

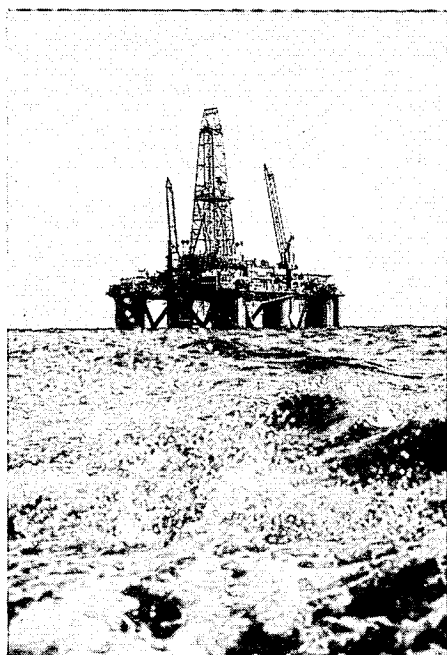
SKTB-REDERT

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMSSEN - NR. 3, OKTOBER 1982



SKIB-REDERT

NR. 3, OKTOBER 1982 - 22. ÅRGANG



*TREASURE SCOUT - offshore
offensiv i nordlige farvann.
Husmo-foto*

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:
4 000

Redaksjonens adresse:
Roald Amundsens gate 5,
Oslo 1
Telefon (02) 11 12 00

Innhold

2. Kommunikasjon
3. Tanker om skip og teknikk
6. «Style» av Leif B. Lillegaard
8. Fra Løvebakken til RA5
9. Pensjonistenes fisketur
10. Boreopplæring nå og i fremtiden
12. Rigg på simulator
13. WILAG - Wilhelmsens Linjeagenturer A/S
17. Automatisering av teleks
18. New York - Syd-Amerika Linjen
20. Kort portrett
21. Golf i Sør-Kina havet
22. Postkassen
23. «Bakre potte» - Mini Mal
24. Personalia
26. WIL-Nytt
28. Stuert Spesial

Kommunikasjon



Dette er et ord vi møter alt hyppigere og hyppigere. Vi mangler kommunikasjon, vi drukner i kommunikasjon og vi feilkommuniserer, snakker forbi hverandre.

Kommunikasjon koster som all annen aktivitet penger. Derfor må den være målrettet, den må ha en hensikt. Hos oss har kommunikasjonen flere formål som i sin endelige konsekvens kan lede til bedret lønnsomhet og dermed større trygghet for alle som arbeider i gruppen. På veien til det endelige mål skal kommunikasjon ikke minst sørge for best mulig forståelse mellom alle parter i vårt mangslungne system.

I inn- og utland beskjeftiger WW-gruppen over 4.600 personer. Det er

et klart mål for oss at *alle* disse skal føle seg trygge på sin arbeidsplass og at vi alle skal trekke i samme retning – mot øket trygghet gjennom en solid og god økonomi for konsernet.

I øyeblikket trykker skoen i forholdet til vår offshore-virksomhet. Vi har fått et industrimiljø inn i vårt tilvante og fasttømrede skipsmiljø. Krav og behov er anderledes og problemstillingene på arbeidsplassen avviker meget fra skipene. Mange av dem som arbeider i denne sektor føler at sitronen kan presses ganske hårdt når det gjelder egne lønns- og arbeidsvilkår. I praksis har dette vist seg å fungere for alle virksomheter på Kontinentalsokkelen.

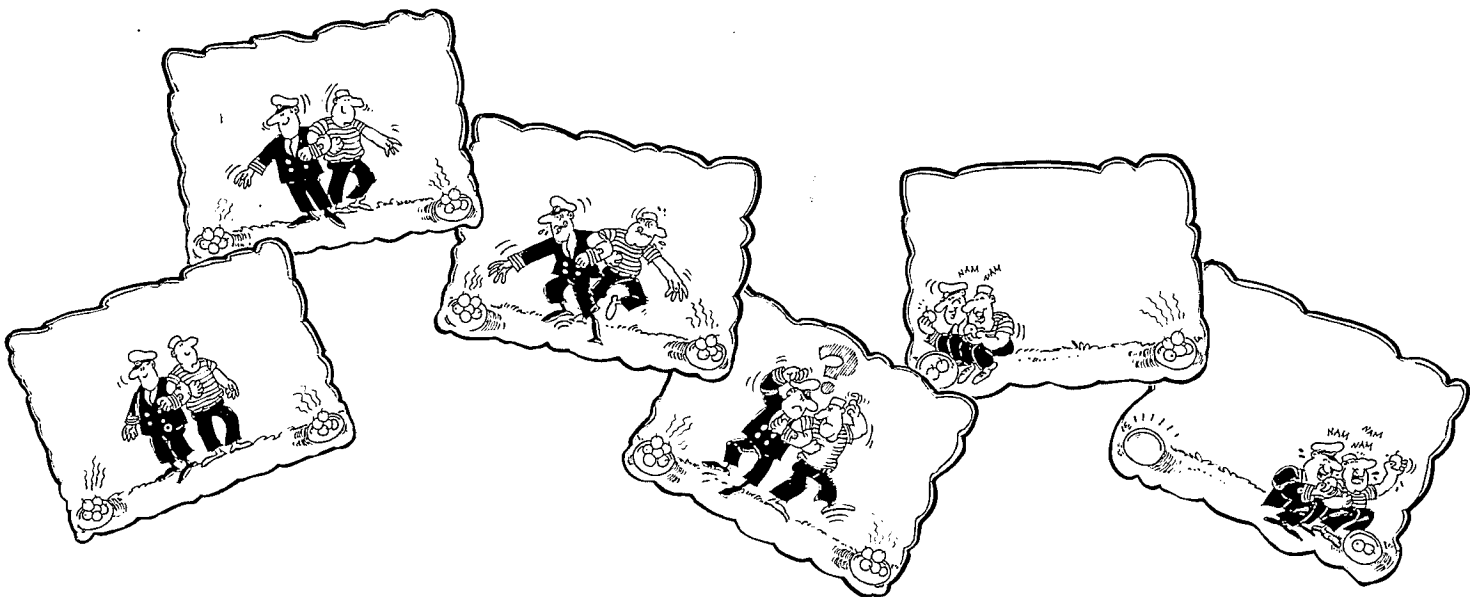
I vårt rederi må vi ikke glemme at det er bredden i vår virksomhet som er vår styrke. Det er inntjeningen fra linje, tank og bulk som har gjort det mulig for oss å ta et kraftig engasjement i offshore. Når nå disse

aktiviteter har svake markedsforhold, er det nettopp gledelig at offshore kan gi oss et bidrag som også tillater oss å føre de andre aktiviteter videre. Tidsnok skal vi få se at forholdene igjen blir omvendt.

* * *

Vi vil i tiden fremover legge vesentlig vekt på å bedre kommunikasjonen med våre ansatte. Konflikten i offshore i den senere tid har klart avdekket et behov for nærmere kontakt. En rekke kontaktsformer har vært diskutert og vil fortsatt bli diskutert. Imidlertid tror vi at den tillitsmannsinstitusjonen må kunne brukes bedre. Den kan – riktig anvendt – bli et middel til samarbeide – og bedret forståelse for de arbeidsforhold og arbeidsbetingelser som særlig preger rederiets offshore-engasjement.

Wilhelm Wilhelmsen



Tanker om skip og teknikk

Han stiller med en imponerende merittliste vår tekniske sjef Terje C. Gløersen (38), en merittliste preget av skipsteknisk forskning i de fleste sammenhenger. Den daværende sjefsingeniør sa imidlertid takk for seg og forlot forskningsmiljøet i Veritas for ganske nøyaktig to år siden. En titt på aktivitetene på nybyggings- og prosjektsiden forteller oss at det har vært to særdeles hektiske år – og Skib-Rederi har derfor hatt en samtale med Gløersen for å høre litt om hvordan overgangen har vært – og hvordan han ser på dagens og fremtidens arbeidsoppgaver på det skipstekniske område.

– Etter to år kunne det være fristende å spørre om vår tekniske sjef nå begynner å føle seg varm i trøya?

– Ja, det gjør jeg i aller høyeste grad. Det har vært to veldig hektiske år med blant annet sluttlevering av TREASURE SCOUT og ombygging av SWAN pluss mange andre prosjekter, hvorav det største er prosjektering og kontraheringen av de nye Ro-Ro-skip til BBS.

– Det har ikke vært noen myk overgang, altså?

– Nei, selv om jeg hadde et halvt års oppvarmingstid, følte det som å bli kastet uti, for å lære å svømme så fort som mulig.

– Og svømmedyktigheten, den viste seg å holde?

– Vel, jeg har i hvert fall ikke druknet.

Fra forskning til praksis

– Hvordan har overgangen så vært fra forskningsmiljøet i Veritas til en stor, levende rederiorganisasjon?

– For meg ligger den største forskjellen i arbeidsoppgavene. Her i WW er det helt nødvendig å ha et teknisk/økonomisk helhetssyn, vi kan ikke gå inn for det beste og dyreste dersom det ikke kan gis en økonomisk begrunnelse. I forskningsmiljøer har en som regel ikke denne avveining å ta hensyn til – det gjøres vanligvis i neste omgang av potensielle brukere. En annen forskjell i favør av min jobb er en mer «action»-preget jobb, i den forstand at det hele tiden må tas ulike beslutninger, ofte med meget korte tidsfrister og uten muligheter til lange utredninger og studier. Som regel kan det etterprøves om det var en god eller dårlig beslutning – og det synes jeg er stimulerende.

– Jeg kunne tenke meg å høre mer om akkurat det. Vi har altså skipsforskning på den ene siden og skipsteknikk i praksis på den andre siden, og jeg vet at enkelte oppfatter disse av og til å være på kollisjonskurs. Føler du noe av det samme?

– Du tenker kanskje på at mange skipsforskere ofte er litt for teoretisk orientert, slik at de kanskje konstruerer fine løsninger, men så glemmer de en del viktige forutsetninger som gjør at det ikke virker så godt i praksis. Det kan vel være noe riktig i det, men jeg tror at det er overdrevet. Det skipstekniske forskningsmiljøet man har i Norge, har absolutt bakkekontakt, eller vannkontakt for å holde seg til mer maritim terminologi.

Forskningsmiljøet i Norge har mange erfarne folk med nautisk bakgrunn, og forskerne selv bestreber seg på å holde få erfaringer tilbake fra driften.

– Det har altså vært en bevegelse riktig vei her, etter din mening?

– Ja, jeg synes det, og jeg har stor respekt for den norske skipsforskning.

Mer fartstid

– Fartstid, hvordan er det med den?

– Jeg må nok innrømme at det ikke er så veldig mye. Før jeg kom til WW hadde jeg omtrent en måned ombord på Rekstens supertankere T/T NERVA og T/T OCTAVIAN, og det var jo en pussig tilfældighet at WW nettopp har kjøpt NERVA.

– Har du fått tid til å besøke noen av rederiets skip eller rigger?

– Ja, det har jeg. Jeg har ca. en ukes opphold på henholdsvis TREASURE SEEKER, TOYAMA og THERMOPYLÆ, men det er altfor lite. Å komme mer ut og se flåten i praksis står høyt oppe på min



Terje C. Gløersen.

jobbliste fremover.

– Vi som sitter litt på sidelinjen av det som skjer i din avdeling, vi vet at dere har brukt mye tid og krefter på forhandlinger med forskjellige byggeverksteder i forbindelse med byggingen av de nye Ro-Ro-ene til BBS. Er du fornøyd med resultatet?

– Jeg må si meg godt fornøyd med resultatet så langt. Når det gjelder selve prosjekteringen av disse Ro/Ro-skipene, så er det vel sjelden noe rederi går så grundig til verks. Vi kan si både rederi og operatør. Det var jo Barber Blue Sea som satte arbeidet i gang, og de hadde veldig klare ønsker om hvordan de ville ha skipene. På dette grunnlag arbeidet så de tre samarbeidende rederiene videre med detaljene, noe som resulterte i meget grundige og gjennomarbeidede spesifikasjoner.

– Skal vi si at man hadde lært noe omkring de foregående modeller da, som dere tok hensyn til.

– Så absolutt. Man hadde et meget godt utgangspunkt i Supercarrierne, og de nye fartøyene blir ikke så vesentlig forskjellige. De er større, de har et mer brennstofføkonomisk skrog og maskineri, og enda bedre flyteevne i skadet tilstand, for å nevne noe av det mest påfallende.

– Er det verdens mest moderne Ro/Ro-skip som kommer fra det koreanske verkstedet i 1984?

– Noen vil kanskje hevde det, men la meg si at de er moderne for den traden de skal operere i. De er ikke spesielt overutstyrte, men de har det som er nødvendig for å gjøre en god jobb, bl.a. når det gjelder laste/losseutstyr, fremdriftsmaskineri og navigasjonsutstyr.

Fremtidens skip

- Jeg antar at du har gjort deg enkelte tanker om det skip som ligger, la oss si, 10 år frem i tiden. Kan du la oss ta del i hva du tror vil kjennetegne f.eks. et linjeskip anno 1992?

- Jeg har dessverre problemer med å se i krystallkulen så langt frem. Det jeg vet er at utformingen av fremtidens skip ikke først og fremst er avhengig av den tekniske utvikling, dvs. at det som er teknisk realiserbart, men i større grad avhengig av politiske, økonomiske, markedsmessige og sosiale faktorer. Her må jeg ha hjelp av andre til å se i krystallkulen. Når det gjelder den tekniske utvikling alene, tror jeg denne stort sett vil gå med små skritt fremover. De epokegjørende nyvinninger er sjeldne.

- Du ser ingen dramatiske endringer på skipstypene, altså?

- Det jeg tror vil skje med utviklingen av linjeskip er dels en gradvis effektivisering og dels en utvikling mot spesielle kombinasjonsfartøyer som i en viss grad kan kompensere den skjevhet i utnyttelse vi ser i endel linjer.

- Det vil si at vi kanskje får sterkere grad av «skreddersøm»?

- Nettopp, skip som kan kombinere linjelast med f.eks. bulk-laster, og da vil de bli skreddersydd til spesielle trades. Det er noe jeg mener bør ligge til rette for norsk skipsfart, dels fordi det er en kapitalintensiv virksomhet og dels fordi det krever nytenkning og ekstra teknologisk innsats, og som derfor er mindre påvirket av at Norge er et høykostland.

Fortsatt dieselmotorer

- Hva med fremdriftsmaskineriet, ser du noen store endringer her?

- Det dominerende fremdriftsmaskineri i årene fremover vil fortsatt være dieselmotorer, både slow speed og medium speed. For begge typer vil utviklingen fortsette mot lavere spesifikt brennstofforbruk og mot bedre evne til å forbrenne stadig dårligere oljekvaliteter. Eksempelvis vil både Sulzer og Burmeister & Wain i de nærmeste årene introdusere langsomtgående dieselmotorer med et spesifikt brennstofforbruk på mellom 120 og 130 g/bhkt, og da nærmer vi oss det som er teoretisk oppnåelig. I tillegg vil turtallet senkes, noe som kan utnyttes for bedre propulsjonsvirkningsgrad.

- Atomkraft er ikke noe aktuelt alternativ?

- Optimistene har i de siste 20 år spådd at atomkraft vil komme om 10 år. Men dette har vært basert på en teknisk/økonomisk analyse som har undervurdert et vesentlig moment, nemlig at det ikke har vært mulig å bli enige om alment aksepterte sikkerhetskrav for slike skip. Så selv om skipene i seg selv har en tilfredsstillende sikkerhet, må det idag forhandles bilaterale avtaler på regjeringsbasis for å få lov til å anløpe andre lands havner. Inntil dette kan gjøres enklere, vil neppe noen reder kontrahere atomdrevne skip.



Bomiljøet

- Gjennom bulkskipet TIBERIUS ble lansert en del nye løsninger på bomiljøet ombord, og vi er kjent med at det skal videreføres ombord på de nye Ro/Ro-skipene. Det kunne være artig å høre om du har gjort deg tanker om den fremtidige skipsorganisasjon og bomiljø.

- Igjen er det vanskelig å spå om fremtiden, men det er naturlig å tenke seg en utvikling henimot redusert bemanning der skillet mellom de ulike kategorier gradvis forsvinner. I dette tilfellet skulle den bomiljø-løsning som er introdusert på TIBERIUS være godt egnet fordi den bidrar til å utjevne forskjellene mellom de ulike stillinger ombord, helt parallelt med den utjevningsprosess som foregår ellers i vårt samfunn.

Et nytt ben?

- Rederiets satsing på offshore-sektoren har hatt som resultat at vi har tilegnet oss mye ny teknologi. Dette har kanskje først og fremst skjedd gjennom store ombyggingsarbeider på flere av enhetene i flåten, og det er klart at ingeniørene våre gjør en utmerket jobb. Det kunne være nærliggende å spørre om WW ikke skulle søke enda et ben å stå på, nemlig å selge ingeniørtjenester. Skal vi snart få en engineering-gruppe slik som andre større konsern i Norge har?

- Vårt engineerings-engasjement vil vi nødvendigvis begrense til helt

spesielle oppgaver som ikke kommer i konflikt med WW's nåværende primære aktiviteter. Engineering-tjenster vil jo omfatte assistanse i utvikling av tekniske løsninger, og jeg tror at fortjenesten på slike oppdrag vil være meget beskjeden i forhold til det vi selv kan tjene på å utnytte de samme idéer til vellykte shipping-investeringer. Det vil derfor som hovedregel være uklokt å selge vår know-how til direkte konkurrenter, men vi kan i prinsippet tilby vår assistanse til spesielle samarbeidspartnere der vi ikke har noen konkurransesituasjon.

Noe forskjellig for engineering-tjenestene er assistanse i forbindelse med tegningsapprobasjon og inspeksjon av nybygg for rederier som ikke selv har slik stab. Her vil det normalt være færre konkurransemessige problemer og det vil derfor være lettere for både kunden og oss å inngå slike avtaler. Et eksempel på dette er vår avtale med Norske Cruise for de to cruise-skipene som er kontrahert ved Wartsila. Jeg har idag vanskelig for å se at slik virksomhet kan utvikle seg til noe stort ben, til det er både volum og lønnsomhet for liten.

Rigg med seil?

- Har du selv båt?

- Ja, jeg har en liten seilbåt, en Soling som er en riktig «fresk» båt.

- Da får du vel trimmet de rent maritime kunnskapene i kamp med elementene?

- Ikke så veldig mye, dessverre, og det spørs om de kan brukes i vårt arbeide med bl.a. linjeskip, forsyningsfartøyer og rigger.

- Du har ikke hatt lyst til å sette seil på noen av våre enheter i flåten, da?

- Nei, lysten bestemmes ofte av hva som er økonomisk forsvarlig, og hittil har ikke vi sett noen lønnsom anvendelse i vår virksomhet.

- Det ryktes om et doktorgradsarbeide i USA, hva er det?

- Nei, jeg har ikke noen doktorgrad i USA.

- Større forskningsarbeide, da?

- Jeg påbegynte et Ph. D-studium ved Massachusetts Institute of Technology som tok sikte på å utvikle standardmetoder for sikkerhetsmessig vurdering av atomdrevne skip som ville være et skritt på veien mot enhetlige internasjonale regler. Imidlertid avbrøt jeg studiene før de var fullført fordi jeg aksepterte et meget fristende jobb-tilbud fra Veritas.

– Blir det da skip og skipsteknikk hele dagen?

– Nei, det blir nok ikke det. I øyeblikket driver jeg med oppussing av et gammelt hus vi nylig har anskaffet oss, og ellers har «kjærringa» så mye hun vil ha meg med på at det blir litt avveksling, heldigvis.

Trivsel

– Til slutt skal du få lov til å stille deg selv et spørsmål som du skal få besvare. Hvilket spørsmål vil du da stille?

– Ja, da vil jeg gjerne svare på hvorfor jeg trives så godt i denne jobben. For det første er det et meget utfordrende og variert arbeide fordi firmaet arbeider innenfor så mange sektorer. Det andre som gjør at jeg trives med jobben er at jeg har så mange hyggelige, dyktige og entusiastiske kolleger. I tillegg så er det morsomt å jobbe for et firma som er så velrennomert og internasjonalt kjent som WW. Det gjør jobben lettere enten vi er i kontakt med verksteder eller andre vi er avhengig av for å løse våre oppgaver.

– Så den W-en på jakkeslaget, den teller den, altså?

– Ja, den pleier jeg å ha på meg.



«Rederiets satsing på offshore-sektoren har hatt som resultat at vi har tilegnet oss mye ny teknologi,» sier teknisk sjef Terje C. Gløersen.

Teknisk avdeling – Hva, Hvem og Hvordan



Teknisk avdeling i teamwork over en prosjektoppgave. Fra venstre ingeniørene Per Thronsen, Dag Høy og Tomas Norrby.

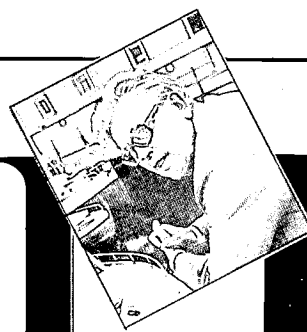
Teknisk avdeling består av tre underavdelinger. Det er prosjektavdelingen, nybygningsavdelingen og elektroavdelingen.

Hvis en av forretningsseksjonene, det kan være Riggseksjonen, WOS, Befraktingseksjonen eller Linjeseksjonen har nye idéer som krever teknisk bearbeiding vil vår prosjektavdeling bli involvert. Prosjektene utvikles så i samarbeid med oppdragsgiver. De følges inntil en eventuell kontrakt er tegnet med et verksted.

Etter at en kontrakt er underskrevet med et verksted, det være seg skip, rigg eller supplybåt, overtar nybygningsavdelingen det totale koordineringsansvar. Den er da ansvarlig for å få enheten bygget i henhold til kontraktspesifikasjoner og våre egne krav og standarder og også følge opp de økonomiske og juridiske sider ved kontrakten. Når et skip eller en rigg er levert fra verkstedet, så går ansvaret over til de respektive drifts-avdelinger.

LEIF B. LILLEGAARD:

STYLE



RADIOTELEGRAFISTEN som besøkte meg i sommer, gikk ledig og hadde god tid, men ventet på en

telefon fra et rederi. Den kom, og jeg slengte det ene øret ut da han svarte:

- Dessverre, de' passe ikkje, «ho» har ikkje style.

Jeg fortalte ham om styrmannen på Wilhelmsens «THALATTA» i sin tid og som jeg intervjuet om begivenhetene på Malta - «THALATTA» tilhørte disse fantomskipene som skar seg tvers gjennom bomberegner i ukevis, månedsvis, nesten årevis, for å bringe forsyninger frem til den sønderbombede øya.

- Det gikk fint, hadde styrmannen svart på sin knappe måte.

- «THALATTA» var et skip med style.

Dette merkelige ordet er smått om senn forsvunnet og er hermed etterlyst. Et spor å gå etter er vår ungdoms helter som kom hjem på «landlov» til sin familie i det helgelandske med fjerne hav og eventyr sysende i sitt blod og i sine ordvalg og i sin khaki med Camel stikkende opp av brystlommen, de snakket om skip med «stail» og ville vite hva «stail» var for noe.

Filologien var ikke alltid sailornes beste fag, men etter lange filologiske overlegninger fikk vi aller nådigst vite mens vi tvinnet føtter av eventyrlyst og tørket snørr under nesen at «stail», ser du, er noe som er nødvendig på et skip, det gir skipet fasong. Ikke skrog og skorstein og stripe og slike greier, men «the way of life», style var skipets manér, det var selveste fasongen åreit, like nødvendig som både bunn og maskin til sammen.

Men hvorfor lete etter stylen?

Fordi akkurat style tilhørte vår forestillingsverden om orden og

disiplin og mest av alt *stoltheten* av å tilhøre et skip så sterkt at skipet tilhørte en selv, akkurat som de bolde unge sailormen på Penglaushjørnet i Sandnessjøen i sin tid.

Style - det var hånden til luen, rank i ryggen, det var disiplin, det var et «ay-ay, sir», det var *marine*, det var shipshape å ha style ombord.

Mange år senere, i de glade Kortbølgedager og -netter i NRK's Utenlandsprogram, alias Sjømanns-sendingen, kunne man etterlyse dette ordet uten å finne det slik det var.

- Undskyld, kan jeg få treffe kapteinen?

- Sure, skipper'n sitter i salongen, ned trappen to the left.

Der har vi det - kapteinen er blitt skipper'n, noen sier gubben, noen sier «den gamle» osv., demokrati og glede på arbeidsplassen.

Stans min penn - her skal ikke lages eller beklages noe som helst, bare observere en smule og slynge en avskjedssalme over dette berømte ordet i internasjonal skipsfart gjennom tidene.

I salongen? Jeg skrevet høyt over dørstokken og mønstret «gjengen» som satt der og var skråsikker på at «skipper'n» ville merke seg ut og forstod at tiden hadde løpt fra lille meg.

Jeg så ham ikke, merket ham ikke, han var som en av alle de andre, slurpet kaffe og så litt forbauset på den besøkende og ga motvillig plass.

«Skipper'n» ble utpekt som den yngste av de fem, den eldste var «smeden», og jeg forstod at det var selveste maskinmesteren, hvorpå jeg tok feil og henvendte meg til «gnisten», og alle lo - denne gnisten ville nok aldri bli skipper.

Intervjuet gikk «åleit» - «skipper'n» var en hyggelig «fyr» som skravlet ord ut av seg, helt enestående til overordnet sjømann å være.

Men jeg følte meg blakk - hvor er det blitt av «stylen»? Min ungdoms drøm om fasongen på et skip var vekk.

Smått om senn. Det begynte med en ny tittel for noen år tilbake. kapteiner til sjøs skulle kalle seg sjøkapteiner. Ordet påtreffes i telefonkataloger og mange andre steder, verst er det under en gammeldags presentasjon - mitt navn er Ebbesen, sjøkaptein Ebbesen.

Vi landkrabber reagerer surt. En kaptein er en kaptein og med en kaptein forbinder vi sjøkapteiner, kapteiner ferdes på havet og er våre idoler, vi vil ha det slik - på land.

Vi vet at det finnes kapteiner både på land og i luften, men det er militære kapteiner og flykapteiner, mens en kaptein er en kaptein, basta.

Og man minnes igjen kapteinene på hurtigruteskipene i forgangen tid, så vidt det er. Det stod stor age av dem, de avla besøk i land og kom ombord like etter avringing for annen gang, de slapp å pløye seg gjennom det store publikum på kai, folk vek tilside, selv gikk han rolig og besindig opp landgangen, løftet hånden langsomt til den tunge gullkantede luen da matrosen ved fallrepet hilste med hånden til sin runde pøs, kapteinen gikk rett opp på broen med besindige steg og inntok sin arbeidsplass uten å etterlate seg andre ord enn *ordrer* - vi måpte av fryd, tenk om...

I dag?

Kapteinen på skipet stod på kai og snakket med kjentfolk, lua bak i nakken, begge hendene i lommen, praten gikk lystig med jakken åpen foran for å slippe ut en dissende mage, han hektet buksene opp om seg og skrevet opp landgangen, mange trinn i gangen og mannen ved fallrep gikk til side, så vidt det var, uten å løfte hånden til hodet - han



hadde ingen lue på, bare et langt slurvete hår ned mot skuldrene, turistene bemannet rælingen for å se på avgangen, «skipper'n» klatret opp og smilte og nikket til los og styrmann der oppe og ga ordre uten å kneppe jakken – og av alle ting, han la luen fra seg!

Gemenslig og grei, den skipper'n!

Men noen av oss krymper oss. Dette er det motsatte av style. Det er svært, svært mange av oss langs rælinger og kaikanter og i passasjerenes rekker som elsker denne stilen, men som vi forstår må vekk i vår egen, høydemokratiske tid på arbeidsplassen.

Må den det?

Får man ikke større velvære, større ro og sikkerhet og større opplevelser når kapteinen, offiserene forøvrig og besetningene øver en smule *style* for sin egen skyld?

Vi kan spørre om så mangt vi ikke har greie på med fast grunn under føttene.

Fast grunn har man i storbygget til Wilh. Wilhelmsen i Oslo-Vika, man

suges inn gjennom de praktfulle dørene og sier «hei» til den usedvanlige forekommende og hyggelige dørvakten, slår av en prat og hører etter om «sjølen» er til stades.

Og biter seg litt i leppen – dette med stilen!

Heisen går opp, man merker nesten ikke om den går eller står stille, korridorer bortover og man møter kjente fra omtalte kortbølgetid – hei, er det du?

Visst fanken er det meg, svarer jeg inni meg og får en følelse av verdighet i slike omgivelser og jeg sier høflig goddag til et kjent fjes.

– Hei!

Konferanse og stor hygge, kaffe i plastkopp eller kanskje det er papp – finnes det ikke *style* i dette rederiet?

Massevis av gammel style, men den nye har ikke funnet seg til rette. I de indre kontorene kom den for dagen, stilen er der, men den truer med å bli en smule fossil – jeg sier «du» til en direktør og møter ingen motvillig grimase.

Men på Penglaushjørnet i Sandnessjøen for mannsaldre siden – en av Wilhelmsens unge sailormen den gang mente at man kunne slenge på et lite «sir» for å være i «stilen» når han ble snakket til av guttunger med sommertær ut gjennom hull i tøysko.

Nordover igjen etter besøket i paulunene i Oslo og min venn radiotelegrafisten kom smilende på besøk her ute ved havet og ville fiske småsei om kvelden – han hadde fått jobb, sa han, ikke hyre, det er et gammelt og ødelagt ord.

– Hvor?

– Wilhelmsen, sure. Skip med *style*, you bet.

Derfor ble denne historien skrevet.

Fra Løvebakken til RA5

Stortingsrepresentant Steinar Eriksen (H), Finmark, var i perioden 12. – 20. august praktikant hos WW. Til sammen har 15 representanter fra vår nasjonalforsamling tilbragt en periode av sommerferien som praktikanter i forskjellige bedrifter over det ganske land.

Hovedhensikten med denne utplasseringen er at rikspolitikerne skal få anledning til å sette seg inn i virksomheten og få føling med bedriftens hverdagsproblemer.

Idéen er opprinnelig fra Storbritannia, der slike praksisordninger har vært gjennomført med suksess i 5 år. Svenskene har også gode erfaringer med denne formen for kontakt mellom politikere og næringsliv. Foreløbige rapporter tyder også på at forsøket i Norge har vært så vellykket at ordningen trolig blir permanent.

Skib-Rederi hadde en samtale med Steinar Eriksen etter 7 hektiske dager med et program som involverte det aller meste av våre aktiviteter.

– Som medlem av Stortingets sjøfarts- og fiskerikomité følte jeg et behov for å få bedre innsikt i rederinæringens situasjon, og for å lære om den daglige virksomhet på et rederikontor. Når valget falt på Wilh. Wilhelmsen, har dette sammenheng med at jeg nå er bosatt i Oslo og at rederiet driver en mangesidig virksomhet.

Videre er det klart at bedre kunnskap om rederienes hverdag bør føre til en mer balansert og realistisk debatt om skipsfartens problemer og muligheter.

Rederiledelsen og øvrige ansatte i rederiene kan vel også trenge større kjennskap til de politiske beslutningsprosessene i samfunnet.

På spørsmål om hvordan oppholdet hos WW artet seg, er Eriksen full av ros av både program og gjennomføringen.

– Besøket i rederiet ble interessante og nyttige dager fullpakket med informasjon. Mest vekt har jeg nok lagt på de skipsfartspolitiske problemstillinger, men jeg tror jeg har vært

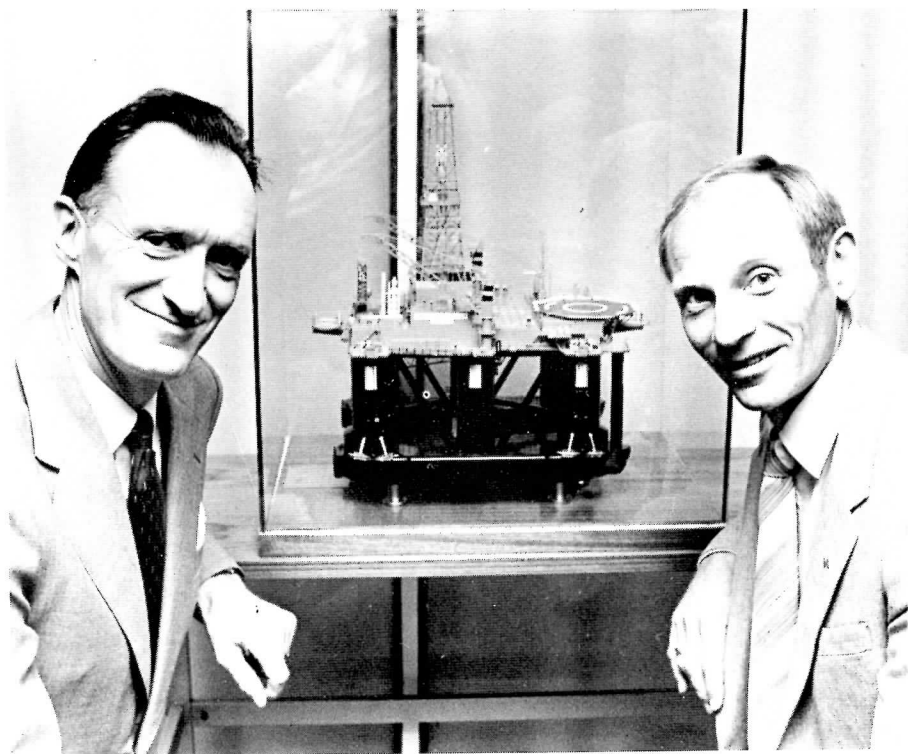
innom de fleste temaer innen internasjonal skipsfart og offshorevirksomhet.

– Jeg vil også nå benytte anledningen til å takke for god mottagelse og lærerikt opphold i de enkelte avdelinger.

Stortingsrepresentant Eriksen har utarbeidet en lengre rapport fra sin praksisperiode, og fra den sakser vi avslutningen:

«Jeg tror prøveordningen med å utplassere stortingsrepresentanter er kommet for å bli. Jeg er meget godt fornøyd med utbyttet av disse syv dagene, og etter det jeg har forstått, er det også tilfelle for de øvrige som hittil har gjort seg ferdig med sin «praksis-periode». Jeg tror ordningen med fordel kan utvides til å omfatte også ledende kommunalt ansatte og ledende stillinger i departementene. Satt litt på spissen vil jeg si at man i

næringslivet er mest opptatt av hvordan pengene skal tjenes. I offentlig virksomhet er ikke inntektsiden, men utgiftssiden den viktigste. Jeg tror det er veldig viktig at flere politikere og flere offentlig ansatte får en bedre forståelse av hvor vanskelig det er å tjene de pengene som de samme folkene senere bruker så mye tid på å krangle om hvordan skal brukes. Det kan virke som om enkelte politikere tror at næringslivet har nesten ubegrensede muligheter til å finansiere kostbare reformer. I dag er det nok større forståelse for at næringslivet ikke er noen «Sareptas krukke». Politikerens oppgave er i dag snarere å bidra til at næringslivet øker sine inntekter. Større innsikt i næringslivets forhold vil gi større sikkerhet for at man tar de riktige beslutninger.»



Adm. direktør Ivar Løvald diskuterte rederiets offshore-engasjement med stortingsrepresentant Steinar Eriksen.

Pensjonistenes fisketur



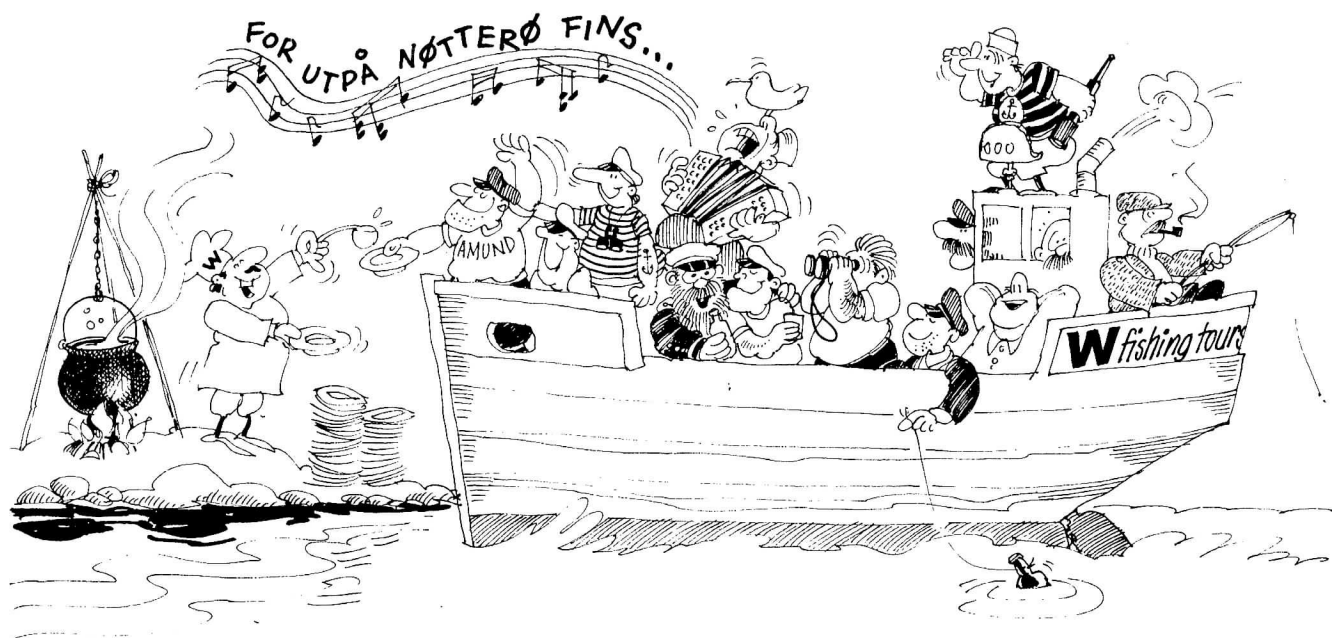
Sjømannen som trasket verdensmetropolers avenyer, følte ørken-sanden piske glohet over skipet og kjente det søte liv pirre i luksus på Honolulu hvite strand, fant intet i den vide verden så vakkert, rent og forlokkende som Oslofjorden.

Bjerkøundet ligger stille denne varme, litt disige julidag, der sjøpensjonistene samles på Knarbergbryggen. Båtene ligger klare for årets fisketur.

En rar og fin opplevelse, som utstråler en fortettet glede og forventning blant venner som møtes. Et ekte og nakent vennskap som måtte tvinge seg frem gjennom lange samvær i skiftende forhold. Et åpent kameratskap som er gnisset og formet som en perle i glade stunder, i hverdagslig slit, lengsel og ensomhet i lange vakter på det endeløse hav.

Så godt det er å treffes. Vakten er over. Nå er det landlov for alle.

Bjarne A.



Boreopplæringen nå og i fremtiden

Boreutdannelsen er fremdeles «ung» i Norge. Det kan trygt sies at det offentlige skoleverket ikke helt har greid å følge med utviklingen i Nordsjøen, hverken hva behov for læremidler, type utdanning eller antall elever angår.

Inntil i dag har den vanligste utdannelsesformen innen boreyrket vært å gå på en ukes modulkurs innimellom arbeidsperiodene ombord. Disse kursene er det i hovedsak private firmaer som har forestått.

Nedenfor har jeg skissert opp dagens utdannelsesstruktur og hvilket nivå utdannelsen kvalifiserer for, både med norske og engelske stillingsbeskrivelser:

Innføringskurs	2 uker
----------------	--------

Obligatorisk for alle ombord

Boredekksmannskurs	3 uker
--------------------	--------

Boredekksmann/Roughneck

Tårnmannskurs	4 uker
---------------	--------

Tårnmann/Derrickman

De to siste kursene utgjør Borekurs I

16 ukers borekurs (Borekurs II)

Ass. borer/Ass. Driller
Borer/Driller

18 ukers boresjefskurs (Borekurs III)
--

Ass. boresjef/Tourpusher
Boresjef/Toolpusher

Inntil i dag har det vært vanlig at rederiene har betalt alle utgifter i forbindelse med kursene. Det vil si at rederiet har betalt kursavgift, reise, opphold, kost, materiell pluss lønn under utdannelsen. Dette har vært gjort enten utdannelsen har vært pålagt for å få være i den stilling man har, eller med tanke på opprykk.

I den senere tid er det kommet flere signaler og konkrete tiltak som varslers en omlegging av boreutdannelsen.

Vi vil antagelig i fremtiden se en klar dreining mot det offentlige skoleverk. Spørsmålet er om man i fremtiden i det hele tatt vil beholde de module kursene i privat regi.

Det mønsteret jeg tror blir den eneste vei frem til borer, kan en allerede se konturene av ved tre av landets tekniske fagskoler. Disse skolene har startet opp med boreteknologiske linjer.

Skolene i Bergen og Stavanger er kommet så langt at de har startet også det 2. året av den to-årige utdannelsen, mens Narvik er i gang med sitt 2. kull av 1. året.

Det er pr. i dag en diskusjon i gang hvorvidt Borekurs I og II, eventuelt også III skal ligge i den tekniske fagskolen, eller om borekurs III skal være en påbyggingsenhet tilsvarende ingeniørnivå.

Med utgangspunkt i det skoleopplegget og den situasjon næringen er i dag, tror jeg personlig at følgende følgende mønster vil være det mest fornuftige for utdannelsen innen boresektoren:

- Videregående kurs I, maskinlinje, for skip og offshore, studieretning fiskeri og sjøfartsfag.

Kommentar: Dette kurset er rettet mot bl.a. offshorenæringen og gir rett til å søke om opptak ved en teknisk fagskole, boreteknologisk linje. Ingen kommer inn på en teknisk fagskole uten grunnleggende kurs fra en yrkeskole, pluss videregående kurs I eller tilsvarende.

- Teknisk fagskole, første år - Borekurs I + II.

Kommentar: Ut fra de erfaringer jeg har, er det stor overlappning fra borekurs I til borekurs II slik de kjører i dag. Borekurs I kan etter min mening fint gjøres unna på en tre ukers intensiv undervisning. For å få mer boring inn i første året, blir det da naturlig å kjøre inn borekurs II.

- Teknisk fagskole, andre året - Borekurs III.

Kommentar: Ved å legge borekurs II til det andre året, gir man de tekniske fagskolene ansvaret for hele boreutdannelsen og bygger opp fagkompetansen innen et skolesystem.

Jeg må dog få bemerke at jeg ikke har store motargumenter hvis man mener at borekurs II bør legges til andre året for at borekurs III skal løftes opp på ingeniørnivå. Fordelen ved det blir at profesjonen boring da bli lagt til ingeniørnivå for de som blir boresjefer.

To ting ser jeg som *meget* vesentlige i den fremtidige utdannelsen.

1) I dag er det obligatorisk med et praksisår mellom første og andre året av utdannelsen. Dette gjør at antall plasser på riggene avgjør hvor mange som kan få fullført sin utdanning. Selv om jeg ser klare fordeler med et praksisår, kan jeg ikke være enig i at en næring skal være ansvarlig for hvor mange som blir utdannet. Alle må ha rett til å fullføre en utdanning de har påbegynt. Selv om en tar en utdanning, kan ikke alle gå til topps innen det yrket en utdanner seg for.

2) Boreutdannelsen i den tekniske fagskolen bør legges som konsentrerte enheter i skoleåret, slik at det muliggjør en hospitering av tidligere utdannede teknikere og ingeniører som ønsker boreutdanning.

Jeg tror at det nye mønsteret på sikt vil være med på å heve standarden ombord på boreriggene, ikke minst etterhvert som ny teknologi finner sin plass i Nordsjøen.

Det er dessuten bra at også oljenæringen kommer inn i samme utdannelsesmønster som resten av det norske folk følger, nemlig det prinsipp at man selv koster den utdanning som gjør at en avanserer innen et yrke. Ved at boreutdannelsen nå blir lagt til offentlige skoler, kommer elevene inn under samme regler som andre hva skole, lån og stipend angår.

Rederiet har dessuten tatt en klar stilling til sin policy hva retningslinjer for kursdeltagelse og skolegang angår innen borefaget. Retnings-

linjene er som følger for alle ansatte på rigg:

Det skiller mellom to typer kurs:

1) Kurs som er obligatoriske for vedkommendes stilling samt kurs som pålegges av rederiet. Slike kurs blir dekket som bestemt i tariff, dvs. rederiet dekker reise, opphold, kost og kompensasjon for tapt fritid. Forpliktelsene i henhold til tariff.

2) Kurs/utdannelse for avansement innen den enkeltes yrkeskategori kan det søkes om stønad for.

Godtgjørelse for slik utdannelse er:

a) Sammenhengende utdannelse som kommer inn under regler om lån og stipend fra Statens lånekasse for utdanning:

I skoletiden vil rederiet gi stipend/godtgjørelse med kr. 2000,- pr. måned for forsørgere, kr. 1300,- pr. måned for andre.

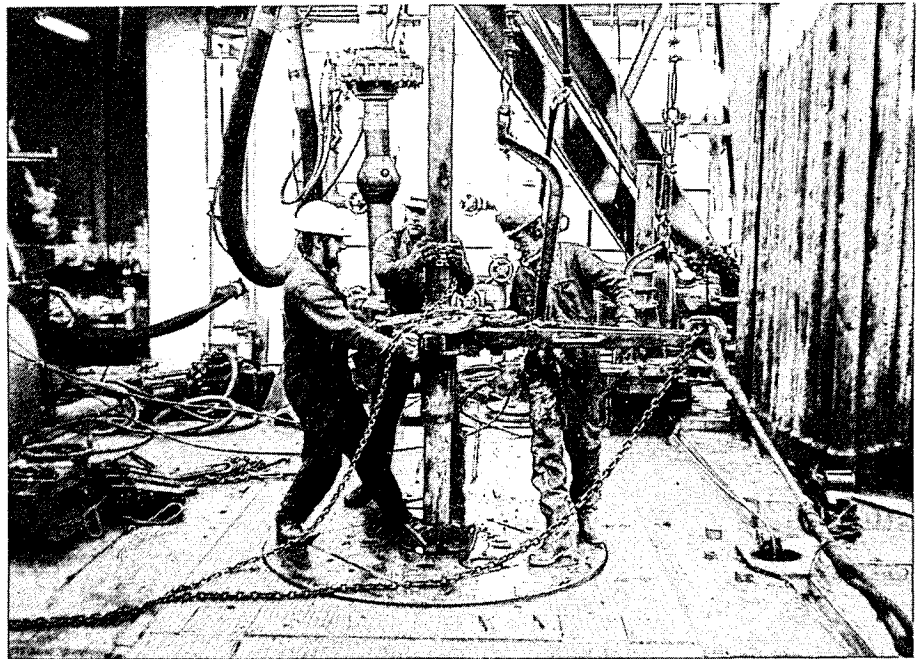
b) Kurs som ikke omfattes av punkt a) ovenfor:

For slike kurs betales en diettgodtgjørelse etter Statens innenlandssatser for inntil 5 kursdager pr. uke.

I perioden det betales stipend eller diettgodtgjørelse betales ikke lønn eller feriepengar.

c) Andre utgifter som reise, opphold, kursavgift etc. i forbindelse med utdannelsen bæres av den enkelte.

Etter fullført opplæring hvor stipend/godtgjørelse er gitt, forplikter den ansatte seg til å tjenestegjøre det dobbelte av opplæringstiden, dog minst 6 måneder. Slutter den ansatte før nevnte tid er opptjent, blir stipendet/godtgjørelsen å betrakte som et lån og skal tilbakebetales pro rata. Slutter den ansatte i løpet av kurstiden, er det hele utbetalte stipend å anse som lån.



Personell som allerede er i gang med kurs/utdannelse vil rederiet anse som berettiget til stønad i henhold til pkt. 1).

I en overgangsperiode vil personell som er anbefalt og har gjort avtale med kontoret om videre utdanning/kurs, få individuelle utdannelsesavtaler.

Rederiet vil ved søknad også vurdere støtte til personell som ønsker å gå på utdanning/kurs som er relevant for vedkommendes stilling.

Følgende kurs kommer inn under regler om lån og stipend fra Statens lånekasse for utdanning:

- Utdannelsen skal skje ved offentlig godkjent skole
- Varighet minst 3 måneder

- Sammenhengende utdannelse, ikke moduler

Dette betyr at fra nå av må alle som vil gå på kurs/skole som ikke er obligatorisk for vedkommende stilling, bekoste sin utdanning selv. Det igjen vil føre til at de tekniske fagskolene antageligvis er eneste alternativ da de private kursene er meget kostbare.

For ordens skyld vil jeg få gjøre oppmerksom på at jeg i mitt innlegg bevisst ikke er kommet inn på utdannelsesmønsteret ved Rogaland Ingeniørskole, Rogaland Distrikthøgskole, spesielle selvstudier og studier ved NTH som også fører frem til borer/boresjefkompetanse pr. i dag.

Thorolf Huus

Stillingsystem	Modulkurs	Karriereop Utdannelsen ikke iberegnet	Teknisk fagskole	Karriereop for de med teknisk fagskole
Boresjef Toolpusher	Borekurs III 18 uker	12 mndr., sokkelpraksis 5 år	Borekurs III	
Ass. boresjef Tourpusher				
Borer Driller	Borekurs II 16 uker	12 mndr. sokkelpraksis 4 år	Teknisk fagskole 2 år Borekurs II	1 års praksis som Ass. Driller for opprykk til Driller
Ass. borer Ass. Driller		12 mndr. sokkelpraksis 3 år		12 mndr. praksis hvor 10 uker som hjelpearbeider for opprykk til Roughneck
Tårnmann Derrickman	Tårnmannkurs 4 uker (Borekurs I) Boredekksmann- kurs 3 uker	12 mndr. sokkelpraksis 2 år	Teknisk fagskole 1 år Borekurs I	
Boredekksmann Roughneck		12 mndr. sokkelpraksis 1 år		
Hjelpearbeider Roustabout	Innføringskurs 2 uker	6 mndr. sokkelpraksis		

NB! Kravene er det offentliges minimumskrav. I praksis må de med teknisk fagskole vise sin dyktig-

het på linje med de andre og bli anbefalt ombord for opprykk.

Eneste stedet i verden som kjører rigg på simulator

I Norge er det obligatorisk med spesialopplæring for å bli plattform-sjef på flyttbare borerigger og floteller. Det ti uker lange kurset omfatter også en ukes realistisk trening på Skipsmanøversimulatoren i Trondheim, som forøvrig er det eneste anlegg i verden med program for kjøring av borerigg.

- Hittil har vi hatt 88 plattform- og eller stabilitetssjefer som deltagere hos oss. De har vært like fornøyde som de fleste av de 55 losene og de 300 navigatørene som har vært her for å manøvrere skip under vanskelige forhold, sier skolesjefen, avd.leder Birger Wøhni.

- Mange av plattformssjefene har flere års erfaring. Men det er ikke dermed sagt at de har vært med på «å kjøre» den, altså flytte den over en lengre avstand. Det er jo bare sjelden dette gjøres. Er man uheldig, er man kanskje på ferie hver gang boreriggen eller flotellet skal fra et oppdrag til et annet. Dermed får man ikke denne treningen i praktisk manøvrering. Men

en uke hoss oss på «Statens trenings-senter for skipsmanøvrering», som er vårt offisielle navn, kan tilsvare lang tids manøvrering under meget vanskelige forhold - enten det nå gjelder flyttbare rigger eller handels-fartøyer. Og deltagerne kommer ikke til oss for å bli testet, men for å lære!

- Hva er årsaken til at Norge er det eneste land som har en flyttbar oljerigg på manøversimulator?

- Noen må vel være først ute. Men når det først ble obligatorisk med spesialopplæring for å bli plattform-sjef, var det nok naturlig at det også ble anskaffet et riggprogram for simulatoren, som har vært i drift og under utbygging siden januar 1980. Vi må her være oppmerksom på at norske rederier opererer en vesentlig del av verdens riggflåte.

- Hvor realistisk er kjøringen på simulatoren?

- Deltagerne har iallfall følelsen av at de befinner seg på en virkelig kommandobro. Og enda mer realistisk blir det når vi nå i sommer har

fått et baugbølgeprogram som tilleggsutstyr. Fra brovinduet ser man hvorledes sjøen skummer om baugen, avhengig av fart og værforhold.

Vi har meget erfarne instruktører som kjører programmene og legger inn vanskeligheter som kan forekomme. Våre instruktører har også permisjon med jevne mellomrom for å holde kontakten med det praktiske liv ombord. Men i tillegg lærer også vi av både riktige ting og feil som den enkelte deltager begår.

- Hvilke utbyggingsplaner foreligger videre?

- Alle våre programmer er for nattkjøring. Et dagslysanlegg har lenge vært under utvikling, og det kommer neste sommer. I tillegg kunne vi ønske flere skipstyper og størrelser enn den flåten vi allerede har og et større lysprogram som viser møtende skip, fyrlykter osv. Vi har også arbeidet for å få et ankerhåndteringsprogram for å bringe en rigg i den helt nøyaktige posisjon. Finansieringsmessig er dette imidlertid ikke så lett å få til. Så vi vil nok ennå i en tid være under utbygging.

- Hva med forskning?

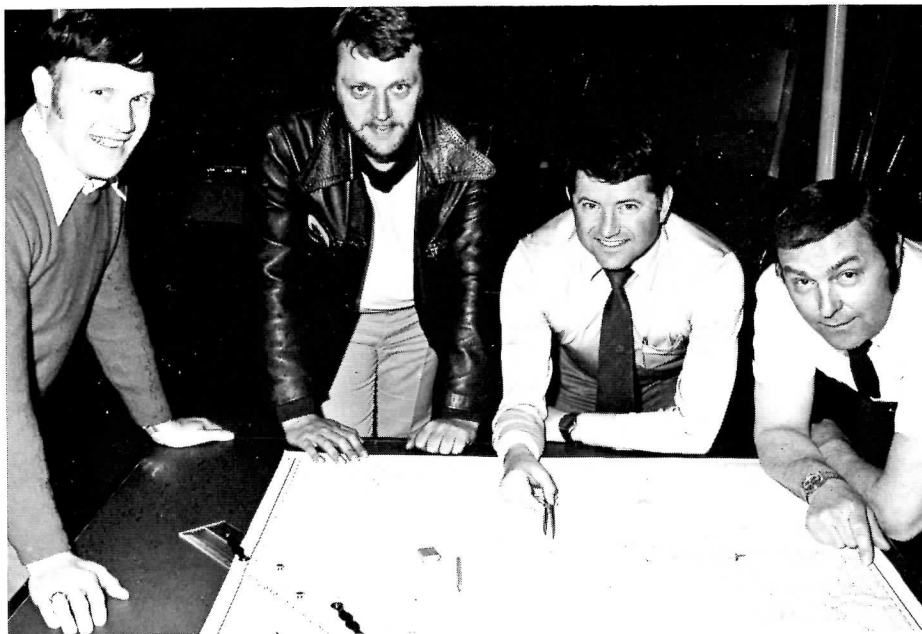
- Anlegget gir store muligheter til både teknisk og menneskelig forskning. F.eks. kan vi i dag trene navigatører til å gå til en bestemt kai med et bestemt skip. Men anlegget kan også gi informasjon om hvorledes både skipet og kaianlegget burde være konstruert for å være best mulig.

- Hvem kan bli deltager?

- Det er anleggets kapasitet samt antall instruktører som avgjør hvor mange som kan delta.

Flere enn åtte deltagere pr. uke vil gjøre opplegget urealistisk. Hittil har folk måttet stå på venteliste. Vi har heller ikke hatt anledning til å ta imot studenter fra nautisk linje på de maritime høyskolene. Vår kapasitet er nå 336 deltagere pr. år. I august begynte vi med høstsesongen - og da er det fullt kjørt frem til uken før jul. Deltagerne er erfarne navigatører og losere, sier avd.leder Wøhni.

N. R.



Fra Statens trenings-senter for skipsmanøvrering i Trondheim sees fra venstre instruktør Johan Vespestad, Bømlo, plattformssjef Andrew Tangen, Nesodden, plattformssjef Knut Woxholt, Levanger (begge WW), og avdelingsleder Birger Wøhni.

WILAG

WILHELMSSENS LINJEAGENTURER A/S

Wilhelmsens Linjeagenturer A/S, til daglig forkortet til WILAG, er et heleiet datterselskap av Wilh. Wilhelmsens Enterprises Ltd. A/S. Rent organisatorisk inngår WILAG i konsernets Linjeseksjon, men drives som et eget profit-center» med resultatansvar for både sin agentur- og terminalvirksomhet.

WILAG begynte sin virksomhet i 1945, med hovedformål å ivareta rederiets interesser innen stevedoring og skipsekspedisjon i Norge, såvel som i utenlandske havner.

Som en konsekvens av overgangen fra konvensjonell linjefart til container og ro/ro trafikk, ble WILAG fra begynnelsen av 1970-årene organisert som et rent linjeagentur for Norge, herunder inkludert egen terminalvirksomhet i Oslo. Aktiviteten omfatter representasjon både av linjer hvor WW er engasjert og andre rederier.

WILAG

WILHELMSSENS LINJEAGENTURER A/S

Profilering

Wilhelmsens Linjeagenturer A/S vil heretter lanseres under navnet WILAG (Wilhelmsens Linjeagenturer A/S), et begrep som et brukt internt noen år. WILAG ønsker nå å profilere/markere seg noe bedre overfor omverdenen, og det er derfor gjennomført et program for firmaets visuelle profil, dvs. produksjon av brevark, blanketter, dokumenter m.m.

For å følge opp det nye profileringsopplegget vil det i løpet av høsten introduseres en del presentasjonsmateriell: folder, brosjyre, annonser, slidesprogram m.m.

WILAG dekker nå alle funksjoner som naturlig hører inn under en generalagents oppgaver: markedsføring - salg - booking - ekspedisjon - containerkontroll - fraktdokumentasjon - regnskap, i tillegg til terminaldrift og stevedoring.

Et særpreg ved WILAG i forhold til øvrige seksjoner innen WW-konsernet er at det omfatter et høyt antall ansatte, men bidrar med et forholdsvis lavt driftsresultat.

Dette fenomen kan nok tilskrives flere faktorer, men skyldes først og fremst at agentur- og terminalvirksomhet er meget personalintensiv. WILAG beskjeftiger for tiden 146 personer, og



Direktør Lars Ekelund.



Morgenmøte i WILAG. Fra venstre kontorsjef Bjørn Brandt, markedsføringsjef Einar Wettre Bredesen, direktør Lars Ekelund, fraktsjef Fredrik Birkeland, fraktsjef Odd Remer, fraktsjef Jan Rydgren-Knudsen og med ryggen til salgskonsulent Torgeir Sand.

for å få oversikt over de ganske omfattende aktiviteter har vi illustrert hvordan de forskjellige funksjoner/arbeidsområder er organisert (se fig. på neste side).

Tallene under hver rubrikk angir antall personer som er engasjert. Som det fremgår, rapporterer 9 funksjonssjefer til den daglige leder, direktør Lars Ekelund.

TERMINAL- VIRKSOMHETEN

Denne kan inndeles, rent skjematisk, i tre enheter: Stueravdelingen (8 personer) Setter opp stevedore-oppgjør til WILAG's principaler, samt oppgjør med bryggearbeiderne via Oslo Losse- og Lastekontor. Videre styres «water-clerk»-tjenesten fra Stueravdelingen, som

Forts. neste side

besørger penger, post, papirer til skip i Filipstad. Sist, men ikke minst, administrerer avdelingen hele konsernets bud- og sjåførtjeneste.

Filipstadkaien (57 personer)

Fra Oslo havnevesen disponerer WILAG i dag ca. 34 mål, hvorav den såkalte Filipstadutstikkeren alene er på ca. 16 mål. Denne er leiet på en 60-års langtidskontrakt, som utløper i år 2016, mens det øvrige areal er dekket av 5-års leiekontrakter. På Filipstad er det 3 kaiplasser på sydsiden, pluss 1 på nordsiden.

Her er i alt 4 skur med et samlet lagerareal på 9.400 kvm. I et av skurene er det innredet bilverksted for reparasjon og vedlikehold av firmaets gaffeltrucks og biler.

Videre er her redskapsrom, verksted for losse- og lasteredskap, smørehall og garasje. Serviceverkstedet, som ble satt i gang i 1967, sorterer under Maritim seksjon og utfører reparasjoner og vedlikehold ombord i skipene. Verkstedet er også «stasjon» for reisereparatører.

Administrasjonsbygget på Filipstad inneholder kontorer for kaiinspektørene, formann og Tollvesenet, samt garderober, vaskerom etc. Inne i skur 12 disponerer vi eget tollager, og på enden av skuret er montert 30 stk. kontakter for tilkobling av kjølfrysecontainere.

Maskinparken på Filipstad består p.t. av 4 stortrucker, med fra 25 til 42 tonn løftekapasitet. Disse håndterer 20 og 40' containere ved hjelp av hydrauliske toppløft. Videre er her 24 stk. dieseldrevne gaffeltrucker fra 1 til 5 tonn.

Arbeidsoppgavene er mange på Filipstad, men kan sammenfattes i følgende stikkord:

- Lasting og lossing av ocean-skip og lokalbåter
- Lasting og lossing av biler og jernbane
- Mottak og utlevering av FCL-containere og løslast
- Tollagerholder
- Containerdepot

I de senere år har det over Filipstadkaien vært håndtert gjennomsnittlig 200.000 tonn last pr år.

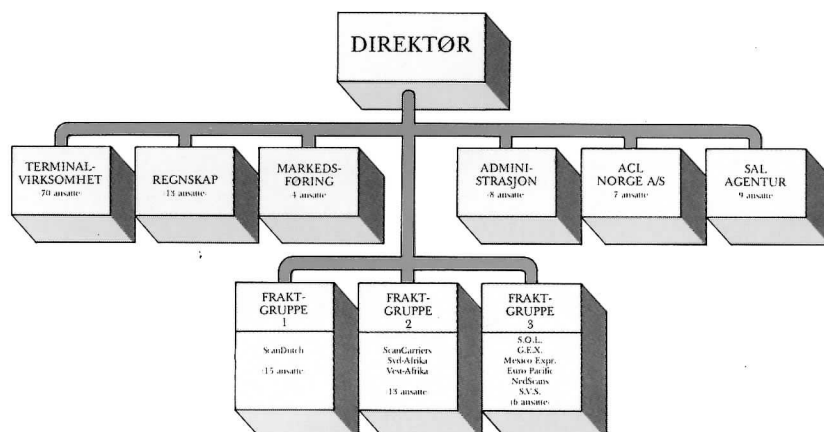
FILIPSTAD



Loenga-terminalen (5 personer)

Terminalen ligger i Gamlebyen rett ved foten av Ekebergåsen og er på 1.525 kvm. WILAG leier grunnen av NSB og eier et mindre skur og kontorlokale der. Terminalen brukes av Atlantic Container Line Norge A/S, som er et datterselskap av WILAG, og som er generalagent i Norge for Atlantic Container Line's trafikk på U.S. østkyst og Canada.

Containere til/fra Loenga-terminalen transporteres med jernbane eller fra løftes av/på av en 35 tonn truck. Stykkgodset håndteres med to mindre gaffeltrucker. Som en liten kuriositet kan tilføyes at terminalen er opprinnelig bygget for det militære til lossing av tanks, biler og annen militær utrustning og passer utmerket til tunge 20 og 40' containere og tunge lastebiler.





REGNSKAPSAVDELINGEN

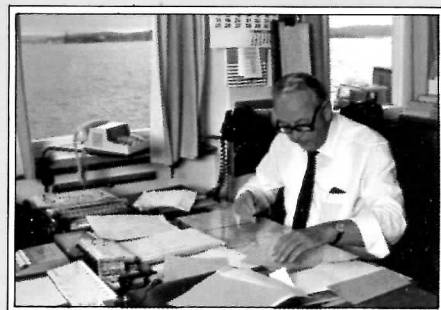
Arbeidet i Regnskapsavdelingen er organisert i grupper, hver med sine funksjoner innenfor avregning og bokføring. Kontaktflaten er ganske bred, og helt summarisk kan man nevne de hovedkategorier som WILAG har et regnskapsmessig forhold til:

- Kunder (avskipere/mottagere/speditører)
- Transportselskaper (kystruter, biler, NSB)
- Tollvesen, Losvesen og Oslo havnevesen
- Oslo Losse- og Lastekontor
- Underagenter (32 stykker)
- Principaler

For å gi en pekepinn om WILAG's omfang og størrelsesorden nevnes følgende tall:

Årlig posteringsmengde i regnskapet	= ca. 150.000
Årlig antall skipsoppgjør	= ca. 425 reiser
Totalt administrasjons- og drifts- omkostninger i 1981	= ca. 40 mill. kroner
Totalt frakter til principaler i 1981	= ca. 378 mill. kroner
Utg. last fra Norge på alle linjer i 1981	= ca. 221.000 tonn
Inng. last til Norge på alle linjer i 1981	= ca. 117.000 tonn

De vesentlige resultatelementer i WILAG's regnskap skriver seg fra primærvirksomheten – salg av transporttjenester, ekspedisjon og stuveri. Av andre elementer kan nevnes finansinntekter, som renter og utbytter og andeler av overskudd/underskudd i selskaper som WILAG har deltagerkapital i.



Kaiinspektør Hans M. Hallum, Filipstad.

Alnabru-prosjektet

WILAG har i noen tid ført forhandlinger med NSB om leie av et nytt område på Alnabru på ca. 10 mål. Her ønsker WILAG å etablere en ny container-terminal for håndtering først og fremst av hele containerlaster, men også mindre stykkgodsforsendelser. Således er tanken i første omgang å oppføre et lagerskur på ca. 1.500 kvm. Planen er å overføre bl. a. ACL-trafikken til Alnabru, og under forutsetning av et positivt utfall av forhandlingene med NSB og at nødvendige tillatelser fra alle berørte etater foreligger i høst, håper man at Alnabru-terminalen skal være operativ en gang i løpet av 1983.



AGENTURVIRKSOMHETEN

Alle øvrige funksjoner enn de forannevnte kan pr. definisjon henregnes til agenturvirkosomheten, som i prinsippet er organisert i såkalte fraktgrupper for de forskjellige agenturer (se fig. på foregående side).

WILAG representerer p.t. følgende rederier:

ScanDutch I/S (Partnership)
ScanCarriers A/S

Rederiaktiebolaget Transatlantic/
SAECS-gruppen

Brostrøms Rederi AB (Svenska Orient Linien)

Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni
(West Africa Service)

Atlantic Container Line Limited

Intercontinental Transport (ICT) BV (INCOTRANS)
(omfatter: Mexico Express Service,
Gulf Europe Express, Euro-Pacific)

Scandinavian Joint Service

NedScans Indonesia Service

Den Norske Syd-Amerika Linje

Fartsområde:
Fjerne Østen
Australia, New Zealand
Midt-Østen

Syd-Afrika, Kanariøyene
Middelhavet/Levanten

Vest-Afrika
U.S. Østkyst, Canada

Mexico, U.S. Gulf
og Vestkyst

India, Pakistan,
Sri Lanka, Bangladesh

Indonesia

Brasil, Uruguay,
Argentina

Dette var nødvendig p.g.a. den stadig trangere kontorplass-situasjonen i RA5, som har oppstått som følge av WW-konsernets ekspansjoner de siste år.

Av samme årsak var det høsten 1980 nødvendig for ACL-agenturet å flytte til Tollbugt. 26. Uheldigvis er WILAG's forskjellige aktiviteter midlertidig lokalisert på følgende steder i byen:

RA5

Administrasjon, Fraktgruppe 3, Manifisteringsavd., Stueravdeling og Regnskapsavdeling.

Arbiens gt. 11

Markedsføring/Salgsvd., Fraktgruppe 1 og Fraktgruppe 2.

Tollbugt. 26

ACL Norge A/S og Den Norske Syd-Amerika Linje.

Filipstadkaien

Loengterminalen

En av WILAG's mest sentrale målsetninger, bortsett fra å oppnå et best mulig driftsresultat, har vært å få samlet hele agenturvirkosomheten på ett sted.

Dette er nå blitt en realitet i og med beslutningen om at hele WILAG skal flytte inn i nye lokaler i Parkveien. Polaris-gården, som nå er under oppførelse, forventes ferdig for innflytting høsten 1983.

Arbeidsoppgavene innen agenturvirkosomheten spenner over et vidt spekter, men i stikkordform kan de beskrives som:

- Markedsføring
- Salgsvirkosomhet
- Fraktforespørsler
- Booking av last

- Kunde-ekspedisjon
- Fraktdokumentasjon
- Klarering av skip
- Containerkontroll

Som mange sikkert vil være kjent med, flyttet 30 personer i WILAG for ca. et år siden til leide kontorlokaler i Arbiensgt. 11.

Automatisering av telekommunikasjon



Hussentralen, som er en datamaskin, er nå tilknyttet flere terminaler som er plassert desentralisert i avdelingene.

Teleksmeldinger sendt og mottatt av teleksavdelingen har økt i et slikt antall de siste årene at den manuelle behandlingen, dvs. taping og sending av meldinger, samt den interne distribueringen, etterhvert ble lite tilfredsstillende.

For å effektivisere og rasjonalisere teleksbehandlingen ble det derfor installert en teleks hussentral som ble tatt i bruk 20. mai i år. I stedet for å ha alle teleksapparatene plassert i ett rom, er terminaler nå plassert desentralt i avdelingene. Også ScanCarriers og Barber er tilknyttet hussentralen med egne terminaler. Med terminaler menes både teleksapparater og tekstbehandlingsutstyr. Apparatene kan benyttes både for mottaging og sending av meldinger, dessuten kan en kommunisere terminalene imellom.

Hussentralen, som er en datamaskin, slår automatisk abonnentens nummer, kontrollerer at riktig adressat er nådd og sender meldingen. Innkommende meldinger blir enten distribuert direkte til en desentral terminal eller blir via skjermterminalen rutet til riktig avdeling. En automatisk journalføring av inn- og utgående meldinger finner sted, og ved uregelmessigheter i trafikkavviklingen blir operatør varslet, dvs. at en ved å påføre meldingen en debiteringskode blir avsender belastet for teleksutgiftene.

Erfaringene med hussentralen hittil har vært positive og sentralen har virket svært tilfredsstillende og har svart til forventningene. Noen av fordelene har vært mulighetene for mellomlagring av sendte og mottatte meldinger, dvs. at meldingene kører seg opp i sentralen og sendes automatisk etter prioritering. Dette har ført til en hurtigere trafikkavvikling både i sender- og mottagerretning, og gitt en enklere arbeidsoperasjon for operatørene. Kapasiteten i teleksavdelingen har på den måte økt slik at det nå ekspederes flere meldinger pr. operatør enn tidligere. Andre besparelser har bestått av reduksjon i kostnaden for ekspederinger ved færre tellerskritt og reduksjon av antall telekslinjer.

Hussentralen ekspederer gjennomsnittlig 2000 meldinger pr. dag, hvorav 1200 inngående, 600 utgående, resten service- og interne meldinger.

Knut Brodal



Kapasiteten i teleksavdelingen har øket betraktelig.



Wilhelmsen Steamship Line – New York – South America Line

WW's egen skipsfartshistoriker – Bjørn Pedersen i Befraktningsseksjonen startet i forrige nummer en fast spalte i Skib-Rederi der han vil gi tilbeste glimt fra rederiets historie. Innledningen om WW og Den Norske Syd-Amerika Linjen blir denne gang fulgt av historien om Linjen som nå er gått i glemmeboken: New York – Syd-Amerika Linjen.

Vi anmoder samtidig våre lesere som er interessert i rederiets historie om å komme med ønsker om hva vår historiker bør ta opp i senere nummer. Historier og kommentarer som kan kaste lys over de ulike historiske tilbakeblikk mottar vi svært gjerne.

Wilhelmsen Steamship Line – New York til Syd-Amerika er idag en glemt linje for de fleste av oss. Det kan derfor være interessant å se litt nærmere på denne linjen som på mange måter var en forløper for rederiets interesser på Syd-Amerika i våre dager.

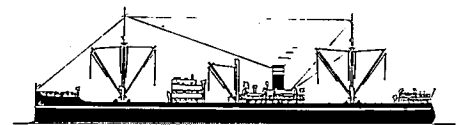
Linjen, som var rederiets første oversjøiske linje uten tilknytning til Norge eller Europa, ble etablert høsten 1916 etter at de britiske linjene tvungne til å ta sine skip hjem på grunn av tonnasjemangel og krig. Rederiet var på utkikk etter nye linjemuligheter samtidig som det ønsket å beskjefte sine skip i områder med mindre krigsfare. På den tid hadde rederiet gode forbindelser med Kerr Steamship Co. Inc., New York, og i samarbeid med dette selskapet ble linjen satt igang. Kerr ble da utnevnt til generalagent i USA. Linjen ble lastet i New York, Philadelphia og New Port News for Brasil og River Plate (Argentina) og vice versa.

Linjen ble åpnet med D/S TRAFALGAR på 3700 dwt som første skip. Det lastet i New York fra 30. juni til 12. november 1916, d.v.s. i 135 dager. En slik lastetid forekommer oss ganske utrolig idag hvor vi er dagligdags vant til å høre om Supercarriers som laster samme kvantum på 1 dag. Fra 1917 ble det regulære seilinger med bruk av rederiets trampskip i ulike størrelser fra D/S THELMA på 2100 dwt til D/S JETHOU på 7060 dwt. Ialt var

12 skip med totalt 30 seilinger involvert første året, og utsiktene var meget gode.

Imidlertid fikk linjen ved årsskiftet 1917/1918 store vanskeligheter da de amerikanske myndigheter erklærte at alle skip i fart på amerikanske farvann skulle sluttes til United States Shipping Board. Rederiet protesterte sterkt mot dette og la opp sine skip i New York for 3 måneder i påvente av en ordning. Etter lange forhandlinger ble 6 av skipene gjen-innsatt i linjen mens de andre 6 skip ble rekvirert av de amerikanske myndigheter. Senere ble allikevel alle 12 skip rekvirert for transporttjeneste til Europa. Da krigen var over, ble det satset for fullt igjen i linjen, og allerede i 1919 ble det utført 23 seilinger, og ny og moderne tonnasje ble kontrahert for linjen. Men også for denne linjen ble nedgangstidene etter den første verdenskrig følbare. Konkurransen var stor og fraktratene sank slik at mange linjer måtte trekke seg ut. I 1923 var det 13 linjer tilbake i denne farten, og først nå ble det dannet en konferanse for å stabilisere ratenivået og konkurransen.

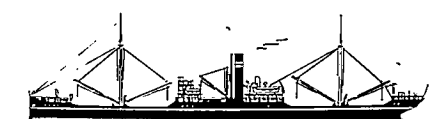
I 1920 ble de første nybyggene levert, søsterskipene D/S TROUBADOÜR, THODE FAGELUND samt CUBANO, som først senere ble satt inn i linjen. Disse skip var på omkring 8400 dwt og gjorde 11 knop. En ytterligere forbedring av tonnasjen ble det med de tre motorskipene TIRADENTES, TITANIA og TALISMAN som ble levert i 1922 og satt inn i linjen i 1923. Disse tre motorskip var blant de absolutt første motorskip som rederiet fikk levert og var også de første linjeskip som WW fikk levert med kjøle-/fryserom. Tanken var at



M/S TIRADENTES.

disse rommene skulle brukes til fruktlaster sydgående og kjøtt i retur. Men dessverre gikk USA til importforbud av kjøtt – vistnok på grunn av frykten for munn- og klovsyke – og dette gjorde det nødvendig med en forandring i ruteplanene. Man bestemte seg for å opprette en triangelrute; New York til River Plate, deretter opp til Europa og så tilbake til New York. På dette viset ble fryserrommene utnyttet hele veien. De nye motorskipene ble satt inn i denne triangelruten, mens dampskipene fortsatte å gå mellom New York/Syd-Amerika/New York.

Et par år senere, i 1925/26, blir ytterligere to nye skip satt inn i linjen, M/S TIGRE og M/S TIJUCA på ca. 8600 dwt utstyrt med fryse-/kjølerom. Etter at disse skip ble satt inn i linjen, fikk man 14 daglige seilinger. Ruten ble nå drevet med 4 dampskip som returnerte til New York direkte, mens de fem motorskipene lastet kjøtt og korn fra Argentina for Nord-Europa hvor-etter de lastet i Antwerpen for Boston og New York – eller fra Skandinavia til Nord-Statene. Men fruktskipningene fra USA ebbet ut etterhvert på grunn av tollskranker og en økende fruktdyrking i Argentina. Samtidig gikk kjøtteksporten fra Argentina sterkt nedover i 1928/1929. Resultatet av dette ble at triangel-ruten måtte innstille i slutten av 1929. Motorskipene ble en stund brukt på ruten med direkte ruter til



D/S JETHOU.

New York som erstatning for eldre dampskip, men verdenskrisen ble vanskelig for linjen. Krisen samt en fraktkrig førte til at motorskipene ble trukket ut og satt inn i andre linjer. Fra 1930 og opp til 1940 var det kun 2 eller 3 eldre dampskip i linjen, D/S TANA og M/S CUBANO og senere D/S TUGELA. Verst var det i 1931 da lastemengden sank med 67% i forhold til 1929, mens fraktinntektene på samme tid sank med hele 82,5%.

Bare langsomt bedret resultatet seg noe, men det ble aldri tilfredsstillende overskudd, og linjen var stort sett

rederiets minst lønnsomme linje helt opp mot annen verdenskrig. Under krigen var linjen naturlig nok innstilt.

Etter krigen ble linjen igjen satt igang, og de første årene ga noenlunde brukbare resultater. Men konkurransen fra Argentinske, Brasilianske og Amerikanske linjen med subsidier og flaggbeskyttelse ble større og større, og resultatene gikk raskt nedover. Tonnasjen som ble satt inn var stort sett eldre linjeskip. D/S TROUBADOUR, som i 1920 ble satt inn i linjen som nybygg, var igjen tilbake i sin gamle linje – men nå hele 26 år gammel. Utsiktene

fremover var dårlige, og den tonnasje man kunne avse til linjen var gammel, nedslitt og hadde for dårlig fart i forhold til konkurrentene. I 1949 var det slutt, og rederiet innstilte linjen og trakk seg ut av denne trade som man hadde satset så mye på.

Først i de senere år er WW igjen tilbake i linjefart på Syd-Amerika, men denne gang via Den Norske Syd-Amerika Linje fra Skandinavia til Brasil og Argentina. Det er da artig å se at rederiet slett ikke er uten tradisjoner og historie i farten på Syd-Amerika.

Bjørn Pedersen.

Skipsfartens forskningsengasjement

Forskernes syn

For ikke så lenge siden ble det fra MSFI lagt frem en omfattende rapport hvor forskere – innen fagområdene offshore-virksomhet og skipsfart – ga sin åpenhjertige vurdering av kontakten med rederiene, om rederienes interesse for, støtte til og deltagelse i forskning og utvikling, og ikke minst evnen til å utnytte resultatene.

19 rederier var blitt vurdert etter deres forståelse for behovet for forskning, deres kapasitet for planlegging og deltagelse i forskning og deres kontakt og henvendelser til forskningsmiljøene.

Det kan være interessant å notere seg – og da som motivasjon for ytterligere innsats – at WW kom meget godt ut av disse vurderingene sammen med et annet større rederi.

Interessant er det også at WW er et av de rederier forskerne ønsker mest å samarbeide med for anvendelse av forskningsresultater som de mener er av verdi.

Rapporten gir også forslag til hvordan rederiene bedre kan delta i forskning og selv være med på å fremskaffe resultater.

Kort sagt går dette ut på:

– Faglig utvikling og forståelse hos rederiledelsen.



– Systematisk samarbeide med forskningsinstitutter og utdannings-sentra.

– Kapasitet, kompetanse og motivering for at rederiansatte på land og ombord kan delta i forskningsprosjekter for hurtig tilbakeføring av resultater til rederiet og ikke minst som mulighet til opplæring av deltagerne.

– Deltagelse i styring av forskning og i organisering av denne, og, etter de behov rederiet har, økonomisk støtte.

Rederienes syn på utnyttelse av forskningsresultater

Med bakgrunn i rapporten nevnt foran har rederiene selv fått uttale seg om erfaringene fra forskningen innen skipsfart og offshore, og sin egen evne til kontakt med forskning og til utnyttelse av forskningsresultater.

Uttalelsene vitnet om at rederiene har meget stor interesse av å nytte de tilbud og resultater som forskning gir.

Med den store variasjon vi har i rederier, varierte naturlig nok evnen og viljen til deltagelse i forskning sterkt, og det samme gjaldt utnyttelse av resultatene. Følgende forhold kom

her sterkt inn i bildet: Informasjon, behov/nytteverdi, rederiorganisasjon, kompetanse og kapasitet, kostnader og ønske om hemmeligholdelse av resultater.

I denne undersøkelsen fremkom også forslag til hva rederier og forskningsmiljøer skal gjøre for å bedre forholdene og derved bedre næringens konkurranseforhold.

Av disse fremgikk det at rederiene må sørge for tilstrekkelig kapasitet og kompetanse for kontakt med forskere. Ikke minst anbefales det at forskningsorientering blir gjort til et eget

ansvarsområde i rederiene. Rederiene bør dessuten arbeide med en systematisk form for fremtidenkning med tilhørende forskningsplan.

For forskerne ble det spesielt påpekt at hyppig kontakt med rederiene er nødvendig for å finne frem til de riktige forskningsoppgaver, avhengig av aktuelle behov på kort og lang sikt, for å markedsføre nye forskningsprosjekter og for å informere om resultater, ble også påpekt, med stikkordene aktualitet, kvalitet, risiko, avkastning og konsekvenser.

M. Kvande.

Kort portrett

RIGMOR PAULSEN

DIN første båt? Når?
- BORGLAND, Syd-Amerika Linjen, gikk ombord juli 1954 som messepике, første stopp Rio. Det var da gnisten for sjølivet ble tent, som senere førte til at jeg tok radioskolen.

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

- Det måtte være da jeg var i sosialavdelingen og sendte blomster til en av våre kapteiner som fylte 60 år, og som jeg forberedte skriftlig på en pensjonisttilværelse. Dagen etter ringte en lattermild kaptein og takket for tipset, han var 50. Jeg hadde bommet på 10 år.

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

- Som 18-åring fikk jeg følgende råd av min bestemor: Husk alltid å være deg selv, det kommer du lengst med. Det rådet har jeg fulgt så godt det lar seg gjøre.

- **Hvorfor forlot du sjøen?**

- Først og fremst fordi min mann skulle fortsette sin utdannelse. Han var elektriker og skulle på Tekniker'n. Dernest fordi vi ventet familieførøkelse.

- **Nå som du er på landsiden, hvordan opplever du kommunikasjonen sjø/land?**

- Vi i mannskapsavdelingen har kjempegod kontakt med de seilende. Når sjøfolkene er hjemme, stikker de enten innom eller slår på tråden. Ellers reiser vi jo og besøker båtene, og jeg har inntrykk av at vi er velkomne.

- **Hva kobler du av med?**

- Noen påstår at jeg ikke kan koble av, men jeg liker å bake. Helst brød, for det er det eneste bakverk jeg får til. Jeg går faktisk på lokal Bingo en gang i uken, selv hvor banalt det enn høres.

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



Mannskapsjef Rigmor Paulsen.

- Ukonvensjonelle mennesker med massevis av godt humør.

- **Hva gjør deg skikkelig arrig?**

- Misunnelse og ondsinnet sladder.

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

- Ett eller flere barnebarn.

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

- «Endelig over 40». Den neste får bli Sjømannsloven. Den kan du lese 100 ganger og fremdeles være like klok. «Alltid Amber», som jeg som tenåring leste under dyna med lommelykt. Forfatterne husker jeg ikke.

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

- Sammen med en badevekt som viste 55 kilo.

- **Har du en yndlingsdrink og et favorittmåltid?**

- Ingen spesiell favorittdrink, synes alt smaker godt. Fisk og spesielt alle former for skalldyr.

- **Hvem ville du helst tilbringe en dag alene sammen med?**

- Det er min egen lille hemmelighet.

- **Hvis du hadde 14 dager fri og ubegrenset tilgang på penger, hvor**

i all verden ville du tilbringe disse dagene?

- I Skottland sammen med Gardemusikken på Military Tattoo. Tenk å kunne spandere en bedre middag på alle deltakerne, ca. 1500 mann.

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

- Egentlig ingen, det eneste måtte være radio-offiser.

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

- Sjøfolk flest lider ikke av skrivekløe. De har en hektisk tid når de er ute og liker vel helst å være sammen og holde korrespondansen ved like med familie og bekjente. Ellers hvis det er forhold som er av kritisk art, er de muligens redd for å bli uglesett.

- **Har det vært vanskelig for en kvinne å gjøre karriere i WW?**

- For mitt vedkommende egentlig ikke. Kanskje har jeg vært heldig?

- **Du har vært observert i RA5 med fuglehund, går du på jakt eller er den bare kosedyr?**

- Personlig liker jeg ikke skytevåpen, men familien går på rypejakt. Resultatet er det så som så med, men jeg får si som jegeren, pytt, pytt, det er jo sausen som er best.

Tro det eller ei - golf i Sør-Kinahavet

Golf er etterhvert blitt en populær sport blant sjøfolk også i vårt rederi, men likevel er det de færreste som legger treningen ombord. Mange har kanskje hørt ryktene om at dette skjer. Aage Enghaug fra NRK/Dagsnytt har vært ombord i BARBER TØNSBERG med stipend fra Norges Rederforbund og Institutt for Journalistikk, og han kan bekrefte at ingenting er umulig, i hvert fall ikke ombord i en SuperCarrier.



Ingenting å si på teknikken. Men omgivelsene er uvanlige.

Han hadde ingen green i sikte, reparator Nils Ingar Olsen der han sto på dekket ombord på BARBER TØNSBERG og sendte i vei den ene ballen etter den andre. Han hadde ingen caddy heller, og ikke var det satt opp noen pengepremie på tusenvis av US-dollar, slik det ofte er når den profesjonelle golfeliten møtes i Australia, USA, på Hawaii eller i Europa. Men ellers var utstyret i orden, og det var ingen vanlig dekksgolf han spilte. Skikkelig golf var det, og med en driver eller et 4'er jern gikk ballene 200 - 300 m ut i Sør-Kinahavet, mens BARBER TØNSBERG fosset avgårde i over 20 mil på vei fra Singapore til Hong Kong.

Nils Ingar Olsen fra Lervik i Onsøy var bitt av golfbasillen, og da er selv ikke den umulige tanke å spille golf ombord på en båt så

umulig likevel. Med hjelp fra Velferden i Yokohama hadde Olsen kjøpt 2500 second-hand golfballer, og selv om ballene hadde kostet omkring 600 kroner omregnet fra yen, var det pengene verdt. Interessen for golf hadde kommet etter at han reiste til sjøs. Hjemme i Onsøy ved Fredrikstad var det fotball for alle pengene, og hvis det på brygga i Lervik var snakk om å få en skikkelig treff, så var det med høyrebenet, om det da ikke var med harpun ombord på en hvalfanger. Det har nemlig kommet mange dyktige og til tider legendariske hvalskyttere fra Onsøy, men den eneste golfspilleren, det må være Nils Ingar Olsen. I hvert fall er det ingen andre som har brukt Sør-Kinahavet eller Stillehavet som treningsbane.

De første golfkøllene kjøpte han i Baltimore, USA, for over to år siden, men etter at han bokstavelig talt fikk bedre klem på ballene, har han også kjøpt seg bedre utstyr. Og nå spiller han så ofte han har en mulighet, særlig i USA dersom det passer med anløp og liggetid, men først og fremst hjemme i Las Pinas i Manila på Filippinene hvor han har bodd siden 1978. Det har i de siste årene vokst frem et norsk miljø i Manila. Mange sjøfolk har bosatt seg i området, og Nils Ingar Olsen treffer ikke bare kjente i Niagara Bar. Mange er også medlemmer i Scandinavian Golf Club, og spesielt på lørdager er det populært å møtes på golfbanen. Selv har Nils Ingar Olsen 27 i handicap, og det er bra for en som ikke har spilt lenger. Særlig bra er det når en del av treningen må legges ombord på Wilhelmsen-båter på ett eller annet verdenshav. Det er også en form for handicap.

Dette er ingen kritikk mot



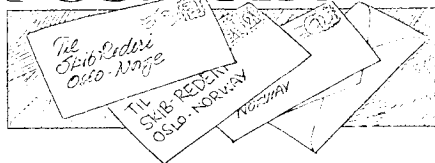
Nils Ingar Olsen fra Manila og Onsøy.

BARBER TØNSBERG eller andre båter i Wilhelmsen-flåten. Det er mye som kan sies om Ro/Ro-båtene. De er SuperCarriers, men golfbaner er de ikke. Og derfor har det vakt en del oppsikt når Nils Ingar har kommet på dekk i fullt golfutstyr. En del oppsikt og mye fleip, men det siste er til gjengjeld ganske vanlig blant sjøens folk.

Likevel, teknikk er viktig. Det vet en som har stått på Gressvik-tribunen på Fredrikstad stadion, og Nils Ingar skal fortsette treningen enten det er ombord på BARBER TØNSBERG eller på hjemmebane i Manila. Kunsten å sette sjøbein kan brukes til så mangt, også til å spille golf med second-hand baller fra Yokohama og en driver fra Baltimore.

Aage Enghaug

POSTKASSEN



Hytter/feriesteder

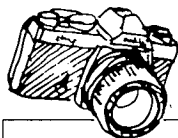
Jeg ønsker å stille følgende spørsmål angående tildeling av hytter/feriesteder:

Kan de seilende rederiansatte søke om tildeling av hytter ved Skramstad/Blefjell/Fryhallen på lik linje med de rederiansatte på kontoret?

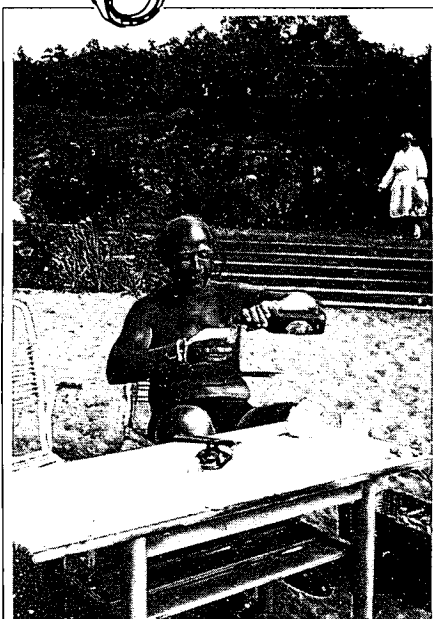
F. Sandbløst

Ifølge WIL's hyttestyres retningslinjer er det kun ansatte ved Hovedkontoret, Filipstad og Ørsnes samt pensjonister som har adgang til å søke om plass ved feriestedene. Søkere som tidligere har vært seilende vil få godtgjort disse årene som ansiennitet ved vurdering av tildeling.

Red.



FOTOKLIKK



**Brigg er jo slankende,
men eplemost er bedre!**

A few words from a «work-away»

Who told me to come to this bloody ship?
And all I can say now: «What a wonderful trip!»
I had to work hard, 8 hours a day.
But I think, you don't believe me anyway.
It took me a few days to get used to you
Now I am sure, I got the right crew.
All Norwegians got crazy, I was on board the second day
Yoy said: It's always like this on the 17th of May!
We had some parties, I can't remember, how many
No problem to find a reason, even if there wasn't any.
Then I started to work in the engine control room
So I went down with rags, cleaning-stuff and broom.
To sit down and drink coffee was the first order I got
The next weeks I had some more, to be honest, I had quite a lot.
Then I did my job, cleaned machines, walls and floor
But only after a week it looked like before!
23th of May, nobody gave us a warning-sign
We bot baptized by «Neptune», we crossed the «line».
I remember that horrible taste of aquavit
I guess, everybody has to go through with it.
We had a grill-party, the weather was rough
But having left Jidda was reason enough.
I never drank alcohol in my whole life before
Someone gave me the order to drink some more.
While I was working on the «bridge»
All the time I was looking for a particular switch.
Back to Australia the ship should turn round
But now the right way to do it I found.
However, I had a great time and we had so much fun
Joining this ship I don't regret a minute, not even one.
You all go home now, to Hong Kong or somewhere
I am the only one who doesn't want to go home here.
Thank you so much for your help on this trip
The «TOURCOING» with this crew is my favorite ship!
One more thing, if there isn't too much complain:
«Please, can you take me back to Australia again??»

June, 11th, 1982
Johanna

Sjømannsprest på BARBER TØNSBERG

Foranledningen for denne lille hilsen er en tur undertegnede hadde med BARBER TØNSBERG fra Baltimore til New York for en stund tilbake. Bakgrunnen for å bli med på den 25 timers ferden var et ønske om å bli bedre kjent med hvordan livet arter seg ombord i et «rastløst», moderne skip. Samtidig håpet en at det også kunne være et bidrag til en fortsatt nær kontakt mellom skip og kirke.

Jeg vil gjerne på denne måten få rette en varm takk til hele mannskapet på BARBER TØNSBERG for den vennlighet og gjestfrihet som ble vist. Ikke minst vil jeg gjerne få takket kaptein Franck Johansen for hans velvilje og imøtekommenhet

Med hilsen fra
Sjømannskirken i N.Y.
Reidar A. Kirkevold
Sjømannsprest/kapellan

MINI MAL:

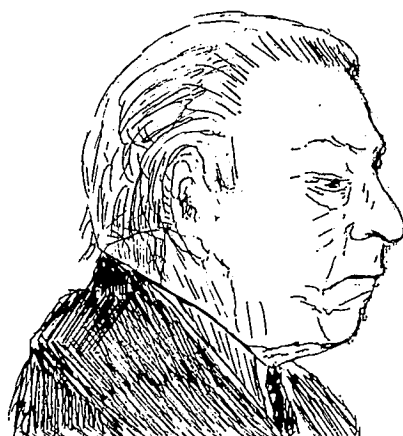
Bakre potte

BRUKTBILKJØP er en tillitssak. Sier forhandleren. Kjøperen kaller det sjansespill, på linje med det å gifte seg eller spille på traverbanen. For hvem kan egentlig vite om den eneste rette finnes i Oslo, når man ikke har vært i Bergen? Dessuten står det i Skriften at vi ikke vet hvem som er våre venner. Vi vet ikke engang hva vi skal be om. Det er i forbausende liten grad vi er vår egen lykkes smed. Men dette har intet med bruktbil å gjøre.

Den gamle knarken som avertete bilen falt i min smak. Han var såpass lite hyggelig i telefonen og tilsynelatende så likegyldig om jeg kom eller ikke, at det borget for god kvalitet. Bilens var kjørt så og så meget og kostet et rundt beløp. Den var i utmerket stand, bortsett fra bakre potte, som var løs i falsen og måtte sveises.

Jeg har aldri likt ordet potte. Selv blomsterpotte fremkaller ulyst, for ikke å snakke om pottesur, tett som en potte osv. Akkurat som ordet fet. Fet og fin. Nei. Feit og fin høstmakrell heter det. Ordet bløt i betydningen våt er også vemmelig. Bløt i bukse. Bløt på pæra. Men min aversjon mot enkelte ord og hardingfelemusikk, har heller intet å gjøre med bruktbil.

Jeg kjøpte kjerra og betalte kontant. Jeg forsøkte med forsiktig invitasjon til gentlemens agreement i håp om å spare et par tusinger, men knarken ble forbannet og sa at her skulle det skrives og innberettes, her skulle det handles riktig. Og før jeg forlot hans ringe bolig med telefon og kontor på et rundt spisebord midt på et nakent gulv, ble jeg tvunget til å ringe min forsikringsforbindelse privat for å



overføre ansvaret på den nyervervede bil. – De kan daue på veien hjem, sa han. Hurra! Nå visste jeg at kjøpet var godt. Hadde knarken vært av de sleppe, halvstuderte røvere, hadde han presset håndflatene sammen, som lært på seminaret, sett betydningsfullt på meg og sagt: – Min gode mann. La oss nå være så realistiske å se det klare faktum i øynene at både De og jeg når som helst kan få en taksten i hodet. Som halvstudert røver ville han være totalt uvitende om at intet dødsfall i Oslo for 1981 skyldtes taksten i hodet. Hadde han sagt balkong, ville dette stemme med de faktiske forhold, for på Romsås får man jevnlig hele balkonger i hodet. Men han sa ikke det. Han sa: – De kan daue på veien hjem.

Fellesferiens berettigelse og betydning for landets økonomi er sikkert studert av fagfolk. I år har fellesferien vært solrik og helsebringende, så jeg unner den store skare alt godt. Men de som sitter i Hovedstaden med løs potte, er i direkte nød. Autohjelp kan ikke hjelpe og verkstedene har ikke engang en automatisk telefonsvarer som kan anvise en fortvilet kunde.

Etter megen kval, fikk jeg kontakt med Andersen på Bekkestua, som sa jeg kunne innfinne meg i Professor Kohts vei ved åtte-tiden, så skulle ha ta meg i løpet av dagen. Jeg velsignet Andersen på Bekkestua og sto parkert i nevnte vei lenge før det avtalte klokkeslett. Andersen kom syklende med rypesekk. Han var sikkert en av sunnhetsapostlene med kålblekker til middag og Nordens appelsin til aftens. Men dette fikk nå være som det ville, Andersen var tross alt en reddende engel i fellesferiens trøstesløse ørken. Kombinasjonen sykkel og Koht, fikk meg til å tenke glade tanker om Åse Gruda Skard, som jeg møtte på Sunnaas sykehjem for en del år tilbake. Vi trakkett nemlig side om side på ergometersykkelen og lå på samme matte og balanserte baller på benene. Etter å ha levert bilen til rypesekkmannen, fortsatte jeg å tenke glade tanker om fru Åse. For hun inspirerte i sannhet bare til det gode. Jeg er takknemlig for å ha møtt henne på så nært hold. Du verden for et givende og flott menneske. Men dette var igjen en digresjon. Det er faktisk bakre potte det gjelder.

Andersen på Bekkestua ringte klokken 14. Jernet var ferdig og jeg kunne kjøre lydløst hjemover i feilfri bil. Ved Lysaker stoppet jeg og kjøpte en stor blomsterbukett. Den skulle jeg kjøre oppom knarken med. Og til ham ville jeg si: – Her, gamle knark, uthaler og pengepuger, du myrullomkranste moralist, du hederligste mann i ditt sekel, du som ikke legger håndflatene mot hverandre og sier min gode mann, De kan få en takstein i hodet, men som rått og brutalt sier jeg kan daue, her knark, har du en blomsterbukett. I like you!



PERSONALIA

Vi gratulerer

85 år

Oscar Andersen

75 år

Georg Lydersen

70 år

Louise Johansen
Jon Lindheim
Cheung Hing Yu

60 år

Einar Østerhaug
Leif Green Svendsen
Harald Roll Horseng
Laj Ka Mei

50 år

Rolv Dybing
Jens Aasenden
Erik A. Kruse
Kristian A. Monsen
Torbjørn Thoresen (Filipstad)
Sverre Pedersen
Erling Liene
Roar W. Christoffersen
Ole Marvoll

25 års tjeneste

Trygve Hjelle
Lorents Svea
Tore Moen
Inger-Johanne Holm
Johan K. Pedersen
Harald Løvik
Magne Brakstad
Rolf Willy Pedersen
José Sampedro

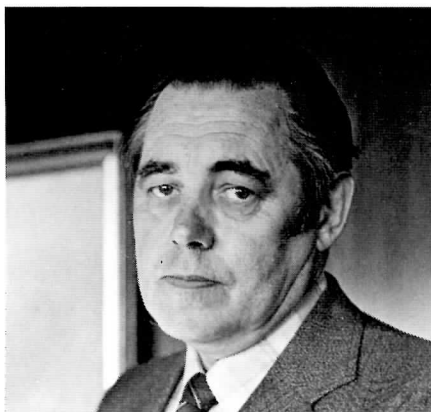
Jubileum



Alan Light.

Snr. Coordinator Logistics Light seilte første gang WW som matros TEXAS I i mai 1955. Han gikk gradene ombord i en rekke av våre skip til 1. styrmann TARANTEL i 1963. Siste skip TAIKO, hvor han mønstret av i juni 1970.

Light ble så ansatt på kontoret som assistent i daværende Kontrollavdeling i juni 1970, ble senere Logistikk konsulent tilknyttet Havneavdelingen og fra november 1980 Senior Coordinator Logistic Willine, en stilling han fortsatt har.



Tor Steffensen.

2. maskinist Tor Steffensen begynte i rederiet som motormann på TAMPA i juni 1955. Han ble forfremmet til maskinassistent i 1960 og 2. maskinist i 1975. Denne stilling har han senere hatt på en rekke av rederiets skip. Han mønstret av BARBER TAIFF i Singapore 18. ds. Steffensen, som har vært en meget pålitelig og dyktig mann, skal nå dessverre slutte å seile for å bli yrkesfisker.



Anne-Grete Hauglum.

Sekretær Anne-Grete Hauglum ble ansatt som norsk/engelsk stenograf 16/4 -56. Frk. Hauglum begynte i India & Østen utg.avd., i 1956 flyttet hun til daværende Inspeksjonen og i 1957 til NAAL hjemg. og senere samme år til forværelset Juridisk/administrativ avd. hvor hun var i mange år.

I mai 1979 overtok hun som sekretær for seksjonssjef i Riggseksjonen og har siden mai 1980 arbeidet som sekretær for maritim personellsjef, hvor hun fortsatt er.



Odd Bjerke.

Portierass./bud Odd Bjerke ble ansatt 17. juni 1957.

Odd Bjerke er fortsatt i samme jobb. Han har vært en særdeles trofast og pålitelig mann. Bjerke passerer aldersgrensen i september d.å., men har ingått avtale om å fortsette i første omgang ut året.



Jan A. Berger.

Lasteinspektør Jan A. Berger seilte første gang WW som 4. styrmann/matros TUNGSHA i september 1955. Han gikk gradene til overstyrmann TARIFA i november 1963, lasteoffiser TALABOT august 1967 og midlertid fører TRIANON november 1970 til april 1971.

Jan Berger ble ansatt som lasteinspektør tilknyttet ScanDutch, København i april 1969 og hvor han fortsatt tjenestegjør.



Knut Helmsen

Kaptein Knut Helmsen begynte i rederiet desember 1953 som lettmatros ombord i TORRENS. Han ble 2. styrmann i 1960, overstyrmann i 1965 og ble forfremmet til kaptein i 1970 ombord i TIRRANNA.

Kaptein Helmsen har senere hatt kommando ombord i en rekke av rederiets skip.



Johan Kaare Pedersen.

Port Engineer Johan Kaare Pedersen ble ansatt WW i august 1957 som 3. maskinist TOLEDO. Pedersen gikk gradene og seilte som maskinsjef THEMIS januar 1965. Siste skip TITANIA, avmønstret 12/1966.

Pedersen ble i mars 1967 ansatt som Assistant Superintendent Engineer hos Martinsen & Co. i New York. Etter at Martinsen & Co. opphørte ble hans stilling Port Engineer i USA med bopel New York, hvor han fortsatt tjenestegjør.



Daniel Formoso Rama.

Arbeidsleder Rama begynte i rederiet i oktober 1955 som matros TOURCOING. Han ble ombord i TOURCOING forfremmet til båtsmann i 1957 og har senere seilt i denne stilling. Rama er nettopp sykeavmønstret TYSLA i Singapore.

Rama er en meget dyktig og pålitelig mann som har de beste anbefalinger.



Yeung Tai Hing.

Hjelpemann Yeung Tai Hing, bosatt i Hongkong, fikk overlevert jubileumsgave for 25 års tjeneste 14/8 i år. Overrekkelsen fant sted ved en lunsj ombord i M/S BARBER TERRIER mens skipet lå i New York.



Bjørn Bay Olsen.

Stuert Bjørn Bay Olsen, som er bosatt i Oslo, begynte som byssegutt i 1954, og ble annenkokk like etterpå. Bay Olsen ble forfremmet til stuert i 1961, og har senere hatt denne stilling på en rekke av våre linjebåter. Han er nå ombord i M/S TYSLA som har gått i ScanDutch, Europa-Fjerne Østen.



Visste du at...

Bowlinggruppen har startet høst-offensiven i bedriftsserien. Over 20 spillere er påmeldt i WIL-mesterskapet.

Bordtennisserien har startet. Over 22 spillere er påmeldt i WIL-mesterskapet.

Bridge er i gang. Nykommere ønskes velkommen til gruppen.

Jazzgymnastikken er i full gang. 28 spreke damer trimmer grasiøst til musikk.

Mensendieckgymnastikk foregår i trimrommet med 18 damer i alle aldre.

Innendørstrening i KG har vært i gang siden midt i september

Fotball B-lag har klart seg i 5. divisjon.

Fotball A-lag holdt seg midt på tabellen i seriens 1. divisjon. Shipping-mesterskapet er innen rekkevidde. Nr. 4 på 5 år.

Håndball herrer har startet sesongen med trening og kamper og ønsker nye spillere velkommen.

Håndball damer har nettopp avsluttet utendørssesongen og er i full gang med innendørsserien. Spesielt nyansatte damer ønskes velkommen til trening hver onsdag og kamper.

Skisesongen er snart i gang. Skistua på Frognerseieren står til disposisjon for WIL-medlemmer.

Eventuelle spørsmål eller henvendelser mottas gjerne til WIL's styre eller oppmenn.

Arrangementer

Generalforsamlingen avholdes på Kantinen fredag 22. oktober.

Årsfesten er berammet til fredag 23. januar 1983 på Grand.

Skifestivalen er fredag 18. februar.



Regn med WIL i Göteborg

Troll kan temmes, heter det, men værgudene kan selv ikke en «Transare» temme. Det årlige møte mellom Trans og Wil, med håndball for jentene og fotball for gutta, gikk nemlig av stabelen i Göteborg 11.-12.-13. juni.

I samlet tropp dro 10 jenter og 14 gutter til et møte med Transatlantic's Idrottsforening (TIF).

Som et lite stykke Norge i rødt, hvitt og blått hadde vi to mål for øyet. Først og fremst å vinne de sportslige aktiviteter og senere ta seieren i de forskjellige festlige anledninger. Det skulle senere vise seg at vi hadde få problemer med å gjennomføre våre forpliktelser ovenfor WIL.

Før vi kom så langt hadde blåsten og regnet laget trafikkaos ut til Fornebo. Jeg hadde ventet i avgangshallen en hel time og nesten oppgitt håpet om å få med

«Svenskdødaren». Men plutselig kom han, Jon Biermann, heseblesende, men i god form. Ialt 24 vikinger fra Nordens tak gikk gjennom passkontrollen, ut/inn av taxfree shop, inn på flyet, opp i luften, landing på Landvetter, innsjekking på hotellet, ut på by'n og det var det. 1 - 0 til Norge.

Konsentrasjonsevnen foran håndball og fotballkampene på lørdag var hele tiden på topp, selv om reisen hadde satt sine spor. Jentene var de første som åpnet ballet og startet forrykende sterkt i sin kamp. Wenche

Morberg laget to scoringer fra sin venstre ving posisjon før svenskejentene fikk talt til tre - eller var det fire? De kom sterkere med i kampen etterhvert, men våre jenter viste at norsk tæl, vilje og kløkt var nok til å hente hjem seieren. Sluttresultatet ble 7 - 5 i WIL's favør. 2 - 0 til Norge.

Fotballkampen hadde i store trekk de ingrediensene som kjennetegner disse kampene. Hard fighting, sterke, men godkjente tacklinger, kjefting på dommeren, med- og motspillere, og seks mål som fordelte seg slik vi hadde planlagt i nattens mulm og mørke. Fire til WIL og to til TIF, som bragte oss seier igjen. Så langt hadde vi gjort våre saker bra, mens svenskene var meget skuffet over seg

selv. De hadde ventet et bedre resultat i år. Hvem trodde *de* kom nedover?? 3 - 0 til Norge.

I sterk kontrast til junisolene som kunne ha flommet over oss og varmet en sjel slik en midtsommersol *kan* gjøre, satt vi dyvåte og gjennomfrosne i bussen på vei til Landvetter. Det var kanhende luer, votter, skjerf og ullgensere som hadde vært den rette habitten i dette øyeblikket, men det var også *nå* at tankene kretset rundt det som likevel holdt humøret og varmen oppe hos oss. Sommeren i Norge med Skramstad i Drøbak, Svellnosbreen og Galdhøpiggen i Jotunheimen, Fryhallen i Rondane, små hvitmalte stuer på Sørlandskysten, Oslo by



Svensk-norsk innsats i Göteborg.
Og 7 - 5 til WIL.

med Vålenga og Lillestrøm på Bislett, jordbær, laks og ekte norsk geitost. All denne patriotismen, vissheten om at begge vandrepokalene var i vår forvaring og at vi selv hadde bidratt med å gjøre denne helgen til noe minneverdig.

Vi tok farvel med TIF's ordførere Hans-Åke Friedh og et par andre «Transare» på søndag ettermiddag. Vi var på vei mot Oslo til fjernsynets maratonsending av fotball-VM i Spania, og til noe som var enda bedre: Millioner av smådjevler (regn) måtte gradvis gi tapt for en flommende og stadig varmere sommersol.

E. Laumann

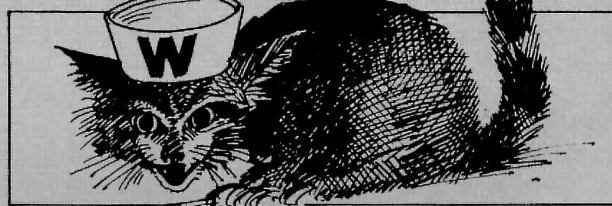
SKIPSIDRETT OG VELFERDSAKTIVITETER

Det ser ut til at det skjer veldig lite rundt om på skip og rigger.

Eller er det bare at vi ikke får høre om det?
Send inn resultater og rapporter.



SKIPSKATTEN



Hvordan går det på Skramstad?
Bra. Hyttestyret har fått kurven.

OG SLIKT SKAL TIL SJØS ...

I den gamle, gode seilskutetiden var det en gang en kar fra Toten som skulle til sjøs. Han mønstret på nede i Kristiansand, og det første styrmannen la merke til da den nye karen kom ombord, var at han bar et gevær under skulderen.

- Hva skal du med den børsa? spurte han.
- Gå på jakt.
- På jakt? Her ombord?
- Ja, je har hørt at de' skal være så omframt mye rev i seila, damma ...

Coulibiac

Dette er en laksepostei av russisk opprinnelse som jeg en gang fant oppskriften på i et matblad. Jeg har servert denne retten mange ganger ute på riggene.

Denne oppskriften er meget gammel og har sin egen forhistorie som jeg skal prøve å gjengi.

COULIBIAC er på en måte et «kriksbytte» fra Napoleons tilbaketrekning fra Moskva i 1812. Tilbaketoget ble ledet av et par marskalker og prins Eugene de Beauharnaise, sønn av Napoleons første hustru, Josephine.

Med i prins Eugenes stab var hans trofaste kokk, korporal Caspard Cassegrain.

Ved en overnatting på en forlatt herregård i nærheten av Smolensk, fant Cassegrain en stor, innbakt postei i spiskammerset. Denne tok han med seg sammen med noen egg og litt smør.

Dagen etter skulle han lage til et måltid for de høyere offiserene som var innkvartert i Smolensk. Posteien han hadde tatt med, var helfrossen. Han visste ikke hva den inneholdt, men forsyningene var knappe, så han bestemte seg for å servere sin postei. Varm mat var en nødvendighet, så han varmet den grundig i ovnen. Da han skar den opp, så han til sin forbauselse at den var fylt med fisk. Eggene og smøret han hadde funnet brukte han til Hollandaise.

Etter krigen ble han ansatt hos prinsens mor, tidligere keiserinne Josephine.

To år senere kom tsar Alexander den første til keiserinnen på middag. Cassegrain, som flere ganger med hell hadde laget «den russiske posteien», serverte den også til tsaren. Da retten ble servert, fortalte Josephine at oppskriften opprinnelig kom fra Smolensk. Tsaren smakte på posteien og utbrøt: «Det er Kolebiaka – en av mine livretter!»

Slik kom retten til å bli populær i den høyere sosietet i Paris, og navnet forfransket til Coulibiac.

COULIBIAC de SAUMON, HOLLANDAISE

Deigen lages dagen i forveien.

Til 6 porsjoner:

Deig:

400 g hvetemel

25 g gjær

3 ss lunket vann



1 ts salt
3 stk. egg
200 g mykt smør

Fyll:

400 g rensed laks
450 g frisk champignon, finhakket
(hermetisk går også)
2 store løk, finhakket
150 g langkornet ris
3 hardkokte egg
1 ss rømme eller fløte
60 g smør
1 eggeplomme

Pannekaker:

2 egg
2 ss hvetemel
2 dl melk
1 ss smeltet smør
egg til pensling

Fremgangsmåte:

Rør deigen ut i lunket vann og bland alle ingrediensene. Kna deigen godt og sett den til heving 4-5 timer. Settes deretter kjølig natten over og knas på nytt. Heves et par timer. Den store smørmengden gjør at deigen hever seg lite. Stek pannekakene.

Fyll:

Fres den ene løken i smør. Kok risen med fiskekraft, dobbelt så mye kraft som ris. Kok ca. 20 min. med løken. Fres den andre løken med champignon, salt og pepper. Bland sopp og ris, tilsett eggeplomme og fløte/rømme, smak med sitronsaft.

Kjevle deigen firkantet, ca. 3 mm. Legg halvparten av pannekakene i bunn, lim med vispet egg.

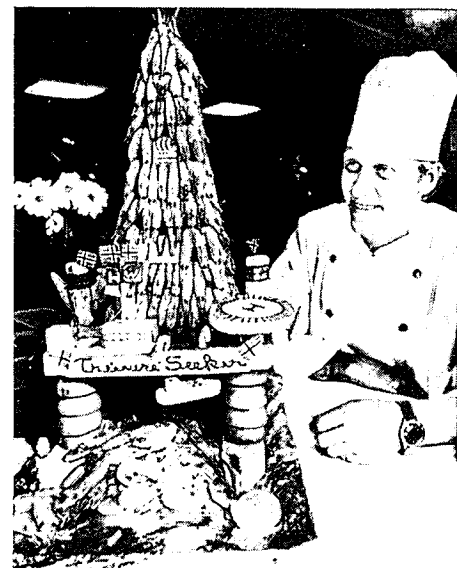
Legg lagvis soppstuing, fisk, soppstuing, eggeskiver, fisk og dekk med resten av pannekakene.

Brett deigen over fyllet. Skjær bort overflødig deig så ikke sammenføyningene blir for tykke. Legges på stekeplate med skjøte ned. Pensle med egg. Deigrester kjevles og kuttet i strimler til dekorasjon. Stikk to huller og lag skorsteiner av stivt papir eller folie.

Stekes på ca. 250 grader ca. 40 min. De siste 10 min. på ettervarme. Dekk med folie hvis den blir for brun. La sto 10-15 min. før den kuttet opp.

Serverers med hollandaise eller rekesaus. En sprø salat ved siden av smaker også godt.

Eddy Engelbrethsen



Forpleiningssjef Eddy Engelbrethsen.