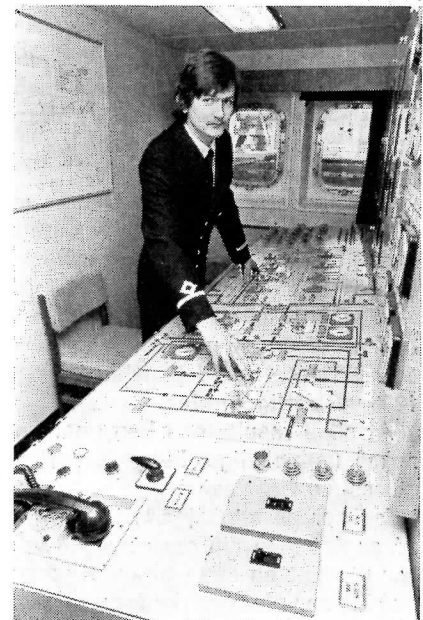
Maskinsjef Kåre Hole på plass ved kontrollpanelet i maskinrommet. Herfra styrer han også en serie bunkersbesparende tiltak.



Selve atriets med fellesarealene er lagt på to plan. Nede finner vi kaffebaren og salongen, mens vi på neste plan bl.a. ser biblioteket.



Fornøyde mannskaper samlet i salongen: motormann Geir Kvikstad, matros Arvid Johnsen, arbeidsleder Odd Otterholm, matros Einar Edvardsen og aspirant Egil Jansen.



2. styrmann Frank Amundsen har fått mye teknikk å passe på. Men han trives på TIBERIUS og i bulkfarten.

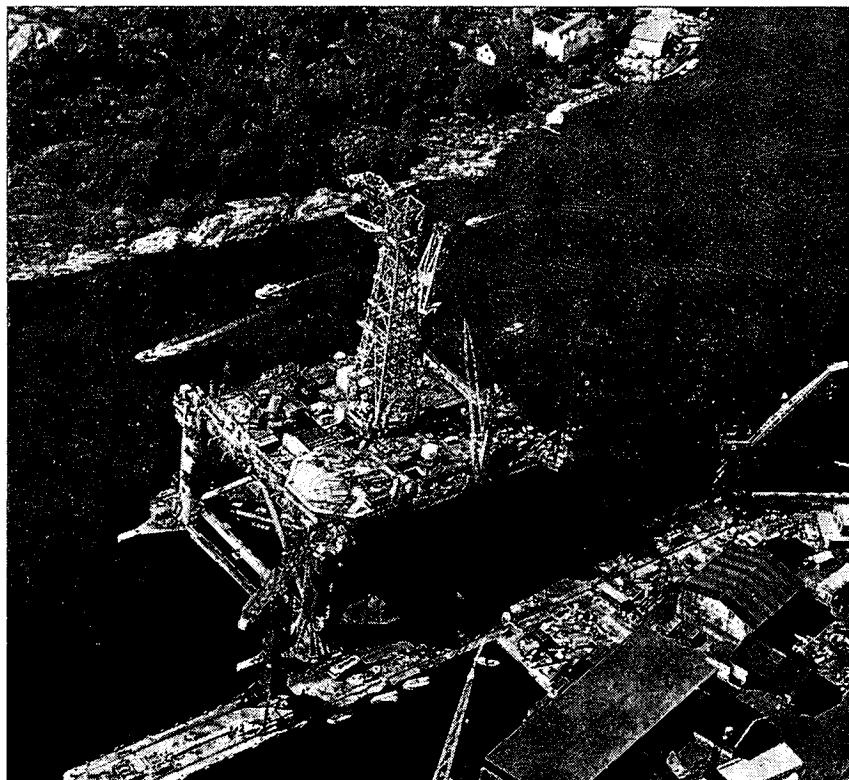


Kokkaspirant Anne Brekken er meget tilfreds med lugarbekvemmelighetene på TIBERIUS. Så vet hun da også å sette farge på tilværelsen med blomster rundt seg på alle kanter.

Operasjon

TREASURE SWAN

ved
Framnæs
Mek. Verksted



WW fikk som kjent levert de første tre borerigger omtrent samtidig med at boremarkedet nærmest ble borte.

For å sikre beskjeftigelse av riggene i denne vanskelige perioden som varte i omtrent fire år, frem til slutten av 1979, var det nødvendig å tilby riggene i markedet for andre formål, og dette betinget vesentlige ombygninger.

Alt måtte skje i et hektisk og oppjaget tempo, og i tillegg var arbeidene tildels meget omfattende og kompliserte, og på toppen av det hele arbeidet vi i et nytt og ukjent teknisk område.

Vi arbeidet med uhyre knappe marginer for tid og økonomi, og selv om totalresultatene for disse prosjektene ble bra, så lå det i sakens natur at vi mange ganger brant våre fingre så det følte, og videre at vi ofte følte oss på tynn is. Som fagfolk var vi vant til å arbeide med problemstillinger vi kjente til bunns, og mente selv at feilanslag i prognoser ut over 5—10% var dårlige greier.

At slike resultater i begynnelsen viste seg å være nokså uoppnåelige, bidro jo heller ikke til å dempe stress- og frustrasjonsfølelsen. Men heldigvis, når jeg i dag ser på situasjonen i lys av disse krevende år, så er det ikke tvil om at vi på det tekniske området har utviklet en evne til «crisis management» som nå er blitt en veldig styrke for vårt firma.

Uten denne bakgrunn hadde vi neppe dristet oss til å gå løs på TREASURE SWAN (heretter TS) prosjektet, og hadde vi allikevel tatt sjansen på prosjektet, er det sannsynlig at vi ville ha viklet oss inn i en håpløs situasjon med dramatiske overskridelser av kostnader og leveringstid og betydelige vansker med vår kontraktspartner (BNOC).

Prosjektet er imidlertid nå forlengst bragt vel i havn, og jeg vil gjerne gjennom Skib-Rederis spalter

fortelle litt om hva som ligger bak dette gode resultat av helhjertet innsats fra en rekke mennesker, for på denne måten også å gi dem den kreditt de så avgjort fortjener.

Bakgrunnen for prosjektet var at våre meget effektive markedsførere kom opp med muligheten for en fire års borekontrakt med BNOC (British National Oil Corp.) tilbake i februar måned 1981.

Det eneste WW imidlertid hadde på hånden av materiell var et løselig tilsagn fra Houston at en borepakke kunne skaffes i løpet av ca. 6 mndr.

Så dukket muligheten for et Joint Venture med Stolt Nielsen opp. De hadde en H3 bygget som diving/accomodation plattform som de kunne tenke seg å sette inn i prosjektet, mens WW skulle sette inn borepakken og ombygningen.

Men så var det tiden da! BNOC måtte ha riggen innen 1. oktober, verkstedene antydte fra 8—12 mndr. for å gjøre jobben fra levering verkstedet osv. Dvs. vi hadde ikke en dag (nesten time) å miste. Vi visste at det ikke nyttet å spille på flere verksteder (som vi ellers alltid gjør) hvis vi skulle ha noe håp om å greie tiden.

Framnæs Mek. hadde vi tidligere samarbeidet med om andre, også meget kritiske prosjekter, og vi valgte å satse på dem på grunn av deres tidligere dokumenterte evne til å bli enige med oss om kontrakt, pris, tid m.m. selv om mye av kalkulasjonene måtte skje på teknisk sviktende grunnlag p.g.a. manglende tid til å gå i detaljer.

Dermed gikk vi inn i tre meget hektiske uker. I Maritim seksjon todelt vi arbeidet. En gruppe arbeidet hjemme med spesifikasjon og kontrakt med Framnæs. En gruppe dro til Houston for å spesifisere og inngå kontrakt for komplett borepakke. Basis for de tekniske diskusjoner med Framnæs var en endags felles inspeksjon av TS i Nordsjøen, hvoretter man

skulle spesifisere, tidfeste og prise alt som skulle gjøres med demontering og deretter montering.

Som sagt det var hardt kjøp og harde forhandlinger, og kontrakter ble inngått av WW for totalt 200 mill. kr. og ferdiglevering den 1. oktober.

De som sitter litt på siden og hører om slike kontrakter tenker vel at nå er den jobben gjort, og 1. oktober begynner vi å tjene penger. Men vi i Maritim var i en annen situasjon. Vi visste at en uendelighet av ting kunne gå galt, og hvis ting for alvor begynte å skjære seg, kunne som sagt konsekvensene bli dramatiske — og vi ville ikke ha noen å skyldte på. Vi hadde nok sagt klart fra at prosjektet var på grensen av vår yteevne — men dog, vi hadde gitt grønt lys for det hele, slik at vi følte så avgjort det endelige ansvar for en vellykket prosjektgjennomføring.

Slike prosjekter står og faller med den utøvende prosjektorganisasjon og denne organisasjons evne og vilje til å motta og utøve myndighet og ansvar.

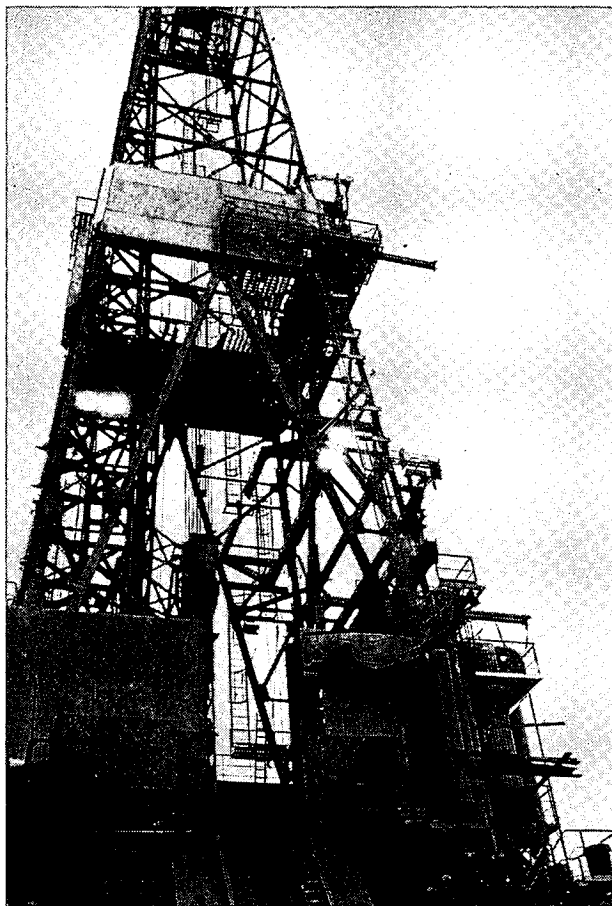
Det første vi derfor gjorde var å utpeke prosjektleder med medarbeidere, og omtrent samme prosess foregikk hos Framnæs.

Vår mann ble siv.ing. Tom Mikkelsen. Sammen med seg fikk han inspektør Haeselich som stedlig byggeleder i Sandefjord. Videre var o.ing. Gaustad og inspektør Opthun med som elektroeksperter. Buddy Webber og Don Black var med som borespesialister. Siv.ing. Jordanger og inspektør Husum var med som boreutstyrskoordinatorer. I tillegg var en stor del av besetningen til disposisjon for inspektør Haeselich.

Riggen ankom Sandefjord den 5. mars, og fra den dag av var det et hardere prosjektkjøp enn noe annet jeg har vært med på i min karriere. Det nytter ikke å gå i detaljer, men som ett eksempel vil jeg nevne Framnæs' situasjon. Behovet for tegnekapasitet var langt utover det verkstedet selv besatt, og for å mestre oppgaven måtte de midlertidig ansette over 40 engelske ingeniører som bodde ombord i riggen mens de masseproduserte tegninger som mer eller mindre gikk rett ut i produksjonen.

Et annet eksempel er boreutstyret. Mange av disse leveransene var så kritiske at hele prosjektet kunne gå i stå hvis forsinkelser ville oppstå. Og alarmerende signaler om forsinkelser mottok vi over hele registeret.

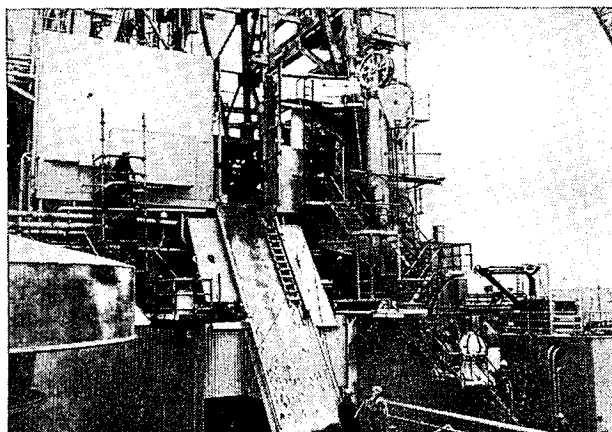
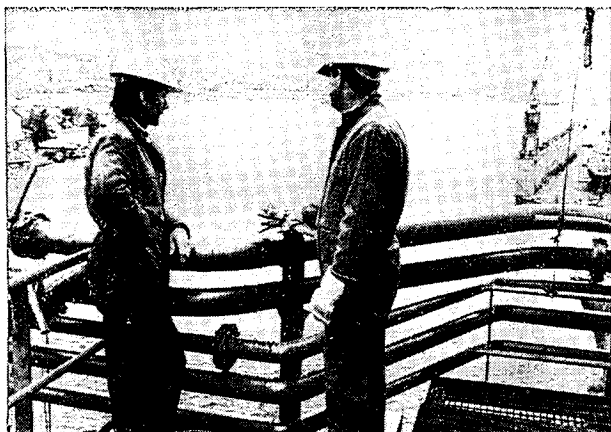
For å mestre denne situasjon måtte vi geare opp en «time til time» oppfølging i Houston i hele august og september, og mens Husum fulgte deler fra samleband til flyplasser og skipshavner i Amerika, satt



Jordanger hjemme og koordinerte mottaket via speditorer og karavaner av lastebiler og barger på det europeiske operasjonsteater. Og det gikk — med et nødscrik. Prosjektlederen selv tenkte vel ikke stort annet enn TS i 7 måneder, og etter ca. 60 prosjektmøter i Sandefjord antar jeg at han kan kjøre distansen RA 5—Framnæs i søvne. Kanskje gjorde han også det, for søvnen var vel ikke det det ble mest av i denne perioden.

Frem til bare noen dager før levering fortonet selve riggen seg for en ikke-fagmann som en slagmark.

Ca. en måned før levering kan jeg huske at det å se inn i kontrollrommet fortonet seg som det ville ha gjort hvis man så inn i et TV-apparat bakfra, hvor





Prosjektleder Tom Mikkelsen



Riggtegninger diskuteres nok en gang i en ennå avstresset atmosfære. Fra venstre inspektør Ivar Husum, siv.ingeniør Øivind Jordanger, inspektør Georg Haeselich og teknisk sjef Terje C. Gloersen.

apparatet var ca. 50 ganger forstørret og alt utstyr var revet løs.

Det å bevare roen og oversikten, og spesielt det å ikke miste motet under slike forhold, stiller enorme krav til den stedlige byggeleder. Men det holdt fint i dette prosjektet, takket være Haeselich's lange og tunge erfaring koblet sammen med den naturlige ro, sindighet og autoritet han besitter.

Jeg ville gjerne ha fortsatt med en detaljert beskrivelse av hver manns innsats, men la meg for ikke å bli for lang, begrense meg til å si at det ikke er vanskelig å sitte med det overordnede ansvar når en har slike folk med seg. Det var teamånd, innsatsvilje og humør på sitt WW beste.

Jeg sa at vi valgte å satse på Framnæs for denne jobben p.g.a. vår gode erfaring med dette verksted for slike jobber.

Etter hvert som månedene gikk ble vi mer og mer overbevist om at dette var et riktig valg, og nå som prosjektet er historie tror jeg at jeg vil gå så langt som å si at uten det spesielle forhold som ekspertise mellom Framnæs organisasjonen og vår egen ville vi ikke ha greid jobben med et brukbart resultat. Selvsagt var det mange harde sammenstøt om kontraktstolkninger o.l., men aldri gikk dette ut over arbeidsinnsats og vilje til å hjelpe oss å nå et krevende mål.

Hvis det bilde dette verksted ga av evne og vilje fra alle ledd i organisasjonen til å dra et tungt lass sammen kunne være representativt for denne industri, så burde den ha evne til å overleve i konkurranse med hvem som helst.

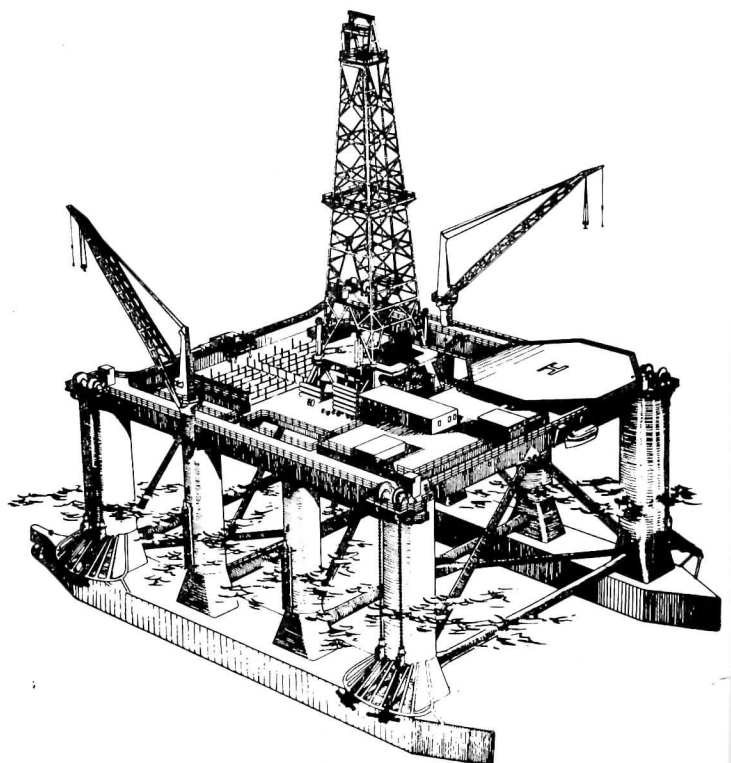
Vi har i skrivende stund ikke helt oversikt over endel sluttregninger, men alt tyder på at dette prosjektet ble gjennomført uten økonomiske overskridelser totalt sett.

Riktignok ble den 1. oktober etter hvert en umulighet, men selv den 2. som ble sluttdatoen var en glimrende resultat.

Jeg nøler ikke med å si at både eget prosjektteam og Framnæs har grunn til å være stolt over resultatet, og jeg slutter med å si:

Vel blåst!

Erik A. Kruse



BARWIL KONTORENE I USA:

Baltimore i siget



«For Speed and Service» er rederiets slagord. Dette forsøkes etterlevd på sjø og på land. Med hånden på hjertet må vi vel kunne si at vi stort sett lykkes i våre bestrebelse på å leve opp til det forpliktende motto.

I Barber Wilhelmsen kontorene rundt om i verden er «For Speed and Service» satt i høysetet. Skib-Rederi har i tidligere reportasjer presentert enkelte av kontorene og har forhåpentligvis klart å formidle noen inntrykk fra den aktivitet og det engasjement som legges for dagen fra våre kolleger i andre deler av verden.

Når så mulighetene bød seg til en kort visitt til Baltimore kontoret, var det naturlig å gripe sjansen til å se om de også der holdt skikkelig Bar-Wil-standard.

Kontorets leder Hans Jørgen Hjelde var ikke så rent lite stolt av å kunne vise frem førsteklasses lokaliteter i World Trade-bygningens 15. etasje — helt nede ved havnen. Like stolt var han over å kunne presentere sine 30 medarbeidere.

— Lagspill er avgjørende for om vi lykkes — og her synes jeg vi har en virkelig fin teamånd» var kommentaren.

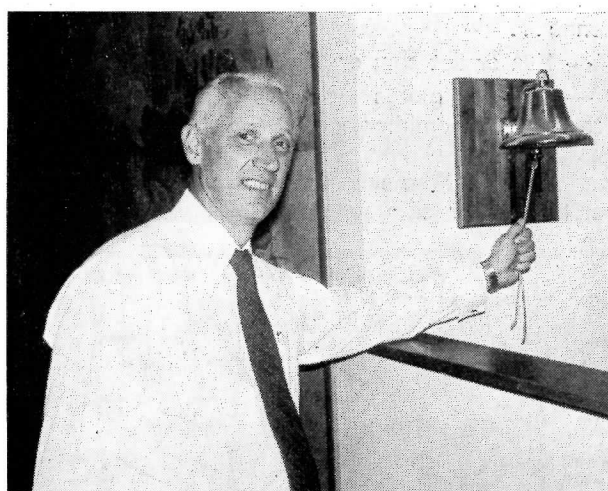
Skib-Rederi kan uten videre bekrefte at lagspillet ved Baltimore-kontoret må være av usedvanlig god kvalitet. Ikke bare viser teamet der til stadig bedre resultater, men den samarbeidsånd som synes å herske berger for en solid fremtid.

Robert Armbruster, nestkommanderende ved kontoret kunne bekrefte at Baltimore var i siget, og at eksporten over Baltimore har vist en klar økning både til Midt-Østen og Fjerne Østen.

— Dette er noe vi trives med, men vi slår oss ikke til ro med det.

Et synlig bevis på at staben ved kontoret setter pris på sin norske sjef er en fin-fin skipsklokke som henger der, en gave til Hjelde på fødselsdagen.

Denne klokken er nå blitt litt av en «motivator». Når Hjeldes team har nådd et nytt mål, det være seg



Hans Jørgen Hjelde ved klokken — Baltimorekontorets hemmelige våpen i kampen om å sikre seg flest mulig nye kunder.

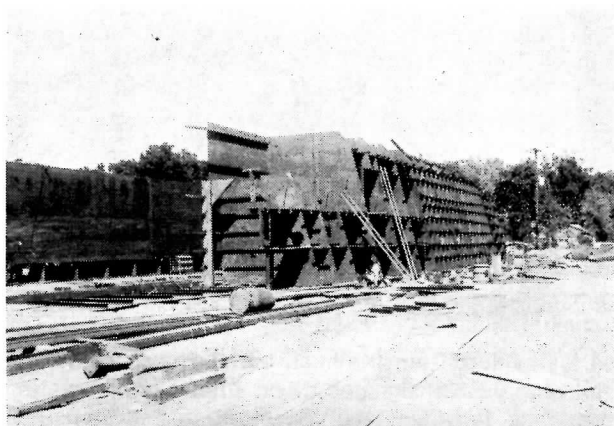
på lastesiden, i omsetningen e.l. slår nordmannen på klokken. Det er signalet til en liten ekstraservering som takk for innsatsen. Deretter starter jakten på neste mål. Good luck!, team Hjelde.



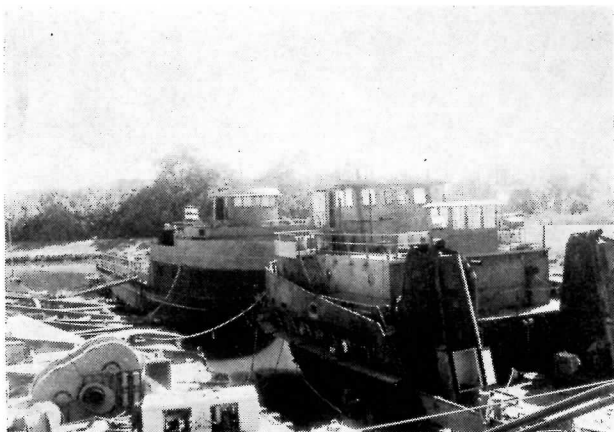
Nestkommanderende i Baltimore, Robert Armbruster, er meget fornøyd med tingenes tilstand og ikke minst med den fine teamånden ved kontoret.

This is Houston - Hareide speaking

- Sunnmøring i Texas, hvordan går nå det?
- Alldeles utmerket, takk. Både kona, arvingen og jeg har funnet oss vel til rette. Anderledes, javel, men det går greit.
- Hva med Mangone-verftet og selve jobben.
- For meg som har sett en rekke moderne verksteder og med Ulstein Hatlør som siste stoppested var den faglige overgangen rent formidabel. Riktignok hadde Kaare Haugen forberedt meg på at jeg nok måtte regne med langt enklere forhold, men denne...
- Hva er det som er så spesielt da?
- Vel, her gjøres alt arbeide utendørs på elvebredden. Hjelpemidler som vi er vant til hjemme finnes ikke, slik at improvisasjon er nødvendig i flere sammenheng. Men skipene blir bra de. Husk at dette verftet bygger skip for roligere farvann enn Nord-



Skroget til byggenummer 134 ved Mangone Swiftships Inc. Det bygges i to halvdelar — som bildet viser — og blir så sveiset sammen. Selve byggearbeidene foregår faktisk på elvebredden.



TENDER BALI og TENDER BANFF nærmer seg fullførelse og levering. Etter levering går ferden til Vest-Afrika og til oppdrag for Elf Gabon.



«Howard» Hareide on the spot. Oppholdet i Houston har gitt og gir fortsatt overraskelser og erfaringer for vår inspektør.

sjøen, og våre skip skal som kjent jobbe utenfor Vest-Afrika.

- Det ryktes at skipene skjøtes på midten?
- Ikke noe mystisk med det. Det som skjer er at skroget bygges i to halvdelar. Disse sveises så sammen. Denne teknikken er velprøvd og resultatene gode.
- Vi har bragt i erfaring at skipene er vanskelig å seile ned elva med fordi broene er for lave.
- Riktig, men det problemet løser vi ved at overbygget sveises skikkelig fast først etter at broene er passert. Vi fjerner det kort og godt ved passering.
- Problemløser — troubleshooter. Det er vel egentlig det du burde benevnes?
- Ja, kanskje det. Jeg har ihvertfall stor glede og nytte av mine tidligere praksis som maskinsjef og nybygningsinspektør. Du lærer gamet, vet du. Dessuten er god kommunikasjon viktig. Har et godt forhold til ledelsen her, selv om jeg presser på både titt og ofte. Det er jo forresten en del av jobben min. By the way — hvordan går det med «Oggy»?
- Bra, din broder Åge er i ferd med å spille seg til fast plass hos Manchester City. Masse positiv omtale i pressen.
- Fine greier. Sunnmøringene får det til, ser du.
- Vi kan bare bekrefte at han har rett. 4 supplyskip fra samme verft i løpet av første halvår 1982. Forhåpentligvis av god kvalitet. Nei — helt klart av god kvalitet med supervisor «Howard» Hareide on the spot.

Havarivernskolen

Norske sjø- og oljefolk trener sikkerhet på verdens beste bane

Norske sjøfolk og ansatte innen offshore-virksomheten har etter manges mening nå fått verdens beste treningsmuligheter til å lære å overleve i akutte situasjoner. I disse dager er nemlig første byggetrinn ved Statens Havarivernskole i Haugesund ferdig. Da er det investert 80 mill. kroner på det 700 dekar store tidligere sauebeite like utenfor sentrum. Anleggets samlede kapasitet er 2400 elevuker — eller 1200 elever på to ukers kurs av forskjellig art. Hovedtyngden av undervisningen og treningen går over to uker, mens spesialkursene gjøres unna på én uke. Opptil fem kurs kan kjøres samtidig, og det er venteliste for å komme inn.

Siden høsten 1980 har det vært drevet sikkerhetsopplæring ved skolen — og da spesielt for offshore-personell. Fellesorganisasjonen for oljeselskapene som er operatør på norsk kontinentalsokkel har forskuttert midler til bygging av treningsanlegg. Derfor er skolen blitt raskere utbygget enn om investeringene bare skulle hentes fra statsbudsjettet.

Det foreligger et forprosjekt for byggetrinn II som omfatter et sjøredningsanlegg, innendørs treningsbasseng og flere teorirrom. Først når dette er bygget, vil det bli like stor kapasitet for både skipsfarten og oljevirksomheten.

Statens Havarivernskole har siden starten for snart ti år siden ført en omflakkende tilværelse med kurs på mange steder i landet. Så det er nå en fornøyd rektor Olav R. Skarstein som viser frem det flotte anlegget ved havgapet nord for Haugesund. Han har vært rektor siden starten — og det er vel en vanlig oppfatning at uten hans pågangsmot hadde man ikke fått til et slikt imponerende anlegg på så relativt kort tid.

— Vi har et anlegg som jeg tror de fleste sjøfarts- og oljeland misunner oss. Selvom byggetrinn II ennå ikke er vedtatt, kan vi være fornøyde. Og vi har meget gode lærerkrefter, enkelte er helt på topp i internasjonal sammenheng, sier rektor Skarstein som vanligvis ikke sier mer enn det han mener.

— Og hva skal anlegget brukes til?

— To ting er helt grunnleggende. Vi skal lære elevene riktig teknikk for å kunne hjelpe andre og berge seg selv i en lang rekke vanskelige situasjoner, som kan oppstå. Når så elevene ser at det nytter å kjempe mot røk, flammer, gass, bølger og vind, gir det en selvsikkerhet som ofte kan være halve redningen. Det er ingen sak å skremme vettet av folk som kommer her på kurs. Men vår oppgave er altså det motsatte: gradvis bygge opp selvtilliten etterhvert som elevene lærer seg å bruke riktig teknikk i riktig rekkefølge når ulykken først er ute.

— Er øvelsene farlige?

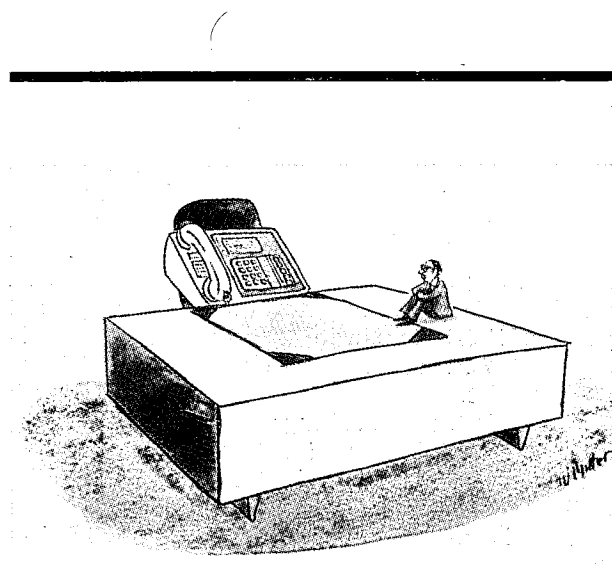


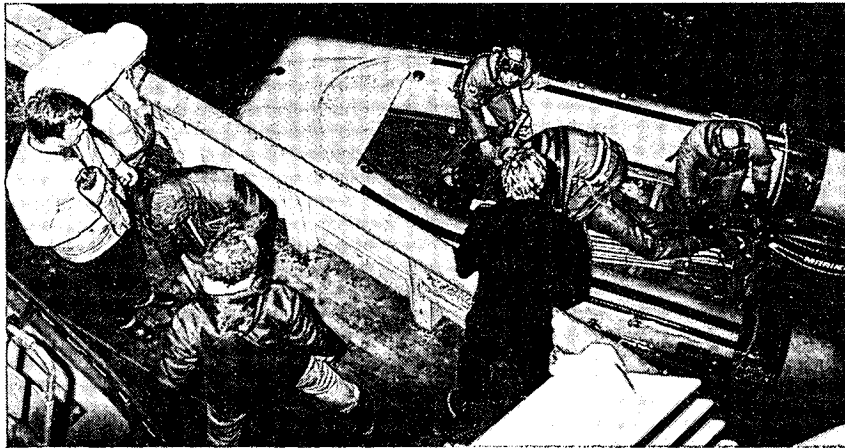
Rektor Olav R. Skarstein. I bakgrunnen helikopterskrog hvor det stadig er brann som må slukkes på rekordtid.

— Nei. Vi tror imidlertid det er viktig at treningen og undervisningen skjer under så realistiske forhold som mulig. Elevene må lære seg å finne frem i f.eks. røkfulle, varme og mørke rom. Men våre våkne og sikkerhetsbevisste lærere følger godt med under øvelsene og vi har utmerkede muligheter til å gripe inn hvis noe skulle gå galt.

— Hvem kan bli elever her?

— Vi kjører grunnleggende kurs og spesialkurs for både sjøfolk og oljefolk. Men gradvis vil vi øke kapasiteten på spesialkursene. Selvom det er grunnleggende kurs også ved andre maritime skoler, vil vi gjerne fortsette med enkelte kurs, bl.a. for at våre lærere kan beholde kontakten med «grasrota» ute, sier rektor Skarstein.





Maskinist Harald Rogne, matros Lars Bjørnberg og stuert Endre Hoås er kommet langs skutesiden med «nakkebruddet», som nå skal tas hånd om av førstehjelpsteamet på «Sandra». Nå gjelder det for stuert Åge Norbeck, maskinist Ulf Arnesen og ingeniør Svein Tuft å holde liv i den hardt skadede markøren fra Dacon. Fra broen på «Sandra» hadde utkikkeren kokk Harald Teigene og matros Harry Vean lokalisert markøren livløs drevet i land på Stangeholmen, og mannskapet i pick-up båten hadde slitt seg nesten ut på å få ham buksert frem til moderfartøyet uten å forverre skadene.

SKIB-REDERI går i vannet

Ifølge Sjøfartsdirektoratets forskrifter skal to personer ombord i offshore beredskapsfartøyer ha avansert førstehjelp- og redningskurs. WW har gått atskillig lenger, alle ombord i våre 6 beredskapsfartøyer gjennomgår kurset som arrangeres av Dacon Sub Sea A/S og går over 10 dager. Skib-Rederi's «utskremte» medarbeider deltok som markør i den avsluttende nattøvelsen i Risør i begynnelsen av november og vil her forsøke å gi noen glimt fra øvelsen.

Vi traff 9 oppglødde WW-karer på Risør hotell, ferdigtrenet og breddfull av teori, som de nå lengtet etter å få testet i praksis. Førstehjelpskurset var meget avansert, og latinske ord og uttrykk svevet fritt. Svømmetrening hadde det vært hver dag, og pick-up båten, overlevningsdrakter og dykkerdrakter var behørig testet. Etter nattens strabaser skulle det være avsluttende eksamen neste morgen.

Opplæringsleder Thorolf Huus fra maritim pers.avdeling, to instruktører og jeg skulle redde fra ukjente posisjoner i Risørs skjærgård når mørket falt på. Jeg ble stappet inn i en dykkerdrakt i tungvektsklassen med en kvartmeter ekstra ben å gå på. Huus skulle være psykotisk og rabiatt med brukket ben. Jeg skulle bare være bevisstløs og underkjølt — såkalt hypoderm. Heldigvis skulle vi sammen settes i land på et lite skjær i Toppundet.

Stjerneklart, men med mye svell i havet ble vi kjørt ut i nattens «mummel» og nærmest kastet i land fra gummibåten. Utstyrt med to nødraketter og streng beskjed om å hive oss til sjøs når vi hadde

avfyrt den ene — og så bare la oss drive til vi ble plukket opp. Det skal innrømmes at jeg var ikke særlig høy i hetta der jeg klavret på alle fire oppover det våte, glatte svaberget med store pustevanskeligheter og tilløp til panikk og følelsen av at den tette drakten hadde kvelertak på meg. «Det blir bedre i sjøen», sa Huus, «pust rolig og hiv deg ut med ryggen først, så kan du sparke fra med bena hvis svellet hiver deg inn igjen».

Langt der inne så vi lyskasterne fra fiskeskøyta «Sandra», for anledningen forfremmet til moderskip. Nødraketten flammet grønt mot himmelen, og med puls i 120 hamrende i halsgropen sparket jeg fra — og takk alle gode makter — fløt.

For en vidunderlig følelse, gamle Arcimedes og drakten var på parti, en herlig følelse av fred og frihet, duppende som en kork og med stjernehimlen over. Karlsvognen og Polarstjernen — her kunne man ligge til evige tider og dikte poesi. To mørke skygger i vannet — «vi har ham». Nennsomme, trenete hender bukserer den «bevisstløse» bort til gummibåten. Litt banning og sverting. Den livløse bylten er vel anbragt på bunnen av gummibåten i riktig hvilestilling med vannet presset ut av lungene. Lempingen ombord i moderfartøyet var noe mer brutal, hver hvirvel i rygg-søylen var i hårdhendt kontakt med relingen. Men ombord kom jeg, og fikk all den førstehjelp som skulle til, varme blankisser, infusjon og gjenopplivning. Imens holdt Huus et svare spetakkel i vannet, svømte tusen meter og nektet å la seg redde. Da de endelig fikk ham ombord i gummibåten, satt de seg resolutt på ham alle tre og tjoret ham fast — 5 milligram valium intramuskulært, og benet kunne spjelkes. Riktignok spjelket de galt ben, men når folk sier høyre istedenfor styrbord, kan man ikke vente annet.

Nytt søk. Mann med avrevet arm bringes ombord. Kontakt med lege i Risør over radioen. Blødningen stanses, blodtrykk reguleres, anti-sjokkbehandling, effektivt, rolig — selv om instruktørene gjør alt for å skape stress-stemming. Disse gutta lær seg ikke bringe ut av fatning. Siste markør ligger bevisstløs med brukket nakke på Stangeholmen. Som de sliter for å få ham ombord i gummibåten, han må nesten ikke røres. De får lirket presenning under den livløse kroppen, sklir ham forsiktig nedover svaberget og fløter ham ombord. Gutta puster ut — de har klart det, fire mann reddet — alle i live. «Mann overbord!» Instruktørens lille overraskelse, der ligger det en og kaver i havet igjen. To mann over rekka, 3 minutter etter er de ombord igjen.

Søket er over. Vi tøffer tilbake til Risør, til smørbrød og øl og gjennomgåelse og kritikk. Fasit — bra, men alt kan gjøres bedre. Brukte for lang tid på den rabiatte Huus, skulle latt ham slite seg ut før de tok ham ombord — også var det dette beinet da, men litt svinn må man regne med.

Vi sitter godt og tørt og filosoferer utover natten — om redningsutstyr og trening, om tjenesten ombord i beredskapsfartøyer — og samtalen dreier uvegerlig til Alexander Kielland. Oppfatningen er enstemmig. Skal det gjøres noe og brukes mere penger, burde man sette av et minnefond som skulle brukes til å trene redningsmannskaper, til mer effektivt redningsutstyr, til utprøving og utvikling av nytt utstyr. Det ville vært en verdig avslutning på den tragiske ulykken og i pakt med den sjømannstradisjon vi har her i landet. Jeg sitter der og lytter og ser på de unge ivrige ansiktene, våre gutter som har slitt i fire timer der ute i havet og som skal opp til eksamen neste morgen — motiverte, ivrige, innstilt på å gjøre en innsats og gjøre den godt. Og som så mange ganger før føler man seg liten som landkrabbe. Sjøfolk er jordens salt, og WW-folk er saltere enn de fleste.

AHo



Alle WW-'s mannskaper ombord i våre 6 hjelpefartøyer gjennomgår avansert første-hjelps- og redningskurs som arrangeres av Dacon Sub Sea A/S i Risør. Her ser vi deltagerne på kurset 21/9—2/10 før høstmørket hadde senket seg over det sjarmerende Risør hotell. Fra venstre: matros Kjell Karlsen, hjelpeinstruktør Per Berger, hovedinstruktør Tom Halvorsen, elektriker Erik Lundestad, sykepleier Marit Kristiansen med hotelldirektør Henrik Sticklers sønn Henrik jr. på fanget, direktør Stickler, matros Sven Sturøy. I bakerste rekke matros Ragnar Rønningen, 1. kokk Thor Brødholt, 1. maskinist Ole Gjørv, matros Kåre Fjørtoft og matros Geir Giskeødegard.

Oljevernøvelse

TENDER TROUT fikk praktisk erfaring



Den første utprøving av oljevern-utstyret med olje på havet under realistiske forhold ble foretatt i slutten av oktober. TENDER TROUT som fungerte som kommandosentral var mobilisert med oljelense og skimmer. Ti andre fartøyer deltok i operasjonen vest for Karmøy.

Helt fra starten av ble øvelsen forhindret av det dårlige været. Oljevernutstyret er ikke effektivt i bølge-høyde over 2,5 m, og under

hele øvelsen var bølgehøyden knapt under 3 m. Allikevel ble utstyret satt på sjøen for å vinne praktisk erfaring med operasjon under ekstreme forhold.

En liten del olje ble også sluppet ut og samlet i lensene, og selv under slike forhold klarte en å skimme olje.

Mye praktisk erfaring ble vunnet og spesielt hyggelig var det da en engelsk observatør båt kallet oss

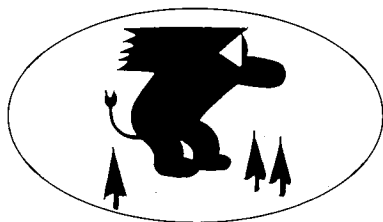
opp over radion og komplimenterte kapteinen og hans mannskap for godt utført sjømannskap.

Lovord falt også fra de forskjellige oljeselskapers representanter, som også viste stor interesse for selve båten. Mer enn en representant var nok glad de var ombord i TENDER TROUT i stedet for noen av de mindre trålerne, da det blåste full storm.

Paul Pallesen

10 ÅRS VIRKSOMHET

OBC



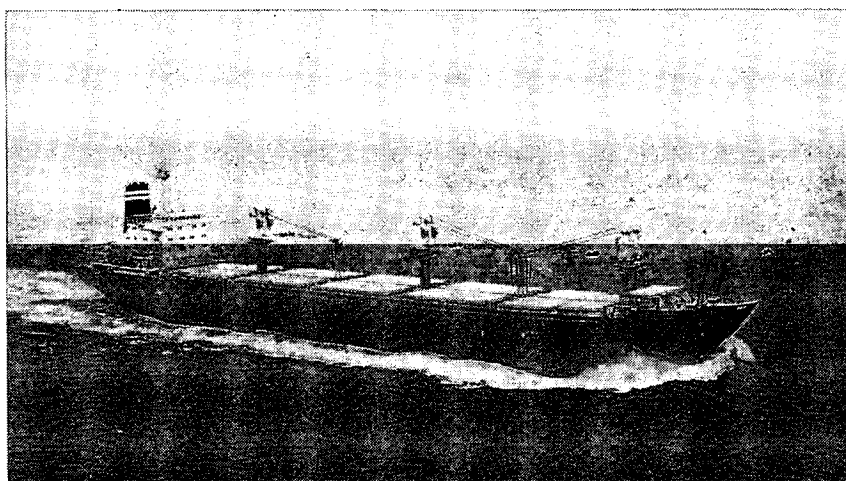
TROLL CARRIERS

Troll Carriers var den første operatør som tilbød transport av skogsprodukter med spesialbygde «open type» skip fra USA og Canadas østkyst til Europa. Østkystavskiperne hadde frem til begynnelsen av 70 årene skipet sin last i konvensjonelle linjeskip og mindre bulkskip. Troll Carriers har basert seg på en slags «semiliner» operasjon, og i de første årene var ca. 70—80% av skipenes kapasitet reservert et fåtall avskipere på kontraktbasis. Resten bestod av partslaster i mindre kvanta bokført reise for reise. Dette mønsteret har forandret seg noe i de senere år slik at kontraktskvantumet nå er redusert til ca. 50% av kapasiteten. Den resterende halvdelen sikres gjennom fraktavtaler med dominerende produsenter på årsbasis uten fast binding gjennom kontrakt. Dette har vist seg å være en heldig kombinasjon økonomisk og har også øket OBC's kontaktsflåte med produsenter innen denne industri i Amerika og Canada.

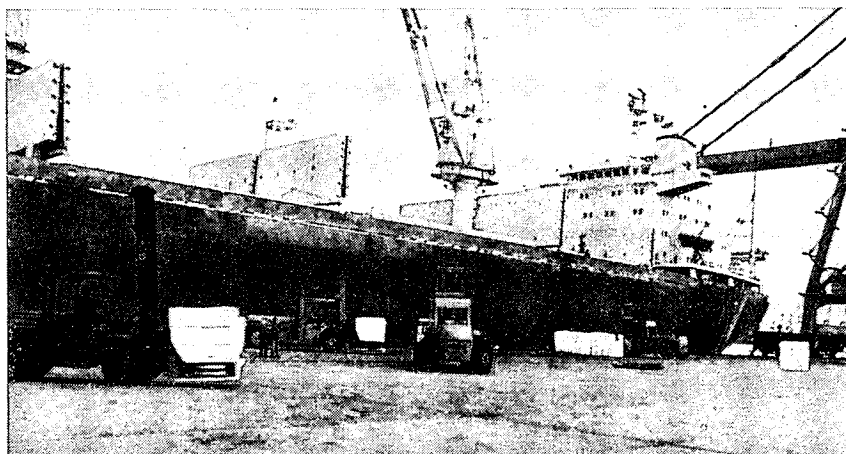
Frem til og med 1978 fraktet OBC VW-biler vestgående. Dette ble det slutt med i 1978 da annen og mer passende tonnasje overtok. Erstatningslast vestgående har vi foreløpig ikke funnet det lønnsomt å gå inn for da ratenivået for tiden ligger særdeles lavt.

Open Bulk Carriers Ltd. (OBC) kan i år se tilbake på 10 års virksomhet.

Det var i 1971 at nybygningene ARCTIC TROLL og TROLL PARK ble satt i regelmessig fart mellom Nord Amerika og Europa for frakt av skogsprodukter. (Woodpulp, Kraft Linerboard, trelast etc.). OBC er et samarbeid mellom WW og Upper Lakes Shipping Ltd. i Toronto på 50/50 basis. Selskapet er registrert i Hamilton på Bermuda og opereres fra Befraktningssesksjonen. Ship Managers har hele tiden vært Denholm Ship Management i Glasgow. Linjen er kjent under «trading name» Troll Carriers, og trollet brukes som skorsteinsmerke på båtene blant annet. Dette er blitt en meget populær figur, særlig i USA og Canada.



Bulkskipene til OBC er «åpne skip».



Fra 1979 har OBC konsentrert sin virksomhet kun om skogsprodukter. Samtidig ble servicetilbudet utvidet til også å dekke US Gulf området. Meningen er således å ha to forskjellige services, nemlig en US Gulf service og en østkyst service. Disse laster henholdsvis i Lake Charles, Baton Rouge, Mobile og Savannah, St. John og New Brunswick. Faste lossehavner er London, Rotterdam, Antwerp og Hamburg, mens Bremen anløpes i tillegg av US Gulf servicen og Boulogne/La Pallice kommer i tillegg på østkystservicen.

Båtene som blir brukt i denne traden er på ca. 33.900 mt dwt og er spesialbygget for papirlaster. De er såkalte «åpne skip» d.v.s. at lu-keåpningen er like store som selve lasterommene. Disse må også ha rette flater «ie Box shaped holds». Kubikk-kapasiteten er 1.465.000 cbft. Båtene er utstyrt med Hägg-lund dekkskranner hver med en kapasitet på 15 tonn.

Det har vært ARCTIC TROLL, TROLL PARK, TROLL LAKE og GRAND RELIANCE som har utgjort grunnstammen i Open Bulk i de siste årene. Når behovet har vært tilstede, har det vært sluttet inn chartertonnasje.

Nylig ble det innkjøpt to skip for Open Bulk. Disse er en del større på 41.300 dwt og 1.830 cbft og utstyrt med Brattvåg dekkskranner på 25 tonn kapasitet. De er også konstruert for fart med skogsprodukter, og vi regner med at de er ypperlig egnet da det er behov for noe større skip. Vi venter å overta skipene i februar neste år og etter vanlig dokking vil de bli satt inn i fart for OBC umiddelbart. De vil da bli gitt navnene TROLL MAPLE og TROLL VIKING og skal erstatte ARCTIC TROLL og TROLL PARK som vil bli overført til annen trade.

Skogproduktindustrien i USA og Canada er som alt annet sterkt konjunkturømfintlig. Dette gjenspeiler seg også i våre resultater. I det decennium som OBC har eksistert har det vært en blanding av gode og dårlige år hvor imidlertid de to siste år må karakteriseres som meget tilfredsstillende. Vi er selvsagt ikke alene om denne farten lenger. Konkurransen er hard. Dette setter store krav til organisasjon, markedsføring og, ikke minst, materiellet og det seilende personell. Det er verdt å nevne i denne forbindel-



Overrekkelse av gave partnere imellom. Fra venstre Mr. Hartford, Bjørn Finstad, Aage Aaberg, Sverre Kjelland-Mørde, Mr. Couter og Gunnar Tharaldsen.

se at det vil bli nye «skip managere» for TROLL MAPLE og TROLL VIKING, nemlig Barber Ship Management i Hong Kong.

Nord Amerika (USA/Canada) eksporterte kun 8% av sin produksjon i 1980. Vi har sterk tro på at

skipningene av skogprodukter fra USA/Canada til Europa vil øke i fremtiden. Alt tyder på at underskuddet på disse produkter i Europa vil tilta og det er kun Nord-Amerika som i praksis vil ha ressurser og kapasitet til å dekke dette behov.



Barber med eget College

Det er sikkert ukjent for de fleste, men like fullt en realitet.

Barber Lines har lenge forsøkt å holde det skjult. I første rekke av frykt for mulige mottiltak fra konkurrentene. Selv Skib-Rederi's redaksjon var lykkelig uvitende om Barbers enorme satsing på opplæring av personell. Det var i Houston vi mer eller mindre tilfeldig snublet over den nye institusjonen «Modern Barber College». Ingen i Barbers ledelse vil kommentere «avsløringen». Vi bare spør: Hva er det egentlig som skjer innenfor veggene på Barber College?

På velferdsstatens sosiale flodbølge, kom bedriftslegeordningen, med helsedirektøren idealistisk surfridende mot en lys og forlokkende strand. Selv om vårt firma bifalte denne Evang'ske befaling, var det med stort hodebry den kunne gjennomføres. Vårt prektige kleberstenshus i Toldbodgaten 20 var overfylt, men i kjelleren fantes hvelv og katakomber, og her ble det, med Helserådets velsignelse, ryddet plass til legekontor.

I RA 5 fikk vi komfortable legekontorer, og Dr. Koefoed og frue stelte pent med oss. Bedriftslegeordningen ble ubetinget populær, og våre sjefer besluttet at den skulle utvides til også å omfatte vårt seilende personell. Dermed ble denne så tidkrevende, at lege og søster fikk full dags jobb og ved Koefoeds fratreden ble det avertert etter Rederilege. Vi kan si at dette var første ledd i den «Sjø og land — hand i hand»-epoken som firmaet senere har lagt så stor vekt på å gjennomføre.

Dr. Tenfjord takker av

Dr. Tenfjord og søster Erna i vennlige og rolige omgivelser i 3. etasje.

REDERILEGEN

Mange søkte stillingen som Rederilege. Dr. Ole W. Tenfjord ble ansatt, og det skulle vise seg å være et lykkelig valg. Han hadde lang erfaring fra Legekontoret for sjømenn i London og Oslo, samt fra en av landets største industribedrifter. Søster Erne Hauglund hadde samme bakgrunn og dermed var en fin institusjon innenfor vår administrasjon etablert. Kontoransatte og seilende fikk et godt og fortrolig forhold til Rederilegen og også våre pensjonister fikk nyte godt av Dr. Tenfjords vennlighet og aldri sviktende omsorg for medmennesker. Han ble i stor utstrekning tilkalt ved Rederikonferanser, kurser til forberedelse av pensjonsalder, samt til skipsbesøk for studier av helsemessige forhold. Vi tenker på Dr. Tenfjord som den lune, joviale og lavmælte mann, men vet at hans gode smil lett kunne vike for arge trekninger hvis han møtte smålighet, uforstand og byråkrati. Da gjorde han seg til ett med Dr. Stockman, men heldigvis har han her i huset ikke fått revet buksene istykker.

Når Dr. Tenfjord nå slutter ved aldersgrense, får han sikkert ikke problemer med å møte pensjonisttilværelsen. Han vil hverken sette seg på en stol eller mate duene i parken. Hva han imidlertid enn finner på, legger han i navnet årene inn etter en lang og innholdsrik rotur til så mange holmer og skjær, til så mangen havarist, til så fjerne mål over de endeløse hav. Over alt finnes venner som fikk hjelp og som vil ønske Tenfjord en lykkelig tid i årene som kommer.

Bj. Amundsen



Sjøfolk — en gruppe jeg har fått stor sans for gjennom årene

Dr. Ole W. Tenfjord har sluttet hos oss etter 10 års virke som rederilege. Vi oppsøker pensjonisten Tenfjord for å få noen ord på fallrepet. Pensjonisten Tenfjord? Vi treffer ham travelt opptatt i full jobb nede på Legekantoret for sjømenn. Ringen er sluttet. Tenfjord er tilbake på sitt gamle arbeidssted hvor han forøvrig var sjefslege i mange år.

Noen hovedemner Tenfjord har vært opptatt av er forholdene omkring sykdommer og ulykker blant sjøfolk, mentale helseproblemer blant sjøfolk og skipet som samfunn.

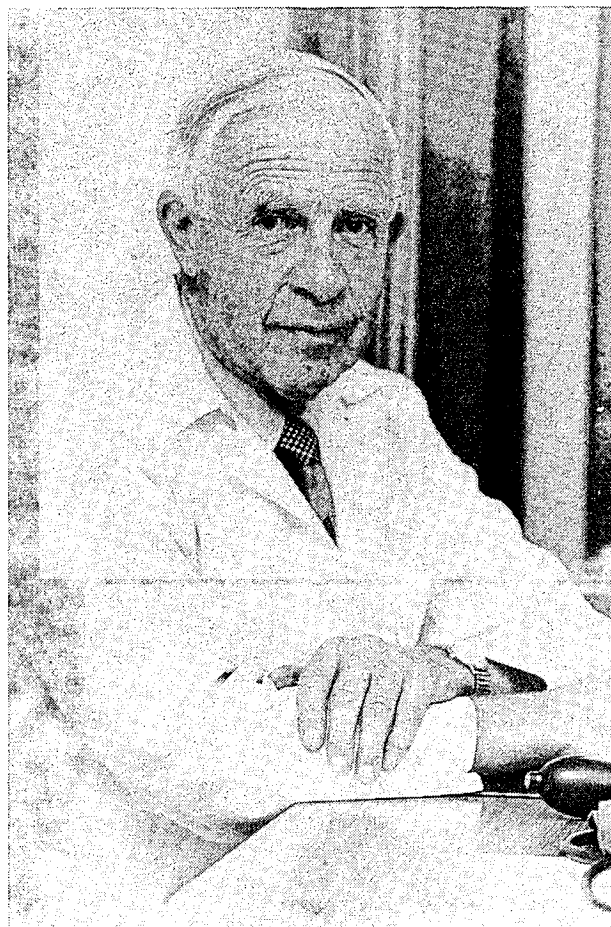
— Noen erfaringer etter 35 års tjeneste for sjøfolk?

Sykdomsbildet er totalt forandret. En syke/skade statistikk (i 3 S prosjektet) refererer seg til materiale samlet inn over en 4-års periode i WW. Det er vanskelig å ha et forventet bilde av dette da man ikke har tall som sammenligningsgrunnlag. Et tall for tannsykdommer (7%) var overraskende høyt. Overraskende var det også at de mentale problemer utgjorde ca. 2%, mens fordelingen på de øvrige diagnosegrupper ikke var påfallende.

Etter krigen trakk sjøfolk med seg en mengde personlige problemer. Dette slo ut i den psykiske helse-tilstand. Nå har man bedre utvalg av folk til sjøs, og de mentale helseproblemer har bedret seg vesentlig. Hos WW er dette påtagelig. Et stort rederi med gode ansettelsesordninger og en god grunnstamme av folk. Det er lite helseproblemer blant de fast ansatte.

— Vi vet at du har vært meget opptatt av alkoholproblemer?

Der hvor alkohol er billig og lett tilgjengelig oppstår problemene lettest. Det er selvsagt problemer med alkohol i alle sjikt ombord. Dette som følge av øket ansvar i stilling/funksjon ombord eller personlige problemer. Offshorevirksomheten er et tørrlagt miljø. Her er lite forbruk og lite alkoholproblemer.



Dr. Ole W. Tenfjord

— Spiser sjøfolkene seg fete eller ut av form?

Det er mye og god mat på WW-skip. I forbindelse med 3-S prosjektet ble det gjennomført en hjertekarundersøkelse på kapteiner. Det viste seg at disse var overvektige i forhold til tilsvarende grupper i land. Det spises for mye mat. Dette kan kompenseres med å holde kroppen i form, trim og fellesaktiviteter ombord.

— Fellesaktiviteter — samhold og trivsel?

Fellesaktiviteter fremmer samhold og trivsel ombord. Dette har vært forsømt. Folkene yder mer, man får mer ut av dem når de arbeider ut fra en trivselsfaktor. Forholdene må legges til rette fra landsiden, og ledelsen ombord må gjøres oppmerksom på dette og få forståelsen for dette. Og gjerne gå i spissen! Hvis folk trives, gir det positive utslag — mindre personlige problemer, også mindre grad av alkoholproblemer.

— Skipet som samfunn?

Fellesskap ombord er tidens krav. Innredningen på TIBERIUS er en hensiktsmessig konstruksjon som fremmer fellesskapet ombord. Her er f.eks. et atrium med kaffebar som innbyr til kontakt. Man skal kunne unngå ensomhetsfølelse ombord. Trimrom og svømmebasseng kan planlegges i egnet miljø, i skjermet område, borte fra støy og i hyggelige omgivelser.

Handelsflåten vil få rekrutteringsproblemer — blant annet som følge av den stigende levestandard i land. Man må lage et bedre tilbud til sjøfolk for å beholde dem ombord.

— Er opplæringen god nok for behandling av syke/skadede ombord?

Noen få timers undervisning på de maritime skoler er ikke nok. Det blir bare teori. Det kreves øvelse og praktisk bruk — f.eks. ved læresituasjon på sykehus, legevakt. Med jevne mellomrom bør det holdes kurs i land for å friske opp ting og lære nytt. På et Nordisk seminar i 1975 ble dette tatt opp. Man ble enige om et 3 ukers kurs med bare medisin som fag. Dette er dessverre ikke fulgt opp.

— Hvordan er kommunikasjon fra skip til lege i land?

Haukeland sykehus dekker hele handelsflåten. Mange kapteiner har ringt meg gjennom årene både på kontor og hjemme. En av de mest positive tingene ved rederilegeordningen er denne kontakten. Vi har hele tiden vært aktivt innstilt på å hjelpe til med de som trenger sykehus eller spesialbehandling.

— Legetjeneste for alle ansatte har vært et stort arbeidsområde for deg og «søster Erna»?

WW var første rederi som innførte en rederilegeordning tilsvarende legetjenesten for større bedrifter i land. Det har vært å bygge opp og legge forholdene til rette. Arbeidsområdet har jo øket etterhvert — med riggene og sykepleierne og medisinforstyrning etc. Undersøkelsene for kontoransatte har i rutine gått i tur og orden. For sjøfolk ikke så regelmessig. Vi prøver å ta dem når de var innom kontoret, i rederikonferanse o.lign. Folk med skader, mentale helse-tilstander og alkoholproblemer er blitt innkalt til meg så jeg kunne ta stilling til dette. Det har vært prøvd en myk politikk. Å legge forholdene til rette — få dem beskjeftiget. Ikke bare sparke folk ut over side-linjen.

Jeg har vært glad for denne tiden i rederiet. Det har vært en del reising hvor jeg har fått møte sjøfolk av alle kategorier, og jeg har lært hvilke krav det kan stilles til folk ombord. Sjøfolk er stort sett greie, åpne og «straight forward»-typer. En gruppe jeg har fått stor sans for gjennom årene.



Det ser ut som interessen for «Stuert Spesial» er stigende. I dette nummer vil vi presentere en levergryte som stuert Finn Tømmerås har hatt stor syk-sess med.

Innmat er som kjent en viktig del av vårt kosthold, men som vi nordmenn bruker alt for lite av. Derfor synes vi denne retten er meget interessant, da den gir oss en annen variant enn lever i fløtesaus, som vi normalt bruker.

LAMMELEVER I GRYTE

(4 pers.)

800 gr lammelever

150 gr bacon

100 gr gulrøtter

100 gr frosne erter

2 stk. middels løk

1 stk. middels purre

— sky ved utkoking av panne —

Leveren kuttet i strimler (1 x 5 cm), og vendes i en blanding av mel, pepper og salt.

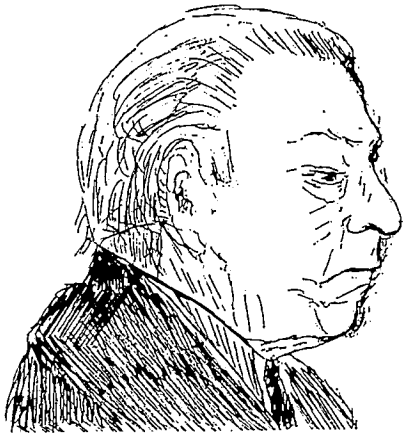
Bacon, gulrøtter, løk og purre kuttet i terninger. Det hele stekes etter tur. — Husk å kok ut pannen med litt vann eller vin etter hver steking.

Ingrediensene has i en gryte, og surres i ca. 15 min. Serveres med potetpuré eller ris pilaff.

Finn Engedal



Stuert Finn Tømmerås.



MINI MAL

QUANTUM SATIS



Det smaker bedre med vann av et champagneglass enn champagne av et vannglass, sa kaptein Erling Hansen. Han førte TOURCOING, min første båt som telegrafist. En lykke for tyveåringen å komme under en klok mans ledelse. Kaptein Hansen var en slags Jeremias rekefisker på et merkelig sett og vis. Livsbejænde og frodig av natur, men nesten asketisk i sin livsførsel. Han snakket om å forsake for forsakelsens egen skyld. Det meste av det vi ønsker oss kan vi ikke få, sa han. Derfor er det bare en glede å forsake det vi KAN få: Og denne filosofi beudet mannen som snakket henført om champagne. Han elsket sikkert champagne og brukte den vel til fest, skjenket i det fineste krystall. Ellers var favoritt-driinken hans rum-toddy. Han hadde en elegant Baccardiflaske med flettverk rundt. Det hendte han inviterte til en toddy lørdagskvelden. Men da måtte vannet være slett og motorene gå uten mislyd, underforstått: det er når alt går godt man kan drikke toddy. Overstyrmannen, maskinsjefen og telegrafisten blev invitert. Sistnevnte var ung og måtte få systematisk opplæring i forsakelse. For det blev med den ene toddyen. Det hadde vært for lettvent å ta to. Flasken stod jo der. Den var betalt. Derfor var det så meget lettere å sette korken i. Når jeg etter en kinoforestilling kommer ut i luften og tenner en sigarett, må jeg alltid tenke på kaptein Hansen. Så godt kan det smake, om vi bare tvang oss til å ha to timers pause mellom hver sigarett. Slik var det faktisk med vår barndoms leskedrikk. Brus 17. Mai og appelsiner til Jul. Basta. Det spør om ikke citronbrusen tappet av brusmester Olsen ved Tønsbergs Bryggeri smakte umåtelig deiligere enn hvad Cocaen gjør for barn idag.

Kaptein Hansens ristede loff til morgentéen var vel dagens største forlangende til stuerten. Ellers var det liten forskjell på kostholdet i messer og salong. Etter den ristede loff med Fru Benneths marmelade, tente han en virginiasigarett av merket Senior Service. Det smakte ham vidunderlig godt, hans blick blev fjernt i nytelsens stund og estetikerens, bohemen, asketen og Jeremias rekefisker blev forenet i nikotinens jordiske Nirvana. Utpå formiddagen blev pipen stoppet med kaketobakk av merket Tre Roser og så opphold til eftermiddagskaffen hvor Sorte Mand gav den sanne glede. At jeg husker disse varemerker så godt, skyldes at jeg beundret denne merkelige skipper, som var så HELT annerledes enn mennesker jeg før hadde møtt. Telegrafistyrket fører til latskap, sa han. Jeg blev beordret til å male på broen mellom vaktene, og om kvelden bandt jeg fiskegarn. Jeg hadde rik erfaring fra begge aktiviteter. Gubben kjøpte massevis av tråd og jeg la opp et 20 favners torskegarn for ham og bandt det meste selv. Til de få lesere som muligens ser for seg gjerrigknarken som med fiksfakserier og prat skal spare noen kroner på en ubefestet sjel, vil jeg i parentes bemerke at så ikke var tilfelde. Kaptein Hansen snakket aldri om penger og ved månedsoppgjørene ville han aldri ha kontanter tilbake, det var mine tellepenger, som det blev mange av efter hvert...

Under Oslo-anløp kom skippertruen ombord. Ragnhild Bruun Hansen var minst like original som kapteinen selv. Tonen mellom dem var så real og grei at jeg ante et harmonisk og lykkelig ekteskap. Vennskapet med disse kjære mennesker varte i alle år, og jeg besøkte dem i Åsgårdstrand da han blev pensjonist. Jeg var med på vannet og satte det garn jeg selv hadde bundet og ført med korker og ringer, og Gubben lot meg aller nådigst vite at det hadde vært et godt fiskegarn. Hjertesvikt gjorde kort prosess med hans sterke og levende liv og fru Ragnhild satt igjen på Solgløtt, hvor hun fortsatt stuller og steller. Tante Ragnhild kaller jeg henne nu og besøker henne hver sommer og blir vel traktert i hennes deilige have. Markens grøde får jeg med på veien. Frukt og bær, kål og persille, bønner og tomater. Men alderen faller på og jeg spør om hun ikke må kvitte seg med huset og den store haven. Jeg kan ikke flytte herfra, sier hun, for jeg tror ikke Erling blir med. For det er HER han bor, vet du...

KOM HJEM

Hustru til sin mann: Jeg advarer deg Karl. I forgårs kom du hjem igår. Igår kom du hjem idag. Hvis du nå ikveld kommer hjem imorgen, må du ikke regne med at jeg er her lenger.

På «crashkurs» med capitaine Bjerkli i Fransk

Aldri har det vært lest så mye lekser på barneværelset før, men så er det ikke en hvilken som helst elev som har inntatt yngstemanns rom og nå leser så det durer i veggene. Hvirvelvinden fra Lofthus, kaptein Hans Ludvig Bjerkli, p.t. losjerende, går sammen med to andre Wilhelmsen kapteiner på «crash kurs» i fransk på Norsk Språkinstitutt som et ledd i forbedrelsene til supplyskips-oppgaver i Folkerepublikken Benin i Vest-Afrika.



«Oui, je sais» — kaptein Harry Dahl hiver seg frempå flankert av Hans Ludvig Bjerkli og Gunnar Talgø. Her går det så det suser inn av ørene og ut av munnen, mens Professeur Gabriel forsøker å holde styr på våre ivrige supplyskippere.

— Hvordan føles det å sitte på skolebenken igjen, er det lenge siden sist?

— I 1972 forlot jeg, som jeg trodde, skolen for siste gang, men hele verden er blitt full av kurs, og jeg har ikke unnsuppet heller. Det tøffeste før dette var 14 dager på Norkontroll: Databridge service kurs. Da ringte jeg til kona og ba henne ta meg hjem etter to dager. Jeg trodde da det var det tøffeste du kunne komme ut for, men dette tar kaka. Det er all right at man må strekke seg for å lære noe fort og brutalt, men å henge etter neglene i seks uker, det tar virkelig på.

— Fortell oss om en helt vanlig skoledag, slik du har opplevet den nå i 6 uker.

— En god dag begynner med leising hjemme fra kl. 8. Jeg pleier å dele det inn i 3-kvarters økter og leser til kl. 10. Så tar jeg bussen til byen og begynner på skolen kl. 11. I to timer har vi så konsentrert undervisning. Vi gjennomgår de lek-sene jeg har gjort, og nå på slutten av kurset samtaler vi på fransk og forsøker å legge inn så meget ma-

ritimt stoff som mulig. Jeg holder på å lage små, korte setninger på fransk som vi kan få bruk for i Benin. Kalle på losen, hva losen svarer, rorkommando osv. Vi tar for oss en seilas fra utsiden av Cotonou og inn til kai med utfylling av alle de skjemaer vi regner med å få bruk for der nede. Jeg forsøker å bibringe min lærer Gabriel sjømannsuttrykk på norsk og får dem tilbake igjen på fransk. Ferdig på skolen går jeg temmelig utblåst gjennom Oslos gater og mumler på fransk for meg sjøl — er vel nå blitt kjent i strøket som en av byens originaler. Spiser middag i byen — og så er det hjem til lek-sene. Starter med fornyet mot ved 5-tiden og holder det gående til leggetid bare avbrutt av dagsrevyen. — Og dette har vi ikke avspasering for! Hadde aldri klart dette presset hvis jeg hadde måttet bo på hotell. Det føles omtrent som å kjøre anker i Nordsjøen kontinuerlig i 6 uker. Jeg har vært hjemme hos hu-mor en week-end for å normaliseres og få Lofthus-dialekten på plass — dog med et lite fransk tilsnitt, men etterpå måtte jeg sprenglese for å komme a jour, så det ble med den

ene gangen. Telefonen blir flittig brukt for trøst og oppmuntring, men madamen klager over at hun snart ikke forstår meg.

Harry Dahl, Gunnar Talgø og jeg ser på dette opplegget som en utfordring og gleder oss til å få prøvet vårt nye språk i Benin. Kurset er et fantastisk grunnlag å bygge videre på, men vi får ikke noe gratis. WW har vært våkne og obs på problemene, og vi er glad for at vi får denne muligheten til å møte vår nye arbeidssituasjon. Heldigvis får vi selve kurset med oss, slik at vi kan fortsette selvstudiet hjemme før vi skal ut — man lærer ikke fransk på 6 uker. Det skal bli spennende å teste det på beninerne.

Det har vært gøy å ha ham i huset, energibunten fra Lofthus, som svarer min telefon med «Residence 'owells» og har opphøyet skurebøtta fra pøs til seau, som endelig har lært å være De's med kvinner på fransk, og som WOS trygt kan slippe løs med byggenummer 96 fra Langsten på Vest Afrikas kyst en gang i mars.

AHo.

Besøksrunde ved de maritime skoler

72 WW elever ved skolene



Ålesund, torsdag 19. november 1981.

Fra venstre: Einar Ervik, Stein Erik Flø, Oddleiv Eiksund, Rune Liadal, Ernst Walderhaug, Erling Daniel, Trygve Godø, Gudbjørn Vik, Jakob Hatmosøy, Oddvar Jakobsen, Lars Jørgen Jørgensen, Ivar Kvalsvik, Trond Øvrelid, Kurt Øvrelid.

Utdanningen til sjøens yrker er inne i en kraftig omveltningssperiode. Stortinget vedtok den 22. mai at all utdanning over laveste sertifikatnivå skal legges til maritime høyskoler, som er et nytt tilskudd til den maritime utdanning. Høyskolene gir utdanning i nautikk, maskinteknikk og elektro/automasjon og foruten å gi elevene en yrkeskompetanse rettet mot stillinger ombord — gir de også ett grunnlag for videre studier ved andre høyskoler og universitet. Avlagt eksamen gir kompetanse som høyskolekandidat som sammen med fartstid/praksis dekker sertifikatkravene. Landets første 54 maritime høyskolekandidater tok sin eksamen i Tønsberg og Trondheim i

Det er altså nye toner i den maritime utdanning som etter hvert nå erstatter den gamle tradisjonelle utdanningen. For oss i WW er det nødvendig og ett klart ønske å holde oss informert og til enhver tid ajour med utviklingen på dette området. Samtidig ønsker vi å bedre vår kontakt og kunnskaper om de forskjellige skoler, og med det som utgangspunkt — tok vi initiativ til en besøksrunde ved de maritime skoler. I høst har vi besøkt skolene i Tønsberg, Hagesund, Ålesund, Tromsø, Trondheim og Arendal — samt at vi har hatt ett kontaktmøte med WW elevene i Oslo. Vi tar sikte på videre skolebesøk første halvår av 1982.

For oss har dette vært nyttige og lærerike turer. Vi har blitt møtt med stor gjestfrihet og en positiv holdning ved de forskjellige skoler, som også på sin side har gitt uttrykk for ett ønske om bedre kontakt med næringen. Våre kunnskaper om de ulike utdanningstilbud er blitt utdypet og dette er spesielt viktig ved høyskolene. Disse har jo, som høyskoler skal — en stor grad av selvstendighet — og derfor varierer kursopplegg og innhold, pensum og spesialisering — fra skole til skole. For oss er det viktig å få oversikt over dette, slik at vi igjen kan kanalisere denne informasjon videre til våre egne folk som er, skal inn i en utdanningssituasjon.

Videre har vi fått diskutert mulighetene for ett nærmere samarbeid, til glede for begge parter —

mellom skole og rederi. Fra skolenes side er det særlig ønske om anledning for lærere til å følge rederiets skip, eventuelt komme ombord på rigger — som er nevnt. Kontakten med det praktiske liv og utviklingen ombord bør de maritime lærere helst ikke miste.

Likeledes har vi vært inne på muligheten for å hente stoff og opplysninger til bakgrunnsstoff i undervisningen, forelegge kursplaner til uttalelse, informasjonsutveksling, samarbeid rederi — elev mht. valg av seminaroppgave i høyskolen og ved valg av kurs m.m.

Skolene har også en stor kursvirksomhet og som stor kurs bruker har det vært nyttig å få en bedre innføring i de ulike tilbud.

Det er 72 WW elever ved de maritime skolene i dette skoleåret, og vår andre målsetning var å bedre kontakten med våre egne folk mens de er under utdanning. Således la vi opp til ett elevertreff ved hver skole o ghyggelig var det at det var nærmere 100% oppslutning om disse.

På møtene la vi opp til informasjon og diskusjon, og foruten å være hyggelige sammenkomster — følte vi at dette var svært nyttig for oss alle. Vi ved kontoret var særlig interessert i elevenes syn på deres egen skolesituasjon, innhold og opplegg ved skolene m.m., og de synspunktene vi fikk er viktige for oss i vårt videre arbeid. Det slo oss at det er stor grad av enighet om en rekke saker blandt elevene ved de ulike skoler. Kanskje med unntak av synet på den maritime høyskolen, hvor det er både negative som positive holdninger — men f.eks. mht. aspirantopplæringen er det en enstemmig, ganske kritisk holdning til denne over hele landet. Forøvrig skal vi komme tilbake til disse møtene ved en senere anledning.

I Opplæringsavdelingen ser vi på en bred kontaktflate med skoler og elever som svært viktig og ønskelig. Våre erfaringer i høst er også så gode at vi tar sikte på å bevare og utvikle denne kontakten i fremtiden.

Rune Handal

Julekveld ombord

Har du noen gang prøvd å forestille deg hvordan julekvelden kan være ombord i et skip — langt til havs og langt fra familie og venner?

Sola steiker hele dagen og varmen er trykkende. Matrosene arbeider på dekket bare iført tynne shorts og kokken er riktig varm i trøya nede i byssa der han holder på å forberede julemiddagen.

En må feire julekvelden på tradisjonelt vis selv om julesneen mangler. Kaker, rull, sylte og andre julegodter har stueren og kokken laget på forhånd. Fra byssa er det mange deilige dufter som siver ut og som er med på å skjerpe appetitten til dem som går forbi.

Da det er mange nasjonaliteter ombord og nordmenn fra forskjellige fylker, har det ikke vært så lett å komponere en julemeny hvor alles juletradisjoner er tatt hensyn til. Men kokken og stueren har prøvd så godt de har kunnet. Det er ikke så enkelt å få tak i alle råvarene en ønsker seg! «Hadde vi enda vært så heldige å fått oss en tur til Europa før jul, ja da skulle det blitt både pinnekjøtt, rakafisk og multekrem også.»

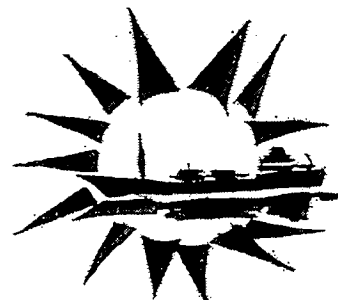
I dagrommet og messa holder stueren og forpleiningsassistentene på — de pynter treet —. Det ble ingen ekte julegran i år heller, men plasttreet blir pent det og, der det står skinnende med glitter, englehår og norske flagg. Barnålsduft på sprayboks kommer godt med nå.

I messa er det trangt, men siden det er julaften må en prøve å få plass til alle samtidig. I sekstiden pleier julefeiringen å starte. Vi er alle samlet i dagrommet til en liten forfriskning. Vi står der vel alle litt forventningsfulle — hvem skal lese juleevangeliet i år? Juleevangeliet blir lest og så tar kapteinen ordet og ønsker oss alle god jul. Juletelegram fra rederiet og gudmoren blir lest opp, julemiddagen smaker fortreffelig og vi synes alle vi har det godt. Etter en tid begynner det å bli ualminnelig varmt, så vi strekker på bena og møtes igjen etter en stund til kaffe, kaker og en julepakke fra Den norske Sjømannsmisjon.

Vi har alle behov for denne timen hvor en kan trekke seg tilbake for seg selv og tenke på dem der hjemme. Det er ganske tungt der en sitter på lugaren med lukket dør, ja for tenk om noen skulle se at en slapp en tåre.

På julepakken står det til pappa fra barna og mamma. Pakken blir nøysomt åpnet og der ligger det en nydelig genser og et brev. Det er ikke genseeren som er det viktigste denne kvelden. Det er brevet fra de der hjemme og bildene av barna som er den store gaven. En sitter slik lenge og leser brevet om igjen og om igjen og titter på bildene av barna.

Julefeiringen fortsetter med kaffe og kaker og praten går livlig. Utdelingen av 7de sans og julepakkene går fort. Det er bestandig hyggelig å få pakke fra Sjømannskirken. Innholdet er en strikke-lue. Det var godt ment, men akkurat i kveld blir den for varm. Et hyggelig



brev fra en bestemor i Løddingen følger også med pakken.

Julaftenfeiringen ebber ut av seg selv. Noen skal på vakt, mens andre igjen må få seg noen timers søvn før de skal på vakt senere på natten. Slik er det å feire jul ombord: En kan aldri koble helt ut og slappe av i mange dager, slik vi gjør hjemme. Men stemningen og følelsene har en med seg. Det er ganske fantastisk å stå der på dekket og stirre opp på en klar stjernehimmel en tropisk jule natt. En kan drømme og la følelsene slippe til i duren fra maskinen, for den er det eneste som forstyrrer en lite grann.

Finn Engedal

Månedens genserpике



Vi har lenge slitt med å få til et ekstra corporate oppslag omkring WW-flagget. Nå er idéen født etter initiativ fra en del kvinnelige elementer i huset. Meget frivillige kandidater har stilt opp både i trimrom og kantine, og juryen har jobbet hardt for å komme frem til Skib-Rederis genserpике som blir vist og omtalt i de kommende numre. Vi gjengir her et prøveopptak og tar hensyn til at de smilende kandidater foreløpig vil være anonyme.

Tekst: Bjarne Amundsen
Foto: Per Arne Carlsen

Rød panter på Frogner plass

Stuert Annie Lund kjeder seg ikke som pensjonist. Hun steller sin leilighet på toppen av en skyskraper, leser, strikker, løser kryssord og skriver leser-innlegg i VG. Hun pleier sin utsøkte vennekrets og deltar i Krigsseilerforbundet. Men Wilhelmsen Senior Klubb står henne nærmest.

Man blir glad i Annie. Man møter henne og glemmer henne ikke. Hun efterlater seg et besnærende inntrykk av livsglede og godhet. Hun fikk i vuggegave sitt åpne sinn og lyse humør, samt en ubendig viljestyrke. Fysisk sterk har hun aldri vært, men kom tidlig ut i tjeneste og måtte ta tunge tak. Hun hadde evner til en hvilket som helst utdannelse, men trange tider med elendig økonomi for de aller fleste, gjorde at mange gutter og piker istedenfor etterlengtet lære måtte ta sin plass bak vare sykkel og skurebøtte. Ingen skal lastes. Tiden var slik.

Hvis arbeide adler et menneske, må Annie minst være baronesse. Hun tvang seg til å overvinne en svak helse og med intelligens og praktiske anlegg, tok hun raskt etter de fleste ferdigheter innenfor et herskaps hus. Samtidig lærte hun å føre seg som den dame hun i virkeligheten var.

I slutten av tredveårene begynte rederiene å ansette piker på sine linjeskip som førte passasjerer, og Annie var en av de første som mønstret på. Hun kom til å stortrives ombord og tålte sjøen. Her traff hun sin mann, maskinsjef Per Egenes, og de var lykkelige over å kunne seile sammen. Men annen verdenskrig var et faktum, og da reisene etter hvert blev farefulle, syntes maskinsjef Egenes at Annie måtte bo iland og fant en pen leilighet til henne i Sydney. Da freden endelig kom, mønstret hun på igjen, og ekteparet fulgte gode, gamle TROJA til England, hvorfra de reiste hjem og bosatte seg på Nøtterøy. Fredsrusen raste fortsatt over landet. Det var fest og fryd, det var liv og rørelse. Fem års seiglivet optimisme slo ut i virketrang og tro på varig fred og frihet.

Egenes og frue reiste ut igjen og fikk et par gode og trygge år sammen. Men maskinsjefen blev alvorlig syk og livet stod ikke til å redde. Han var et fint og kultivert menneske, som i tillegg til faglig dyktighet var en god ambassadør for land og rederi.



Stuert Annie Lund.



Annie, som kjente livets realiteter, satte seg ikke på en stol. Hun hadde fått saltvann i blodet og reiste ut igjen. Hennes tidligere ferdigheter ved grytene inspirerte til skolegang og sertifikater og etter hårdt arbeide ved Oslo kokk- og Stuertskole stod hun smilende i bysken og sørget for veltillaget mat for besetning og passasjerer. Så våget hun spranget til stuert, daglig leder av et overmåte viktig departement. Hun klarte spranget med en katts smidighet.

Annie ER en katt. Hennes øyne kan gnistre under kobberødt hår, hennes hånd kan få klør som sylspisse rasper i urettferdighetens grums. Hele hennes spenstige kropp kan være på sprang mot dumhet og fjolleri, mot løgn og bedrag. Uredd er hun. Sterk og modig. Og i neste nu, i feminin ynde, er hun myk som hermelin og maler tilfreds i ellevill glede over livet og tilværelsen. Kattens egenskaper preger henne.

Og denne katt, eller denne røde panter, skulle bli en av rederiets første kvinnelige offiserer. Hun befestet sin stilling som stuert, mange er det som vil huske hennes vennlighet, hennes oppofrelse og stadige streben etter å gjøre alle ombord tilfreds med godt og solid kosthold. Et par år før pensjonsalder, gikk hun iland og arbeidet mange år i rederiets spisesal og kjøkken. Skipsreder Niels Werring sen. overrakte henne sølvfat med inskripsjon etter 25 års tjeneste. Hun er mektig stolt over denne gave og husker hvert ord rederen sa under den enkle høytidelighet. Annie hører til en generasjon som aktet og æret sin arbeidsgiver, og som var takknemlig for en trygg og god jobb. Rederiet på sin side er like stolt over å ha folk av Annie Lunds støpning som medarbeider. Dermed må resultatet bare bli godt.

VI GRATULERER

40 års tjeneste

Hans Martin Hallum

25 års tjeneste

Vidar Bekkavik
Kjell Sandholtbråten
Kolbjørn Voss
Harald Løvik
Bjørn Vigelsjø
Asbjørn Heggem
Tor Steffensen
Magne Brakstad
Knut Helminsen

NORGES REDERFORBUNDS GULLMEDALJE

Kaptein Sigmund Mathias Aksnes
Kaptein Ingolf Fjelle
Kaptein Johan Pedersen
1. styrmann Olaf Lindholm
Maskinsjef Kristian Hermod Larsen

90 år

Antonie Strand

80 år

Ada Kristiansen

75 år

Sverre Holt

70 ÅR

Georg Nordal
Arne Th. Arnesen
Rolf Kinn

60 ÅR

Bjørn Havnør
Bård Valstad
Else Thorgrimsen
Arne K. Thommessen

50 ÅR

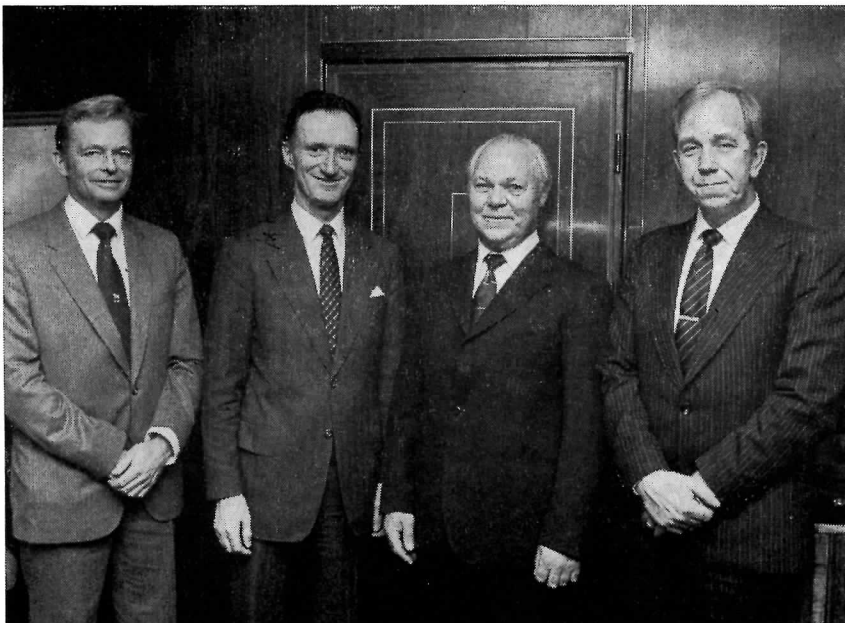
Per Halten
Per Gran
José Martinan Bareiro



Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen sto for overrekkelsen av jubileumsgaver 8. september. 25-års jubilantene er fra venstre formann I i Filipstad, Sigurd Løvøy, central planner Ronald Kristoffersen og maskinsjef Urheim. Sissel Kristoffersen og Kirsten Urheim var også til stede.



Den 21. oktober sto skipsreder Niels Werring Jr. for jubileumsgavedryset. Fra venstre ser vi Inger Bekkavik med 25-års jubilanten, personellinspektør Vidar Bekkavik ved sin side. Kai-inspektør Hans Martin Hallum har fått sølv kaffeservice for 40 års tjeneste, mens kaptein Johan Pedersen, her med fru Rosa ved sin side, ble overrakt Norges Rederforbunds gullmedalje. Til høyre ser vi kaptein Gunnar Christoffersen, som har fått sølvfat for 25 års tjeneste sammen med fru Torill.



Administrerende direktør Ivar Løvald sto for overrekkelsen 11. november. Her fikk havari-konsulent Kjell Sandholtbråten rederiets gullur for 25 års tjeneste. Til høyre for Løvald ser vi kaptein Ingolf Fjelle som fikk Norges Rederforbunds gullmedalje, mens maskinsjef Karsten Frostad mottok rederiets gullur for sine 25 år i WW.



Fra WILH. WILHELMSSEN AGENCY PTY., Australia:

Kenneth Walter Blue

It was at the time when Wilhelmsen changed from steam to motor vessels and it was 11th June, 1923, when Kenneth Walter BLUE at the tender age of 14 years joined the staff of Norwegian Australia Line Agency Ltd., which became Wilh. Wilhelmsen Agency Pty. Ltd. in 1926.

Ken Blue retired on 17th November 1981, thus completing a term in office which is unlikely ever to be repeated.

It is not easy to extract personal anecdotes from this gentle, modest man, but all who know him readily acknowledge his outstanding contribution not only to Wilhelmsen, but to the shipping industry in Australia and indeed beyond.

We in Australia wish to add our tribute to a man whose ability, devotion and loyalty have been truly an object lesson to all in our company, during his 58 years with Wilh. Wilhelmsen Agency Pty. Ltd.

Thank you Ken Blue for an outstanding performance and to you and Marie we wish you many years of happiness in your well-earned retirement.

D. H. Playfair



Ken Blue



Julegratiale i år?
Det må da være g(r)enser!

TIL RED.

Bare konger, redaktører og folk med bendelorm har rett til å bruke det redaksjonelle «vi».



W.I.L. NYTT

Idrettsår og jubileum

WIL's jubileum har stått i fokus den siste tiden. Det var en selvfølge å markere vårt kjære og miljøvennlige WIL, for 50 år — — — det er nå litt spesielt da. September er også litt spesiell når vi ser tilbake på Wilhelmsens idrettslags historie. Følgende er å finne i WIL's dagbok fra 1931:

Den 14^{de} Sept. 1931 ble den første konstituerende Generalforsamling med det formål at danne en forening av de idrettsinteresserte funksjonærer handlt på følgende personell. I idrettsdelene 17 funksjonærer. Idrettsdel ble oppnevnt av Cranner, og man gikk inn i idrettsdel til valg av styre, som ble sammensatt av følgende funksjonærer:

Forsmann	H. Hauve Ernerer
Viceforsmann	Koll. Andersen
Sekretær	A. Egg Rognstad
Kasserer	B. Dahl Pedersen
Oppmann	H. Helvosen.
Represant	Lerkend
Materialforvalter	A. Egg Rognstad

Der ble dessuten oppnevnt en bokkomité. Følgende funksjonærer ble valgt:

Helvosen
K. Andersen
Nausaard
Johansen

Til den første ordinære generalforsamlingen året etter, 21. januar 1932, hadde formannen, A. Hamre Cranner, skrevet et vakkert og oppmuntrende vers:

Mine damer, mine herrer, som er samlet her idag til den første generalforsamling i vaart idrættslag, la os rive vaare tanker løs fra hverdagslivets strid, la os enes om at virke med en stor og hellig flid, og for samlingstanken slaa et mæktig slag.

Dermed hadde WIL's mange idrettsaktiviteter begynt.

Bildet idag er nok noe annerledes enn den gang, men aktiviteten er allikevel ikke mindre. Vi har idag 12 grupper i WIL, samt et hyttestyre som forestår driften og den daglige ledelse av eiendommene.

Det er en forholdsvis stor bredde innenfor de tradisjonelle grener, spesielt kanskje innenfor de forskjellige lagidretter (fotball og håndball) — skjønt grupper som bordtennis, bowling, tennis og ski, for å nevne noen, heller ikke ligger noe tilbake.

Jeg nevnte de tradisjonelle idretter, men WIL har i stor grad også opptatt andre idrettsgrener. I de seneste årene har mensendick- og jazzgymnastikken kommet for fullt, og vi håper Margit Larsen kan løse mensendickgruppens problem i øyeblikket som består av mangel på instruktør.

Vi ønsker Trine Lunde Nytedt velkommen som partner med Jan Simonsen i skigruppa, og Trines oppgaver skal være, som de fleste kjenner til, å ivareta alpininteressen i huset. — Lykke til Trine.

Fra hjertegymnastikkens gruppe — bridge — kan nevnes at de har mange hyggelige stunder sammen, og Per Thronsen opplyser at det er ingen som «biter» i friidrettsgruppa, selv om deltagerantallet i årets WIL-mesterskap kunne tyde på noe annet.

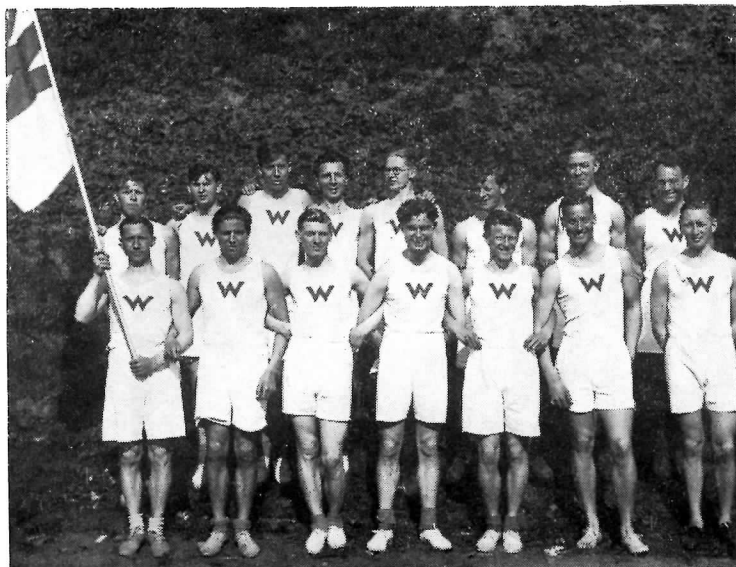
Innendørstreningen på KG er ment som et godt trim- og treningstilbud til alle interesserte, og med vårt gamle medlem Kjell-Sverre Johansen som leder, skulle mulighetene for «en sunn sjel i et sunt legeme» være store.

Når jeg så nevner at den siste gruppen innlemmet i WIL er den allerede etablerte Golf-gruppen, skulle hele spekteret av idrettsaktiviteter være nevnt.

Vi har i jubileumsåret selvfølgelig kåret WIL-mestere i de grene hvor dette er arrangert, men utenfor disse har jeg lyst til å nevne noen resultater som går litt lenger enn innen våre egne rekker.

— Tidlig på året var det ski som dominerte. Shippingmesterskap (Fearnleyrennet) ble arrangert på Sollihøgda 28. februar, og WIL sikret seg her et nytt napp i Kjøpcke's pokal til beste 2-mannslag i klasse D.

— Vi deltok i «vårens vakreste eventyr» — Holmenkollstafetten — den 10. mai 1981 og oppnådde et



Laget i Holmenkollstafetten 1931. Bak fra venstre: Sandberg, Hilton, Engelstad, Jacobsen, Haugaard, Loftsad, Dahl-Pedersen og Schnitler. Foran: Klemmetsen, Røli, Carlsen, Børke, Schiander, Müller og Andersen.

hederlig resultat. I parantes bemerket kan nevnes at WIL deltok i dette arrangementet allerede i 1931, (pussig nok også 10. mai), og resultatet ble førsteplass i sin klasse. Dermed burde målet for 1982 være klart.

— A-laget i fotball ble shippingmestere for tredje gang på de fire siste årene, og et nytt napp i nyopp-satt vandrepokal. Videre vant de 2—0 over Transatlantic i det årlige oppgjøret og tok her den oppsatte vandrepokal til odel og eie. På samme tidspunkt kjempet håndballjentene seg til 2—2 i den samme årlige kampen mot Trans-flickorna.



Fotball A-lag i landskamp mot Trans. Foran fra venstre: Erik Laumann, Marinus van der Zande, Odd Jørgen Svennevig, Geir Strøm, Janos Horvath og Jan Gaare. Bak: Lars Eiding, Freddy Aasland, Paal Østberg, Jon Biermann, Karl Kjeldsen, Thorolf Huus, Helge Selmer og Knut Persson.



Laget i Holmenkollstafetten 1981. Bak fra venstre: Jan Simonsen, Anders Gauslaa, Rolf Damman, Lars Eiding, Kjell Weiseth, Erik Laumann. Foran fra venstre: Knut Persson, Kjell-Sverre Johansen, Bjørn-Erik Kristiansen, Jørgen Astrup, Øivind Fauskanger, Odd-Jørgen Svennevig, Paal Østberg, Rolf Gjøsdaal, Marnius van der Zande.

— ØK's Boldklubb har også besøkt WIL i jubileums-året, og overraskelsen her var at bordtennisgutta vant så klart som 9—1 i sin kamp, mens håndballgutta tapte sin kamp 14—17. Etter visse antydninger fra håndballoppmannen, vant de resten av arrangementet.

— Ellers er det aldri kjedelig å nevne at Marianne Fosaas for n-te gang er blitt Oslo-mester i tennis. Vi gratulerer igjen!

Firma Wilh. Wilhelmsen er en bedrift med forholdsvis mye stillesittende arbeid, og det er klart at det er av stor betydning å få en del fysisk utfoldelse ved siden av, som kompensasjon.

Er man i god fysisk form, så er man også istand til å yte noe mer.

Initiativet til aktivitetene innen bedriftsidrettslaget må komme fra de ansatte selv og bedriftsledelsen har sikkert ikke noe imot dette, så lenge vi har folk som på en forsvarlig måte kan ta seg av de forskjellige grenene. Idrettsarbeide har helt sikkert sin betydning for miljøet, og så lenge idrett er gøy, kan vi slå fast at den trives sammen med de daglige gjøremål.

Erik Laumann

**LA DET GÅ SPORT I DET — GÅ I DUSJEN FOR WIL
GRATULERER MED DAGEN!**



**Idrett,
samhold
og trivsel**



Kåre Børke:

Tale ved feiringen av W.I.L's 50-års jubileum

PÅ ØKERN-SENTRET 6.11.81

Jeg kan ikke si annet enn at det er med blandede følelser jeg står her idag, når jeg på anmodning skal si noen ord i anledning W.I.L's 50-års Jubileum.

Det er følelser av vemod — og følelser av glede. Med vemod for at jeg må konstatere at jeg er blitt 50 år eldre, og med glede over den utvikling Idrettslaget har gjennomgått siden stiftelsen 14. september 1931. Da møttes endel idrettsinteresserte funksjonærer i kjelleren i Tollbodgaten 20, en kjeller som bruktes som garderobe og kantine, og uten større dramatikkk så W.I.L dagens lys. Alf Hamre Cranner, daværende sjef for postekspedisjonen, ble valgt til lagets første formann. Lite ante vi vel den gang hvilke rike frukter som skulle høstes senere av det frøet vi sådde.

Det hadde jo vært drevet med idrett, vesentlig fotball og litt friidrett blant funksjonærene tidligere; men ikke i organiserte former, så det hele fikk et mer eller mindre tilfeldig preg.

Det som vel ga støtet til stiftelsen av W.I.L. og ønsket om å få kontoridretten inn i fastere former, var vår deltagelse i Holmenkollstafetten i mai 1931.

Jeg var den som tok initiativet til deltagelsen og trasket rundt i Tollbodgaten 20 for å få satt sammen et lag. Og jeg kan forsikre dere om at det ikke var noen lett oppgave. Vi var 140 funksjonærer dengang, derav 14 damer, og gjennomsnittsalderen for de 126 gjenværende mannlige funksjonærer, var temmelig høy. Men det gikk omsider, og jeg klarte å stable et brukbart lag på bena, som gikk inn for treningen med liv og lyst. Ja, det skulle vise seg at det ikke bare var brukbart; men et lag som gikk helt til topps i korporasjonsklassen, som det het dengang. Seier ble det også i 1932 og 1933, som var det siste året bedriftsidrettslaget fikk delta dengang. Særlig seieren i 1933 med rekordtiden 57.15 var overbevisende. Jeg husker at en av de to sportsavisene som fantes dengang, hadde et sursøtt referat fra stafetten under overskriften: «Med Wilhelmsen i kjølvannet». Saken var nemlig den at fra Besserud og inn til mål på Bislet, så journalistene i de medfølgende reportasjebiler bare den hvitkledd løperen med W på brystet, så de fikk ikke skrevet noe om de andre lag i vår klasse den siste halvdel av løpet.

Etter stiftelsen av W.I.L., ble det mer fart og system i idrettsarbeidet. Det ble friidrettsstevne på Frogner Station, fotballkamper, skyting, tennis, skøyte løp på Tryvann og Frogner Stadion. Roald Amundsen stafett i svømming, marsjkonkurranse, Konnerudstafett og Voksenkollstafett, nattorientering og skirenn fra hytta i Lommedalen, som vi fikk ca. midten av 30-årene. Det var en 90 kvadratmeter tømmerhytte, med gråstens grunnmur under det hele, inneholdende en stor peisestue — kjøkken — 3 soverom med plass



til 16 overnattingsgjester. Hytta var en gave fra firmaet, og som en kuriositet kan jeg nevne at den kom på under ti tusen kroner. For tomten som gikk ned til Ørretvann, hvor det var anledning til å bade, ga vi 120 kroner målet, såvidt jeg husker. Hytta ble samlingspunktet for W.I.L's medlemmer i mange år og var et ypperlig utgangspunkt for flotte skiturer i Vestmarka. Det er mange av oss eldre innen W.I.L. som har våre beste minner nettopp fra hytta i Lommedalen — og til alle årstider. Dessverre ble den ekspropriert av Bærum Kommune etter krigen, da bygdas vannverk skulle utbygges.

Senere har jo W.I.L fått andre eiendommer, med representasjons- og feriestedet «Skramstad», som den suverene ener. Et sted, hvis verdi idag neppe kan verdsettes i kroner og ører. Det er vel ikke mange, om noe bedriftsidrettslag, som har en lignende perle av et feriested, som årlig er til stor glede for mange av medlemmene og deres familie, samt pensjonistene.

Ser vi på utviklingen av idrettslagets aktiviteter etter krigen, må den vel karakteriseres som eksplosjonsartet. Antallet funksjonærer, og dermed medlemmer i W.I.L. er blitt mangedoblet, og nye idrettsgrenner er tatt opp i tillegg til de gamle, samtidig som damene er blitt mer aktivisert. Opnnådde resultater i konkurranser har vel stort sett vært på det jevne, med enkelte unntak, og det synes jeg er all right. Jeg ser nemlig som det viktigste ved bedriftsidretten at man får aktivisert flest mulig, både gamle og unge, så får resultatene komme i annen rekke. Selvsagt er det hyggelig å vinne, men det bør ikke være det primære. Det er imidlertid en ganske imponerende premiesamling W.I.L. har klart å samle i løpet av sin 50-årige eksistens.



SKIPSIDRETT

Siden siste Skib-Rederi har vi mottatt to nye sports-oversikter fra «Velferdstjenesten for handelsflåten».

Ifølge disse oversiktene, har det nesten ikke vært bevegelser på resultatlistene.

TARCOOLA holder sin 3. plass/2. plass i den internasjonale/norske fotballserien.

Vi kan vel så langt si at W.W.'s skip ikke har markert seg spesielt innen skipsidretten, bortsett fra enkelte hederlige unntak.

Dette er beklagelig, på bakgrunn av den store flåten vi tross alt har.

En gledelig melding har vi dog mottatt. Under Bergensmesterskapet i friidrett, gikk ett av våre supplyskip — TENDER COMET til topps i lagkonkurransen i kl. I. Dette var i konkurranse med 12 andre fartøyer og totalt 188 deltagere.

Av enkelte resultater merker vi oss spesielt matros Paul Fjørtoft som vant kl. II-60 m på tiden 8.2, og hans 1. plass stille lengde kl. II med 2.76 m.

1. styrmann Steinar Kalvenes vant kl. I stille lengde med 2.86, dessuten fikk han en 3. premie klasse I i kule med 9.19 m.

I 4 x 100 m stafett vant TENDER COMET.

På laget løp:

Forpleiningsassistent Paul Reeves
Stuert Arne Gulbrandsen
1. styrmann Steinar Kalvenes
Forpleiningsassistent Ola Nersvæs.

Vi gratulerer skuta.

Som før nevnt i disse spaltene er vi svært interessert i bilder og kommentarer fra de arrangementene som W.W.'s skip deltar i.

Fylldig resultatliste fra rederimesterskapet følger i S-R nr. 1/82.



Det å kjenne at man er i form og at kroppen virker som man ønsker, er en vidunderlig følelse og setter en i godt humør og gir en arbeidslyst i det daglige yrke. Derfor kan en ikke være i tvil om at en bedrifts-idrettslag som drives på en fornuftig måte, har sin store berettigelse i dagens samfunn.

For W.I.L.'s vedkommende kan vi vel si at det også virker som en slags funksjonærforening, og noen annen form for organisering har det heldigvis ikke vært behov for. Det at funksjonærene kommer sammen til edel kappestrid, eller til hyggelig selskapielig samvær, styrker kameratskapet og firmatilknytningen. Med så mange funksjonærer som firmaet har idag, er det vanskelig å bli kjent med mer enn en brøkdelen, men her bidrar idrettslaget utvilsomt til å rette på dette forhold. Idrettslig samarbeide med utenlandske forbindelser trekker i samme retning, og gjør sikkert sitt til at samarbeidet blir bedre. Det er jo alltid lettere å få tingene til å gli når man er godt kjente fra idretts- eller fotballbanen.

Alle medlemmer av W.I.L. er sikkert klar over at idrettslaget aldri ville vært det det er idag, hvis vi ikke fra første stund hadde møtt redernes interesse, forståelse og velvilje, ikke minst på det økonomiske plan. Bare tenk på verdien av de feriesteder laget disponerer. Denne interesse og forståelse må vi se på som et tydelig signal fra ledelsen for den betydning den ser i et aktivt idrettslag innen rederiet.

Jeg vil i denne forbindelse få lov å referere en liten episode fra den første tiden, som jeg husker godt. W.I.L. skulle ha årsfest og hadde leid «Det Militære Samfund», da vi ikke hadde noe brukbart lokale selv. En ukes tid før festen, ble jeg kalt opp til skipsreder Werring som hadde hørt om den, og han ga meg en konvolutt idet han sa: «Her Børke, har dere litt så dere kan få skikkelig musikk på festen». Da jeg kom ned til pulten min, åpnet jeg konvolutt og tok ut 250,— kroner. Forat dere som er yngre idag skal få et inntrykk av pengeverdien dengang, kan jeg nevne at dette beløp representerte to månedsgasjer for unge Børke. La meg også nevne at for disse pengene, fikk vi et utmerket 5-manns jazzband som spilte under festen og bidro til at den ble meget vellykket.

Jeg vil ved denne anledning få bringe en hjertelig takk til alle dem som har medvirket i styrer og utvalg i årenes løp, og som ved sin uegennyttige innsats har bragt idrettslaget dit det står idag. Måtte også de fremtidige ledere være seg sitt ansvar bevisst, og utbygge og trygge det arbeide som allerede er nedlagt.

Jeg vil, som en som var med å stifte W.I.L. få ønske lykke til med Jubiléet, og alt godt for fremtiden til beste for den enkelte kvinne og mann. Måtte laget fortsatt seile i medvind og fylle den misjon det sikkert har på flere områder.