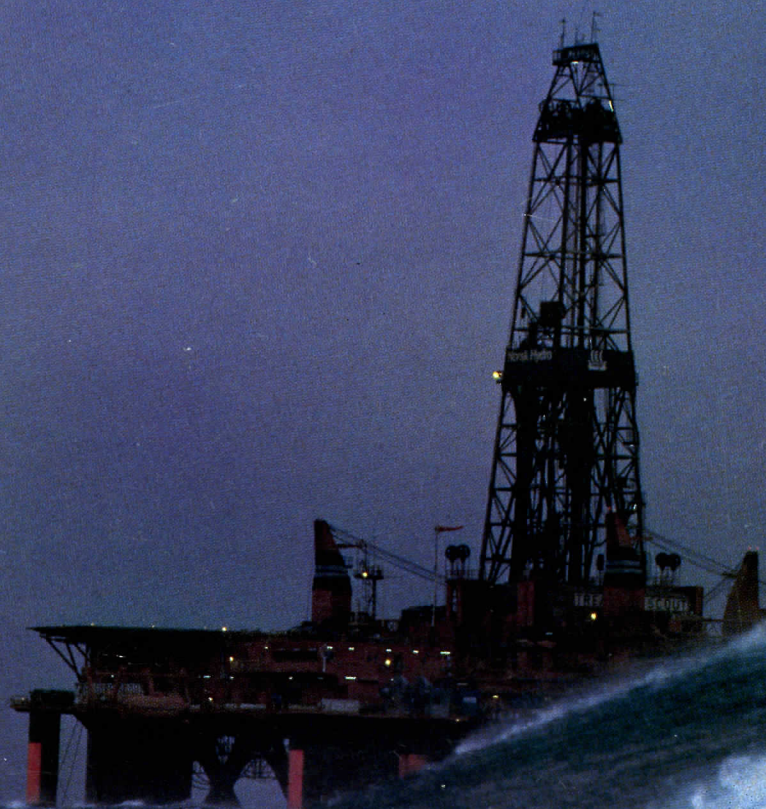


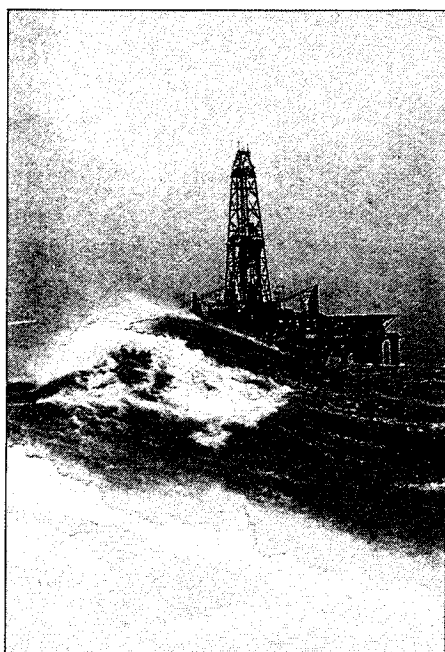
SKIB-REDERT

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMOSEN - NR. 1, MARS 1983



SKIB-REDERT

NR. 1, MARS 1983 - 23. ÅRGANG



TREASURE SCOUT i hardt klima i Nordsjøen.

(Foto: A. Husmo.)

Ansvarlig:
Hans Chr. Bangsmoen

Redaktør:
Helge Selmer

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

Sats, repro og trykk:
Grafisk Senter Akershus A/S

Opplag:
4 000

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

Innhold

- 2** Fra problemer til muligheter
- 3** WW i Gulfen
- 6** Norske eksportører - se verden som den er
- 7** Vi presenterer Juridisk avdeling
- 10** WOS's første pensjonist
- 11** Basekontor Aberdeen
- 12** Leif B. Lillegaard: Den norske sjømann
- 14** Omkring bemanningsreglene
- 15** Vår første kvinnelige kontrollromsoperatør
- 16** Fra forskning
- 18** Skipsadministrativ utdanning
- 19** Et ekte råskinn
- 20** Kosthold og spisevaner ombord
- 22** Pitcairn - mytteristenes paradisiske øy
- 23** Korpsånd og arbeidsglede
- 24** Skipsfartshistorikk
- 25** Mini Mal: Undring
- 26** Postkassen
- 28** Kort portrett
- 29** Personalialia
- 32** Skipsidrett

Fra problemer til muligheter



«I gamle dager, da slipesteinen var det mest kompliserte apparat og presteskapet den mest komplekse organisasjon, var det lett å skape

fyndige visdomsord som kunne hjelpe den enkelte til å orientere seg i tilværelsen. Det ble også gjort. «De fleste av de gamle ordtakene kan imidlertid ikke helt hjelpe oss til rette i dagens komplekse samfunn» – slik innleder professor Gudmund Hernes sin bok «Hvorfor alt går galt – og andre lover for det moderne menneske».

I denne lovsamling – som er blitt uhyre populær – har han samlet utsagn og iakttagelser som kort og presist gir til kjenne meninger som dekker det moderne menneskets livssituasjon.

Hyggelig er det å konstatere at også WW er representert i denne celebre lovsamling. Blant økonomilovene finner vi skipsreder Wilhelm Wilhelmsens lov:

«Man skal være pessimist i medgang og optimist i motgang.»

Bare det faktum at vi er representert burde være nok til å

påkalle en viss oppmerksomhet. Viktigere er det å se «loven» i sammenheng med den situasjon rederiet befinner seg i våren 1983.

Både i skrift og tale er det gitt uttrykk for at resultatene våre i 1982 ble langt svakere enn forventet. Samtidig tyder meget på at også 1983 blir vanskelig. Riktignok er riggflåten og nesten alle offshoreskipene sikret solid beskjefligelse. Men for en vesentlig del av bulkflåten og for linje-flåten råder usikkerhet. Her vil imidlertid konjunkturoppsving med ny vekst i verdensøkonomien og internasjonal handel kunne endre bildet vesentlig.

Vi vil ikke på noen måte underslå det faktum at norsk skipsfart har det svært vanskelig for tiden. Ulike betraktninger i massemedia ender stort sett opp med konklusjoner som helsvart, dystert, mørk o.l. Mange er de spesialister som er travelt opptatt av å debattere problemene for norsk skipsfart. Ja, det er dessverre kommet dithen at det oftest er problemer man snakker om. Hvorfor ikke snu litt på flisa: La oss kalle det *muligheter*. Det er mer i samsvar med optimismens natur.

Hvori ligger så mulighetene? Norge er anerkjent som en førsteklasses skipsfartsnasjon og som et senter for

allsidig know-how innenfor internasjonal shippingvirksomhet. Det at vi er en rolig, fredelig demokratisk stat utenfor storpolitikens sentra, gir oss et pre.

De foreløpige få signaler vi ser til en liberalisering når det gjelder valg av flagg på våre enheter, gir oss tro på mulighetene til å komme sterkere inn på markedet hvor det stilles bestemte krav til flagg. Store muligheter for videreutvikling ligger det innen tre vesentlige områder: management, markedsføring og teknologi. Stikkordene er *nytenkning* og *omstilling*. Vår evne til omstilling vil være avgjørende for utviklingen fremover.

Får pessimismen råde grunnen alene i trange tider, får evnene til omstilling og til utradisjonell tenkning dårlige vekstvilkår. Derfor er det så viktig å beholde optimisme, initiativ og tæl når det butter imot.

Jeg startet mine betraktninger med et sitat fra sosiologiprofessorens lovsamling. Det er fristende å avslutte med et annet fra en annen av tidens vismenn: Tollak B. Simnes uttrykker det slik: «Hvis vi ikke vil det vi kan, kommer den tiden da vi ikke kan det vi vil.»

Hans Chr. Bangsmoen

WW i Gulfen

Aftenposten har besøkt Wilh. Wilhelmsens representanter i Kuwait, Bahrain og Dubai. For Skib-Rederi gir journalist Pål Stensaas noen personlige inntrykk fra reisen, fulgt av fotograf Svein E. Furulunds bilder.

Kuwait

I år er det 20 år siden Wilh. Wilhelmsen med sine samarbeidspartnere lanserte linjetilbudet mellom USA og Midt-Østen. Første last var utstyr til de store oljefeltene i Midt-Østen hvor produksjonen for alvor var kommet igang. Lyset gikk over hele New York da linjen skulle presenteres for ledende amerikanske forretningsmenn. Heisene stoppet og cocktail-selskapet varte hele natten.

- Det er det mest vellykkede selskap vi noen gang har arrangert, sier skipsreder Wilhelm Wilhelmsen.

Da gjestene om morgenen kunne forlate 30. etasje i bygningen hvor selskapet ble arrangert, hadde de «speed and service» i tankene. Virksomheten har vært i sterk vekst siden den gang. Midt-Østen er et knutepunkt for rederiet. Wilhelmsen er representert med store agenturer i Jeddah, Riyadh, Dubai, Bahrain, Dammam og Kuwait. Fire linjeselskaper hvor Oslo-rederiet spiller en vesentlig rolle, møtes i Den arabiske Gulf. Det er Barber Blue Sea, ScanCarriers (to ruter), Willine og ScanDutch.

Wilhelmsen har 2600 ansatte i utlandet, i agentur- og terminalvirksomhet. Rundt 1200 personer tilhører den verdensomspennende agenturkjeden Barber Wilhelmsen Agencies (Barwil) - et rent datterselskap av det norske rederiet. 37 kontorer har agenturkjeden. Ifjor hadde de ansvaret for samlet 1200 tank- og trampskipsanløp samt 20 millioner tonn bulk-laster. I tillegg til Wilhelmsen-linjenes virksomhet, representerer BarWil rundt 500 andre rederier og selskaper. Årlig



Det er viktig for et shippingagentur å ha godt forhold til havnemyndighetene. Kaptein Jens Birknes, leder av BarWil-kontoret i Kuwait, tar ofte tid til en prat med Kuwaits havnesjef, dr. Ibrahim Makki og hans assistent, havneinspektør dr. Said Sulalmin.

foretar man over to millioner transaksjoner.

Barwil-kjeden er et godt eksempel på internasjonalisering i skipsfarten. En vesentlig del av de ansatte tilhører fremmede nasjoner. Kontorene i Midt-Østen og Fjerne Østen er ofte små FN. I Kuwait-kontoret arbeidet det rundt 15 nasjonaliteter.

- En vesentlig del av min jobb er å gjøre denne mangfoldige organisasjonen så slagkraftig som mulig - med alle sine forskjellige kulturer. Når samarbeidet glir knirkefritt, er det mulig å få utrettet det utroligste, sier

kaptein Jens G. Birknes, daglig leder av Alghanim Barber Shipping Co. i Kuwait. Birknes har lang erfaring fra agenturvirksomheten, først vel ti år i Indonesia og hittil fem år i Kuwait.

- Jeg er på mange måter en ute-seiler, og jeg trives med det, sier Birknes. Med seg i Kuwait har han kaptein Lars Mannes og Thor Haseid. Sistnevnte er Scanreps mann, og det har han vært i over syv år. Kona,



Operasjonsmøte i Kuwait. Jens Birknes i midten, og til høyre kaptein Lars Mannes og port captain Thor Haseid.

Hanne-Lill, har hjulpet til på kontoret, blant annet som medarbeider i «Radio Tønsberg». Radiostasjonen holdt kontakt med Wilhelmsenskipene i Gulfen før den måtte innstille driften. – Vi stortrives i Kuwait og har utmerkede arbeids- og boforhold, sier familien Haseid. En liten, hurtig båt er familiens fritids-syssel.

Under oppholdet i Kuwait møtte vi en viktig medspiller for BarWil, norgesvennen dr. Ibrahim Makki, havnedirektøren i Kuwait, som flere av Wilhelmsens ansatte stiftet bekjentskap med da han besøkte landet for et år siden.

Kuwait's havneforhold blir stadig bedre. Ventetiden er dramatisk redusert de siste to, tre årene. Før kunne skipene ligge uke etter uke utenfor Kuwait før de slapp til i havnene. Nå er det sjelden ventetid. Lekerlossing er dessuten blitt historie. Dr. Makki opplyste at havnen skal utvides med 22 nye kaier. Det blir seks nye containerkaier, to kaier for dyretransport, to bulkkaier og to kaier for biltransport. I tillegg skal havnen få nytt administrasjonsbygg med restauranter og forretninger for sjøfolkene. Utbyggingen skal utføres i to byggetrinn på henholdsvis tre og to år. Om fem år slipper travle sjøfolk på kortvarig landlov å gå gjennom emigrasjonen for å gjøre sine nødvendige personlige innkjøp.

Bahrain

Etter tre hektiske, men hyggelige dager i Kuwait gikk ferden videre til øyriket Bahrain. Sjeikdommet består av 33 øyer, flere av dem med frodig vegetasjon. Bahrain var før oljen et samfunn bestående av perlefiskere og fiskere. Her fant man den første oljen i Gulf-området – og her slipper man opp for denne viktige naturressurs allerede i år 2000. I dag er kun 30 prosent av landets inntekter oljepenger. Bankvirksomhet og industri overtar mer og mer. Landet er blitt et økonomisk sentrum for Gulfen på samme måte som Singapore er det i ASEAN-området i Fjerne Østen.

Bahrain er ikke lett å komme til for en utenlandsk journalist. Det er nødvendig med informasjonsministerens underskrift. Hans Dale, BarWil's mann på Bahrain, møtte oss på flyplassen og hjalp oss inn. Senere fikk vi et opplevelsensrikt møte med informasjonsministeren, Tareq



TORRENS forlater Bahrain for siste gang med Willine-farver og møter TRICOLOR ved kai.

Almoayed, og all den service vi kunne ønske oss. Almoayed-familien er forøvrig involvert som lokal sponsor for BarWil på Bahrain.

Bahrain er eksotisk. Islam er leve-regelen, men folk flest har allikevel et friere forhold til religionen. Kvinner kan kjøre bil, ta utdannelse og arbeide utenfor hjemmet. Alkohol er ikke bannlyst. Invitert av informasjonsministeren deltok vi i en lunch med svenske reiselivsfolk som skal markedsføre Bahrain som reisemål for skandinavisk næringsliv. Her er det muligheter.

Men de som charmerte oss mest, fotograf Svein E. Furulund og under-tegnede, var de lyshårede døtrene til Hans og Signe Dale. Elisabeth på ni og Ann-Christina på fire år. Med sjelden iver ga de oss et innblikk i

hvordan det er å være fremmedarbeiderbarn i arabisk miljø. – Jentene drømmer på engelsk, forteller Signe. Hver sommer går ferden til huset på Nesodden.

Vi var vidner til et historisk møte på Bahrain. Her traff vi «Torrens» for siste gang med Willine-farver og Singapore-flagg. Et Panama-rederi overtok skipet bare noen dager etterpå. Mens TORRENS forlot havnen – kom ScanCarriers TRICOLOR med sin Bahrain-last. Det er alltid like spennende og imponerende å se lossing og lasting av ro/ro-skipene. Travelt og effektivt, men allikevel tok skipsledelsen seg tid til en hyggelig prat hjemme hos Hans og Signe. Det er ikke ofte det er tid til en tur på land. Signe er forøvrig en av Bahrains dyktige squash-spillere.



BarWil i Dubai. Leder for operasjonene, Johan Ostnes, direktør Ian Mckenzie og avdelingsleder Tor Helge Andersen.

Fotograf Furulund hadde store problemer med henne i squash-hallen. Bedre gikk det ikke for ham da han møtte Johan Ostnes i Dubai . .

Dubai

Dubai er på mange måter i en brytningstid. Denne Emirat-staten har opplevd en lang periode med sterk vekst på alle fronter. Nå er det stagnasjon. Mye skyldes krigen mellom Iran og Irak. Handels-senteret Dubai er bygget opp på re-eksport til blant annet Iran. Det siste året ble den totale mengde last over havnene i De forente arabiske emirater redusert med 40 prosent.

Alle steder vi besøkte i Gulf-området ble vi invitert privat til Wilhelmsens representanter. Det satte vi svært pris på. En helt spesiell opplevelse fikk vi da BarWils leder i Dubai, Ian Mackenzie tok oss med på seiltur i Gulfen. Avslappende og solrikt. Her badet vi også. Da vi krabbet på land, fløt en av de giftige sjøslangene opp til vannskorpen. Den var død. – Den tåler trolig ikke nordmenn, var den lakoniske kommentar.



En av BarWil's innflytelsesrike sponsorer i Dubai – Juma al Mahid.

BarWil i Dubai har hatt spesielle problemer med sin første sponsor. Nå er flokene løst og BarWil har fått to nye, innflytelsesrike sponsorer. Vi hadde et hyggelig møte med den ene, Juma al Mahid. Det ble fortalt at han var den tredje rikeste person i Dubai. Han er representant for flere av de største amerikanske og japanske selskapene. Forretningsvirksomheten hans omfatter alt fra General Electric til bilhjul og japanske foto- og radio-apparater.

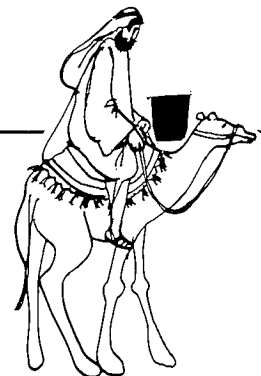
I Dubai fikk vi god kontakt med familiene Andersen, Ostnes og Ødegaard. Bjørn Ødegaard tok oss med på en rundreise i Emiratene. Vi fikk oppleve hvordan de gamle frakteskutene, dhovene, ble bygget. Dhoven utgjør fremdeles en viktig del av transportsystemet i Gulfen. På elven som deler Dubai ble dhovene fylt med biler og annet utstyr og fraktet til Iran og andre land i området.

Til Khor Fakkan (eller kor fanken) kom vi også. Her spaserte vi inn i dronningen av Sabas elskovsrede, en eldgammel moské som hadde fått en hard medfart. – Ja, her har det virkelig vært aktivitet, kommenterte informasjonssjef Hans Chr. Bangsmoen. Utenfor kysten lå ti-talls skip, bulk og tank, som ventet på last. Det var en annen virkelighet.

Johan Ostnes var guiden i Dubai. Vi beundrer fremdeles hans tålmodighet med oss. Dagen sluttet ved midnatt og Johan var på plass ved hotellet i grålysningen. Det var en slik morgen vi dro på kamelløp.

Skib-Rederi & Yamani

Oljeadministrerende innen Gulf-statenes Samarbeidsråd – GCC – var samlet i Bahrain for å drøfte oljeprissituasjonen innen OECD. Etterpå var det pressekonferanse som ble dekket av de største nyhetsbyråene, store internasjonale aviser, Aftenposten og . . . Skib-Rederi's utsendte medarbeider, informasjonssjef Hans Chr. Bangsmoen. Wilhelmsens husorgan forsøker å være så aktuell som mulig. Det gjelder å være i begivenhetens sentrum for å kunne gi leserne et sannferdig bilde. Det er ikke alle norske bedrifter forunt å kunne stå ansikt til ansikt med sjeik Yamani. – En morsom erfaring, sier Bangsmoen.



Hundrevis av kameler løp puljevis på en ti kilometer lang arena mens sheikene heiet og spilte om penger. Vi tok plass på tribunen som var formet likt et beduinertelt. Ja, dette var et skuespill som kunne vært trukket rett ut av «Tusen og en natt».

Vi er stor takk skyldig til alle som hjalp oss tilrette på reportasjereisen i Midt-Østen, og sier:

– På gjensyn!

Norske eksportører – se verden som den er

Av journalist Pål Stensaas



Wilhelm Wilhelmsen: «Vi hjelper gjerne til med norske eksportfremstøt.»

En norsk eksportør av høyteknologi til et afrikansk land kalkulerte med en million kroner ekstra i kontraktsbeløpet for å dekke den nødvendige «smøring» som landets myndigheter måtte ha for å godta tilbudet. Dette i strid med norsk forretningsskikk, men i internasjonal sammenheng er det vel bare norske eksportører som bryr seg om norsk forretningsskikk. Nå skal Danmark Markedsføringsforbund arrangere kurs i hvordan danske eksportører skal takle situasjoner hvor «smøring» er en nødvendig del av handelen. I Norge vil man ikke anbefale slike kurs, men forstår behovet for å lære de lokale forhold å kjenne.

Her er igjen en situasjon hvor danske markedsførere forsøker utradisjonelle metoder for å dyktiggjøre sin eksportindustri, mens norske eksporteksperter rynker på nesen og viser til «Ola-moral». Men heldigvis finnes det norske eksportører som allerede har lært seg spillereglene. Tenk hvis flere fikk muligheten til å lære av andres erfaringer.

Hvorfor dette eselspark til norsk

eksportmiljø – til og med i «Skib-Rederi», husorganet til ett av de rederier som har hatt størst suksess i internasjonal markedsføring av sine tjenester? Bakgrunnen er denne: Hver gang man kommer utenfor landets grenser og treffer norske uteetableringer, enten det gjelder dattervirksomhet av norsk industri eller shipping, blir vi møtt med påstander om at norsk næringsliv er for tafatte i sine eksportfremstøt. – Dere sitter hjemme og venter på at kundene skal ta kontakt, heter det. Det var også påstanden fra en rekke av Wilh. Wilhelmsens representanter i Midt-Østen, da vi kom på besøk for noen uker siden.

Over halvparten av Wilhelmsens 5200 ansatte arbeider i utlandet, vesentlig i agentur- og terminalvirksomheten. Hver eneste av de vel 2600 ansatte kan være norsk eksportindustri forlengede arm. Før Aftenposten nevnte mulighetene, hadde Wilhelmsens agenturkjede, Barber Wilhelmsen Agencies (BarWil), nesten ikke hatt henvendelser fra norsk eksportindustri – bortsett fra

enkelte som allerede er store i utlandet. Dagen etter hadde agenturene flere spørsmål fra store og små bedrifter som mente de kunne ha noe å tilby i Midt-Østen. Nå gjenstår det å se om begge parter kan følge opp dette. Det viser igjen behovet for informasjon og pågangsmot. Det er ingen som er slått på startstreken.

Til land som må importere alt de trenger, bortsett fra olje og gass, burde norske eksportører også ha muligheter. Landene rundt Den arabiske gulf er ikke de folkerikeste i verden, men det er ikke noe å utsette på betalingsevnen. Noen få norske selskaper har hatt fremgang i området, men det er plass til adskillig flere. Vi kan gi svensker og dansker solid konkurranse. Vi har gode nok produkter, men mangler selvtillit. Om ikke danskene har klart å eksportere rødgrøten, så har de lyktes i å eksportere fabrikk til produksjon av «fløde». Araberne vet å sette pris på danskene. Da vi slo på fjernsynet på hotellet i Dubai, var «Dallas» teksten på dansk! Slå den...

Vi presenterer juridisk avdeling:

Juristen er blitt feltarbeider

Juridisk avdeling – kort historikk

WW skaffet seg noe så eksklusivt som egen husjurist da Kaare Schøning tiltrådte helt tilbake i 1916. Schøning ble selv partner i 1927 da hovedkontoret flyttet til Oslo.

I 1946 kom Finn Scheie til WW som ung mann og var alene om de juridiske oppgaver inntil Sverre Kjelland-Mørdre ble ansatt i 1958. Han overtok seksjonsledelsen i 1973 da Finn Scheie ble medlem av den nyopprettede Direksjonen.

To av de jurister som i mellomtiden har vært knyttet til avdelingen, Petter Larsen og Per-Oscar Lund, arbeider nå i andre seksjoner hos WW.

Forøvrig henvises til den nærmere presentasjon av de nåværende advokater i avdelingen. Man vil se at de har nokså forskjellig praktisk/juridisk bakgrunn. Likevel finner avdelingen det hensiktsmessig å unngå for stor grad av spesialisering i arbeidet med å betjene klienten, dvs. firma WW og tilknyttede selskaper. Juristene har selv størst tro på å bibeholde mest mulig allround juridisk miljø og den faglige fleksibilitet som er nødvendig for å kunne engasjere den saksbehandler som har kapasitet i øyeblikket til de løpende oppgaver.



Sverre Kjelland-Mørdre er 55 år gammel og har juridisk embedseksamen fra Universitetet i Oslo 1951. Før han kom til WW i 1958 har han variert juridisk praksis, bl.a. fra juridisk avdeling i Den norske Creditbank og som saksbehandler og avdelingssjef i Assuranceforeningen Gard.

Hos WW ble han knyttet til Juridisk/Administrativ Seksjon. Han ble prokurist i 1968 og assisterende direktør i 1969.

Ved omorganiseringen i 1973 ble Sverre Kjelland-Mørdre direktør og leder av Administrativ Seksjon som omfattet de samme funksjoner som det tidligere Juridisk/Administrativ. Fra 1974 ble også Assuranseseksjonen opptatt i Administrativ Seksjon.

I 1974 valgte han av hensiktsmessighetsgrunner å foreslå en deling av seksjonen. Selv tok han med seg juridisk avdeling, assurance- og havariavdelingene over i en nyopprettet Juridisk Seksjon, som han i dag leder.

I forrige nummer hadde Skib-Rederi et avskjedsintervju med høyesterettsadvokat Finn Scheie under overskriften «En jurist går fra borde».

Siden dette ikke ble berørt i intervjuet burde vi kanskje gjøre det klart at det stadig finnes jurister tilbake

ombord. Det har slått oss at dette igjen kunne gi Skib-Rederi en passende foranledning til å banke på døren i det som i dag er juridisk avdeling og spørre hva de egentlig driver med der, og hvordan det står til.

– Takk som spør, sier lederen av Juridisk Seksjon, Sverre Kjelland-Mørdre.

– Firmaet har i min tid – og først og fremst over de seneste 10 år – skiftet karakter med hensyn til engasjement og virkeområde. Både internasjonaliseringen og offshorealderen stiller andre krav også til de juridiske rådgivere enn den gang vi utelukkende var beskjeftiget med tradisjonell norsk shipping. Kanskje ikke nødvendigvis større krav, men i hvert fall helt andre.

– På hvilken måte?

– La meg si det slik: Husjuristen var vel tidligere mer bundet til sitt skrivebord, han var en typisk *bakspiller*. Hans tid gikk med til rådgivningsvirksomhet bak kulissene, til arbeidet med selskaper, nye og gamle, til kompliserte skattespørsmål og en



Møte i juridisk avdeling. Fra venstre Trond Johannesen, Sverre Kjelland-Mørdre, Sidsel Brekke, Wilhelm Damm og Torill Bjordal.

hele rekke andre allsidige juridiske oppgaver.

- **Og i dag?**

- Utviklingen har tvunget juristen fremover i rekkene, i den forstand at han er røkt ut av sin fornemme tilbaketrukkne tilværelse og blitt en *feltarbeider*.

- **Hva innebærer egentlig det?**

- Da vi for 10 år siden skulle begynne å stille virksomheten inn på offshore-sektoren, hadde vi egentlig ingen direkte erfaring i bransjen, bare indirekte med basis i vårt maritime miljø. Samtidig dreide det seg om meget store penger - selv i vår sammenheng - og tilsvarende økonomisk risiko. Endelig møtte våre representanter ikke tradisjonelle shippingfolk, befraktere og meglere på den andre siden av forhandlingsbordet. De møtte og måtte tilpasse seg folk med bakgrunn i olje og industri, som var vant med andre forhandlingstradisjoner og -metoder. Og våre folk møtte skarpskodde jurister som deltok direkte på motpartens side.

- **Dermed måtte dere altså ut i felten?**

- Ja, og etterhvert meget aktivt. Det gjaldt også i forbindelse med WW's deltakelse i samarbeidsprosjekter, joint ventures og i det hele tatt internasjonaliseringen av vår virksomhet.

Jeg tror ikke det er ubeskjeden at si at vi kanskje med den spesielle teoretiske og praktiske bakgrunn juristene stiller, i denne perioden har



Hans Ditlef Martens jr. er 39 år.

Etter forutgående praksis som dommerfullmektig og juridisk konsulent i ved Oslo ligningskontor ble han ansatt som advokat i juridisk avdeling hos WW i 1974. Siden oktober 1981 har han vært stedfortreder for seksjonssjefen, fra 1/1 1982 som assisterende direktør.

bidratt til å fremme WW-miljøets utvikling av *forhandling som fag*. Da tenker jeg mest på forhandling i den videre forstand - altså ikke bare om dollar og cent, men om kompliserte avtaler som gjelder fordeling mellom partene av rettigheter og forpliktelser, av risiko og ansvar.

I dag er det neppe noen som vil bestride at denne utvikling mot profesjonell forhandling var helt nødvendig for å kunne møte de utfordringer innen WW's organisasjon som følger av de mange prosjekter vi enten har utviklet selv, eller som kommer flytende på en fjøl.

Men for ikke å virke kjepphøy bør det fremheves at juristene for sin del har hatt mye å lære i samarbeidet med WW's erfarne representanter på operativ, økonomisk og teknisk side. Det er *kombinasjonen* av alle disse elementer som samlet gir WW betydelig forhandlingsstyrke.

- **Men hva med de mer tradisjonelle oppgaver, altså dem juristene hadde tidligere?**

- De finnes der stadig, og må også løses.

Dette blir faktisk noe av husjuristens tankekors: Han skal være på tå hev og yte service til effektive operative avdelinger med liten tid. Han skal være forberedt på å forhandle, oftest under tidspress. Det skal helst skje like selvfølgelig og profesjonelt om han befinner seg i Oslo eller Houston, Rio eller Singapore. Samtidig bør han ved sitt hjemlige skrivebord bevare den sinnsro og evne til konsentrasjon som kreves for å holde sine rent faglige kvalifikasjoner ved like og f.eks. kunne utrede kompliserte juridiske spørsmål - gjerne av en helt annen karakter, men likevel med stor betydning for WW og for enkelt-selskaper i gruppen.

Dette å kunne være forretningsmann med juridisk bakgrunn i det ene øyeblikk, juridisk ekspert i det neste, krever balansegang.

- **Er dette egentlig mulig å forene på en betryggende måte?**

- Vi føler oss nok av og til som det berømlige «dobbeltmenneske». Men vi tror vi kan være bekjent av hva vi presterer, i hvert fall gjør vi alle så godt vi kan.

I den sammenheng er det en enorm avlastning at vi har greid å utvikle et sekretariat av effektive jenter som holder styr på advokatene og på oppdragene som kommer seilende inn.

Sekretariatet utfører også selvstendige oppgaver som naturlig bør styres fra juridisk avdeling, men som ikke nødvendigvis bør gjøres av en



Torill Bjordal, 36 år gammel, sekretærutdannelse, 2 års Englandsopphold. Kom til juridisk avdeling i 1971 (fra Joachim Grieg & Co., Bergen/Oslo). Fra 1981 konsulent. Selvstendige oppgaver i forbindelse med overtager/leveringer av skip/rigger, finansiering etc. samt andre formalia og assisterer forøvrig juristene i deres egen saksbehandling, foruten sekretærfunksjon for seksjonssjefen.

advokat. Sekretariatet representerer ved sin totale oversikt en betydningsfull del av vårt spesielle miljø i avdelingen.

- **Hvordan fungerer avdelingen innenfor WW-organisasjonen?**

- I den sammenheng er det klart det er en god hjelp at alle jurister i avdelingen er trenede saksbehandlere som hver enkelt arbeider i stor grad av selvstendighet - altså uavhengig av detalj-dirigering fra seksjonssjef eller avdelingsjefer.

Internt i avdelingen er det en støtte at vi er såvidt mange - p.t. 4 advokater med meg selv - at vi er i stand til å danne et eget juridisk miljø. Vi opererer som et slags advokatfirma innenfor RA5, hvor vi har mulighet for å tenke høyt med kolleger, prøve resonnementer, diskutere i stikkords form fordi vi alle har den samme bakgrunn og strever med samme slags problemstillinger.

Miljøet har forøvrig vunnet ved sammenslåingen av juridisk avdeling og assurance- og havariavdelingen inn under felles seksjonsledelse. Ikke minst på offshore-siden henger kontraktene ofte på nettopp dette med plassering av ansvar og risiko. Forbindelsen til assurandørene er derved sentral og det er desto viktigere at våre saksbehandlere på juridisk side og assurancesiden er blitt ett og samme team.

- **WW-juristen i dag i forhold til tidligere?**

- Det profesjonelle liv vi må føre nå for tiden gjør at vi ved ansettelse av nye jurister nok legger tyngden på noe andre sider enn dem man tidligere anså mest betydningsfulle.

I tillegg til at vedkommende må ha solid juridisk bakgrunn teller temperament for og legning til å arbeide sikkert og effektivt under press; kaldt hode og varme føtter er bedre enn omvendt. Videre må juristen raskt kunne skille ut det vesentlige og ikke fortape seg i detaljer, *samtidig* som han ikke taper av syne de detaljer som er viktige for sammenhengen.

- Men det er vel sant at jurister ser spøkelser ved høylys dag og stikker kjepper i hjulet for den gode forretning?

- Jeg tror nok denne lettvinde vulgær oppfatning har overlevet seg selv - i hvert fall hos WW. Først og fremst fordi de som skal bruke juristenes tjenester skjønner hvorfor vi egentlig er her.

I de fleste forretningsmessige avtaleforhold blir det sjelden konflikt. Det skyldes at avtalen er klar nok og begge parter oppfyller den - den ene utfører kanskje en tjeneste, den annen betaler for den. Dermed blir avtalen - møysommelig snekret sammen - ikke satt på virkelig prøve, f.eks. i domstolene.

Juristens oppgave er nemlig helst *forebyggende*. Han skal nettopp ha evnen til å oppdage kimen til problemer hvor andre ikke ser den.

Det er altså ikke nok at juristen blir

invitert til å løse bare de problemer andre oppdager, f.eks. under forberedelse av et prosjekt. En viktig del av hans jobb består i å bruke sin trening til å identifisere forhold som *kan* skape vanskeligheter i fremtiden og å foreslå praktiske løsninger. Noen av de verste sammenbrudd i løpende forretningsforhold mellom to parter skyldes problemer som ikke ble oppdaget i tide slik at man kunne ta høyde for dem i avtaleverket og vederlaget.

Derfor bør juristen inn i bildet tidligst mulig i prosessen.

Men i denne sammenheng bør juristen ha en viss naturlig personlig autoritet slik at hans råd blir lyttet til, at han blir oppfattet som en naturlig del av WW-teamet og ikke en spissfindig flisespikker som det praktiske livs menn helst unngår. For *da* blir



Sidsel Brekke er født i 1957 og tok etter examen artium sekretærlinjen ved Oslo Handelsgymnasium i 1978. Hun arbeidet i avdeling for seilende skip ved Det norske Veritas i ca. 1 år før hun begynte hos WW i 1979, hvor hun hele tiden har holdt til i juridisk avdeling.

juristens oppgave lett kastanjerakerens, fordi han bringes inn først i etterhånd når tingene har skåret seg.

- Men dette virker bra hos WW?

- Vi synes det.

Men fra andre miljøer har vi skrekkeksampler på det motsatte. I en hektisk forretningsvirksomhet er det ikke unaturlig at det ofte bare er juristen som tar seg tid til å lese det som står med «liten skrift». Hvis han da ikke har tilstrekkelig tyngde og gjennomslagskraft, er det ikke så rart at juristen i visse situasjoner føler at han ved forhandlingsbordet plutselig har *to* forhandlingsmotparter, den egentlige motpart pluss de øvrige tilstedeværende av juristens eget forhandlingsteam. Under slike forhold



Wilhelm Damm er født i 1954 og tok juridisk embedseksamen i 1978.

Etter 1½ år som dommerfullmektig tilbrakte han vel et halvt år i London som trainee i sjørettsadvokatfirmaet Sinclair, Roche & Temperley i London. Deretter var han ansatt i advokatfirmaet Smith, Grette, Eide, Midelfart og Vik i snaue 2 år før han kom til WW i mai 1982.

kan husjuristens frustrasjonsnivå nå astronomiske høyder. Særlig fordi han kanskje må sitte og se på at viktige forhandlingskort spilles over til motparten uten at juristen kan gjøre noe med det - bortsett fra å bruke kjeft etterpå.

Men som sagt, klimaet hos oss er heldigvis ikke slik.

- Betyr det at dere bør ha en hånd med i det meste som foregår her i huset?

- Nei, for all del. Det ville knekke oss fullstendig og heller ikke føre til noe godt.

I de fleste daglige beslutninger som treffes på alle plan av organisasjonen er det først og fremst spørsmål om rent forretningsmessige avveininger, vederlag mot innsats. Der vil juristen - som jurist - ikke ha noe spesielt å tilføre, og det er naturligvis ikke slikt jeg har snakket om her.

- Så dere blir virkelig brukt etter forutsetningen?

- Stort sett - ja. Men heller ikke her i huset har vi vel vært helt fri for presset fra dem som var svært oppsatt på å få et råd som passet det forretningsmessige ønskemål. Altså *grønt* lys hvor hele juristens alarmtavle blinket rødt. Når kart og terreng ikke stemte, hendte det nok at juristen var under press for å endre terrenget



Trond Johannessen er 36 år og har juridisk embetseksamen fra 1974.

Etter praksis fra offentlig forvaltning (Rikstrygdeverket og Arbeidsdirektoratet) og dommerfullmektigpraksis var han i ca. 2 år ansatt som advokat hos høyesterettsadvokat Olav Hestenes. I 1978 ble han ansatt som advokat i juridisk avdeling i Elkem A/S hvor han var i 4 år, den siste tid som avdelingssjef. Han ble ansatt hos WW i februar 1982.

WOS' første pensjonist

Den nyeste gren på Wilh. Wilhelmsens familietre, Wilhelmsen Offshore Services, har fått sin første pensjonist. Matros Lyder Titlestad runder 60 og går fra borde fra TENDER CHAMPION. Skib-Rederi hadde en prat med ham på fallrepet og traff en traust blåøyd vestlending fra Selbjørnsøy, som gledet seg til å nyte sitt otium i Sarpsborg der han har bygget seg hus.

- Gleder familien seg til å få mann og far hjem for godt?

- Ja, det kan du regne med, og endelig skal familien bli samlet. Det med familie, skjønner du, er en litt merkelig historie. Jeg giftet meg med min Theodora i Manila i 1964, da hadde jeg gått mange år på Amerika/Østen i Barber, og var godt kjent med både folk og forhold på Filippinene. Det er trivelige, vennlige folk der ute, jeg tror faktisk de er snillere enn oss av natur. Ombord sa de jeg var spikgalen da jeg tok henne hjem til Norge midtvinters til det forblåste Vestland. Men jeg tenkte som så, tåler hun det, så tåler hun alt, og noen sjanser må man ta. Hun ble, og når hun har vært på besøk derover, lengter hun hjem til Norge, så det var ikke så gale likevel.

Så fikk vi småpiken, Else, som nå er 13 år. For 4 år siden ble kona syk og måtte bli på sykehus i mange måneder. Jeg måtte jo ut og tjene penger, og det var ingen til å se etter ungen. På Filippinene er de veldig familiekjære, og da kona og jeg fant ut at hun ville få det best der ute. Så ble hun hos konas familie i 4 år.

- Lengtet hun hjem, og hva nå, kommer hun til å finne seg til rette her?

I førstningen var det ille, hun ville hjem til far, men så gled hun inn i miljøet der borte, begynte på engelsk skole og fikk mange lekekamerater både i og utenfor familien. Nå håper vi hun vil trives her hjemme, men hun er nå fars unge lell, sier Titlestad, og virker trygg og sikker.

- Hvorfor begynte du i supply, når du trivdes i linjefart?

- Det er vel med meg som med alle andre i supply, vi vil være mer hjemme og nærmere hjemmet. Dessuten er det noe eget med supply. Det er små båter, vi kommer hverandre så nær, det knyttes solide vennskapsbånd, og allikevel kan vi være alene ombord hvis vi vil det, deilige enmannslugarer med eget bad og toalett. Det er en trivelig arbeidsplass. Jeg var spent på om ho Ragnhild ville ha meg da jeg spurte henne i 1974 - jeg var jo ingen ungsau heller. Men da hun hørte at jeg hade rodd fiske hele min ungdom og var vant med småbåter og Nord-sjøen, tok hun sjansen, og det er jeg evig takknemlig for. Nå er jeg inderlig glad for at helsa har holdt min tid ut, har vært ille plaget av gikt og forkalkninger de siste årene. Det siste jeg gjorde før jeg gikk iland var å skure ned byssa. Kunne knapt røre meg etterpå, så det er nok på tide jeg kommer meg på land. Ville vært bittert å bli sykeavmønstret, så jeg er inderlig glad det holdt.



Matros Lyder Titlestad med familie.

- Hva har du så tenkt å gjøre i pensjonisttilværelsen?

- Huset skal holdes vedlike, vet du, og en liten tomt er der også. Så skal jeg bli skikkelig kjent med jentungen igjen og bli far på heltid. Men jeg skal også realisere en drøm jeg har hatt i mange år og spart opp til. Jeg skal kjøpe campingvogn, og når vær og føre tillater, pakker jeg hele familien inn og drar på Vestlandet og prøver fiskelykken, det gleder jeg meg til, kan du tro!

Vi ønsker skitt fiske og godt liv til WOS's første pensjonist.

AHo

- eller simpelthen *skifte råd*. For da hadde man et gissel og kunne senere i verste fall henvise til at beslutningen var blitt juridisk «klarert» på forhånd.

Slikt ser vi lite av i dag.

- Er jurister så lure som noen sier - gjør svart til hvitt?

- Selvfølgelig er også dette en primitiv myte.

Den klassiske historien handler om det lille britiske landsbysamfunnet som skulle reise en minnestøtte over byens høyt aktede, avdøde advokat. Hans navn var Mr. Strange. Bystyret ble enig om følgende inskripsjon: «Here lies an honest lawyer - and that is Strange.»

Kunsten å få til gode kontrakter går ikke på å utmanøvrere motparten ved

finurlige triks. Åpenhet og fairness fører lengst, enten det gjelder forhandlinger eller andre forhold. Dette gjelder jurister like fullt som andre.

- Noe spesielt til slutt?

- Juristen bør like mye som folk i andre utsatte posisjoner ha tid og overskudd til å ta vare på sin helse - og sitt privatliv og kone.

Naturligvis er dette hans eget ansvar, men det hjelper når også andre tar litt hensyn. Det blir lett for mange oppdrag som i tankeløshet sendes oss senere enn nødvendig, med svarfrist - i går. Særlig kjedelig når de innløper fredag ettermiddag.

Men ellers står det riktig bra til - for å komme tilbake til innlednings-spørsmålet.



Basekontor Aberdeen



Basekontoret i Aberdeen. Fra venstre: Drilling superintendent Don Black, Accountant Margaret Menzies, Area manager Buddy Webber, Secretary Nina Melvin og Materials controller Martin Murrison.

I forrige nummer av Skib-Rederi hadde vi en stor presentasjon av Rigg-

seksjonen som endte opp med basekontor Stavanger. Nå er turen

kommet til våre venner i Skottland, basekontor Aberdeen.

Kontoret i Aberdeen ble opprettet i forbindelse med borestart TREASURE SWAN høsten 1981.



Area manager Buddy Webber.

Slik organisasjonen her er bygget opp, dekkes operasjon og personelladministrasjon fra basen. Area manager Buddy Webber er ansvarlig for aktivitetene og med seg har han Drilling superintendent Don Black. Begge har lang erfaring fra oljevirksomhet og er kjent fra kontortiden i Oslo.

Area manager rapporterer direkte til driftssjef Kristen Ø. Johnsen, og basekontoret har daglig og rutinemessig kontakt med alle involverte avdelinger i hovedkontoret.

«Rapport» fra oljebyen Aberdeen tyder på at det har vært stor forandring de senere år. Mens i «boom-dagene» den sosiale aktiviteten stort sett fant sted i puben, konkurrerer de lokale servicefirmaer som sponsorerer for f.eks. jakt, fiske, golf m.m., og det er andre sosiale aktiviteter som inkluderer hele familien. Så våre utlendinger ser ut til å trives her borte.



LEIF B. LILLEGÅRD:

DET hender man sitter to-ene ved et bord på en restaurant underveis og lar tiden gå sammen med en gammel venn. Det hender man sitter slik på Hamar av alle steder og mønstrer sine medgjester – vi hadde nettopp snakket om bondelandet og livsens kår og levemåte.

– Se på den elegante fyren der borte ved det store bordet, han er elegant, han kan føre seg, han smiler hele tiden – gjett på hans yrke!

Dette er en morsom lek, den skjerper den såkalte iakttagelsesevnen og man må bruke fantasien basert på faktiske forhold, som for eksempel offerets hender, de røper så ofte et yrke.

Min venn skjulte diskret bort på nabobordet.

– Rene, lange hender, velstelte, han er sikker i bevegelsene, litt taus og innadvendt, men beholder smilet, han er til og med høflig på gammeldags manér, det er sjelden vare. Han er sikkert en arkitekt som har vunnet førsteprisen i utformingen av lokalet på Gran eller nykjerka i Brumunddal, noe slikt.

Jeg skjulte sidelengs og ristet på hodet.

– Nei, han er maskinist i handelsflåten. Du ser den lyse og lette brunfargen i fjeset, det betyr at han ikke seiler på dekk i tropene eller har vært på ferie på Canary eller Rhodos. Du ser han legger hodet bortil når folk snakker – han er maskinist og altså en smule tunghørt. De sikre håndbevegelsene skyldes hans førlighet og store kunnskaper med knapper og brytere, og se der – han legger hodet på skakke som om han lytter. Han er til og med førstemaskinist i handelsflåten.

Min venn ser ergerlig ut når han er uenig, en gammel uvane, han kan aldri tenke seg at noen kan være uenig med ham.

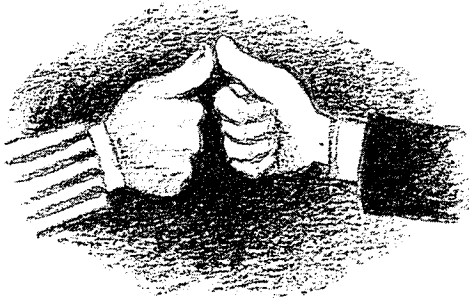
– Arkitekt eller kanskje lege. Vant til å lytte folk på brystet, han er et stykke overklasse, se der, han skåler og løfter glasset nesten militært og nikker pent med hodet og svelger med stor omtanke, han er kirurg.

DEN NORSKE

Slikt er spennende og vi visste begge to at det ville bli umulig å forlate lokalet uten den store visshet.

– Den tapende betaler regningen?
– Sure.

To tommeltotter mot hverandre, alt i orden, gamet var begynt.



Kelneren forsvant og vi begynte forfra igjen.

– Førstemaskinist. Du så at han klødde seg med en fornem finger på brystet, det var også lysebrunt og passe behåret. Hvis han har oppholdt seg på Rhodos, ville han ikke gå på fest om kvelden, men være glad for å få slippe – han ville vært luta lei av restauranter og barer og slikt. Hudfargen sier det samme, han er ikke *brent*. Og han er høflig mot damer.

Ny hoderisten. Vi ble begge litt forsiktig med bestillingene, vi visste ikke hvem som måtte betale kalaset.

Men den ene drinken tar gjerne den andre med seg.

– Nei, sa min venn. – Det stemmer ikke. Dagens sjømann er sur i blikket og har hengebart, han har kraftige hender og det er dessverre ikke slutt på tatoveringen.

Min venn er lege og hater tatoveringer.

– Dessuten nipper ikke en sjømann, selv av det moderne slaget, til drinkene, han sluker dem – det er på

sett og vis rimelig nok, gutta på plattformene de er også sjøfolk, har alltid en del å ta igjen og en stor del må dessuten tas for forskudd. Jeg ser det i mitt yrke.

– Fy skamme deg, slapp jeg ut og var litt enig. – Hadde vi enda fått sett hans *fotlag*.

– Det var som en bønnhørelse. Mannen der borte reiste seg, lettet stolen bort fra en slank og mørk dame og de danset ut mens de holdt i hverandre hele tiden. Vi to ved nabobordet taug mens musikken hamret som slegger mot trommehinnene.

– Sjømann, sa jeg. – Maskinist. Han fører sin dame så yndig og lett og ser på utringing og knapper og smykker som om han ser på en computer av dyreste slag, om det lyser rødt eller grønt, dessuten har han dype, nesten innsunkne øyne, han er rolig i blikket og vet at han i sin gjerning behandler noe som er nesten like dyrebart som en vakker kvinne. Se der, han legger øret til og lytter og sier ingenting, han vet at man sier intet i slik en larm, han merker ikke larmen, han er vant til den.

Min legevenn begynte å få dette skråsikre blikket som sier at ingen kan «ta» en lege, han er tidenes supermenneske, pluss en diger utdanning.

– Hendene har aldri tatt i en maskin, sa han flott. – Dessuten spriker han ikke med fingrene slik som sjøfolk gjør. Han smiler med egne tenner og har ingen gulltann, og han er ikke gul mellom høyre pekefinger og langfinger. Og han bruker ikke hårvann, ingen leger bruker hårvann, sjøfolk bruker hårvann.

Vi begynte virkelig å bli gløggere etter hvert, det blir man alltid, tror man, med noen drinker innabords.

SJØMANN

- Se på'n, han vagger ikke, setter ikke sjøbein.

Min venn tok sin seier på forskudd.

- Dessuten - det er så mange ting. En moderne sjømann ville ha påført seg et digert armbåndsur med årstall og soloppgang og alskens informasjon med glinsende gullrem, nylig innkjøpt i Japan, Kobe. Samt blanke og synbare mansjettknapper og litt spisse, blanke sko. Denne karen er ikke sjømann, han har et flatt og diskret armbåndsur uten dikkedarer og tunge lenker, han bruker ikke mansjettknapper og han ser seg ikke rundt for å se om han blir sett. Lege, muligens arkitekt, glad i livet, sikkert utkomme. Iallfall en tannlege.

- En førstestemaskinist tjener atskillig med enn en lege, slo jeg forsiktig på, og min venn tegnet figurer på duken med gaffelen og ristet på hodet og vi forlot temaet øyeblikkelig.

På dette punkt vet leseren slutten på historien, det er ikke til å unngå, ellers ville historien ikke blitt skrevet ned fordi den er sann fra først til sist. Min venn stormet mot mål og ble spydig:

- Du kan vel gjette hvilket rederi denne sjømannen jobber i, du allvitende landkrabbe?

Han var mild og ironisk i stemmen og glad og lettet over at han slapp å betale regningen. Leger er ofte så nøye på penger.

- Et artig spørsmål. Klavenes'ene for eksempel har lett for å ta sine skibsbesetninger fra Helgeland, cruise-skipene liker sørlendinger, de er så velsmurte, likesom, Reksten-flåten er full av bergensere, rimeligvis og slik kan man fortsette - visse rederier er fremdeles av den oppfatning av nordlendinger er de beste sjøfolkene - de

er så vant til kyst og hav og slikt, nåja. Wilh. Wilhelmsen var tidlig ute med faste ansettelser for å binde medarbeiderne sammen og sørge for den nødvendige skolering, alt dette, den såkalte familiefornemmelse - det er her je' høre' til. Derfor kunne det komme sjøfolk fra alle landets kanter, akkurat den typen der, skolert, sikker, han er høyerestående funksjonær i et selskap, han er som en byråsjef på lag. Altså Wilhelmsen.

Illustrasjon: Håkon Skau



MIDNATT. Vi bad kelneren, som heter servitør i dag, om å vente litt, vi skulle bare avgjøre hvem som skulle betale regningen, 620 kroner for å være nøyaktig, andestek etc., etc., etc. er dyre greier.

Vi stanset foran bordet som var i ferd med å bryte opp.

- Unnskyld så meget, mitt navn er ---

- Unødvendig, smilte vårt offer.

- Husker stemmen fra Kortbølgen, Postkassa, alt dette. Men det er lenge siden.

- Vi har veddet en smule, min venn og jeg. Om hvilket yrke?

- Jeg? Ikke så veldig interessant. Uteseiler. Førstemaskinist hos Wilhelmsen - hyggelig å hilse på deg.

Min venn ga ikke et øre i tips til kelneren.

Over til skipsmekaniker

Det blåste friskt rundt Sjøfartsdirektoratets arbeid med de nye bemanningsregler. I øyeblikket har stormen løyet, og regelverket for bemanning av norske skip trådte i kraft med virkning fra 1. mars. Utgangspunktet var å finne frem til regler for grunnleggende sikkerhetsbemanning, og i følge de nye reglene vil grunnbemanningen for de fleste typer skip bli noe redusert. Eksempelvis kan skip over 20.000 brt. seile med 18 - 19 besetningsmedlemmer når skipet forøvrig holder høy teknisk standard.

Rederiet ønsker å søke om grunnbemanning for alle WW-skip, og i den sammenheng er det en rekke forutsetninger som må oppfylles. Ett viktig kriterium er bl.a. at vi iverksetter opplæring av den underordnede dekk- og maskinbemanning frem til skipsmekanikere. Matros-/motormannstillingen blir erstattet av skipsmekanikeren således at fremtidige skip vil ha en underordnet dekk-/maskinbemanning på 4 skipsmekanikere pluss 2 aspiranter (skip over 20.000 brt.).

Omleggingen får også konsekvenser for vår rekrutteringspolitikk ved at vi ikke lenger vil ta inn matros-/motormannaspiranter, men kun personell med sikte på utdanning til skipsmekaniker. Ordningen med systematisk opplæring frem til skipsmekaniker vil imidlertid fortsette etter kjent mønster med opplæringsavtale, bruk av registreringsbok ombord og avsluttende kurs med fagprøve før fagbevis utstedes.

Matros-/motormannaspirantene som i dag seiler i rederiet (35 i tallet) vil få tilbud om forlenget opplæring frem til skipsmekaniker. Normalt vil dette bety et tillegg på 12 måneder i det motsatte departement, og de må avslutte opplæringen med avsluttende kurs og fagprøve.

Fullbefarne matros og motormenn må også etter en overgangsordning dekke skipsmekanikerstillingene. Det samme gjelder for arbeidsledere og reparatører. Her er det altså snakk om videreopplæring av erfarne sjøfolk, men Sjøfartsdirektoratet har ennå ikke klarlagt hvordan en slik konvertering skal gjennomføres. Vi regner imidlertid med at ordningen vil bli et forenklet opplegg av den nåværende aspirantordning etter følgende mønster:

Sjømannen får utlevert yrkeslærebøker og registreringsbok som ombord må bli avkrysset på alle de punkter han allerede behersker. Deretter må han utdannes videre i det motsatte departement til alle de aktuelle punkter i registreringsboken er dekket. Registreringsbokens krav blir således avgjørende. Eksakt opplæringstid blir ikke fastsatt, men utgangspunktet vil være at man normalt vil bruke 3 - 6 måneder på å nå opplæringsmålene ombord. Opplæringen ansees som avsluttet når skipsledelsen attesterer at de aktuelle punkter i registreringsboken er dekket. Skipsledelsen har her en viktig oppgave og må aktivt kontrollere at opplegget fungerer.

Som nevnt avventer vi de endelige regler for denne konvertering, men nærmere opplysninger vil bli sendt alle skip og alle berørte når dette foreligger fra Sjøfartsdirektoratet. Nærmere 200 av vårt seilende personell vil kunne gå inn på en slik ordning.

Rune Handal

Skoleplaner neste år?

Rederiet har utarbeidet nye retningslinjer for tildeling av skolegodtgjørelse til maritimt personell under utdanning. Ved vurderingen vil det bli lagt vekt på personellbehov, tjenesteuttalelser og tjenestetid i rederiet, tidligere karakterer m.m.

Vi vil vurdere alle søknader om skolegodtgjørelse samlet, og vi ber derfor alle som går med skoleplaner for neste skoleår, vennligst kontakte Opplæringsavdelingen snarest.

Søknadsfrist for tildeling av skolegodtgjørelse er 1. juni.

Vår første kvinnelige kontrollromsoperatør

Hun ser ut som en jentunge, langt lyst hår, blå øyne, liten og spe, WW's første kvinnelige kontrollromsoperatør Aud Fidje Amundsen. Men jentungen er slett ingen bårsunge, hun er en erfaren sjø(mann) på 28, gift med «trikker'n» på TENDER TAPPON og med WW-fartstid fra 1976.

– Jeg har det kjempefint hos gutta ombord i TREASURE SUPPORTER, sier Aud, og selv om de er 700 og jeg er bare meg, så tenker vi aldri på kjønnsroller i det hele tatt, vi er arbeidskamerater på like fot.

– Hva fikk deg til å velge en karriere til sjøs?

– For sikkerhets skyld tok jeg sekretærlinjen først for å ha noe å falle tilbake på, men egentlig har jeg aldri vært i tvil om hva jeg ville. Da jeg kom ut som offisersaspirant, forsto jeg at i dette yrket ville jeg komme til å trives.

– Hva sier mor og far?

– De har lite de skulle ha sagt, far er skipper hos Brøvig og mor har seilt som ung. Vi har saltvann i årene i generasjoner bakover, så det var helt naturlig å gå den veien. Min lille-søster går ut som messepike nå. Men far er av den gamle skole, og har tar meg liksom ikke helt på alvor – dette med styrmann faller ham litt tungt for brystet, men han synes nok det er litt artig likevel.

– Hvorfor offshore og hva er egentlig en kontrollromsoperatør?

– Kontrollromsoperatør tilsvarer styrmann på skip. Det er forskjell på hva man driver mest med som kontrollromsoperatør alt ettersom man er ombord i en boligrigg eller en borerigg. TREASURE SUPPORTER er jo en boligrigg, og her går vi det meste av vekten på broen. Her har vi VHF-vakt, passer på gangveien over til den faste installasjonen, passer på ankrene osv. Dessuten er vi på dekk og ser etter at alt går riktig for seg når vi tar ombord last fra supplybåtene. Når riggen skal flyttes, er vi blant annet med på «anchorhandlingen». Så passer vi på



Kontrollromsoperatør Aud Fidje Amundsen.

stabiliteten og balansen, hever og senker plattformen etter vær og vindforhold. Har bare vært ute en tur hittil, men da fikk vi virkelig sving oss. Veldig mye vær. Sjøsyk blir du ikke på plattform, men det kan bli ganske hektisk i kontrollrommet både under uvær og når plattformen skal flyttes. Nei, sjøsyk er det mannen min som blir. Siste turen tok han av 4 kilo, følte seg tung og syk hele turen, men nå går det visst bedre ettersom han vender seg. Prater med ham over VHF'en av og til, vi er jo i britisk sektor begge to når vi er ute samtidig. Denne gangen hadde vi maksimal uflaks, han kommer hjem den dagen jeg drar ut, så vi ser ikke snurten av hverandre.

Vi valgte offshore begge to for å være oftere hjemme. Dessuten blir du mer i harmoni med deg selv når du får stresset skikkelig ned mellom hver tur. ½ år ombord i en og samme båt med de samme menneskene kan ofte føre til spenninger og stress. Dessuten blir du ofte gående alene uten noen å prate med. Med forskjellige messer for offiserer og mannskap og korte vakter kan du nesten gå der og ikke se folk ombord i et moderne skip. På plattform omgås du lettere, tonen er liketil og grei og alle kommer tilbake etter opphold på land med friske inntrykk og impulser som stimulerer miljøet. Dessuten passer det fint for oss kvinner hvis vi ønsker å kombinere unger og jobb, og det går

faktisk an med den ordningen vi har offshore.

Vi prater fint Aud og jeg, til tross for et hav av alder mellom oss, jeg har kunnet vært hennes mor – men yrkeskvinner er vi begge. Men Aud har et budskap til min generasjon, og hun uttrykker det klart og enkelt:

– Ikke lag blest om oss som har valgt et såkalt mannfolkyrke. Vi har valgt en jobb og vil bli bedømt etter hvordan vi utfører den, ikke som kvinner, men som mennesker. Hvis du beholder deg selv inni deg og ikke tror du må spille en tøff rolle, så blir du behandlet som likemann av dine arbeidskamerater, og ingen tenker på om du er mann eller kvinne. At du ikke er så sterk i armene som dine mannlige kolleger, spiller liten rolle. Hodet sitter jo øverst på oss alle, og det har du mest bruk for i denne jobben ombord i moderne installasjoner, sier denne fine representanten for WW's offisersstab.

De violilla yrkesdemonstrerende rødstrøpene kunne ha godt av en tur ombord. Her politiseres det ikke, her agiteres det ikke, her gjør man en jobb, og blir respektert for den. Her kan man tillate seg å være spelemmet, blåøyd, lyshåret og feminin og ha ansvar for at Nordsjøkolossen TREASURE SUPPORTER holder seg på rette pontonger med 700 mannfolk ombord.



Tanker om teknologisk utvikling innen skipsfart og offshore industri

«Den som tror noe er mulig, har som regel rett. Den som tror noe er umulig, tar sannsynligvis feil.»

Skipsfarten og deler av våre offshore-aktiviteter har tradisjonelt vært meget konservative. Det har derfor vært heller vanskelig relativt raskt å få innført de teknologiske nyutviklinger som har funnet sted i industrien, i luftfarten, i det militære og fra skipsteknisk og annen forskning.

Grunnene til dette er mange, men det er ikke hensikten her å se på slike forhold.

Dagens situasjon for norsk skipsfart er meget vanskelig med avtagende verdenshandel og sterkt økende konkurranse.

Dette gjør det tvingende nødvendig – for dem som vil overleve innen skipsfart og offshore virksomhet – å følge med i og å ta del i den teknologiske utvikling på en langt mer aktiv måte enn tidligere, og å ta i bruk resultatene av denne så hurtig som mulig. Dette blir ingen lett oppgave, idet skipsfart og offshorevirksomhet nødvendigvis må nyttiggjøre seg kunnskaper fra

de aller fleste fagområdene. Men utfordrende er det, både for næringen selv og våre private og statlige forskningsinstitutter. I en del artikler fremover vil vi se

nærmere på resultater av forskning og den teknologiske utvikling vi forventer innen noen av de fagområdene som omfatter skipsfart og offshore virksomhet.



Bruk av SCAMP ved rengjøring av begroing på skuteside.

Overflatebehandling av skrog – mot begroing

Fremdriftsmaskineriets hestekrefter – som ved hjelp av propelleren skyver skipet fremover – går for en stor del med til å overvinne den motstand som vannet gir mot skipets fremdrift.

Denne vannmotstand gir seg tilkjenne ved dannelsen av bølger og som friksjon mellom skipets overflate og det omgivende vann. Forenklet sagt deler vi vannets totalmotstand i bølgemotstand og friksjonsmotstand.

Rundt regnet kan vi si at «friksjonsmotstanden» for et stort tankskip er ca. 90% av totalmotstanden, og for et linjeskip ca. 50%. Friksjonsmotstanden spiller derfor en stor rolle når det gjelder nødvendige hestekrefter på fremdriftsmaskineriet, og dermed for brennstofføkonomien.

Ved å se ned langs skipssiden kan

vi – selv ved et helt nymalt «glat» skrog – observere resultatet av denne friksjon som et tilsynelatende stillestående skikt med vannhvirvler langs skroget. Dette skikt – grenseskiktet – varierer med skrogform, overflatens ruhet og skipets hastighet. Grenseskiktet vil gjennom sin utbredelse være et uttrykk for det energitap som hvirvlene og dermed friksjonen påfører skipets fremdrift.

For et bestemt skip vil ruheten være avgjørende. Denne ruhet kommer fra underlaget, den påførte maling og ikke minst fra de organismer, planter og dyr som uunngåelig vil feste seg og vokse på skipet under vann.

Om vi lar denne begroing vokse fritt, vil vi fort merke dette på sterkt økende brennstoffkostnader for å kunne holde samme fart på skipet. Å hindre, begrense og fjerne begroing på

skip er derfor meget viktig arbeide. Totalt regner vi at marin begroing i dag koster norsk skipsfart over en milliard kroner årlig til rengjøring av skrog, dokking, påføring av begroingshindrende malinger, offhire m.m.

For våre offshore aktiviteter er også ulempene ved begroing store. De består her spesielt i øket belastning på konstruksjonsdeler og på vanskelig-gjøring av inspeksjon og vedlikehold.

Det er derfor naturlig at det gjøres en stor innsats for å redusere det meget høye beløp som nevnt ovenfor, og for å redusere begroingen på våre marine konstruksjoner.

Til nå har denne innsats bestått i å gjøre overflaten begroingshindrende ved hjelp av spesielle malingsystemer – antifouling – som er tilsatt giftstoffer. De mest alminnelige giftstoffer er forbindelser av kobber og tinn.

Ved hjelp av spesielle tilsetninger

har disse begroingshindrende malinger blitt utviklet videre mot en selvpolerende type. Ved gnidningen mellom vann og den selvpolerende maling slites ujevnheter ned og vi får en meget glatt overflate. Samtidig kommer det stadig nytt giftholdig materiale frem, og begroing hindres.

Disse malingstyper har under de riktige betingelser gitt store besparelser i brennstoffutgiftene for skip og øket tiden mellom dokkingene.

De selvpolerende malinger, med overflater som «forny» seg ved nedsliting i sjøvann, er kanskje den mest lovende utviklingsmulighet innen maling-teknologien for begroingshindrende og friksjonsreducerende overflatebehandling av skip og maritime konstruksjoner.

Dette så lenge vi får anledning til å benytte kobber- og tinnforbindelser som gifttilsetninger. Skulle miljøhensyn forby disse – og det er tegn som tyder på det – må vi finne andre mer «naturlige», men like effektive giftstoffer eller andre metoder til bekjempning av begroingen og til reduksjon av friksjonen.

Av slike «fremtidige» metoder vil jeg nevne noen få, men uten å gå i detaljer og uten å ha vurdert gjennomførbarheten :

– Bruk av belegg med lav overflatespenning (silikon, teflon m.fl.) og med elektrisk ladete overflater.

– Direkte påvirkning av den elektriske ladning på skrogets overflate ved påtrykt elektrisk spenning eller ved spesielle belegg.

– Bruk av ultralyd eller høyfrekvente vibrasjoner på skrogoverflaten.

– Bruk av varmesjokk ved utslipp av kokende vann eller damp langs skroget.

– Utslipp av rent eller giftholdig ferskvann, eller andre gifter, som f.eks. klor.

– Utvendig belegg på skroget av en meget tynn hud av kobber eller kobbernikkel «limt» på stålet. (Allerede i bruk, gir glatt overflate og langtidsvirkning mot begroing).

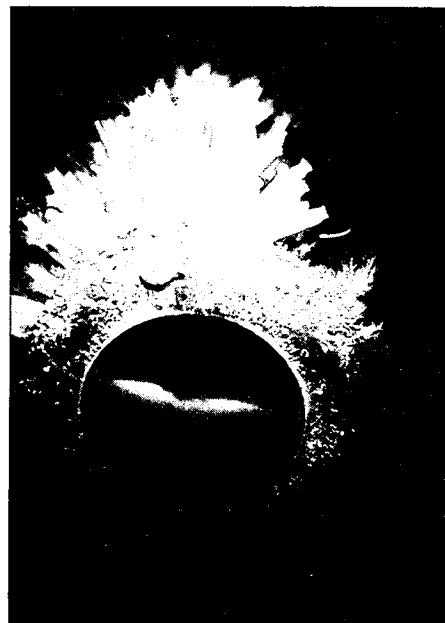
– Bruk av kobbernikkel i stedet for stål i spesielle tilfelle.

– For plast-skrog, bruk av kobbernikkelpulver i det ytre plastlaget.

De begroingshindrende metoder som er nevnt foran vil kunne gi en forbedring av forholdene, men fremdeles etter min mening – marginale forbedringer.

De virkelige forbedringer vil imidlertid først komme om vi kan fravriste naturen dens hemmeligheter på dette område og forstå de løsninger enkelte dyr og planter tilsynelatende har funnet for reduksjon av friksjon eller hindring av begroing.

Jeg tenker her på det friksjonsreducerende slim på fisk, og fiskens evne til stor hastighet og kraftutfoldelse med svært lite energiforbruk. Jeg tenker også på hvalartene som med bevisst pulsering av sitt ytre hudlag påvirker grenseskiktet og dermed friksjonen. Og jeg tenker på de dyr og planter som det etter sigende ikke gror på, f.eks. sjø-



Vanlige begroingsorganismer i og på rørledniger er blant annet sekkedyr.

stjerner, sjøpinnsvin og ung tare. Eller den lille Moses-sjøtungen i Rødehavet som utskiller et stoff som selv haien skyr som pesten.

Vitenskapen er i gang med å studere disse og lignende forhold. Innen marin biologi arbeides det også med studier av begroingsarteres gjensidige innvirkning på hverandre og med fremstilling av «nye» organismer.

En slik «ny og ideell» organisme kunne f.eks. – ved selv å feste seg til skipet – utsondre et «smørende» slim som samtidig avgir giftstoffer som er miljøskadelig og som holder andre begroingsorganismer borte.

Å finne en slik organisme som kan dekke alle behov er nok umulig, men et stykke på vei vil vi komme etterhvert med den forskningsinnsats som i dag gjøres på dette område.

I alle fall er det store verdier som kan spares om vi finner de riktige begroingshindrende og friksjonsreducerende metoder.

Ønskelig var det at dette kunne skje på en slik måte at norsk skipsfart og offshore industri fikk et konkurransemessig fortrinn. For å søke å oppnå dette blir det nå igangsatt et større nasjonalt forskningsprosjekt innen begroing. Vårt rederi vil få anledning til å følge dette arbeide på nært hold, og det skal bli spennende å se hvilke resultater som oppnås.

M. Kvande



Etablering av blåskjell 8 mndr. etter at en installasjon er satt i sjøvann.



Skipsadministrativ utdanning

Som kjent er utdanningen til sjøens yrker inne i en kraftig omveltningssperiode ved at all utdanning over laveste sertifikatnivå skal legges til landets 7 maritime høyskoler. Søkingen til den maritime høyskolen er også jevnt økende, og i år er antall studenter ved denne skolen for første gang større enn ved de tilsvarende kurs i den tradisjonelle skolen.

De nye sertifikatreglene forutsetter eksamen fra maritim høyskole, nautisk linje, som det teoretiske grunnlag for å løse overstyrermanns-sertifikat. Med eksamen fra skipsadministrativ linje i tillegg har studentene fra nautisk linje den teoretiske utdanningen som kreves til det nye sjøkapteinsertifikatet. Dette er således siste leddet i høyskoleutdanningen, og som landets to første skoler satte i høst de maritime høyskoler i Tønsberg og Trondheim i gang med skipsadministrativ utdanning.

Til å forberede det nye studiet ble det i 1979 nedsatt en arbeidsgruppe med representanter fra de to skolene og skolemyndighetene. Viktig var det å tilrettelegge studiet i samsvar med næringslivets behov, og fagplaner m.m. ble således sendt til høring hos en rekke rederier, forsikringsselskaper og diverse organisasjoner innen skipsfarten. Man fikk positive reaksjoner på målsettingen for studiet og dekningen av de nautisk pregede fag, mens det ble uttrykt ønske om å legge større vekt på områder som plan-

legging, ledelse, økonomi, språk, administrative systemer og rutiner – herunder EDB.

Skolene etablerte også et samarbeid med næringsliv og institusjoner i nærmiljøet for utarbeidelse av studieplaner, og således bevarer fagplanene ved de respektive skoler sin egenart. Skolene gir derved ulike valgfagtilbud. Samtidig har man samarbeidet om å utarbeide felles målsetting, opptaksregler og et felles kjernepensum i sentrale fag som dekker kravene til teoretiske kunnskaper for sjøkaptein -sertifikatet og også hovedelementene i en lederopplæring til sjøs.

Målet for skipsadministrativ linje er:

1. – Studiet tar sikte på å gi en tidsmessig lederopplæring for fremtidig drift av skip og rederi.
– Gi grunnlag for sikker og økonomisk skipsdrift.
– Gi forståelse for økonomiske og administrative problemstillinger.
– Skape et godt miljø ombord for den enkelte og for fellesskapet.
2. – Gi en mulighet for et tilfredsstillende arbeid i land som bygger på tidligere erfaring og utdanning.
3. – Gi grunnlag for videre studier.
4. – Gi tilbud om etterutdanning.
5. – Studiet må gi de nødvendige teoretiske kunnskaper som kreves for utstedelse av sjøkapteins-sertifikat.

Studieåret er inndelt i 2 semestre, og i de fleste fag avlegges eksamen etter ett semester. Studentene kan velge mellom ett eller flere valgfag og skal i siste semester også utarbeide en prosjektoppgave. Denne skal gi mulighet til fordypning innen emner med spesiell interesse og med tilknytning til fremtidig arbeidssituasjon. Forøvrig forutsettes det stor grad av egeninnsats i form av gruppearbeid, oppgaveløsninger og selvstudier.

Studietilbudet er åpent for søkere som har 1. avdeling, dvs. de to første år ved maritim høyskole, skipsfører- eller maskinsjefeksamen etter tidligere ordning eller eventuelt annen relevant utdanning og praksis. Særlig bør man merke seg at tilbudet også er åpent for søkere med eksamen fra maskin- og elektro/automasjonslinjen, og det skal bli interessant å se i hvilken grad maskinister og elektrikere finner dette studietilbudet attraktivt. I alle fall er det også studenter med slik bakgrunn blandt de 10 kandidatene som i vår blir uteksaminert som landets første med eksamen fra skipsadministrativ linje.

Rune Handal

Fotballkampen i TV har allerede begynt da Marvnes kommer hjem, og han spør sin kone:
– Hvor mange mål er det?
Hvorpå kongen svarer: – 2 mål.
– Hvem har laget dem? spør Marvnes.
– Det er vel en eller annen snekker, det.

Et ekte «råskinn»



Øyvind Johannesen (43), ScanCarriers A/S, SAFTSIT Grand Prix 1982.
Kvalifisert for tittelen: «Et ekte råskinn».



For 5 - 6 år siden måtte han gjøre noe for å bevare helsa, vår kollega, Øyvind Johannesen hos ScanCarriers A/S på Høvik. Før den tid ble han ansett som anti-sportsmann, en overvektig stor-røyker - i skrøpelig fysisk form. Det var vel nærmest et lege-påbud at han måtte foreta seg noe, ellers . . !

Så ble det til at han begynte å mosjonere regelmessig. Sluttet å røyke gjorde han også, og resultatene uteble ikke. Han forteller med en viss stolthet at han gikk ned 28 kg i vekt. Joggeturer utviklet seg till deltagelse i skogsløp, og sykling kom også på programmet. Om vinteren ble det tur-renn på ski.

Når dette skrives (i januar '83) viser han frem en sesongliste for vinterens tur-renn hvor han har merket av de renn han skal delta i hver week-end fra januar til utgangen av april, og slett ikke bare i Drammensmarka.

Nye forbindelser ble knyttet med likesinnede, og det ble etterhvert en gjeng som trent og konkurrerte

sammen og med hverandre i Drammen og omegn.

Treningsgjengen i Drammen er neppe en vanlig mosjonsgjeng lenger. De setter seg visse mål, nærmest på årsbasis. Ett av dem var SAFTSIT Grand Prix som kvalifiserer til ærestittelen *Ekte Råskinn*. SAFTSIT står for «Spesialavdeling for toppsprø innfall og tiltak», m.a.o. en livsstil, ifølge deltagerne. Kvalifikasjonene for å få SAFTSIT-troféet? Ja, dem sover man seg ikke til. I løpet av 12 måneder må man ha fullført følgende konkurranser innen godkjent maksimaltid - og i rekkefølge: Grenaderløpet, ca 90 km på ski Trondheim/Oslo, 560 km på sykkel Drammensmaraton, 42,196 km fotløp

Det er ikke så mange som kan smykke seg med denne tittelen, men Øyvind Johannesen (43), Central Planner, ScanCarriers A/S på Høvik, kan. Samtlige av disse kraftprøvene gjennomførte han i 1982 med god margin. Såvidt vites er han den første og eneste i W.I.L. hittil, og han har

all grunn til å være stolt av det fine troféet han er avbildet med.

Sammen med et par av sine treningsvenner har han gått inn for deltagelse i og å fullføre en internasjonal turrenn-serie som omfatter 10 tur-renn i forskjellige land. Blant disse er det norske og amerikanske Birkebeinerrennet, Vasaloppet, Finlandia og Marcia Longa som alle er kjente tur-renn med stor internasjonal deltagelse. Foreløpig opplegg er å fullføre ett av disse renn pr. år.

Et annet mål vår kollega har satt seg er å gå Birkebeinerrennet fort nok til å klare merkekravet: Beste tid i klassen + 25%. Når landets beste langrennsløpere starter i samme klasser, er merkekravet meget hårdt. Andre «belønninger» vil han nok også sikre seg, med den iver og innsatsvilje han legger for dagen. Er det flere i W.I.L. som har ambisjoner om å bli «ekte råskinn»? Vi bare spør.

Tres.

Kosthold og spisevaner ombord – før og nå

Reisebrev fra Arne Hartmark
ombord i M/S TARAGO

«Guttene fra ruffen kommer opp på midtskipet. Det er stueren de skal ha tak i, og han står i døren til sin lugar. Et redd glimt springer frem i øinene, han forsøker å late som ingenting, men mennene har gjennomskuet ham, han er solgt.

– Hvad i glohete helvete skal slikt bety? spør fyrbøter Gustav og strekker grøtbakken frem. Er dette mat til folk som skal arbeide?

Stuerten famler etter et godt svar, men finner det ikke.

– Hvad er det dere vil? sier han endelig med usikker muttthet.

– Vi vil ha ordentlig mat, så meget du vet det, sier Narvik rolig, som selve rettferdigheten.

Stuerten ser bort på ham. Det er som han klynger seg fast til Narviks sindighet og søker styrke der.

– Grøt er vel ordentlig mat det, svarer han, men med den lille angst i stemmen som ødelegger alt.

– Å i helvete heller, hylar Kjøkkemens, grøt er grøt, og denne er svidd også. Vi som jobber på dørken dag og natt, vil ha ordentlig mat, så meget du vet det, din fordømte skinnesvor du står der!

En hånlatte farer som et uvær over stueren.

Skjellsordene er sluppet løs, mennene trenger sig sammen om ham, de skjeller ham ut for de verste ting de vet: din sønn av en tispe, ditt utskudd av paddeslekten.

– Din bergenser! skraker Oskar, enda han vet så vel at stueren er fra Flekkefjord.

Stuerten bare stirrer med stive, dødsredde øyne omkring den hylende hop. En stum bønn flyr bort til Narvik, til Mannen, til Benjamin, men nei, ingensteds er nåde å finne.

Alle vil utmerke sig, si den jævlige grovhet, spetaklet stiger og stiger, og plutselig triver Kjøkkemens grøtbakken og kleiser den nedover stuertens ansikt. Hele hodet er en klebrig klump, han vakler fremover, han gråter av sinne og skam.

Hendene spriker rundt i luften, han griper seg til hodet og slenger noen grøtjafsar bortover dekket. Så vender han sig om og raver inn i sin lugar.»

20

BYSSEGUTT



La meg med en gang berolige mine lesere! Dette er ikke utdrag av en reiserapport fra det gode skip TARAGO som jeg var forundt lykken å seile med fra Sydney i Australia til Europa via tre uforglemmelige havner i New Zealand. Det er et sitat, hentet fra Nordahl Griegs herostratisk berømte skrekkrroman, «Skibet går videre», utgitt midt i tyve-årene. Den dramatiske sekvensen med stueren og grøtbakken er imidlertid ikke mer urealistisk enn at den kunne ha funnet sted i nær sagt hvilken som helst skute i de årene da vår senere så store dikter fra Bergen fikk sin første og flyktige kontakt med sjømannslivet.

Men hva har så denne gamle historien med det gode skip TARAGO å gjøre? Ikke på annen måte enn at episoden med stueren og grøtbatet randt i hu, da jeg med all velvære skuet utover det festlig dekkede julebordet ombord i TARAGO anno 1982, der avholdte kaptein Paul Lie samlet sin fornøyde og disiplinerte besetning inn i skipets «storstue», for å feire julen i en stemning som smakte av god, hjemlig familiehygge. Her var stil kombinert med stemning, velsmakende julekost, kombinert med delikat oppvartning. For å si det på en annen måte: matkultur i høyeste klasse. Og for å sitere tittelen i Nordahl Griegs sjøroman: «Skibet går videre». Ja, «skibet» – og dermed sikter jeg til den norske handelsflåten – har så men kommet et godt stykke videre på den riktige kursen fra tyve-årenes skrekktilstander, når det gjaldt kosthold og spisevaner til sjøs. Det er ett av de mange positive trekk ved utviklingen av det moderne skipssamfunnet den norske handelsflåten.

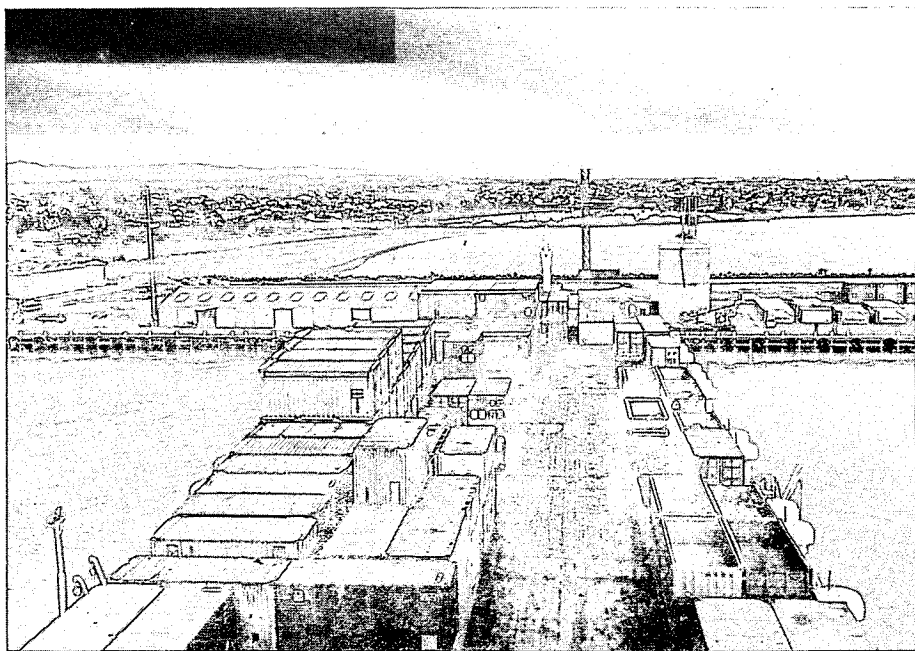
Mye har vært skrevet og har vært sagt av allvitere på land om kostholdet og spisevanene til sjøs. Det har visst endog gitt stoff til et par vitenskapelig avhandlinger. Allerede før jeg gikk til sjøs for over 50 år siden fikk jeg høre hvor gjevt det skulle være ombord i kostveien, med tre velsmakende varme måltider om dagen. Møtet med skipsmiljøet ble noe annet. Intet sjokkerte meg mer som første-reisgutt enn nettopp kostholdet og spisevanene til sjøs. Dårlig tilberedt – til tider endog halv-bedrevet – mat, knappe porsjoner og uappetittelig servering hørte med til dagens orden.

Salt kjøtt og erter skulle serveres til middag på to faste dager i uken, etterfulgt av saltkjøttlapskaus til kvelds. Det var et mønster som under ingen omstendigheter kunne brytes. Det ville være helligrøde – skuta kunne simpelthen gå under – om saltkjøttet ble servert på en tirsdag istedenfor dagen før.

Det måtte en annen verdenskrig til før det generelt gikk opp for kokekunstens utøvere ombord i norske skip av det ikke var livsviktig for skipets sikre fremdrift at saltkjøttet ble servert på bestemte dager i uken. Summa summarum: Man kunne ikke tilskrive datidens byssefolk noe nevneverdig overskudd av oppfinnsomhet, når det gjaldt kunsten å komponere varierte og overraskende menyer.

Det er nok mange grunner til at «skibet er kommet videre» i kostholdsektoren. Viktigst er det kanskje at byssefolkene har fått så langt bedre redskaper til å kunne gjøre en god jobb og større muligheter til å variere sine menyer, og at man på rederikontorene i land har fått en klar forståelse for hva et bedre og sunnere kosthold egentlig betyr for helsetil-

standen og trivselen blant sjøfolkene ombord. Moderne kostbevaringsmetoder, kombinert med fryserier og kjølerom, samt frysescap i alle messer og hensiktsmessige proviantrom, har gitt kokk og stuert de muligheter de trenger for å variere menyene og dessuten brakt helsebringende og vitaminholdig kost inn på messebordene i en grad som var helt utenkelig bare for få ti-år tilbake. Men ikke minst er det nok kvaliteten av forpleiningsfolkene ombord som er blitt hevet. Folkene i byssa har bl.a. fått en langt bedre teoretisk innføring i kokekunstens finesser enn det som var forjengerne i faget forundt, og dette har også bragt en større grad av *yrkesstolthet* inn i byssefolkene reker ombord. Mens kokken tidligere gjerne var den mest utskjelte personen ombord, er en god kokk i dag svært ofte den mest populære.



Jogging mellom rekkene av containere på dekk ga en mulighet til å holde kaloriene utenfor faregrensen ombord i TARAGO, men ikke mens kapteinen var i ferd med å finmanøvrere skipet ut fra havn. Her i Timaru på New Zealand måtte han snu skipet på «femøren».

Mitt bestemte inntrykk er, etter to lange sjøreiser med større kulinariske fristelser enn hva en vanlig landkrabbe til daglig utsettes for, at norske sjøfolk ikke er noen lidenskapelige gastronomer a la matkulturens ypperste profeter, franskmennene. Jeg tror f.eks. ikke at blodige biffer ville bli særlig godt mottatt i messene på en norsk båt. Biffen skal selvsagt være mør, men helst «well done» for norske sjøfolks ganer. Generelt sett er de tradisjonsbundet i sine spisevaner. «Mors kjøttkaker» er og blir en populær rett. Et annet

særtrekk ved sjøfolkene spisevaner er saltbehovet. Dette har trolig sin årsaksforbindelse med farten på tropene og andre varme farvann der kroppens væsketap og dermed salttapet er så høyt at det må erstattes i form av saltholdig kost. Etter alt å dømme foregår det her en tilvendingsprosess med sjøfolkene smaksnerve-system som krever salt både i tide og utide. Dette skal ikke være sunt, sier legene, men salt mat er god mat, mener mange sjøfolk og vender de døve ører til legenes velmente råd.

Nok et særtrekk ved sjøfolks spisevaner er det minimum av tid de unner seg til å innta måltidene på. Også denne vanen – eller skal vi kalle det uvanen – har med yrkets karakter å gjøre. Vaktholdsrutinene og tidspresset fører til at sjøfolk ofte må spise med lynets hastighet. Dette er vel heller ikke den aller sunneste

spisevanen skulle jeg tro, og som kjent er en vane vond å vende. Sjøfolkene tar den med seg hjem, til skrekk for husmoren hvis toleransengrense må ligge svært høyt om ikke denne (u)vanen skal bringe forstyrrelser inn i familielivets harmoni.

Overspising og derav følgende fedme er selvfølgelig er fare som ligger på lur for dagens sjøfolk. Til lunsj – selv på en alminnelig hverdag – disket det f.eks. opp med et koldtbord som er en sann fryd for både øye og gane, men helsefarlig for dem



MESSEPIKE

som ikke forstår begrensningens nyttige kunst. Stort sett finner imidlertid sjøfolkene et modus vivendi vis-à-vis de farlige kaloriene og et spisemønster som harmonerer med sunnhetsprinsippene. Bare rent unntakelsesvis ser man utslag av fråseri ombord. Sjøfolk er da også generelt sett i like god fysisk form som gjennomsnittet av landkrabber. Dertil finnes det jo trimrom ombord i de fleste skip, hvor kaloriene skadevirkninger kan motvirkes. Litt selvpining på ergometersykkelen og noen seige drag på årene i roapparatet sender kaloriene på flukt. Jogging mellom containerne på dekk var en annen mulighet ombord i TARAGO.

Ett forhold skal man ikke glemme når det er snakk om det gode kostholdet ombord som enkelte betrakter som overdådig. Dagene blir lange, og tilværelsen kan bli monoton til det kjedsommelige på lange sjøreiser hvor øyet på alle kanter bare møter himmel og hav. Måltidene blir høydepunkter i den daglige tilværelsen i langt større grad enn for oss som har vårt virke på landjorden. Det er derfor ikke mer enn rett og rimelig at sjøfolkene kosthold skal ligge på et relativt høyt plan, som ikke nødvendigvis behøver å bli et for rederiene urimelig *kostbart* plan. Det er nemlig ikke den maten sjøfolkene fordøyer som løper opp i de skyhøye summer. Det som fordyrer kostholdet er den maten som går over rekken til fiskene og til fuglene som følger skipet i håp om å snappe opp en godbit. Men det er nettopp *det* byssefolkene skal passe på, at det ikke går for meget mat til spille, og derfor er det så viktig også for rederienes økonomi å ha dyktige forpleiningsfolk ombord.

Pitcairn – mytteristenes paradisiske øy

Alle har vel hørt om mytteriet på BOUNTY, den grusomme kaptein Blight og de engelske mytterister som fant et fristed på den lille øya Pitcairn i Stillehavet. Historien er igjen blitt aktuell fordi det eneste norske innslag på øya, tidligere telegrafist Kari Boye Young, er utkommet med boken «Den siste Mytterist» i høst.

Vår egen Ellen Heum, gnista på TAMESIS, en gammel klassevenninne av Kari, har tilbragt 2 måneder på denne primitive øya som gjest hos Kari og mannen Brian Young, etterkommer etter kadett Edward Young på BOUNTY.

Det var en dyp beundring for Clark Gable, som spilte helten, mytteristlederen Fletcher Christian i filmen om mytteriet på BOUNTY, som var opphavet til eventyrlysten hos småpikene på Marienlyst skole. Og disse to jentene fikk drømmene til å gå i oppfyllelse. Begge ga de seg sjøen i vold som gnister i handelsflåten. Vår Ellen beholdt sine røtter i Norge, men Kari ble fullstendig bergtatt etter to besøk på Pitcairn. Først av øya, siden av Brian. Hun brøt oververt, giftet seg med ham og ble der ute milevis fra sivilisasjonen slik vi kjenner den.

2 - 3 anløp i året er eneste forbindelse med Auckland. Da kommer et forsyningskip ut med det aller nødvendige av forbruksvarer, mel, sukker, kaffe og hermetikk. Ellers klarer de seg selv - 50 sjeler på 5 km² med egen magistrat og egne lover, skole og kirke. Lærer kommer

fra New Zealand på 2-års kontrakt for å undervise de 12 barna frem til 15-års alderen. Betingelse for å få prestekall på øya er at prestens kone er utdannet sykepleier med jordmorkurs, annen legehjelp finnes ikke. En av beboerne har et kort

ganger om dagen. Hva skal de med penger på denne paradisoøya som er selvforsynt med grønnsaker og fisk, der klimaet er menneskevennlig året rundt og statussymboler er et ukjent begrep? Når alle tjener likt, så spiller det liten rolle hvor meget eller



Radiooffiser Ellen Heum har tilbrakt 2 måneder på øya Pitcairn i Stillehavet.

tannlegekurs, så her gjelder det å passe på tennene selv.

Månedslønn \$ 30 er «tariff-festet» på Pitcairn. De tjener det samme Kari og Brian, hun som veiarbeider, han som elektriker med ansvar for aggregatet som kjøres et par timer to

lite det er. Er det fest, så er det spleisefest, alle bringer sitt og deler med hverandre.

Er de da engler, disse etterkommere etter mytterister? I dag står det lille fengselet tomt, tobakk og brennevin er bannlyst, men det har



Kari Boye Young i sitt Pitcairn-miljø.



Korpsånd og arbeidsglede

Vi intervjuer Erik A. Wettre

- I tiden fra 1. juni 1981 har ditt ansvar for personalpolitikken i WW også omfattet seilende personell. I hvilken grad har du kommet i kontakt med menneskene innenfor denne del av systemet?

- Ganske bra etter min mening, med den reservasjon at jeg bare har hatt anledning til to besøk ombord på skip og borerigg under operasjoner. Men jeg har holdt øyne og ører åpne under kapteinskonferanser, tillitsmannskonferanser og på andre møter med seilende offiserer og inspektører. Dertil har jeg hatt samtaler med mange kapteiner og enkelte andre offiserer under deres kontorbesøk. Hertil kommer den daglige kontakt med det maritime system her i huset.

- Hvilke signaler har du mottatt fra disse kilder?

- For det første sitter jeg med et sterkt inntrykk av kvalitet, lojalitet og samhold blant våre ansatte. Det føles stolthet ved å tilhøre WW, og det medfører utfordring og trygghet å være et ledd i systemet. Jeg observerer at ingen later til å nøle med å kaste seg ut i oppdrag eller prosjekter, uansett tid og sted. På minimum av tid etterat et problem oppstår ombord eller på land «flyter» erfarne spesialister sammen i et team, og jobben blir gjort.



Men jeg fornemmer en svak, underliggende engstelse for hvordan fremtiden vil arte seg. Folk spør: «Vil den meget omtalte internasjonaliseringsprosess føre til reduserte arbeidsmuligheter, utfordringer og lojalitet? Vil den gode korpsånd og arbeidsglede i WW reduseres etter hvert som økonomien får første prioritet? Vil elektronikk og tall bety mer enn mennesker og fantasi?»

- Og hva er svaret?

- I WW vil neppe verdien av de ansattes kvalifikasjoner, arbeidsglede

og lojalitet bli undervurdert. Det er disse elementer som har vært firmaets styrke i alle år, og vi har grunn til å tro at så også vil være tilfelle i fremtiden. Internasjonalisering er en konsekvens av den tekniske utvikling, og lar seg ikke stoppe. Den vil gi nye muligheter og utfordringer til våre ansatte, men også stille større krav til språkkunnskaper og forståelse av andre folks behov og verdier.

- Men hvordan kan den underliggende engstelse oppstå, slik som du beskriver?

- Min beste gjetning er at de raske forandringer i teknologi, konjunkturer og økonomi har gjort livet vanskeligere for svært mange bedrifter. Dette har sin psykologiske virkning også på oss. Dessuten er også vi nødt til å se vår produktivitet og økonomi nærmere etter i sømmene og forandre eller skrelle av tapsbringende prosjekter. For noen vil dette føre til engstelse, men kan også åpne nye muligheter.

- Hvordan kan engstelsen motvirkes?

- Først og fremst ved at konjunkturer og økonomi påny går oppover. Dernest ved at våre ansatte engasjerer seg i problemløsninger og kvalifiserer seg for nye oppgaver, innenfor og utenfor landets grenser.

Pitcairn...

ikke alltid vært slik. Da mytteristene i 1790 slo seg ned der sammen med innfødte fra Tahiti var det mye vold og elendighet. Først i 1808 ble det oppdaget at mytteristene holdt til i denne britiske koloni, og i 1856 var det prekært på Pitcairn med stor overbefolkning og nød. Da flyttet befolkningen til Norfolk Island, men 40 av dem kunne ikke glemme sin paradisyø og vendte tilbake. Dagens innbyggere er etterkommere etter disse, og da en misjonær kom til øya, oppsto det en gjennomgripende vekkelse som la grunnlaget for det gudfryktige fredelige samfunn som finnes idag, hvor fengselet har stått tomt og ungdomskriminalitet er et ukjent begrep.

Hva så når den unge generasjon

vokser opp, vil de forbli på øya? De to flinkeste elevene i hvert kull får en sjanse til videreutdanning. De får stipendier og kan fortsette sin utdanning i New Zealand. Vi kan knapt forestille oss hvordan to ungdommer fra dette miljøet skal kunne hanskkes med et moderne storbymiljø. Kari bekymrer seg ikke om fremtiden. Hun har festet sine røtter og satt to nye Pitcairn-borgere til verden. For vår Ellen og mange andre ville det vært et tankekors å la barn vokse opp uten karriere- og valgmuligheter. Men hva er sivilisasjon - er det fredelig sameksistens i enkle kår, eller er det den moderne tids jakt etter livets såkalte goder?

Men nå trues det lille samfunnet av en velmenende søkkrik amerikaner.

Smiley Ratcliffe, som vil kjøpe nabo-øya Henderson og flytte sin ranch dit. Og ikke nok med det, han vil opprette flyforbindelse med Tahiti og har tilbudt Pitcairn en anseelig mengde millioner dollar for å få bygge en liten flyplass der. Kari vil sloss. Tidligere har hun sloss mot motorsykler på øya, nå ser hun at hele øyas livsform er truet, at ungpikens drømmeøy kan bli tvunget til å bli medlem av vår urolige verden.

Ellen Heum vil tilbake en gang, på besøk, vi får håpe at Kari vinner sin kamp og Ellen finner igjen den samme fredfylte pletten og rommet sitt i huset «Up Tibi» der Kari og Brian og to små skjønne unger lever ut en ungpikedrøm.



D/S TELLUS og D/S THEMIS – Norges største skip i 1911

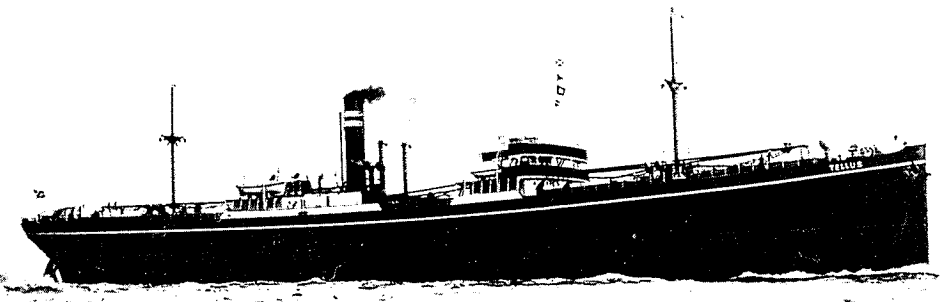
Av Bjørn Pedersen

I hele perioden fra noen år før århundreskiftet og opp til en gang i 1960-årene var Wilh. Wilhelmsen landets største rederi når det gjaldt total tonnasje. Men paradoksalt nok disponerte ikke rederiet de største skip under norsk flagg mer enn et par ganger i løpet av disse ca. 65 år. Rederiet hadde størst total tonnasje i kraft av et stort antall skip mer enn at det var tale om få, men store enheter.

I disse to tilfellene da rederiet fikk levert landets største skip, var det første gangen tale om D/S THOR, et bulk-skip som ble levert i 1907. Det andre tilfellet var så da D/S TELLUS og D/S THEMIS levert i 1911. Det er de to siste skipene vi skal se litt nærmere på. – I tiden før første verdenskrig var rederiet og dets leder Halfdan Wilhelmsen spesielt interessert i å gjøre langsiktige fraktkontrakter hvor store og moderne trampskip ble satt inn spesielt for den frakt eller kontrakt det var tale om. En av disse kontraktene var malm fra Wabana på Nova Scotia, Canada til Rotterdam for regning av Nova Scotia Steel & Co., New Glasgow. Kontrakten ble inngått i 1910 for en 9-års periode for to skip med opsjon om ytterligere 10 år. Skipene som skulle bygges og settes inn på denne kontrakten var av den gang en uvanlig størrelse, hele 13.000 dwt, og ville ved levering bli Norges største skip både når det gjaldt tonnasje som dimensjoner. Det sies til og med at skipene var verdens største lasteskip ved leveringen, men denne påstanden er det vanskelig å få bekreftet skikkelig. Det var tross alt en rekke store skip i drift den gang, men svært mange av dem kombinerte last med passasjerer og ble vel først og fremst regnet som passasjerskip. D/S TELLUS og THEMIS tok på sin side ikke passasjerer i det hele tatt.

Begge skip ble bygget av det kjente engelske verkstedet William Doxford & Sons Ltd., Sunderland. TELLUS var første skip og ble levert i mars 1911, det andre skipet kom i april. Begge skip ble bygget med Det Norske Veritas' høyeste klasse, i stål med 2 dekk og 6 vanntette skott. De ar 445 fot lange og 60 fot brede,

målte 7.395 brutto tonn og var utstyrt med en damp triple ekspansjonsmaskin som ga 2400 indikerte hestekrefter og en fart av 10/11 knop. Skipene var utstyrt med vanlige bommer og wincher. Lukene var av stor størrelse, større enn vanlig, og tydelig beregnet på malmstyrting i hele rommet. Malmlasten ble liggende i underrommet, og dette har nok medført at skipet har vært temmelig



stivt og ubehagelig i dårlig vær.

Da første verdenskrig kom i 1914, ble skipene ganske tidlig tatt ut av farten mellom Nova Scotia og Rotterdam og satt inn i annen og tryggere fart der krigsrisikoen ikke var så stor. Allikevel skulle ingen av disse to store skip underleve krigen. D/S TELLUS gikk på grunn nær Nemuro i Japan i 1915 under en reise fra New York til Vladivostok. Skipet sto så hardt på at det ble ansett som totalforlist og overtatt av assurandørene. Skipet ble imidlertid reddet og fikk etter reparasjoner navnet ELIZABETH IV. 8. september 1916 ble det torpedert øst for Balearne av en tysk U-båt og sank. D/S THEMIS på sin side seilte uten uhell inntil 12. oktober 1917 da en tysk U-båt senket det 20 mil nord for Cape Bon, Tunis, da skipet var i konvoi på vei fra Karachi til Marseilles.

Æren av å være Norges største skip beholdt ikke TELLUS og THEMIS lenge. Allerde i 1913 fikk Den Norske Amerika Linje levert sine to første passasjerskip, BERGENSFJORD og KRISTIANIAFJORD på 10.666 brutto tonn og 512 fots lengde (mot 7.402 brutto tonn og 445 fot for våre skip).

Da Tellus og Themis ble levert i

1911, ble skipene overtatt av WW's første dampskipsaksjeselskap, «Dampskipsaktieselskabet Wabana». Før den tid ble de enkelte skip eiet av enkeltskips rederier, d.v.s. hvert skip WW disponerte var eiet av et eget partsrederi. Årsaken til at man nå gikk inn for et aksjeselskap var at man hadde en kontrakt for to like skip i samme fart og at det derfor var naturlig med ett selskap for begge

skip. Muligens var den nye loven om aksjeselskaper av 1910 også en inspirasjon til å benytte aksjeselskapsformen istedenfor partsrederiformen. Skipene var også de dyreste rederiet hadde kjøpt eller bygget inntil da, kr. 1.125.000,- per stykk, og aksjeselskapets ansvarsbegrensning var vel også en medvirkende faktor.

Interessant var det også å se at D/S A/S Wabana som aksjeselskap var med på å danne grunnlaget for et av hovedselskapene i rederiet, Wilhelmsens Dampskibsselskab. I 1912 ble tolv enkeltskipselskaper slått sammen med D/S A/S Wabana, og man fikk et nytt selskap med ialt 14 trampskip, deriblant TELLUS og THEMIS. Denne fusjonen til ett selskap for trampskipenes vedkommende, sammen med dannelsen av Den Norske Afrika- og Australialinie for linjeskip i 1911 dannet grunnlaget for det moderne rederiet Wilh. Wilhelmsen.

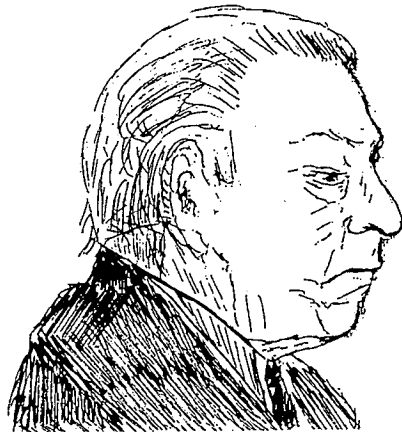
Når det gjelder størrelsen på TELLUS og THEMIS, så ble de ikke overgått i rederiet hva tonnasje angår før i 1951 da M/T TARTAR på 16.390 dwt ble levert. Det tok altså hele 40 år før rederiet fikk større skip enn disse to levert. Dette sier noe om hvilke pionérer i størrelse disse skip var.

Undring

ERNST ORVIL hevdet i romanen «Maximum» at undring er maksimum av menneske. Påstanden er be-
snærende. Det er behageligere å undre seg over ting enn å komme i affekt. Hver dag oppleves situasjoner som er morsomme, banale, dumme, krenkende og groteske. Har man evnen til å undre seg, er meget vunnet på ens egen via dolorosa. Undring gir ingen forpliktelser, den straffer ikke. Du blir som en kelner i livets Palmehave. Det er ikke mitt bord. Det er farlig å røre ved andres bord. Da setter man seg ut over systemet. Da mister man kjøttkakene og potetene.

Keiserens nye klær er ute av eventyrboken. Ingen forstår det lenger, det er blitt så mange nakne keisere etter hvert at selv ikke barnet finner noget påfallende ved synet. Denne forflatning, dette kulturelle forfall må de moderne pedagoger ta skylden for, særlig de forståelsepåere som leder kurs- og seminarvirksomhet. De bruker et sprog så bevisstløst fjollet at de enkleste begreper blir det rene abrakadabra. Hør bare: «Organisasjonsutvikling (OU) er en erindringsstrategi som omfatter enhver planlagt aktivitet som har til hensikt å identifisere og fjerne de hindringer som ligger i veien for en best mulig utnyttelse og videre utvikling av organisasjonens menneskelige ressurser.»

Jeg blir full av undring, ser ut av vinduet og lar blikket hvile på Anne Grimdalens hest. Jeg visste ikke at det var Harald Hårdråde som satt på hesten før jeg kom til 9. etasje. Mine øyne er åpnet for så mangt etterat jeg endelig nådde toppen av huset. Nu ser jeg også



avstander bedre. Det er likesom blitt så uendelig langt ned til annen etasje, nede i katekombene, kan jeg vel si. Her har jeg Anne Grimdalens hest, solen over Ekebergåsen og festningsvullen. I takknemlighet og glede sukker jeg med jomfru Maria: Tenk at dette skulle vederfares meg.

En forblåst og regnfull januar-
dag på Lambertseter Apotek er det så fullt i lokalet at man skule tro en vedvarende epidemi hvilte over drabantbystrøket. Endelig å ha nådd målet, den elegante apoteker-
disk med nydelig farmasøytisk aspirant bak, hører jeg følgende ord fra en middelaldrende herre: Har De noget for hoste, for De skjønner når jeg kommer under dynen, plages jeg av krislehoste. Den deilige, velskapte aspirant tar både dyne og krislehoste med fatning og smiler dette halvt vennlige, halvt ironiske smil. Det intellektuelle flir mot verdens dårskap. Damen bak en parfymedisk smiler annerledes. Også hun er velskapt og formfullendt, men ikke tilknapet og utilnærmelig. Sanselig, er hun, for hun skal selge uten resepter – kundene kommer ikke av seg selv. Sexy, er hun og dufter som den unge brud i Salomos Høysang. Med henne kunne man tenke seg å

hvile i skyggen av cypressene. Jeg er for lite bevandret i læren om kvinnesinnet til å kunne bedømme om det å komme under dynen assosierer samme ting hos apotekeraspiranten og parfymehoppen, men min intuisjon sier meg at under dynen er alle katter grå.

Kamera går. Denne programpost i TV setter søkelyset på interessante ting i vår hverdag. Nu gjaldt det de gamles tenner. Den dyktige Heradstveit hadde fått en tannlege og forsker i studio. Mitt miserable forhold til forskere og langtidspanleggere gjør at jeg legger liten vekt på deres uttalelser. Men dog. Forskeren hadde på en mirakuløs måte kommet frem til at pensjonistene for 20 år siden hadde 4 av sine egne tenner i munnen. Nu hadde de hele 15½ tann. Dette var da gledelig. Men det var det ikke. Grunnet slett vedlikehold, infeksjoner, pyoréa og andre plager, og derfor hadde det faktisk vært bedre om de gamle hadde sittet der med sine 4 tenner. Ja, kan man ikke undre seg over slikt, må man være helt sløvet og apatisk.

Kamera går. Selv hører jeg til de såkalte senioransatte og har allerede frekventert kurset «Forberedelse til pensjonsalderen». Hvem ser huldra, dere? Den ensomme gjetergutten i fjellet. La oss ikke komme i denne situasjonen, dere. Ennu ser jeg for meg Jan Atle Andersen, der han med hendene former huldra eller andre spøkelser i pensjonsalderen. Jeg vil gå den imøte med godt mot, om det så skulle bli med 15½ tann.

POSTKASSEN



Julehilsen til Raufoss fra TAKARA



Stor var jubelen i klasse 4 B da juleforsendelsen fra adopsjonsskipet TAKARA ble åpnet, og innholdet var ekte japanske kimonoer til hele klassen. Alle ombord spleiset med en times overtid hver, og gnista, trikker'n og stuerten sto for prutingen i Yokohama. Det var alle tiders blinkskudd, og de 29 henrykte ungene ble behørig foreviget i lokalavisen.

Hvem er dette?

Fotoet har vi fått fra portcaptain Haseid, Kuwait. Det er fra «gamle TRINIDAD» og tatt i Arabiske Gulf våren 1959.

Er det noen som kjenner seg igjen eller vet hvem det er?

Redaksjonen tar gjerne imot henvendelser, evt. andre etterlysninger!



Takk fra Dubai

Til WW, Oslo.

M/S TARIFA fraktet 4 kolli flyttegods for min kone fra Southampton til Dubai.

Eg er svært takknemlig for den måten denne tenesta ble utført på. Agentkontoret i London var svært hyggelig og imøtekommande, likeeins ble varene teke hand om i ventetida av agenten i Southampton, før båten kom. Det siste utan at eg hadde bede om det.

Det einaste som blei knust, sto tollmyndighetene for her i Dubai.

Vi her i Dubai er svært takknemlig for dette og mange tidlegare tenester for sjømannskirken i Dubai.

Beste helsing
Stein Ottedal

HISTORIEN

- Hvorfor kom du ikke på firmafesten i går?

- Min kone syntes ikke at jeg hadde lyst.

Sint sjef: - Du skulle vært her klokken 9!

Kontordamen: - Hva var det som hendte da?

Skipsfartshistorie ved Ålesund maritime skole:

Sunnmørstrillinger går i samme skipperskoleklasse



Fra venstre Sverre, Harald og Olav Søvdnes.
(Garantert riktig rekkefølge av Pressekontoret i Norges Rederforbund!)

Sjøen for alle!

Trillingene Harald, Olav og Sverre Søvdnes fra Vanylven på Sunnmøre lever opp til dette slagordet. Nå går de i samme klasse på skipsførertilinjen ved Ålesund maritime skole.

- Hvorfor så mange sjøfolk i familien?

Trillingene synes ikke spørsmålet er så interessant. De er født og oppvokst på et småbruk med fiskebåt. Men etterhvert fant de ut at fremtiden lå i

handelsflåten. Olav og Sverre gikk på styrmannsskolen samtidig, Harald tok skolen året etter. I høst fant de imidlertid ut av hvis de gikk sammen på skipperskolen, fikk de iallfall være sammen det året. De har hybel i Ålesund, men hver helg drar de hjem til Vanylven. Deres mor bor fortsatt på småbruket, som Olav skal ha som attåtning når den tid kommer. Det har de trukket lodd om.

De er født Jonsokdagen i 1956. Harald kom først. Derefter fulgte Olav og Sverre. De legger ikke skjul på at de tar utdannelsen for å bli skipper.

- Hvem av dere blir først skipper?
- Det er ikke så godt å si, det avhenger av så meget.

- Harald er ansatt hos Wilh. Wilhelmsen og stortrives på supplyskip. Han er den eneste som er gift og setter pris på de korte seilingsperiodene. De to andre seiler på cruiseskipene til Norwegian Caribbean Line i mer rolige og solrike farvann. Også Harald har vært på cruiseskip dengang han var i Den norske Amerikalinje. Sverre har opplevet at en passasjer, som hadde seilt med Olav, kom og takket for sist, da han kom ombord i skuta til Sverre. Kanskje det er for å unngå denslags situasjoner at de tre ikke ønsker å være samtidig på samme skip.

- Vi foretrekker skipsfart fremfor jobbing på land av en rekke årsaker, sier de tre som ikke er så begeistret over at det blir skapt noe blest omkring dem.

N.R.

SKIPSKATTEN



- Har du hørt om maskinskrivende direktør?
- Nei, bare om kokende stuert.



«That's just our design-team image. Our actual design team is over here.»

NÅR gikk du til sjøs første gang?

- Jeg var den første kvinne ombord i rigg, og gikk ut som sykepleier med TREASURE SEEKER i 1977, siden har jeg vært på rigg og trives med det.

- Hva er ditt pinligste øyeblikk fra WW-tiden?

- Det må ha vært da jeg kom ombord den gang og ble sett på som et rart dyr, noe som var kommet deisende fra en annen klode. Nå er vi blitt flere kvinner i miljøet, miljøet i seg selv er blitt mykere og vi blir akseptert som arbeidskamerater på like fot.

- Hva er det nyttigste rådet du har fått?

- Det fikk jeg tidlig av min far. Hva du er vær fullt og helt, ikke stykkevis og delt. Selv om jeg har delt meg av og til, har jeg innerst inne alltid holdt meg til det rådet i prinsippet.

- Hvorfor gikk du til sjøs etter så mange år som landkrabbe i helsevesenet både i Danmark og nå de siste årene i Norge?

- Tenk deg en gramfonplate som er slitt ut på den ene siden og ubrukt på den andre. Da må du bare snu den, og når man er halvgått i livet, er det på tide å skifte melodi.

- Hvordan opplever du kommunikasjonen sjø/land?

- Når jeg er hjemme, stikker jeg innom kontoret, og der kan vi alltid prate og diskutere problemer som oppstår. Har alltid møtt bare vennlighet og positive mennesker. Det er lettere å ta ting på direkten enn å sette seg ned og skrive. Det tror jeg er gjengs for alle sjøfolk, vi har ikke lett for å ta til pennen. Etter 12 timers vakter og kanskje overtid på toppen, er vi simpelthen for slitne til å ta pennen fatt.

- Hva kobler du av med?

- Lesing, håndarbeide, hyttebygging, samvær med mennesker, reiser. Jeg passer godt på å ta kontakt med gamle venner når jeg er hjemme. De klarer ikke å holde orden på mine økter, så jeg må selv gi lyd fra meg når jeg er på ferie.

Kort portrett

KARIN BJØRLO



- Hvilke egenskaper setter du størst pris på hos andre?

- Uhøytidelighet, toleranse og vidsyn.

- Hva gjør deg skikkelig arg?

- Selvgode mennesker og snobbet-het. Heldigvis møter du ikke slikt i vårt miljø. Her vil jeg benytte anledningen til å strø noen roser til mine arbeidskamerater. Maken til sjøfolk finnes ikke, det er den fineste mennesketype som eksisterer, reale, ærlige og hele tvers igjennom.

- Hvilken presang ville glede deg mest?

- Fortsatt god helse.

- Hvilken bok leste du sist, hvilken bok står for tur?

- «Senere Lena» av Anne Karin Elstad. Forøvrig leser jeg en masse og gjerne historiske romaner både fra toppsjiktet i samfunnet og fra grasrota. Nå står boken om dataproblematikken for tur. Den heter «Inntrengeren» av Louis Charroneao. Datateknologien både skremmer og fascinerer meg, og nå vil jeg gjerne få bedre innblikk i hva det hele dreier seg om.

- Din drømmedag, hvordan ville den arte seg?

- Jeg skulle ønske jeg kunne sveve opp og se verden i år 2000. Min generasjon har gjennomlevet så mye nytt og revolusjonerende, jeg er veldig nysgjerrig på hva som venter rundt neste hjørne.

- Har du en yndlingsdrink og et favorittmåltid?

- Jeg er mer opptatt av menneskene rundt bordet enn hva som settes på bordet.

- Hvem ville du tilbringe en dag alene sammen med?

- Det tror jeg er best å holde for meg selv.

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

- Et sted jeg ikke hadde vært før - Sør-Amerika, Fjerne Østen og Australia. Det var kanskje mye å gape over på 14 dager?

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

- Jeg blir jo nødt til å finne noe annet når jeg må slutte til sjøs 60 år gammel. Det er så mye man kan gjøre, så valget er ikke lett, men at jeg skulle holde meg i aktivt arbeide, det er sikkert.

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

- Som jeg sa tidligere, det skal mye til før vi tar pennen fatt. Men det betyr ikke at vi ikke føler kontakt med rederiet. Vi tar bare så mye heller en prat over bordet.



PERSONALIA

Vi gratulerer

25 år tjeneste

Carl Aarrestad
Erik Y. Christensen
Nic. Berg
Paul Robert Lie
Rolf Karlsen
Leif Øksenvåg
Lauritz Gamlem
Aslak Thygesen
Odd Ragnar Larsen
Oddvin Kragseth
Helge M. Gamlem
Jan Peder Corneliussen
Odd Skjønhaug
José Muniz Castro
Georg Pettersen
Erling Rodin
Kjell Heum

90 år

Karen Bruun Evensen

80 år

Halvard Halvorsen
Sverre Fjeldstad
Gunnar Herland

75 år

Eivind Vatsaas
Olav Moen
Trygve Nystrøm

70 år

Thorleif Simonsen
Johanne Herlofson

60 år

Margit Jensen
Heiberg Thomassen
Chj Shun Wa
Kåre Skarrebo
Marth I. Edvarlsen
Olav Klock
Jørgen Kråkenes
Ludvig Klakegg

50 år

Gunnar Hesselberg
Rolf Willy Pedersen
Audun Konrad Solli
Oddvar K. B. Hansen
Kwok Chi Keung
Tormod Aasgaard
Finn Tønnesen
Andreas Glendrange
Kåre Gangdal

Jubileum 25 år



Halvard Vik.

Matros Vik begynte i rederiet som matros ombord i TOURNAI i 1955. Fra 1961 seilte han som arbeidsleder frem til 1974 da han gikk over til supply som matros. Han tjenestegjør for tiden på TENDER CLIPPER.



Arvid Hole.

Rederforbundets gullmedalje. Maskinsjef Hole begynte som motormann i rederiet i 1953. Han ble forfremmet til maskinsjef i 1965 og ble i 1978 tildelt rederiets sølvfat for 25 års tjeneste.



Aage Grønvold.

Maskinsjef Aage Grønvold begynte i rederiet som smører på TORONTO i 1946. Har gått gradene i WW og ble maskinsjef i 1963 ombord i TOULOUSE. Grønvold skal ombord i TOURCOING primo mars 1983. Han ble overrakt rederiets jubileums-gave for 25 års tjeneste i 1977.



Carl Sigvard Aarrestad.

Kaptein Aarrestad begynte i rederiet i 1955 som dekksgutt ombord i TALABOT. Har senere gått gradene og ble forfremmet til kaptein på TENDER TRUMPET i 1976. Var ansatt som lasteinspektør i ScanCarriers i perioden 1970/75.



Leif Gulliksen.

Driftsinspektør Gulliksen begynte som motormann i rederiet i 1956. Han gikk gradene og ble maskinsjef i 1964, en stilling han har hatt ombord i en rekke av rederiets skip inntil han gikk i land i 1981 og fikk stilling som driftsinspektør i Wilhelmsen Offshore Services.



Harald Løvik.

Kaptein Løvik begynte som lettmatros i rederiet i 1956. Han har senere gått gradene og ble forfremmet til kaptein i 1968. Etter endt ferie tar kaptein sitt siste skip BARBER TAIF for en rundtur USA/Midt Østern/Fjerne Østen/USA før han reiser til Korea for å overta vårt nybygg der.



Rolf Willy Pedersen.

Arbeidsleder Pedersen begynte i rederiet som matros i 1956. Han har siden seilt fast som arbeidsleder ombord i en rekke av rederiets skip. Etter endt ferie, går han ombord i BARBER TERRIER som går i linjefart mellom USA og Østen.



Sverre Aakre.

Rederforbundets gullmedalje. Maskinsjef Aakre begynte som motormann i rederiet i 1953, og mottok i 1978 rederiets sølvfat for 25 års tjeneste. Han ble forfremmet til maskinsjef i 1961 etter å ha gått gradene. Maskinsjef Aakre er nå pensjonert, men er for tiden ombord i et av rederiets opplagte skip ved Haugesund som vaktmannskap.



Ole Anton Hagen.

Kaptein Hagen begynte i rederiet i 1951. Han har siden gått gradene og ble kaptein i 1976. Etter endt ferie går han ombord i forsyningsskipet TENDER SEARCHER som assisterer TREASURE SEEKER, rederiets borerigg som er på kontrakt til Norsk Hydro.



Georg Pettersen.

Rigg mekaniker Georg Pettersen begynte i rederiet som maskingutt ombord i THERMOPYLÆ i 1954. Har senere seilt som smører, motormann og maskinassistent frem til 1967 da han begynte som reparatør ved service-verkstedet i Filipstad. Fra januar 1983 har Pettersen tjenestegjort ombord i TREASURE SEEKER.



Terje Dageid

Det var vondt å motta budskapet om at plattformsjef Terje Dageid ikke er blant oss lenger. Han ble plutselig revet bort i en alder av 40 år.

Terje Dageid begynte hos WW som 2. styrmann ombord i TORRENS i 1967. Han rykket raskt oppover i gradene og ble fører på TENDER TROUT i 1973. Fra 1975 - 1978 var Dageid ansatt på kontoret hvor han hadde ansvaret for innkjøp og lagersystemer for utstyr til riggene. Han begynte på rigg som stabilitetssjef i 1978 og ble plattformsjef på TREASURE HUNTER i 1979.

Jeg hadde gleden av å få arbeide sammen med Dageid i en del perioder. Han var en ener. Både som leder og kollega nøt han stor respekt og tillit.

Dageid brukte mye av sin fritid til lesing. Det var de gamle klassikere som sto hans hjerte nær. Han argumenterte at det var de skriftene som hadde overlevet tidens kritikk som var verd å lese. Han elsket diskusjoner, og det var ofte forskjellig syn. Men jeg opplevet Dageid alltid som en ærlig og redelig debatant. Han var vidsynt og et stort menneske.

For oss som ble fortrolig med ham og lærte ham å kjenne vil han etterlate et stort tomrom. Vi vil minnes ham i takknemlighet og ærbødighet.

Karle Teige



Bjørn Schäffer.

Bjørn Schäffer begynte som 3. styrmann TURANDOT i 1957. Han ble fremmet til overstyrmann i 1965 og senere kaptein fra september 1969 til januar 1970.

I 1969 var Schäffer tilknyttet rederiets Havneavdeling som lasteinspektør. I 1976 tiltrådte han som koordinator for Barber Lines' kontor i Dubai. Året etter overtok han som manager for Scanrep Dubai, en stilling han hadde frem til 1. februar 1981, da han tiltrådte som personellsjef offshore ved hovedkontoret i Oslo.



Gunnar Tharaldsen.

25-års jubilant.

Operasjonssjef Tharaldsen begynte i rederiets Postavdeling i 1957 og har siden arbeidet i en rekke av rederiets forskjellige avdelinger avbrutt av et opphold ved rederiets agentkontor i London. Han ble utnevnt til fraktkonsulent i 1967 og arbeidet i Linjeavdelingen frem til 1971, da han ble overført til Eksport-service. I 1979 ble han utnevnt til operasjonssjef i Open Bulk Carriers Ltd., ett av selskapene i Wilh. Wilhelmsen-gruppen, en stilling han fortsatt har.



Kaptein Arthur Tidemann

Kaptein Arthur Tidemann er ikke lenger iblandt oss. I en alder av 94½ år døde han stille og fredfullt i sitt hjem den 9. februar. En lang og begivenhetsrik livsseilas er over, en seilas hvis kjølvann har kryssset alle hav.

Bare 15 år gammel gikk han til sjøs med seilskute i 1903. 4 år senere tok han styrmannsskolen og etter endt eksamen kom han inn i rederiet som han trofast tjente i over 50 år på sjø og land. Under skiftende tider og forhold, i krig og fred, var han blandt de mange som var med på å bygge opp vår skipsfartsnæring.

Kaptein Tidemann var en pryd for den norske sjømannsstand, og hans livsgjerning vil stå som et lysende eksempel på innsatsvilje, lojalitet og respekt for de oppgaver han fikk i livet.

Han gjennomgikk alle grader til sjøs og fikk allerede i 1919 sitt første skip å føre. Etter 10 års tjeneste som kaptein ble han i 1929 ansatt som inspektør i rederiets maritime avdeling. I 1933 ble han utnevnt til sjefsinspektør, en stilling han hadde til han gikk fra borde i 1958 ved oppnådd aldersgrense.

Men stor dyktighet, uoppslitelig arbeidsglede og pågangsmot ledet han den avdeling som førte tilsyn med bygging og drift av rederiets stadig voksende flåte, og som hadde den direkte kontakt med det seilende personell. Hans lederskap og bramfrie opptreden skapte den største respekt blandt rederiets øverste ledelse, funksjonærer og de som bemannet flåten. Kaptein Tidemann stilte store krav til sine medarbeidere, dette ble akseptert fordi han stilte enda større krav til seg selv. Han var sterk og bestemt i de vurderinger og avgjørelser som han i sin posisjon måtte ta, dette ble også

akseptert i vissheten om at han alltid søkte å nå frem til det som var rett, alle hensyn tatt i betraktning. Med en blanding av streng autoritet og medmenneskelig forståelse og vennlighet, ledet og inspirerte han sine medarbeidere ombord og på kontoret.

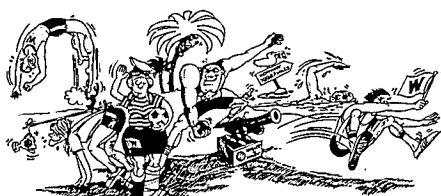
Til tross for at han gikk i land som en forholdsvis ung mann, beholdt han alltid «the spirit of the sea». Han var først og fremst sjømann og lot aldri en anledning gå fra seg til å støtte opp om sin stand når det var riktig og nødvendig. Han glemte aldri sin bakgrunn, og nettopp dette var en av de mange årsaker til den respekt og popularitet han nøt blandt det seilende personell.

I kraft av sin stilling og personlige egenskaper, var det naturlig at kaptein Tidemann ble benyttet når det gjaldt offentlige og private tillitsverv, også dette fant han tid til. Han var formann i Oslo Sjømannsforening i to perioder hvor han senere ble æresmedlem, styremedlem i de Sjøkyndiges Forbund i 6 år og medlem av Oslo Sjørett i 20 år. I tillegg til dette, bør nevnes at han i alle år var en varm talsmann for Den Norske Sjømannsmisjons virksomhet.

For sin innsats ble han belønnet med Kongens fortjenestemedalje i gull. Denne høye utmerkelsen var vel fortjent etter mer enn 50 år i rederiets og skipsfartens tjeneste.

Våre tanker går også til dere som sto ham nær og som trofast så ham vel i havn. Vi er glad for å vite at dere kan leve videre med minnet om en kjær familiefar, som på en spesiell måte omsluttet dere med kjærlighet og omsorg. Sammen med dere vil vi alltid minnes Arthur Tidemann i dyp ærbødighet og takknemlighet for hva han var for oss alle.

Lars Ekelund



SKIPSIDRETT

Internasjonal sjømannsidrett

Fra Velferdstjenesten har vi mottatt de endelige sluttresultater for sjømannsidretten 1982. Vi må nok fastslå at året som gikk heller ikke ble det store idrettsåret for WW-flåten, og resultatene er vel noe skuffende på bakgrunn av våre mange skip. Hederlige unntak finnes imidlertid, og vi konstaterer at M/S TONGALA er det av våre skip som oftest er å finne på resultatlistene. Våre gratulasjoner går forøvrig til alle deltakere, og vi håper på stor og god innsats i året «Sports of the Seven Seas».

Fra «Sluttresultater for sjømannsidretten 1982» sakser vi følgende lag- og individuelle resultater hva WW angår:

NORSK MESTERSKAP I FOTBALL

	Poeng
33) M/S Barber Tsu	3,0

SVØMMING - LAG/INDIVIDUELT

1000 m svømming (alle klasser)	
5) Terje Rønning, M/S Tender Behanzin	29.30,2 min.

Menn Klasse I, 50 m fri

11) Per Jørgensen, M/S Barber Thermopylæ	34,0 sek.
---	-----------

Menn klasse II, 50 m fri

12) Per Inge Rusås, M/S Takara	51,2 sek.
13) Tore Wærness, Trondheim, M/S Takara	51,3 sek.

Menn klasse III, 50 m fri

8) Werner Melbye M/S Takara	53,4 sek.
--------------------------------	-----------

Idrettsmerkekonkurransen

34) M/S Tender Comet	4,35%
----------------------	-------

Mosjonsløp

	Poeng	Gj.snitt
3) M/S Tender Comet	3.200	139,13

Sykkelkonkurransen

18) M/S Tender Comet	2.600	113,04
25) M/S Tongala	4.800	88,89
36) M/S Tender Clipper	1.500	68,19
37) M/S Tender Trout	1.500	65,22

NORSK MESTERSKAP I FRIDRETT

Klasse I	Brutto poengsum	Gj.snitt pr. påmønstreet
27) M/S Tongala	30320	561
44) M/S Toyama	25520	425

NORSK MESTERSKAP

I 3 x 60 M STAFETT

26) M/S Tongala	29,5 sek.
29) M/S Toyama	29,7 sek.

NORSK MESTERSKAP I

FRIDRETT - INDIVIDUELT

Menn klasse 1 (født 1952)

Kulestøt - 5,5 kg	
33) Knut Barstad, M/S Tiberius	11,78 m

Lengdehopp

17) Ove Johansen, M/S Tiberius	5,17 m
27) Geir Krystad, M/S Tongala	5,05 m

3-kamp

27) Geir Krystad, M/S Tongala	1522 p.
50) Ove Johansen, M/S Tiberius	1388 p.

Menn klasse 2 (født 1942-1951)

21) Tore Molberget, M/S Toyama	7,7 sek.
-----------------------------------	----------

Kulestøt - 7,25 kg

3) Svein Christoffersen, M/S Toyama	11,27 m
--	---------

3-kamp

41) Svein Christoffersen, M/S Toyama	1478 p.
---	---------

Lengde u/tilløp

39) Tor Molberget, M/S Toyama	2,82 m
----------------------------------	--------

Menn klasse 3 (født 1932 - 1941)

Kulestøt - 7,25 kg Roald Eriksen, M/S Tarcoola	
---	--

Kulestøt - 5,5 kg

7) Erik Kvastad, M/S Tongala	11,20 m
20) Einar Edvardsen, M/S Tongala	10,73 m
30) Kjell Jansen, M/S Tongala	10,24 m

Høydehopp

16) Erik Kvastad, M/S Tongala	1,35 m
25) Roald Eriksen, M/S Tarcoola	1,29 m

Lengdehopp

14) Roald Eriksen, M/S Tarcoola	4,54 m
14) Erik Kvastad, M/S Tongala	4,54 m
18) Einar Edvardsen, M/S Tongala	4,46 m

3-kamp

18) Erik Kvastad, M/S Tongala	1721 p.
22) Roald Eriksen, M/S Tarcoola	1652 p.

Høyde u/tilløp

34) Roald Eriksen, M/S Tarcoola	1,24 m
---------------------------------	--------

Lengde u/tilløp

43) Roald Eriksen, M/S Tarcoola	2,61 m
---------------------------------	--------

Menn klasse 4 (født 1931 -)

19) Karl Fr. Pettersen, M/S Toyama	9,1 sek.
---------------------------------------	----------

Høydehopp

5) Per Rejten, M/S Tender Champion	1,20 m
16) Ramon Saltos, M/S Tongala	1,11 m

3-kamp

18) Per Rejten, M/S Tender Champion	1438 p.
39) Karl Fr. Pettersen, M/S Toyama	1069 p.

KVINNER kl. I (født 1952 -)

60 m løp	
15) Inger Marie Elmer, M/S Tongala	9,0 sek.

Kulestøt

7) Kirstin Johansen, M/S Tongala	8,80 m
9) Inger M. Elmer, M/S Tongala	8,75 m

Høydehopp

6) Kirstin Johansen, M/S Tongala	1,24 m
6) Inger M. Elmer, M/S Tongala	1,24 m

Lengdehopp

1) Inger M. Elmer, M/S Tongala	4,02 m
5) Kirstin Johansen, M/S Tongala	3,70 m
37) Bente Mortensen, M/S Tongala	3,12 m

3-kamp

2) Inger M. Elmer, M/S Tongala	1877 p.
3) Kirstin Johansen, M/S Tongala	1700 p.

Høyde u/tilløp

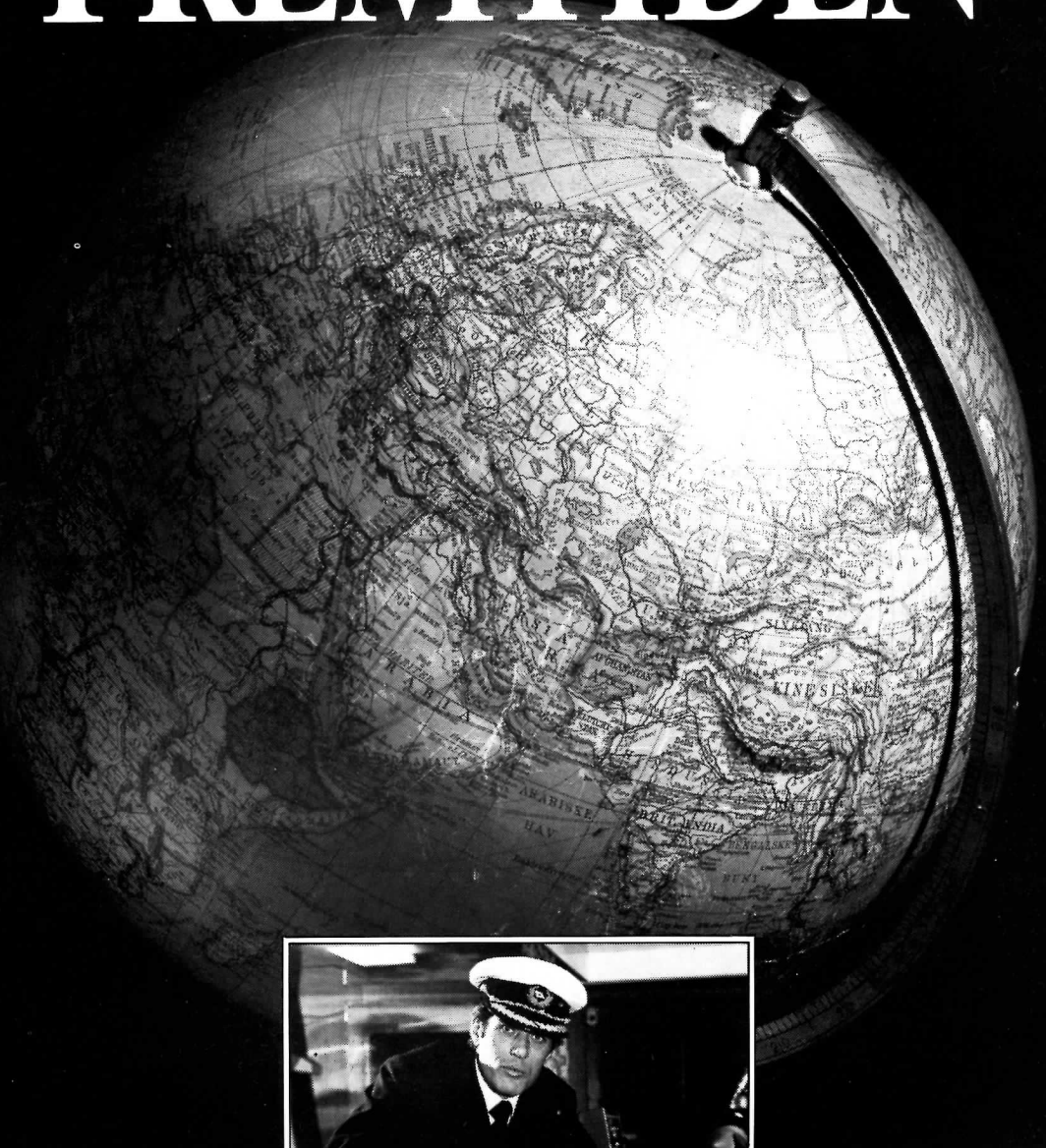
38) Inger M. Elmer, M/S Tongala	1,00 m
---------------------------------	--------

Lengde u/tilløp

18) Inger M. Elmer, M/S Tongala	2,27 m
---------------------------------	--------

Rune Handal

PÅ LINJE MED FREMtiden



Wilh. Wilhelmsen er en av Norges største rederigrupper og offshore-entreprenører.

Virksomheten omfatter linje-, tank- og bulkfart, linje-agenturer, fraktterminaler

og offshoreaktiviteter.

Rederiet disponerer en moderne flåte (inklusive nybygg) på 82 skip samt 7

borerigger/hotellplattformer. Vi beskjeftiger 2.400 ansatte, hvorav 500 i land.

Wilh. Wilhelmsen er engasjert i en rekke internasjonale samarbeidsselskaper og eier

helt eller delvis over 40 agentkontorer over hele verden. Disse kontorer beskjeftiger over 2.200 ansatte.

WILH. WILHELMSEN

Roald Amundsensgt.5 - Oslo 1