

SKIB-REDERT

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMSSEN - NR. 4, DESEMBER 1982



Godt
Nytt
År

SKIB-REDERI

NR. 4, DESEMBER 1982 - 22. ÅRGANG

*Vi ønsker
alle våre lesere
et godt nytt år!*

Ansvarlig:
Hans Chr. Bangsmoen

Redaktør:
Helge Selmer

Fotograf:
Per Arne Carlsen
(interne fotos)

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** «Work smarter, not harder»
- 3** Intervju Scheie: En jurist går fra borde
- 6** Leif B. Lillegaard: Jul over alle grenser
- 8** Kvinner i ledende stillinger
- 9** Redaktøren går ombord - igjen
- 12** Lasting Ro/Ro (Flyvende lasteinspektør)
- 14** Oljearbeidere for en dag
- 15** Riggseksjonen
- 23** Basekontor Stavanger
- 24** Besøk på TAIKO
- 26** Innerst i Tufsingdalen
- 27** Historikk
- 28** «Fru Hauge» - Mini Mal
- 29** Kort portrett
- 30** Postkassen
- 32** Personalialia
- 34** For WIL i «The original run»
- 35** WIL-Nytt
- 36** Stuert Spesial, WIL-Nytt, Skipsidrett

Work smarter, not harder



Når dette skrives er jeg klar over at det på de neste sider følger et altfor langt intervju med meg. Stort sett har jeg vel fått frem de tanker og synspunkter som for

tiden opptar meg mest. Det er allikevel én side av dagens situasjon som ligger meg særlig sterkt på hjertet og som jeg vil benytte anledningen til å si noen ord om på på denne plass.

All næringsvirksomhet må være basert på *lønnsomhet*. Bedrifter og de enkelte aktiviteter som ikke på sikt kan drives med fortjeneste, har ikke livets rett. «Blå Kors virksomhet» får andre ta seg av. Dette synes nå endelig å være gått opp for våre myndigheter. De har lenge hatt en misforstått tro på at velferdsstaten kan makte alt, og har nærmest stilt det krav til bedriftene at de skulle legge en slags samfunnsmessig helhetsvurdering til grunn for sin virksomhet.

Utviklingen har vist at dette ikke er praktisk politikk.

Verdens skipsfart er i dag ute i hardt vær, og det er vanskelig å ha noen formening om hvor lenge det vil vare. Det blir til kjedsommelighet gjentatt at Norge er og vil fortsatt være et høykostland. Det er på det rene at vår konkurransevne også i 1983 vil forverres. Hvis vi ikke makter å rette opp dette, så vil vår lønnsomhet og vår vekstevne svekkes.

Hva kan så hver enkelt av oss gjøre for at WW skal beholde sin posisjon, opprettholde sin tradisjonelle lønnsomhet, bevare arbeidsplassene?

kan vi ikke påvirke. Derimot tror jeg at vi alle – hver på vår plass – kan *arbeide mer effektivt, øke produktiviteten*, slik at den samlede innsats av kapital og arbeidskraft gir det best mulige resultat. Uttrykt i fire ord: «Work smarter, not harder,» som amerikanerne sier.

Hvis vi f.eks. klarer å redusere driftsutgiftene med 1 – én – prosent, eller øke inntektene med samme prosent, vil det utgjøre 30, henholdsvis 40 mill. kroner. Til-

sammen vil det bedre årsresultatet med 70 mill.

Det burde være verd et forsøk.

Men det betyr igjen at vi *alle* må videreutvikle oss selv og våre gode samarbeidstradisjoner mellom sjø og land, over avdelingsgrenser, ha øyne og ører åpne for nye metoder og måter å gjøre tingene på, fornye oss, ikke brenne inne med gode idéer, men la dem komme på bordet. Man kan ikke alltid vente å bli hørt, men en rimelig tabbevotet har vi alle.

Endelig: De fleste av oss, og kanskje aller mest sjøfolk, er gjerne engstelig for å eksponere seg. Janteloven er der hele tiden, og husk at du må være lojal!

Men lojalitet har tre sider – mot deg selv, mot kolleger og mot din bedrift.

Hver enkelt får overveie med seg selv hvem som i det enkelte tilfelle har størst krav på lojalitet. Jeg er overbevist om at hvis man bare opptrer på en redelig og ordentlig måte, vil man ikke være i tvil.

Takk for meg!

Finn Scheie

Finn Scheie (69) – juridikum 1937. H.r.advokat Finn Scheie var ansatt i Norsk Hydro fra 1942 – 1946 da han begynte i WW. I 1956 ble han utnevnt til direktør i juridisk/administrativ seksjon og ble medlem av WW-gruppens direksjon i 1973.

H.r.advokat Finn Scheie har en rekke tillitsverv. Han er styreformann i Bukser & Bjergningsselskapet A/S, i C. Frimann-Dahl A/S og medlem av styret i Simonsen Elektro A/S og representantskapet i Christiania Bank og Kreditkasse. Han er medlem av Børskomiteén og Børslovutvalget og er formann i Norges Rederforbund/Skipsfartens Arbeidsgiverforenings Pensjonskasse.



Finn Scheie.

Jan P. Syse

En jurist går fra borde

Det er en uskreven lov at et intervjuobjekt skal få lese gjennom sitt intervju. Egne uttalelser kan rettes, men det som er karakteristisk, det har han ikke noe med.

Ikke slik med Finn Scheie. Med særpreget intensitet kaster han seg også over ting han ikke behøver å befatte seg med, og stryker med hård hånd ethvert tilløp til inspirert omtale av sin innsats og sin person.

– *Overdrevet, sier han. – Nå har jeg ikke vært skikkelig beruset siden studietiden, jeg vil ikke bli det av å lese om meg selv i «Skib-Rederi» heller!*

Slik skal leseren vite at de positive streker som formidles gjennom dette portrett, er føyet til etter hans egen granskning og stryking. Men også intervjueren er en slags jurist. Derfor har han latt sannheten seire over beskjedenheten. Finn Scheie er nemlig på sett og vis personlig beskjeden, inntil saken og engasjementet tar ham. Det skjer ganske ofte.

Det skal dog være sagt om ham, at sjelden har en så nøktern mann hatt så høye oppdrag i så mange bryggerier (Nora Industrier). Enhver vil forstå at det ikke kan skyldes annet enn hans forretningsmessige innsikt og judicium. Det måtte ellers bare være kunnskapstørst som kan assosiere ham med bryggerier.

Mange lærer ikke rettsreglene å kjenne før de kolliderer med dem. Ikke slik med Finn Scheie. Hans karriere og posisjon er tuftet på å kjenne dem slik at han ikke støter an mot dem. Eller bedre, slik at han seiler med dem.

Og mer enn det. Mens teologen har lært å tro, har juristen måttet lære å tvile. Kunnskap og tvil, parret med entusiasme og adskillig stahet tvinger omgivelsene til virkelig å vite hva de mener før de mener noe. Ypperlige egenskaper både i en tid da alle trodde trærne skulle gro inn i himmelen og i en etterfølgende tid da veksten stoppet og mange trær gikk overende.

Finn Scheies livsstil er å være forberedt, å kunne leksen, men han går heller ikke av veien for et skippertak når det er nødvendig. Han klarer ikke helt å legge skjul på at det var en tung jobb å ta advokaturen etter 15 år som firmajurist uten særlig skranke-erfaring. Vi andre vet at prøvesakene i Høyesterett gikk fremragende, selv med motparter som Henning Bødtker – den kjente regjeringsadvokaten.

Scheie kan selv fortelle at han for sikkerhets skyld hadde med huskelapp, hvor tiltaleordene sto nedtegnet: «Høyest ærverdige herrer. Rikets øverste dommere.» Han ville ikke gå i den felle å bruke advokatens slangversjon: «Høyest merverdige herrer.»

Når Finn Scheie mener noe, så mener han det så det forslår. Men juristens skolerte viden om at saken også har flere sider, er hele tiden med. Slik stimulerer han til gjennomtenkning. Han forteller om en eldre, erfaren jurist som alltid ønsket å se tingene i lys av det system han elsket. Under en åstedsbefaring i et stykke praktfull fjellnatur lå to sne-dekkede nuter foran ham – nuter som liksom lutet seg mot hverandre med krumme nakker, stridbare og truende. Er det ikke vakkert, ble det sagt.

– Jo, sa den gamle herre. – Det er skjønt. De ser akkurat ut som to motparter.

Med sin bredde og sin utdanning er Finn Scheie et stimulerende innslag i det kommersielle og maritime miljø.

Finn Scheie kommer fra Rjukan, men hans hode var bygget for utaskjærs tenkning. Etter fire år som jurist i Norsk Hydro kom han til Wilh. Wilhelmsen. Han gikk bokstavelig talt fra luft til vann. Senere er det blitt olje begge steder. Men pengene ligger for tiden i å utvinne, ikke i å skipe. Tankfart har vært bra, men ingen sannhet varer evig, heller ikke i skipsfart. Evnen til omstilling er kjernen til overlevelse og fremgang.

Fra 1946 til 1982 – 36 års etterkrigstid med enorme omveltninger – har Finn Scheie gjort sin jobb i Wilh. Wilhelmsen, og hele tiden i eller nær den indre sirkel. Fra 1973 som medlem av Direksjonen.

Han startet med Kapteinen, fortsatte med 3. generasjon og avslutter nå med 4. generasjon av eierfamilien. Han er en rød tråd i utviklingen. Han representerer kontinuiteten. Under store forandringer har han vært et holdepunkt, på samme tid som han også er utålmodig. Han utfordrer og inspirerer seg selv og andre med en fast tro på at ting kan gjøres bedre.

– *Er vi gode nok*, er ett av hans faste uttrykk.

Han er sterkt opptatt av åpne og tillitsfulle forhold i bedriften. En periode ble også personalfunksjonen

lagt under hans ordnede hånd. Det forsterket hans tro på de store ressurser som ligger i en lojal stab.

- De aller fleste som har en jobb, vil ikke noe heller enn å gjøre det best mulige ut av den. Men for å gjøre en god jobb, må hun eller han få følelsen av å være med på å videreutvikle sin egen arbeidssituasjon, sa Finn Scheie i et intervju i Skib-Rederi i 1970.

Og i dag sier han: *- Det er ennå mye å ta ut. Vi kan så absolutt forbedre oss. Det skal være moro å arbeide. Vi er kommet ganske langt i WW når det gjelder åpenhet og meningers mot, men det er ennå meget å hente før vi kan si oss fornøyd. Jeg er overbevist om at vi har betydelige menneskelige ressurser på alle nivåer som vi ikke har maktet å trekke frem og kapitalisere på. Vi må få dem frem hvis vi og norsk skipsfart til enhver tid skal være på topp. Det nytter ikke å leve på sine laurbær. Selv ikke Ford kan i lengden leve videre på sitt renommé, sier Finn Scheie. Han er blitt ganske entusiastisk.*

- Som personalsjef tok jeg aldri en ubehagelig samtale på fredager, minnes han. - Da ville det gå tre hele dager før vedkommende kunne komme tilbake til saken. I et produktivt firma må alle kunne si både de positive og de kritiske tingene, men de må gå den riktige veien... Og den riktige veien finnes alltid. Det er et spørsmål om organisasjon og holdninger.

Slik er Finn Scheie, også noen måneder før han skal tre tilbake, levende opptatt av å forbedre. Det er ikke noe munnsvær, det er en legning. Han er nok den utålmodige, men han er også den som vet å ta tiden til hjelp for å treffe riktig.

Hans maritime tilknytning, utenom 36 år i shipping, spøker han, er turer med Tinnsjøfergen og fire dager med TYSLA fra Kobe til Hongkong for noen år siden.

Samtidig filosoferer Finn Scheie også litt over det merkelige faktum at man aldri får opptattsignal når man slår feil nummer.

I en bok om Familiebedriften som utkom i 1972, skriver Finn Scheie i et innlegg: «Jeg tror det er vesentlig at man for eksempel klart viser i praksis at familiebedriftene ennå har noe igjen av den gamle pater familias-innstillingen, slik at menneskene blir tatt bedre vare på...»

- Hva så idag, Finn Scheie, etter at du i noen år endog har vært Direk-

sjonens seniormedlem i en slik bedrift, og etter 10 år med noen av de vanskeligste konkurranseforhold skipsfarten har vært utsatt for. Hva mener du nå?

- Jeg har en stadig sterk tro på familiebedriften. WW er på mange måter eksemplet på dens styrke. Her har man maktet å kombinere dens fortrinn i eierstruktur og beslutningsdyktighet med de profesjonelle organisasjons- og styringsforhold som etterhvert er utviklet. En vellykket syntese, sier Scheie.

- Du er ikke bekymret for en modell å la den som meget ondskapsfullt ble tillagt Regjeringen Borten, at for å bli medlem måtte man enten være trønder eller kvalifisert!



- Mange eksempler viser at heller ikke aksjeloven er noe kautel mot uheldige forhold. Et samfunn trenger alle former for å bevare og videreutvikle mangfoldet. I det bildet er familiebedriften vesenlig for nyskaping og i svært mange tilfelle også for konsolidering og menneskeliggjøring av et stadig hårdere arbeidsmiljø. 4. generasjon i WW viser i høy grad at dette er mulig, sier kontinuitetens Finn Scheie.

Pliktfølelse er en fremragende egenskap. Jeg tviler ikke på at Finn Scheie har den. Men han har lite eller intet til felles med fogden i Ibsens Brand: «Jeg gjør bestandig og min plikt, men alltid innom mitt distrikt.»

Den geografiske begrensning er helt ukjent for Finn Scheie.

Hans engasjement er nok mer

tøylesløst enn som så. I Norges Rederforbund har han brutt alle lyd-murer. Der har man en 8-års grense for tillitsverv. Finn Scheie var med i det viktige Rettsutvalget i 30 år, hvorav en betydelig tid som formann. Han satt også i andre styre og utvalg. Noe av det karakteristiske ved hans innsats var at han så å si hele veien brøt 8-års grensen.

Og hvorfor undersøke om noen er blitt profet på sitt hjemsted når man kan gå til Rederforbundet. Der var enigheten stor om Scheie. 8-års grensen skulle ikke gjelde ham. Man ville ha hans menneskelighet i det faglige råd og hans mot i det næringspolitiske syn. Intet dårlig ettermæle, og han er fortsatt formann i styret i Rederforbundets Pensjonskasse. Det vervet fikk han i 1966. Det blir 8 + 8 år.

Det var i Rederforbundet, hvor det allikevel kryr av jurister og akademikere. Slik var det ikke i den praktiske redervirksomhet. Der var akademikeren en mer ensom fugl, med forventninger deretter.

Siden Borten er nevnt, bringer vi balanse ved å trekke inn Oddvar Nordli. Da han ble statsminister, trakk Olaf Maaland i Bergens Tidende frem det interessante forhold at han var Arbeiderpartiets første statsminister med exam artium. Og han skrev videre at han mintes Chevaliers elleville bok «Et forargelsens hus», hvor pensjonatvertinnen etter mange vidervedigheter forførte den unge student. Etter utført forførelse utbrøt hun; - man merker sandelig på Dem at De har examen artium!

Men dette bare for å fremheve juristen.

Finn Scheie har ikke for vane å la solen gå ned over sin vrede, ei heller over sin glede. Begge dele bringes raskt videre. Han er en av de siste skikkelige brevskrivere, og både statsministre, sjefredaktører og andre mer dødelige mennesker er vel kjent med hans presise og klare analyser og meningsytringer. Det er ikke bare innen sitt yrke han skaper motforestillinger og stimulerer folk til å mene ting åpent og klart. Men han sier også fra når han er fornøyd. Det er olje i maskineriet. Det bør ledere huske.

Og når han har lest noe godt, da ligger det en dag i andres hyller: - dette er vel noe for deg, eller - har du lagt merke til, osv. Og når han kommer på tråden er det bare å håpe at man er ajour med det som har stått på trykk eller det som er skjedd denne dagen.

Skipsfartens fremtid opptar ham, den tiltagende proteksjonisme skremmer ham. Han vil ikke spå om krisens lengde eller konjunktorenes utvikling. Han søker heller å samle sine erfaringer i en leveregel:

- Vi må være fullt klar over at vi lever i en foranderlig verden og at den beste måte å tilpasse seg fremtiden på er å være forberedt på utforsigelige endringer i makroøkonomien og i lys utviklingen treffe de nødvendige disposisjoner i tide. For å kunne gjøre det må de ansvarlige til enhver tid være best mulig ajour med hvor vi står, slik at de riktige tiltak blir iverksatt. Beslutningstagerne må ha full forståelse av helheten såvel som de enkelte aktiviteters trivsel og muligheter...

Ellers gleder han seg over at WW fortsatt er et firma hvor enhver bærer marskalkstaven i sitt tornister. Dyktigheten avgjør, man er sin egen lykkes smed i den gode forstand.

- Nordmarka er min beste arbeidsplass, sier Finn Scheie under vår samtale. Det er det nærmeste han er villig til å streife det faktum at også når det gjelder sport er han svært så entusiastisk i sin gjerning. Det er forbasket med disse vellykkede menneskene at de også skal være i så god form. Hvordan rekker de det? Man får en beklagelig følelse av at man må være meget disiplinert for å være vellykket. Det kommer ikke som manna fra himmelen.

Finn Scheie er en seig skiløper, sies det fra objektivt hold. Han har vært det lenge. En gang var han den yngste i landet som hadde tatt det militære skimerke i gull. Han har vært birkebeiner, han spiller tennis - en gang bedriftsmester i Oslo - og han dyrker golf. Ja, ja. Det er visst ikke noe å gjøre ved det.



Som tennisspiller på WW's seirende lag mot Broströms i 1953.

- Man burde nok vært mer aktiv, kommer det etter en liten pause i samtalen. Det går ikke direkte frem av sammenhengen hva han kan mene. Det synes heller ikke å være noen grunn til å utdype det temaet.

Virkelig energisk blir han når han begynner å tale om forutsetningene for å gjøre gagns arbeid. Han er ikke i tvil. Skikkelige familieforhold! Det gir stabilitet og korrekter. Det er av ektefellen en får høre sannheten.

Han forteller om en av våre industriledere som hadde sin egen metode i vanskelige saker. Når alt materiale var skaffet til veie, stakk han tommelen i været og spurte seg selv: Hva ville Mor ha sagt! Finn Scheie sier at han i prinsippet har sans for metoden. Det ledere ofte mangler, er ikke korrekte kunnskaper, kanskje ikke engang intelligens og fantasi. Derimot klokskap, sunt folkevett, menneskekunnskap og omtanke - det kunne nok både våre mødre - og koner - hjelpe til med.

Finn Scheie leser gjerne og så meget som tiden tillater. Tiden synes å være god mot ham også i denne henseende. Knut Hamsun er den forfatter han vender tilbake til. Det er visst felles for så mange i maritimt miljø at de har en svakhet både for markgreven Isak Sellanrå og for August, vandreren. Hvorfor skulle Finn Scheie være anderledes? Han har da også tatt lærdom av Hamsuns ord «Når det er flekker på kikkerten, har selv den klareste himmel skyer.»

Mot slutten av vår samtale streifer vi igjen de 36 år.

- Det er skjedd en ganske enorm forandring gjennom disse årene. Ikke bare i organisasjon, i bredde, når det gjelder de tre ben. Men også miljø og tone er blitt en annen. I Tollbodgatens WW var det en meget høytidelig, til tider ytterst formell, tone. Man tiltalte og omtalte Cheferne med Skipsrederen og Advokaten. I dag er miljøet åpent. Alle er dus. Det kan være - og er - stil, for ikke å si style, og orden likevel.

Og Scheie fortsetter: - WW er i dag en foregangsbedrift både i norsk og internasjonal sammenheng. Vi har de mest avanserte skip. Vi går aldri av veien for å prøve nye metoder. Vi har - kanskje midlertidig - kuttet ut tank - og satset stort på offshore. Vi er profesjonelle.

- Selv om jeg er i ferd med å tre av, er jeg mer opptatt av å se fremover enn bakover. Man kan ikke gå baklengs inn i fremtiden. Vi har noen harde år foran oss, men jeg har en klippet på WW's fremtid. Kombinasjonen av tradisjon og viljen til å satse på det nye er vår garanti.

- Er du fornøyd med deg selv?

- Det hender - men det skal mye dumhet eller brennevin til for å være selytilfreds.

- Og hva skal du selv så gjøre, uforskammet sprek som du er?

- Jeg beholder et kontor og noen verv ennå en tid.

Det vil glede mange.



To WW-kjendiser ved en sjøsetting i 1948. Finn Scheie og kaptein Arthur Tiedemann.

LEIF B. LILLEGÅRD:



Jul over alle grenser



SPRØ romantikk. Hold opp med det tøvet, sa dypvannsseileren på den andre siden av studiobordet og skulte iltert inn i mikrofonen som hang mellom oss. Jeg hadde spurt om hans mening om disse små julegavene til de stakkars sjøfolkene der ute, – «jeg har laget den selv».

Kloss over jul kom en liten storm av protester til NRK's utenlandsredaksjon, alias Radio Norway, alias Kortbølgen, alias Postkassa, alias Stuttbåra, Sjømannssendingen osv.

– Vi vil ha en slik hilsen hjemmefra!

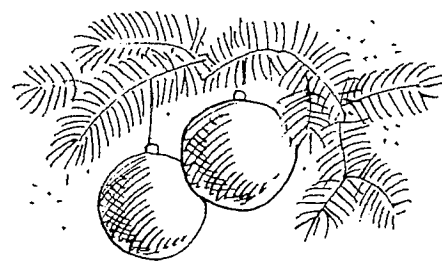
Her skal det ikke mimres om gamle dager med ti halvannen times sendinger i døgnet, om frekvenser og alt dette. Lyttersituasjonen har rettet seg opp en del, alt blir *bedre* enten man tror det eller ei.

I dag er kortbølgesendingene blitt omlagt, de er blitt hurtigere og mer effektive, senderne er nye og det ene med det andre. Måtte det hjelpe på kontakten.

I mine år i avdelingen blir man ofte intervjuet i aviser, og jeg sa: – Det er i grunnen likegyldig for meg hvor mange det er som lytter til. Om det bare er en eneste liten sjøsyk førstereis i sin lugar en kveld der ute, en natt til rors, en maskinist eller bare en enkelt smører med tvistdotten mellom uefarne fingre, det er nok.

Hvilket det slett ikke er, selvfølgelig. Kortbølgesjefen Erling Thokle murret litt over en slik uttalelse, han er fhv. skipsradiotelegrafist med «Norway 'round the world» som devise.

Mest i julen.



I mange år, fra begynnelsen av 60-årene til et stykke inn i 70-årene. Man flyttet til Trondheim og Flatanger og søkte ly ved havet, men tok sendingene med seg – Jul over alle grenser, som går på riksnettet i år for 20. gang.

Jeg feirer et jubileum sammen med skip i sjøen. Og med Rogaland radio som alltid så smilende og rask oppfyller mitt ønske – plukk opp noen skip i sjøen, helst så langt borte som mulig, så slår vi av en prat og lar lytterne høre på oss.

Det går som regel bra, men vi jukser litt på denne direkten. Samtalene med skip i sjøen foregår noen minutter eller helst sekunder før sending slik at vi kan «rense» båndet en smule i vill panikk før teknikerne spaker inn riksnettet.

Årsaken er enkel. Jeg fikk en nordlanding på direkten et sted i Stillehavet og det viste seg at vi var gamle kjente og vel forlikte fra gammel tid – nei ka i hælvetæ, e dæ du? E du lys edru på en sein julaften?

Mine forsøk på å forklare ham at han var på lufta, på direkten til det norske folk, falt i fisk. Bedre sending har ikke vært prestert, ble det sagt etterpå. Det var endelig kommet litt fart i disse programmene med jul og salmesang over alle grenser.

– Vi var kanskje ikke så heldig med den, skarret en mild røst ved Rogaland radio, full av klukklatte.

Sjøfolk – det tause folkeslag. Det kan prates lenge og vel og nesten morsomt til tider før man forteller at vi starter et lynopptak om ti sekunder fra NU.

Da blir det stille. Sjømannen der ute vet plutselig at hans isolasjon skal brytes ned, han skal tale til alt folket, jeg hører i hodetelefonen at han eller hun svelger tungt, harker og teller sekunder og snakker endelig om tradisjoner ombord, at alle har det så godt, skipet er praktfullt, været er stort sett bra, kvelden om fire – fem timer skal tilbringes i Biscaya bound for Antwerpen, julegranen har skipet ført med seg i kjøleren et halvt års tid,

lutefisken likeså, men det blir nok helst ribbe ja, stuerten og kokkene er mestere i sitt fag.

Det er ikke alltid at denne vitale gren av skipets besetning får en så god attest.

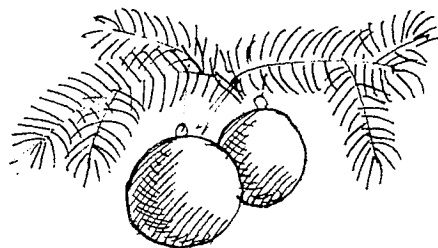
– Vil du sende en hilsen hjem, en julaften blåser vi i visse regler for slikt.

– Tja, jo, kanskje det – og så den lange pausen – det må vel helst bli kona det. Og ungene.

– Det må vel helst bli det.

Han er ikke redd for den norske lyttermasse, det er enkelt og greit. Men han er redd for at kameratene skal høre på denne sendingen og si: – Hør på iddioten!

Skipets jargong er like stålfast som bunnplatene.



ALT dette er teknikk, kan man si. Radiobølgene rekker så langt og lengre for hver dag og natt som ruller forbi oss og gjør oss gamle. Men julens tradisjoner lar seg ikke rokke av tidens gang, merkelig nok, selv om vi skjeller ut kjøpmannsstand og dumme julegaver og alle disse julekortene som ikke blir «besvart». Og når alt er over, sier vi «vel overstått» som om vi har opplevd en katastrofe av noe slag, en landsens ulykke.

Men så viser det seg at vi trenger denne julen, ønsker den, vil den, lever den uansett hva vi monne feire. Noen sverger til solvervet som i år finner sted i Norge, som i hele verden,

klokken fem om morgenen norsk tid den 22. desember.

Men for hele verden gjelder det faktum at sola, det vil si jorda, vitterlig «begynner å gå den andre veien».

Det er et stort håp i slikt, lysets håp på vår side av ekvator, mørkets gru på den andre siden. Men her bor det jo så lite folk, kan man trøste seg med. Det er ingen trøst i slikt.

Når den 20. «Jul over alle grenser» passerer, kan man slutte med all denne sentimentaliteten, alle julesangene, alle småpratene med skip i sjøen, all denne hjemlengsel, Mahalia Jacksons «Silent Night» og selv en alvorlig gubbe, en kaptein, syngende på barndoms julesanger i rum sjø – Et barn er født i Bethlehem, i Bethlehem, alltid litt komisk, for ingen har hørt hverken skipperen eller «smeden», alias maskinsjefen, syngende før og heller ikke etter.

Men så viser det seg at sjømannen vil ha disse sendingene, men aller mest ble det et ramaskrik for noen år tilbake da man flyttet på sendetiden fra middagstid til kvelds – nei, ropte lytterfolket, til vanlig tid, takk, om kvelden har vi ikke tid, om dagen vil vi ha vår stille stund og tenke sammen med dem der ute.

Akkurat – en tanke. En spesiell tanke, en juletanke.

– Eg har ein Wilhelmsen-båt på høyde med Melbourne, kan den passa? skarrer det vennlig i høretelefonene i studio, stand by ved Rogaland radio.

– Ja takk, kom igjen.

Og stemmen langt der borte på den andre siden av verden og ekvator jubler inn, og jeg spør hvor han eller hun hadde sin vugge.

Det får man alltid vite og tråden er knyttet, den er så sterk at man kan rykke i den.

Også i år. Vi møtes!

Kvinner i ledende stillinger

WW oppfattes så vidt vites som en arbeidsplass der kvinner har en fair sjanse til å nå en lederstilling.

Imidlertid registrerer vi at enkelte firmaer anstrenger seg mer enn andre når det gjelder rekruttering av kvinner til lederstillinger.

Naturlig derfor å stille direktør Erik A. Wettre noen spørsmål om WW's syn på saken.

SR: – Vi leser om DnC, Statoil, Hotel Continental, Honda Motor og mange andre som gjør konkrete fremstøt for å få kvinner i lederstillinger. Hva skjer hos WW?

EAW: – Vi holder øyne og ører godt åpne for dyktige og aktive kvinner i WW. Vi har jo ikke så rent få med større eller mindre lederansvar allerede, men skulle gjerne hatt flere.

SR: – Er kjønnskvalifisering aktuelt?

EAW: – Nei. Det er dyktighet og lederegenskaper som må være avgjørende, ikke antallet.

SR: – Hva legger du i begrepet dyktighet?

EAW: – Kvalifikasjoner i faget, og godt kjennskap til elementær bedriftsøkonomi. Dertil kommer sunn menneskekunnskap samt evne til å trekke konklusjoner og ta gode avgjørelser.

SR: – Og hva er «lederegenskaper»?

EAW: – Det er egenskaper som gjør at du blir akseptert som leder i den situasjon du befinner deg. Eksemplets makt er lederens sterkeste våpen.

SR: – Hvordan tilfredsstiller WW-kvinnene disse krav?

EAW: – Alldeles utmerket i de stillinger de utøver lederfunksjoner. Vi finner henne som offiser ombord og som avdelingssjef, konsulent eller sekretær på land, eller under andre betegnelser hvor det skjuler seg et større eller mindre lederansvar.

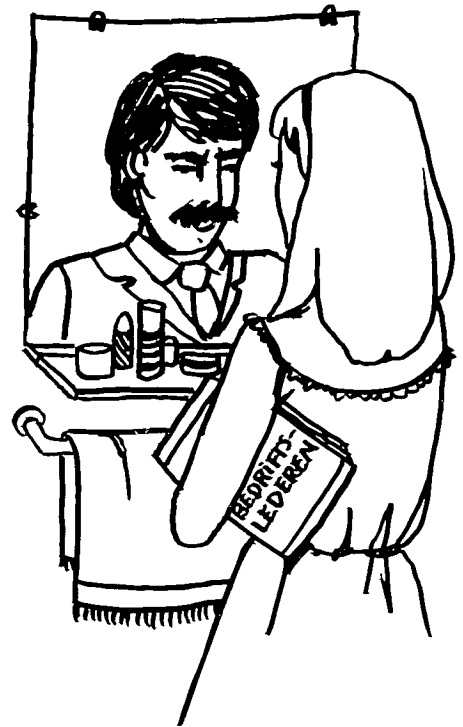
SR: – Hvorfor har vi ikke flere kvinner i de høyeste lederstillinger?

EAW: – Grunnen er at vi foreløpig dessverre har altfor få kvinner med tilstrekkelige kvalifikasjoner, interesse eller mot til å søke disse stillinger.

SR: – Hva med de fysiske betingede kvinnelige egenskaper? Kvinner er jo ofte fysiske mindre robuste, er sterkere følelsesmessig engasjert eller har en krevende morsrolle ved siden av jobben.

EAW: – Ja, dette er vel kanskje viktige grunner til at mange selv holder seg i bakgrunnen når ledige stillinger kunngjøres. Det er ikke WW som holder noen tilbake av disse grunner.

Dessuten er det jo endel kvinner som ikke dekkes av din karakteristikk.



For dem gjelder heller ikke de fysiske betingede begrensninger.

SR: – Ville du tro at WW ville ønske flere kvalifiserte kvinner i lederposisjoner, eller sier man bare ja til en uunngåelig utvikling?

EAW: – Svaret er et ubetinget ja til at vi ønsker flere kvalifiserte kvinner i lederposisjoner. Det ville gi mange avgjørelser en verdifull ny dimensjon, og det ville stimulere til enda bedre samarbeid og mellommenneskelig forståelse på arbeidsplassen. Kanskje også i hjemmene.

Sunnmøringer som modell til Monolitten?

Har du hørt denne før? Det var engang under kontraktforhandlinger i Oslo med Wilh. Wilhelmsen, forteller vår salgssjef Erik Haakonsholm til Ulsteinposten:

– Vi satt og diskuterte ekstrapriser for tilleggsmønstre utover spesifikasjonen. Som vanlig ved slike forhandlinger hersket det i utgangspunktet ikke full enighet om tilleggspriene.

Det var da skøyeren Per W.

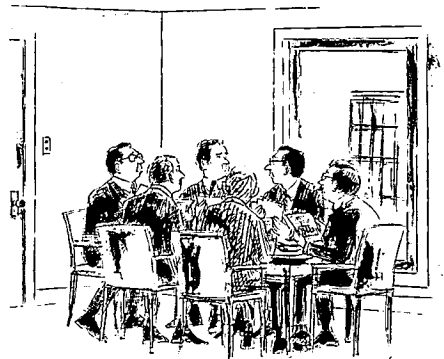
Thronsen kom med følgende gullkorn:

– Om vi visste hvordan Gustav Vigeland fikk idéen til Monolitten?

– Både Borgundvåg og jeg måtte innrømme at der var det et hull i vår almenkunnskap.

– Jo, sa Per W. Thronsen. – Under et besøk på Sunnmøre plasserte Vigeland et kronestykke på toppen av en flaggstang(!)

(Sakset fra Ulsteinposten.)



«McGuire, what's with you? Everybody else here seems to have a perfectly clear idea of what 'cost of effectiveness' means.»

Tur-retur Australia:

Redaktøren går ombord – igjen

Etter 25 år som aktiv sjømann og et tilsvarende antall år som journalist i dagspressen har jeg fått oppfylt ett av mine mange ønsker – jeg er for en stakket stund blitt en sjøfarende skribent. Som en av Herrens utvalgte har jeg dertil fått lov til å seile med en av de fineste skutene i den norske handelsflåten, på en tur til den sydlige halvdelen av jordkloden. Jeg er «workaway», som det heter på mannskapslisten, ombord i M/S TOURCOING. Jeg har forpliktet meg – til gjengjeld – å skrive reiserapport.

Det var et løfte jeg ble avkrevet av Bangsmoen før jeg fikk reisepass for Lisboa der jeg gikk ombord. Hvis reiserapporten holdt mål – kvalitetsmessig sett – kunne jeg vente å finne den gjengitt, helt eller delvis, i «Skib-Rederi». Inspirasjonen til de skriftlige ferdigheter ville ligge i sjøluften på en så lang reise, hevdet Bangsmoen.

Det samme trodde jeg selv. Jeg hadde ikke regnet med den virkningen frisk sjøluft har til total avslapning, og jeg hadde undervurdert virkningen av de duftende fristelsene fra byssa der en hollender-kokk endog tryllet frem orientalske retter fra sine gryter, – uimotståelige lekkerbiskener for *min* gane. De gode forsettene jeg hadde på forhånd om å kutte ut minst ett av dagens måltider blåste overbord med nordenvinden på Portugal-kysten. Første uken ombord i TOURCOING var avslappelsen total og inspirasjonen en mangelvare. Jeg kan nok tenke meg at jeg får et aldri så lite sjokk når jeg neste gang plaserer min korpus på vekten. Heldigvis finnes det ikke et slikt instrument ombord i TOURCOING, og jeg får ta sjokket når det kommer. I mellomtiden er det i hvert fall herlig å nyte sjølivet og fornemme hvorledes TOURCOING skrur seg frem gjennom vannmassene ved hjelp av sine buldrende 30.000 hestekrefter. Men løftet til Bangsmoen henger over meg. Både han og jeg har så opplagt overvurdert virkningen av sjøluften som inspirasjonskilde til det store forfatterskap.

Et skippersertifikat – en museumsgjenstand

Hvilke temaer skulle jeg ta opp i min reiserapport?

Jeg drøftet dette med Bangsmoen på forhånd. Han mente at jeg kunne skrive om hva som helst, bare det hadde med skip og sjø å gjøre. Kunne jeg ikke for eksempel trekke en sammenligning mellom skipsmiljøet av i dag og miljøet for en menneskealder siden da jeg selv seilte som aktiv sjømann?

Her hadde jeg jo en ende å nøste fra. Som «workaway» hadde jeg jo også fått en bein innenfor skipsmiljøet av i dag, men da måtte jeg ta meg selv i nakken og prøve å gjøre en meningsfylt innsats til skipets beste.

Jeg hadde tenkt litt på dette, også på forhånd. Hvordan kunne jeg gjøre *litt* nytte for meg ombord? Kunne jeg for eksempel gjenoppfriske mine navigasjonskunnskaper og ta en brovakt i ny og né? Jeg ga opp tanken etter mitt første besøk på broen der jeg ble konfrontert med de nye instrumentene. Et skippersertifikat fra år 1947 har bare museal verdi i et moderne skip, dersom innehaveren ikke har holdt seg konstant ajour med



Sjøfartstidendes redaktør Arne Hartmark.

utviklingen på navigasjonens område. Jeg følte meg rett og slett ikke skikket til å ta en vaktjeneste på broen, selv ikke i åpen sjø på dypt vann, med så mange nye instrumenter ombord.

På mange måter er navigasjonen blitt enklere å praktisere, og påliteligheten av posisjonsberegningene har øket i nærmest eventyrlig grad. Satelittnavigasjon gir jo kontinuerlig skipets posisjon, uten beregninger fra navigatørens side, og skipets kurs justeres automatisk for strømsetting og avdrift etter hvert som satellittene passerer og plotter ut en ny posisjon. Beregninger som kunne ta opp til halve timen ved hjelp av matematiske formler og tabeller – f.eks. storsirkeldistansen fra en posisjon til en annen – klarer instrumentene i løpet av sekunder. Dertil gir den automatiske brokontrollen varselsignaler i god tid om et skip med kollisjonskurs kommer inn på radarskjermen. Navigatøren kan ta sine forholdsregler i tide dersom han fullt ut forstår de signalene som instrumentene gir.

Men dette krever også full fortrolighet med instrumentene samt kunnskaper om hvorledes man skal forholde seg om instrumentene

svikter. Der skjer nok ikke så rett ofte med de driftssikre instrumentene som finnes på en moderne bro i dag, men det skjer. En navigatør må derfor ha kunnskaper på felter som ikke var oppdaget i mine sjømannsdager. Samtidig må han holde de tradisjonelle navigasjonskunnskapene i akt og ære. Slik er det i hvert fall ombord i TOURCOING. Det er ikke nødvendig å tørke støv av sekstantene ombord. De er i daglig bruk på broen, men også her er det noe nytt. Utrekningene foregår ved hjelp av lommekalkulatorer. Også dette er ukjent lærdom for mitt vedkommende.

Nei, mitt skippersertifikat fra 1947 har nok ingen praktisk verdi. Jeg får betrakte det som et klenodium, – en museumsgjenstand som vil ta seg godt ut i glass og ramme, som en påminnelse om at verden ikke står stille.

WW-matros på jakt etter rust

Jeg diskuterte min situasjon med overstyrmannen. Han var synlig lettet og beroliget av mine forsikringer om ikke å forstyrre hverken for ham eller de andre styrmennene i brovaksrutinen ombord, men jeg ville jo svært gjerne rettferdiggjøre begrepet «workaway» på mannskaplisten. Overstyrmannen foreslo rustbanking. Han lovet å legge et godt ord inn for meg hos båsen. Og båtsmannen – en praktkar av den gamle skole, med 30 års fartstid i Wilh. Wilhelmsen bak seg – viste forståelse for mitt problem. Han tryllet frem en flunkende ny rusthammer, vinkelskrape og stålborste, og med et lunt glimt i øyet ønsket han meg lykke til på jakt etter rustflekker ombord i TOURCOING. Dertil utstyrte stuerten meg med kjeledress med W på ryggen, og etter det følte jeg meg som en ekte WW-matros. Det hadde jeg drømt om å bli i mine ungdomsår, men jeg slapp ikke gjennom nåløyet inn i WW-flåten den gang, min senere så gode venn, Arthur Tidemann hadde råderetten over hvem som skulle få æren av å banke rust ombord i rederiets båter.

Å jakte på rust ombord i TOURCOING er lettere sagt enn gjort. Rust er det lite av i det fire år gamle linjeskipet. Det var en positiv overraskelse og for meg en uforståelighet at man har kunnet unngå rust med et skip i en så travel fart med så få mennesker ombord. Det skyldes nok flere årsaker. Én er forhåndspreparering av platene i et skip under bygging i våre dager, før platene bstrykes av maling. En annen er malingsortenes høye kvalitet og evne

til å beskytte platene mot rustangrep. Men en hovedårsak må det utvilsomt ha vært at TOURCOING har vært pleiet med et effektivt og systematisk vedlikehold de fire årene skipet har vært i drift, og det er en honnør til folkene ombord.

Tilbake til min jakt på rust i velholdte TOURCOING. I akterkant av dekk 6, på motsatt side av skorsteinen, fikk jeg øye på en hvitmalt container som var boltet til dekket.



Den var merket «Explosives», og den stakk seg ut fra omgivelsene fordi den var full av gravrust. Etter å ha forvissnet meg om at containeren ikke inneholdt noe som kunne sende oss alle til himmels, gikk jeg til angrep på rustkakene. Det holdt meg lykkelig geskjeftet i flere døgn, inntil overstyrmannen ble klar over hva jeg bedrev tiden med og kunne fortelle at containeren var kondemnert og skulle på land.

Slik endte min noe tvilsomme innsats som WW-matros i TOURCOING. Jeg gikk over til intellektuelle sysler. Skipsbiblioteket, supplert med litterært stoff av vekslende kvalitet fra Velferdens bokkasser, ga næring til dette, men først og fremst hadde jeg mitt hellige løfte til Bangsmoen å tenke på. Jeg skulle jo produsere en reiserapport til «Skib-Rederi».

Nytt miljø?

Jeg får ta opp tråden der jeg slapp den: Skipsmiljøet i dag, sammenlignet med miljøet for 25 år siden da jeg var aktiv sjømann. Finnes det i hele tatt noen likhetstrekk, eller er det usammenlignbare tilstander? Jeg vil si både og, eller tja, som man gjerne sier når man ikke helt vet hva man skal

svare. Arbeidsoppgavene ombord anno 1982 er delvis helt nye, og de tradisjonelle arbeidsoppgavene som fremdeles eksisterer løses med nye redskaper og nye metoder, – noe som gjør at sjømannsyrket av i dag ikke kan sies å være et fysisk krevende yrke. De harde fysiske løft, som for eksempel var forbundet med sjøklaring av et skip, er blitt borte med trelukene, skjærstokkene og de gjenstridige lukepresenningene. Å gjøre et skip sjøklart i dag er ensbetydende med en rekke mekaniske operasjoner som ikke krever muskelkraft. Men la det være sagt: Det er ikke mindre å passe på av den grunn, eksempelvis i et containerskip hvor hver eneste container i rom og på dekk skal sikres før skipet kan erklæres for klart til å gå til sjøs.

Vi har hittil snakket om dekkbesetningen. I maskinen kan det nok til tider være behov for muskelkraft, eksempelvis når stempler skal trekkes og sylindere skal rengjøres ved stempelsjau, med bare fem manns maskinbesetning, inklusive maskinsjef, og med bare få timer til disposisjon i havn. Men i maskinrommet har automatikken overtatt de fleste av funksjonene som tidligere ble utført manuelt. Mens maskinfolkene av alle grader måtte rote i skitt og olje, er det nå blitt et renslig yrke, selv det å være motormann og smører.

Jeg tok meg en runde i det enorme maskinrommet her ombord, med maskinsjefens velsignelse. Det var skinnende rent overalt, som på parkettgulvet hjemme etter vårrengjøring. Runden i maskinrommet blant buldrende hestekrefter ga meg innblikk i tilstander som ikke eksisterte for 25 år siden, og jeg løftet min imaginære hatt i respekt for maskinfolkene anno 1982.

Sjømannsyrket

Ingen tvil om det. Sjømannsyrket er blitt et nytt og på mange måter mye trivelige yrke, men det er trolig mer krevende enn før. Stress-faktoren spiller utvilsomt en større og mer nedbrytende rolle enn tidligere, kanskje spesielt i linjefarten med korte opphold i havn og mangel på avslappende reiser mellom havnene. Sjømannsromantikken hører så avgjort fortiden til, og man er kommet til den andre ytterligheten: Små muligheter for avslappende «forskningstokter» på land, – for ikke å snakke om utskielser av gammelt sjømannsmerke. Til gjengjeld har sjøfolkene av i dag fått kortere seilingsperioder og lengre tid hjemme. Det muliggjør en

langt mer harmonisk familietilværelse enn tidligere.

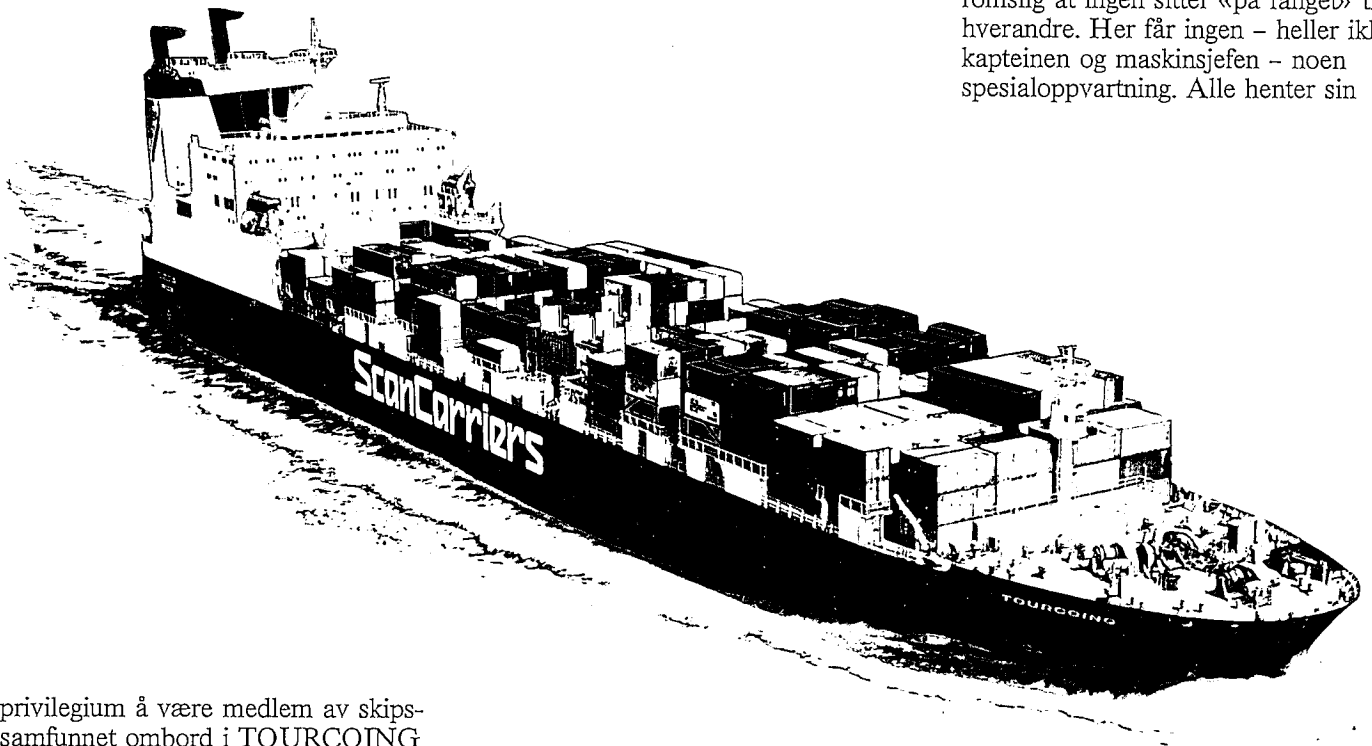
Jo, sjømannsyrket er utvilsomt blitt annerledes. Selve skipsmiljøet – det vil si menneskene i miljøet – synes imidlertid å være forbausende upåvirket av de forandringer til det bedre og til det verre som har funnet sted. I de ukene jeg har hatt det store

flagging, selv i et rederi som Wilh. Wilhelmsen, og det gir grobunn for bekymringer og pragmatiske betraktninger. Flere av de yngre sjøfolkene er innstillet på å seile noen år og gjøre det beste ut av de sparemulighetene som eksisterer til sjøs og som ikke finnes på landjorden. På lengre sikt legger de planer for en arbeidsplass på land, så snart de har lagt opp nok kapital til hus, bil og hytte og det som skal til for å føre en forlokkende tilværelse på land. Ofte er det des-

så sant ikke skipet befinner seg i trafikk tett farvann. Det er mitt bestemte inntrykk at ingen ombord savner utskjenkninger utenom dette.

Demokratiseringen – en vellykket prosess

Til slutt et par ord om demokratiseringsprosessen som har vært gjennomført til sjøs de senere år. Ombord i TOURCOING er det en form for felles messe, men den er så romslig at ingen sitter «på fange» til hverandre. Her får ingen – heller ikke kapteinen og maskinsjefen – noen spesialoppvartning. Alle henter sin



privilegium å være medlem av skips-samfunnet ombord i TOURCOING har jeg aldri følt meg som noen forskremt fugl i en fremmed verden, selv om de yngste ombord kunne vært mine barnebarn hva alder angår. Tvert imot forekommer det meg at sjøens folk i bunn og grunn er de samme, selv om de nok er mer sikre på seg selv og mer polerte enn den generasjon sjøfolk jeg tilhørte. Den tøffe, noe bråkjekke sjømannstypen som man påtraff i de fleste skip, har mønstret av for godt. Til denne typen vil jeg bare si: Good riddance!

Flukt fra flåten?

Dette var noen positive trekk i utviklingen, – på den negative siden kan man vel trekke inn det poeng at sjøfolk ikke lenger føler seg så sentimentalt knyttet til skipet som tidligere. De ambulerer fra skip til skip og har ikke lenger noen bestemt som de betrakter som sitt eget. Dette kan være et negativt trekk i bildet. En annen ting er at den senere tids sørgelige utvikling innenfor norsk skipsfart har skapt sterk tvil hos sjøfolkene om handelsflåten på sikt egentlig er en sikker arbeidsplass å satse på. Man hører om salg og ut-

sverre de mest tiltakslystne som legger slike planer. Disse vil gjerne seile i lengre perioder ombord enn hva rederienes personellprogram forutsetter. Det er målbevisste typer som handelsflåten burde ha holdt på med nebb og klør. Et «happy» skip og harmonisk skipsmiljø ombord i TOURCOING – så vidt jeg har kunnet bedømme. Interessant er det i denne forbindelse å registrere at det ikke eksisterer noe bar-system ombord. Dette avliver den myten som synes å bli forankret innenfor handelsflåten, at en mer liberalisert utskjenkning av alkohol skaper lykkeligere tilstander ombord. Jeg tror forholdene i TOURCOING kan stå som bevis for at det motsatte er tilfelle. På den annen side er TOURCOING ikke et tørrlagt skip. Stueren spretter gjerne opp noen flasker rødvin til lørdagsmiddagen, som er ukens festmåltid, til og til salt kjøtt og erter en gang i uken vanker det gjerne en ølflaske eller to. Lørdagskvelden er ellers hyggekvelden med samling av den del av besetningen som ikke er på vakt, og da blir cognac eller likør servert med kaffen,

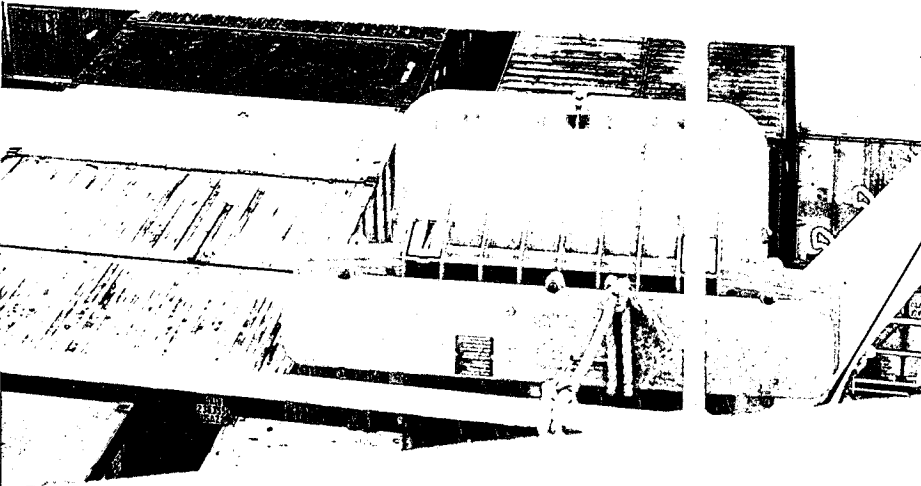
mat fra samme oppvartningsdisk, og ingen tar anstøt av det. Frykten for at denne demokratiseringsprosessen skulle føre til sviktende disiplinærforhold ombord har vist seg å være fullstendig ubegrunnet. Og at kapteinen er trukket ut av sin ensomhetstilværelse i salongen har sikkert vært mer til fordel for ham selv enn til ulempe. Joviale kaptein Gunnar Waage synes i hvert fall å finne seg vel til rette i et demokratisert skipssamfunn, slik demokratiseringen praktiseres ombord i det gode skip M/S TOURCOING.

Og når det gjelder meg selv – en representant fra tidsalderen da skipperen ble forpleiet i ensom majestet på sin pidestall i salongen – som ex-skipper bekommer tilværelsen i et demokratisert skipssamfunn meg såre vel.

Med sjømannshilsen til alle lesere av «Skib-Rederi»
Arne Hartmark

Puslespill og nitid planlegging bak lastingen av Ro/Ro skipet

Av: Bjørn Segrov



Fullt lastet kan roll-on/roll-off skipet frakte 1700 containere. Slik ser dekket ut fra broen når containerne er stablet i tre høyder.

Lasteinspektør Petter Akseth er strålende fornøyd:

Rekord i Göteborg. 3000 tonn losset og 14 000 tonn lastet i løpet av halvannet døgn. Det vil si 17 000 tonn gods håndtert på 36 timer. Nærmere 500 tonn i timen, altså.

Petter Akseth avlegger rapport på kaien i Hamburg. TOURCOING har nettopp klappet til kai i ruten fra Europa til Australia. Vel 2500 tonn

skal kjøres og heises ombord her, mens nye 2000 tonn venter i Rotterdam.

Bildekk

TOURCOING er konstruert med tanke på rask og rasjonell håndtering av nær sagt alle typer last. Skipet kan frakte opptil 1700 20 fots containere, men egnert seg også utmerket for rullende last. På

bildekkene er det plass til 550 personbiler – og biler eksporteres det mange av, både fra Sverige og Vest-Tyskland. Volvo, Saab, Mercedes og BMW er populære merker i Australia.

For hver tur må fordelingen og plasseringen av lasten planlegges. Det nytter ikke bare å fylle opp nedenfra og oppover på dekkene. Stuingen er egentlig litt av et puslespill fordi man får så mange forskjellige typer last og fordi skipet skal innom flere havner underveis.

Sentralt i dette puslespillet står lasteinspektøren. Han mottar fortløpende oppgaver fra agentene og dem som booker inn last, og planleggingen skjer i nært samarbeid med disse.

Innen skipet legger til kai må alt være klart. Da må stuer vite beskjed om hva som skal ut og inn – og hvor det skal plaseres.

130 reisedager

Petter Akseth med bostedsadresse Drammen er lasteplanlegger med 120 – 130 reisedager i året. Mye av arbeidet skjer ved ScanCarriers hovedkontor på Høvik, men når skipene skal seile flyr lasteinspektøren til første anløpshavn. Der er han linjens representant og ansvarlig for laste- og losseoperasjonen. Det dukker alltid opp spørsmål som må avgjøres raskt, og lasteinspektøren er ScanCarriers forlengede arm på stedet.

Denne gangen har Petter Akseth ansvaret for at TOURCOING kommer vel avsted. Var på plass ved ankomsten til Göteborg, fløy videre til Hamburg og leder lastingen der.

Og like før skipet setter kurs for neste anløpssted, Rotterdam, haster Akseth avsted til flyplassen igjen. Når TOURCOING legger til i Rotterdams containerhavn dagen etter, skal Akseth ha truffet de nødvendige forberedelser slik at lasteoperasjonen kan foregå raskt og smertefritt. Med på reiseprogrammet

for lasteinspektøren er også Lisboa og Durban.

- Her i Hamburg henter vi biler, containere og noe stykk gods - en helt normalt lastesammensetning fra Tyskland. Det eneste spesielle er 12 store rulletrapper som skal skipes til mot-tager i Australia, forteller Akseth.

Prøvekjøring

Med til forberedelsene som gjøres dels i ScanCarriers hovedkontor på Høvik, dels i de enkelte havnene, hører også en «prøvekjøring» av skipet med lasten ombord. «Prøvekjøringen» skjer på datamaskin, og hensikten er bl.a. å sjekke stabiliteten.

Planlegging er alfa og omega i linjefart. Når TOURCOING befinner seg i Burnie eller Brisbane eller Adelaide, må lasten dit ligge slik at den kan kjøres i land uten unødig tidsspill. Containere og annet gods til andre havner skal ikke stå i veien, det skaper forsinkelser og irritasjon. Lasteinspektørens jobb er å ha denne oversikten.

- Selv har jeg holdt på med denne form for jobbing i syv år nå, forteller Petter Akseth, som før han begynte i ScanCarriers seilte som overstyrmann.

- I begynnelsen gjør man tabber som du aldri ville gjort idag. Erfaringen teller mye.

To ganger i måneden sendes et skip avgårde fra Europa til Australia/Midt-Østen. Sammen med fem andre inspektører har Akseth ansvaret for lasting og lossing av skipene.

Göteborg størst

Göteborg er den største lastehavnen. Herfra skipes papirprodukter, tømmer, biler, møbler, maskiner, magnesium og ferrosilium, kjemikalier, metaller, fisk og ost - deriblant store mengder Jarlsbergost - og ikke å forglemme; akevitt. Vinmonopolet er en betydelig kunde med sin linje-akevitt. På siste tur hadde man 13 containere med dette dyrebare fludium ombord.

I Tyskland og Nederland suppleres lasten med maskiner og utstyr til gruveindustrien i Australia, maskin-gods, traktorer og landbruksmaskiner, biler og kjemikalier.

Portugal eksporterer vin og kork til Australia. I tillegg sender portugiserne endel hermetikk med ScanCarriers.

Overskudd

- Vi kan ikke klage, selv om konkurransen er hard. Økonomisk holder

vi oss på plussiden. Men utgiftsposten er mange og store, understreker Akseth.

For det er ikke bare skip, bunkers og mannskap som koster i linjefart. Agentnettet krever sitt, havneløpene likeså. Og salgs- og reklamebudsjettene må holde et visst nivå hvis man skal kunne hevde seg i den knivskarpe konkurransen. Det er mange om beinet i linjefart, både etablerte rederier med faste seilinger og flere outsiders - deriblant polakker - som tar last.

På rundturen Europa-Australia, en reise av ca. tre måneders varighet, kan TOURCOING seile inn 25-30 millioner kroner.

Men det monner dessverre lite i den store sammenhengen.

Få skader

- Mange skader under transporten?

- Vi kan naturligvis ha uhell, men etter overgangen til ro/ro-skip er det svært få klager. Skadeprosenten er lav. Kommer det en klage, undersøker vi saken grundig, og i mange tilfeller viser det seg at skaden skyldes forhold vi ikke er herre over, f.eks. på kaien før innlasting eller etter lossing.

Godshåndtering er blitt mye enklere nå. Trucker og kraner gjør jobben. På ScanCarriers' båter har vi dessuten



Den flyvende lasteinspektør.

Lasteinspektør Petter Akseth overvåker innlastingen i Hamburg. Kontorplass har han i en mobil containerbrakke som følger med skipet på hele rundturen. Ved landligge flyttes brakken ut på bryggen.

Mens lastetilgangen fra Europa for tiden er bra, hører det til sjeldenhetene at man har full båt den andre veien. Og ikke nok med at det er sparsomt med last - ratene er ofte så som så. Hvilket vil si at de titt og ofte ligger under lønnsomhetsgrensen.

Australia eksporterer ull, skinn, huder og hermetikk, bly, kopper og nikkel. I fruktseongen sendes det mye mandariner og appelsiner, epler og pærer til Europa. Også løk er blitt en betydelig eksportartikkel - på en tur losset man 1200 tonn i Hamburg.

egne trucker som følger med skipet - to stykker som tar 25 tonn og to som greier løft på opptil 12 tonn. Vi har også en mindre enhet som tar tre tonns løft, forteller Akseth.

20 timer etter avgang fra Hamburg er TOURCOING på plass i Rotterdam. Og på kaien, sammen med lastemannskapene, står lasteinspektør Akseth.

Om drøye ni timer skal TOURCOING være klar til ny seilas, for Lisboa. Når tiden er så knapp, kan intet overlates til tilfeldighetene.

Oljearbeidere for en dag

Det ble en drømmedag for Husøy-elever tidlig i høst da de fikk anledning til å komme ombord i TREASURE FINDER mens den lå ved Framnæs Mek. Verksted i Sandefjord. Invitasjonen kom fra plattformsjef Nils Arnesen, Husøy.

Behørig utstyrt med hjelper ble de 20 elevene brakt med heisen opp til dekketasjen. De fikk besiktige det meste av det som var verd å se ombord i riggen, og de endte opp på helikopterdekket 40 meter over sjøen.

Fire helikoptere er fast stasjonert på riggen, og alle får plass i den rommelige hangaren. 30 mann er engasjert i helikoptervirksomheten. Elevene fikk opplyst at riggen har mellom 70 og 100 ankomster/avganger pr. dag, og det betyr større trafikk enn på Fornebu. Det skyldes for det første at 500 mann spiser og sover ombord, og skal fraktes til boreplattformene.

Dessuten betjener riggens hospital hele den røde sektor, som omfatter 7.000 mann, og en omfattende syke-transport finner sted.

Riggen til de nye oljearbeiderne er 102 meter lang og 67 meter bred, og den kan gå med 7 knop for egen maskin. Men sikkerhetsregler sier at den skal taues fra feltet til land.

Etter å ha vært innom brohuset,



hvor plattformsjefen Arnesen ga førstehånds opplysninger, bar det ned til kinosalen, hvor Donald-filmer ble vist. Besøket endte i messa hvor pølser og softice sto på menyen.

Lærerne mente å nyttiggjøre seg besøket på skolen senere. Og det var mange fornøyde – og fremtidige oljearbeidere?



- Åh, Andersen, nå er det ikke akkurat slik det foregår der ute





Riggseksjonen

Rederiets offshore-engasjement har nå eksistert i en 10-års periode, og aktivitetene her vokser stadig. I 1982 vil bidraget fra riggene utgjøre mer enn 50% av WW's totale driftsresultat. Av totalt 4.600 ansatte innen WW-gruppen arbeider 900 i offshore/riggsektoren.

Vi presenterer her Riggseksjonen og dens virksomhet – en virksomhet som er på linje med fremtiden.

Historikk/tilbakeblikk

WW er et rederi med mer enn 100 års erfaring fra operasjon av skip. Engasjementet innen offshoresektoren er imidlertid av relativt ny dato. I 1971 gikk WW inn som medeier i Kommanditselskapet Oslo Drilling A/S & Co., som i 1974 fikk levert Odin Drill, en av de første norskeide borerigger som også ble bygget i Norge. Denne riggen er senere solgt. I 1974/75 bestilte WW tre nye borerigger for egen regning i Norge, Finland og Singapore:

TREASURE HUNTER:

Levert fra Nylands Verksted, des. -75

TREASURE SEEKER:

Levert fra Far-East Levingston, mai -77

TREASURE FINDER:

Levert fra Rauma Repola, sept. -77

Dette ble grunnlaget for WW's rigg-engasjement slik det fremstår i dag.

Offshore-sektoren har vist seg som et sterkt svingende marked, og i 1976/77 sank etterspørselen etter rigger, og dagratene ble sterkt redusert. Dette førte til at mange av de riggene som var blitt bestilt da markedet var godt, måtte se seg om etter alternativ sysselsetting. En rekke borerigger ble etterhvert konvertert til bolig- og verkstedsplattformer. Mange oljeselskaper var skeptiske til denne utviklingen. Nytteverdien viste seg etterhvert å være stor, og boligrigger har utviklet seg fra å være et hjelpemiddel som ble trukket inn i en krisesituasjon til å bli en planlagt del av en feltutbygging. Både TREASURE HUNTER og TREASURE FINDER ble bygget om, og har siden arbeidet som boligrigger. Kun TREASURE SEEKER fortsetter som borerigg. Etter noen vanskelige økonomiske år med svak inntjeningssevne, har riggene utviklet seg til å bli en støttepilar i WW's totalengasjement, og flåten har øket til ialt 7 rigger ved utløpet av 1982. I år vil bidraget fra riggene utgjøre mer enn 50% av gruppens resultat.



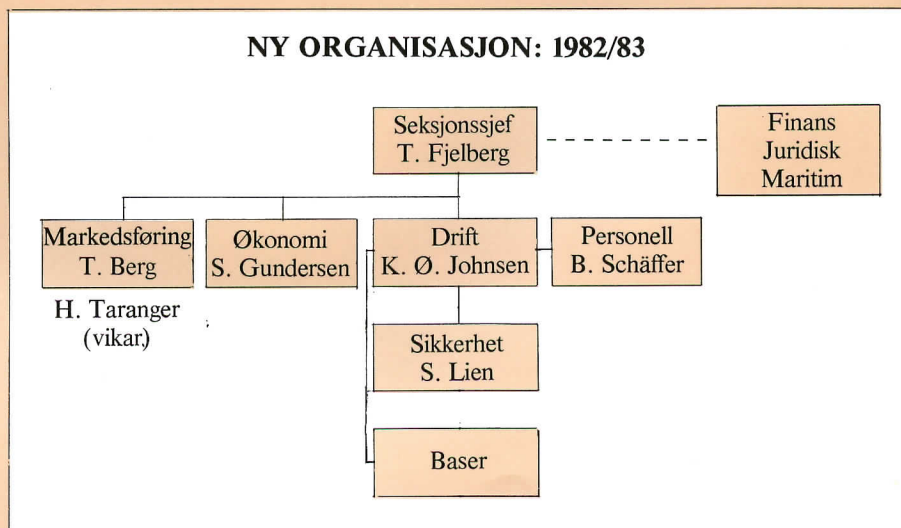
Organisasjon

Inntil 1. juni 1981 hadde Maritim Seksjon ansvaret for drift/vedlikehold og personell for riggene, mens markedsføring og kontrakter ble håndtert av Befraktnings-seksjonen/rigger. Man besluttet på dette tidspunkt å legge om riggenes driftsform mot et såkalt «cost/profit center». Dette innebærer at én gruppe personer har det økonomiske totalansvar, dvs. ansvar for inntekter og utgifter.

Den nye seksjonen ble kalt Riggseksjonen og er organisert som vist.

Over de siste årene har ekspansjonen innen riggsektoren vært kraftig, med gjennomsnittlig én nylevering pr. år. Det har vært vanskelig å skaffe erfarent borepersonell, og vårt eget personell har opplevet en «omskolering» fra skip til rigg. På den administrative siden har man hatt nok med å «henge med», stadig nye og krevende arbeidsoppgaver ventet. Vi regner med at driftsapparatet vil kunne

NY ORGANISASJON: 1982/83





Ordningen vil utvilsomt bidra til at personer og grupper tilknyttet rigger lettere vil få et bedre og mer balansert syn på de oppgaver og problemer som må løses.

Vi har hittil hatt to møter med positivt resultat.

Operasjonsbaser er opprettet i Stavanger, Aberdeen og Harstad. Basene har ansvaret for den daglige driften av boreriggene, bortsett fra personelladministrasjonen som tas vare på fra Oslo. Basene har ansvaret

for den rutinemessige kontakt med oljeselskapene som oppdragsgivere.

«Flotellene» opereres i sin helhet fra Oslo – både teknisk drift og personell.



*Direktør Tore Fjelberg
og sekretær Ingrid Olsrud.*

komme inn i noe smulere farvann, slik at vår driftsform kan forbedres. Det er mye slakk å trekke inn, både når det gjelder arbeidseffektivitet, sikkerhet og økonomi. Man satser på å forbedre og formalisere/systematisere innkjøp og kontrollrutiner. De personer ombord som påvirker kostnadene, vil bli trukket inn i budsjettarbeidet og gjort ansvarlig for oppfølging av dette.

Vi ønsker aktivt å bedre kommunikasjonen mellom rigger og kontor. I denne forbindelse har en begynt med tillitsmannskonferanser. Hver rigg har valgt 2 representanter, uavhengig av fagforeningstilknytning. Gruppen møter ledelsen i Riggseksjonen og to plattformsjefer for diskusjon rundt aktuelle problemstillinger og utveksling av nyttig og interessant informasjon.



Morgenmøte i Riggseksjonen. Fra venstre: Kristen Ø. Johnsen – operations, Svein Gundersen – økonomi, direktør Tore Fjelberg, Bjørn Schäffer – personell og Henning Taranger – prosjekt.

Beskrivelse av våre enheter

Offshore-industrien har helt siden den kom til Nordsjøen vært preget av amerikansk teknologi, utstyr og personell. Dette har også gitt seg utslag i en utstrakt bruk av engelsk språk og terminologi innen denne industrien.

Den første «semi-submersible» eller halvt nedsenkbare plattform, som er den fornorskede versjon, ble utviklet i USA tidlig i 60-årene. Det var behov for et alternativ til plattformer som stod på bunnen når de boret og som således var mindre avhengig av det vandyp man skulle lete etter olje på.

En semi tilbyr et balansert kompromiss mellom den nyttelast som er nødvendig for å utføre en boreoperasjon og som er mest mulig stabil mot bevegelser, slik at man kan utføre boringen uavhengig av vind og vær. Dekket understøttes av 4, 6 eller 8 søyler som gir det nødvendige vannlinjeareal for stabilitet; søylene er forbundet til de to pontongene som har ballasttanker slik at man kan justere den ønskede oppdrift og dypgående. Under forflytning opererer riggen med pontongene, hvor fremdriftsmaskineriet er installert, i overflatestilling. I operasjon balastes riggen ned til det ønskede operasjonsdypgående.

Med de vandyp og de værharde forhold man har i Nordsjøen, skjønner man derfor hvorfor semi'en er den enhet som har vunnet innpass. De oppjekkbara plattformene som står med bena på bunnen, har tildels vært benyttet i den sydlige del av Nordsjøen. Boreskip som er følsomme for vind og vær, har vært brukt på større havdyp og hvor det er vanskelig å få tilførsel av supplies som er nødvendig for operasjonen.

Den maritime ekspertise i Norge og ellers i Europa, har etterhvert etablert



Borestart i nord for Norsk Hydro. TREASURE SEEKER på vei mot Tromsø-flaket.

seg som en verdig motvekt til den amerikanske teknologi, både når det gjelder design og operasjon av de enhetene vi her snakker om.

menneskene kunne bo og funksjonere på en tilfredsstillende måte den tiden de var ombord. Ikke minst bespising og forpleining av et slikt antall som

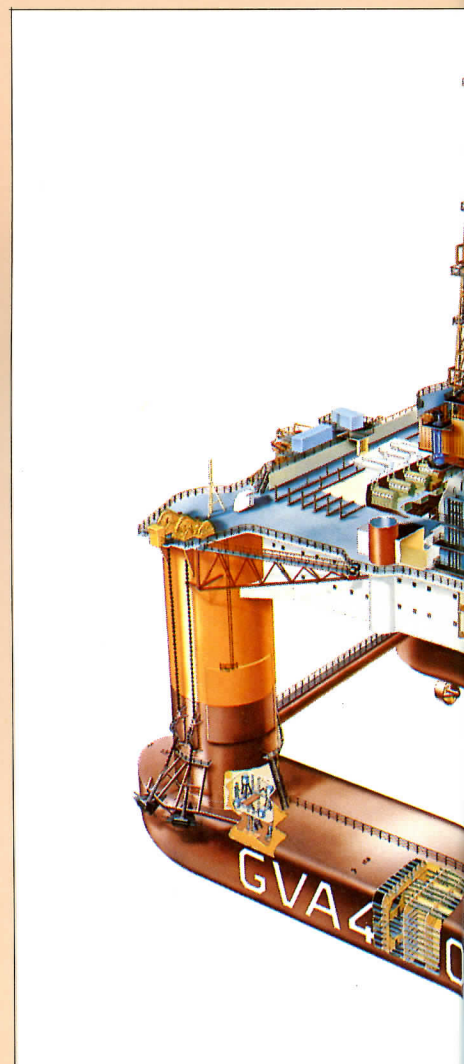
I skrivende stund opererer WW 6 rigger, og den 7., TREASURE SAGA, blir levert i januar 1983. Enhetene er som følger:

Borerigger:	Design:
TREASURE SEEKER	Aker H-3
TREASURE SWAN	Aker H-3
TREASURE SCOUT	Enhanced Pacesetter
(TREASURE SAGA	GVA-4000)

Boligrigger:	
TREASURE HUNTER	Aker H-3
TREASURE FINDER	Aker H-3
TREASURE SUPPORTER	Pacesetter

De første tre riggene WW bestilte midt i 70-årene, var av Aker H-3 typen som i sin helhet ble utviklet av Akergruppen og senere bygget på lisens på verksteder i Norge, Finland, Japan og Singapore. Den driftserfaring WW har hatt med disse enhetene, har vært meget god, og de har mestret sine oppgaver på en ypperlig måte, både som bore- og boligenheter.

Våre to første boligenheter ble bygget om fra borerigger. Boretårn og -utstyr ble fjernet og dekket fyllt opp med prefabrikerte 4-manns lugarer i moduler. Medregnet den innredningen som allerede var ombord, kunne disse enhetene ta imot mellom 500 og 600 mennesker. Det ble arrangert messe, bysse, toalett-fasiliteter, filmrom, dagrom osv., slik at alle disse



TREASURE SAGA er en GVA-4000

arbeider på 12-timers skift, var en stor oppgave.

Behovet for disse enhetene er forbundet med oppbygging og senere også utskiftninger og vedlikehold på de faste produksjonsplattformene. Det store antall personer reflekterer det enorme arbeid som må utføres offshore før en plattform er produksjonsklar. I tillegg til å være et «hotell» for arbeiderne, har plattformene også verkstedkapasitet, lagringsområder og store kraner som kan avhjelpe de behov for service som de faste installasjonene har i slike perioder.

Med sine åtte ankere som legges ut ved hjelp av ankerhåndteringsfartøyer etter et på forhånd godkjent ankermønster, legges plattformen tett opptil den faste installasjonen, og forbindes med en permanent gangvei. Avstanden til den faste installasjonen er da ikke mer enn ca 20 - 25 m på det nærmeste. En sjelden gang, når været blir riktig dårlig, må gangveien



TREASURE FINDER som boligplattform i Nordsjøen.

kobles fra og plattformen trekker seg unna ved hjelp av sitt ankerspill til været har lagt seg.

Transporten til og fra foregår med helikopter, og det er nøye kontroll av hvem som kommer og går både til helikopteret og over gangveien.

Regelverket og kravet til sikkerhet og komfort har imidlertid endret seg og har ført til en utvikling mot nye og mer «purpose built» enheter. En av disse nye enhetene er TREASURE SUPPORTER, som ble bygget av Consafe, Göteborg, og som er befraktet av WW på et langtids-certeparti. Denne riggen er en Pacesetter design, bygget av Götaverken i 1980 på lisens fra Friede & Goldman.

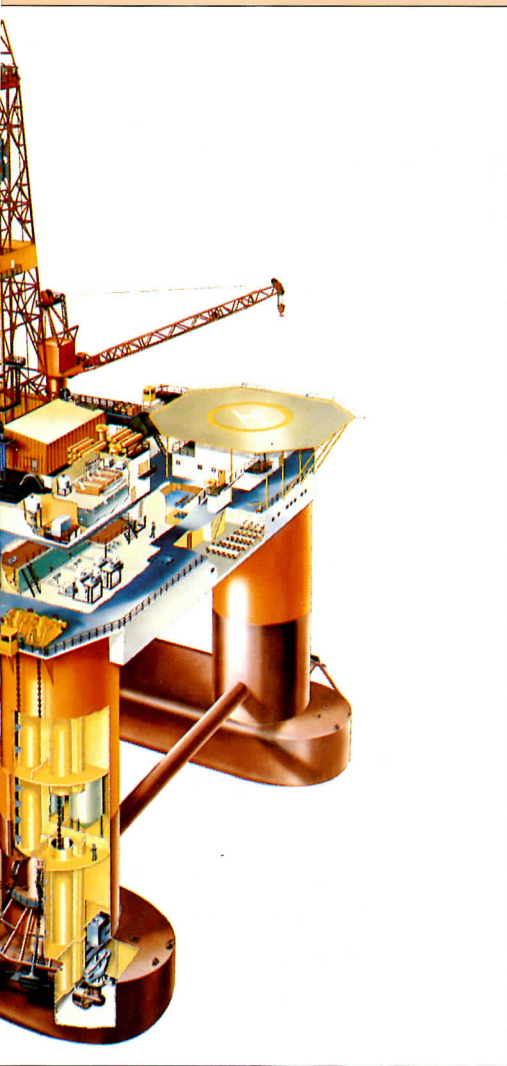
Når det gjelder borerigger, har det vært en tilsvarende utvikling. I april 1982 fikk WW levert en ny rigg av Enhansed Pacesetter type, også fra Götaverken, og vil i januar 1983 få levert nok en rigg, den første av Götaverkens egen design, GVA 4000. Disse to riggene er mer innebygget enn tidligere og tilfredsstillende fullt ut Sjøfartsdirektoratets nye krav til forankring, stabilitet, komfort og livredningsutstyr. Det er også tatt hensyn til at disse enhetene skal operere nord for 62°, hvor man i tillegg til vanskelige værforhold også vil ha lave temperaturer.

Boreriggene skal kunne operere året rundt, og med de høye dagratene oljeselskapene må betale, er man opptatt av en maksimal operasjons-effektivitet. En borerigg er klassifisert som skip, med plattformsjefen (les:

skipperen) som øverste ansvarlig. Når boringen pågår, er det imidlertid boresjefen og hans folk som regjerer. Borestrengen med borekronen nederst roterer i hullet, og nye rør skjøtes på etterhvert som man arbeider seg nedover i formasjonene. Det tunge boreslammet pumpes ned gjennom borestrengen for så å føres tilbake opp gjennom stigerøret som sørger for at slammet og stenrester føres tilbake til plattformen. Her renses det, for igjen å bli pumpet tilbake.

Selv om riggens bevegelser er små, må disse kompenseres for, slik at stigerøret holdes i konstant strekk, og borekronen har et jevnt trykk mot bunnen av hullet. Det er også viktig at riggen holder seg i posisjon rett over hullet. Selv om stigerøret har et kuleledd nederst, må man være nøye med at vinkelen på røret ikke overskrider noen få grader.

WW har med sine rigger boret vel 30 brønner, og har tilsammen erfaring fra over 80 måneders boreoperasjon for en rekke forskjellige oljeselskaper. Når det gjelder boligriggene, er erfaringen enda mer imponerende. Der har WW en samlet operasjonstid på mer enn 170 måneder.



et ved Götaverken.





Boresjef Johnny Poldermann, inspektør Franz Kirchhoff, boresjef Øivind Jordanger og boresjef James Weatherford i planleggingsmøte.



Vi presenterer personellgruppen. Sittende fra venstre: Per Andersen, Kari Knudsen, Bjørn Schäffer og Elfrid. Jensen. Bak: Alf Gero, Solveig Svang Olsen, Jan Hansen, Odd Vesterheim, Bente Soremshaugen, Bjørn Fretheim og Erna Slora.



Sikkerhet er blitt et nøkkelbegrep innen offshoresektoren. WW's egen sikkerhetsinspektør Svein Lien med emergencyplan og safetyguide iferd med simulasjon av redningsøvelse for borerigg i Nordsjøen.

Økonomiske resultater

Fra en forsiktig start som medeier i Oslo Drilling, har WW etterhvert bygget opp en solid og moderne riggflåte operert av dyktige besetninger. Dette har krevet betydelige investeringer, som etter en vanskelig økonomisk start har blitt en meget viktig faktor for WW's totale driftsresultet. En ny borerigg koster idag anslagsvis NOK 500 - 700 mill. Av en total assuranceverdi for WW's flåte på omkring NOK 6.200 mill. i 1982, utgjør riggene i størrelsesorden NOK 2.500 mill. hvis vi inkluderer vårt siste nybygg, TREASURE SAGA.

Dette gjenspeiler hvilken betydning det har fått for WW totalt at man tidlig innså hvilke muligheter som lå i et engasjement offshore, og at man har vært villig til en målrettet satsing også gjennom vanskelige tider.

Av totalt 4.600 ansatte innen WW, arbeider ca. 900 innenfor riggvirksomheten.

Nye prosjekter

Tidligere i år kom Norsk Hydro ut med en forespørsel som omfattet design, bygging og operasjon av en ny generasjon semi-submersible borerigg. WW/Sonat (tidligere Offshore Company) fikk kontrakten i konkurranse med de største norske og amerikanske borekontraktørene.

Prosjektet ble igangsatt i oktober måned, med prosjektkontorer i Oslo og Houston. Designfasen går frem til april 1983. Målsetningen er å konstruere en fullt innebygget enhet med størst mulig grad av mekanisk håndtering. Rikken blir spesielt konstruert for de nordligste farvann, og selv under vinterforhold og ising skal man kunne arbeide i «short sleeve condition».

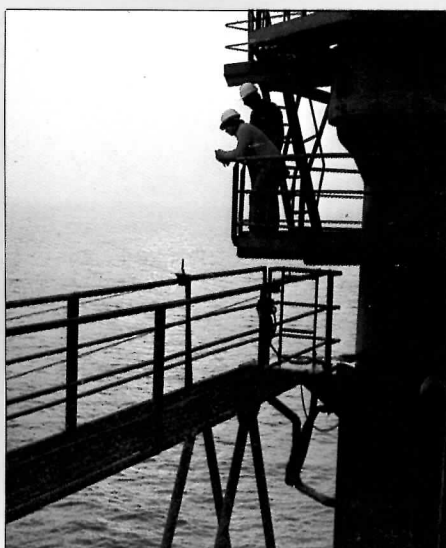
De mest aktuelle design og verksteder blir evaluert, og først når design-fasen er ferdig og en budsjettkost er etablert, vil Norsk Hydro ta den endelige avgjørelse om de ønsker å bygge rikken. Rikken vil kunne være klar for operasjon i første halvdel av 1985, og prosjektet blir



Fra Driftsavdelingen. Stående fra venstre: Tormod Aasgaard, Svein Lien, Ulf Andersen, Edgar Bødtker, Reidun Kolderup, Christian L'orange og Georg Haeselich.



Tomas Norrby, Tore Berg og Kjell Erik Jensen i Prosjektgruppen WW/Sonat i gang med Rig 85.



Prosjektdiskusjoner mellom teknisk sjef Terje Gløersen, Tore Fjelberg og advokat Per-Oscar Lund.

derfor betegnet som Rig 85.

En annen interessant kontrakt er inngått med Esso Exploration Norway. Dette gjelder ombygging av TREASURE HUNTER til et hjelpefartøy for produksjonsboring på Odin-feltet. Dette er et marginalt gassfelt, og for å redusere kostnadene og plattformens størrelse, vil TREASURE HUNTER på samme måte som en boligrigg ligge inntil den faste plattformen. Enhetene vil være forbundet med en spesialkonstruert 30

meter lang gangvei som også blir benyttet til å overføre boreslam og sement under høyt trykk. Riggen vil også være en lagringsplass for alle rør som er nødvendig for å bære og komplettere produksjonsbrønnene.

De ialt 11 brønnene skal bores av WW-personell fra den faste plattformen, og vi er ansvarlig for drift og vedlikehold av alt boreutstyret. Dette vil bli det første oppdrag WW har påtatt seg innen produksjonsboring.

Riggen vil være klar i august 1984, og vil de første to måneder fungere som boligplattform for ialt 140 mann i oppbyggingsfasen. Boringen vil pågå frem til midten av 1985.

Et annet aktuelt konsept som WW en tid har arbeidet med, er flytende produksjon. Det finnes i dag kun et par slike enheter i Nordsjøen, men det er sannsynlig at det vil bli en øket interesse for disse enhetene i forbindelse med utbygging av marginale felter fremover. Sammen med Eboroil, UK, har WW utviklet et system basert på et permanent forankret skipsskrog som blir betegnet som TOPS (Treasure Offshore Production System). Det er imidlertid også aktuelt å benytte semi's, fordi disse har en gunstigere bevegelses-karakteristikk. Problemet her er å skaffe tilveie det tilstrekkelige dekkareal og den nyttelast som et produksjonsanlegg krever.



Basekontor Stavanger

Basen i Stavanger ble opprettet i forbindelse med oppstartingen av operasjonen på «Treasure Seeker» i august 1977. Den skulle tjene som operasjonsbase for riggen og samtidig være nær operasjonskontoret til Norsk Hydro som er operatøren. Det ble betjent av en basesjef, boresjef, innkjøper og sekretær. En ekspeditør betjente supply-basen som var CCB på Sotra.

Etter at også TREASURE SCOUT kom i operasjon i april i år ble et operasjonskontor opprettet i Harstad. Dette ble administrativt underlagt Stavanger-kontoret, da Hydro fremdeles har sitt hovedoperasjonskontor i Stavanger.

Da det ennå ikke er gitt tillatelse til å bore i Nord-Norge i tidsrommet 1. oktober til 1. april, flyttes derfor riggen og personalet sørover.

Slik organisasjonen er bygget opp pr. i dag ved Stavanger-basen, dekkes det meste vedrørende operasjonen fra basen. Personell-adm. sitter ved hovedkontoret i Oslo, dette for å få mest mulig fleksibilitet vedrørende mannskapet på riggene.

Hovedfunksjonen i utgangspunktet for basen var å kunne opprette en daglig kontakt med operatøren Norsk Hydro. Dette er også tilfellet i dag selv om operasjonstekniske problemer i en større utstrekning blir løst direkte fra basen.

Teknisk/maritim inspektør Franz Kirchoff ble overflyttet fra hovedkontoret til Stavanger-kontoret i 1981. Dette styrket operasjonen vesentlig i og med at den daglige, fysiske kontakten inspektør/boresjef ble knyttet sammen. Dette styrket også den teknisk/økonomiske styringen i og med at innkjøpet foretas fra basen.

Kontakt med oljemiljøet i Stavanger

Slik utviklingen er blitt er det ingen tvil om at Stavanger er hovedstaden for oljemiljøet i Norge. Dette gir oss derfor en god mulighet til å trekke på de tjenester som er plassert i Stavanger. Dette gjelder slike som vi er spesialisert på det forskjellige boretekniske utstyret vi opererer til daglig ombord.



Bakerst fra venstre: Kolbjørn Voss, innkjøper TREASURE SEEKER. Øyvind Jordanger, basesjef. Johnny Polderman, boresjef TREASURE SEEKER. James Weatherford, boresjef TREASURE SCOUT. Ingmund Byrkjedal, innkjøper TREASURE SCOUT. Foran fra venstre: Morten Aamås, innkjøper TREASURE SAGA. Mette Jacobsen, Innkjøpssekretær TREASURE SCOUT/sekretær WW-Harstad. Randi Johansen, innkjøpssekretær TREASURE SEEKER. Ruth, Budsberg, sekretær. Franz Kirchoff, Maritim/teknisk inspektør. I midten: Turid Foldøy, sentralborddame.



Boresjef Johnny Poldermann, inspektør Franz Kirchoff, boresjef Øyvind Jordanger og boresjef James Weatherford i planleggingsmøte.

Kontakt med base-kontor i Harstad

Den samme rutinen for rapportering gjelder for Harstad-/Stavanger-kontoret som Stavanger-/Oslo-kontoret. Slik systemet er lagt opp i dag er innkjøper stasjonert i Stavanger på helårsbasis mens boresjef er i Harstad halve året. Dette krever derfor en nær kontakt på det praktiske/kontroll-messige plan vedrørende innkjøpet.

Pr. i dag har TREASURE SEEKER to år igjen av kontrakt med Norsk Hydro. TREASURE SCOUT har 4½ år igjen.

Derméd er basens eksistens sikret for denne gjenværende perioden. Ennå er det ikke bestemt hvorvidt TREASURE SAGA og TREASURE HUNTER vil bli tilknyttet Stavanger når de kommer i operasjon i løpet av 1983.

Øyvind Jordanger

Skoleklasse på TAIKO:

- Kan vi ikke bli litt til?

- Oi, så langt det er ned. Hva er den dingsen der? Hvordan virker radaren?

Spørsmålene hagler rundt kaptein Arne Rinnan på M/S TAIKO. 24 sjetteklassinger gjør mye av seg der de myldrer over dekket - selv når båten er vel 167 meter lang.

Omvisningen kom i stand fordi stuert Asbjørn Heggem har datteren Solgunn i denne klassen.

Maritim personellsjef Tore Moen forklarer at det lenge har vært snakk om å få



Kaptein Arne Rinnan ble overrakt diplom som klassen selv hadde tegnet. Han lovet å henge det opp på båten, og klassen hadde rammet det pent inn før de ga det fra seg.

En torsdag formiddag i midten av september fikk klasse 6 B ved Åse barneskole i Ålesund anledning til å se seg om på M/S TAIKO, mens hun lå ved Storneskaia midt i byen.

istand et eller annet neste gang en båt skulle til Ålesund.

- Heggem tenkte på skolen, og jeg på pensjonistene. Her i Wilhelmsen er jo svært mange ansatte fra Sunnmøre

- så da TAIKO endelig skulle til Ålesund og laste klippfisk, fant vi ut at sjansen var kommet, forklarer han.

Pensjonistene er invitert ombord samme kveld på middag.

Tiltaket er i alle fall populært blant de nysgjerrige sjetteklassingene. Etter et kort foredrag om båter og skipsfart fikk de se seg om overalt - fra maskinrommet og opp til kommandobrua på toppen, der det ble servert smørbrød, boller og brus.

- Så lite rattet er. Det er mye større på pappas sjekte. Går det an å styre en så stor båt med et sånt ratt?

Ungene spør mer enn ti vise kan svare, men kapteinen, sturten og telegrafist Dag Larsen smiler og svarer så godt de kan.

- Vi fikk først høre om dette for tre dager siden. Da kom vi rett fra leirskole, så du kan tro dette er stas, sier Kari Lohne som er klasseforstander for ungene.

Heggem er forbauset over at datteren har klart å tie stille med hemmeligheten til alt var klart. Hun har vært helt sprekkeferdig i lengre tid.

- Jeg har ikke sagt det til noen, sier Solgunn stolt.

På tross av kort varsel hadde klassen rukket å tegne et diplom som ble overrakt kaptein Rinnan i glass og ramme som takk for omvisningen. I tillegg spilte Linda Rotnes og Kjersti Ous nydelig tostemt på blokkfløyte, og sang «Ola var fra Sandefjord» etterpå.

Da klasseforstander Kari Lohne antydte at det var på tide å komme seg tilbake til skolebenken, var reaksjonen entydig:

- Å nei, kan vi ikke bli litt til?

Cat

PENSJONISTTREFF PÅ TAIKO:

Erter, kjøtt, fleisk og salte historier

- Nå må du huske at alle sjøfolk lyger alldeles forferdelig! Advarselen kommer fra en av pensjonistene som møttes til middag på M/S TAIKO da båten lå i Ålesund og lastet klippfisk. Praten går rundt kaffebordet der

gamle kolleger gjenoppfrisker minner fra sin tid på sjøen. Den ene historien mer fantastisk enn den andre kommer som ertes ut av en sekk.

Det var først og fremst stuert Asbjørn Heggem og kaptein Arne

Rinnan som hadde fått istand dette treffet i samarbeid med Tore Moen. Og de innbudte hygget seg virkelig - det var det ingen tvil om.

- Jeg ble både glad og overrasket da rederiet ringte. Selv om vi alle bor her i distriktet, treffes vi sjelden. Når sant skal sies hadde jeg tenkt meg en tur ombord i alle fall, da jeg hørte TAIKO skulle komme til Ålesund.

Det er Georg Larsen fra Ellingsøy - en øy ute i fjorden utenfor Ålesund - som forteller dette til Skib-Rederi. Han en pensjonert skipper - sjøkaptein heter det visst nå - og kommer egentlig fra selve Ålesund.

Han begynte å seile på Vestlandskysten da han bare var 13½ år gammel, og i Wilhelmsen har han seilt i 26 år - mesteparten av tiden på Amerika og Fjerne Østen.

- Jeg har seilt på andre linjer også, men jeg trivdes best på Fjerne Østen. Det er så mye mer lettvtint når man er innarbeidet og kjent på en spesiell linje, sier han.



Men før kaffen var det middag. Den besto av erter, kjøtt og flesk - god og tradisjonell sjømannskost. Lovordene til kapteinen, stuerten og rederiet var mange - det ble tydelig satt pris på at de hadde fått istand denne middagen. Hyrekontoret og tollstedet var også representert. Og ved kaffen kom historiene.

- Jeg husker jeg seilte sammen med han Johannes Teigene fra Hareid - alle i Ålesund kjente ham, forteller Geord Larsen. - Han var tømmermann ombord og utdannet pianostemmer og orgelbygger.

Flere av de andre nikker gjenkjennende.

- Vi lå med båten i Colombo (Sri Lanka), og endel av mannskapet var ute på en danserestaurant. Der sto også et flygel, og Teigene kunne som vanlig ikke holde fingrene unna. Etter er par anslag, gikk han ut - flygelet var ustemt og helt forferdelig - og en stund etter kom han drassende med verktøykassa, dro hele flygelet ut på dansegulvet og jaga vekk de som danset. Deretter demonterte han hele flygelet og la alle delene utover dansegulvet. Det så ikke ut! Og så begynte han å sette hele greia møysommelig sammen igjen. Først ved 4-tia på natta var alt klart, og Teigene satte seg til flygelet og begynte å spille. Det var helt nydelig! Men etter den kvelden kunne han spise og drikke det han ville på restauranten under hele resten av oppholdet - gratis, forteller Larsen.

Det vitses mye om sunnmøringer på sjøen.

- Det eneste stedet med flere sunnmøringer enn i Wilhelmsen er NRK, blir det sagt av noen andre ved bordet.

Og nå er Larsen kommet skikkelig på gli:

- Jeg seilte med en kaptein fra Horten. Han var så gal på alle sunnmøringene. En dag kom han bort til meg og spurte: «Hva sier du, sier du vann?»

«Eg? Eg seier vatn, eg,» var svaret.

ga mersmak, så siden har vi fortsatt, forteller han.

Ellers trives han godt ute på Ellingsøy. Den eneste kontakten med sjøen er fisketurer ut på fjorden når været tillater det - og eventuelle ferger han i ny og ne må ta i dette fergerike fylket.

- Men jeg drar ikke lenger utpå og fisker enn dit jeg kan se fra vinduet, sier Larsen.

Praten rundt bordet fortsetter, og det snakkes mye om hvor mye triveligere de gamle båtene var. Komforten er riktignok bedre nå, men de gamle båtene var mer intime, sies det.



Gamle venner møtes og minnes. Treffet ombord på M/S TAIKO var populært og varte til langt ut i de små timer. Fra venstre sitter tollstedssjef Bert Sulebust, Jens Sønstebo og Georg Larsen, som var enige om at det er alt for sjelden de får treffes og friske opp igjen opplevelser fra tiden på sjøen.

Men da tente han på alle pluggene. Resten av mannskapet sa nemlig også vatn - det var bare sunnmøringer ombord utenom han. Han var rasende fordi ingen snakket «ordentlig!»

Larsen ser ut til å stortrives. Vi spør hvordan han liker pensjonisttilværelsen.

- Det er fint nå, men det var litt bittert i begynnelsen, da jeg ble førtidspensjonert på grunn av dårlig hjerte. Det var nok ofte jeg lengtet ut, ja. Men det skal nå også sies at de tar godt vare på de ansatte hos Wilhelmsen, sier han.

Han sitter ikke akkurat med hendene i fanget, selv om han er pensjonist. Det er for mye krutt i gamle sjøfolk til det. I to år nå har han gått på matematikk-kurs, og det er tredje året hans med engelskkurs.

- Kona og jeg begynte med hvert vårt kurs på friundervisningen. Det

M/S Taiko er for tiden Wilhelmsens eldste båt - bygget i 1968.

- Den er for ny, sier Larsen bestemt. Han har bare vært ombord i den en gang før - på jomfruturen fra Göteborg til Oslo i 1968.

- Det er ikke det samme miljøet på båtene lenger. Det er færre i besetningen og ikke så mange som har fri sammen. Før møttes man mer og pratet - nå er det de lukkede dører som dominerer, sier Larsen ettertenksomt.

Slik sitter man og snakker til langt ut i de små timer. Det er sjelden gamle kamerater treffes - og selv om det blir sent er det liksom ingen som helt får seg til å bryte opp akkurat nå mens det er så hyggelig. Og gleden over gamle minner og fantastiske historier er tydelig - selv om man altså ble advart med at alle sjøfolk er lønghalsar av natur. Det er vel forresten helst et rykte?

Innerst i Tufsingdalen

Innerst i Tufsingdalen, mer enn fem mil fra Røros, ligger en tømmerhytte med nedsenket lysegrønt fliset japansk badekar, med Østens perlestrenger i istedenfor dør, med utskårne trefigurer fra alle verdenshjørner, og ikke å forglemme, med hyllemeter på hyllemeter av litteratur. Skib-Rederi har besøkt flåtens største lesehest, Manfred Person, smører på TOURCOING. Ikke bare leser han, han har også en morsom myntsamling. Vi traff ham på tunet hjemme på småbruket i Tufsingdal, der broren Birger Albert holder hjemmet sammen. Seks kyr på fjøset, ungkyr og sauer. En karrig utmark hvor bare gress kan gro. Opp klokken 5 hver morgen, sommer som vinter, hverdag som søndag. Men Birger trives. Mens Manfred har reist verden rundt siden 1959 og kjenner utferds-trangen krible i kroppen etter få uker hjemme, har Birger knapt vært i Røros. Han trives med stelle ute og inne, baker, strikker, vever og syr og gjør det trivelig rundt seg.

Men det var nå Manfred vi var kommet for å prate med. Hva får en sjømann til å bli bok- og myntsamler? Skal vi treffe en einstøing av en trønder, som vi må hale ord utav ett og ett? Nei, karen er livlig som få, pratsom og åpen med latteren på lur og glimt i blå øyne.

– Jeg var svaksynt som gutt og fikk ikke lov av far min å lese så mye, men ville hester kunne ikke holde meg borte fra bøkene, og synet er ikke blitt verre av den grunn. Jeg leser alt jeg kommer over, men det går i skjønnlitteratur, og det jeg liker, kjøper jeg. Det er blitt noen bind med årene. Så begynte jeg å samle mynter, samler som røyskatten. Det er en morsom hobby; her skal du se. Og Manfred viser frem album etter album med de merkeligste mynter. Norge har han komplett, fra 1874 mangler bare to mynter, og ellers kommer de fra hele verden. Noen er vakre som smykker, andre er mest rare. Her er minne-mynter fra den japanske keiser Hirohitos tronbestigelse i 1929, fra olympiaden i Sapporo, artige

firkantete mynter fra Thailand, blytunge blekker fra Australia, ja om det så er Ivan-mynter fra Russland, så er de her. Riktignok kaller Manfred dem for «gælninger» – som sjøfolk flest, men det er med kjærlighet i stemmen og stolthet i blikket.

– Jeg har hatt mye glede av samlingen, kan du tro. Skriver med folk i mange land og har fått venner overalt.



Manfred Person – lesehest og myntsamler.

Vi har en annen myntsamler i WW-flåten, Bjørn Johansen har jeg mye å gjøre med. Vi bytter og handler, og hver gang vi kommer i havn, strener jeg opp til nærmeste mynthandler og se hva som finnes. De kjenner meg nå de fleste og vet hva jeg er ute etter.

Praten går livlig, vi snakker bøker, Fønhus og Falkberget er kjære venner, og svensk og dansk litteratur fortæres på originalspråket – de taper seg lett når de blir oversatt.

Imens steller Birger, vedkomfyren gløder og bordet fylles som til et kompani. Her er nybakte krumkaker og nystekte vafler, nystekte karbonader, multer og rømme. Man lider ingen nød i Tufsingdalen, og vi nødes

og nødes til livreimen må spennes ut to hull. Det er en gjestfrihet som vi ofte finner i fjellbygdene der man er glad for å se fremmen, og ikke vet de det beste man skal gjøre for dem.

Men nå må vi ned og se på «slottet» til han Manfred. Vi kravler inn i folkeboksen årgang 1965 og drar et par hundre meter over holka ned til den nyoppførte tømmerhytta.

– Nå skal du få se noe du aldri har sett før, sier den stolte proprietær. Og vi blir bare stående i døra og snappe etter pusten. Utenpå er det en traust, trøndersk hytte, inni er det eksotisk komfort med et bad som en filmstjerne kunne misunne ham. Vi spør forsiktig om han har vann. Jo da, det klareste kildevann, han har fått koblet seg til den kommunale ledning, så det er ikke bare skuebrød. Mellom utskårne figurer fra all verdens kanter og fargesprakende japanske blomster finner vi Birgers nennsomme håndarbeider – og så bøkene da, meter på meter og enda er det kassevis i utuset som ennå ikke har funnet sin plass.

Vi skriver i gjesteboka under hilsener fra fjern og nær. I sommer var det australiere på besøk, felles interesser kjenner ingen landegrenser. Manfred Person er en mann som ikke er redd for å kjede seg. Her er nok å henge fingrene i, og verden er full av uleste bøker, det er tid det er lite av. Utferdstrangen må vel en gang gi seg når alderdommen kommer. Det virker litt fjernt når man bare er 51 år og lengter sørover som en annen trekkfugl, bort fra 17 kuldegrader og knitrende barfrost. Han håper han knitrer ut før jul, og der hjemme på småbruket forbereder Birger julebaksten, det blir nok syv sorter der i huset.

– Du får komme igjen når du vil, det er nå før gæli at du itj vil bli over natta, sier Manfred, hotel er itj tjent når du er på disse kanta.

Vi vinker farvel og vet at vi har truffet noe sjeldent – et par livskunstnere, så forskjellige som bare søsken kan være det. Men begge har de funnet en livsstil som passer dem og som gjør dem trygge i seg selv.

AHO



WW og passasjerfart på USA

Av: Bjørn Pedersen

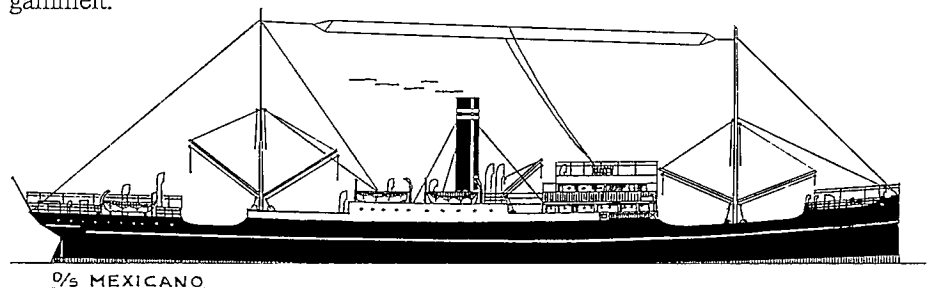
De fleste vil vel neppe forbinde WW med noen utstrakt passasjerfart på USA. Allikevel har rederiet disponert et par kombinerte linje- og passasjerskip som så absolutt gjorde at det var med i passasjerfarten på Nord-Atlanteren. Nå som WW skal operere to lystyacht-pregede cruiseskip eiet av K/S A/S Norske Cruise, kan det være interessant å se litt nærmere på den tilknytning rederiet hadde til denne farten og de skip som ble benyttet.

Da Wilh. Wilhelmsen og Fearnley & Eger i 1914 i fellesskap overtok Den Norske Mexico Linje, fulgte to meget interessante skip med i denne overtagelsen. Det var D/S NORUEGA bygget 1909 ved Fevigs Jernskibsbyggeri og D/S MEXICANO bygget 1912 ved Sir James Laing & Sons Ltd., Sunderland.

Da G. M. Bryde startet Norge Mexico Linjen i 1908 var dette den første norske oversjøiske linje. Linjen ble drevet mellom norske havner samt Göteborg til US Gulf, Mexico østkyst, Cuba og Norfolk på US østkyst. Linjen var to år tidligere ute i farten på USA enn Den Norske Amerika Linje som først ble stiftet i 1910. NMGL ville først og fremst basere seg på stykkgoods, men siden det ikke fantes noen direkte passasjerlinje mellom Norge og USA ved starten av linjen, var det fristende å bygge skipene slik at de også kunne ta et godt antall passasjerer.

Særlig var emigrantene viktige for de store passasjerlinjene før første verdenskrig, men norske emigranter var alle henvist til å bruke engelske, tyske eller en dansk linje til overfarten. De to første skipene linjen fikk bygget, hadde plass til 12 1st klasse passasjerer pluss 30 emigranter. D/S MEXICANO, som ble levert noe senere, var bygget med ennå større kapasitet - 40 passasjerer på 1ste klasse og opp til 64 emigranter - totalt 104 passasjerer. D/S BERGENSFJORD og D/S KRISTIANIAFJORD, NAL's første passasjerskip, hadde til sammenligning ca. 1020 passasjerplasser.

Linjen fikk imidlertid problemer med konkurranse og tekniske uhell samtidig som NAL fra 1910 tok opp farten fra Norge til US østkyst med last og passasjerer. Bryde gikk trett av vanskelighetene etterhvert og solgte som nevnt linjen med to skip til WW og Fearnley & Eger i 1914. Linjen ble deretter drevet av de to rederiene i fellesskap inntil 1920 da WW overtok driften alene. Etter krigen fikk linjen en rekke nye skip, de fleste dieseldrevne, og D/S NORUEGA og D/S MEXICANO ble etterhvert både for små og for uøkonomiske. Allikevel tok det tid før de ble solgt. D/S NORUEGA ble solgt i 1924, mens D/S MEXICANO først ble solgt i 1934 da det var 22 år gammelt.



D/S MEXICANO

På grunn av forholdet til NAL og DFDS ble det ikke den utvikling i passasjertrafikken i linjen som Bryde hadde tenkt seg. WW hadde heller ikke noe ønske om å konkurrere med disse selskapene om passasjerene. Samtidig gikk den alminnelige emigrantfarten fra Europa sterkt tilbake. Dette førte nok til et ganske avslappet forhold til passasjerfarten for WW's vedkommende. De første klassers lugarene ble nok brukt så lenge skipene seilte, mens lugarene for emigrantene nok ble mer sporadisk benyttet. I alle tilfelle ble ingen senere skip i linjen bygget med så omfattende passasjerbequemmeligheter som D/S MEXICANO.

Som en kanskje vil vente at et skip med så mange passasjerer, hadde D/S MEXICANO en noe uvant profil. De førsteklasses lugarene, som alle var plasert midtskips, ga brooverbygget et ganske tungt og klumpete preg. Brodekket var langt og strakk seg over halve lengden av rom

nr. 2 og hele rom 3. Mellom brodekket og poopen var det en smal brønn med plass til luke 4. Emigrantene hadde alle sine lugarer i poopen, mens mannskapet hadde sine rom forut under bakken - 10 sjømenn i felleslugar på styrbord side med 10 fyrbøtere i samme store lugar på babord siden. Offiserene hadde sitt område i midtskipshuset over maskinen. Ialt var skipet utstyrt med hele 6 livbåter til å ta hånd om hele 140 mennesker ombord. Livbåtene akterut ble senere fjernet, formodentlig i forbindelse med omgjøring av emigrantlugarene til lasterom. Spisesalongen på første klasse var panelt i lønnetre med mahognymøbler.

Inngangshallen, lugarer og røykesalong på første klasse var kledd i mahognypaneler. Skipet var utstyrt med elektrisk lys og «Telefunken» trådløs telegraf. Maskinen var en tripple ekspansjonsmaskin som på prøveturen ga skipet den meget respektable fart av 15,2 knop. Service speed var imidlertid kun ca. 11/12 knop, en fart som idag knapt kan regnes for annet enn «slow-speed». I den tid var det imidlertid en bra fart for et lasteskip.

Da D/S MEXICANO ble solgt i 1934 til Lindholmen-Motala, Göteborg for skrap og opphugging, ble det imidlertid videresolgt til Glückmans Metallaffär, også i Sverige, og omdøpt til RUTH. 7. mai 1942 under reise fra Rotterdam til Göteborg ble skipet sterkt skadet under et alliert luftangrep utenfor Vlieland og landsatt for ikke å synke. Det ble senere kondemnert og hugget opp. Skipet var da hele 30 år gammelt.

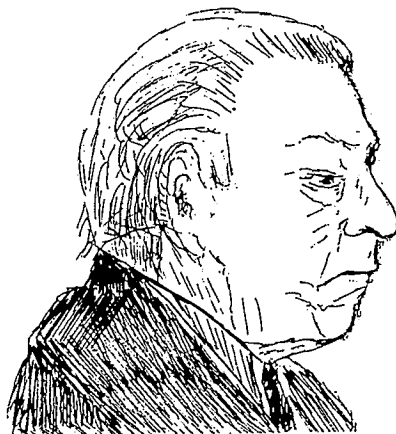
Fru Hauge

BIRGIT TENGROTH sa i romanen Tørst at livet ble lettere å leve om mennesker ikke spurte. Det finnes folk som spør så utpekulert og uangripelig at man føler seg på defensiven i den grad at bare ren uhøflighet kan stoppe marerittet. Man holder fred og vrir seg i kval, men en følelse av å bli vrent som en strømpe, skrelt som en appelsin, skrapet ut av sitt eget skall, slik muslingen føler fiskerens skarpe kniv. Birgit Tengroth hadde rett.

Enkelte spør ikke. De rene av hjertet. Et slikt menneske vil jeg beskrive og tar dere med til Homansbyen. Der bodde fru Hauge. Solen kan imidlertid ikke skinne og varme før tordenskyen er passert, derfor males en uhyggelig skyformasjon fra etterkrigstidens Oslo, med bolignød frem til idag.

Innflyttere hyblet i kott og stuer til skyhøye priser. Kyniske hushaier presset sitronen og byen med det store hjertet bekreftet suverent Hamsuns ord om at ingen forlater Oslo uten mén. Min første billett merket foranlediget konferanse i Gardeveien. April dagens milde luft ga bud om tidlig vår der en moderne boligblokk kneiset nymalt nedenfor Kringkastingshusets stilige arkitektur. Vertinnen var skarp. To voksne døtre, en guttepike som en av småpikene uforskyldt satt alene med. Dårlig økonomi. Full døgnpris for det møblerte værelse, et halvt års forskudd. Damebesøk ikke tillatt. Frokost inkludert i leien, ellers ingen form for mat på hybelen. Hun var personlig kristen og spilte gitar i Frikirkens korps.

Fruen virket, sitt forpliktende livssyn til tross, usympatisk. Den stramme økonomi skapte neppe god atmosfære. Men jeg likte strøket, leiegården og værelset og tegnet kontrakt. Det vil si, jeg tegnet intet, for fru Hauge sa, vi er da voksne mennesker som stoler på hverandre, idet hun begjærlig grep



pengene. Samme kveld flyttet jeg inn med svinelærskoffert og Blaupunkt Super.

Døtrene var superlekre ryper, moteriktige og gøyale. Guttungen, en skjønn liten røver, charmerte både meg og den annen hybelboer, kiropraktikeren som gumlet biologiskdymaniske grønnsaker så kruspersillen tørt ut av ørene hans. Enken klimpret på gitaren og sant Ungdommens frelser, hør oss når vi beder, eller sveivet på en diger symaskin og bakte brød som laget deilig duft. Selv satt jeg på hybelen, livende redd for å kolliderer med sparkepikene på badet. Mot midnatt kunne fru Hauge komme med varm sjokolade og wienerbrød. En liten smak til meg som var forståelsesfull. Hun manglet et par hundrelapper og visste at jeg fjernet hennes nød. Vesla kom i drosjebil notorisk blakk og regningsbudet måtte ha penger idag, altså. Jeg betalte, betalte og betalte, men regnet fort ut at skulle jeg holdes gjeldfri, måtte jeg snarest bort fra dette lurvete bondefangeri. Som en lykkens pamfilius, fikk jeg tilbud om obligasjonsleilighet i Oscars gate. Svinelærskofferten ble pakket, og fru Hauge, som satt i stille bønn, måtte ringe etter taxi. De får ikke penger for telefonen, sa jeg. Det De skylder meg, kan De sende til kontoret. Jeg kommer ikke til å kreve Dem. Adjø.

Homansbyen. Det forgjettede land. Et eldorado for en oppskaket sjel. Hvile for spente nerver.

Leiligheten var sammen med andre nyinnredet på loftsetasje i gammel gård, tilhørende en merkantil forretning. Første etasje rommet klubblokale, restaurant og selskapsavdeling. Alt drevet av fru Hauge og hennes mann, som var hovmester, innkjøps sjef og sjåfør, mens fru Hauge med sine piker tok hånd om kjøkken og servering. Dette kjøkken ble et kjærstet sted for meg med fred og fordragelighet. Ingen klimpring på gitar, men glade budskap tonet som et preludium over Linnekogels komfyr, hvor steker putret i ovnene og allehånde kjelers velduftende ingredienser pleiet med kjærlig hånd. Hver dag i dette gastronomiens tempel, ble en andaktstund. Fru Hauge, med talent og varme på sin rappe Oslo-dialekt, kommenterte alle dagens hendelser og fortalte historier så frimodige og muntre at livet ble kontinuerlig forlenget i spontan latter og begeistring. Min tre retters middag ble elegant bakket opp i et praktisk kjelearrangement, så rikelig at jeg godt kunne ha en gjest, hvilket jeg undertiden hadde. Regningen ved månedens slutt var nærmest symbolsk og oppgjøret foregikk under ramme replikker, minnende om en Rose-sketsj på Chat Noir, improvisert iscenesatt av fru Hauge, som et gledens fyrverkeri pendende fra kjøkkenbenk til komfyr. Denne hyldet til henne så mange år etterpå, skyldes ikke sparte kroner på utsøkt herskapskost. Det er hennes giverglede, medmenneskelighet og positive livsførsel jeg alltid vil huske. Uten å vite det, var hun personlig kristen. Ordet Gud nevnte hun aldri, men Mesteren har da visselig sagt: Ikke hver den som sier Herre, Herre, skal komme inn i Himlens rike, men den som gjør min Fars vilje.

Godt nytt år, fru Hauge. Jeg kjenner ikke Deres fornavn. Men De visste heller ikke at jeg het Bjørne. For vi spurte ikke. Derfor var det godt å leve i Oscars gate.

DIN første båt, når?

- TAGUS fra mai 1956, en av de fineste og beste båtene i WW-flåten den gang. Traff mange hyggelige mennesker der ombord, én er fremdeles blant mine beste venner.

Chief'n het Holmen og var fra Larvik. Jeg husker ham spesielt godt fordi han var streng, men tok godt vare på førstereisguttene. Jeg kan ennå se ham i solrenningen sitte på 4. luka iført blå skjorte, dongeribukse og tresko og innta sin morgenkaffe. Respekten og beundringen var stor.

- Hva er ditt pinligste øyeblikk fra WW-tiden?

- Det har vært noen. Ett av dem hendte kort tid etter at jeg begynte på kontoret i 1969. Rederiet var den gang sterkt opptatt av å rekruttere sjøfolk fra forskjellige yrker og skoleslag. Jeg skulle til Drammen og fortelle skolefolk og journalister om våre ordninger. Vi hadde også et bra opplegg med slidesfilm og brosjyremateriell. Alt dette hadde jeg glemt i spenningen foran min debut. Arrangøren ordnet imidlertid med tavle og kritt. Jeg fikk likevel middag etterpå.

- Hva er det nyttigste rådet du har fått?

- Lær å stole på deg selv.

- Hvorfor forlot du sjøen?

- Hadde lyst til å være mer sammen med kone og barn. Tidspunktet ble bestemt da jeg fikk tilbud om å begynne på kontoret.

- Hvorfor tilbake til sjøen?

- Dette er det vanskelig å svare på, men jeg har alltid synes at arbeidssituasjonen ombord har vært fin, med klart definert ansvar og myndighetsområder, og hvor det også var mulighet til å måle resultater. I en stor organisasjon er det vanskelig å få dekket disse behov, men jeg tror det er et viktig ledd for å få fullt utbytte av menneskene i organisasjonen. Etter 12 år med en masse interessante arbeidsoppgaver, merket jeg også at jeg begynte å bli tilbake når jeg skulle løse nye oppgaver. Dette tok jeg som et tegn på at jeg kanskje begynte å gå trett.

Kort portrett

VIDAR BEKKAVIK



Etter samtaler på kontoret, hvor jeg fikk inntrykk av at det ble sett på som positivt å skifte arbeidsområde, var det også lettere å ta beslutningen.

- Hvordan opplever du kommunikasjonsen sjø/land?

- Den daglige, rutinemessige kommunikasjon kan sies å være meget bra, og jeg er sikker på at den også oppfattes som hyggelig av begge parter. Det blir vanskeligere når det oppstår problemer som går på personellpolitikk og dens retningslinjer, her kan det gjøres bedre.

- Hva kobler du av med?

- Jeg synes det er en avkobling å gjøre det som er morsomt og interessant. Den jobben jeg er betalt for er jo noen ganger det, og så har jeg i tillegg kone, to barn, hus, have, båt og bil, i tillegg har jeg en del smårepara-

sjoner for musikk-korpset. Det har derfor foreløpig blitt for liten tid til å gjøre noe som kan benevnes som rene hobbies.

- Hvilke egenskaper setter du størst pris på hos andre?

- Ekthet, toleranse samt evne til å le av seg selv en gang i blant.

- Hva gjør deg skikkelig arrig?

- Mennesker som misforstår mot bedre vitende og nekter å forstå selv om de forstår.

- Hvilken presang ville glede deg mest?

- Skal den være realistisk, så ønsker jeg et fullt ferdig hobbyrom i kjelleren.

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

- «Norge blir til». Av skjønnlitteratur er det lenge siden, men det var en bok av Borgen jeg leste. Har ingen planer. «An-Margrit» av Falkberget.

- Din drømmedag, hvordan ville den arte seg?

- Jeg må melde pass, dette blir for voldsomt.

- Har du en yndlingsdrink og et favorittmåltid?

- Nei, men det må være en god blanding (søtt/surt, med bær i). Kopt kveite à la WW's kantine.

- Hvem ville du tilbringe en dag alene sammen med?

- Nei, dette blir for personlig.

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

- Rundreise Italia og Hellas.

- Hvilken annen stilling enn den du har i dag, kunne du tenke deg?

- Ingen pr. i dag.

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

- Det kommer ut for sjelden. En månedsavis med mer direkte kontakt med menneskene ombord og på kontoret, gjerne i form av en vanlig avis med intervjuer og bilder, tror jeg hadde hjulpet.

POSTKASSEN



Barnejuletreffest



Fotografiet over disse linjer kan ikke tidfestes, heller ikke kjenner vi den elegante lille herremann som tankefull nyder sin iskrem på barnejuletreffest i spisesalen. Han er vel nå gymnasiast, muligens allerede i ferdig med skolegangen og sitter i bank eller – for den saks skyld – ute på rigg.

Barnejuletreffestene i RA5's spisesal begynte i all enkelthet. Men festene har utviklet seg både hva deltagerantall og underholdning angår. Sagene Janitsjarkorps med onkel Per i spissen tar seg av barna i lek og sang, og nissetantene passer på at også de minste får plass til å følge med.

Siden barn fra seilende og kontorfunksjonærer kommer sammen, har det vært nødvendig med to fester. Da vi regner med enda større tilslutning i år, arrangeres det tre fester, nemlig mandag 3., onsdag 5. og fredag 7. januar 1983.

Etter modernisering av kjøkkenet er spisesalen blitt noe mindre, og hvis festene skal være hyggelige for barna, er det viktig at påmeldingsdagen er bindende, og at ikke flere enn de som er påmeldt kommer. Vi må også be om at kun én av foreldrene er med, likeledes at aldersgrensene holdes.

Vi er glad for at barnejuletreffestene er blitt så populære. Da vi fortsatt holder til i spisesalen, er det mest fordi vi vet at barna ønsker det slik, eller, for å si det på en annen måte: De vil ha juletreffest på pappas kontor.

B. A.

Ung nykomling

Bare 13 år gammel og allerede museumsgjenstand! Denne skjebne er blitt «Taimyr-anlegget» til del. Dette verdens første datamaskinbaserte anti-kollisjonssystem og det første datamaskinbaserte system for overvåking av et ubemannet maskinrom, ble forleden under en høytidelig sammenkomst overrakt Norsk Sjøfartsmuseum av Norsk Data.

«13-åringen» seilte ombord på M/S TAIMYR fra 1969. Anlegget var det første i sitt slag, og en banebryter for data til sjøs. Kaptein på M/S TAIMYR var Ivar Falck Husum. Han var til stede ved overrekkelsen, og sa bl.a.:

– Dette anlegget har økt sikkerheten til sjøs i vesentlig grad. I dag er slike anlegg påbudt i deler av verden for skip over en viss tonnasje. Det er morsomt at dette er skapt av norsk intelligens.

Anlegget ble overrakt av styre-

formann i Norsk Data, skipsreder Terje Mikalsen.

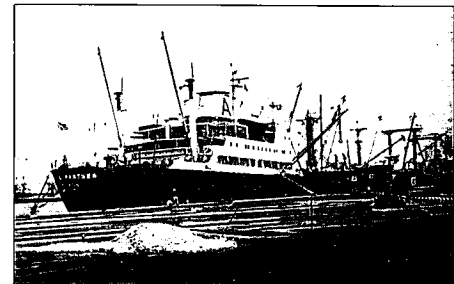
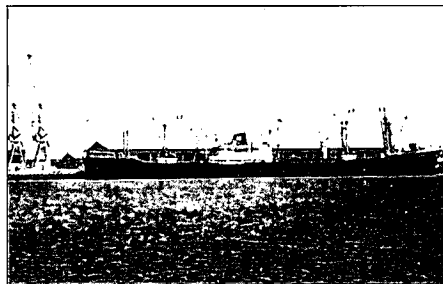
Direktør Svein Molaug på Norsk Sjøfartsmuseum takket for gaven. Han sa at dette er et vendepunkt for museet. I morgen er i dag i går, minnet han om, og påpekte at museet med denne gaven er kommet til et vendepunkt. Med dette inneholder samlingene ikke bare pene gamle ting som seilskutebilder og annet, nå kan man også finne gjenstander fra den moderne skipsfart her. Sjøfartsmuseet har tatt skrittet inn i dataalderen. Molaug sa at han håpet at det etter hvert vil komme mange gjenstander som vil belyse denne perioden – en fantastisk periode som vi er så heldige å leve midt oppe i. Den står altså der på museet, skipsfartens første dataanlegg. Også denne gang var sjøfartsnasjonen Norge først ute i igjen. Nå er det bare for publikum å gå og se den!

(Sakset fra Ullern Avis/Akersposten.)

Gamle WW-travere

Sender noen bilder av to gamle WW-travere sammen med de opplysningene jeg fikk skrapet sammen i all hast. Bildene er av henholdsvis ex M/S TARN og ex M/S TEMERAIRE, og tatt i King Abdulaziz Port, Damman.

M/S HALLA PARTNER ex TARN seiler nå under Korea-flagg og går i linjefart mellom Fjerne Østen og Arabiske Gulf. Alt på dekk fungerte bra, og storbommen ble brukt i de fleste havner. På broen var også alt i orden. Pga. problemer med kjølevannsinntaket, var servicespeeden 13 knop. Det er tydelig at skipet ikke lenger er det det var, men etter å ha vært under utenlandsk flagg såpass lenge, vil jeg si at det fremdeles var overraskende bra.



Ex M/S TEMERAIRE seiler under Kuwait-flagg med greske offiserer. Grunnet mannskapsmangel var dette engang så stolte skip i en sørgelig forfatning teknisk sett. Det var lite som virket både på bro og i maskin, med vedlikeholdsmessig var skipet fremdeles bra. Skipet skulle dokkes august -82, de regnet da å utbedre diverse mangler. Som en tilleggsopplysning kan jeg nevne at den engang så moderne og effektive containerseksjonen med 25 tons kran, nå kun brukes til sekkelast.

Dag Dvergastein
Medscan Terminal,
Damman, S. A.

Det 'nye' Utenlandsprogrammet

Det nye tilbudet fra Utenlandsprogrammet betyr:

22 sendinger i døgnet – sendingene begynner hver hele time. Det blir nyheter først i hver sending.

Hver sending blir nå på 45 minutter.

Alle sendinger kan nå høres i hele Norge og Nord-Europa – på 49 m båndet på kortbølge.

Det blir to tilbud å velge mellom – en nyhetssending og en program-sending. Tanken er at uansett hvor du bor i verden skal du hver dag kunne få inn minst *en* nyhetssending og *en* program-sending. Vi har også forsøkt å velge frekvenser og rette sendingene slik at nyhetssendingen kommer inn tidlig morgen eller sen kveld, lokal tid. Dette håper vi vil bety mer lytter-vennlige sendinger – til lyttervennlige tider.



Nye programposter:

I nyhetssendingen blir det hver lørdag Fem minutter nyheter for barn. Dette er ikke nyheter i barnslig språk, men nyheter som interesserer alle under 15 år. Vi har en barneredaksjon til hjelp. Hver lørdag i program-sendingen får vi program-posten *Småbølgen* – det er en ti minutters post med barnestoff – hvor vi tar hensyn til norske barn i utlandet.

Sportssendingene blir utvidet. Mandag får vi også en oppsummering av helgens sport og resultater. Godt for deg som har «mistet» sportssendingene i riksprogrammet. Det blir også sport hver lørdag og søndag i nyhetssendingen.

Studio 90 – ny post i program-sendingen. Dette er en 20 minutters «service-radio» for ulike grupper av

utenordmenn, og en toveis kontakt mellom organisasjoner, bedrifter, foreninger, myndigheter og reiseselskaper hjemme, og de nordmenn de betjener ute i verden.

Valutakurser kommer nå også i Utenlandsprogrammet hver lørdag.

Utenriksspeilet hver torsdag i program-sendingen gir norske reaksjoner på viktige utenrikspolitiske begivenheter.

Nyhetsstilbudet fra NRK blir nå sterkt utvidet – alle 22 sendinger begynner med nyheter.

Det blir to sendepauser – kl. 10 og 11 norsk normaltid, og kl. 11 og 12 norsk sommertid.

Ellers får en del av de tidligere programpostene ny make-up, men flaggskipet *Postkassa* beholder vi som før.

Det vil altså starte en sending hver hele time på døgnet, bortsett fra kl. 08 og 09 norsk tid.

Utenlandsprogrammet – kort historikk

Kortbølgesendingene fra Norge ble åpnet av H. M. kong Haakon 3. januar 1948. Sendingene var på sett og vis en fortsettelse av den kringkastingsvirksomhet som på norsk ble drevet over den amerikanske stasjonen WRUL i Boston under krigen, spesielt myntet på vår handelsflåte, men også på hemmelig avlytting i Norge.

Informasjonsbehovet blant sjøfolk ble ikke mindre i den første etterkrigs-tiden. Tiltaket med egne sendinger på kortbølge hjemmefra ble derfor hilst med tilfredshet. Selv om den viktigste lyttergruppen fra starten av var sjøfolk, kom det litt etter hvert flere til: misjonærer, studenter i utlandet, velferdsarbeidere, tjenestemenn i utenriksetaten, NORAD, norsk-amerikanere – og i de senere år, et raskt økende antall norske pensjonister som slår seg ned på sydligere breddegrader. Idag vender Utenlandsprogrammet (som avdelingen nå heter) seg til *alle* nordmenn i utlandet med et variert program-tilbud, døgnet rundt.

Kampen i eteren

Det er et meget begrenset antall

kanaler som står til disposisjon for kringkasting på kortbølge. Stadig flere stasjoner kommer til og gjør krav på plass. Ettersom det ikke finnes et effektivt internasjonalt organ som koordinerer bruken av sendefrekvensene (bølgelengdene), oppstår hyppige «kollisjoner» mellom sendere som bruker samme frekvens. Resultatet er ofte at den sterkeste stasjon setter den svakere ut av spill. Dette har ført til en kapprusting i eteren nasjonene mellom med stadig sterkere sendere. Også Norge er tvunget med i denne konkurransen for i det hele tatt å bli hørt. Vårt land har dessuten det handicap at vi ligger nær nordlyssonen som virker sterkt dempende på radiosignalene, særlig mot Nord-Amerika og det nordlige Stillehav.

Hva nå?

De norske kortbølgesendingene begynte forsiktig med et 30 minutters program rettet mot Atlanteren og Nord-Amerika. Ut over i 1950 og '60-årene ble sendingene gradvis forlenget og *antallet* øket betydelig. Det mønster vi nå forlater har 11 sendinger à 90 minutter, rettet mot «alle» deler av verden. Årsaken til at vi nå legger om til kortere og flere utsendelser er først og fremst sender-teknisk. Det er større sannsynlighet for å å frem til fjerne strøk med et tre kvaters program enn over 1½ time. Dessuten er det bare få lyttere som har tid, lyst og anledning til å høre radio sammenhengende i 90 minutter.

Jubileumsbok

Rederiet har inngått avtale med forfatteren Leif B. Lillegaard om at han skal skrive WW's 125-års jubileumsbok. Boken vil komme ut høsten 1986 – og Lillegaard vil bruke mye tid de nærmeste fire år til innsamling av stoff. Dette vil bl.a. medføre intervjuer med mange av våre pensjonister, samtaler og møter med ansatte ved kontoret samt enkelte besøk på skip og rigger.

Arbeidet med boken vil skje i nært samarbeide med Informasjonsavdelingen.



PERSONALIA

Vi gratulerer

25 års tjeneste
Leif Basberg
Arne Lie Larsen
Gunnar Tharaldsen
Bjørn Schäffer
Ole Hagen
Halvard Vik

90 år
Ragnhild Erichsen

80 år
Olaf Emil Eikholt

70 år
Stein Saltvig
Sigurd Arnt Bryde
Anker Einar Mathisen
Bjørn Børresen
Fritz Olsen
Ingrid Myrdam

60 år
John Monrad Giske
Yeung Tai Hing
Bjørn Scott Olsen
Lars Ekelund
Thomas Nilsen
Hans M. Hallum
John Bartolf

50 år
Lars Lunde
Knut Jørgensen
Tor Nilsen Bua
Rolf Isaksen
José Lago Candamo
Arnulf Eidem
Odd Ragnar Larsen

Jubileum 25 år



Inger-Johanne Holm

Regnskapssekretær Inger-Johanne Holm begynte i vårt firma som assistent 29/7 1957 tilknyttet daværende Trekkavd. Hun var en kort periode stenograf i Passasjeravdelingen, før hun ble tilknyttet Wilag's Bokholderi i september 1958, og hvor hun fortsatt er.



Jan Myrstad

Radiooffiser Jan Myrstad begynte i rederiet som salongutt THALATTA i 1956. Han tok radioskolen i 1959 og har siden seilt radiooffiser/sekretær på en rekke av rederiets skip. Fra 1977 har han vært radiooffiser på TREASURE FINDER.



Lorentz Svea

Regnskapssekretær Lorentz Svea begynte i vårt firma i november 1949 da han reiste ut som dekksgutt TANCRED. Han har totalt vel 3 års fartstid i WW. Svea begynte så som assistent i vår Post-avdeling i august 1960, ble overført til Wilag's Bokholderi i februar 1962. Var tilknyttet EDB-avdelingen i perioden oktober 1969 - mai 1983, da han gikk tilbake til Bokholderiet, der hans arbeidsoppgaver er kontering og kontroll av agentregnskaper.



Tore Moen

Maritim personellsjef Tore Moen seilte som telegrafist i vårt rederi i 2½ år, første båt TAI SHAN 6/1957 og siste TERRIER hvor han mønstret av i februar 1960 for å begynne på kontoret som assistent i Mannskapsavdelingen. Ble forhyringssekretær i februar 1961, og utnevnt til hyresjefens stedfortreder i september 1968. Mannskapsjef i januar 1975 og maritim personellsjef i februar 1981.



José Sampedro

Matros José Sampedro begynte i rederiet som jungmann i 1956. Han har seilt fast i rederiet som matros. Siste båt var TAIKO. Matros Sampedro er fast ansatt i rederiet.



Trygve Hjelle

Truckfører Hjelle har arbeidet i rederiet som truckfører siden 24/6 1957.



Arne Lie Larsen

Avdelingssjef Arne Lie Larsen begynte sin tjeneste i WW som hullkortleder tilknyttet juridisk avd. 1/10 1957. Han ble utnevnt til avdelingssjef for Statistisk avd. 1/10 1960, sjef for NAAL's bokholderi 1/1 1963, samt for Driftsbokholderiet 1/5 1963. Ble leder for Intern revisjon 1/7 1967. Utnevnt til regnskaps-sjef 1/7 1972, og fra 7/11 1974 avdelingssjef for Intern revisjon.



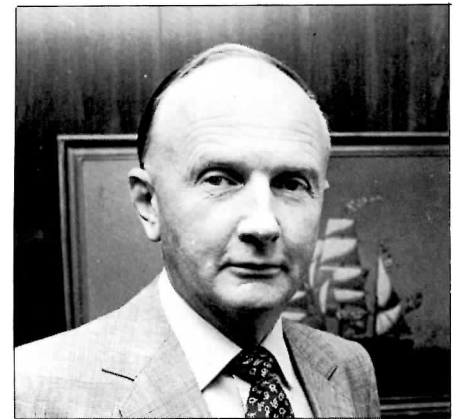
Magne Brakstad

Arbeidsleder Magne Brakstad begynte i rederiet som matros TUDOR i 1954. Siden 1958 har han seilt fast som arbeidsleder på rederiets skip.



Leif Basberg

Regnskapssekretær Leif Basberg ble ansatt i vårt firma 1/10 1957 ved vårt Ørnes-kontor, og har idag stilling som regnskapssekretær ved samme kontor.



Søren L. Juell.

Søren L. Juell, som for tiden er rederiets representant i Den Norske Syd-Amerika Linje i Brasil, hadde handelsutdannelse og shippingpraksis i inn- og utland før han begynte i Wilh. Wilhelmsen i 1951 i Linjeavd., der han ble avdelingssjef i 1961. Siden 1968 har Søren L. Juell representert rederiet i en lang rekke stillinger i utlandet. I flere år var han bosatt i London, hvor han også var rådgiver for IMCO. Fra 1974-1977 ledet han Hurum Marine Ltd. i Montreal, men vendte tilbake til WW som Owners' Representative i Tokyo. I en periode var han Managing Director i The Saudi National Shipping Co. i Jeddah og var med på å bygge opp dette foretagende.

Norges Rederforbunds gullmedalje

Følgende WW-ansatte er tildelt Norges Rederforbunds gull-medalje 1982:

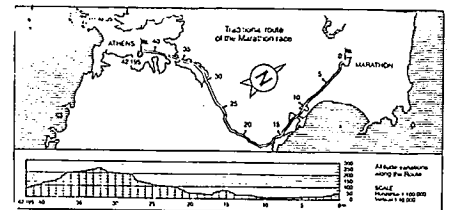
Stuert Chu Quan Fah,
bosatt i Hong Kong
Radiooffiser John Monrad Giske,
bosatt i Spjelkavik
Arbeidsleder Nils Jørgen Stougaard,
bosatt i København

Motormann Yeun Chi Gheung,
bosatt i Singapore
Hjelpemann Tai Hing Yeung,
bosatt i Hong Kong
Maskinsjef Sverre Aakre,
bosatt Strandvik
Maskinsjef Aage Grønvold,
bosatt i Drøbak
Maskinsjef Arvid Hole,
bosatt i Trondheim



Petter Larsen i Athen-Marathon – nær målpassering etter 42 km løpetur i 25 varmegrader.

For WIL i 'The Original Run'



En dirrende het sensommerdag 490 år før Kristus løp en ensom soldat gjennom det bølgende slettelandskapet syd i Attika uvitende om at hans løp skulle bli verdenshistoriens best kjente idrettsbragd. Bak seg hadde han skrikene og larmen fra krigstummelen der tusener av persere møtte sin skjebne mot langt færre men likevel overlegne greske styrker. Det hevdes at hans navn var Pheidippidis, og trolig ble han hyldet slik som oss av befolkningen i de mange landsbyer han passerte på sin 42 kilometers lange tur fra Marathon for å fortelle athenerne om den store seieren. Vi vet at han nådde frem og mener å vite at han falt død om etter å ha frembragt sitt budskap: «Gled dere, vi har seiret.»

Så står vi da der nær slagmarken ved et uttørret elveleie utenfor landsbyen Marathon 2472 år senere, et par tusen trippende marathonløpere, noen bare for å vise at de kan greie dette, andre for å la løpet gå inn i en kanskje lang rekke tilsvarende prestasjoner. Blant deltagerne denne oktobermorgen er også to nordmenn som løper for WIL, i første (og siste?) maraton; undertegnede Petter Larsen (44) med sønnen Hauk Petter (19).

Vi mente å ha forberedt oss godt selv om «asfalttreningen» først begynte for alvor for fem måneder siden. Senior hadde aldri løpt lenger enn 30 km på asfalt, junior hadde

prøvet 36 km. Og det skremte oss fremdeles, at da vi utprøvet distansen med bil og slo på trippelleren utenfor Sandvika i Bærum, var vi ikke «i mål» før avkjøringen til Sande i Vestfold – så langt var det, det visste vi. Likevel hjalp det jo på selvtilliten at vi regnet med å ha løpt ca 1500 km totalt etter at skisesongen var over i mars måned.

Starten kl. 08.30 om morgenen i ca. 25° og sol foregår på gresk manér med mye huing og klapping, ingen egentlig startlinje, men et skudd avfyres og avgårde bærer det.

Vi hadde et hovedmål: å gjennomføre, men for å være litt systematisk hadde vi lagt opp til en kilometertid på ca. 5 minutter, hvilket skulle bringe oss i mål på rundt 3½ time.

Så prøver vi da å la kilometerne rulle, søker skygge langs de få rekkene av trær vi passerer, veksler noen ord med en barbert australier vi løper fra eller en finne som langsomt drar fra oss. Atmosfæren er lett, nesten lystig. Solen skinner, barna har skolefri og klapper og vifter med laurbærkvister, spensten er på topp og vi ser ingen grunn til bekymring.

De første 2 milene av løypa er det flatt langs kysten, deretter (over 10 km) stiger veien til 250 m.o.h., og så går det svakt utforbakke de siste 12 km som faktisk i sin helhet er i Athens bygater.

Vi passerer 10 km på 47 minutter og 20 km på 1,40 uten særlige problemer. Men én ting forbausset oss; vel hadde vi vel bedre fottøy enn vår ensomme forgjenger, men hvorfor skulle heller ikke vi få annet enn lunkent vann underveis? Det klorstinkende vannet de serverte hver 5. kilometer, kunne ikke gi oss nye krefter slik vi er vant til fra XL 1, solbærsaft og vorterøl, og det var flere enn oss som fikk mavetrøbbel etter hvert som sukker/glykogénmangelen viste seg – så det ble da slitsomt nok. Nær 30° og en loddrett sol lot oss merke hva vi hadde gitt oss ut på, også etter at vi hadde nådd toppen der vi sneget oss gjennom trafikkkaoset og eksosdisen mot Athens sentrum.

Men endelig: der svinger løypemarkeringen til venstre og inn på Athens marmorstadion og et par hundre meter til nå så er vi i mål, får medaljen rundt halsen og kan legge oss rett ned.

To timer senere sitter vi (i skyggen) på en fortausrestaurant med en øldrikkende gjeng glade løpere fra alle verdens kanter rundt oss: – Det er morsomst etter på...

Vi var oppegående også dagen etter, men vi ser liten grunn til å forbedre «pers'en» selv om den ble dårligere enn 3,30...

P. L.



Wil-nytt

Referat fra WIL generalforsamling 22/10 '82

WIL's formann, Erik Laumann, erklærte generalforsamlingen for lovlig satt kl. 19.15, og ønsket velkommen til ca. 70 tilstedeværende WIL-medlemmer. Deretter gikk han over til dagsorden iflg. lovene.

1. *Innkallelsen til generalforsamlingen*
Ingen kommentarer.

2. *Referat fra forrige generalforsamling.*
Ingen kommentarer.

3. *Rapporter fra gruppene:*
FOTBALL A-LAGET – Odd Jørgensen Svennevig kunne opplyse at shippingserien var ferdigspilt og at resultatet ble 4. plass. Laget

endte også på en 4. plass i bedrifts-serien.
FOTBALL B-LAGET – Knut Salvesen gjorde forsamlingen oppmerksom på at laget rykket opp og ikke ned.
TENNES – Korrigerings 3. avsnitt, 2. linje: Antall deltagere var 17 i klassen under 50 år og 8 i klassen over 50 år.

4. *Rapport fra hyttestyret.*
Ingen kommentarer.

5. *Rapport fra hyttekomiteén vedr. jubileumsgaven.*
Ingen kommentarer.

6. *Regnskap- og budsjettforslag/ Idrettsarrangementene.*
SKIFESTIVALEN – Spørsmål fra K. Salvesen om hvorfor budsjettet var satt ned for skifestivalen '83. E. Laumann kunne opplyse at tilskuddet fra WW var mindre enn det oppsatte budsjett 82/83, og at det ble fordelt etter beste evne. Det vil bli laget et alternativ for skifestivalen, med selve rennet på Frognersteteren og arrangementet i kantinen i RA 5.

HÅNDBALL HERRER – V. Ek mente det var uheldig å kutte ut WIL – Ø.K.B arrangementet, spesielt nå siden det er WIL's tur til å arrangere. E. Laumann kunne opplyse at det ikke er tatt noe endelig avgjørelse og noe krav er ikke oversendt til Ø.K.B. Det må kune gå an å lage et alternativt arrangement på Skramstad. Resten av budsjettforslagene ble godkjent uten kommentarer.



WIL'S STYRE

Styret for 1982/83 samlet i sitt første møte. Ved siden av noen rutinesaker sto planlegging og gjennomføring av Årsfesten for 400 deltagere på programmet. Fra venstre: Thorolf Huus, viseformann. Erik Laumann, styremedlem. Inger-Lise Westbye, suppleant. Venche Olsson, sekretær. Knut Persson, kasserer, og Helge Selmer, formann.

WIL's styre 1982/83

Formann: Helge Selmer
Viseformann: Thorolf Huus
Sekretær: Venche Olsson
Kasserer: Knut Persson
Styremedlem: Erik Laumann
Suppleant: Inger Lise Westbye

Oppmann:

Fotball, A-laget: Geir Strøm
Fotball, B-laget: Ulf Gregersen
Håndball, damer: Henny Nes Persson
Håndball, herrer: Vidar Ek
Ski: Jan Simonsen
Fri-idrett: Per Thronsen
Tennis: Rune Handal
Bordtennis: Geir Lundsten
Bridge: Astrid Wirstad/Lorentz Svea
Bowling: Arne J. Larsen/Bergljot Hovland
Innendørstrening KG: Bjørn Terje Hval
Jazzgymnastikk, damer: Inger Lise Westbye
Mensendieckgymnastikk: Liv Andersen
Golf: Knut Bilov-Olsen
Squash: Jens P. Jarem

Premieutvalg:

Hans Christian Bangsmoen
Kristian Monsen
Formann, Sekretær

Materialforvalter: Valgkomité:

Petter Dalholt
Jan Rydgren-Knudsen
Bjørn Aasheim
Hans Olav Nordby

Klagenevnd:

Solveig Svang Olsen
Jan Lampe
Helge Nor

Revisorer:

John Englund
Martin Lunde
Louis Vauvert

Hyttestyret:

Formann: Harald Knutsen
Viseformann/Kasserer: Bjørn Næss-Andresen
Styremedlemmer: Einar Foseid
Bjørn Jan Jørgensen
Mette Brubak
Frode Laursen
Tore Langeland
Ingrid Søylen

Fylt kalverull

Denne gang har vi fått en oppskrift fra stuert Knut Kristoffersen som for tiden er påmønstret TREASURE HUNTER. TREASURE HUNTER er ett av de største Hotell i Nord-sjøen med plass til 560 personer.

Fylt kalverull er en utsøkt rett som blir brukt alt for lite i Norge.

Denne spalten er derfor interessant fordi vi her blir presentert litt spesielle retter.



Stuert Knut Kristoffersen.



FYLT KALVERULL

Ingredienser

Et stykke kalvebryst, ca. 1½ - 2 kg
(svin kan også brukes)
1 ss salt
1 ts pepper
1 ss paprikapulver
persille
2 - 3 stk paprika-frukter

Fremgangsmåte

Skjær vekk grove sener, hinner og ribbenene fra kalvebrystet. Gni med salt og krydder på ribbesiden, fordel så persillen og paprikaen (som er skåret i biter) på ribbensiden. Rull det

hele godt sammen og bind opp med hyssing. Gni rullen til slutt med salt, pepper og paprika-pulver.

Stek rullen ved 175°C i 1½ - 2 timer. Hvis det brukes steketermometer skal det vise ca. 70°C.

Hvis en ønsker sky, kan en tømme et par dl vann i langpannen når rullen er blitt pent brun.

Som stuert Knut Kristoffersen sier, så er dette en ypperlig rett til søndagsmiddag, eller som en aftensrett blant venner.

Til retten anbefales bakte poteter og en god salat.

7. Regnskap feriestedene

v/Harald Knudsen.

FRYHALLEN - Boja Djupvik spurte hvorfor brenselutgiftene er budsjettert med kr. 2000,- for neste år og regnskapet for '82 lød på kr. 65,-. T. Langeland kunne opplyse at det ikke har blitt kjøpt inn brensel for '82, og at det er bestilt i høst.

Spørsmål fra forsamlingen hva div. utgifter var. T. Langeland kunne opplyse at det var utgifter i forbindelse med snekkermester Holm som har hatt befarings på Fryhallen i vår.

BLEHYTTA - Margit Larsen kom med spørsmål om posten rep.-vedlikehold. T. Langeland svarte at grunnen til at posten er budsjettert betydelig høyere enn regnskapene lyder på, er uforutsette utgifter. Neste års budsjett skal dekke arbeid i forbindelse med lufteluke i taket der hvor klosettet er, samt nye møbler. Salg av hytta har også vært på tale, da den blir for lite benyttet som feriested av de ansatte. Dette vil bli tatt

opp til vurdering senere, da det skattemessig vil falle dyrt. Resten av budsjettet ble godkjent uten kommentarer.

8. Valg.

Formann Laumann poengerte at ingen fra valgkomiteén var tilstede. Forslagene fra valgkomiteén for styre og oppmenn for 1982/83 ble godkjent uten kommentarer.

9. Eventuelt.

Ingen kommentarer.

Ex. formann Erik Laumann erklærte så generalforsamlingen for avsluttet. Han benyttet anledningen til å ønske nye i styret velkommen og takket de avtroppende av styre og oppmenn for god jobb. Helge Selmer ble ønsket lykke til og velkommen tilbake som formann igjen.

Skipsidretten

Hittil i år har det vært få gledelige resultater for vår del innen skipsidretten.

Hverken innen fotball-, idrettsmerke- eller svømmekonkurransene har vi markert oss.

De eneste lyspunktene er B/C TONGALA:

«Sykkelkonkurransen» med 4.800 poeng som gir et snitt på 200,0 poeng og en 3. plass totalt hittil.

Imidlertid må vi i år sette vår lit til kvinnene innen friidretten.

Inger M. Elmer, B/C TONGALA, ligger foreløpig på en 5. plass i høydehopp med 1,18 m, 1. plass i lengde med 4,02 m, og det gir sammenlagt en 2. plass i 3-kamp.

Kristin Johansen, også fra B/C TONGALA, har nesten samme gode plasseringer ved at hun deler 5. plassen i høyde med Inger M. Elmer, og i lengde har hun 4. plass med 5,70 m. Dette gir sammenlagt en 3. plass i 3-kamp.

Nevnes bør også Svein Christoffersen fra TOYAMA som har oppnådd 11,27 m i kule som gir en 2. plass.

NB! De oppgitte plasseringene er pr. 15. oktober og er foreløpige.

ThH