

SKTB-REDERT

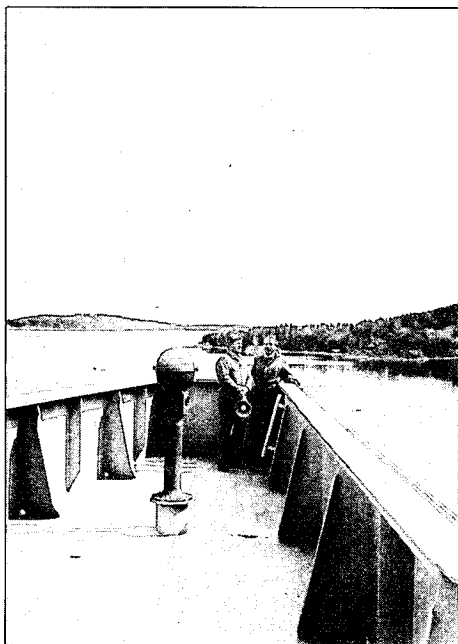
INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMOSEN - NR. 2, JUNI 1982



SKIB-REDERT

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMSSEN

NR. 2, JUNI 1982 - 22. ÅRGANG



Sommerlig hilsen fra Holmestrandsfjorden - fra T/T TIGRE.

Ansvarlig:

Hans Chr. Bangsmoen

Redaktør:

Helge Selmer

Med i redaksjonen:

Johan L'orange

Jan P. Syse

Ragnhild Vestby

Sats, repro og trykk:

Grafisk Senter Akershus A/S

Opplag:

3 700

Redaksjonens adresse:

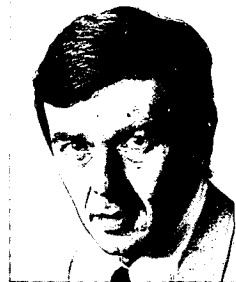
Roald Amundsens gate 5, Oslo 1

Telefon (02) 11 12 00

Innhold

4. Velklang . . . fra flere strenger
5. ScanDutch med 10-års jubileum
6. TIGRE i opplag
8. Barber West Africa Line (BWAL)
10. «Tom» av Leif B. Lillegaard
12. BARBER TØNSBERG
14. Interessante forskningsprogrammer i norsk skipsfart
16. Skipper Podhorny forteller
18. Wilh. Wilhelmsen Agency PTY. Ltd. in Australia
20. WW og Den Norske Syd-Amerikalinje (SAL)
21. Stuert Spesial
22. «Pikeværelset» - Mini Mal
23. Kort portrett
24. Skal det være en konferanse?
25. Personalia
26. Postkassen
28. Wil-nytt
29. Kryssord Maritim

Velklang... fra flere strenger



Hans Chr. Bangsmoen

DA Ole Bull en gang ga en stor konsert i Paris, sprang A-strengen på hans fiolin. Han transponerte komposisjonen og spilte videre på 3 strenger. Det er utfordringen: å se din A-streng briste, men spille stykket til ende på de tre du har igjen.

Tankfarten har gjennom perioder av rederiets historie vært A-strengen. I skrift og tale ble uttrykt nødvendigheten av å ha flere ben å stå på. Risikospredningen ble anskueliggjort ved det faktum at rederiet sto på fire solide ben. Sammenbruddet på tankskipsmarkedet resulterte i en rask nedtrapping, noe som igjen ga mulighet og ressurser til styrking av to av de øvrige ben; Fornyelsen av linjetonnasjen og sterkere satsing på off-shore.

Transponeringen har foregått relativt smertefritt og uten for meget mislyd. Nå klinger det solid og godt fra offshorestrengen. Linjestrengen som helhet låter bra, men tidvis regi-

streres «katzenjammer». Fra bulkstrengen hører vi en noe svakere tone, preget av visse svingninger.

Denne lett musikalske betraktning bringer oss direkte inn på resultatene for 1981, resultater som i pressen ble beskrevet som «bunnsolid for Wilh. Wilhelmsen-gruppen.»

Resultatene er solide og gir en klar fremgang sammenlignet med foregående år. I hovedsak er det den målrettede satsing innen offshoresektoren som nå gir seg utslag. I tillegg har enkelte av rederiets linjer bedret sin inntjening, samtidig som en sterkere dollar har slått positivt ut.

Vi forventer et tilfredsstillende resultat også for 1982, et resultat der offshoresektoren helt klart blir største bidragsyter. Det meste av bulk-, rigg- og supplyflåten er sikret med langsiktige kontrakter, og usikkerheten for vårt vedkommende er i innværende år knyttet til linjefarten. Der er det mange skjær i sjøen.

Hva så med A-strengen? Er det over og ut med tankfarten?

TIGRE, som vi presenterer nærmere i dette nummer, ligger trygt og godt ved Holmestrand – og hun blir sannsynligvis liggende lenge. Det er mye som tyder på at turbintankeren blir det siste skip av sitt slag i WW-flåten. Skal vi tenke tankfart i fremtiden, må vi tenke i retning andre typer enheter, skreddersydd tonnasje tilpasset spesielle behov hos befrakter, nye typer kombinasjonsskipsløsninger osv. Mulighetene vil være der. Det er en utfordring til nytenkning. Kanskje får vi igjen en skikkelig klang i A-strengen?

ScanDutch med 10-års jubileum

1. april i år feiret ScanDutch sitt 10-års jubileum.

Samarbeidsselskapet ScanDutch, som ble grunnlagt 1. april 1972, fikk i medgift mer enn 500 års erfaring i Europa/Fjerne Østen trafikken samlet av 5 internasjonalt anerkjente rederier: Wilh. Wilhelmsen, Compagnie Générale Maritime, Frankrike, Broströms Rederi AB, Sverige, Nedlloyd Lines, Holland og Det Østasiatiske Kompagni, Danmark.

I dag er ScanDutch vel kjent for sin effektive og regelmessige container-service mellom Europa, Middelhavslandene, Rødehavet og Fjerne Østen.

Dagens ScanDutch

ScanDutch opererer to linjer. Mellom Europa og Fjerne Østen med en moderne flåte på 10 tredje generasjons containerskip med ukentlige seilinger til faste tider. Mellom Portugal, Marokko, Middelhavet, Rødehavet og Fjerne Østen med tre multipurpose containerskip.

Eksportører fra mer enn 33 land benytter daglig ScanDutch's linjenett, et nett som strekker seg meget lengre enn til havneområdet. Gjennom sitt dør-til-dør opplegg bistår ScanDutch avskiperne med å sende deres last videre til hvilken som helst innlandsmottaker. Over 200 ScanDutch-agenter befinner seg i alle store byer og havneområder langs hele ruten. Og disse agenter bistår ikke bare avskiperne med transporten, men fremkaffer verdifulle opplysninger om de oversjøiske markeder for eksportørene. Et regionalt kontor i Hong Kong og et i Rotterdam, verdens største havn, koordinerer agentenes virksomhet i Fjerne Østen og Europa.

For å lette forbindelsen med de viktige japanske handelsinteresser i Europa, har man stasjonert japanske representanter i Europa på permanent basis. I Fjerne Østen har en tysk og en fransk handelsrepresentant den samme funksjon overfor de tyske og franske handelsforbindelser der.

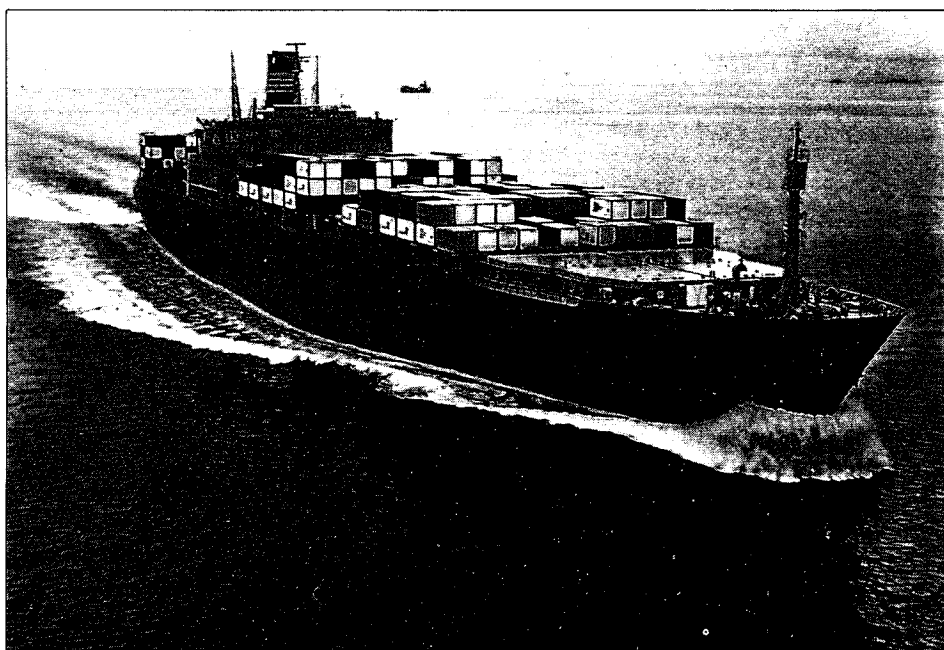
Jevn fremgang siden 1972

Fra begynnelsen i 1972 frem til i dag har ScanDutch hatt jevn fremgang. Etter to års virksomhet hadde ScanDutch 7 tredje generasjons containerskip i regelmessig service mellom Europa og Fjerne Østen, med seilinger hver 10. dag. Vestover til Europa gjennom Panamakanalen og østover til Fjerne Østen rundt Kap det Gode Håp. I dag danner de 10 tredje generasjons containerskip med en samlet lasteevne på mer enn 27.000 TEU forbindelseslinjen mellom Nord-Europa og Marseilles/Fos via Suezkanalen til Øst-Asia med ukentlige seilinger. Over det siste tiår er nye ruter åpnet og nye destinasjoner inkludert i linjenettet, enten ved direkte anløp eller gjennom et nettverk av feederskip. Regelmessige anløp inkluderer i dag Taiwan, Korea, Malaysia, Filippinene, Thailand, Spania og England i tillegg til de opprinnelige anløpshavner.

ScanDutch måler ikke bare sin suksess i år, men også i antall containere fraktet over denne

perioden. I 1972 ble den første container lastet ombord i ScanDutch's M/S NIHON i juni, startsignalet for en containerisert Europa/Fjerne Østen linjefart. I 1977 ble den 500.000. container lastet ombord i ScanDutch's M/S NEDLLOYD DEJIMA og allerede 2. juli 1980 forlot container nr. 1. million Japan ombord i ScanDutch-skipet M/S NEDLLOYD DELFT. På denne bakgrunn forventer ScanDutch å skipe sin container nr. 2 millioner i 1984.

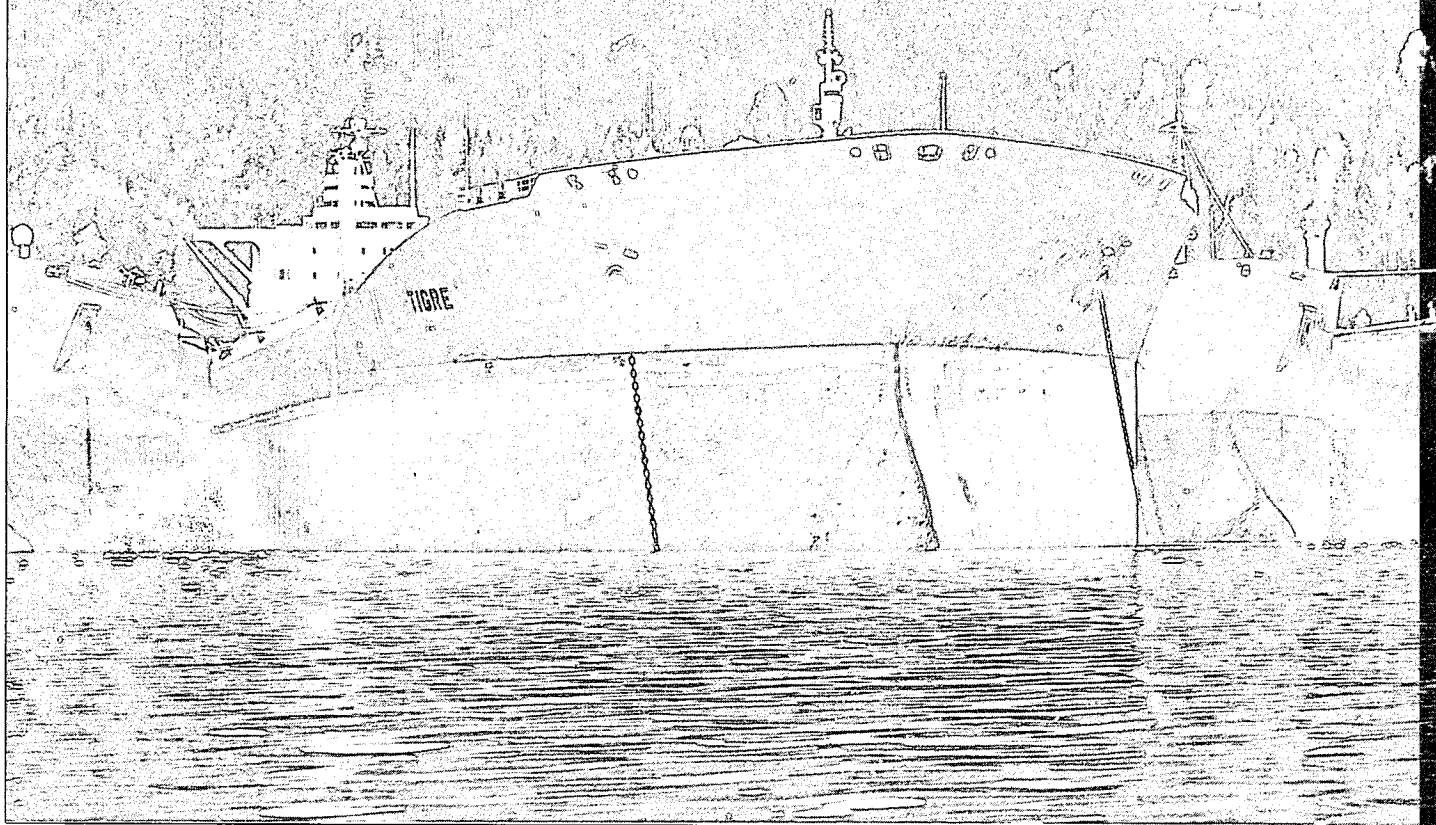
ScanDutch 



ScanDutch tredje generasjons containerskip. M/S TOYAMA.

TIGRE i opplag

«Den var en kjempe større enn nogen.
Nå ligger den fortapt og fortøyd ved Bogen.»



T/T TIGRE i opplag ved Bogen nær Holmestrand.

350 m lang og 52 meter bred ligger T/T TIGRE med bakken mot land – mot norske furutopper og Europaveien gjennom Sande.

Veien fra Hellas til Holme-

strandsfjorden er nok en forberedt, men ikke særlig etterlengtet reise for en gammel kjempe på 286.000 tonn – den siste av våre tankere. Som en god skipper kalt hjem for pensjonering,

selv i sin beste alder, føles det vel for TIGRE i nederlagets stund. Tankskipskrise og dårlig marked – TIGRE har gjennomgått mye usikkerhet siden den ble ønsket hell og lykke av fru Else Werring ved Stord verft i 1974.

Fremtiden syntes sikker for skipet da det etter levering gikk inn på 5 års certeparti for Shell. Men fra mars 1979 seilte skipet i spotmarkedet, og resultatene for tankemarkedet var dårlige. I 1980 og 1981 måtte tankeren i bøyene, og fra februar i år har rederiets siste tankskip ligget i opplag på norsk grunn.

Nå ligger tankkjempen ved Bogen nær Holmestrand. 286.000 tonn tdw. stor med med 34.500 forlatte hestekrefter. Omgitt av tankere fra D.-Simonsen og Herlofson ligger TIGRE 100 meter fra land og stikker 37 fot i sjøen. Tankene ombord har 40.000 tonn vannballast. Som et apropos til driftsresultat/inntjening kan vi nevne at det koster rederiet ca. 15.000 kr. i døgnet i opplagsomkostninger, og elektrisitet kommer i tillegg med samme beløp.



Opplagsskipper Sigurd Bryde – sprek pensjonist som tok oss ombord på tankeren.

Superskipet TITUS er avhendet. TIGRE er i opplag. Fremtiden er usikker. *Exit tank?* He. S.

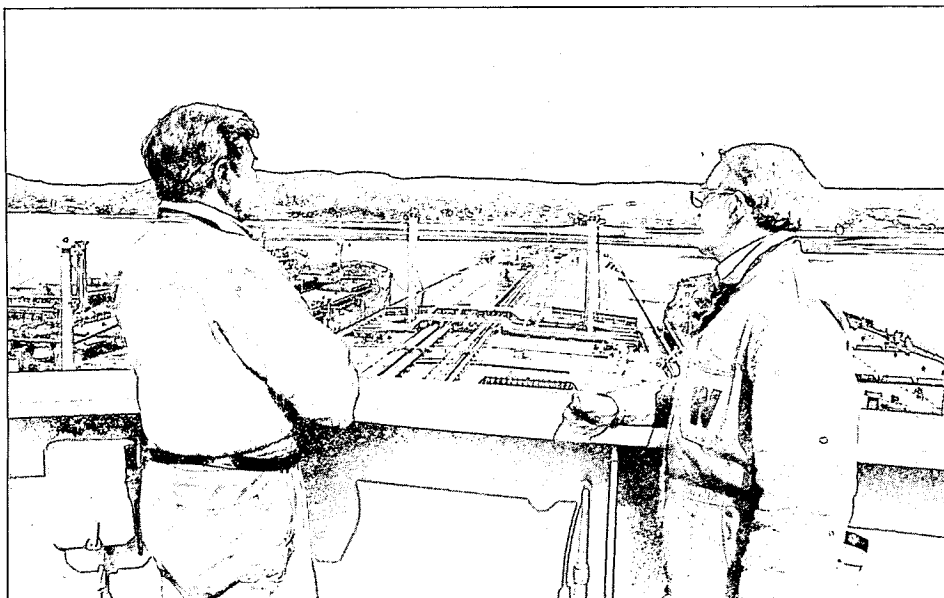
Bogen i Holmestrand

Sydover, sydover, synger hjulene på fotograf Per Arne Carlsens fremgule Passat, som med stor rutine snos gjennom Vikas travle fredagstrafikk ut i Sjølystveiens åpne ferdselsåre. Nettopp hjemkommet fra Statene, doserer fotografen om nattlivets spesialiteter, og selv om disse ikke utelukkende omfatter de kulinariske, blir det dog Argentinsk marmorert kjøtt og biff med løk i sin alminnelighet vi diskuterer utover mot Askertraktene. Redaktør Helge Selmer, også en del bevandret i det søte liv, henger godt med på dagens sjargong, mens jeg selv bruker den slang som Paul Lorck Eidem i sin tid tok med seg fra Stabekk, og naturlig nok føler jeg meg verbalt akterutseilt og derfor ruller Rød Mix i baksetet og bare på faenskap sender tunge røkringer i nakken på de nyfrelste ikkerøkere.

Sydover, ja. Bogen i Holmestrand er vårt mål denne maidaag, som later til å bli akkurat så mild og fin som beskrevet i sangboken. TIGRE ligger uvirksom i Bogen, solid oppankret og akterfortøyd. Alltid trist å se båter i opplag, spesielt når det gjelder en moderne gigant som denne. Vaktholdet skjøttes av spreke pensjonister, kaptein Knut Hornburg og maskinsjef Bård Risvold er to uker ombord, så overtar kaptein Sigurd Bryde og maskinsjef Odd Mathisen.

Det er de to sistnevnte vi møter i dag, og sant å si, er det for å få en prat med disse veteraner vi tar turen ombord, samt naturligvis for å bese supertankerens, som de færreste på kontoret har hatt anledning til. Passaten er rask, og etter en snau time kjører vi inn på den for opplagsbåtene ryddige parkeringsplass. Her er telefonboks, og ikke før har vi ringt ombord, ser vi Bryde i kjeledress og hjelm starte den lille speed-båt, som greit og effektivt fører oss til flåte og gangvei.

Maskinsjef Mathisen står smilende på dekket og tar imot oss, vi geleides til salongen langt oppe i etasjene og



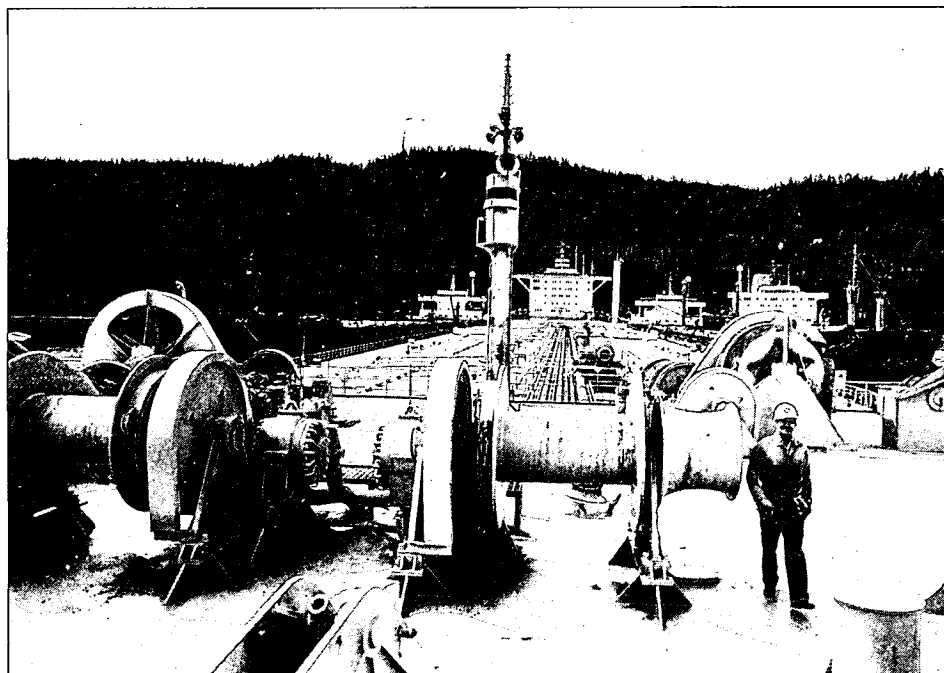
Sigurd Bryde og Odd Mathisen skuer utover Holmestrandsfjorden. Mye har de to opplevd og tankminner dukker frem.

får en utsøkt velkomstdrink, svalende moselvin i slanke glass, som står godt til både tidspunkt og den arbeids-situasjon man befinner seg i. Men det blir råd med en «opplagslunch» bestående av nytrålede Fredrikstadreker, pariserloff og godt smør, og den gode stemning av båt og salong blir straks etablert. Praten rundt bordet er akkurat slik vi liker den, alle mulige ting berøres, og emner tas opp som det nettopp skulle skrives om i Skib-Rederi. La oss håpe at bladet i fremtiden får mange innlegg fra de seilende. Misforståelser kan unngås hvis rederiet fikk kjennskap til pro-

blemer som finnes ombord, og mange gode idéer som den enkelte har, kunne gi positive tiltak og støttet til fremgang og trivsel.

Noen avhandling om maidaagens besøk på TIGRE, vil jeg ikke gi meg ikast med. Mathisen og Bryde er hver for seg så interessante og levende mennesker, meget forskjellige, representerer hver sin landsdel og hvert sitt lynne. Individualister som har spilt på lag i all sin tid, ja, kanskje bevist at det nettopp er individualister som er istand til å utlyse *korpsånd* på en fornuftig måte.

Bjarne Amundsen



Dimensjonene er anseelige. Man kan lett gå dagsturer på dekk omgitt av furutopper i bakgrunnen.

barber west africa line

Barber West Africa Line, som trafikerer mellom USA og Vest-Afrika, er den nyeste tilvekst til vårt linjenett. Linjen holder til i nybyggets 3. etasje og presenteres herved.

Barber West Africa Line (BWAL) er en ny tilvekst til WW's aktivitetsområde. Skjønt ny er den ikke. Linjen mellom USA og Vest-Afrika har vært drevet siden slutten av 1920-årene i Barber Steamship Lines Inc.'s regi, og opprinnelig under navnet American West Africa Line. Etter 2. verdenskrig innledet Barber Steamship Lines et samarbeide med WW og andre norske linjeoperatører om driften av linjen, og denne driftsform holdt seg frem til

etableringen av Barber Lines A/S i 1969. På dette tidspunkt gikk linjen over til å hete Barber West Africa Line, og deltagere var i tillegg til WW også A/S Klavenes og Fearnley & Eger A/S. Senere har som kjent WW alene overtatt Barber Lines A/S som driftsselskap for BBS og BWAL, og linjen ble derfor drevet av Barber Lines frem til januar 1982, da driftsansvaret ble overtatt av WW, og linjen inngikk som en såkalt inhouse line i WW's organisasjon. På grunn

av de lange tradisjoner har imidlertid identiteten for linjen blitt bevart, slik at linjen fremdeles heter Barber West Africa Line, forkortet til BWAL.

Organisasjon

Tradisjonelt har linjen hatt to driftssentra, ett i Oslo og ett i New York. Dette innebærer at operasjonen av linjen til en viss grad er fordelt mellom de to driftssentra, og vårt kontor i New York er en integrert del av Barber Steamship Lines, som også er hovedagenter i USA. I tillegg til disse organisasjonene har linjen selvfølgelig agenter flere steder i USA, Canada, Vest-Afrika og Europa, som hver på sin måte søker å bidra til en effektiv operasjon og markedsføring av linjen overfor ulike kundegrupper.

I tillegg til disse organisasjoner har linjen også sin egen Owner's Representative i Lagos, Nigeria, det land som representerer det største markedet for linjen. Denne posisjonen er nyopprettet, og vår nåværende representant Michael Townshend begynte sitt arbeid for BWAL 1. oktober 1981.



Morgenmøte i BWAL. Fra venstre Aud Karin Maristuen, Per-Oscar Lund, Konrad Ledsten og Torgeir Rosander.

Tonnasje

Linjen har i de fleste år vært drevet med tradisjonell linjetonnasje, etter hvert med en viss containerkapasitet, og de siste skip av denne type var M/S TAMPA og M/S TEXAS. I løpet av 1981 ble det imidlertid besluttet at også på denne linjen skulle man introdusere Ro-Ro konseptet ved valg av skipstype for linjen, og høsten 1981 ble to svenske Ro-Ro båter innchartret for å overta linjeservicen fra TAMPA og TEXAS. Denne ombygging av tonnasje har vist seg å være meget vellykket fra et operasjonelt synspunkt hvor man fra tidligere operasjon måtte forvente forsinkelser, har man idag vært i stand til å inns spare tid ved anløp i vest-afrikanske havner. Tonnasjetypen har også gitt tilgang til last som vi tidligere ikke kunne befrakte, spesielt større rullende anleggsmaskiner o.l.

Skipene er navngitt for traden, og bærer tradisjonsrike navn som TARN og TANA. Skipene er meget moderne, bygget henholdsvis i 1977 og 1979, og med en TEU kapasitet på ca. 700 TEU.

Fartsområde

Linjen trafikerer som nevnt mellom USA og Vest-Afrika, og har tradisjonelt operert ut fra havner på USA's østkyst. Imidlertid gjennomførte man i forbindelse med tonnasjeutviklingen en utvidelse av lasteområdet i USA, og inkluderte havner i US Gulf området som en del av den regulære seilings-schedule i tillegg til at man via jernbane og lastebiltransport aksepterer last som har sin opprinnelse både i midtvest området og på vestkysten. På den andre siden betjener linjen havner på Kanariøyene i tillegg til havner i Liberia, Senegal, Elfenbenskysten, Sierra Leone, Nigeria, Kamerun, Ghana, i tillegg til andre havner basert på såkalt inducement call.

Markedsforhold

BWAL er medlem av AWAFIC, American West African Freight Conference og har gjennom mange år tatt aktivt del i arbeide med å opprettholde et regulært linjesamband til tross for vanskelige markedsforhold. På grunn av sin posisjon som stor oljeprodusent, har trafikken til Nigeria vært en vesentlig forutsetning for lønnsom drift av linjen. Denne avhengigheten av Nigeria har også med-



Daglig leder for BWAL - General Manager Per-Oscar Lund.

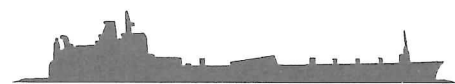
ført svingninger i traden, som i gode tider lokket andre linjer til å starte operasjon for så å forsvinne igjen når tidene blir dårlige. En hard kjerne av linjer har imidlertid holdt trafikken ved like i mange år, og dette inkluderer våre venner fra Ocean i Liverpool som opererer en linje under benevnelsen NAWAL, samt enkelte amerikanske linjeoperatører. I tillegg til disse er det imidlertid for tiden et stort antall andre linjer som trafikerer samme område som BWAL, og dette har medført og medfører fortsatt skarp konkurranse om lasten mellom USA og Vest-Afrika.

Ett av linjens handicap er også at det i stor utstrekning er en enveis-trafikk av last, idet de vestafrikanske land i liten utstrekning produserer eksportvarer som kan sendes med linjeskip. Et hederlig unntak fra dette er kaffe- og kakao-eksport, en trafikk som BWAL nå søker å øke sin andel av.

På grunn av Nigerias betydning for linjens lønnsomhet, svinger lønnsom-

heten i takt med Nigerias økonomiske situasjon, og som kjent har utviklingen i dette land de siste år ikke vært positiv på grunn av dets store avhengighet av inntekter fra sin oljeeksport, som er redusert vesentlig på grunn av situasjonen på verdensmarkedet for dette produkt. Dette medfører bl.a. at de politiske myndigheter i Nigeria i slutten av mars i år gikk til det drastiske skritt å innføre full importstopp, som senere dog er moderert ved innføring av meget restriktive forskrifter m.h.t. import av varer. Disse forhold må møtes med aktiv markedsføring for last til de øvrige områder i Vest-Afrika, for på den måten bedre å kunne utnytte kapasiteten på våre Ro-Ro skip.

Per-Oscar Lund.



LEIF B. LILLEGAARD:



Det var trangt om plassen i den vesle kaféen og mannen spurte om han kunne få dele bord. Han var skipsoffiser, viste det seg, han seilte Wilhelmsen og jeg sperret øynene opp og han merket min interesse. «Seile Wilhelmsen» er så godt et uttrykk. Godtfolk sier disse ordene uten å vente på spørsmålet om hvilket rederi.

Han ville gjengjelde min interesse da jeg hadde fått svar på det dummeste av alle spørsmål, dette med gleden over å se fremmede kyster (oljehavn, terminal), lære så langt, ha ansvar, alt dette, og han slo på at jeg i mitt yrke sikkert traff massevis av interessante mennesker. For en sjømann er dette et meget naturlig spørsmål, han treffer vel ikke så mange «interessante» mennesker på en 40 døgns seiling rundt halve kloden, innrammet på et skip.

Jeg lot være å svare at man kan bli veldig trett og lei av å treffe interessante mennesker, men doserte en smule over temaet å huske ting man har opplevd, herunder akkurat mennesker.

Han lente seg over bordet og stirret på munnen min og jeg fortsatte så gladelig:

– Når man hører et foredrag og spør seg selv en måned eller et år, mange år, senere, hva man egentlig husker av foredraget, så får man svar på om det var interessant eller ikke. Det samme med en maleriutstilling, jeg kan bare huske to bilder i mitt liv som har gjort inntrykk, så fattig kan man være i ånden. Eller bøker, egentlig husker jeg bare «Hjortefot på Prærien» og «Jorden rundt på 90 dager» skikkelig, samt en knøttliten bok av Andreas Haukeland som het «Elg» – den første bok jag stavet meg i gjennom.

Slik også med mennesker. Noen husker man til lidelse, andre forsvinner i glemselens hav.

Han ville vite hvem jeg husket,

Tom



og jeg svarte med tre små bokstaver:

– Tom. Tom Wilhelmsen.

– Men han døde jo for en tid siden?

– Ja, dessverre. Slik er livet. Men det går knapt en dag uten at jeg spør meg selv hvorfor han fremdeles er så levende i min tanke. Lett nok å svare på slikt – personligheten. Men hva er personlighet? Svaret heter *image*, et dumt ord som ikke sier noe. Noen vil snakke om kvaliteter, men man husker ofte mennesker uten kvalitet. Personlighet er ikke brauting og knakk i bordet og store taler, den kan være stillferdig og nesten taus, helt ubetydelig. Slikt merker man fort når man intervjuer folk.

– Var Tom ubetydelig?

– Både ja og nei. Saken var

enkel – han gjorde seg ikke til. Det første intervjuet ble litt formelt, det var noe med ScanAustral og man spurte selvfølgelig, dumt nok, om denne linjen var en revolusjon i norsk skipsfart. Han ville heller kalle det evolusjon, den langsomme sikre utvikling, han brukte ordet *vokster* – det lød som en hvitveis i våtlandt bakke, en såmann som mønstrer sin aker. Deretter skulle vi muntre oss litt og snakke om denne akevitten som T-skipene skvalper med over de store hav, og han lo så hjertelig og kunne ikke forsverge en øket kvalitet, det var ikke hans bransje, men det var iallfall godt nok å vite at glasset inneholdt en langveisfarende gjest. Men det merkelige var at han dasket ikke en NRK-intervjuer på ryggen, han ville ikke høre opptaket etterpå for å rette på feil og øh'er, han stortakket ikke for besøket og gjorde heller ikke det motsatte, alt ble så naturlig som en værmelding med sol i, noe slikt. Det var *det* som imponerte. Dessuten ville han ikke tvinge på meg kaffe og slike ting, men spurte rett og slett om jeg var *kaffetørst*, det er et ord man forstår.

Ute i korridoren måtte jeg spørre meg selv om dette var en skipsreder, men det var det jo. Og det ble mange intervjuer etter hvert, ikke bare for intervjuenes skyld, men for samværets. Vi ble ikke så godt kjent at vi jublet «hei» mot hverandre, men sa god dag og *mente* det. Til slutt sa jeg Tom til ham, og han løftet ikke på øyebrynet en gang og ingen skilderier på veggen ramlet ned av den grunn. Det rareste av alt var at jeg ikke følte meg stolt over å si Tom til en slik mann, bare glede, en mild, liten glede.

– Interessant, sa skipsoffiseren og rullet en røyk ytterst behendig.
– Fortsett, jeg fikk aldri se ham på nært hold.

– Vi reiste sammen ned til land-

stedet på Tjøme eller hvor det er, tennisbaner og fine greier, ikke noe swimming pool det jeg kunne se, men så lå hele Oslofjorden like utenfor. Han drev en botanisk hage av noe slag, det er et spesielt navn på slikt, tusenvis av eksotiske planter, et syn, ikke plantene, men den kjærlighet som Tom viste i sin omgang med alle disse vekstene, for ikke å si gevekstene. Han hadde et forklæ med lomme foran, et snekkerforklæ og valset stillferdig mellom sine kjære venner, snakket med dem som en kjerring gjør med hortensiaen i vinduspotten. Ganske merkelig når man tenker over det. Kan en skipsreder snakke med blomster?

Min nye venn nikket. Han hadde neppe så mange blomster å snakke med underveis.

– Jeg kan huske at han bøyde seg ned og pratet med en eller annen slangeurt fra Thailand eller Vietnam, han stakk bakenden ut i været og jeg mintes skoledager da man ikke kunne motstå en slik fristelse og sparke gode venner bak, jeg kjente det klødde i foten og jeg har ofte tenkt på at Tom ville ha forstått en slik vennskapelighet, kanskje satt pris på et vennlig spark, det var vel ikke så ofte at han opplevet slike påkjenninger på et godt vennskap. Om kvelden satt vi på verandaen og spiste stekt småtorsk og spyttet småbein over «ripa» og fikk reprimande av en vaktmester før vi føk avsted med en vannjetbåt og levde som guttunger i en pram.

Men alt dette er detaljer, det er nærhet. Tom lente seg ofte tilbake i stolen og ville høre om min barndom, den var ikke rik på gods og gull, heller det motsatte. Jeg snakket om gleden over lite, det minste her i verden, et par tøysko, en karamell, en knøttliten kokesjokoladebit i en svett neve når man la seg julekvelden, store, voldsomme gleder som kostet mindre

enn ett øre. Men det var ikke *det* heller, jeg slapp å beundre ham og hans gleder, han eide ikke sans for koketteri, denne merkelige mannen, han skrøt ikke av at han kjørte folkevogn eller spiste kjøttkaker om søndagene, han skrøt ikke av sitt måtehold som skipsredere ofte gjør, slett ikke av veldedighet og alt dette, han var en *undrer* som plutselig kunne ta en beslutning, og den stod fast. Han skrøt ikke engang av ansvaret, men undret seg på dette enkle spørsmålet: Vil fast ansettelse i rederiet føre til at rederiet er sitt ansvar bevisst og at alle ansatte, ham selv blant dem, følte *sitt* ansvar for rederiet? Han var ikke skuffet hittil, sa han, det kommer jo an på hver enkelt av oss. Jungmannen aller mest, han er fremtiden.

Han lot temaet falle, men var tankefull noen minutter, og jeg forstyrret ham ikke før han plirte på meg med det skjeve øyet sitt og sa ordrett: – Det viktigste er ikke å lage problemer der problemene ikke er.

Jeg tror det er derfor du kommer til mitt bord og sier at du seiler Wilhelmsen, du er liksom – med-skyldig.

Skipsoffiseren nikket lenge og vel og studerte sin høyre langfingernegl, den var blå, han reparerte nok hus eller noe slikt i ferien.

– Slik husker man enkelte mennesker. Mest av alt husker jeg Tom for det han ikke var, både som menneske og skipsreder uten at jeg egentlig ser noen forskjell. Hva det heller ikke er, og slett ikke burde være. Kanskje var Tom en av de få, jeg vet ikke, men jeg er villig til å tro det. Vi snakket om hans forhold til for eksempel penger, han snakket i millioner mens jeg studerte på om jeg hadde råd til å fylle opp nok bensin på bilen min og hakke meg til Oslo uten kaffe underveis.

Han skjønnte seg ikke på penger. Det var et instrument, han ville så gjerne skjønne seg på penger, helst småpenger, og jeg tror virkelig han forsøkte seg, med lite hell, og jeg spurte ham om han kjøpte f.eks. sigaretter av billigste merke eller sogar en banan på tilbud – da lo han lenge og vel, og jeg glemmer aldri svaret:

– Det ville jeg så gjerne gjøre hvis bare jeg selv eller noen andre ikke følte noen *sensasjon* ved en slik handling. Det er der inne et sted at lykken bor.

Jeg hadde fortalt ham om den dagen jeg fikk et par tøysko til 65 øre i julegave og jeg la dem under hodeputen og der lå de helt til våren endelig, endelig kom med tørre gater i det helgelandske.

Han ble så lang i blikket.

– Det er verre for meg og alle vi andre i rederiet. Vi kan ikke godt legge en 90 000-tonner under hodeputen, men du verden så gjerne jeg skulle ha gjort det!

Slik var han, men det var ikke *det* heller. Jeg fikk etter hvert en gryende mistanke om at denne gutten var ekte tvers i gjennom, han var ikke annerledes, vi lo av de samme tingene, vi hulket over alskens forhold og han syntes virkelig det var bedre å ha en slags venn, må jeg si, på besøk i stedet for en kringkastingsmann med sine muligheter for PR og alt dette tøvet. Tror du meg?

Offiseren så på klokken, det nærmet seg flyavgang.

– Ja, sa han. – Selvfølgelig. Men han var skipsreder!

Han reiste seg og åpnet munnen og lukket den igjen.

– Du skal ut og seile Wilhelmsen, smilte jeg til adjø.

– Ja, sa han. – Tom Wilhelmsen, om du vil!

Fra Singapore til Yokohama med BARBER TØNSBERG

Aage Enghaug fra NRK/Dagsnytt har skipsfart som fagområde og med et stipend fra Norges Rederforbund og Institutt for Journalistikk har han vært fire uker i Østen for å studere internasjonalisering i skipsfarten med utgangspunkt i miljøet i Singapore.

Dette skjedde i nær kontakt med BARBER BLUE SEA og vårt Singapore-kontor. Der fikk han også anledning til å være med ombord i den kanskje minste enheten i Wilhelmsen-flåten, nemlig motor-yacht'en «BARWIL». Hyggelig vertskap ombord var direktør Knut S. Berentson, men dette søndagscruiset får bli en annen historie.

Aage Enghaug var også med BARBER TØNSBERG fra Singapore til Yokohama. Her følger hans rapport:

Det er få yrker som er så romantisert som sjømannsyrket. Det betyr også at de fleste av oss som ikke har praktisert dette yrket, ikke vært til sjøs med andre ord, vi har holdninger til sjøfolk og skipsfart som i beste fall er foreldet, og som i mange tilfelle er direkte gale.

Det var derfor en spent «førstereis» og journalist som gikk ombord i «BARBER TØNSBERG» i Singapore. Jeg trodde jeg visste en del om skipsfart allerede da. Det hadde vært mitt fagområde i NRK/Dagsnytt i flere år, og jeg hadde til og med vært elev ombord i skoleskipet «Sørlandet» en sommer i gang i løpet av dette tiåret som ble kalt det glade sekstitallet. Nå var det 1982. Tendensen til pessimisme og motløshet var påtagelig i verdensøkonomien, og i skipsfarten var det krise.

Nå skulle jeg ombord i «BARBER TØNSBERG», en båt hvor markedstilpasningen er ført svært langt, ikke bare skipsteknisk, men også operasjonelt som en del av organisasjonen Barber Blue Sea. Nå skulle jeg få mulighet til å oppleve de mer praktiske sidene ved skipsfarten, møte sjøfolkene ombord, og dermed kanskje også få nye holdepunkter og landemerker som framover kunne gjøre det lettere å navigere på en bedre måte i de vanskelige forvann som også er en del av journalistens hverdag.

Jeg nevnte at jeg gikk ombord i «Tønsberg». Det er en forenkling av sannheten. Jeg kunne ha gått ombord over rampen og deretter tatt heisen opp til 6. dekk eller midt mellom 5. og 6. dekk som jeg lærte etterhvert. I stedet tok jeg den tungvinte utveien.

Førsteinntrykket er viktig hadde jeg funnet ut, og når jeg skulle ombord, så skulle det skje på sjøfolks vis. Ramper, truck'er, heavy-lifter og heiser stemte ikke med mitt bestikk fra sjøfolks hverdag der og da. Dermed la jeg i vei opp gangway'en med tunge koffertor og en brennende Singapore-sol i nakken.

Omsider kom jeg opp på dekket, men bortsett fra at pusten gikk vesentlig mye tyngre, så var forvirringen like stor. Omsider ble jeg «reddet» av kjentfolk. Det var Nils Bjønness fra Singapore-kontoret som var ombord, og han fulgte meg opp til stuerten, Reinert Gjuv. Der fikk jeg tildelt lugar, 2. engineer assistant holdt i massevis til mitt bruk, og deretter ble jeg tatt med til styrmannskontoret og hilste på vakthavende, førstestyrermann Ove Lid.

– Skal vi ta en tur med jeep'en?

Det var førstestyrermann som spurte, og dermed hadde mine illusjoner om skipsfart og sjøfolk fått den foreløpige

siste spikerer i kista. Det var ikke lenger skalking av luker og svette never som drar i manilahamp, ingen djunker langs skutesida eller fremmede lukter fra krydder og soya. Dette var beinhard business med store krav til faglig dyktighet og teknisk innsikt i kombinasjon med en effektivitet uten mulighet for kompromisser. Jeg begynte å forstå at skipsfart i moderne tid er noe mer enn å seile et skip. Barber Blue Sea er en moderne markedsorganisasjon hvor skipene er en mindre, men svært viktig del.

Det var skumring da vi forlot Singapore. I mellomtiden hadde jeg også fått hilse på kapteinen ombord, Franck Johansen, men noen lang samtale ble det ikke. Det var ikke noe problem å bli enig om at en mer grundig prat fikk vente til vi var i rom sjø. Vi skulle seile, og da hadde både kapteinen og de fleste andre ombord nok annet å gjøre enn å ta seg av journalister. Og det forsto journalisten.

Tre døgn i Sør-Kinahavet lå foran oss. For mannskapet ombord var dette rutine. For meg var dette en mulighet til å bli nærmere kjent med dagliglivet ombord, komme i prat med offiserer og mannskap og etterhvert få et bedre inntrykk av sjøen som yrke og arbeidsplass. Det var også den egentlige hensikten med mitt opphold ombord. Og alle satte vi pris på at det var bra vær. Selv kunne jeg bytte ut blåsvis og skismøring med solkrem. Tanken på snøslaps og kuldegrader hjemme gjorde ikke opplevelsen noe mindre.

Før jeg kom ombord var jeg klar over at sjøfolk ikke hadde noen lang vei til svømmebassenget. De fleste moderne båter har svømmebasseng. Det vet forresten alle nordmenn. Det er stort sett det vi vet om sjøfolk. Kanskje litt til. At de har sjømannsskatt og lange ferier. Det vet vi også. Før hadde de tatoveringer på over-



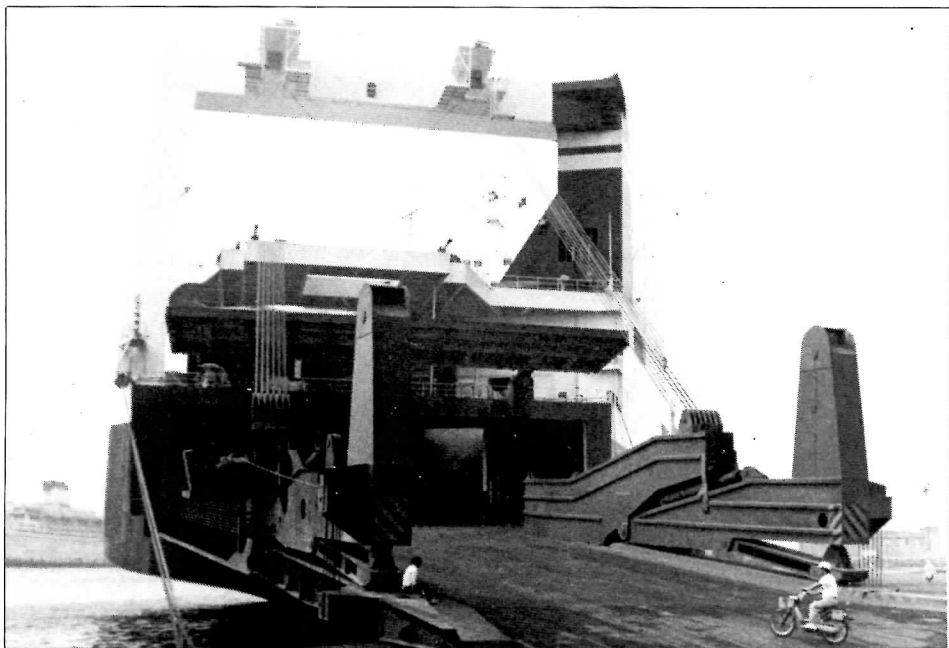
Kvinner til rors. Gerd Stav fra Namsos ved roret inn mot Hong Kong.

armen og en pike i hver havn. Slik er det ikke lenger. Nå er det velferd og kjærke i stedet, og de mange sjappene er ikke lenger hva de var. Det har vi også hørt.

Det som særlig overrasket meg ombord var først og fremst stillheten, og da tenker jeg ikke på vibrasjoner og støy fra 30 000 Burmester & Weinhester i maskinrommet. Det var hektisk så lenge vi lå under land, og selv ved anløp og avgang. Men ellers var det stille. Ved nærmere ettertanke er det kanskje ikke så overraskende. Bemanningen ombord er redusert og driften effektivisert. De fleste går vakter eller sover, og en del fritid blir også brukt på lugaren.

Jeg skal ikke gripe inn i debatten mellom de ansatte og rederiene om bemanningen ombord. De viktigste argumentene gjelder kostnader og sikkerhet, men også arbeidspresset for den enkelte som seiler. Et annet moment som jeg etterhvert ble mer oppmerksom på er trivsel og arbeidsmiljø ombord. Jeg hadde ikke ventet å finne Evert Taube i messa. Ikke Amanda fra Haugesund heller. Det viktigste er tross alt at en jobb skal gjøres. Ikke desto mindre er det arbeidsmiljøet og arbeidssituasjonen som framover skal avgjøre rekrutteringen til sjømannsykket og om de som allerede seiler fortsatt skal seile.

Det betyr ikke at det var kjedelig ombord på BARBER TØNSBERG. Den gode replikken satt løst i en kanskje litt saltete utgave enn vi er vant til på land. Vi lagde ikke noen pressekonferanse ombord. Likevel fikk



BARBER TØNSBERG med rampen ute i Nagoya.

jeg grundige innføringer om forholdene ombord, og selv om jeg i utgangspunktet påsto at lønnsforhold og seilingsperioder tilhørte de mer tiltrekkende sidene ved sjømannslivet, så ble jeg satt grundig på plass. De fleste argumentene var saklige også. Det må innrømmes.

Jeg nevnte at Barber Blue Sea er en effektiv markedsorganisasjon. Det får de føle på kroppen de som er ombord. Og jeg følte med. Etter tre døgn i sjøen på vei til Hong Kong, ble det en svært hektisk og andpusten stemning ombord fra Hong Kong til Kaohsiung og Keelung på Taiwan, og derfra til Kobe, Nagoya og Yokohama i Japan. Stort sett ble det losset og lastet på dagtid, mens vi gikk om natta.

Stemningen var som sagt hektisk og andpusten, men av og til var det også preg av resignasjon. Likevel greide vi å lure dere et par ganger. Jeg tenker på dere som planlegger seilingsruter og havneanløp. Vi greide faktisk å få tid til et par glass øl på Ned Kelly's i Hong Kong. Der var det god stemning og jazzmusikk på høyt nivå. Et barbesøk i Kobe fikk vi også med oss. Selv fikk jeg som sup.num og gjest ombord tatt en tur fra Keelung til Taipei, hovedstaden på Taiwan. Men ellers var mulighetene små.

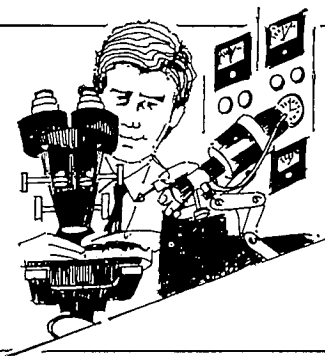
Dersom du nå, kjære reder, skulle få lette rynker i pannen, så skal du vite at den journalisten som gikk fra borde i Yokohama hadde fått stor respekt for miljøet ombord på BARBER TØNSBERG. Hver enkelt følte ansvar og kunne ta ansvar, og de hadde fagkunnskaper og personlige egenskaper som gjør at det er lettere å forstå hvorfor det er noe som kalles «Wilhelmsen style».

Noen avmønstring var det ikke, men likevel var det en slags følelse av avskjed. Jeg var blitt godt mottatt ombord på «Tønsberg». Sjøfolk er et romslig folkeferd. De har opplevd mer enn de fleste av oss, og det setter sitt preg. Selv hadde jeg mye ballast med hjem. Som journalist med skipsfart som fagområde hadde jeg fått en bakgrunn som jeg før ikke hadde. Kaptein Franck Johansen og mannskapet ombord hadde vist meg tillit. I daglig arbeid skal jeg forsøke å vise at det ikke har vært forgyeves.



Godvær i Sør-Kinahavet. Kaptein Franck Johansen på brua.

Interessante forskningsprogrammer i norsk skipsfart



Av Martinus Kvande

I forrige nummer omtalte vi det enestående senter som er skapt i Trondheim for utdannelse og forskning innenfor de fleste områder for prosjektering, bygging og ikke minst operasjon av skip og offshore konstruksjoner.

Med den virksomhet WW har innen skipsfart og i offshore, og med de mål vi har satt oss, er det naturlig å spørre om WW's forhold til den forskning som drives innen våre virksomhetsområder og de muligheter den kan gi oss til konkurransemessige fortrinn.

I «Skib-Rederi» fremover vil vi komme nærmere inn på disse forhold. I dette nummer vil vi ta for oss større forskningsprogrammer der WW har vært eller er involvert.

Taimyr-prosjektet 1967 - 1970

Dette forskningsprosjekt - som var enestående på sin tid - gikk ut på å utvikle systemer for navigasjon, drifts- overvåking av maskineri, hyreregnskaper, lastfordeling m.m., alt basert på elektronisk databehandling.

Selv om dette prosjektet var tidlig ute, ga det meget gode resultater. Nevnes bør spesielt den norske anti-kollisjonsradaren som ble utviklet, og den elektroniske industri som ble bygget opp i Norge.

TAIMYR og de seilende ombord bidro sterkt til at dette arbeidet ble så vellykket som det ble.

Som et kuriosium kan nevnes at TAIMYR's datamaskin nå er oppsatt på Norsk Sjøfartsmuseum.

Stor-motor prosjektet

Ved overgang til større dieselmotorer i midten av 60-årene, oppsto det en hel rekke alvorlige problemer med deler av maskineriet, og det ble fra norsk side satt igang en omfattende forskning for å løse disse.

Dette lyktes, og var medvirkende årsak til at norsk skipsfart fortsatt satset på dieselmotorer med de fordelene det har fått med de økende brennstoffpriser.

System for drift av skip. SDS

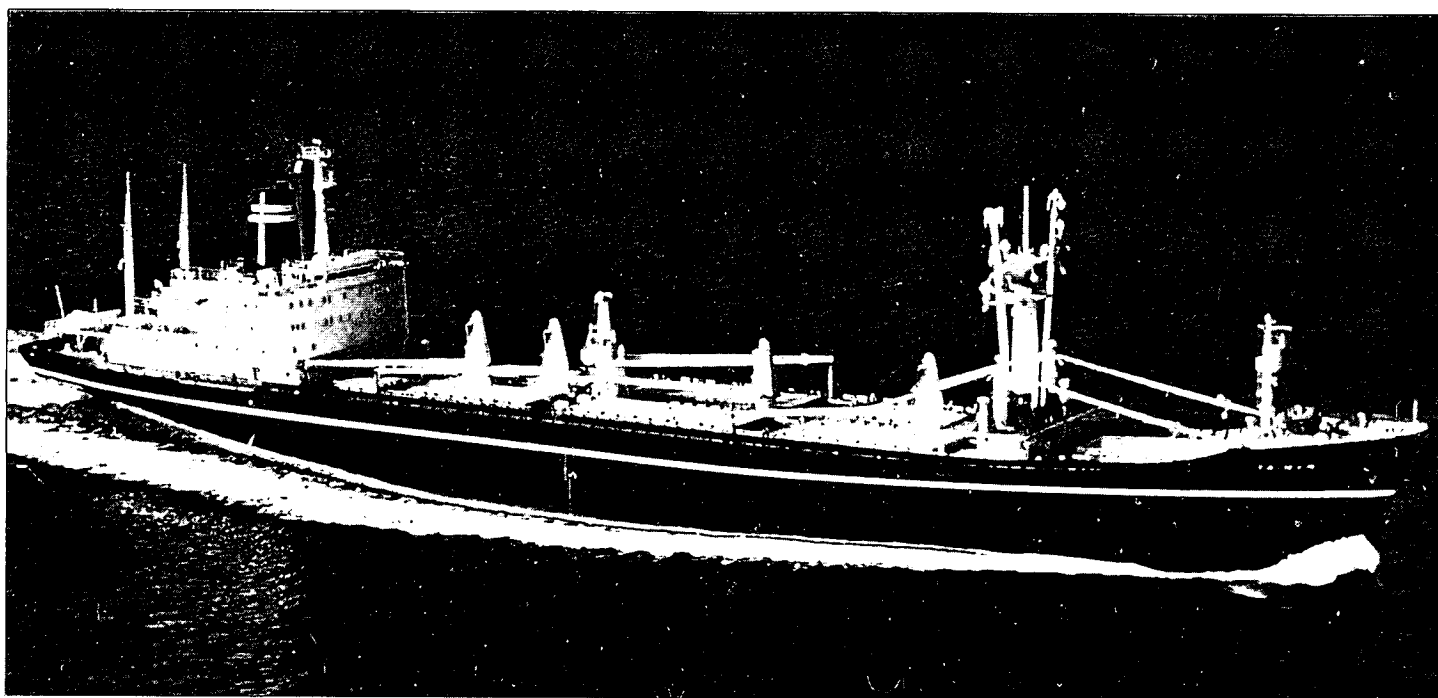
Med erfaringene fra TAIMYR-prosjektet var det ønskelig å se nærmere på en effektivisering av driften av skip, og SDS-prosjektet ble startet i 1970 og varte frem til 1975.

I løpet av denne tiden kom det frem mange interessante resultater på områder som broutforming, maskineri- overvåking, rengjøring av lasterom og skipsdrift m.m.

WW deltok meget også i dette program, og vi kan bl.a. nevne overvåking av skrog, som viste de på- kjenninger et skipsskrog utsettes for fra bølger og lastfordeling.

Sikkerhet til sjøs

Sikkerhetsbevisst som norsk skipsfart alltid har vært, var det naturlig at SDS-prosjektet ble fulgt opp av et

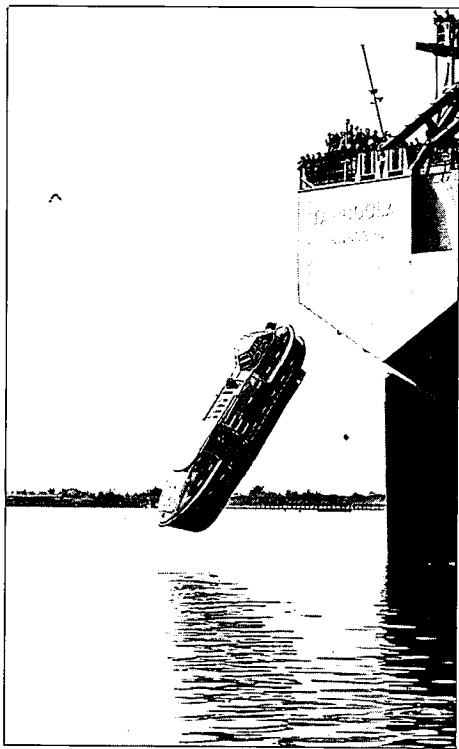


M/S TAIMYR.

større program for å behandle tekniske og menneskelige sider ved sikkerheten til sjøs.

Dette meget omfattende arbeide har gitt oss en rekke løsninger og informasjoner på flere områder og vil være et meget godt grunnlag for videre arbeide med å gjøre skipsfarten som vi ønsker.

WW var også engasjert her, og fritt fall-livbåten ombord i TARCOOLA er et eksempel.



Fritt fall - TARCOOLA.

Igangværende større forskningsprogrammer

I det følgende vil vi kort nevne endel interessante norske forskningsprogrammer som er igang og som WW er interessert i.

Senere vil vi komme tilbake til de enkelte mer i detalj.

Sikkerhet på sokkelen - SPS

Alexander Kielland-ulykken førte naturlig nok til sterk økning i arbeidet med å forbedre sikkerheten på alle de områder som operasjoner på vår sokkel innebærer. Dette gjelder driftsenhetene supply- og beredskapsskip, mobile- og faste plattformen og andre enheter, og arbeidet ombord i disse.

Problemområdene er svært mange og SPS er derfor delt opp i en rekke underprosjekter. Arbeidet er meget engasjerende ser det ut til, med en sterk forskningsinnsats både med menneskelige og økonomiske ressurser.

WW er foreløpig med på to av underprosjektene, og interessant er det

at to av våre plattformsjefen, Kvinnsland og Teige, er med i hvert sitt som medlemmer av styringskomitéer og som ressurspersoner.

WW vil etterhvert komme med i flere prosjekter innen offshore-fagområdene.

Energiøkonomisering

Med de høye bunkerspriser skipsfarten har opplevet de siste 9 - 10 årene har det vært svært nødvendig å se på alle områder hvor energi og dermed bunkers kan spares ombord.

Dette prosjektet tar for seg skipet som helhet: Skrogets linjer og propellutforming, overflatebehandling for å oppnå begrensingsfritt og glattest mulig skrog, nye tekniske løsninger og forbedringer av maskineriet og for energitnyttelsen av dette, og ikke minst kontroll av bunkerskvaliteten for å unngå vansker i dieselmotorene.

WW er meget aktivt med i dette forskningsområdet både når det gjelder styring og direkte deltagelse.

Som eksempel kan nevnes at vi har vært med på å finne frem til en instrumentering som kan fortelle maskinsjefen om brennstoffets kvalitet, og at en slik instrumentsamling nå er til utprøving i «TOURCOING».

Fremtidig skipsdrift

Dette er kan hende vårt mest fremtidsrettede forskningsområde. Målet er å finne frem til de mest effektive

Andre prosjekter

I tillegg til de nevnte store forsknings-

programmer, arbeides det også på en rekke felter hvor også WW er engasjert.

Nevnes bør her Sikkerhet av Ro-Ro skip og andre tørrlasteskip, et område som naturlig nok interesserer oss mye.

Et utredningsarbeide om markedsøkonomi innen bulktransporter forventes det også mye av. Driftsformer basert på anvendelse av avansert teknologi og riktig bruk av høyt kvalifisert personell, og som kan gi norsk skipsfart igjen konkurransemessige fortrinn.

Arbeidet er delt i fem områder:

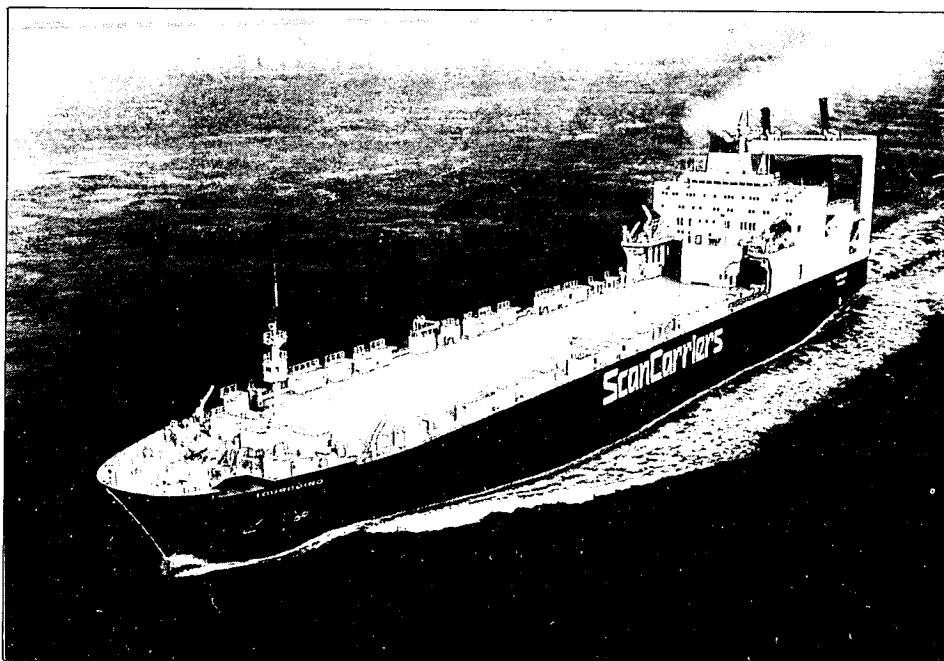
Helse- og miljøforhold, administrasjon, organisasjon og utdanning, teknisk utførelse, driftsvennlighet og vedlikehold, automasjon, instrumentering og kommunikasjon, og arbeidskraftbehov.

WW er naturlig nok med her også.

Prosjektering av transportsystemer for skip

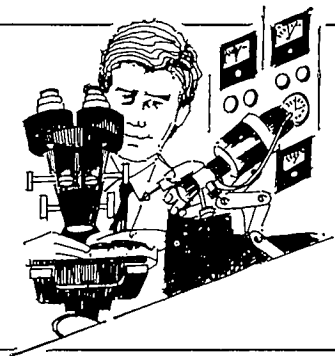
Dette prosjekt, som vi er meget interessert i, vil søke å samordne alt arbeide som foregår ved prosjektering og bygging av skip og ved forslag til transportløsninger.

Målet er å utvikle en metodikk som kan gi oss den beste transportløsning og det eller de riktige skip med henblikk på byggepris, arbeidskraft, driftskostnader, sikkerhet, sosialt miljø m.m.



M/S TOURCOING.

Interessante forskningsprogrammer i norsk skipsfart



Av Martinus Kvande

I forrige nummer omtalte vi det enestående senter som er skapt i Trondheim for utdanning og forskning innenfor de fleste områder for prosjektering, bygging og ikke minst operasjon av skip og offshore konstruksjoner.

Med den virksomhet WW har innen skipsfart og i offshore, og med de mål vi har satt oss, er det naturlig å spørre om WW's forhold til den forskning som drives innen våre virksomhetsområder og de muligheter den kan gi oss til konkurransmessige fortrinn.

I «Skib-Rederi» fremover vil vi komme nærmere inn på disse forhold. I dette nummer vil vi ta for oss større forskningsprogrammer der WW har vært eller er involvert.

Taimyr-prosjektet 1967 – 1970

Dette forskningsprosjekt – som var enestående på sin tid – gikk ut på å utvikle systemer for navigasjon, drifts- overvåking av maskineri, hyreregnskaper, lastfordeling m.m., alt basert på elektronisk databehandling.

Selv om dette prosjektet var tidlig ute, ga det meget gode resultater. Nevnes bør spesielt den norske anti-kollisjonsradaren som ble utviklet, og den elektroniske industri som ble bygget opp i Norge.

TAIMYR og de seilende ombord bidro sterkt til at dette arbeidet ble så vellykket som det ble.

Som et kuriosium kan nevnes at TAIMYR's datamaskin nå er oppsatt på Norsk Sjøfartsmuseum.

Stor-motor prosjektet

Ved overgang til større dieselmotorer i midten av 60-årene, oppsto det en hel rekke alvorlige problemer med deler av maskineriet, og det ble fra norsk side satt igang en omfattende forskning for å løse disse.

Dette lyktes, og var medvirkende årsak til at norsk skipsfart fortsatt satset på dieselmotorer med de fordelene det har fått med de økende brennstoffpriser.

System for drift av skip. SDS

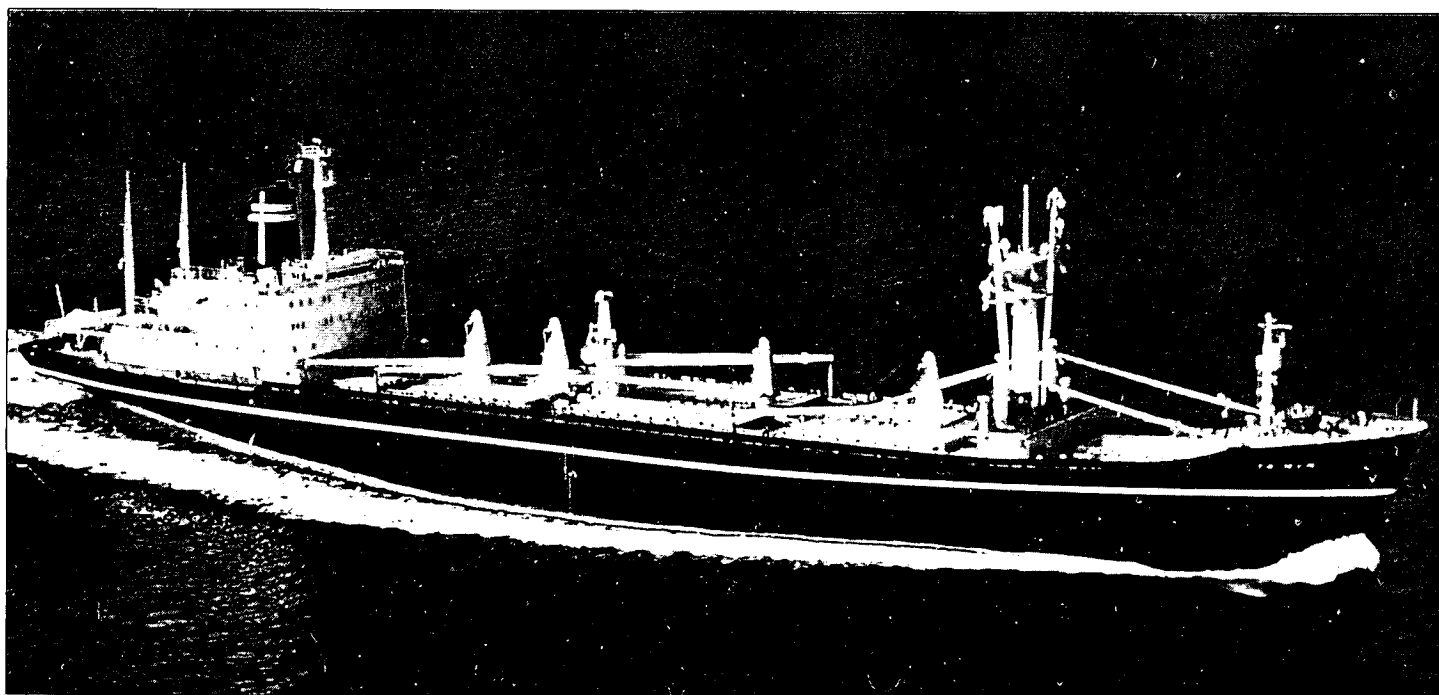
Med erfaringene fra TAIMYR-prosjektet var det ønskelig å se nærmere på en effektivisering av driften av skip, og SDS-prosjektet ble startet i 1970 og varte frem til 1975.

I løpet av denne tiden kom det frem mange interessante resultater på områder som brouforming, maskineri- overvåking, rengjøring av lasterom og skipsdrift m.m.

WW deltok meget også i dette program, og vi kan bl.a. nevne overvåking av skrog, som viste de påkjenninger et skipsskrog utsettes for fra bølger og lastfordeling.

Sikkerhet til sjøs

Sikkerhetsbevisst som norsk skipsfart alltid har vært, var det naturlig at SDS-prosjektet ble fulgt opp av et

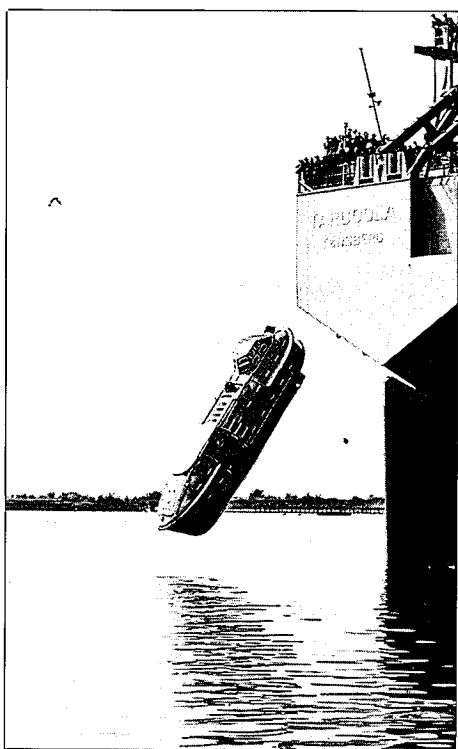


M/S TAIMYR.

større program for å behandle tekniske og menneskelige sider ved sikkerheten til sjøs.

Dette meget omfattende arbeide har gitt oss en rekke løsninger og informasjoner på flere områder og vil være et meget godt grunnlag for videre arbeide med å gjøre skipsfarten som vi ønsker.

WW var også engasjert her, og fritt fall-livbåten ombord i TARCOOLA er et eksempel.



Fritt fall - TARCOOLA.

Igangværende større forskningsprogrammer

I det følgende vil vi kort nevne endel interessante norske forskningsprogrammer som er igang og som WW er interessert i.

Senere vil vi komme tilbake til de enkelte mer i detalj.

Sikkerhet på sokkelen - SPS

Alexander Kielland-ulykken førte naturlig nok til sterk økning i arbeidet med å forbedre sikkerheten på alle de områder som operasjoner på vår sokkel innebærer. Dette gjelder driftsenhetene supply- og beredskapsskip, mobile- og faste plattformer og andre enheter, og arbeidet ombord i disse.

Problemområdene er svært mange og SPS er derfor delt opp i en rekke underprosjekter. Arbeidet er meget engasjerende ser det ut til, med en sterk forskningsinnsats både med menneskelige og økonomiske ressurser.

WW er foreløpig med på to av underprosjektene, og interessant er det

at to av våre plattformsejere, Kvinnsland og Teige, er med i hvert sitt som medlemmer av styringskomiteer og som ressurspersoner.

WW vil etterhvert komme med i flere prosjekter innen offshore-fagområdene.

Energiøkonomisering

Med de høye bunkerspriser skipsfarten har opplevet de siste 9 - 10 årene har det vært svært nødvendig å se på alle områder hvor energi og dermed bunkers kan spares ombord.

Dette prosjektet tar for seg skipet som helhet: Skrogets linjer og propellutforming, overflatebehandling for å oppnå begroingsfritt og glattest mulig skrog, nye tekniske løsninger og forbedringer av maskineriet og for energitnyttelsen av dette, og ikke minst kontroll av bunkerskvaliteten for å unngå vansker i dieselmotorene.

WW er meget aktivt med i dette forskningsområdet både når det gjelder styring og direkte deltagelse.

Som eksempel kan nevnes at vi har vært med på å finne frem til en instrumentering som kan fortelle maskinsjefen om brennoljens kvalitet, og at en slik instrumentsamling nå er til utprøving i «TOURCOING».

Fremtidig skipsdrift

Dette er kan hende vårt mest fremtidsrettede forskningsområde. Målet er å finne frem til de mest effektive

Andre prosjekter

I tillegg til de nevnte store forsknings-

programmer, arbeides det også på en rekke felter hvor også WW er engasjert.

Nevnes bør her Sikkerhet av Ro-Ro skip og andre tørrlasteskip, et område som naturlig nok interesserer oss mye.

Et utredningsarbeide om markedsøkonomi innen bulktransporter forventes det også mye av. driftsformer basert på anvendelse av avansert teknologi og riktig bruk av høyt kvalifisert personell, og som kan gi norsk skipsfart igjen konkurransemessige fortrinn.

Arbeidet er delt i fem områder:

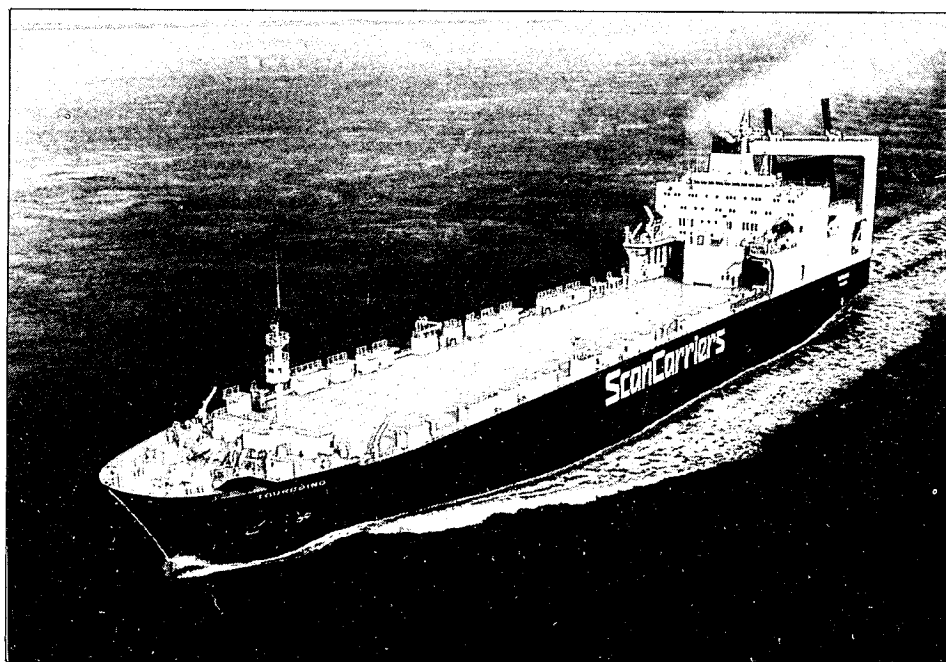
Helse- og miljøforhold, administrasjon, organisasjon og utdanning, teknisk utførelse, driftsvennlighet og vedlikehold, automasjon, instrumentering og kommunikasjon, og arbeidskraftbehov.

WW er naturlig nok med her også.

Prosjektering av transportsystemer for skip

Dette prosjekt, som vi er meget interessert i, vil søke å samordne alt arbeide som foregår ved prosjektering og bygging av skip og ved forslag til transportløsninger.

Målet er å utvikle en metodikk som kan gi oss den beste transportløsning og det eller de riktige skip med henblikk på byggepris, arbeidskraft, driftskostnader, sikkerhet, sosialt miljø m.m.



M/S TOURCOING.

Skipper Podhorny forteller

Så underlig det enn kan høres ut ligger hovedtyngden av rederiets adopsjons-skoler i traktene rundt Mjøsa. Den Hvite Svane må ha skapt en interesse for skipsfart som er helt enestående, for det er ikke bare vårt rederi som har knyttet bånd med skolebarn i Oppland og Hedmark, hele 31 skoler fra distriktet er ivrig opptatt av skipsadopsjon.

Rigmor Tollaas, som leder adopsjonskontoret, tok konsekvensen av denne konsentrerte entusiasme og i samarbeid med Sjøfartsmuseet og skolesjefen i Gjøvik ble det arrangert en storstilt utstilling i Gjøvik rådhus i tiden 4. – 25. mars. I det vakre rådhuset ble utstillingen åpnet i høytidelige former med musikk og taler, selv Rederforbundets sjef, David Vikøren, som også hadde hatt sitt første møte med sjøen på Mjøsa, var der og hilste på sine gamle lærere. Selve utstillingen bragte oss til fjerne himmelstrøk med afrikanske masker og spyd, utstoppede dyrehoder, souvenirer og bilder fra fjerne land og eksempler på barns gjengaver til sine adopsjonsskip, knyttede tepper, utskårne troll og fantasifulle skoleaviser. Et rikt utsnitt av denne to-veis kommunikasjon som barn og sjøfolk er så meget flinkere til å få i stand enn vi voksne landkrabber er.

Vi spurte Rigmor Tollaas hvordan hun hadde fått tid til det enorme arbeide med utstillingen, og nok en gang dukket dette underlige navnet opp – kaptein Per Podhorny, vår supplyskipper som har klart å slite ut WOS' eneste skrytefilm. Som siden 1975 har reist fra skole til skole på fritiden for å fortelle om livet i Nordsjøen. Nå hadde han brukt 3 feriedøgn på å hjelpe med montering av utstillingen. Hva er det som driver denne mannen, hvorfor skipsadopsjon? Vi huket ham på kurs på Sundvollen og vred svarene ut av ham. Kaptein Podhorny er ingen PR-kåt mann.



Supply-skipper Per Podhorny.

Det hele begynte med en tilfældighet. Rederforbundets fotograf var ombord i TENDER CAPTAIN i 1975, og de to ble venner, og da Podhorny kom hjem stakk han innom for å hilse på. Rigmor Tollaas grep sjansen og fikk overtalt ham til å besøke en skole og fortelle om forsyningsstjenesten i Nordsjøen, som få den gang visste noe særlig om. Det ga mersmak. Elevene satt som tente lys, en ny form for skipsfart ble presentert for dem. Dette var ikke lange dager i sjøen, tusenvis av tonn med last inn og ut på skip som mest lignet store varehus. Dette var sinte små arbeidshester som trosset storm og sjø med et lite team av sjøfolk som måtte jobbe skulder ved skulder og være arbeidskamerater uten rang og distinksjoner for å få det hele til å fungere. Eller som Podhorny sier: – Vi liker ikke uniform i supply, det passer liksom ikke med tonen, vi ville følt oss som spradebasser – vi har ikke tid til sånt der ute.

Hvorfor gikk du fra linje til supply?
– Først var det fordi det var lengre ferier og vi var oftere hjemme, siden har jeg funnet ut at det er et liv som

passer meg. Når du jobber, så sliter du, og så har du fri til å drive med hobbies når du er hjemme. 6 uker på og 6 uker av, det er en fin rytme, vi har det bra.

Hva slags hobbies kan det dreie seg om?

– Før var det dykking og annen sport – ja, jeg jogger ennå og forsøker å holde meg i form. Så er det lesing og koking – eller kokking om du vil.

Han blir litt blank i blikket når han snakker om mat – det må være hans danske bakgrunn – han snakker om griljerte fleskekoteletter så man får vann i munnen. Ja, for denne WW-ambassadør har faktisk ikke en dråpe norsk blod i årene, ennå passet er i skjønneste orden.

I 1901 kom hans farfar, som var vever, fra det som dengang var Mähren i Tyskland, nåværende Morava i Tsjekkoslovakia, til Aalborg og slo seg ned som tekstilarbeider. Han giftet seg med en dansk kvinne og Per Podhorny er runnen av den danske familien som der oppsto. Det var først da Per var 10 år at han kom til Norge for godt med sin familie, hans far var gartner og bosatte seg her i landet. Han sier med et smil at hadde rederiet visst at han var dansk statsborger, hadde han vel aldri fått begynne som offisersaspirant i WW. Sist sommer reiste han og broren tilbake til Tsjekkoslovakia for å finne sine røtter. Og navnet fant de igjen på små kirkegårder i Morava, og til slutt fant de noen firmenninger eller lignende. Det ga mersmak, de skal tilbake, da er det godt å ha 6 ukers ferie å ta av.

Tilbake til skipsadopsjonen – er han spesielt glad i barn, denne ungkarskipperen? Han drar på det. Ikke egentlig det, men det er moro å fortelle om yrket sitt til folk som hører etter. De sitter og suger det inn alt sammen, de spør skikkelig også, de har forstått og de vil ha mer. Nå har

Chow-Chow à la TREASURE SEEKER

STUERT Raymond Hart er en stor matkunstner. Han har mange års erfaring som kjøkkensjef på passasjerbåter. I dag er Hart stuert på TREASURE SEEKER hvor han gleder mannskapet med sine kulinariske retter.



Det er en meget spesiell rett Hart ønsker å presentere for oss, så neste gang dere ser Chow-Chow på menyen

kan dere trygt spise. Det har nemlig ikke noe med hundekjøtt å gjøre, hvis det er noen som skulle tro det.

Chow-Chow à la TREASURE SEEKER

4 personer

250 g renskåret svinekjøtt i strimler

250 g renskåret oksekjøtt i strimler

250 g renskåret hønekjøtt i strimler

2 stk. store løk i biter

4 stk. epler i biter

250 g ananas i biter

250 g margarin eller olje

1 liten boks tomatpuré

1 stor spiseskje karri

1 stor spiseskje paprikapulver

150 g hvetemel

2 dl fløte

150 g glaserte mandler eller hasselnøttkerner



Fremgangmåte

Varm fettene i en gryte, tilsett oppskåret løk, epler, krydder og tomatpuré. La det hele surre over svak varme noen minutter. Tilsett kjøttet og la det hele koke opp.

Ta av gryten, dryss melet over, la melet synke og rør godt om. Hvis sausen er tykk tilsettes buljong.

Kokes over svak varme til kjøttet er mørt. Smakes til med salt. Gryten legeres med fløte før servering. Serveres med potetpuré og ris.

Bruk et stort serveringsfat. Lag felter på fatet av potetpuréen. Anrett risen i feltene og pynt med glaserte mandler eller hasselnøttkerner og ananas.

Kjøttretten serveres fra gryten.

Vel becommel!

F. E.

WW og Den Norske Syd-Amerika Linje (SAL)

videde samarbeidet ble kalt NORDSAM. Men gleden varte ikke lenge. Etter nærmere analyse blant de 4 samarbeidende linjer, viste det seg at en konstellasjon mellom EFFOA og DFDS på en side – og de to andre, SAL og Johnson Line, på den annen siden, var den beste løsningen. Og slik ble det også.

Ikke lenger etterpå solgte Fred. Olsen & Co. meget overraskende sin andel i SAL til Johnson Line, men ble disponert av et norsk datterselskap, NORSAM A/S. Dette salget samt utviklingen i linjen ga støtet til en revurdering hos de to andre partnerne i SAL, B.D.S. og Mowinckel. Ut på nyåret 1980 ga begge rederier beskjed om at de ønsket å trekke seg ut av linjen og selge sine andeler der. Og her kommer

så WW inn. Etter lengre salgsforhandlinger ble SAL overtatt av Johnson Line og WW med 50% hver. Det siste og eneste skip i linjen, M/S «NORMA», ble overtatt av de to nye eierne på samme måte, men ble disponert og drevet av WW under nytt navn – M/S «TIJUCA». Skipet ble senere solgt.

Samseilingen mellom SAL (nå eiet 50/50 av WW og Johnson Line) og Johnson Line ble gitt navnet JOSAL. SAL er generalagenter for JOSAL i Norge, mens linjedriften ligger hos JOSAL i Stockholm. WW som partner i dette samarbeidet har 50% i SAL som i sin tur deltar med 50% i JOSAL. WW har satt inn M/S «TAIKO» i linjen og skipet drives av JOSAL sammen med et skip fra

Johnson Line. M/S «TAIKO» seiler med SAL's merke i skorstenen (gul skortein med rødt flagg og SAL i gule bokstaver diagonalt mellom to hjørner) mens Johnson Line skipet har sitt eget rederis merke.

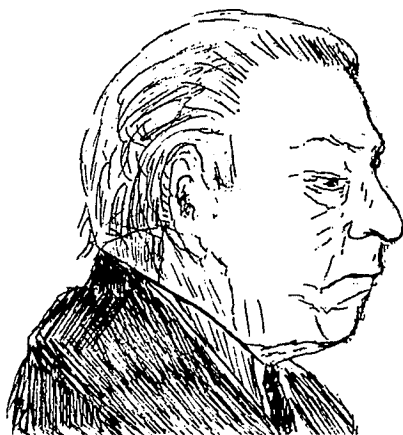
Slik er situasjonen i dag, og WW er blitt partner i et nytt JOC (Joint Operating Company) – denne gang på Syd-Amerika farten hvor WW ikke har hatt linjefart på mange år. Vår nyeste JOC linje er samtidig en av de elste linjer i Norge, en linje med en variert og interessant historie og utvikling. Det blir spennende å se hva fremtiden vil bringe for denne tilvekst til vårt linjenett.

MINI MAL:

Pikeværelset

ATTER en gang å få oppleve dette fantastiske nu av glede, ennå med smaken av Villa Sandvigens velkomponerte lunchrett i munnen og la Forden trille langsomt over hellene, helt bort til Strandstua, med et sideblikk tilfreds konstatere at Nasjonalflagget er heist og dermed ha lykkelig visshet om at gamlebåsen, Odd Nordahl Due, er til stede på SKRAMSTAD denne underskjønne maidag med strålende sol over forårets lysegrønne slør.

Atter en gang forventningsfull bestige terskelen til pikeværelset, som etter vinterdvalen fremtrer nyvasket og utluftet med de røde gardiner trukket for og køyen oppredd med kjærlig hånd av gamlebåsens eigode Eva, en kvinne jeg aldri har møtt, men som på en rørende måte gjør meg tjenester jeg neppe har fortjent, men som jeg mottar med lydløs takk, alt mens jeg beføler det kritthvite laken og den svalende blå hodepute og teppetrekk, vel vitende om at madrassen som skjuler seg under den skisserte herlighet som ingenlunde hører til Svane-Eva familien fra Steen og Strøm, men avdanket og utbulet som den der, nærmest må henføres til en loppemarkedaffære, dertil hvilende på en sengebunn så uhøvlet lealøs og gebrekkelig at den neppe ville holde en elskovsakt av de mer avanserte, men som fremdeles er fullt brukelig til mitt rolige og til-



årskomne legeme, som kun har et naturlig ønske å få hvile i Morfei arme, forøvrig ikke den eneste greske gud jeg står i forhold til i dette velsignede kammer, det er kan hende Dionysos som har dominert og skjendet de deiligste stunder, men også bakrusens knugende kval.

Morfeus og Dionysos har fortrengt Eros, de blyge kjærtegn jeg gjennom årene har gitt, er praktisk talt utelukkende av platonisk karakter, men å beskrive pikeværelset uten å ta den altbeseirende Eros i betraktning, ville være en hån mot all sann kjærlighet som er kommet til utfoldelse i dette sagnomsuste,

tømrede hus, som kunstmaler Skramstad reiste og regjerte over i gode og onde dager, hvor Wildenvey har lest om kvinner og atter kvinner ved syrintid og Johanne Dybwad har deklamert fra de store mestere, mens Knut Hamsun stille i en krok kanskje allerede da fantaserte om Isak på Sellanrå og Mack på Sirilund, skjønt hvorfor bare de store ånder og ikke nettopp de høyst alminnelige tjenestepiker, som dette værelse er bygget for og som sikkert hadde sine drømmer og lengsler, og det ville være temmelig rart om ikke Ferdinand smed akkurat her har spist av kunnskapens tre og laget tungetaleridyll natterstider, med guden Eros som den geniale regissør.

Jeg hører gamlebåsens lette trinn på verandatrappen og vet at han nu bærer peiseveden inn etter hele formiddagen å ha ryddet og stelt istand til årets første festforestilling, men innen teppet går opp, er det mangt å ta hånd om, ikke minst meg selv, som er en slags festkomité og derfor medbringer saker og ting, iberegnet dyre dråper fra et uanstendig statsmonopol og mener nu at det er på sin plass at gamlebåsen og festkomitéen tar en velkomstdrink i det stille - hvorfor to små glass helles opp og vi utbringer en lykkelig skål for feriestedet, våren og oss selv, og til sist for pikeværelset med de røde gardiner trukket for.

Kort portrett

BJØRN BERG



Bjørn Berg. Driftssjef WOS.

DIN første båt? Når? «THERMOPYLÆ» i oktober 1949. Jeg var med og bygget den på Aker Mek. Verksted – og fikk tilbud om å bli med *en* tur på Australia. Det ble mange turer og til sammen 4½ år bare der ombord.

– **Hva er ditt pinligste øyeblikk – en episode fra WW-tiden som du husker spesielt godt?**

– Jeg kan faktisk ikke erindre noe direkte pinlig øyeblikk. Det må i tilfelle være dengang jeg ble tilbudt ny båt etter 3 års sammenhengende tjeneste. Jeg takket nei fordi tiden var inne for å ta ferie sammen med kone og barn. Avslaget ble tatt ille opp –, og jeg ble ille berørt. Det var litt andre tider dengang. –

– **Hva er det nyttigste rådet du har fått?**

– Jeg var ferdig med yrkesskolen – og visste igrunnen ikke hvor jeg skulle søke om å komme i lære. «Begynn på Akers mekaniske,» sa en skolekamerat som jeg traff på en fotballkamp. Jeg så gjorde – og dermed var «ballen» igang.

– **Hvorfor forlot du sjøen?**

– Først og fremst av hensyn til familien. Det var lange «økter» dengang – og det var ikke noe særlig oppløftende å bli kalt «mann» av sine egne sønner. Far var blitt til et bilde på veggen.

– **Nå som du er på landsiden, hvordan opplever du kommunikasjonsen sjø/land?**

– Meget positivt. I W.O.S. har vi nesten daglig kontakt med båtene – i hvert fall med de som er i Nordsjøen. Behovet er ikke det samme i utenriksflåten, men mitt inntrykk er at det er åpne linjer begge veier. De seilende tar turer innom kontoret som en naturlig ting – og vi er på god vei mot hva vi kan kalle «lag-ånd».

– **Hva kobler du av med?**

– Om sommeren hus og have – og fiske. Om vinteren – lesing, radio, TV og skiturer.

– **Hvilke egenskaper setter du størst pris på hos andre?**

– Åpenhet, ærlighet og godt humør.

– **Hva gjør deg skikkelig arrig?**

– Kravmentalitet.

– **Hvilken presang ville glede deg mest?**

– «Klippekort» for Lærdalselva.

– **Hvilken bok leste du sist, hvilken bok står for tur, og hvilken bok har gjort størst inntrykk på deg?**

– «Langt av lei» av Thorbjørn Tuft, «Edderkoppnett» av Patric Quentin, forfatteren husker jeg ikke, men boken heter «Misforstått» – og jeg leste den i min grønne ungdom.

– **Din drømmedag, hvordan ville den arte seg?**

– En solskinsdag ved Bondalselva og laksen biter villig.

– Har du en yndlingsdrink og et favorittmåltid?

– Jeg går ikke av veien for en 12 års gammel Ballantines – ei heller en god biff fra grillen.

– **Hvem vil du helst tilbringe en dag alene sammen med?**

– En god venn.

– **Hvis du hadde 14 dager fri og ubegrenset tilgang på penger, hvor i verden ville du tilbringe disse dagene?**

– Valget ville utvilsomt stått mellom

en reise i Østen eller på kryss og tvers i Nord-Amerika. Tanken på en reise i Østen sammen med min kone er kanskje spesielt fascinerende. Dyrt – javel, men med ubegrensede midler – «Why not»!

– **Hvilken annen stilling enn den du har idag kunne du tenke deg?**

– Ingen – jeg har vært heldig – og trives utmerket i den stillingen jeg har.

– **Hvorfor tror du det er så vanskelig å få sjøens folk til å benytte Skib-Rederi som kommunikasjonsmiddel?**

– Ja, den som visste det! Kan noe av årsaken være at sjøens folk har gitt opp å ta opp saker av mer kontroversiell natur gjennom Skib-Rederi – og lar det være med det? I så fall er det synd. Det er jo så meget annet å skrive om i Skib-Rederi – så holder vi heller andre kommunikasjonslinjer åpne for «frimodige ytringer» og oppgjør som naturlig hører hjemme «på kammeret». La oss håpe at oppfordringer under «Nok en gang...» i siste nummer av Skib-Rederi gir god respons.

– **Hva gleder du deg/eller gruer deg mest til når du blir pensjonist?**

– Det er heldigvis noen år igjen, men jeg håper jo at jeg vil glede meg over endelig å kunne gjøre akkurat det jeg har lyst til. Hvis ikke det slår til – ja, da får jeg se å finne meg en jobb!

Skal det være en konferanse?

Det var enklere før. Da hadde vi rederikonferansen – og bare den. Riktignok opplevde vi ulike utgaver rent innholdsmessig, men det var til å kunne holde orden på. Nå har vi fått en ren jungel av konferanser, og Skib-Rederi har satt seg fore å presentere hva som skjer på konferansefronten. Det gjør vi ved å ta en tur innom konferansene etterhvert, prate med deltagerne, ta noen bilder, presentere program og målsetting.

I dag kjøres følgende konferanser:

- Offiserskonferanse – skip
- Kapteinskonferanse – utenriksflåten
- Konferanse for plattformsjefer
- Konferanse for supplyskipskapteiner
- Konferanse for maskinister
- Sykepleierkonferanse

La oss begynne med den offiserskonferansen som ble avviklet i slutten av april.

Offiserskonferansen er en videreføring av Rederikonferansen, lagt opp for alle offiserer ombord med unntak av kapteiner og maskinsjefer. Kontoransatte vil også komme med etterhvert.



Dr. Foss og søster Erna instruerer hjertemassasje. Overstyrmennene Hilton og Larsen er elever.



Interesserte deltagere på offiserskonferansen. Fra høyre overstyrmann Fred Larsen, 2. styrmann Erik Sunde, elektriker Ulf Gusgård og 2. maskinist Geir Løfshus – og konferanselederen Thorolf Huus overvåker det hele.

Denne konferansen, som alle andre, er en del av rederiets opplæringspolitikk.

Målsettingen er todelt:

- øke forståelsen for rederiets system for drift av skip
- utvikle samarbeidet mellom skip og kontor

En serie temaer knyttet til driften av skipet står på det 3 dager lange programmet, og det veksles mellom forelesninger, diskusjoner og gruppeoppgaver.

Vi kikket innom midt under dr. Foss' redegjørelse om førstehjelp ombord. Og på gangen sto Johan L'orange og ventet på å slippe til med sine tanker om fremtidens skip.

I det følgende er listet en del utsagn basert på samtaler med flere av deltagerne.

«Synes denne konferansen gav mer enn den tidligere rederikonferansen.»

«Stor fordel at konferansen er lagt utenom rederikontoret – samværet om kvelden verdifullt!»

«Lite uenighet.»

«Savner deltagere fra kontoret.»

«Det skulle vært bedre spredning på offiserskategoriene.»

«Enkelte temaer får for liten tid – hurtigtogs-gjennomgang og for lite diskusjon.»

«La oss se mer av inntektssiden – ikke bare utgiftene.»

«Konferanseopplegget meget bra – nyttige diskusjoner.»

I sum var oppfatningene meget positive, og opplæringsavdelingen regner med å kjøre 4 slike konferanser pr. år.





PERSONALIA

Vi gratulerer

90 år

Lydia Storheill

85 år

Lydia Pedersen
Hans Akselsen
Klara Tollefsen
Maggi Larsen
Mauritz J. Hellund

80 år

Randi Martinsen
Bjarne Dahl-Pedersen

75 år

Olaf Fliflet
Sigvald Olsnes
Sverre Enoksen

70 år

Olav Eltervaag
Ragnar Horsfjord
Wilhelm Lund
Gunvor Pettersen
Erling Aanstad
Wilhelm Johansen
Elfrida Alne
Elisabeth Schive

60 år

Peder Valldal
Margaret Wennberg
Gerda Hegge
Arvid Jacobsen
Hans F. Tønholm
Rolv Verpeide

Svein Urheim
Ho Tak Hing
Odd Reiersen

50 år

John Fr. Pedersen
Jan Berger
Nils Wetlesen
Finn-Aage Christoffersen
Christian L'orange
Johan L'orange
Anne-Grete Hauglum

25 års tjeneste

Alan Light
Odd Bjerke
Jan Berger, ScanDutch



Einar K. Emanuelsen.

Regnskapssekretær Einar K. Emanuelsen mønstret første gang dekksgutt TROJA 1/10 1935. Sto ombord i flere av rederiets båter frem til 1940. Tok styrmannsskole, skipperskole og høyere skipperskole i krigsårene. Seilte så ut som 3. og 2. styrmann i 1945 og 1946, før han begynte på kontoret i Bokholderiet 14/4 1947. Emanuelsen var i Assuransavdelingen fra 1948 til han igjen gikk tilbake til Driftsbokholderiet i januar 1965, hvor han fortsatt er. Emanuelsen fikk rederiets 25-års jubileumsgave 28/5 1967.



Nicolai Jacobsen.

Overformann Nicolai Jacobsen mønstret første gang som 3. styrmann TRICOLOR 20/10 1955, siste båt TITANIA som 1. styrmann, hvor han mønstret av i juli 1961. Jacobsen begynte som formann ved Bryggekontoret, Filipstad i november 1961, ble forfremmet til overformann 1/7 1973, en stilling han fortsatt har.



Jan Kvarme.

Avdelingssjef Jan Kvarme begynte i WW som assistent i Postavdelingen 6/2 1957 og var der kun en kort periode før han flyttet til Bokholderiet 18/3 samme år. Kvarme var i Bokholderiet frem til 1/10 1972, da han hadde tatt BI og fikk stilling som regnskapssekretær i Regnskapsavdelingen. 6/6 1975 gikk Kvarme tilbake til Bokholderiet, denne gang som avdelingssjef, en stilling han fortsatt har.

POSTKASSEN



Fra velferdskontoret i New Orleans har vi fått et hyggelig innlegg:

Bryllup i New Orleans

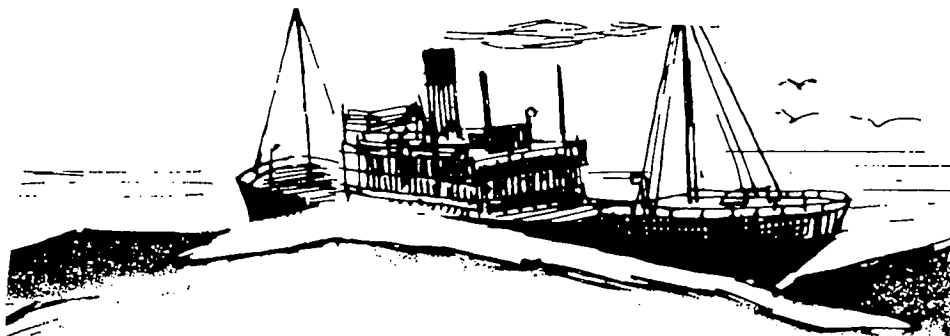
I den senere tid er TARCOOLA mest kjent her i New Orleans for alle sine fotballkamper. Men ved siste anløp her i påsken, fikk mannskapet også tid til å ivareta noen av de mer private gjøremål, siden fotballildsjelen kaptein Østli var hjemme på ferie. Da benyttet forpleiningsass. Torhild Molver og motormann Harald Simensen anledningen til å gifte seg her i Sjømannskirken. Sjømannsprest Kjell Bertil Nyland foretok vielsen og nevnte i sin tale til brudeparet at kjærlighet og ekteskap har med viljen å gjøre. Man spør da også brudeparet om de vil leve med hverandre i gode og onde dager og om de vil elske og ære hverandre inntil døden. «Ekteskapet trenger gjødning.» sa sjømannspresten, «og gjødning i ekteskapet er troskap mot hverandre og åpenhet uten løgn.» Mann og hustru blir så kjent med hverandre i ekteskapet, at bare tonefallet i en telefonsamtale mellom dem kan være nok til å føle at alt ikke er som det skal være.

Per Fronth
velferdssekretær



Brudepar i New Orleans. Forpleiningsassistent Torhild Molver og motormann Harald Simensen.

M/S TUDORS torpedering



Med referanse til Postkassen i forrige nr. har vi mottatt dette brev fra pensjonist Gustav S. Hansen:

I Skib-Rederi nr. 1 april 1982 er «en hyggelig historie som går tilbake til krigens dager», innsendt av sjøfartshistorikeren Kjell Malmgren, Porsgrunn. Jeg siterer fra inseratet: «Ikke engang at det var Wilh. Wilhelmsen som eide skipet står i denne oversikten. Det står heller ikke noe om den skjebne som rammet mannskapet.» Sitat slutt.

Min reaksjon på dette inseratet var såre minner, riktignok noe dempet etter de mange år siden 19/6 1940, men tross tid og forandring alltid vil være en del av den byrde livet laster på oss alle – mer eller mindre.

La meg fortelle: I desember 1939 lå TUDOR i Oslo og skulle inn på Australialinjen etter overhaling ved Aker mek. Verksted. Den 2. verdenskrig var brutt ut i september 1939, mens Norge var ennå ikke trukket inn i krigen. Landet var nøytralt, men 1. verdenskrig var ikke glemt. Vi hadde Minnehallen og meterlange kopperplater med navn på sjømenn som den gangen betalte nøytraliteten med sine liv.

Det var vanskelig å få mannskap til skipene, – ikke bare p.g.a. krigen som var i gang på verdenshavene –, men rent generelt, og den største mangel var vel motormaskinister.

TUDOR manglet 2. maskinist. Inspektør Kjær som da hadde forhyringen, kjente både min bror Karl Th. Hansen og meg etter vår stadige tjenestegjøring i rederiet fra 1920-

årene og oppover i forskjellige stillinger ombord.

La meg her få innskyte at vi begge to satte pris på inspektør Kjær for hans menneskelighet og omsorg for oss «rederiseilere».

Jeg var på det tidspunkt ansatt på rederiets kontor, men i en stilling hvor jeg ikke hadde noe å gjøre med forhyring av mannskap. Kjær fortalte meg at det ikke var mulig å skaffe 2. maskinist til TUDOR, og spurte om jeg ville luften muligheten med min bror om å ta en tur med TUDOR som 2. maskinist. Jeg gjorde det og resultatet var at Karl aksepterte. Han kom hjem til meg noen dager før jul for å si adjø. «Hvordan tror du dette går?» spurte min kone. «Det tar en ende med forferdelse,» svarte Karl.

Ja, det gjorde det den 19/6 1940.

Sommeren 1940 hadde vi fremdeles radioapparater i vårt okkuperte land. Vi hørte over London Radio at TUDOR var torpedert og at 2. maskinist Karl Th. Hansen var savnet.

På rederiets kontor var det ingen opplysninger å få om forliset – som rimelig var. Jeg skrev derfor til Captain Martinsen, 15 Moore Street, New York, og spurte om det var mulig å få rede på hva som var hendt. Det brevet skrev jeg på WW-brevpapir. Samtidig skrev jeg til min venn Niels Eckhoff som var ansatt på NY-kontoret, og det brevet skrev jeg på privat brevpapir med mitt navn og bopel som returadresse. USA var sommeren 1940 ennå ikke kommet med i krigen. Jeg håpet derfor at ett av brevene ville slippe gjennom den tyske sensuren.

Og det gjorde det. Mitt «private» brev kom frem, og Niels' svar til min hjemmeadresse kom også frem til meg, – overraskende nok. Han sendte meg «Utdrag av rapport fra TUDOR's torpedering – oversatt fra engelsk.»

Slik lød den: «Tredje vitne O. M. Tallaksen, tømmermann, stod frem og forklarte at ca. 2.45 om morgenen den 19. juni stod han på Tudors poop og fikk se en torpedo som kom hurtig mot skibet, den rammet skibet på babord side og forårsaket stor skade da den eksploderte. At han gikk først til nr. 4. livbåt, men ingen var i den så han gikk tvers over til styrbord side og kom op i nr. 3 livbåt. At han husker at 3dje styrmann Nils Pettersen og 2nen maskinist Hansen var i båten da den forlot skutesiden. Båten blev trukket mot skibets akterende og løftet av sjøen mot propelleren som knuste livbåten. At han (vitne) og de andre i båten hoppet i sjøen og han siden ikke så Hansen igjen. Han trodde at han blev drept i sammenstøtet med propelleren og kastet i sjøen. At de andre mannskaper fra båten som sank blev tatt op enten av livbåt nr. 2 eller 4.»

Jeg fikk aldri takket Niels for brevet. Han møtte sin skjebne som flyver, og hans navn pryder samme minneplate som min brors navn sammen med de i alt 56 av våre kolleger som falt i krigen 1940 – 1945.



Kapp Horn klubben

Den norske seksjon av Kapp Horn klubben arrangerte et møte i Oslo 17. – 20. mai for hele den internasjonale forening. Presidenten foretok en bekransning av krigsseilermonumentet på Bygdønes og holdt i

anledning dette en tale. M/S TOMBARRA ble bedt om å være med på arrangementet mens skipet befant seg i Det indiske hav 18. mai. Hele besetningen med kaptein Sigmund Aksnes i spissen deltok i høytideligheten.

Bowling

Sluttresultater trekantturneringen i bowling Antwerpen/Vancouver/Aberdeen 1/10-81 til 31/3-82:

Antall skip var 126 og det var hele 1346 deltagere. Vi noterer oss at

TENDER COMET kom på 8. plass blant 3-manns lag. Individuelt herrer: Nr. 6 Odd Karlsen, TENDER CHAMPION og nr. 8. Arne Gulbrandsen, TENDER COMET.

TONGALA's Dart Team



Bildet viser M/S TONGALA's Darts Team som spilte til sølv i Darts Club «de Roef» i Briell, Holland 5. april 1982. Sportivt team som er velkommen tilbake til ny dyst ved neste anløp.

Fra venstre: Maryca Hoff, Wout Kwaakernakk, Adrie Tuk, matros Roy Johansen, 2. mask. Jan Vidar Gausel, Aad Reindes, motormann Torleif Stave.

Who knows ...

A captain is said to be a man who knows a great deal about very little and he goes along knowing more and more about less and less until finally he knows practically everything about nothing.

An engineer on the other hand is a man who knows very little about a great deal and keeps on knowing less and less about more and more until finally he knows practically nothing about everything.

An inspector starts out knowing practically everything about everything and ends up knowing nothing about nothing due to his association with captains and engineers.

No livnar det i lundar, – Det yrer av liv blant vår- og sommersesongs grupper. Noen hopper og spretter på grønne gressmatter, andre løper på tørre asfaltveier. Målet er det samme: Formen skal til enhver tid være best mulig til dyster som skal gjennomføres i WIL's navn.

Jeg håper at alle vil beholde humøret og gleden ved idretten, selv om det ikke går slik man bestandig ønsker.

For WIL ble «Vårens vakreste eventyr» er bedrøvelig eventyr. Vi kom ikke til mål. OK, det er slike ting som ikke bør skje, men la det være med det, la oss beholde humøret, gjøre det bedre neste gang, hvis vi ikke allerede har spolert sjansene for å få lov til å være med.

Bowling-gruppen kan allerede presentere en liste over WIL's kjegleneddrivende individer, hvor Elfrid Jensen og Knut Dalen figurerer på toppen som WIL-mestere.

<i>Damer</i>	poeng
1) Elfrid Jensen	440
2) Solveig Svang Olsen	339
3) Hanne Aastebøl	373

<i>Herrer</i>	poeng
1) Knut Dalen	549
2) Bjørn Frøtheim	536
3) Jan Simonsen	510

*

Norges Bedriftsidrettsforbund har 25-års jubileum i år, og har i den forbindelse utgitt en bok om bedriftsidrettens historie. Det er slett ikke blitt noe kjedelig oppramsing av historiske data e.l. – men en levende skildring av bedriftsidrettens historie i landet vårt. Lån den – og les den.

Interesserte kan henvende seg til WIL's formann.

Ellers er det sol, sommer og ferie som vil prege bildet i øyeblikket. Saltvannskurte svaberg, tøffende motorbåter eller blafrende seil, brennmaneter og skrubbsår, deilig sildrende og kaldt vann i fjellbekken, myggstikk og regnvær; kort sagt et dovent liv. Så ikke bare tenk trim, – gjør noe med det også.

EN RIKTIG GOD SOMMER!

E.L.

Avdelingsvinner 3. divisjon, avdeling C

Det var håndballjentenes tur i år. Avdelingsmesterskap i innendørsseriesens 3. divisjon ble fasiten etter at «Hjemmet» var nedkjempet 8 – 2 i sesongens siste og avgjørende kamp.

Innendørsseasonen 81/82 ble det definitive gjennombrudd for dagens utgave av WIL's håndballjenter. En sesong hvor laget har spilt jevnere enn

på lenge, hvor alle har jobbet for laget og hvor trener «Kalle» Kjeldsen neglebitende har organisert det hele fra sidelinjen.

Jentene har som sagt avsluttet en meget god sesong, vi gratulerer med opprykk og ønsker lykke til i årets utendørsserie.

K. P.



Stående fra venstre: Aud Lundstad, Hege Ayling, Hilde Sagvollen, Trude Rydgren-Knudsen, Henny Persson.

Foran: Wenche Morberg, Evy Sandnes, Venche Olsson.

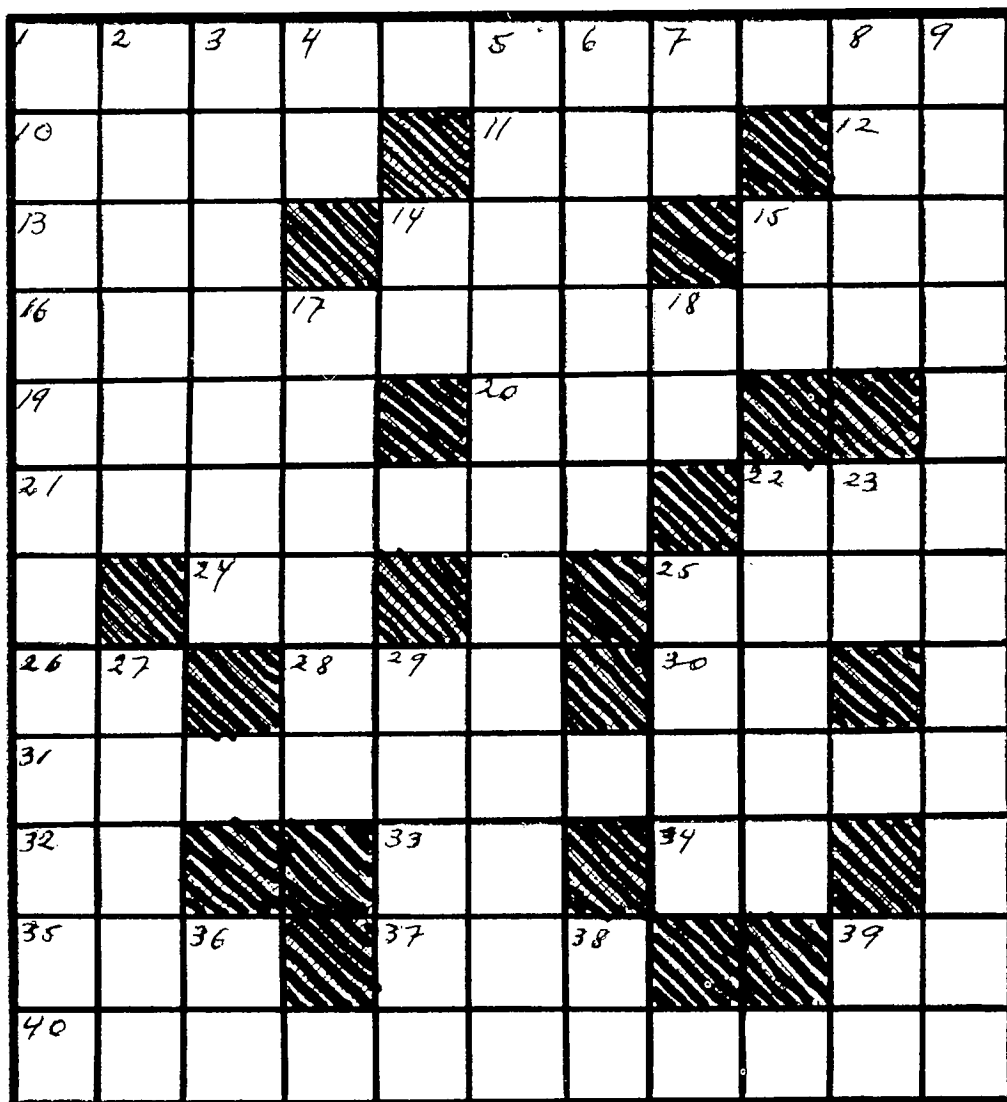
Merete Ovland, Marianne Tokerød, Bente Larsen og Mona Wold Jensen var ikke tilstede da bildet ble tatt.

3. DIVISJON, DAMER AVD. C

1. WILHELMSSEN	11	9	0	2	50 – 28	18
2. FJELLHAMAR BRUG	11	8	0	3	93 – 43	16
3. KVÆRNER	11	7	1	3	46 – 27	16
4. FENGSELSKOLEN	11	7	0	4	58 – 59	14
5. R. ANDVORD	11	6	1	4	66 – 46	13
6. BERGEN BANK II	11	6	1	4	54 – 46	13
7. HJEMMET	11	6	0	5	34 – 41	12
8. OSLO HØYRE	11	3	1	7	42 – 42	7
9. NORGES BANK	11	3	2	6	31 – 44	7
10. VEIVSENET	11	3	1	7	25 – 45	7
11. STOREBRAND/IDUN	11	2	1	8	19 – 52	5
12. HØEGH SPORT	11	2	0	9	19 – 64	4

Vinner og opp: Wilhelmssen
Ned: Revisjon
Stärk Regnskap

KRYSSORD MARITIM



VANNRETT

1. En Herre på byen har slike klær
10. Eggformet
11. Føle
12. Tresort
13. Ordner
14. På apostlenes hester
15. Flyselskap
16. Monolitten ble hugget ut av et slikt
19. Vulkan
20. På spinnrocken
21. Hører med til festen
22. Emballasje
24. Ole Engebretsen
25. Grunnstoff
26. More seg
28. Litt mer enn intet
30. Plasserte
31. Skipsverft
32. Dags dato
33. Skipsbetegnelse
34. Tresort
35. Frø
37. Elv
39. Stengsel på skogsvei
40. Musikal

LODDRETT

1. CC redigerer det
2. Kjøpe
3. Italiensk by
4. Byge
5. Gjøres med granskende blick
6. Snakket samnorsk
7. Drikk
8. Mål
9. Vederlaget
14. Tone
15. Glane
17. Fugene
18. Organisasjonen
22. Klesplagg
23. Organisasjon
25. Fisk
27. Forandre
29. Dandere
36. Vinne
38. Aksjeselskap på svensk
39. Skratte

Kryssord Maritim nr. 14

Premiene er atlas, Parker penn og lommebok. Dessuten gir vi 5 trøstepremier. Svarfrist 20. august.

Navn:

Adresse:

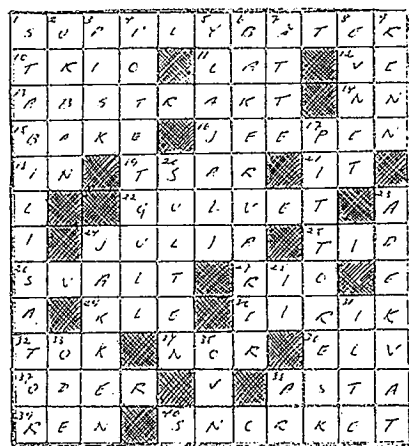
I vårt kryssord nr. 13 fikk vi denne gang inn 117 oppgaver.

Premievinnere:

1. Sylvie Østby, Stavem
2. T. Nikø, Filipstad
3. Geir Lundsten, Dry-cargo

Trøstepremier:

- Finn Thorvaldson, Oslo
 Oliv Pedersen, Sandstad
 Liv Melsom, Tønsberg
 Steinar Livenhagen, Løten
 Martin Lunde, RA5



Merke-konkurranser på rigger

Idretten ser ut til å være på full fart inn i Nordsjøen. Det vil si blant personellet på riggene.

Det er på de to riggene «Treasure Hunter» og «Treasure Finder» man har gått i bresjen på dette området, og her har man nå satt igang med prøvene til femkampmerket i regi av Velferdstjenesten for handelsflåten.

For å sikre seg dette merket, som kan oppnås i bronse, sølv og gull, stilles det minstekrav til spenst, styrke, hurtighet, utholdenhet og presisjon.

På de to nevnte riggene er 54 mann i gang med prøvene, og samtlige har i sin første start tilfredsstillet kravene til en eller flere øvelser.

Av den foreliggende rapporten fra de to riggene framgår det at hurtighetsprøven er gjennomført med tempokjøring på ergometersykel over 500 meter. Styrkeprøven er bestått med kulestøt eller benkepress.

Når det gjelder enkeltresultater oppnådde Trond Jensen fra «Treasure Hunter» gode 80 kilo i benkepress,

mens hans riggekamerat Helge Midthaug sto for det beste resultat i kule med 10,08 meter.

Velferdstjenesten regner med at også andre rigger på oljefeltene kommer etter med idrettsinteresserte merketakere.

Idrettsarrangementer er nok ikke det letteste å få til på en oljerigg, men hittil har det altså likevel gått som smurt.

SKIPSKATTEN



Har offshore tilknytning til Oljeberget?
Nei. Til Fjelberget.

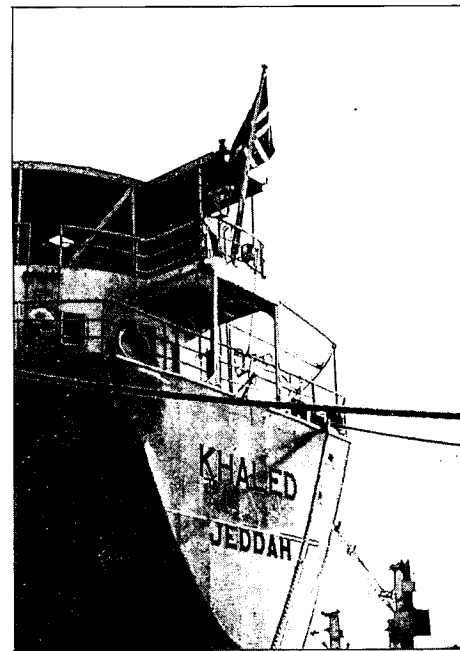
Den som kan smile når noe går galt, vet allerede hvem han skal legge skylden på.

HISTORIEN

Vet du hvorfor punkere ikke betaler med sjekk? Det lages ikke så store sjekker at de kan signere med sprayboks.

HISTORIEN

Det var et gammelt ektepar som ruslet rundt i byen. På Youngstorvet sto det en flott hytte som det ble solgt lodder på. – Å, den må vi kjøpe lodd på, sa kona. – Så fin den er med gammel-dagse små vinduer og blomstrete gardiner. Stort soverom og fin peis er det også. – Ja, åsså så sentralt som den ligger, svarer gubben.



Artig profil. M/S TEXAS i ny utgave. Fotoet fra Kuwait er tatt av 2. styrmann Erik K. Sunde.

HISTORIEN

Det sies at det finnes mennesker med tre hoder: ett som har hjerne, ett som er uten hjerne og ett som vil gjerne.