

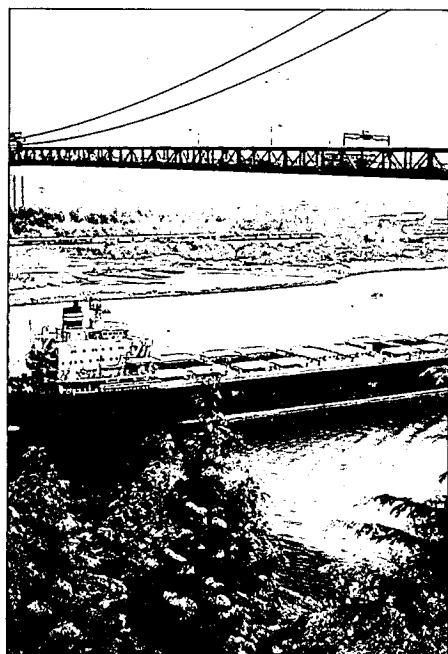


SKIB-REDERT

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMSSEN - NR. 2, JUNI 1983

SKIB-REDERT

NR. 2, JUNI 1983 - 23. ÅRGANG



Sommerlig hilsen fra TAGUS.
(Foto: B. A. Krohn Johansen.)

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) 48 30 30

Innhold

- 2 Safety first
- 3 NOSAC - ny satsing i bilfrakt
- 4 Hvor går vi?
- 6 48 30 30
- 7 Redningsaksjon - BARBER TSU
- 8 Sikkerhetskonferanse
- 11 Teamseiling og fastlønnssystem
- 12 Offshore Benin
- 14 Leif B. Lillegaard: Mønstra'a
- 16 Fra forskning
- 18 Kurs og konferanser
- 19 Pressen møter WW
- 20 Postkassen
- 22 Skipsfartshistorikk
- 23 Kort portrett
- 24 Mini Mal: Hoppe dansen
- 25 Personalia
- 26 Rigg 85
- 27 WIL-nytt
- 28 Skipsidrett
- 28 Stuert Spesial

Safety first



Fra tid til annen blir vi brått og brutalt minnet på hvilken farlig arbeidsplass Nordsjøen kan være. Arbeidsoperasjonene er spesielt krevende og stiller strenge

krav til kunnskaper og ikke minst til aktsomhet. Videre gjør vanskelige værforhold sitt til at personalet på supplyskip og rigger stadig settes på harde prøver.

Oljevirkosomheten utenfor vår stuedør er bare 15 år gammel, men det er et sørgelig faktum at mange har mistet livet under jakten på det sorte gull. Også vårt rederi er blitt rammet av enkelte tragiske ulykker, ulykker som har gjort det nødvendig å sette søkelyset på våre systemer og sikkerhetsrutiner. Sikkerheten har alltid hatt første prioritet i all vår virksomhet. Like fullt skjer ulykker. I alt for lang tid har oppmerksomheten vært rettet ensidig mot sikkerhetsutstyret – og store summer er brukt på oppgradering og utskifting av utstyr på skip og rigger. Hva man i sin streben etter teknisk avansert sikkerhetsutstyr har glemt, er det enkle faktum at i ethvert sikkerhetssystem må brukeren stå i sentrum.

Selv det beste utstyr er ikke bedre enn mennesket som vedlikeholder og bruker det.

En slik betraktning gjør det nødvendig å konsentrere oppmerksomheten om to forhold: opplæring og motivasjon. Det er tatt store løft når det gjelder sikkerhetsopplæring i vårt maritime skolesystem, og ved kursvirkosomhet over det ganske land legges stor vekt på verne- og sikkerhetsarbeide.

Når det gjelder den enkelte medarbeiders motivasjon, er lite gjort for å påvirke innstilling og holdning til egen sikkerhet. Det er rimelig at vi nettopp på dette felt kan oppnå gode resultater ved relativt enkel satsing.

Denne erkjennelse lå bak det initiativ som ble tatt fra Riggseksjonen i mai måned. Rederiets første sikkerhetskonferanse gikk da av stabelen med deltagelse fra alle kategorier personell på riggene. Stort engasjement og positiv vilje preget diskusjonene om sikkerhetsspørsmål, og vi har derfor valgt å la konferansen få bred omtale i dette nummeret.

Det spørsmål som påkalte størst oppmerksomhet – og som vi ikke vil unnlate å kommentere på lederplass – er spørsmålet om heltidsansatte hovedverneombud på riggene.

Det tør være en kjent sak at den tragiske dødsulykken på

TREASURE SEEKER få timer etter avslutningen av sikkerhetskonferansen ga støtet til en pressemelding fra Rederiansatte Oljearbeideres Forbund (ROF). Meldingen ble oppfattet av massemedia som om rederiet hadde avvist ønsker og krav som hadde som siktemål å bedre sikkerheten for de ansatte på riggene.

Det er derfor nødvendig å presisere at rederiet *ikke* har avvist ordningen med heltidsansatte hovedverneombud. Vi har tvertimot vært med på å ta initiativet til en slik ordning – og ser svært gjerne at den blir etablert som et virkemiddel i våre bestrebelser på å bedre sikkerheten.

Hva det foreløbig ikke er enighet om er selve stillingsbetegnelsen og hvordan utvelgelsen skal skje. Det må være vesentlig at de personer som velges til slike stillinger har de nødvendige kvalifikasjoner og kunnskaper, og at de anerkjennes av alle grupper av ansatte.

Det viktigste nå er at ledelsen og de ansatte arbeider sammen for å finne de beste løsninger på sikkerhetsspørsmålene. Målsettingen er jo felles – nemlig å gjøre arbeidsplassene ombord i skip og rigger så sikre som overhode mulig. Alle er tjent med at vi når vår målsetting.

Hans Chr. Bangsmoen

NOSAC - ny satsing i bilfart

Rederiets planer om skikkelig satsing på bilfart har nå manifestert seg klart og tydelig. En ny biltransportgruppe er etablert med Øivind Lorentzen Shipping og WW som partnere. Samarbeidsselskapet får navnet NOSAC - Norwegian Specialized Auto Carriers, og det nye selskapet får en «flying start» ved at det har sikret seg en tre års transportkontrakt med General Motors. Kontrakten omfatter transport av 285.000 biler pr. år fra Japan til U.S.A.



Direktør Alf N. Giving.

Direktør Aage R. Aaberg forteller til Skib-Rederi at det nye selskapet dannes på 50/50-basis mellom de to rederiene.

Samarbeidet får form av en pool, hvor all biltonnasjen som partene disponerer går inn. Målet er at hver part på sikt skal ha 50% av tonnasjen.

- Hva med WW's innsats til å begynne med?

- Vi kommer til å sette inn TAKARA og TAKAYAMA. Videre er det verdt å merke seg at vi overtar den første av de to kontraktene Øivind Lorentzen har inngått med Daewoo i Korea om bygging av nye bilskip. Det første av disse skipene kommer i oktober 1984, mens

nummer to leveres i januar 1985. Ut-over dette kan det være aktuelt å innbefrakte skip til poolen, og dessuten har begge rederiene hver sin opsjon ved Daewoo.

- Blir det plass for noe WW-personell i NOSAC?

- Det er meningen at vi skal plassere enkelte medarbeidere, men intet er foreløpig avgjort når det gjelder antall og tidspunkt. Det som imidlertid er klart er at Ivar Løvald og jeg selv fra starten av kommer til å sitte i en Executive Committee, og det ligger i kortene at vi begge kommer til

å engasjere oss aktivt i det nye samarbeidsselskapet. La meg også gjøre det klart at NOSAC skal disponeres av Øivind Lorentzen Shipping A/S, og selskapets daglig leder vil være direktør Alf N. Giving. Kontorene vil fortsatt ligge på Smestad.

- Bak beslutningen om denne satsingen må det ligge en sterk tro på at bilmarkedet vil være interessant også på lang sikt?

- Jeg har stor tro på fremtiden for biltransport. Men vi må kanskje venne oss til å tenke i nye baner. Skipene må gjøres enda mer sofistikerte, og man må kunne tilby kombinasjonsløsninger. Skreddersøm er et nøkkelord også innen denne type skipsfart. Vi har en god del ekspertise, gode kontakter og mange dyktige medarbeidere, så her er det all grunn til å satse.



Direktør Aage R. Aaberg.



Øivind Lorentzen og WW har i en årrekke vært engasjert ved operasjon av spesialbygde bilskip og ved transport på rederienes linjeskip. Øivind Lorentzen har gjennom det «gamle» NOSAC (Nopal Specialized Auto Carriers) etablert seg som en av verdens ledende biltransportører, og selskapet disponerer i dag 6 store, moderne bilskip. WW har som kjent deltatt i biltransport med forskjellige typer tonnasje, men spesielt har rederiets Ro/Ro linjeskip vært effektive.

Hvor går vi?



Wilhelm Wilhelmsen med tanker om nåtid og fremtid.

Mark Twain sa en gang: «Vi bør konsentrere oss om fremtiden, det er der vi skal være resten av livet.» Dette har nøyaktig like stor gyldighet nå som før. Det vi med sikkerhet vet om fremtiden er at den aldri blir hva den engang var. Når det jamres som verst over verdenshandelens svake utvikling, når vi beklager den proteksjonistiske holdning som griper om seg, når kostnadsnivået kveler oss, når egenkapitalen forsvinner så vi er ute av stand til å investere, ja, da vil jeg si at det er jo nettopp dette som er fascinerende, for dette er nettopp den fremtid vi kunne gjort noe med. Heri ligger virkelig de store muligheter, nemlig at vi er i stand til å definere et problem, en trussel, og gjøre noe med det. «Same procedure as last year», holder ikke. Sagtens kan vi se tilbake og sole oss i fordums minner og trekke lærdom av våre feil, men det er i fremtiden vi skal vandre. Det er den vi skal tilpasse oss. Et kort tilbakeblikk vil fortelle at ca. halvparten av de norske rederier ved århundreskiftet allerede var falt bort ved inngangen til første verdenskrig. Avskallingen av rederienheter har fortsatt med varierende styrke gjennom hele dette århundre frem til nå, men har hele tiden vært kompensert ved en tilsvarende nystarting av rederier. Det som særpreger inngangen til 80-årene

er at avskallingen fortsetter, men at nydannelsen har stoppet opp.

Tvers gjennom all den dramatik som dette har medført har vårt rederi med en nesten utrolig stabilitet utgjort mellom 5 og 10 prosent av norsk skipsfart, nesten uansett hvilken måte man skulle måle på. Det er ikke noe mål i seg selv for oss å være hverken 5, 10 eller 15% av norsk skipsfart. Det er trolig at så vil det være, men da som en konsekvens av det som er våre egentlige mål.

Utviklingstrekk

70-årene ble for vårt vedkommende preget av overgang fra tank til offshore, begrenset opptrapping av bulk, linjefarten forble et stabilt element og agentkjeden ble utviklet.



«Omstilling er et ord vi må lære oss å like, det må faktisk bli en del av hverdagen slik vi skifter skjorte hver morgen.»

For vår bedrift er det bare tre epoker som i betydning kan måle seg med tiden siden Yom Kippur-krigen. Det er stiftelsesfasen, det er overgangen fra seil til damp, det er inntreden i linjefarten.

Lange perioder har forøvrig vært preget av en liten teknologisk utvikling, liten innovasjon. Firmaet var opptatt av drift og problemene knyttet til det.

Det er lite trolig at vi får oppleve nye lange perioder med fred/stagnasjon. Dertil er verden blitt for rastløs. Vi lever i «bruk og kast»-tidsalderen. På vårt sprog heter det *omstilling*. Dette er et ord vi må lære oss å like, det må faktisk bli endel av

hverdagen slik vi skifter skjorte hver morgen.

Akkurat nå befinner verden seg i en av de store skipsfartskriser. Omtrent alt som kan gå galt har gått galt, men dog ikke for oss på det verst tenkelige tidspunkt. Vi har nå fått til en omstilling som gir oss en begrenset grad av handlekraft som bare få av våre konkurrenter kan glede seg over. Dette har også omverdenen registrert. Derfor kan vi bl.a. gå til markedet med WWS og hente 145 mill. kroner på vårt gode navn og rykte.

Våre mål må i dagens situasjon være klare. Vi skal så langt vår trygghet tillater det ta fordel av dagens lave priser til å posisjonere oss for den oppgang som er nødt til å komme. Dette er den viktigste enkeltoppgave vår organisasjon og vår ledelse nå har. Dette skal vi gjøre gjennom en kombinasjon av kontraheringer, kjøp av brukte skip og avskalling eller omstilling av ulønnsom virksomhet. Vi må unnlate å slutte dårlige, lang-siktige kontrakter for egne skip og vi må ha mot til å nedlegge ulønnsomme deler av vår virksomhet for å ha råd til å delta i det som har et gevinstpotensiale. Jeg tror det var Thomas Watson, grunnlegger av IBM, som engang sa det slik: «If you have a bad business, exchange it for a better.»

Vi er jo i motsetning til landfast industri så heldige fordi våre enkeltbedrifter – skipene – kun har et begrenset liv. En fabrikk har lett for å stå til evig tid. Den har en be-



«Offshore har fortsatt en unik fordel av hjemmebane. Det er her vi må utvikle spisteologi.»

manning som har sin bosetning knyttet til egen beliggenhet. Vi starter og nedlegger en rekke bedrifter hvert eneste år. Vår bosetning er knyttet til et system, ikke en beliggenhet. Ett er ganske sikkert, som vi sier i vårt langtidsperspektiv, i 1998 har vi ingen av de nåværende skip igjen. De fleste av oss vil fortsatt henge rundt teltene, og vi må i løpet av de neste 15 år ha skaffet seg oss nye driftsmidler/nye aktiviteter som er minst like omfattende som de vi har i dag om det skal være plass for oss. Og de må være lønnsomme.

Mulighetene for dette finner vi i markedet. For å kunne utnytte markedet må vi bli mindre avhengig av auksjonsskipsfart – over til industriskipsfart. Satse på spesialfart, utnytt knowhow. Satse på teknologi, forskning og datateknikk. Internasjonalisere, samarbeide og management. Snu proteksjonisme til egen fordel. Markedsføre. Offshore har fortsatt en unik fordel av hjemmebane. Det er her vi må utvikle spissteknologi.

Vår kultur

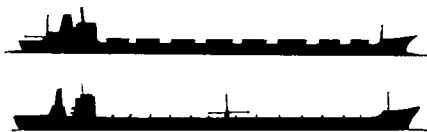
Alle gode selskaper har en klart synlig kultur. Vår kultur er sterkt synlig ved vår egen adferd. Vi må dyrke de sterke sider ved vår kultur for å være sikre på at vi når de mål vi setter oss. Vi må passe på at vår kultur ikke hindrer oss i den løpende omstilling vi må gjennomgå. Hva er så typisk ved WW? Hvilke sider ved vår kultur gir oss den styrke som gjør at nettopp vi er et selskap utenom det vanlige? Vi er orientert mot markedet. Vi må vinne alle våre kontrakter i fri konkurranse. Vi har en enkel/rask beslutningsprosess. Våre dører er åpne, og byråkratiet er begrenset. Andre kjennetegn er: Enkle normer for hva som er brukbar forretning. Omtanke for den enkelte. Risikospredning/sikring av inntekter. Innsatsvilje. Det skal være lett å skjønne hva som særpreger oss. Kompliserte forklaringer er bare et dekke for mangel på presis viten. Hvis ikke vi i helt enkle former kan definere vår kultur, er det i verste fall fordi vi ikke har noen.



Linjefart

Til tross for at linjeresultatene nå er meget svake, ønsker vi å opprettholde et betydelig engasjement i linjefart. Vi har en brukbar flåte, opparbeidede

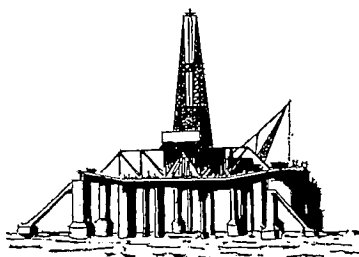
markedet og sterke JOC-organisasjoner. Vi tror ikke på dommedag for verdenshandelen og vi tror at vi fortsatt skal kunne delta i transportene. Tilpasningsproblemer vil vi hele tiden ha. Bruk av fremmede flagg kan bli en nødvendighet. Vår tro på linjefarten understrekes dog gjennom kontrahering for BBS og JOSAL. Det vi ikke har tro på i linjefarten er halvhjertede løsninger. Målet for hver enkelt linje som vi skal fortsette, må være en kombinasjon av optimal tonnasje, sterk organisasjon og topp markedsføring.



Bulk/Tank

Bulk/tank har lenge savnet en bærende forretningsidé. Drift og utbefraktning på timecharter er en form som har vist seg lite egnet. Tiden har løpt fra denne form. En brukbar filosofi begynner nå å avtegne seg.

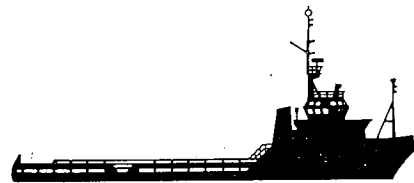
- 1) Satsing på Neobulk
 - Open Bulk
 - NOSAC (bilfrakt)
- 2) Asset game
 - WWS
- 3) Langsiktige samarbeider med vareiere/Joint Ventures
- 4) Betydelig reduksjon av markeds-tonnasje.



Offshore

Offshore har nådd et tilfredsstillende nivå i forhold til våre andre aktiviteter. Enhver ekspansjon vil nå være bestemt av langsiktig og god inntjening. Over 1/3 av våre ressurser er allerede bundet til offshore. Vi er blitt svært avhengige av resultatene derfra. Det er et tankekors, og jeg vil hevde at vi i første halvdel av 70-årene foretok et strategisk valg mellom økt satsing på bulk/tank kontra offshore. Hadde vi manglet nerve til å ta den store omstilling offshore krevde og isteden tatt det til-

synelatende sikre og fremfor alt kjente valg i form av flere tank/bulk-båter, ville vi ha løpt inn i de aller største vanskeligheter. Det er ikke utenkelig at vi nå hadde befunnet oss i en total avviklingsfase.



Det er vårt offshore-engasjement som p.t. gjør oss til en ettertraktet bedrift. Aldri har vi tydeligere fått slik uttelling ved å legge eggene i forskjellige kurver. Hør bare på denne sekvens:

Gode tank-certepartier i midten av 70-årene gjorde det mulig å investere i offshore. Våre tankresultater dabbet raskt av mot slutten av 70-årene. Parallelt solgte vi unna tankskip og investerte ytterligere i offshore. I denne perioden ga linjefarten hverken mer eller mindre enn det som var nødvendig. Offshore-resultatene var elendige. Så kommer det andre oljeprissjokk. Tank og bulk bryter etter noen tid helt sammen. Det gjør også linjefarten, men enda noe senere. Den samme årsak som får disse markedet til å bryte sammen skaper en book i offshore akkurat slik at vi når å slutte våre enheter langsiktig til gode betingelser. Så bryter offshore-markedet sammen fordi oljeprisene faller. Dette prisfall vil i sin tur medvirke til at verdensøkonomien smått om senn kommer igang til glede for linje, tank og bulk.

Isteden for å plasere oss slik at alle våre hovedaktiviteter er i samme konjunkturfase har vi nå trolig for en tid fått en balanse mot konjunktursvingninger som gir oss en bedre risikoprofil enn om vi skulle gjort som skredderen og blitt ved vår lest.

Vår målsetting åpner for investering i annen virksomhet, men da må kravet til avkastning heves. Det som har hendt i forholdet bulk/tank vis-à-vis offshore bør minne oss på at «fred er ei det beste». Vi er kanskje den eneste sanne entreprenørforretning i landet. Det betyr enkelt sagt at vi alltid må være på jakt etter nye markedet. For å føle oss trygge i vår organisasjon må vi alltid være rastløse i vår drift, stadig på søken etter nye muligheter, stadig under omstilling. Den trygghet og glede hver enkelt føler ved å være del av WW-konsernet må være knyttet til viljen, lysten og evnen til omstilling – ikke til den enkeltes plassering på et sterilt organisasjonskart.

Nytt telefonnummer

48 30 30

Litt om kapasitet

Den gamle sentralen hadde 43 inn/utgående linjer. Idag har vi 70 linjer slik at vi skulle ha god kapasitet til å avvikle trafikken. Den høyeste belastning vi hittil har hatt var 49 opptatte linjer, d.v.s. fremdeles 21 ledige.

Tilleggstjenester

Ved å lese bruksanvisningen vil man se at det er flere tjenester den nye sentralen utfører. Stikkord:

*Medflytting
Ventekopling
Kortnummervalg
Gruppearrop*

Vårt «gamle» sentralbordnummer er nå historie. Hvorfor skiftet vi telefon-sentral og hvorfor fikk vi nytt nummer?

Vår tidligere telefonsentral hadde plass til 368 interne apparater som skulle dekke alle ansatte i RA5/H7's gate samt samband til Filipstad, Barber Lines og Tollbugt. 26. I dag er 362 personer fast tilknyttet til RA5/H7's gate og i tillegg har vi prosjektpersonell, slik at den gamle sentralen ikke kunne imøtekomme det behov vi hadde for ytterligere interne telefonapparater.

Den nyinstallerte telefonsentralen gir oss mulighet for 565 interne telefonapparater, og av disse er allerede ca. 440 i bruk, idet vi har tilkoplek Arbiensgt. 11, Tollbugt. 26 og Filipstad til sentralbordet i RA5 og nedlagt de 3 lokale sentralbordene.

Hvorfor skiftet vi vårt telefonnummer?

Vi hadde fra tidligere stor trafikk over vårt sentralbord, og med den økningen i trafikken ved tilkopling av Arbiensgt., Tollbugt. og Filipstad medfører ville dette innebære at vi måtte ha ytterligere et ekspedisjonsbord på sentralen.

Det hjelper imidlertid lite å ha direkte innvalg hvis de som ringer oss ikke kjenner det interne nummer til vedkommende han skal snakke med.

Vi henstiller derfor til alle å oppgi sitt eget internnummer til sine forbindelser. Dette vil avlaste sentralbordet og hjelpe til at telefontrafikken blir avviklet på en tilfredsstillende måte.

- Hallo, sentralen . . .

Vi lister oss innenfor adgang forbudt-døren i 6. etasje og blir hilst imøte av en smilende sentralbordbetjening. Smilene er også i stemmen når de hele tiden svarer med - Wilhelmsen, god dag, Wilhelmsen, Wilhelmsen, Wilhelmsen . . .

Det summer i lyder og blinker i «databord». Og vi skjønner raskt at her jobbes det under press med

kunden i den andre enden som forlanger en rask service. De tre hyggelige damene på sentralbordet - Irene Aasen, Helen Syverød og Åse Bersvendsen - er alle fornøyd med sitt nye arbeidsmiljø i et lyst og trivelig kontorlandskap.

Avdelingsleder Irene Aasen mener omleggingen til nytt telefonsystem gikk greit og at det var bare positive interne kommentarer.



De hyggelige stemmene fra sentralen - Helen Syverød, Åse Bersvendsen og Irene Aasen.



Avdelingsleder Irene Aasen er fornøyd med sitt nye arbeidsmiljø. Men hun presiserer: «Følg telefonbudene og bli på go'fot med hussentralen.»

Det er viktig at samtlige ansatte gjør sitt for å følge de viktigste telefonbudene:

- Si fra til hussentralen hvor du går og når du er å treffe igjen.
- Gi beskjed hvis du kan treffes på et annet nummer.
- Gi beskjed hvis du blir lenger ute enn antatt.
- Fatt deg i korthet, andre venter kanskje på linje.
- Ta telefonen med en gang.

(Hvis det er ekstern telefon, tar det bare noen sekunder før sentralen får den.)

Og Irene Aasen presiserer – spør sentralbordbetjeningen hvis det er noe du lurer på, spesielt om de nye tilleggstjenestene.



«Det er Wilhelmsen...» Helen Syverød i arbeid med sitt nye telefonpanel.

Lå 2 døgn i sjøen på en plastkanne

Fiskene hadde gnagd på albuen hans der han lå og klamret seg fast til en plastkanne i nesten 2 døgn, 15 år gamle Cam Cong Trang, eneste overlevende fra en skrøpelig vietnamesisk flyktningebåt.

Det var matros Arne Andersen ombord i BARBER TSU som fikk øye på den lille forkomne skikkelsen som lå og duppet på bølgene langt ute i Sør-Kina havet. Det var først da skipet kom til Manila og man hadde fått tolk ombord at historien bak dette merkelige funnet tidlig en april morgen ble klarlagt. 14 mennesker hadde satset alt de eide og forlatt Saigon noen døgn tidligere i en farkost som neppe ville ha passert noen skipskontroll. En stor bølge var alt som skulle til, 13 mennesker druknet, men Gam Cong Trang fant den flytende plastkannen som skulle redde hans liv. Det må ha vært en merkelig følelse for Arne Andersen å vite at fordi han lot blikket gli over sjøen akkurat der og akkurat da, fikk en guttunge sjansen til å bli voksen. Så føyer denne lille solskinnshistorien seg pent inn i en lang rekke redningsaksjoner der WW-folks aktpågivenhet og gode sjømannskap har reddet liv. 785 vietnamesiske flyktninger har hittil fått en sjanse takket være våre skip.

Den 15 år gamle flyktingen med sin redningsmann, matros Arne Andersen.

(Foto: NTB.)



- Vi må ta sikkerheten på alvor

På bakgrunn av den bekymringsfulle utvikling vi har registrert på våre borerigger med hensyn til ulykker som har medført personskader av tildels meget alvorlig karakter, ble den den 19. og 20. mai i år avholdt en bredt anlagt sikkerhetskonferanse på Lysebu konferansesenter utenfor Oslo.

Konferansen ble holdt i riggseksjonens regi med deltagelse av alle relevante personellkategorier fra våre rigger og fra administrasjonen. Hensikten med konferansen var å belyse alle sider av vårt sikkerhetssystem, med målsetting å forbedre dette hva holdninger og rutiner ombord i våre rigger angår.

Av emner som ble tatt opp til diskusjon kan i stikkords form nevnes: Eksisterende system, rapporteringsrutiner, motivasjon, sikkerhetsopplæring, samspill rigg-base-kontor, sikkerhetskampanje, internkontroll etc.

La det med en gang være sagt at konferansen virket meget positiv, og avdekket at sikkerhetsspørsmål synes å stå sentralt i samtlige personellkategoriers bevissthet.

Referat og konklusjoner fra sikkerhetskonferansen vil foreligge i nær fremtid, men som stikkord for konkrete tiltak som vil bli vurdert verksatt i vårt videre sikkerhetsarbeide kan nevnes:

- Styrking og forbedring av verneombudordningen ombord.
- Aktivisering av ledende personell i sikkerhetsarbeidet.
- Innlede en bredt anlagt sikkerhetskampanje.
- Innføre bruk av videoprogrammer, film etc. i opplærings- og informasjonsøyemed.
- Revidere/forbedre rapportering-/oppfølgingsrutiner.
- Innføre rapporteringsrutiner for «nesten ulykker».
- Etablere og gjennomføre rederiinterne og konsentrerte kurs for verneombud og plattformledelse.

Det kan uten videre slås fast at de fleste, og langt alvorligste ulykkene vi har registrert, har inntruffet på boredekket, eller i forbindelse med de aktiviteter som foregår der. Spør man



Sikkerhetssjef Svein Lien i Riggseksjonen oppfordrer alle til å ta sikkerheten på alvor.

hvorfor, kan det vel bare konstateres at arbeidet på boredekket er mer risikofyllt enn på de øvrige arbeidsområder ombord. Arbeidstempoet er høyt, aktivitetene helkontinuerlige og til tider mangede. Utstyret som håndteres er tungt, har store dimensjoner, og løfteoperasjoner som utføres, krever ofte koordinert samspill mellom løfteanordninger og kran, elevator og vinsj. Støy, værforhold, bevegelser i riggen grunnet sjøgang etc. er medvirkende årsaker til å komplisere arbeidsoperasjoner som i høy grad kan betegnes som utpreget teamwork, og i stor utstrekning er avhengig av at hver enkelt som deltar i operasjonen er inneforstått med sin oppgave og til enhver tid utviser den største grad av aktsomhet. Dette stiller igjen store krav til arbeidsledelse, gode rutiner, opplæring, god kommunikasjon, klare og entydige instruksjoner, og ikke minst god disiplin.

Ved kritisk gjennomgang av hendelsesforløpet til de alvorligste ulykkene vi har vært utsatt for, kan det konstateres at uaktsomhet, eller «menneskelig svikt» i det vesentligste kan sies å være årsak til ulykkene, og at disse kunne vært unngått ved større

aktpågivenhet og oppfølging av de mest elementære sikkerhetsregler. I mangel av noe bedre uttrykk velger jeg å bruke «menneskelig svikt» med henblikk på at årsaksforholdene ikke kan tilbakeføres til mangler eller feil ved utstyret. Det skal dog ikke underkjennes at i enkelte tilfelle kan årsaken til ulykken tilbakeføres til uheldig design og/eller posisjonering av utstyr.

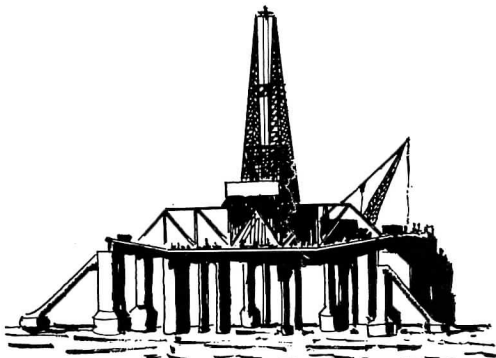
Dette innlegget skal imidlertid ikke være noen analyse eller filosofiske betraktninger over det som har skjedd, men la oss heller ta lærdom av de dyrekjøpte erfaringer som er gjort, rette blikket fremover og sette alle gode krefter inn for å bringe vår nuværende lite flatterende posisjon på ulykkesstatistikken dit den bør og skal være, nemlig på toppen.

«The Spirit of Lysebu», la det være tillatt å bruke det uttrykket, viser at svært mange er opptatt av sikkerhetsproblematikken og innstilt på å gjøre en helhjertet innsats på dette felt. For oss i riggseksjonen som arbeider med disse spørsmål, var den positive holdningen som kom til uttrykk under sikkerhetskonferansen meget oppmuntrende, og gjennom Skib-Rederi oppfordrer vi med dette alle som måtte sitte inne med forslag/idéer til forbedringer av sikkerhetsarbeidet å sende sine forslag til sikkerhetsavdelingen. Noen har vi allerede mottatt, men det er sikkert flere som har tanker om dette.

Vår målsetting når det gjelder sikkerhet har vært, og er ambisiøs, og slik skal det være uten dermed å si at målsettingen er uoppnåelig. Den negative tendens vi i den senere tid har registrert er ingen av oss tjent med. Tendensen skal og må snus, men det betinger at hver enkelt av oss, uansett stilling eller rang, i sin arbeidssituasjon ofrer en smule omtanke for sin egen og andres sikkerhet. Det heter i et ordtak om været at «alle snakker om det, men ingen gjør noe med det». Riktigheten av det er ubestridelig, men la oss for all del ikke løpe den risiko at siterte ordtak skal bli omskrevet til å gjelde vår sikkerhet. Den kan vi nemlig både snakke om, og gjøre noe med.

Svein Lien

Sikkerhets- konferanse



En meget god attest fikk konferanseledelsen fra deltagerne på sikkerhetskonferansen. Her fotografert i en ledig stund mens gruppearbeidene pågikk for fullt. Fra venstre direktør Tore Fjelberg, opplæringsleder Thorolf Huus og sekretær Ingrid Olsrud.



Radiooffiser Gudmund J. Stensen.



Tårnmann Hans Petter Krydsby.



Kranfører Martin Østevik.



Platformsjef Håkon Vik.



*Boredekksmann
Kjell Arne Stavang.*



Paneldebatt – under ledelse av Svein Lien og Bjørn Schäffer.



*Materialforvalter
Andreas Mauseth.*

Felles innsats vil gi resultater

Skib-Rederi har bedt en av deltagerne på sikkerhetskonferansen å komme med sine betraktninger. Her følger plattformsjef Arne Kvinnslands inntrykk:



Plattformsjef Arne Kvinnsland, en av veteranene fra Nordsjøen, håper på felles innsats for å forbedre sikkerheten på riggene.

Undertegnede så med optimisme og en viss form for glede frem til denne konferanse. Dette var en konferanse i en helt ny utgave. De alvorlige ulykkene som i den senere tid hadde funnet sted, bekreftet bare viktigheten av at en konferanse av denne art ble arrangert og at man dermed kunne få komme frem med sine synspunkter sammen med representanter fra de fleste funksjoner i vår daglige tilværelse, både fra landsiden og ute på riggene. Skal man komme frem til resultater innen et så viktig tema som å beskytte eget og andres liv og helse, er den eneste vei å gå samlet å komme frem med sine synspunkter og deretter bli enig i de fremtidige

retningslinjer og tiltak. Ikke minst ut i fra et slikt system vil man kunne forbedre seg selv, og da er man allerede langt på vei. Dette er jo helt sikkert grunnlaget for et fremtidig mer sikkert system, og det er jo ofte på dette stadiet at det som regel strander. Felles enighet og retningslinjer er nok basis for en sikker arbeidsplass.

Ved å legge denne konferanse til Lysebu hadde konferanseledelsen etter min mening allerede skapt den riktige ramme rundt denne konferanse når det gjelder hygge, trivelige omgivelser og god forpleining.

Direktor Tore Fjelberg ledet konferansen på en profesjonell og imøtekommende måte som inspirerte deltakerne til åpen diskusjon. Her var til tider vanskelig å komme til orde.

Agenda for konferansen var som følger:

- 1) Rapporteringsrutiner
- 2) Nåværende system/lovgivning
- 3) Motivasjon
- 4) Sikkerhetsopplæring
- 5) Samspill rigg/base/kontor
- 6) Forslag til ny plan.

Opplegget for konferansen var fri diskusjon samt arbeid i grupper. Alle meninger samt forslag fra deltakerne ble skrevet ned, og dette referat vil bli

tilsendt alle involverte. Her vil da konklusjonene samt forslag til nye rutiner og tiltak komme frem.

Jeg har med disse ord kun fremkommet med generelle betraktninger omkring denne konferanse. De beslutninger som ble tatt var det stor enighet om rundt bordet. Jeg håper disse straks blir satt ut i livet. Jeg ser personlig frem til at dette begynner å ta form og at man senere hen forhåpentlig kan se gode resultater. Mitt inntrykk var at alle som hadde deltatt på konferansen forlot denne med følelsen av å ha fått utrettet noe viktig, fått sveiset forholdet rigg/kontor adskillig mer sammen for felles innsats for å forbedre sikkerheten på riggene. Det viktigste å påpeke er den enighet som her var blant deltakerne om de beslutninger som var tatt.

Jeg er forvisset om at jeg ikke var alene om å bli meget sjokkert over dødsfallet ombord i en av riggene like etter hjemkomsten fra konferansen. Dette gikk hardt inn på meg. Dog vil jeg jo gjerne få avslutte med å si at det er en ekstra påminnelse for oss alle om å komme i gang med de tiltak som ble bestemt satt ut i livet. Det bør skje så raskt som mulig. Her er det ingen tid å miste.

Arne Kvinnsland
Plattformsjef
TREASURE SCOUT



Prøvedrift ombord i M/S BARBER TOBA med teamseiling og fastlønnssystem



Når BARBER TOBA anløper New York 27. juni, vil kaptein Ole Abrahamsen og hans crew på totalt 19 mann komme ombord og begynne prøvedrift med teamseiling og

fastlønnssystem.

Før avreisen vil crew 1 samles på kontoret for en nærmere orientering vedrørende prøvedriften.

Opplegget ble gjennomgått med besetningen ombord i BARBER TOBA under reisen fra Singapore til Hong Kong nylig, og det var 100% oppslutning for teamseiling og fastlønnssystem.

Det lønnsutbetalingssystem som skal benyttes, bygger fullt ut på utenrikstariffens regler og vilkår. Alle regler i utenriksavtalene skal praktiseres som hittil, og alt arbeid registreres etter de gjeldende regler. Det er bare utbetalingsrutinene som er forandret.

Tjenestetid - ferie/fritid

Avtalen som inngås, er basert på at 6 måneder av tjenestetiden pr. år skal være ombord, og 6 måneder skal avspaseres som ferie/fritid.

Det skal settes opp en turnusplan for tjenestetid ombord og ferie/fritid i land. Tjenestetiden ombord bør ikke være kortere enn 2 måneder og ikke lengre enn 4 måneder. Planen er at crew 1 står ombord 1 rundtur på 3 måneder og blir avløst av crew 2 med kaptein Knut Helminsen som tar

neste rundtur på 3 måneder, mens crew 1 avspaserer ferie.

Det skal føres regnskap over tjenestetid ombord og avspasert ferie/fritid. Ved utløpet av hver 12 måneders tjenesteperiode skal det settes opp en oversikt som viser arbeids- og ferieperioder i den forløpne 12 måneders periode. Oversikten skal normalt settes opp ved utløpet av en fritidsperiode.

Er det avspasert for lite fritid, gjøres manglende dager opp kontant med 1/30 månedslønn pr. dag.

Er det avspasert for meget fritid, kan det pålegges å ta manglende igjen ved forlenget tid ombord i løpet av de neste 6 måneder.

Lønnsbetingelser

Den faste årslønn utgjør 14 ganger månedshyren (inklusive kompetanse- og kvalifikasjonstillegg) etter gjeldende utenrikstariff. Denne lønnen dekker 45 timer alminnelig arbeidstid pr. uke pluss 144,5 timelønninger over en 4-ukes overtidsperiode.

Den faste lønnen inkluderer feriepengene for den innlagte arbeidstid.

Mot de innlagte timelønninger avregnes alt arbeid som har en godtgjørelse som er fastsatt i forhold til grunnhyren, dvs.:

- *Hverdagsovertid* med 1,4 timelønninger pr. time (hverdagsovertid er 40% tillegg på timelønnen).
- *Helgedagsovertid* med 2,0 timelønninger pr. time (helgedagsovertid er 100% tillegg på timelønnen).
- *Stoppørn* med 0,5 timelønninger pr. time (stoppørn opptjenes med ½ time fritid pr. time stopptørn).
- *Beredskapsvakt* med 0,2 timelønninger pr. time (opptjenes for 1.

og 2. maskinist på skip med 3 maskinister med 1/5 time fritid pr. time E0-vakt), se ellers reglene i tariffavtalene for maskinister.

- *Alminnelig arbeidstid utover 45 timer pr. uke* opp til 48, eventuelt 56 timer, time for time etter antall opptjente fritidstimer (alminnelig arbeid på søndag godtgjøres med 1¼ time fritidskompensasjon pr. time arbeid og gjøres om til timelønninger).

For kaptein og departementsjefer fastsettes egne årslønnsatser.

I tillegg utbetales *hver måned ombord* øvrige tillegg/ytelser som måtte være opptjent, f.eks.: Amerikatillegg, skittentillegg, kjemikalie-tillegg, ekstragodtgjørelse for arbeid utenom arbeidsområdet, styrmennenes kompensasjonstillegg, ekstragodtgjørelse for arbeid på bevegelige helgedager etc. Time lønninger utover de fast innlagte og øvrige tillegg som nevnt ovenfor skal tillegges feriepengene.

Kostpenger betales med gjeldende fridagssats pr. dag ferie/fritid.

Prøvedrift

Vi må imidlertid understreke at forsøket med den nye driftsformen ombord i BARBER TOBA er betinget av at det blir et tilfredsstillende økonomisk resultat for at denne driftsform kan overføres til øvrige skip i rederiet. Sosialt er dette et meget fint tilbud til de seilende ved at man får oftere og lengre tid med familien - man får en fast arbeidsplass, og økonomien blir lettere å styre ved at man får en jevn, fast inntekt hver måned året rundt.

Tore Moen

Knut Moberg:

... og supplyskipene er fra Wilh. Wilhelmsen



M/S TENDER BENIN (800 TDW og 5280 BHP) i aksjon utenfor kysten av Benin.

Utenfor kysten av det vesle landet Benin i Vest-Afrika foregår det hektisk oljevirkosomhet. Fra land kan man i det fjerne skimte tre oljeboringstårn. De står der ute i havet – og forteller tydelig om at her er det jakt etter olje og gass.

De som bor i hovedstaden Contonou i Benin er etterhvert blitt vant til helikoptere. Benin er meget fattig – og det sier kanskje litt at noe flyvåpen har de overhode ikke. Det finnes bare to helikoptere i landet – og de er norske.

Og Norge har virkelig markert seg i Benin. Bakgrunnen er et nøkkelord – *olje*. For det er norske bedrifter som er engasjert i jakten på olje utenfor kysten av Benin. Det er norske eksperter som leder arbeidet – og som lærer opp beninere slik at de kan overta.

Sentralt i dette oljearbeidet er to supplyskip fra Wilh. Wilhelmsen. TENDER BENIN og TENDER BEHANZIN er viktige parter i norsk oljeleting ved Vest-Afrika. De to skipene – er uten forkleinelse for andre skip i farvannet – de eneste to moderne skip man har i Benin. De ligger der nymalte og med den aller beste komfort. De er arbeidsskip. Laget for å dekke sin viktige oppgave – nemlig å drive med transport fra land og til oljeinstallasjonene, og ikke minst ligge rundt plattformene som stand-by skip.

Man har lagt det hele opp som vakter. En uke går det ene skipet i «pendelrute» mellom installasjonene og land – mens det neste uke ligger

Utenfor kysten av Benin er to supplyskip i travel virksomhet. De gjør en jobb – for at Benin skal bli oljenasjon. Det er Saga Petroleum som produserer olje. Men det er Wilh. Wilhelmsen som er «bindeleddet» mellom land og plattformer.

fast rundt plattformene ute i havet. Der blir det mest transportoppdrag mellom installasjonene og rene sikkerhetsoppdrag.

Lærer opp beninere

Mannskapet ombord i supplybåtene er norske. Man driver en krevende tjeneste. Båtene har fått egen kai plass midt i byen – og ligger der staselig mellom de mange tusen lokale fiskebåtene. Som for det meste blir rodd på fiske.

gjelder personer både på dekk og i maskinen.

Dette med opplæring setter de norske ombord i skipene meget stor pris på. Dermed blir hverdagene litt mer interessant. Man driver med noe vesentlig – og det er godt å kunne bidra med det man kan – og at andre kan få bedre forutsetning for en enklere hverdag.

Men Benin er et fattig land. Utdannelsesnivået er lavt – og man må derfor drive undervisningen over



Kaptein Hans Ludvig Bjerkli sammen med mate-trainee Achille Akapouantou – med jack-up rig AMAZONE i bakgrunnen.

Men ombord i skipene er det også beninere under opplæring. Norske bedrifter driver nemlig ikke bare å leter etter olje og gass utenfor Benin – men de gjennomfører et omfattende opplæringsprogram. Man vil at beninere på sikt skal kunne overta flere oppgaver. Og da er det viktig å lære mest mulig – på alle nivåer. Mens noen tar ingeniørutdannelse ved Høyskolen i Trondheim – er andre ombord i ett av supplyskipene for å lære denne formen for arbeide. Det

lengre perioder. Men etter noen måneder med beninere under opplæring er de norske ansatte ombord meget fornøyd med utviklingen.

På markedet – endel av hverdagen

Det er varmt i Benin. Solen steker hele dagen. Og det er kanskje noe spesielle forhold man driver under – når man skal etablere skipstjeneste i ett av verdens aller fattigste land. Skipshandlere finnes ikke. Derfor drar alltid kokken, skipperen og en lokalt

ansatt beniner ansatt på skipet til markedet midt i byen for å handle et par ganger i uken. Og markedet tilbyr alt – fra levende griser og okser – til knappenåler og kortstokker. Man bør besøke markedet meget tidlig om morgenen – slik at man selv kan se at det kjøttet man kjøper blir slaktet på stedet. Og at det raskest mulig kommer ombord i skipets kjølerom.



Mat på lokal måte blir servert Tank farm supervisor Svein Foss (Saga).

Men det er mange beninere som istedet for å kjøpe oppskåret kjøtt – rett og slett kjøper en liten gris og tar den i hånd med seg hjem for så å slakte hjemme. Matvarene går med andre ord – selv hjem!

Ellers satser man mest mulig på lokale leverandører. Benin er en tidligere fransk koloni – så hovedspråket er fransk. Det er derfor en stor fordel om man kan endel fransk før man tar tjeneste ombord i skipene. Da blir hverdagen lettere.

Hverdagen – kanskje litt ensformig

Og det er svært mange «hverdager» for dem som jobber i Benin. Det er egentlig ikke så svært meget som skjer. Cotonou er en bitteliten by – med bare tre km asfaltveier – nesten ikke en eneste moderne butikk, få spisesteder og et par hoteller. Det er rett og slett en provins – der de som bor i byen stort sett lever av «handel». Og det å handle i Benin betyr i første rekke å drive med smugling av varer fra nabolandet Nigeria til Ghana eller andre stater i Vest-Afrika.

Hverdagen ombord i skipene blir stort sett preget av at man har vakter. Man må kunne rykke ut til olje-

installasjonene når-som-helst. Det er alltid vakt ombord når skipet ligger ved kai. Og er man uten i byen – man man alltid på minutter komme tilbake til skipet.

De norske som bor i Benin – og det er over 100 personer – har et fast møtested – der man kan samles rundt svømmebassenget. Det er barn og voksne i alle aldre – slik at det blir en virkelig norsk tone over samværet.

Ellers – blir tjenesten kanskje litt ensformig – særlig i den ukesperioden man ligger ute som standby-båt rundt installasjonene. Da er det beredskap hele døgnet. Mannskapet er alene ombord hele dagen, mens man om natten tar ombord endel mannskap fra en av installasjonene som bord ombord i supplyskipene.

Det blir mye video, lesing og ikke minst mye lytting til Norge på radio. For man kan høre Utenlands-programmet fra Norge stort sett til alle døgnets tider. Og det er i hvert fall noe man setter pris på – i den lange hverdagen.

Hvordan supplyskipene fungerer?

Perfekt – på alle måter. De er et nyttig verktøy – og oljeproduksjonen kan ikke skje uten slike spesialskip.

Utenfor Benin har man funnet olje.

Landet blir neppe noen gang verdens største produsent av olje eller



Overstyrmann Ole J. Bjørhusdal slapper av med sitt bilblad.

gass. Men det man finner – kan uten tvil bidra til at landet får verdifull utenlandsk valuta i retur. Og det var en stor dag nylig – da det aller første skipet forlot Benin med kurs for Europa. Fullastet med råolje.

Og man vet nesten ikke hvem som satt mest pris på å se oljetankeren forlate Benin – norske eksperter eller beninske myndigheter.

Olje er bare en måte å leve på.

Det setter sitt preg på hverdagen.

Både for dem som jobber på riggene, på kontorene eller på supplyskipene.

Har du vondt i ryggen?

Du er ikke alene. Ryggsmarter rammer ca. 80% av alle mennesker før eller senere i livet. Vel halvparten av disse blir såpass affisert at de blir arbeidsudyktige i kortere eller lengre tid.

Det er derfor ikke til å undres over at en stor del av konsultasjonene ved rederilegekontoret dreier seg om ryggproblemer. Informasjon og kunnskap om den menneskelige organisme inklusive ryggen er vesentlig for å forebygge sykdom. Et høyt kunnskapsnivå vil også gjøre det lettere å behandle sykdom som oppstår. Et stikkord er egenomsorg.

Bedriftshelsetjenesten skal primært drive forebyggende helsearbeid. Rederilegekontoret har derfor tatt initiativ til dannelse av en «ryggskole» i samarbeid med Vika fysikalske institutt. Denne går i korthet ut på undervisning og instruksjon i små grupper om ryggens oppbygging og funksjon, risikofaktorer, belastning, arbeidsstillinger, øvelser, forebygging av smerter m.m.



Kurset ledes av fysioterapeut og holdes i RA5 over 4 – 5 ganger hver på 1 time etter arbeidstid og er gratis. Nærmere kunngjøring ved oppslag. Første kurs starter til høsten og gjentas avhengig av interessen. Gruppene vil ikke være større enn 4 – 5 ansatte for at alle skal kunne være aktivt med og ikke være engstelige for å stille spørsmål.

Har du rygg til å la være?

Dr. Foss

MØNSTRA'

PLUTSELIG stod min venn styrmannen og skipsradiotelegrafisten i døren og smilte. Han hadde tatt seg noen dager fri, han ville besøke mitt beskjedne havsted som er et landssted ved havet, prøve den nye motorbåten og slappe av noen dager.

- Velkommen, velkommen, jasså, ferie?

- Nei. Mønstra' a.

Intet nytt, dette. Han er så kresen på skip. Han er av den bunnsolide mening at skipet må passe ham - det er umulig for ham å forstå at han må passe skipet.

Gruet litt for en ny, lang kveldsprat om de umulige forholdene på hans siste skip. Hvis ikke kapteinen var idiot, så var stuerten idiot, hvis ikke overstyrmannen var idiot, så var resten av besetningen idioter. Dessuten kan han ikke fordra kokker.

Og han gnir seg over magen som mildt overdrevet må veie innpå halve tonnet og koste en formue. Det er dessuten så vidt at remmen på gullarmbåndet rekker rundt, han har for mange år siden oppgitt alt håp om en belterem og er gått over til gammeldagse og meget elastiske bukkeseler, slike som smeller når man slipper dem med tommeltottene.

En usedvanlig hyggelig fyr, ekspert også på mindre sjøgående fartøyer, herunder min 19 fots snekke som jeg har problemer med.

LA oss få det overstått:
- Ditt siste skip?
- For stort. Alt for stort.
Umulig å holde oversikt.
Alt for mange tradisjoner. Ustanselig

ringing hjem til de fordømte kjerringene og dikkedik med ungene. Umulig å høre på. Bare mas. Tett i eteren. Ingen liggetid.

En tanker, skjønte jeg.

- Certeparti?

- Gudene veit. Kan ikke stole på noe.

Han snakker med hånden, han tikker frem korte, rammende ord, det har han alltid gjort. Faren hans var også skipsoffiser, jeg husker ham, han sa aldri et eneste ord på land.

- Dårlig mat, kanskje?

Han skjønner aldri min ironi, det er *det* som er så morsomt ved ham.

- Grusom. Forferdelig. Det samme omatt og omatt. Ingen variasjon. Ingen fantasi.

La oss, som sagt, få det overstått:

- Og skjenkebestemmelsene ombord?

- Latterlige. Meningsløse. Ikke koordinert med vaktplan. Man kan ikke sette på en plan når man vil ta en drink. En drink er planløs. Fest. Helt meningsløst. Ikke noe system.

- Maskinbesetningen?

- Sover. Eter. Knapp over hodet. Kan ikke stole på knapper. Bare arbeidsmiljølov. Uten arbeide. Uten miljø.

Man blir i godt humør av slike folk. Man fornemmer hvor godt man har det på landjorden.

- Så du mønstret av?

- Selvfølgelig. Mønstra' a. Venter på tilbud.

HAN vokste opp her ute i skjærene og har salt vann i blodet i den grad det har plass til salt vann. Og elsker småsei som svømmer i eget leverfett.

Derfor bestemte vi oss for å prøve den nye båten. Diesel, åtte og en halv mil, 19 fot lang, pentry og til og med en svak mulighet for avtrede, det største av alt.

- Men, sa jeg, - den skjener ikke så lite. Noe med styringen, noe med fasongen, den *vil* ikke gå rett på sak.

- Fikser alt.

Han er den perfekte sjømann og overtok skipperrollen ombord og utnevnte meg til en slags styrmann på egen skute. Dieselen brummet velvillig, spaken frem, full gass, baugen løftet seg - og så skjenet vi avsted.

Men han klarte det. Han styrte min skute med en fingerferdighet som var helt enestående, han følte båten frem, bare med en liten dreining på ratt, en svak motvekt, klippet noen bølger etter lokalbåten, holdt kursen, snakket med båten, stø kurs.

Hvilket er i full overensstemmelse med hans politiske innstilling, han er *meget* politisk av seg.

Ut på seigrunnen, passe fangst med høling som noen kaller klubbsei, leveren tørt ut og kvelden var reddet. Med nogo attåt.

Vi snakket båt, selvfølgelig.

- Utmerket skute du har, sa han.

- Verd sin pris. Alle gode skuter er verd sin pris. Går som en strek i sjøen. Øm på rattet som et kvinnfolk, styres med lillefingeren, kan dreies rundt, slik.

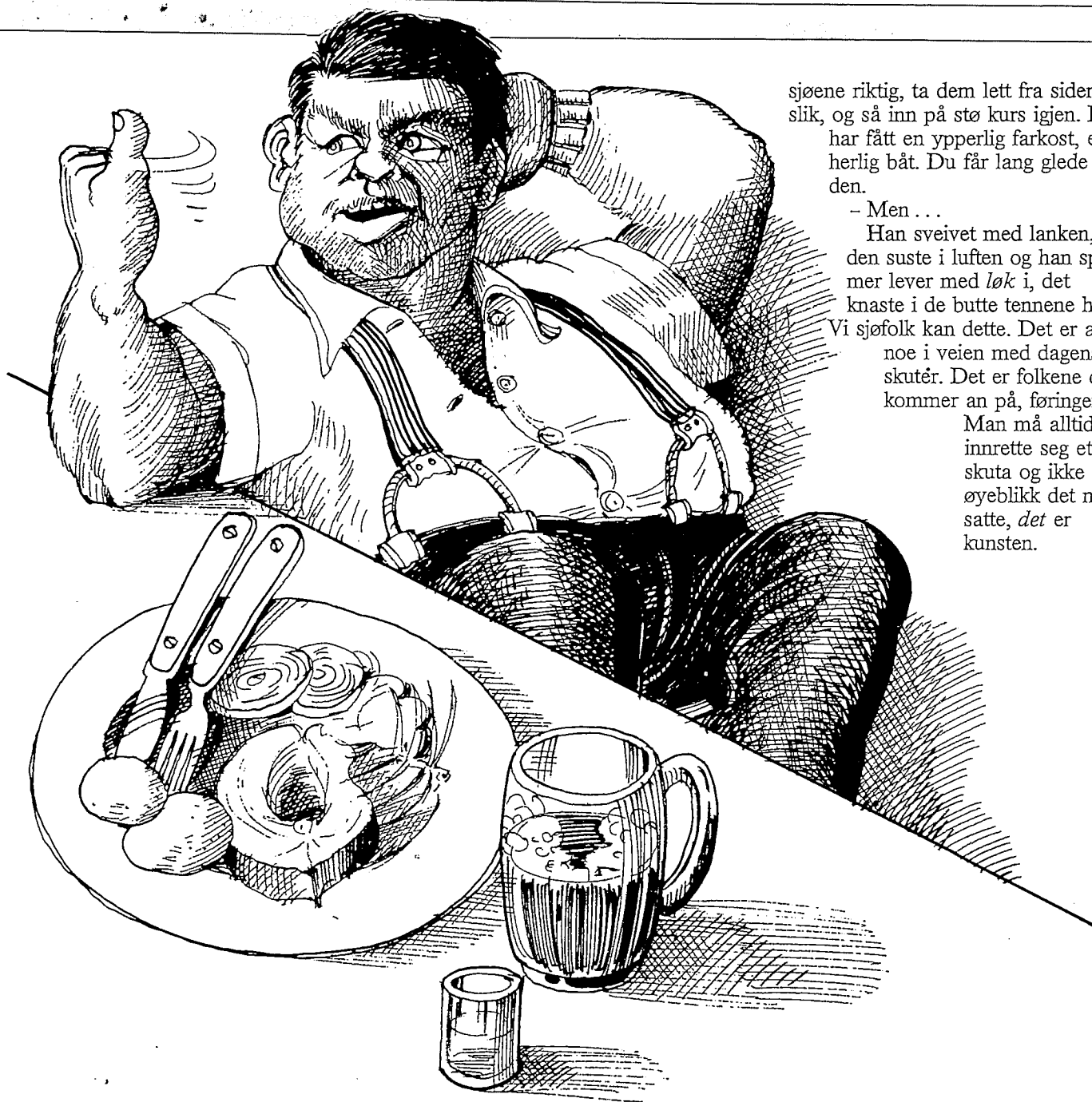
Og han løftet sin lillefinger som er usedvanlig kort og med en usedvanlig diameter som må være lite egnet til å dreie noe som helst rundt på.

- Man må ha *geföhlen* for en skute. Føle seg frem, være ett med den, en skute er som et levende vesen, klippe



LEIF B. LILLEGAARD:

A



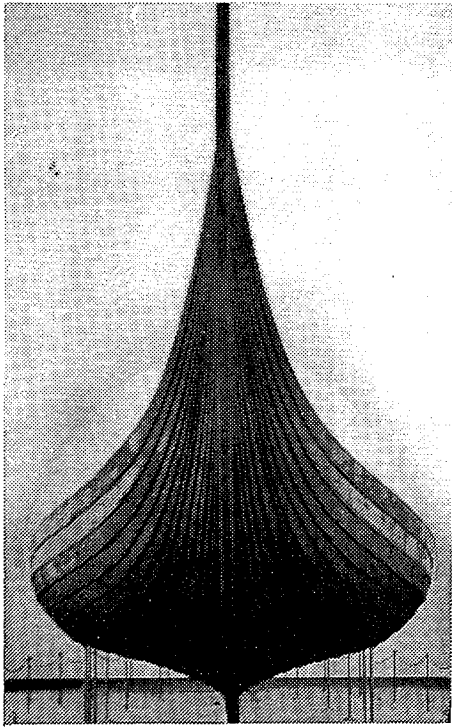
sjøene riktig, ta dem lett fra siden, slik, og så inn på stø kurs igjen. Du har fått en ypperlig farkost, en herlig båt. Du får lang glede av den.

- Men . . .

Han sveivet med lanken, den suste i luften og han spiste mer lever med *løk* i, det knaste i de butte tennene hans. Vi sjøfolk kan dette. Det er aldri noe i veien med dagens skutér. Det er folkene det kommer an på, føringen.

Man må alltid innrette seg etter skuta og ikke et øyeblikk det motsatte, *det* er kunsten.

Tanker om teknologisk utvikling innen skipsfart og offshore virksomhet



Av Martinus Kvande

ENERGIØKONOMISKE SKROGFORMER

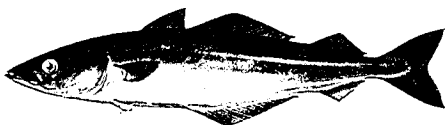
I forrige artikkel tok vi for oss den forskningsinnsats som er igang for å finne frem til de beste metoder for å beskytte et skipsskrog mot begroing og for å minske den friksjon vi har mellom skrogoverflaten og vannet omkring.

Denne gang vil vi se på utviklingen av fartøyers skrogformer og det arbeide som utføres for å gi våre skip en utforming under vannet som gir de laveste bunnstoffomkostninger og som samtidig oppfyller våre mange andre krav alt etter type fartøy, fartsområde og hastighet.

«Skrog»-former i naturen

«Gå til naturen og bli vis», sies det. Ser vi på formene til de skapningene som ferdes neddykket i vannet eller i den vanskelige grenseoverflaten mellom luft og vann, blir vi slått av det mangfold av former de har.

Noen og hver av oss har vel beundret vannløperen der den glir som en hydrofoil eller et luftpute-fartøy oppe på vannflaten. Eller hvirvleren som beveger seg på sin snirklete måte både på vannet og nede i det.



For sammenligning med våre skip er det imidlertid kroppsformen til de dyr som oppholder seg nede i vannet, som interesserer oss mest. Spesielt gjelder dette de hvaler og fisker som kan holde de største hastigheter med minst mulig energiforbruk. Her også er det et mangfold av kroppsformer avhengig av dyrearten og levestedet.

Naturlig nok er det likevel visse særtrekk, og i mange tilfelle selvsagt en slående likhet med våre under-vannsskrog.

I tillegg til å ha de «riktige» former er imidlertid sjøens dyr også i stand til å redusere friksjonen mellom huden og vannet omkring. Hvalene ved pulsering av hudlaget og fiskene ved sine skjell og slimutsondring.

For de hurtigste sjødyr må vi forutsette at naturen gjennom millioner av år har utviklet den hydrodynamisk mest riktige kroppsform. Som de etterligninger våre skip naturlig nok er, skulle vi derfor tro at det kun er mindre forbedringer vi kan gjøre når det gjelder selve skrogformen.

Resultatene fra vår forskerinnsetts – blant annet i forbindelse med prosjektet *Energiøkonomiske skip* – viser derimot at det fremdeles er mulighet for forbedringer. Størrelsen av denne forbedring er imidlertid avhengig av fartøyenes virksomhetsområder og deres hastigheter.

Utvikling av nye skrogformer

Det er et meget omfattende arbeid som må utføres når vi prøver å forbedre skrogformene. Dette arbeide foregår på to måter, ad matematisk vei, eller ved hjelp av modellprøving.

Den matematiske metode består i å beskrive forskjellige skrogformer matematisk og å beregne motstanden for disse. Denne metode gir mulighet for via datamaskiner på relativt kort tid å studere et uendelig antall skrogformer og deres motstandsforhold.

De løsninger som er kommet frem ved denne metode er interessante når en ser på motstandens størrelse. Det er nemlig oppnådd en forbedring fra 5 til 30%, med de største forbedringer ved de høyere hastigheter.

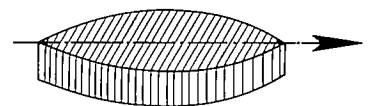
Ulempen er imidlertid at de matematiske skrogformer er meget

uvanlige, vil bli vanskelige å bygge, og ikke minst foreløpig umulige å bruke kommersielt, og da er vi jo like langt.

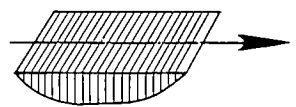
For modellprøving i skipsmodell-tank blir det først laget en nøyaktig tegning av det nye forslag til skroglinjer: Fra denne linjetegning blir det laget modell i tre eller voks.

Denne modellen slepes etter en spesiell vogn i modelltankene, og ved hjelp av vekter kan vi direkte måle den kraft eller motstand som vannet øver mot skrogets fremdrift.

Under prøvene kan vi endre modellens fart, dyppående og trim, og vi kan stille vann eller bølger, strøm og vind etter ønske.



KONVENSJONELL FORM

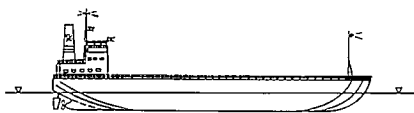


NY FORM

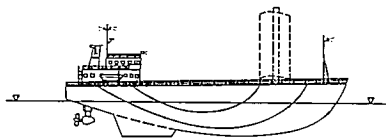
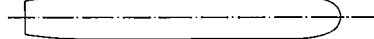
Modellenes form kan endres, og en rekke prøver blir utført med hver enkelt modell. Vi kan nevne endringer av forskip gjennom forskjellige bulber; endringer av akterskip for bedre tilstrømming til

propell eller bruk av bulb også her, en annen fordeling av skipets fyldighet langs skroget m.m.

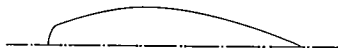
For samme skipstype og størrelse blir det også utført modellprøving med til dels store endringer i dimensjonsforholdene. Men forholdet mellom lengde/bredde tidligere lå på 6-7, er vi nå nede i rundt 4 for enkelte skip, og dette har gitt interessante resultater.



FYLDIGE SKIP



FRI FORM



Utvikling av skrogformer til våre dager

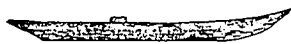
For kan hende over 6000 år siden tok menneskene for første gang vannveiene i bruk som ferdselsårer.

Tidlig tok de vel også lærdom av naturen og sjøens skapninger og utformet sine farkoster deretter for å kunne bevege dem med minst mulig kraft.

Med tradisjoner, erfaringer og omtanke, med endringer i teknisk nivå, tilgang på bedre verktøy og materialer, kom også muligheten til å oppfylle nye krav til bruken av farkostene.

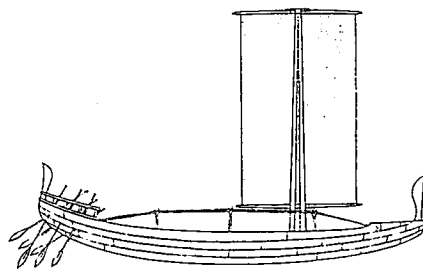
Gjennom tidene har en rekke forskjellige skrogformer blitt utviklet. For det meste har disse vært variasjoner over den lest vi idag fremdeles bruker.

Tenk på de første uthulte prestammer, flåter, sivbåter av alle former, og skinn- og bordkledde skip.

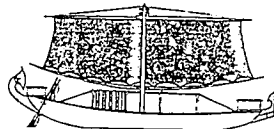


PREHISTORIC DUGOUT 10-12'

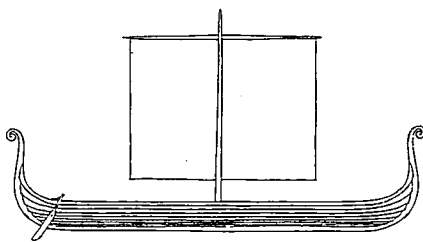
Tenk på Østens og Middelhavets tidvis elegante og tidvis «klumpete» oldtidsskip og på de enestående skandinaviske vikingskip. Tenk også på middelalderens store og tunge handels- og krigsskip, og utviklingen frem til den praktfulle fullriggeren – og den hurtigseilende clipperen som avsluttet seilskipenes æra.



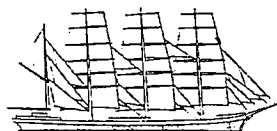
EGYPTIAN RIVERBOAT



EGYPTIAN MERCHANT SHIP 80-90' 1500 B.C.

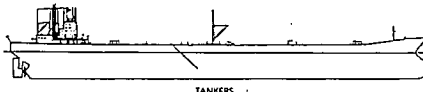


VIKING LONGSHIP

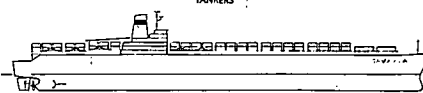


BARK 335' 19TH CENTURY

Og så maskinalderens skip, først som hjuldampere og senere drevet av propellen. Fra de første plimsollere frem til containerskipet med 30 knops fart og tankskipet på 500.000 tonn dødvekt.



TANKERS



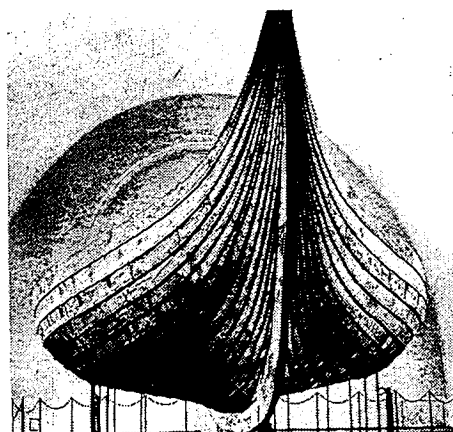
Alle bærer de bud om skipsbyggerens og brukerens ønske om å frembringe det best mulige skip alle forhold tatt i betraktning, og om det arbeide som er nedlagt for å finne den skrogform som ville passe best.

Samtidig viser de også den virkelighet vi er oppe imot. Til tross for den teknologiske utvikling menneskeheten har gjennomgått, har den mulige og økonomiske hastighet på skip øket fra ca. 5 - 12 knop med årer og seil frem til 27 - 30 knop for hurtige containerskip og noe høyere for passasjerskip.

Hva har vi så oppnådd gjennom endringer i skrogformen?

Å svare på dette er ikke enkelt idet svaret helt avhenger av hva vi sammenligner med og over hvilket tidsrom.

For å se på utviklingen her i Norge har NHL foretatt en sammenligning av *Gogstad-skipet*



fra ca. år 800 med våre aller nyeste hurtigruteskip. Disse siste skal representere det aller mest moderne på skrogformens område, modellprøver og datateknologi tatt i bruk. Likevel: Resultatet av denne sammenligning viser at vi i løpet av 1100 år har oppnådd en forbedring i skrogformen på bare 11% basert på nødvendig ytelse for fremdrift.

Dette forteller ikke bare hvor vanskelig det er å oppnå forbedringer når de andre krav til fartøyet også skal oppfylles. Det forteller også om hvilke eminente skipsbyggere våre forfedre var.

Sammenligner vi imidlertid 60- og 70-årenes skip med de skrogformer som vil bli brukt i 80-90-årene må vi regne med at vi ved endringer av skrogformen alene for vanlige skip vil oppnå en forbedring i motstandsforholdene på ca. 10 - 20%. Tar vi med mulige forbedringer også i propulsjonssystemet kan vi med mulige forbedringer også i propulsjonssystemet kan vi hende komme opp i en besparelse i fremdriftsyttelsen på oppimot 30%.

For å tallfeste slike besparelser kan jeg nevne at WW's bunkersutgifter i 1982 var på 500 millioner kroner. 2% spart her er 10 millioner kroner, så det er store beløp det dreier seg om.

Videre fremover

Fra våre studier av sjøens dyr og våre egne modellforsøk, må vi kunne konkludere at det er liten sjanse til å finne frem til en fundamental ny og energiøkonomisk skrogform som også oppfyller våre andre krav til fartøyet.

For overflatefartøy vil vår forskningsinnsats gå ut på å forbedre de former vi har når det gjelder å redusere motstanden som skrogformen gir, og etter hvert å oppnå de mer marginale forbedringer.

Overgangen til halvt- og helt neddykkete lasteskip må imidlertid følges nøye. Med den teknologiske utvikling kan de være her før vi aner.

Nytt kurs i Bergen



WW-ansatte på første kurs (fra venstre): Nils Skrøvseth, Ingolf Hansen, Asbjørn Grændsen, Ottar Nilsen, Einar Nygaard, foreleser Paul Kent (Cameron), Les Coxen og Kurt Andresen.

Alle WW's undervannsutstyrsingeniører skal gjennom et spesialkurs i Cameron Acoustic Back-up, et system som enkelt fortalt, kan «skru av» oljestrømmen selv om all forbindelse er brudt til sikkerhetsventilen på toppen av brønnhodet på havbunnen.

Denne type kurs har aldri vært arrangert i Norge tidligere. Det er WW's undervannsutstyrsingeniør koordinator Sigbjørn Madsen som er initiativtager til kurset. Under marsjen med utarbeidelsen av kurset tok vi kontakt med Bergen Maskinist-skole og en ny kursarrangør i Bergen, Hordakurs.

Kurset ble tilbudt kjørt i regi av disse to institusjonene, dette fordi vi ønsker å støtte og styrke skolens kompetanse innen oljesektoren.

Hordakurs gikk ut på markedet og tilbød kurset. Responen var meget god – over 90 påmeldte kursdeltagere. Blant annet har Norsk Hydro 19 og Saga Petroleum 7 påmeldte.

Kaptein-konferanse rigg/supply

I vår har det vært avholdt to konferanser for kapteiner rigg/supply. Konferansene var tatt ut av huset (RA5) og avviklet med godt resultat på Lysebu konferansesenter på Vettakollen utenfor Oslo. Foruten det faglige, er det lagt vekt på det sosiale samvær om kveldene.

Fra venstre: Nicolai Svendsen, Svein G. Jensen, Elias Følsvik, Per Podhorny, Odd Reidar Eide, Tor Henrik Karlsen, Arne Kvinsland, Ole Hagen, Chr. Austad, Svein Holbu, Harry Kjønsvik, Gunnar Talgø og Arild Yttergård.



Fra venstre: Carl Aarrestad, Gøran Linden, Per Kristoffersen, Torbjørn Pettersen, Kurt Nylen, Klaus Olsen, Johan Skagmo, Nils Arnesen, Trygve Bjermeland, Harry Dahl, Ole Rosbach, Knut Solvoll, Kjell Gredåker, Håkon Bjønnes, Fritz Sandblåst, Johan Berglund og Karsten Gjøsdal.



«Oh, nothing much, Frank. What's new with you?»



«Harcourt, here, has a black belt i budget management.»

Pressen møter WW



Det var et artig poeng at Wilhelm Wilhelmsen kunne ønske velkommen med å fortelle at han for 10 minutter siden hadde tegnet kontrakt med Ulstein Hatlø om bygging av et avansert brønnstimuleringskip. Interesserte tilhørere, fra venstre: Torgeir Kvalvaag fra Dagsrevyen, Dag Melgaard fra Radioens utenlandsprogram, Aage Aaberg, Jan P. Jansen fra TV, Bjørn Segrov fra Tønsbergs Blad og Pål Stensaas fra Aftenposten.

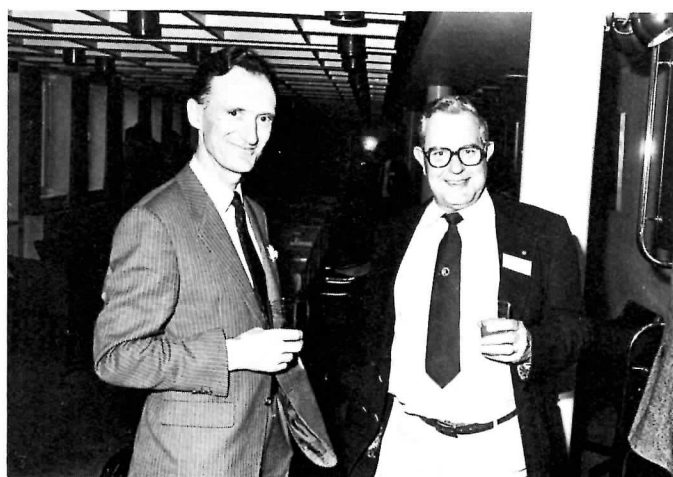


Fire erfarne næringslivsskribenter. Fra venstre: Frank Andersen fra Sjøfarten, Svein Aurmark fra Økonomisk Rapport, Grete de Lange fra Aftenposten og Georg Falsen (Stockman) fra Farmand.

Med den berømte skipskost på menyen og med nyheten om nykontrahering på Ulstein «på lur», kunne Wilhelm Wilhelmsen ønske velkommen til den årlige pressemiddag i begynnelsen av juni. Arrangementet er blitt meget populært, og i år møtte 23 næringslivsjournalister, representanter fra Direksjonen og de enkelte seksjoner. Pressemiddagen er ment som et uformelt møte mellom rederiet og massemedia med det formål å sikre en regelmessig og god kontakt. Vi tar opp skipsfartstema som en kort generell orientering, og denne gang stilte Ivar Løvald spørsmålet: *Er det en fremtid for norsk skipsfart?* Kåseriet traff tydeligvis meget godt, og en 20 - 25 spørsmål fra pressens representanter ga en frisk diskusjon rundt bordet.



Nyutnevnt direksjonsmedlem Hakon Østberg i ivrig diskusjon med Rolf Gooderham fra Lloyd's List.



Jan P. Jansen kunne fortelle Ivar Løvald at han gikk svanger med flere skipsfartsprogrammer for Fjernsynet.

POSTKASSEN



Radiotelegram til Norge billigere via USA kyststasjoner enn Rogaland

Det høres drøyt ut, men stemmer for kortere telegram. Årsaken er at Teledirektoratet nå har lansert en grunntakst pr. telegram på hele 30 kroner via norske kyststasjoner. Nedenunder vises en tabell som belyser forholdet. (Taksten den samme over hvilken som helst USA-kyststasjon.)

Dermed vil det lønne seg å sende de fleste meldeplikt-telegrammer (som er kjøpte) via USA, dette er særlig aktuelt fra Stillehavet hvor selvsagt transmisjonsforholdene er mye bedre via USA enn direkte til Rogaland.

Telegrafist
Kåre E. Røed
BARBER TERRIER

	Via Rogaland Radio	Via San Fransisco Radio
- 7 ord	kr. 46,45	kr. 35,90
8 ord	kr. 48,80	kr. 41,05
9 ord	kr. 51,15	kr. 46,15
10 ord	kr. 53,50	kr. 51,30
11 ord	kr. 55,85	kr. 56,45
12 ord	kr. 58,20	kr. 61,55
13 ord	kr. 60,55	kr. 66,70
14 ord	kr. 62,90	kr. 71,80
15 ord	kr. 65,25	kr. 76,95
osv. (Skipstakst ikke medregnet)		

Thank you TONGALA

WW

Dear Sir,
I am writing to express my very great gratitude to your Company, and to Captain Kai Samuelsen and the «TONGALA» for supplying me and my crew with much needed water and stores in mid Atlantic on the 19th April 1983.

We had departed from New York in my Racing Catamaran «SEA FALCON» on the 4th April in an attempt to break the Atlantic Sailing Record. Unfortunately, the Meteorological Forecast that we had received was not very accurate, and we ran into a large Anti-Cyclone in the middle of the Atlantic Ocean. By the time that the «TONGALA» came along, we did not have sufficient food to make England, although I had been rationing the crew.

As an Ex Merchant Navy Captain myself, I am not all proud that I had to call for assistance. However, Captain Samuelsen behaved in a manner that upheld the highest traditions of the Norwegian Merchant Service, and it is hard to find a higher standard.

Please accept the very grateful thanks of myself and my crew, who were all British Military personnel.

Yours sincerely
Robin Knox-Johnston

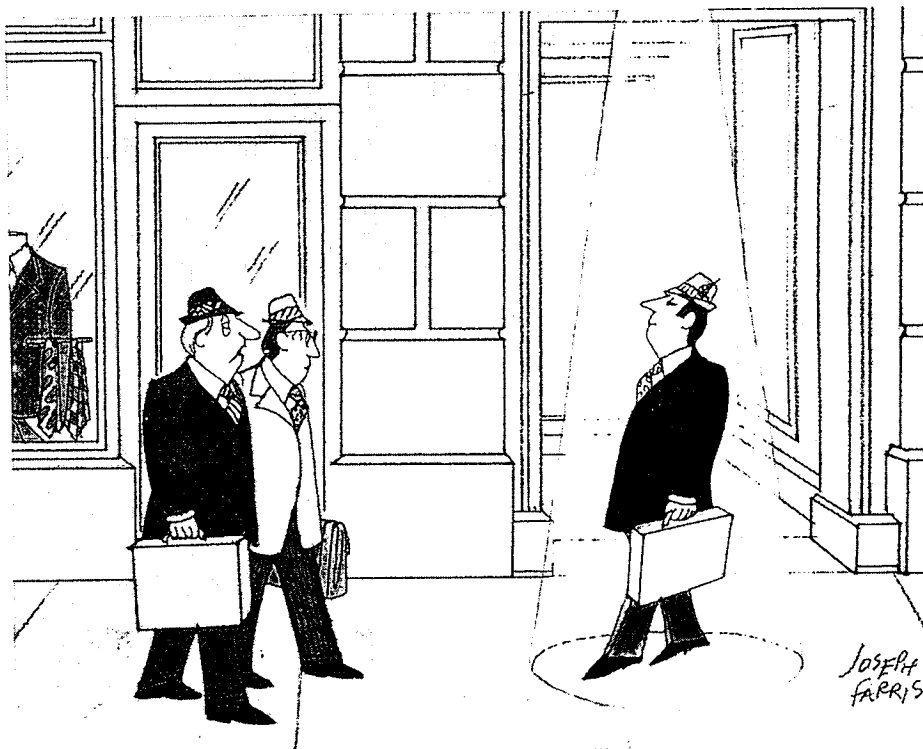


Hvem er dette?

I Skib-Rederi nr. 1/83 hadde vi dette bildet med etterlysningen: Er det noen som kjenner seg igjen eller hvet hvem det er?

Nå har vi fått vite at det er Kåre Hvam (nå overing. i Sjøfartsdirektoratet) og sønn av tidligere sjef for Assurans/haveriavdelingen.

Redaksjonen tar gjerne imot andre «etterlysninger».



«I remember when the spotlight was on me!»

JOSEPH FARRIS

Svarfrist på kryssord

I sjøen, 9/11 -82.

Fann ut at det var ingen fra flåten med av dei som hadde vunne premie sist, tilfeldighet kanskje; burde det ha vori lengre svarfrist?

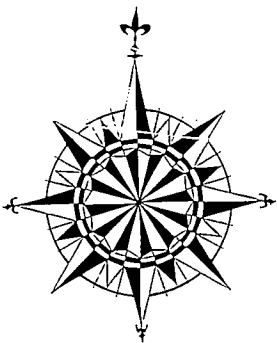
Her ombord er over halvparten av besetningen kryssord-løysarar, men Skib-Rederi nr. 3 fekk vi no fyrst i Cape Town 27. okt., ser innleveringsfristen er sett til 15. november, medan vi fyrst vil være i Hamburg 17. - 18. d.m.

Slik var det forrige gang óg, trur vi fekk Skib-Rederi ein 3-4 dagar før svarfristen i Japan.

Kunne det ikkje ha vori ein ide med ein lengre innleveringsfrist og at premievinnarane kom, slik som denne gong i nr. 1, neste år i staden for nr. 4 d.å.

Trur det ville vori mange fleire løysingar frå bl.a. flåten.

Beste helsing
Hallgeir Bunes
B/C TAMESIS



SKIPSKATTEN



Før så man ikke skogen for bare trær.
Nå ser vi ikke flåten for bare rigger.

Fra en av våre lesere - som for tiden har en amerikansk AFS-stipendiat boende hos seg - har vi mottatt følgende appell:

Bli vertsfamilie!

Har dere lyst til å møte mennesker fra andre land, få kontakt over landegrensene?

Har dere lyst til å bety noe for et ungt menneske fra et annet land?

Har dere lyst på de opplevelser en ung utlending fra et fjernt land kan gi dere som vertsfamilie?

Gjennom AFS kan dere få et nytt familiemedlem fra en annen del av verden en sommer eller et helt år. Et familiemedlem mellom 16 og 18 år, som ikke er gjest, men en som vil dele deres hverdag.

AFS søker gjennom formidlingen av menneskelig kontakt et arbeid for fred. Gjennom mellomfolkelig samvær virker AFS for en større forståelse for verdens mange kulturer og for et økt engasjement i de felles problemer som truer verdenssamfunnet.

De beste egenskaper en vertsfamilie kan ha, er interesse og hjerterom. Dårlig tid, plass og økonomi behøver ikke være en hindring for å bli vertsfamilie.

Vertsfamilien betaler kost og losji for stipendiaten (= det nye familiemedlem). Det er dog ikke noe krav at stipendiaten skal ha sitt eget værelse. Kan plass finnes andre steder innenfor hjemmets fire vegger, er det også fint.

AFS er interessert i å komme i kontakt med familier med barn i 15 - 18-års alderen, men *også* familier med små barn, familier med barn som er flyttet hjemmefra, fraskilte, enslige eller par uten barn.

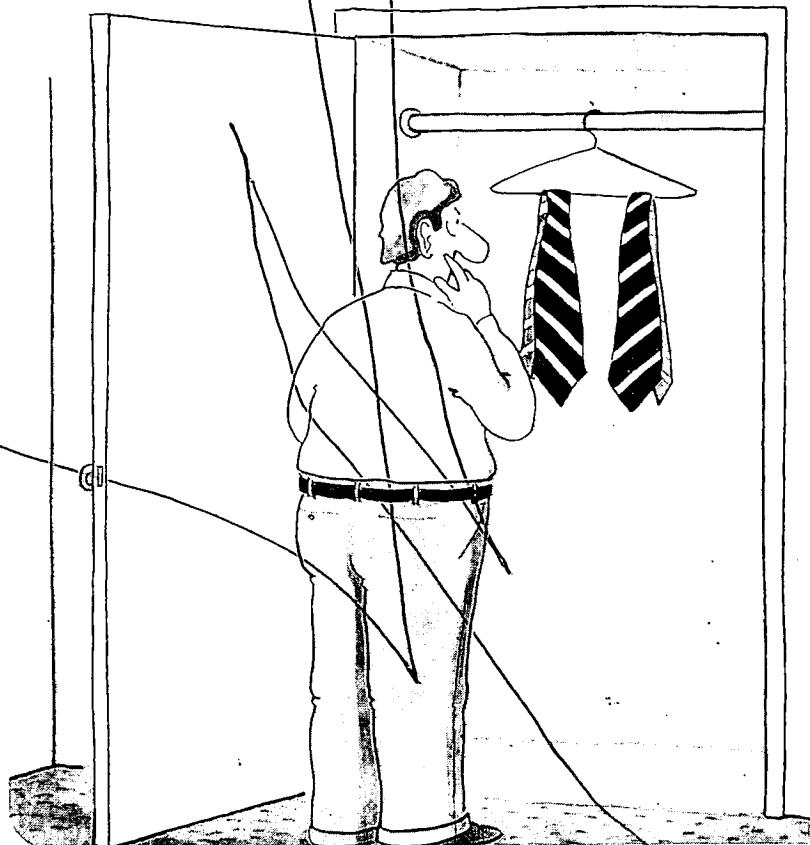
Mange er redd for å ikke kunne strekke til som vertsfamilie. Vil stipendiaten passe inn? Vil stipendiaten like oss? Hva er det for slags unge mennesker som kommer til Norge? En slik usikkerhet og tvil er naturlig. AFS gjør av den grunn en del arbeid for at oppholdet skal forløpe så betryggende som mulig for alle parter.

Å være vertsfamilie er ikke en opplevelse som opphører når stipendiaten reiser hjem. Det er kun begynnelsen til en livslang kontakt utover landegrensene.

For nærmere informasjon, vennligst kontakt

AFS Norge

Dronningensgt. 26, Oslo 1.
Tlf. (02) 41 43 89.





D/S CORINGA – WW's første management skip

Av Bjørn Pedersen

I de siste årene har management av skip blitt en stadig mer omfattende del av WW-konsernets aktiviteter. Hva de færreste vet, er imidlertid at rederiet allerede i 1891 påtok seg sin første management oppgave og at dette etterhvert skulle omfatte 19 skip. De hadde alle navn som klart skilte seg ut fra WW's egne – med T-. Det var skip som CORINGA, GUERNSEY, ST. ANDREWS, WATERLOO osv.

Det første skipet som kom inn i flåten via denne management aktiviteten var D/S CORINGA. Når man nå virkelig ser litt nærmere på dette første management skip, finner man et skip med en meget særpreget historie. D/S CORINGA ble bygget allerede i 1867 for det store engelske linjerederiet Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. og fikk ved leveringen navnet D/S BANGALORE. Skipet ble bygget som passasjerskip av Wm.

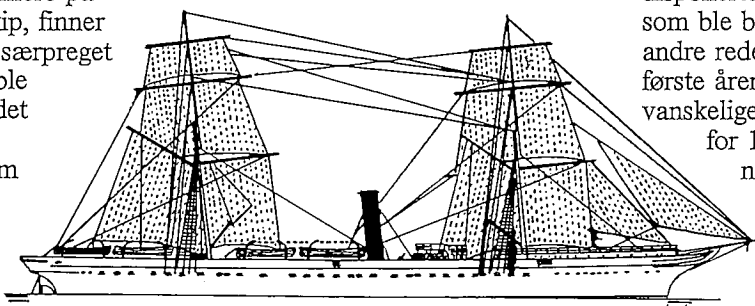
Denny & Brothers, Dunbarton. Det var på 2.063 br. tonn, målte 97,05 m lengde og var utstyrt med en enkeltvirkende dampmaskin på 2.255 IHP. Opprinnelig tok skipet 123 første-klasses og 36 annen klasses passasjerer, men dette antallet ble forandret flere ganger i skipets levetid. Likeledes ble maskineriet byttet ut 3 ganger, og det hadde i de siste 10 årene en tripple ekspansjonsmaskin.

Som vanlig på denne tiden hadde skipet seilrigg i tillegg til dampmaskineriet, en dyd av nødvendighet på lange reiser hvor kullet ikke rakk hele veien dersom skulle steame kontinuerlig.

Det var brig-rigget og må ha tatt seg praktfullt ut med fulle seil satt. Med fulle seil og full fart på maskineriet kom farten på BANGALORE opp mot 14 knop – en anseelig fart i den tiden og en fart få eller ingen norske skip hadde. Men vi må nok regne med at den kom ned i 10/11 knop i den tiden WW disponerte skipet. En artig detalj ombord i tiden som passasjerskip var rom og innhegninger for kuer (fersk

melk og senere kjøtt til passasjerene), sauer, griser, storfugl og kalkun (kjøtt). Passasjerene skulle ikke mangle fersk mat på reisen. Hva denne måten å bringe med seg fersk mat på førte med seg av dyrelyder, lukt og sjenanse kan man bare tenke seg.

På jomfrureisen gikk skipet fra Southampton via Marseilles til Alexandria. Dette ble skipets faste rute for noen år fremover inntil Suezkanalen ble åpnet i 1869. P & O var ett av det britiske imperiums viktigste linjerederier, og dets linjer bandt



England sammen med Egypt, Aden, India, Ceylon, Singapore, Hong Kong og Australia. P & O var ett av de første rederier med faste linjer og dampskip på Australia, faktisk over 60 år før WW's første linjeskip kom dit. Men i dette linjenettet var landområdet mellom Port Said og Suez ett av de store problemene. Før Suezkanalen ble åpnet ble passasjerer og last transportert med skip til Port Said, deretter gikk lasten med lektere opp Nilen og via en mindre kanal derfra ned til Rødehavet.

Da kanalen ble åpnet, ble BANGALORE satt over i linjen fra Ceylon til Australia. Skipet gikk i denne farten i mesteparten av sin senere karriere for P & O, avbrudt av en viss periode i linjen fra Venezia til Bombay og noe chartervirksomhet. I 1878 ble skipet befraktet av de indiske myndigheter for å transportere tropper til Malta, en transport som også innebar at skipet måtte taue to seilskip – formodentlig også med tropper ombord. En tilsvarende reise utførte skipet også i 1885 da det

transporterte tropper i krigsaktivitetene i Egypt.

Men BANGALORE begynte å trekke på årene, og ble i 1886 solgt til India for bruk som pilgrimskip. Etter nok et salg innen India, ble skipet solgt til Macbeth & Gray, Glasgow.

Vi vet ikke meget om dette skotske rederiet, ei heller hvordan WW eller Halfdan Wilhelmsen kom i kontakt med dette rederiet. Det vi vet er at det sannsynligvis ble startet en gang i 1880-årene, hadde en oppblomstring i 1890- og 1900-årene inntil første verdenskrig. I perioden 1898 – 1899 disponerte det 6 skip utover de skip som ble bestyrt av WW og muligens andre rederier. Krisen i 1929 og de første årene deretter ble tydeligvis vanskelige for rederiet, for i registeret for 1936 er ikke selskapets navn nevnt, og vi må regne med at det da hadde opphørt sin virksomhet.

BANGALORE ble imidlertid allerede i 1918 overført til norsk

flagg, eiet av Skibsactieselskabet CORINGA av Tønsberg og bestyrt av WW. Skipet ble omdøpt til CORINGA, overført til Det Norske Veritas klasse og bemannet av norsk kaptein og mannskaper. Første kaptein ombord var A. Tofte, senere fulgte navn som J. Bie, H. A. Falchenberg og R. Nielsen. Ved overføring til norsk flagg var skipet ett av de største og lengste norske dampskip. Om det på denne tiden fremdeles hadde sertifikat for føring av passasjerer er meget usikkert, men om det hadde – ville det ha vært Norges nest største passasjerskip. Kun ett annet utflagget engelsk skip, CITY OF RICHMOND, var større. Samtidig var det WW's nest største skip. Men vi må nok regne med at passasjer-bekvemmelighetene ble tatt ut en gang i 1890-årene og at skipet seilte som rent lasteskip.

Skipet ble drevet eller «managed» av WW i Norge, men befraktningsmessig lå kontrollen i Glasgow. Dette ser vi klart når vi følger CORINGA's aktiviteter i de siste årene før det forliser. I denne perioden sentrerer

NÅR gikk du til sjøs første gang?

- Sommeren 1966. Søkte meg inn som aspirant og fikk hyre på TITANIA - en liten, men koselig båt som gikk fast mellom Statene og Vest-Afrika. Kaptein Helminsen, som jeg nå har seilt sammen med på BARBER TOBA, var overstyrmann på TITANIA den gang.

- Hva er ditt pinligste øyeblikk fra WW-tiden?

- Det må ha vært på TALISMAN. Vi hadde fått stabilitetskalkulator ombord, og hver gang jeg brukte den, fikk jeg mindre tall enn når jeg regnet manuelt på den gamle måten. Etterhvert ble jeg sikker på at kalkulatoren måtte være matet med gale opplysninger av produsenten, og sa fra til en av inspektørene. Jeg ble bedt om å lage fire forskjellige lastekondisjoner både med kalkulator og for hånd. Disse ble sendt til den svenske fabrikken, og jeg må si det var ganske pinlig å få brev tilbake med beskjed om det var jeg som hadde brukt kalkulatoren galt.

- Hva er det nyttigste rådet du har fått?

- Har fått mange gode råd opp gjennom årene, men fikk tidlig det rådet alltid å være meg selv og ha bona godt plantet på jorda.

- Hvordan opplever du kommunikasjonen sjø/land?

- Stort sett synes jeg den er bra. En del fra kontoret kommer jo ombord av og til, og det er veldig nyttig. Ellers er vi jo innom kontoret før utreise, og jeg for min del stikker innom av og til ellers også. Nå har jeg hatt gjesterolle på kontoret noen måneder, og det er artig å få en titt bak kulissene på landsiden også - jeg regner med at to-veis kommunikasjonen virker bedre når man selv har jobbet på begge sider.

- Hva kobler du av med?

- Når jeg er ute løser jeg kryssord og leser en del. Hjemme liker jeg best

Kort portrett

HÅKON OLAV HILTON



å ta båten og dra ut på fjorden for å prøve fiskelykken. Sportsinteressert har jeg alltid vært, særlig er det moro med en tur på Bislet og sammen med kamerater se de store skøytestevnene. En gang i blant blir det også en og annen fotballkamp.

-Hvilke egenskaper setter du størst pris på hos andre?

- Ærlighet og godt humør.

- Hva gjør deg skikkelig arg?

- Folk som prøver å være noe de ikke er, snobbethet og ondsinnet sladder.

- Hvilken presang ville glede seg deg mest?

- Komplett verktøysett Black & Decker eller lignende. Jeg forsøker å

få skikk på et gammelt trehus fra 1900 ute i Asker, og skikkelig verktøy er halve jobben.

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

- «Krigens Vinder» av Herman Wouk, hvilken som står for tur vet jeg ikke, foreløpig tar huset det meste av tiden.

- Din drømmedag, hvordan ville den arte seg?

- Min drømmedag er en vellykket hverdag, når man får til det man holder på med og liker det man gjør akkurat den dagen.

- Har du en yndlingsdrink og et favorittmåltid?

- Ingen spesiell yndlingsdrink, men det måtte være noe med frisk smak. Jeg er veldig glad i all slags fisk, men en mør biff er slett ikke å forakte.

- Hvem ville du tilbringe en dag alene sammen med?

- En god venninne - navn og telefonnummer oppgis ikke.

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

- Jeg ville reise på kryss og tvers langs vestkysten av U.S.A. og deretter tvers over det nord-amerikanske kontinent.

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

- En gang holdt jeg på å begynne som fisker, men jeg tror det er bedre på hobbybasis. Ellers har jeg i grunnen aldri tenkt meg noe annet enn den jobben jeg har.

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

- Sjøfolk er vel ikke av dem som har noen særlig skrivekløe. På den lille fritiden vi har ombord, tror jeg de fleste foretrekker noe annet enn å skrive innlegg i Skib-Rederi. Kanskje er mange redde for å dumme seg ut også.

Fortsatt D/S CORINGA

skipets fart seg om Glasgow med opptil 8 anløp i året. Det foretas regelmessige reiser, ventelig med kull, til Genoa, Savona og andre havner i det vestlige Middelhav. Fra tid til annen foretok skipet også andre reiser

som fra Glasgow til Canada eller Alexandria. Det var da også under en slik reise at skipet møter sin skjebne. 5. mars 1905 gikk skipet fra Cadiz for Canada. 18. mars blir det imidlertid forlatt av mannskapet i synkende tilstand. Lloyds i London mottok følgende telegram fra Glasgow:

«Captain Coringa cabled from Azores on 24th abandoned sinking 42N 30W on 18th, crew saved except one man who died before arriving Azores.»

Dermed var WW's første management oppgave kommet til sin ende.

Hoppe dansen

HAN er født i mai. Årets skjønneste måned. Fruktblomstring over grønne plener i velstelte villahaver. Menneskesinn fulle av forelskelsens utstyrte optimisme. Ung lykke i myke forårsnetter.

Dette mai-fødte barn var verdens deiligste unge og blev trillet i årets vogn med lyseblå dyne og brodert hodepute av en ung og lykkelig mor. Ubevisst takket hun Gud for en stor og vedvarende glede. Bestemor var henrykt. Hun holdt gutten i været og hoppet dansen i fanget.

Nu står han i Byretten. Tiltalt for innbrudd, tyveri og hærverk i frenetisk jakt etter penger til amfetamin. 25 år er han blitt, men har lange tider sittet fengslet. Nu soner han dom i Oslo Kretsfengsel og blir fulgt av politifolk til rettslokalet.

Jeg var domsmann i Byretten og sitter i en høyrygget stol ved siden av rettens formann, en kvinnelig dommer. Jeg betrakter henne med ærbødighet. Hun er høyreist og stolt. Så verdig som en dommer skal være. Noget tilårskommen, men de feminine former gjør seg markant gjeldende bak dommerkappen. Munnen er intellektuelt velformet og sikkert skapt også til annet enn vakkert jevnføre Straffelovens paragrafer.

Det mai-fødte barn er blitt menneskevrak. Fysisk er han i godt hold og virker forbausende sterk og vital. Men ansiktsfarven er blek etter innesittingen. Hele hans oppførsel og sprogføring påkaller bare motvilje og ekkelhet. Her er intet håp. Her er ikke den ringeste vilje til forbedring. Omkvedet er



samma faen og jeg *må* ha *am*'fetamin.

Aktor og forsvarer synes å ha liten interesse for menneskevraket. De heiser Tinghusets forhistoriske pulter opp og ned, ser i sine papirer og drikker av og til en slurk vann. Disse vannkaraffer på brett har alltid gitt meg en trist fornemmelse. De minner om bedehusenes høye talerstoler, befenget med mørkemenn og fanatikere. Den kvinnelige dommer drikker ikke vann. Hun er lyspunktet i denne triste forsamling. Men selv ikke hun kan tenne det svakeste redningsbluss for stakkaren på tiltaleboksen. Jeg seg på ham og tenker at de sterke hendene kunne gjøre samfunnsnyttig arbeide. For alt jeg vet, kan gutten være intelligent og i normal tilstand skikket til hvad som helst. I dette øyeblikk må jeg tenke på kaptein Thor Bruuns ønske om dødsstraff for narkotika-haiene, disse kyniske pøbler som skaffer giftstoffer som er blitt en svøpe for menneskeheten.

Atter har bjerken fått løv. Bygartneren lar flittige hender plante i

rabattene, og byen får dette deilige preg av spirende liv. I villahavene blomstrer frukttrærne og unge mødre triller årets vogn med silkedyner og broderte hodeputer. De triller verdens deiligste unger. Og de skal føle det slik. De har livets rett til det. Det er fremtiden de triller langs vårens vakre stier. Myrsnipete bestemor skal holde ungen i været og hoppe dansen i fanget. Den unge mor steller barnet og legger det i sengen. Hun står der en stund og undrer seg over det vidunderlige som skjer når den lille med forklarende trekk glir inn i søvnens uransakelige rike. Akkurat da, kanhende, hører hun i sitt indre Bjørsons ord: «Herre, ta i din sterke hånd barnet som leker ved stranden. For barnet vil alltid leke ved stranden til Livets Ocean, hvor vi blir kastet når barndommen er forbi. Er vi vår egen lykkes smed? Makter vi å styre vår egen kurs? Møter vi de samme vindkast underveis?»

Dommen er falt. Jeg får min godtgjørelse og tar farvel med Tinghuset. Fortumlet og ør, med hodet fullt av rare tanker, som etter en Bergman-film, går jeg i retning Østbanen. I bakken ned mot Youngstorvet støter jeg på Vinmonopolet og søker inn til en av kassene. I min åndsfraværenhet holder jeg på å forlange en flaske *am*'fetamin, men det er jo Gammel Reserve jeg skal ha. Utenfor står, merkelig nok, en ledig taxi, og av rendyrket latskap bestiger jeg denne. Med flaske og drosje blir utlegget nøyaktig det jeg fikk av Tinghusets protokollfører, og jeg sier fritt etter Hamsun: «Så går det opp i opp.»



PERSONALIA

Vi gratulerer

25 års tjeneste
Karl Haddal
Leonard Hopen
Grete Brevik Mørch

85 år
Ragnhild Olsen

80 år
Arnold Annaniassen

75 år
Erling Barth
Søren Skjøtø
Rolf Ekeberg
Kirsten Benestad

70 år
Jacob Carl Brevik
Arne F. Wik
Ørnulf Bjørvik
Marie Kjøsnes
Betzy Gåseid
Knut Hornburg

60 år
Nils Iversen
Willy B. Christiansen
Gunnar Hanslien
Magna Berg-Sørensen

50 år
Thorleif B. Fremming
Carl Mellbye
José Castro Muniz
Reinert Gjuv
Eugenio Tenorio
Vicente Martinan Barreiro
Wo King Lai
Manuel Lago Blanco
Leif Hansen
Johan Aspmo

Jubileum 25 år



Lauritz Olav Gamlem.

Overstyrmann Lauritz Olav Gamlem begynte i rederiet som lettmatros på TAI YANG i 1948. Han har gått gradene hos WW og ble overstyrmann i 1971 på TOLEDO.



Aslak Thygesen.

Overstyrmann Aslak Thygesen begynte i rederiet i 1954. Har gått gradene i WW og ble overstyrmann på THALATTA i 1965, midlertidig fører på THEBEN i 1971 og kaptein på samme skip i 1972. Seilte som kaptein til ultimo 1979, hvoretter igjen overstyrmann, en stilling han nå innehar.



Nicolai M. Berg.

Kaptein Berg begynte i rederiet som lugargutt i 1953 ombord i TAMPA. Han har senere gått gradene og ble forfremmet til kaptein på TAI PING i 1977. Kaptein Berg er nå på BARBER THERMOPYLÆ.



Odd Ragnar Larsen.

Overstyrmann Odd Ragnar Larsen begynte i rederiet som lettmatros på THEBEN i 1953. Har gått gradene i WW og ble overstyrmann i 1967 på TIRRANNA, kaptein på TAMPA i 1977, gitt ut igjen som overstyrmann i 1979.



Jan Peder Corneliussen.

2. maskinist Jan Peder Corneliussen begynte i rederiet som maskingutt på TASCOS i 1955 og har gått gradene i utenriksflåten. Fra 1967 og frem til 12/77 tjenestegjorde han i flåten som 1. maskinist på dispensasjon. Fra 1978 har han vært ansatt på våre supplyskip som 2. maskinist, hvor han fortsatt er, med korte vikariat på rigg og i utenriks.

Norges Rederforbunds gullmedalje



Fra venstre stuert Chu Quan Fah med frue, mar. personellsjef Tore Moen og hjelpemann Yeung Tai Hing.

Ved en lunsj i Hong Kong 12. mai ble stuert Chu Quan Fah og hjelpemann Yeung Tai Hing overrakt Norges Rederforbunds gullmedalje for over 25 års utmerket tjeneste i rederiet. Begge har nylig gått over i pensjonistenes rekker.

Endelig i mål

Rigg 85 blir en realitet. Etter lange og harde forhandlinger kunne samarbeidsselskapet Polar Frontier Drilling (Wilh. Wilhelmsen/Sonat Offshore Drilling) 9. juni tegne kontrakt med det japanske verftet Hitachi Zosen Corporation, Osaka om bygging av en borerigg spesialkonstruert for boring i arktiske farvann. Samtidig tegnet selskapet kontrakt med Norsk Hydro om leie av riggen for en 5-års periode fra levering i april 1985.

Disse kontraktsundertegnelser er resultatet av et 6 måneders langt ingeniøroppdrag som rederiet sammen med det amerikanske selskapet Sonat fikk av Norsk Hydro i september 1982.

Riggen vil bli den første i sitt slag der alt arbeid ombord i prinsippet skal foregå innendørs. Dette betyr at både boretårnet og rørdekket vil være innebygget – et såkalt «kortermet» arbeidsmiljø. Det er lagt spesiell vekt på arbeidsmiljø og sikkerhet, og man har måttet finne nye løsninger for rømningsveier, livbåter, avisningsutstyr og andre tekniske finesser som

gjør det mulig å operere riggen under ekstreme værforhold i arktiske strøk. Det er dessuten lagt vekt på å automatisere arbeidet med rørhåndtering mest mulig for å unngå arbeidsulykker.

Riggen er kostnadsberegnet til ca. 700 mill. kroner, og det japanske verftet har oppnådd kontrakten i konkurranse med en rekke skipsverft verden over på grunn av den gunstige pris. Ved kontrakten med Hitachi Zosen Corp. er det også lagt vesentlig

vekt på bruk av norsk utstyr ombord, det dreier seg her om utstyr for ca. 200 mill. kroner.

Norsk Hydro vil i første omgang benytte riggen for boring utenfor Nord-Norge, og boringen vil kunne foregå på helårsbasis.

Rigg 85 har vært et uhyre utfordrende og krevende prosjekt. Det er derfor all grunn til – også i Skib-Rederi – å gi våre deltagere i prosjektet stor honnør for innsatsen. Vel blåst!



Kontraktsundertegnelsen som ble foretatt 9. juni. Fra venstre: Mr. Y. Morimoto, President, Hitachi Zosen International, London, Mr. M. Maruyama, Managing Director, Hitachi Zosen, Tokyo, adm. direktør Ivar Løvald og William O'Malley, President, Sonat Offshore Drilling Inc. Bak bivåner selskapenes jurister seremonien.



Kort om sport Og så kom sommeren med Trans

Det sportes på alle fronter, og i disse sommermånedene er det temmelig mange som går i dusjen for WIL. WIL's fotballgutter og håndballjenter gjør det bra, og tennisfolket er igang med sitt Wimbledon. De andre gruppene lader opp til høstsesongen.

En liten sportsnyhet har funnet sted. Squash-gruppen under ledelse av Jens P. Jarem har avviklet sitt første WIL-mesterskap. 12 spillere hadde meldt seg på, og konkurransen ble avviklet etter cup-prinsippet.

Resultatene:

- 1) Thomas Norrby
- 2) Per S. Upsaker
- 3) Robert Rygh



Blehytta selges?

«Blehytta» – som ligger 14 mil fra Oslo og ved Fagerfjell Turistsenter – ble kjøpt av WIL i 1974. Hyttestyret er nå igang med å avhende denne eiendommen og å finne et godt alternativ i rimelig nærhet av Oslo.

Vi regner med at vi har dette «prosjektet» klart til Generalforsamlingen til høsten.



Norsk-svensk på Seiersten stadion i Drøbak. 5 - 1 til WIL.

«Words don't come easy» duret ivei over Skramstads nyinnkjøpte stereoanlegg – i hele 3 døgn denne gang – mens WIL-arrangør tok seg av en «rutinert» og glad TIF-gjeng fra Gøteborg. Ord blir fattige osv. hvis jeg skulle beskrive vårt gjensyn med Agnetha, Inga, Lill-Stina . . . (Ja, Hans-Åke, Claes-Göran, Kalle var visst også med.) Bildene er blitt overlevert våre svenske advokatforbindelser som vil ta seg av saken.

Det sportslige: knepen 5 - 4 håndball seier til Trans-damorna og 5 - 1 seier til de norske gutter, som hadde god hjelp av nytt draktsett og mye medvind.

Og så var det arrangement etterpå, mens Drøbakfjorden seilte stille forbi



Og så var det dans etterpå!

uten å forstyrre forbrødringen og forsterkingen nevneverdig.

Vårt vennskap med TIForna har dype røtter som gror på miljøvennlig grunn. Og vi lengter allerede etter å treffe våre svenske venner i Gøteborg neste år.



Våre håndballjenter før kampen. Fra venstre trener Ulf Gregersen, Ann-Cathrin Halvorsen, Hilde Sletten Eriksen, Wenche Olsson, Henny Persson, Bente Larsen, Aud Lundstad og Trude Rydgren-Knudsen. Foran en klar keeper Marianne Tokerød.



SKIPSIDRETT

Året 1982 ble et magert år hva skipsidretten angår for WW's del.

Vandrepokalene i fotball og friidrett var det blant annet ingen som kvalifiserte seg for. Disse to pokalene

får derfor hvile seg i pokalskapet til WW.

Fra «Sportsoversikt nr. 2», går det dog frem at vi allerede nå ligger bedre an enn i hele 1982.

Spesielt gledelig er det å se at våre supply båter er ivrige deltagere i sjømannsidretten.

Av resultater pr. 10. mai kan nevnes:

Svømmeknappkonkurransen

13. plass B/C TIBERIUS
18. plass M/S TENDER TRACER

Sykkelkonkurransen

7. plass B/C TONGALA

Norsk mesterskap i friidrett

Klasse I:

11. plass B/C TIBERIUS
16. plass M/S TOYAMA
25. plass M/S BARBER TSU
25. plass B/C TONGALA

Klasse II:

9. plass M/S TENDER COMET
10. plass M/S TENDER TRACER

I tillegg er det oppnådd mange gode enkeltprestasjoner i friidrett med foreløpige førsteplasser for Agnar Olson, B/C TIBERIUS, i høyde, Magne Brakstad, M/S BARBER TSU, lengdehopp.

Vi håper på fortsatt like god oppslutning og ønsker lykke til videre.

«Ufisk»



Det er noen som mener at fisk er fisk og kjøtt er mat, men det er jeg ikke helt enig i.

Nå har vi sommeren her og mange rusler rundt med fiskestangen ved



fjorden og i fjellet og trekker fin matfisk.

For et par år siden var jeg så heldig å få 2 måneder sammen med en meksikansk kokk. Fisken vi fikk fatt i var selvsagt tropisk, og min meksikanske kollega hadde et utall av måter å tilberede fisken på.

Selv er jeg glad i å rusle rundt med fiskestangen rundt på flatlandet på Østlandet når jeg er hjemme, og «ufisk» nr. 1, gjedde, får jeg en god del av.

Jeg har prøvet å overføre noen av de meksikanske tilberedningsmåtene til denne vår «ufisk», og resultatet er blitt helt utmerket.

Her er én av måtene:

Til ca. 4 personer:

1 hel gjedde (ca. 1 - 1,5 kg)
1 purre
1 selleri
2 gulrøtter
1 bundt kruspersille
50 g smør

Fisken rundrenses (uten å åpne buken). Grønnsakene hakkes i små terninger, gnis inn med smøret, krydres med salt og pepper og eventuelt en lite klype hvitløk (det er en smaksak). Fyll grønnsakene i fisken og pakk den inn i folie. Bakes i ca. 40 min. med ovnen på 180°.

Server gjerne fisken med bakte poteter og en frisk salat til.

Denne oppskriften kan brukes til nær sagt alle sorter fisk. Selv bruker jeg de grønnsakene som jeg til enhver tid har tilgjengelig.

Skitt fiske og god middag.

Nils Daae

