

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMSSEN - NR. 1 - APRIL 1984



SKIB-REDERI

Informasjonsorgan for
WILH. WILHELMESEN

Ansvarlig:
Hans Chr. Bangsmoen

Redaktør:
Helge Selmer

Layout og illustrasjoner:
Håkon Skau

Opplag 4000



Forsidebildet: BARBER TAMPAS dåp i New York 28. mars.
Kaptein Harald Lavik, gudmor Grete Waitz og blomsterpike Hege Næss.

Redaksjonens adresse:
Roald Amundsensgt. 5
Postboks 1359, N-0113 Vika Oslo 1.

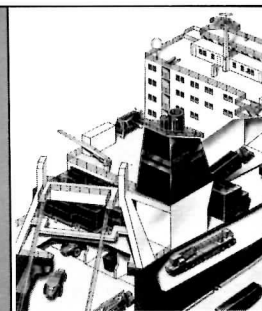
5

Ro/Ro dåp



6

Supercarriers II



9

Scanrep Dubai



SKIB-REDERI

NR. 1 – APRIL 1984 (NR. 98 – 24. ÅRGANG)

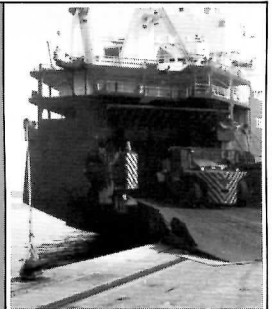
10

**Medscan
Terminal**



18

**På vintercruise
med TRICOLOR**



14

**WILAG
og fremtiden**



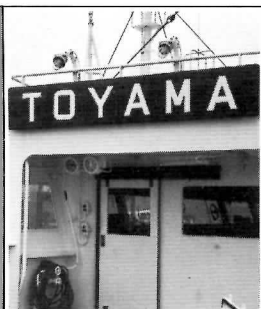
20

**Leif B. Lillegaard:
Dynastiet**



16

Takk, TOYAMA!



Faste spalter

<i>Helsekos(t)</i>	13
<i>Kort portrett</i>	15
<i>MINI MAL: Lars</i>	22
<i>WIL-Nytt</i>	23
<i>Personalia</i>	24
<i>Skipsidrett</i>	26
<i>Postkassen</i>	28
<i>Skipsfartshistorikk</i>	30

Et nytt og spennende år

Vi er allerede igang med et nytt og spennende år som det fra mange hold blir stilt store forventninger til. Det kan være mange grunner til det. Et visst oppsving i verdensøkonomien har man definitivt kunnet registrere, ledet an av USA, men også andre steder. Det er Presidentvalg i USA og man mener myndighetene der vil sørge for en økonomisk politikk som gir næringslivet noe bedre ekspansjonsvilkår, og skape tillit til administrasjonens evne til å håndtere problemene. Dette vil i så fall skape positive ringvirkninger for resten av verden og ikke minst for vår bransje. Vi er jo som kjent helt og holdent avhengig av verdenshandelen for våre transportoppdrag og også for vår annen virksomhet. Personlig tror jeg på en svak bedring av forholdene gjennom året og et bedre resultat for WW i 1984.

Fjoråret ga oss ingen grunn til jubel, selv om vi kunne registrere en svak resultatforbedring



mot slutten. Likevel hadde vi et meget aktivt år, kanskje ett av de mest aktive i firmaets historie.

Vi rodde iland en rekke større prosjekter og våre investeringer var betydelige, ja så betydelige at våre evner til nyinvesteringer i inneværende år vil være beskåret. Nå må vi satse på å få maksimalt ut av det vi har gjort samt konsentrere oss om å styrke vår soliditet og likviditet. Dette betyr ikke at vi skal være passive til nye prosjekter, men at vi skal være aktive i prioriteringen av de prosjekter som best hjelper oss til å tilfredstille våre strenge krav til soliditet, likviditet og forretning. Det er på denne måten vi mener vi best kan opprettholde det gode miljø vi har i WW, skape spennende og nye arbeidsoppgaver og ivareta våre gode tradisjoner.

Jeg er overbevist om at med den samme gode og helhjertede innsats som preget alle våre medarbeidere ifjor, skal vi klare å gjøre 1984 til et nytt positivt år for WW-gruppen til beste for oss alle.

Niels Werring jr.

Ro/Ro dåp

BARBER TAMPA - Gretes gudbarn



Gudmor Grete Waitz har inspisert skipet. Her sammen med skipsreder Wilhelm Wilhelmsen og kaptein Harald Løvik.

- «Mitt gudbarn er perfekt på alle måter. Jeg har gått rundt og inspisert henne som en nybakt mor undersøker sin baby. Jeg kan slå fast at BARBER TAMPA er et utmerket arbeidssted og et fint sted å bo.»

Dette var konklusjonen i den glitrende gudmortale Grete Waitz holdt i New York i forbindelse med dåpen av verdens største og mest moderne Ro/Ro-skip.

Vi er vant til å se Grete Waitz i vinnerposisjon året rundt - 5 seire i New York maraton og et uttall andre triumfer har plassert henne i ypperste klasse blant verdens fri-idretts-utøvere.

La det være helt klart at hun føyet nok en triumf til de mange andre ved den måten hun gjennomførte sin gudmor-rolle. Norges løperdronnings debut som gudmor var kort og godt imponerende.

Stor pågang fra massemedia og utallige små og store beundrere ble taklet på en elegant og imøtekommende måte. Det er ingen tvil om at antallet Grete-fans vokste betydelig etter dåpen. Ikke minst har hun fått gode venner ombord i BARBER TAMPA. Der står nå Grete Waitz statuetten trygt plassert som minne fra gudmor til gudbarn.

Gudmor har også satt seg som mål å holde kontakt med skipet fremover. Et snarlig møte med gudbarnet har høy prioritet. Og da både skip og gudmor opererer «world-wide» burde det kunne gjennomføres uten store problemer.

BARBER TEXAS - Ingeborgs gudbarn



Gudmor Ingeborg Werring sammen med kaptein Franck Johansen.

- «Når jeg ser denne praktfulle båten, er det tydelig at nå går det bare én vei, den riktige - fremover» sa Ingeborg Werring, skipsreder Niels Werring jr.'s nesteldste datter, da hun ønsket BARBER TEXAS og besetning alt godt i Korea 14. mars.

Merkelig nok var dette første gang hun hadde vært med på dåp og første gang hun var i Østen, men selv om hun har betrodd oss at bona skalv av nervøsitet, fremførte hun sin vakre tale på elegant og prikkfritt engelsk.

Hun var ikke den eneste som skalv, de fleste gjestene hadde problemer med å holde varmen i koreansk vinterkulde på sitt sureste. Men arrangementet gikk prikkfritt på østenlandsk vis med imponerende presisjon fra minutt til minutt. Høydepunktet, når man ser bort fra den høytidelige dåpssermonien, var utvilsomt sangkonkurransen mellom verftsledelsen og «Ro-Ro Singers» med Ivar Løvald i spissen for et meget urutinert WW-kor. Koreanerne hadde et solid forsprang med jevnlig trening én gang i uken og med Chairman Lee som entusiastisk forsanger. Det WW-koret manglet musikalsk, tok de igjen med ufri-villig komikk, og kampen ble dømt uavgjort.

Så er våre to «Supercarriers» behørlig døpt av sjarmerende og dyktige gudmødre, som sikkert vil holde et årvåkent øye med skipene så lenge de seiler i BBS.

SUPERCARRIERS II

Laget av mennesker

De to nye «Supercarriers» – BARBER TAMPA og BARBER TEXAS ble nylig levert til Wilh. Wilhelmsen fra Hyundai Heavy Industries Co. Ltd. i Syd Korea. Gode ord har allerede haglet over disse utmerkete skip som nå skal inn Barber Blue Sea service. Snitttegningen og oversikten over skipets spesifikasjoner er noen av de nakne fakta som kan legges på bordet om disse største ro-ro skip i verden.

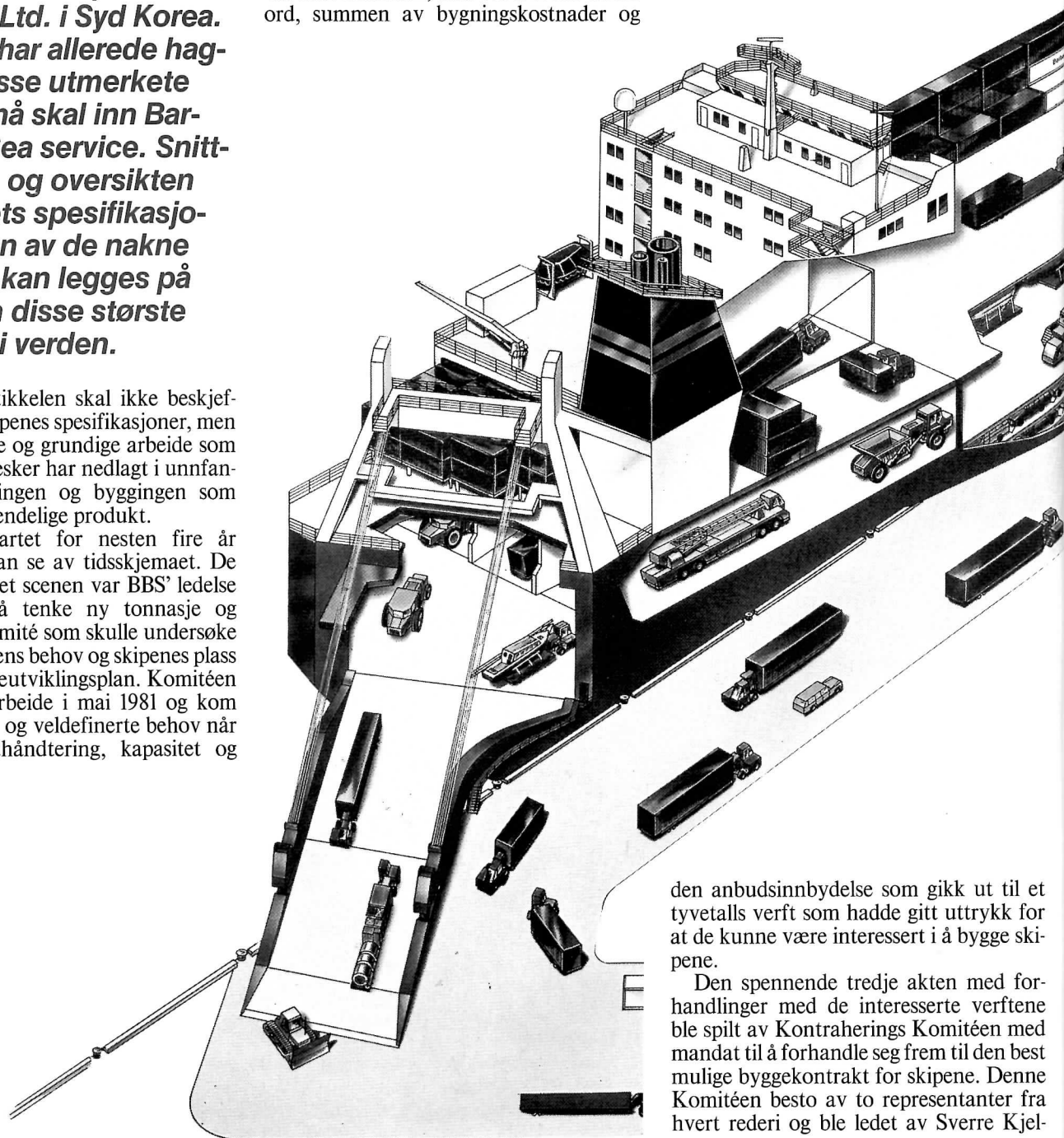
Men denne artikkelen skal ikke beskjeftige seg med skipenes spesifikasjoner, men med det dyktige og grundige arbeide som en rekke mennesker har nedlagt i utførelsen, utformingen og byggingen som resulterte i det endelige produkt.

Historien startet for nesten fire år siden, slik vi kan se av tidsskjemaet. De første som entret scenen var BBS' ledelse som begynte å tenke ny tonnasje og utnevnte en komité som skulle undersøke og definere linjens behov og skipenes plass i selskapets flåteutviklingsplan. Komitéen avsluttet sitt arbeide i mai 1981 og kom frem med klare og veldefinerte behov når det gjaldt lasthåndtering, kapasitet og fart.

Annen akt ble utført av Teknisk Komité med medlemmer fra de tre rederiene i BBS såvel som representanter fra BBS. Komitéens første oppgave var å utvikle og detaljbeskrive et skip som dekket BBS' brukerbehov til lavest mulige «livstids kostnad», eller for å bruke andre ord, summen av bygningskostnader og

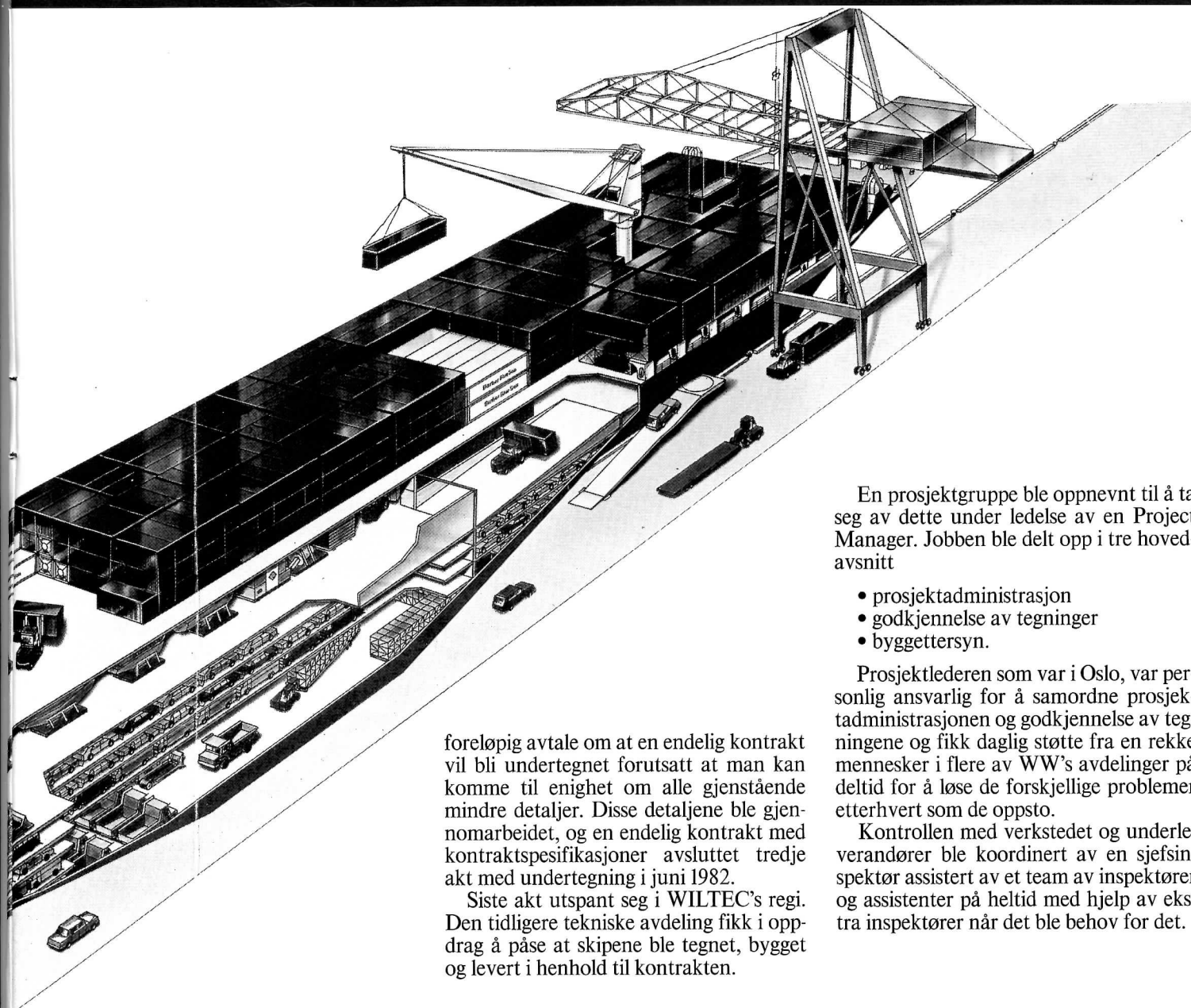
driftsutgifter fordelt over skipets forventede levetid i BBS' service. Resultatet av denne kjempeoppgaven var en detaljert beskrivelse av det ønskede i form av en spesifikasjon på nesten 100 sider.

Dette dokumentet ble grunn-



den anbudsinnbydelse som gikk ut til et tyvetalls verft som hadde gitt uttrykk for at de kunne være interessert i å bygge skipene.

Den spennende tredje akten med forhandlinger med de interesserte verftene ble spilt av Kontraherings Komitéen med mandat til å forhandle seg frem til den best mulige byggekontrakt for skipene. Denne Komitéen besto av to representanter fra hvert rederi og ble ledet av Sverre Kjel-



En prosjektgruppe ble oppnevnt til å ta seg av dette under ledelse av en Project Manager. Jobben ble delt opp i tre hoved-avsnitt

- prosjektadministrasjon
- godkjenning av tegninger
- byggettersyn.

Prosjektlederen som var i Oslo, var personlig ansvarlig for å samordne prosjektadministrasjonen og godkjenning av tegningene og fikk daglig støtte fra en rekke mennesker i flere av WW's avdelinger på deltid for å løse de forskjellige problemer etterhvert som de oppsto.

Kontrollen med verkstedet og underleverandører ble koordinert av en sjefsinspektør assistert av et team av inspektører og assistenter på heltid med hjelp av ekstra inspektører når det ble behov for det.

foreløpig avtale om at en endelig kontrakt vil bli undertegnet forutsatt at man kan komme til enighet om alle gjenstående mindre detaljer. Disse detaljene ble gjennomarbeidet, og en endelig kontrakt med kontraktspesifikasjoner avsluttet tredje akt med undertegning i juni 1982.

Siste akt utspant seg i WILTEC's regi. Den tidligere tekniske avdeling fikk i oppdrag å påse at skipene ble tegnet, bygget og levert i henhold til kontrakten.

land-Mørdre med Erik A. Kruse på WW-laget. Under deres ledelse ble det oppnevnt underkomitéer for tekniske, økonomiske og juridiske detaljbehandlinger og diskusjoner.

Etter første anbudsgjennomgåelse sto man tilbake med tre verft som hadde de beste tilbud. Etter en rekke møter hvor man detaljbehandlet tilbudene og justerte dem etter BBS' spesielle behov, tok de endelige prisforhandlingene til med Kontraherings-komiteén.

Denne forhandlingsfasen er kanskje den mest spennende og dramatiske, der noen av verdens største skipsverft sloss om en kjempekontrakt til en verdi av 200 millioner dollars totalt for tre skip.

Da røken fra slagmarken hadde lagt seg, sto Hyundai Heavy Industries igjen som seierherre med det beste tilbud, og en foreløpig kontrakt ble undertegnet. Dette såkalte «Letter of Intent - LOI» er en

MAIN PARTICULARS

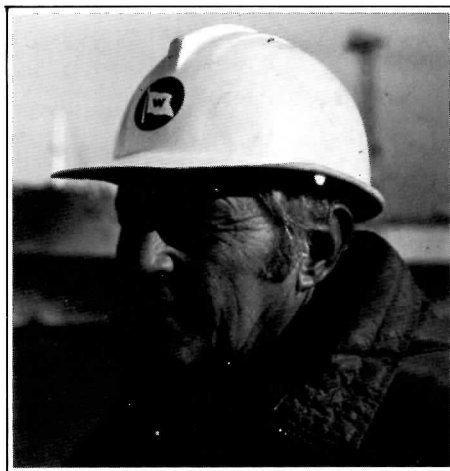
Length overall	262.00 m
Length between pp	246.40 m
Breadth moulded	32.26 m
Depth moulded	21.00 m
Draught, mld. design	9.75 m
Draught, mld. scantling	11.69 m
Max air draught above B.L.	47.00 m
Deadweight at des. draught	30.102 tons
Deadweight at sct. draught	44.000 tons
Net tonnage	16.245 reg. tons
Gross tonnage	28.287 reg. tons
Hold capacity (bale)	71.490 m ³
Cargo deck area	27.460 m ²
Container capacity - holds	1.286 TEU
Container capacity - upper deck (3 tiers)	1.151 TEU
Total container capacity	2.437
Ballast capacity	11.500 m ³
Fuel oil capacity	7.500 m ³
Main engine	B&W 8L90GB
MCR output/revs	36.600bhp/97 rpm
Service speed (90% MCR, 15% SM)	20,5 knots

Mot slutten av byggeperioden ble noen av skipenes offiserer trukket inn for å delta aktivt i den avsluttende besiktigelse og overlevering.

Som det tydelig fremgår, har en rekke mennesker både fra BBS og rederiet deltatt i prosessen frem til levering av disse skipene. Jeg vil ikke innlate meg på å nevne dem alle av frykt for å glemme noen.

Imidlertid vil jeg i denne sluttfasen fra kontrakt til levering gjerne nevne to nøkkelpersoner, som mer enn noen andre har båret ansvarsbyrden, nemlig prosjektleder Erik Ziegler og sjefsinspektør Arne Hagen. Deres helhjertede engasjement, samvittighetsfulle, dyktige og omhyggelige arbeide er i seg selv et uttrykk for en profesjonell gjennomføring av oppgaven i tråd med de beste WW tradisjoner.

Historien vil ikke være komplett uten å nevne de anstrengelser folkene ved Hyundai Heavy Industries har nedlagt i prosjektet. Helt fra begynnelsen er vi blitt møtt med en positiv vilje til samarbeide med alle de mennesker vi har hatt kontakt med. De har vist en ekte og levende interesse for å fullføre den krevende oppgaven



Sjefsinspektør Arne Hagen.



Prosjektleder Erik Ziegler.

med utredning, bygging og levering av disse avanserte ro-ro skip som imøtekommer alle våre krav.

Nå, når vi står ved veis ende, tror jeg alle parter kan se tilbake på dette vellykkete prosjekt med stolthet og glede.

Terje C. Gløersen

TIME SCHEDULE FROM START TO FINISH

TASK	RESP.	1980			1981			1982			1983			1984				
1 DEVELOPMENT OF USER SPECIFICATION	BBS	██████████																
2 PREPARATION OF OUTLINE SPECIFICATION	TC				██████████													
3 NEGOTIATION OF BUILDING CONTRACT	PC				██████████													
- TENDER INVITATION					X													
- BID CLOSING						X												
- LETTER OF INTENT							X											
- CONTRACT SIGNING								X										
4 DETAILED DESIGN AND CONSTRUCTION	WILTEC							██████████										
- KEEL LAYING											X	X						
- LAUNCHING														XX				
- DELIVERY														XX				

Scanrep Dubai

10 år i Midt-Østen

Scanrep ble startet med utgangspunkt i ventetiden i alle havner i Midt-Østen. Scanrep var den gang for en stor del opptatt med å omdirigere skipene til den havn som for øyeblikket hadde ledig kaiplass eller minst ventetid. Etter at så å si alle havner i Midt-Østen nå er topp-moderne er ventetiden lik null, og Scanrep har dermed forandret profil i takt med at linjene har fått mer og mer moderne og kostbart tonnasje.

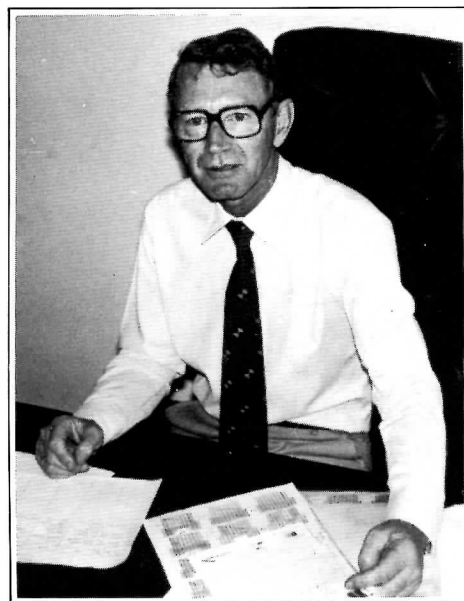
kostnadsbevisste på dette området. Scanrep-kontoret har daglig kontakt med linjeselskaper og agentkontorer og informerer linjene om forbedringer og forandringer i området, og de virker som linjenes «extended arms».

Jobben til WW-karene består mye i reising i området – hovedsaklig i forbindelse med operasjon av skipene. Det kan ofte bli lange dager og netter når det er full action på kaien.

I de dagene vi tilbrakte i Dubai fikk våre norsk-arabere vist et godt eksempel på team-work. Innimellom telefoner som kalte og lasteplaner som ble konferert fikk vi tid til småprat omkring den interessante og veldige utviklingen i området, den spente situasjonen i Hormuz-stredet ispedd info. fra WW og hjemlandet.

«Det er mye rart i vår Herres hage» uttaler ex. Scanrep/port captain Johan Ostnes. Men det skal mye rart til om ikke Bjørn Ødegård og karene hans ikke fikser det!

HeS



Bjørn Ødegård, tidligere Havneavd., har vært Scanrep-sjef i Dubai i 3 år.

Innerst i BarWils agentkontorer finner vi Scanrep – med W-label på døren. Her holder Bjørn Ødegård, Thor Haseid og Frode Monsen hus. Her møter vi en hyggelig og rutinert gjeng. Men så er de også alle tre ex. WW-offiserer med tilsammen ca. 70 års tjeneste i rederiet.

Scanrep har overoppsynet i Midt-Østen regionen for alt som har å gjøre med skip og utstyr for WILLINE, BBS og SCAN-CARRIERS. Området omfatter havnene Jeddah, Muscat, Dubai, Sharjah, Abu Dhabi, Bahrain, Dammam, Jubail, Bandar Abbas og Karachi. Pr. måned anløper 8-9 linjeskip regionen med gjennomsnittlig 5 havner pr. skip. Dermed er det totalt ca. 50 anløp som koordineres av Scanrep-folkene.

I tillegg til operasjon og rapportering av nevnte skip/anløp er Scanrep WW's og linjenes representanter i Midt-Østen. De tar dermed aktivt del i forhandlinger i forbindelse med reduksjon av havnetariffer, leie av tungløftskraner etc. og er faglig sett



Thor Haseid memorerer sine 6 år som port captain i Kuwait med Frode Monsen som har 6 års erfaring fra Dubai.

MEDSCAN Terminal, Dammam

5 års drift som eget selskap i Saudi Arabia

S-R har besøkt MEDSCAN TERMINAL COMPANY LTD. DAMMAM. Her blir vi møtt av Einar Hegland Hansen som nylig har tiltrådt som general manager og leder for en stab på 90 – hvorav 4 nordmenn og 70 Filippinere. Denne landbaserte WW-aktiviteten er lite kjent for de fleste, og vi lar Tore Hagen (general manager inntil febr. 1984) presentere hva MEDSCAN står for og hva som er hovedaktivitetene her nede.

Jeg blir fra tid til annen stilt følgende spørsmål: «hva er det egentlig dere gjør i MEDSCAN?» og synes tiden nå er inne for en presentasjon av MEDSCAN Terminal, for å vise hva selskapet står for og hva som er våre hovedaktiviteter.

MEDSCAN ble de to første årene (1977–1978) drevet under navnet MEDCO Terminal, som et underbruk av MEDCO (Middle East Development Company), som er eiet av Sheikh Saleh A. Alfadl i Dammam.

1. januar 1979 ble MEDSCAN Terminal formelt startet som et joint venture mellom følgende partnere:

Sheikh Abdullah T. Bakhsh, Jeddah	26%
MEDCO (Sheikh Saleh A. Alfadl, Dammam)	26%
Brostrøm Rederi AB	24%
Wilh. Wilhelmsen	24%

Brostrøm trakk seg ut av dette samarbeid 1. januar 1983. Følgen av dette var at WILH. WILHELMSEN ENTERPRISES og A.T. Bakhsh kjøpte henholdsvis 16 og 8% av Brostrøms aksjepost, slik at eierforholdet idag er som følger:

Sheikh Abdullah T. Bakhsh, Jeddah	34%
-----------------------------------	-----

MEDCO (Sheikh Saleh A. Alfadl, Dammam)	26%
WILH. WILHELMSEN ENTERPRISES LTD.	40%

Vi kan nå se tilbake på 5 års drift som eget selskap i et meget varierende og skiftende marked. De første årene, frem til 1980/81, kunne man nok merke en viss «Klondykestemming» her nede med en voldsom etterspørsel etter de tjenester vi kunne tilby. Dette første imidlertid til at vi idag kan se at pendelen har svingt til den annen ytterlighet. Vi venter at markedet vil stabilisere seg mot slutten av 1984, og at ratene vil begynne å øke i takt med utgiftene.

Som en følge av ovennevnte, har MEDSCAN vært gjennom en meget aktiv periode, hvor de hele tiden har vært nødt til å forandre seg i takt med den raske utviklingen i Saudi Arabia.

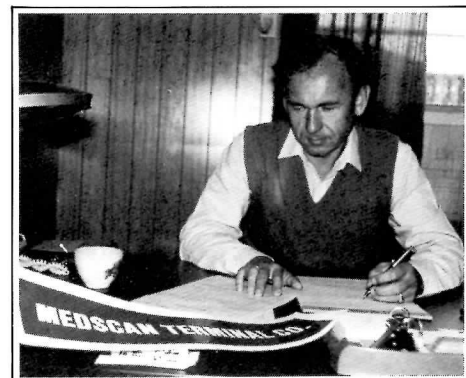
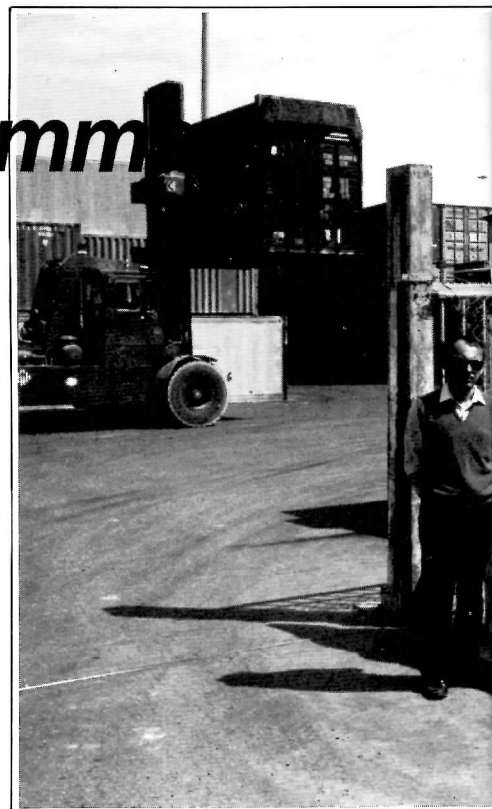
Da MEDCO Terminal begynte operasjonen i 1977, var den primære oppgaven å losse/laste egne skip, frakte lasten fra skipet til tollklaringsområdet som lå ca. 10 km fra havneområdet. Dette ble gjort for å assistere egne linjer i en havn hvor det dengang hersket fullstendig kaos, med ventetid opptil en måned for å få kai plass.

Med den raske utvikling som skjedde i de neste to år med ferdigstilling av en meget moderne havn, hvor havnemyndighetene tok over mange av oppgavene til de privateide terminalene, opphørte den opprinnelige oppgaven til MEDSCAN.

Siden har imidlertid MEDSCAN utviklet seg til et selskap med mange interesseområder, hvor vi dekker alle områdene til et spedisjonsfirma, samt en rekke andre aktiviteter.

De feltene hvor vi arbeider idag kan kort summeres slik:

- Innenlandstransport av containere, stykk gods, prosjektlast og tungløft over hele Saudi Arabia.
- Eget verksted på 600 m² med 12 ansatte (diesel-, kjøle/frysemekanikere, elektrikere, dekkmenn).
- Logistic management av store og små prosjekter i Saudi Arabia.
- Dokumentasjon og tollklarering av import og eksport-last (ca. 3000 tons pr. måned).



General manager Einar Hegland Hansen har erfaring som seilende i WW i 10 år. Siden har han bl.a. vært central planner BBS i Tokyo og avd. sjef cargo handling i BBS Oslo.

- Forwarding – stå for forsendelser av gods dør til dør for kunder.
- Betjene andre forwarding-selskaper.
- Utleie av lagerplass i og utenfor lagerskur.
- Registrert og forhåndsgodkjent som stevedoring-selskap av havnemyndighetene i Saudi Arabia. Vi har ingen kontrakter for øyeblikket.
- Arrangerer transportforsikring.
- Tom-container-depot for 10 forskjellige linjer. Totalt vil det i 1984 passere ca. 40.000 TEUs gjennom terminalen, hvorav ca 18.000 kommer fra egne linjer. Dette er ca. 20% av det totale inntak i Dammam.
- Er registrert for å kunne foreta container-reparasjoner. Ser nå på muligheter for å starte opp med dette.



Medscan Terminalen har en betydelig kapasitet – med blant annet transport av lastede containere ca. 12.000 TEUs pr. år.



Ass. general manager Abdul Akbar og general manager Einar H. Hansen med noen av staben. Ytterst fra høyre ass. operation manager Bjørn Kvalsund, ass. operation manager Knut Dalen og workshop manager Thor Pedersen.

Personell

MEDSCAN har totalt 90 ansatte fordelt på en rekke nasjonaliteter, som gjennom årene er blitt sveiset sammen til en effektiv organisasjon. For øyeblikket er vi

- 5 fra Norge (WW)
- 3 fra Saudi Arabia
- 6 fra Yemen
- 6 fra India
- 1 fra Egypt
- 69 fra Filipinene

Vi har en stabil og god arbeidsstokk, som har vist seg som et av våre største aktiva på et marked som stadig strammes til.

Utstyr

Pr. idag disponerer MEDSCAN følgende utstyrsark:

Lastebiler (Volvo/Scania/ Mercedes/Sisu):	43 units
Flatbed trailers (cont./ stykkods) 40'/50':	44 units
skelton trailers (cont.) 40':	59 units
Skeleton trailers (cont.) 20':	32 units
Lowbeds trailers (65 ts, cap.) 40':	2 units
Hydrauliske sidelastere for 20'/40' containere:	2 units

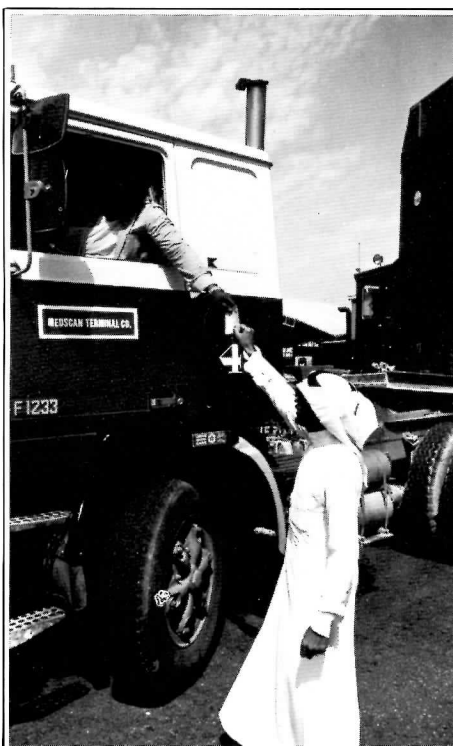
Gaffeltrucker:

2 x 40 ts	Kalmar LMV	Toploader
1 x 25 ts	Kalmar LMV	Gaffel.
1 x 12 ts	Kalmar LMV	Toploader
1 x 6 ts	Caterpillar	Gaffel.
3 x 3 ts	Caterpillar	Gaffel.
1 x 2,5 ts	TOYOTA	Gaffel.
1 x 1,5 ts	LINDE	Gaffel.

Som et eksempel kan jeg nevne at på vårt rullende utstyr, står det i dag ca. 1.500 gummideck. Vi kjøper hvert år nye dekk for ca. NOK 1.000.000. det kan også nevnes at vi får opptil 1,5 mill. kilometer ut av våre biler før de må på skraphaugen.

Nøkkeltall for Medscan

Aksjekapital:	NOK 11.500.000	
Investert kapital frem til idag:	ca. NOK 53.000.000	
Omsetning pr. år:	ca. NOK 40.000.000	
Disponibelt område ved Dammam havn:	75.000 m ²	
Disponibelt område i Riyadh:	6.000 m ²	
Lagerskur:	2.500 m ²	
Åpent lager (tak uten vegger)	1.500 m ²	
Tollklarering:	ca. NOK 30.000	frakttonn pr. år.
Transport av lastede containere:	ca. NOK 12.000	TEUs pr. år.
Transport av stykkods:	ca. NOK 40.000	frakttonn pr. år.
Transport av tomcontainere (1984):	ca. NOK 40.000	TEUs pr. år.
Verksted for vedlikehold av eget utstyr:	600 m ²	



Management

Ved dannelsen av MEDSCAN, ble det av partnerne bestemt at *Wilh. Wilhelmsen* skulle stå for Management av terminalen. Denne oppgaven er underlagt direktør Niels Ytterbø.

Management er frem til idag rekruttert blant Maritimt personell. Forholdene i Saudi Arabia har imidlertid forandret seg så hurtig og i en slik retning at vi idag også kan se fordeler ved å bringe inn Management med kommersiell operativ erfaring.

Arbeidsforholdene i Saudi Arabia er blitt bedre på mange felter, men tungvinte byråkratiske beslutningslinjer har også begynt å få innpass her nede.

MEDSCAN har gitt og vil sikkert fortsatt gi sitt personell varierte og utfordrende arbeidsoppgaver i et interessant område med fortsatt vekst sett i europeisk målestokk.

Helsekos(t)

Rederiet fungerte en del i massemedia sist desember i en noe uvant sammenheng. For én gangs skyld dreiet det seg ikke om nykontraheringer, men vedlikehold av gammel tonnasje. Vi har spurt dr. Foss om bakgrunnen.

Årsaken til det man kan kalle et visst oppstyr, var en vitenskapelig redegjørelse fra min forgjenger, dr. Tenfjord, omkring de helsekontroller han hadde foretatt av våre fast ansatte seilende over en 10 årsperiode.

Var resultatene positive eller negative?

Ettersom massemedia ble interessert var det en hel del helseforhold som må karakteriseres som mindre tilfredsstillende.

Betyr det at WW ikke tar godt nok vare på sine ansatte?

Nei, tvert imot. Det betyr at WW rår over resurser som gjør det mulig å avdekke forhold som man i sin tur kan ta initiativ til å forbedre, og som også andre kan dra nytte av.

Hva gikk undersøkelsen egentlig ut på?

Man vet fra før at dødsrisiko er høyere for sjøfolk enn arbeidstakere på land. Dette gjelder spesielt forskjellige kreftformer og sykdommer i hjerte- og blodåresystemet. Man vet også at røyking, kosthold, høyt BT, overvekt, manglende mosjon samt stress er sikre risikofaktorer. Man kan sette disse faktorene sammen i et system som gir uttrykk for den enkeltes samlede risiko. Denne risikoscore er sammenliknet med arbeidsgrupper på land.

Og resultatet?

Dessverre har sjøfolk i gjennomsnitt en tydelig høyere risikoscore, og det er naturlig å sette det i sammenheng med deres livsstil, spesielt røyking og kosthold.

Er det mulig å forandre på det?

Ja, men det er en lang prosess som må starte med skikkelig informasjon. Et interessant poeng er at riggoffiserer kommer gunstigere ut enn de øvrige, og det kan skyldes at de ved sin arbeidsturnus har lettere tilgang til helseinformasjon fra massemedia.



Dr. Johan Chr. Foss.

Men hva med utenriksflåten? I årevis har de fått høre om skadevirkninger av alkohol, og nå skal man kanskje gå løs på både røyken og kosten?

Jeg tror ingen bør reagere negativt på at man forsøker å ivareta og forbedre den enkeltes helse. Et hovedpoeng er at alle må få anledning til å treffe sitt eget valg, men valget må ikke foretas uten at man er skikkelig informert om konsekvenser i begge retninger.

Har rederiet konkrete planer om spesielle tiltak?

Det er klart at man ikke kan sitte med hendene i fanget når den økede helseisiko er veldokumentert. Man må sette inn resurser på 3 områder:

- redusere røyking
- endre kostholdet
- øke mosjonstilbudet

Jeg tror det er fornuftig å starte med det siste fordi da motiveres man lettere for de øvrige.

Men hvordan – begrenset plass ombord gjør det da umulig å drive særlig aktiv idrett?

Det er et spørsmål om initiativ og interesse. Det finnes en rekke eksempler på at dersom kapteinene blir tent på oppgaven, begynner sneballen å rulle. Hvorfor ikke utnevne en idretts/aktivitetsoffiser? Man kan pusse opp trimrommet, kanskje plassere det mer sentralt i innredningen og utvide gulvarealet nå da bemanningen reduseres. Med driftens velsignelse kan man rekvirere mer moderne og variert utstyr. I siste generasjon ro-ro båter som nu introduseres er det rene gymnastikksaler som bør inspirere og aktivisere.

Rederilegen er kanskje selv idrettsinteressert?

Jeg tror jeg har drevet samtlige idretter unntatt Ludo.



«Men bortsett fra disse merknadene er De sunn og frisk, Pedersen.»

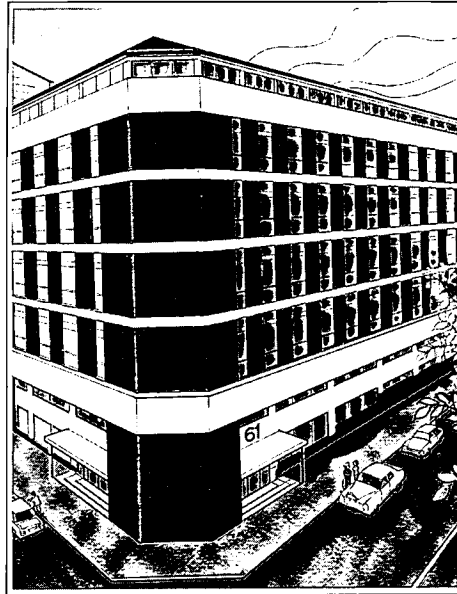
WILAG

WILAG som modell på utvikling

Dette er målsetningen for en arbeidsgruppe som nå er nedsatt av WW's ledelse for å vurdere vår fremtidige agenturvirksomhet. Derved er det nå lagt til rette en enestående sjanse til å vise omverdenen den betydning agenturvirksomhet har for å medvirke til en effektiv operasjon av våre linjer og også annen rederivirksomhet.

I dette arbeidet skal Wilag fungere som en modell, slik at når arbeidsgruppens oppgaver er fullført, skal Wilag fremstå som idealet på en veldrevet agentorganisasjon.

WILAG, eller Wilhelmsen Linjeagenturer A/S som er selskapets korrekte navn, er et heleiet selskap innen WW-gruppen og ble startet i 1945 med det formål å ivareta rederiets interesser innen stevedoring og skipsekspedisjon både internasjonalt og i Norge. I begynnelsen av 1970-årene ble Wilag organisert som et rent linjeagentur for Norge med terminalvirksomhet i Oslo. Wilag dekker nå alle funksjoner som naturlig omfattes av en generalagents oppgaver, dvs. markedsføring gjennom kundekontakt, salg og booking av last, ekspedisjon, containerkontroll, fraktdokumentasjon samt terminaldrift og stevedoring. Wilag kan derfor anses som meget representativ og typisk agentorganisasjon. Dette samt Wilags geografiske plassering i Oslo var viktige faktorer i valg av Wilag som utgangspunkt for å gjennomføre arbeidsgruppens utredningsoppgaver og for senere oppfølging av resultatene som oppnås.



Arbeidet for gruppen vil omfatte tre hovedtemaer som følger:

- Identifikasjon av markedet og behovet for de tjenester som bør tilbys av en agentorganisasjon og måten disse bør markedsføres overfor de to hovedkundergrupper, dvs. transportbrukere og transportører.
- Organisasjonsutvikling og bruk av moderne, teknologiske hjelpemidler for å kunne utføre agentfunksjonene mest effektivt og sørge for at agentene kan få en rimelig inntjening av benyttede ressurser. Dette vil inkludere utstrakt bruk av EDB- og kommunikasjonsteknologi (informatikk).
- Personalutvikling for å utvikle dyktige agenter med kvalifikasjoner tilpasset markedets behov.

Wilag står i dag overfor store utfordringer, men også store muligheter.

Wilag har i dag en dominerende markedsposisjon på det norske marked innenfor de fleste av linjeområdene som representeres. Wilags økonomiske resultater har på den annen side i en årrekke ikke vært tilfredstillende. Det er viktig å være klar over at en rimelig fortjeneste og avkastning på innsatte ressurser er en hovedforutsetning for å drive forretningsvirksomhet. Dette er nødvendig for å opprettholde en levedyktig bedrift som kan utnytte de vekstmuligheter som finnes og dermed ha en dynamisk og livskraftig organisasjon. Den største utfordring Wilag står overfor er å snu fremtidige resultater til et solid pluss.

Agentvirksomhet er en personalintensiv industri og den viktigste ressursfaktor og investering er derfor personalet. Wilag har en stab av dyktige og lojale medarbeidere. Imidlertid benyttes den verdifulle ressurs som personalet representerer, for mye til produksjonsorientert papirarbeid og for lite til kundekontakt og aktiv markedsføring.

Utfordringen for Wilag på dette området ligger i å skape en organisasjon som anser kundekontakt, kunderelasjoner, markedsføring og utvikling av ny virksomhet som hovedoppgaver. For å få dette til, må mer av Wilags menneskelige ressurser frigjøres fra de rutinemessige papirproduksjonsoppgaver og la dette arbeidet i enda større grad enn i dag, utføres av EDB-teknologi.

Wilag står også overfor gjennomføringen av et generasjonsskifte i ledelsen. Utfordringen for WILAG i de nærmeste årene er å identifisere og utvikle nye ledere som etterhvert kan overta nøkkelstillinger.

Målsetningen for den fremtidige utvikling av Wilag som arbeidsgruppen arbeider etter, kan oppsummeres som følger:

Wilag skal bli Norges beste agentorganisasjon.

- Wilag er en serviceorganisasjon og skal omstruktureres til å bli mer kunde- og markedsorientert.
- Arbeidsrutiner skal effektiviseres og rasjonaliseres.
- Et forventet tap i 1984 skal snus til et solid overskudd innen 1986.

Det er helt klart at dette er ambisiøse mål. I den forbindelse er arbeidsgruppens oppgave å legge forholdene best mulig til rette for at målene kan nås. De som skal gjennomføre arbeidet er i siste instans Wilags stab. Det som vil kreves av Wilags stab er:

Samarbeidsvilje samt fleksibilitet og omstillingsevne. Det vil også kreves stor arbeidsinnsats og innsatsvilje.

Sist, men ikke minst, er det på sin plass å påpeke følgende:

«Det viktigste er ikke å gjøre tingene riktig, men å gjøre de riktige tingene.»

Nøkkelbegrepet for agenturvirksomhet er *markeds- og kundeorientering*. Alle og enhver som har kontakt med kundene, enten direkte eller indirekte ved personlig kontakt, pr. telefon eller pr. brev, representerer agenturet overfor kunden. Følgelig er alle innenfor en

gen av fremtidens agentorganisasjon

agenturorganisasjon en selger og har ansvaret for markedsføringen av virksomhetens tjenester. En fornøyd kunde vil komme tilbake igjen og igjen, og vil anbefale våre tjenester overfor andre mulige kunder.

I tiden fremover kommer ledelsen i WW til å fokusere på vår agenturvirksomhet og spesielt på Wilag. Etter å ha arbeidet med prosjektets første oppgaver og hatt anledning til å se nærmere på dagens situasjon i Wilag, er konklusjonen at Wilag burde ha alle forutsetninger for å bli en "winner". Nå er det

opptil Wilag-staben å vise at de i samarbeid med arbeidsgruppen, har nok «*tæl*» til å gjøre Wilag til et "winning team" og Norges utvilsomt beste agenturorganisasjon.

Når Wilag er omstrukturert etter den nye modellen, skal resultatene av omstruktureringen også iverksettes i BarWils agenturorganisasjon rundt om i verden.

Arbeidsgruppen er sammensatt med representanter fra Wilag, BarWil og WW som følger:

- Dagfinn Moe, WW, prosjektleder
- Bjørn Brandt, Wilag
- Einar Wettre Bredesen, Wilag
- Erik Nes/Jan-Egil Jørgensen, BarWil.

Arbeidsgruppens medlemmer håper å høre fra alle som har forslag og idéer som bør vurderes.

Dagfinn Moe

Kort portrett

- Når gikk du til sjøs første gang?

- Ganske nøyaktig 11. februar ifjor. Mønstret på TRICOLOR i Göteborg, så jeg er ennå ikke helt varm i stolen.

- Hva er ditt pinligste øyeblikk fra WW-tiden?

- Utvilsomt den gangen det manglet et firesifret beløp på uttellingene i Göteborg. Oppdaget heldigvis feilen selv og i tide, men det var en solid black-out fra min side.

- Hva er det nyttigste rådet du vil gi fra deg?

- Vær den du er. Det nytter ikke å gå med masker på i et trangt skipsmiljø, der blir du gjennomskuet med en gang. Ha en positiv innstilling til det du blir pålagt å gjøre.

- Hva kobler du av med?

- Er utrolig nok et par ganger i uka nede i trimrommet, ellers blir det gjerne til at jeg hører på musikk og slapper av med en god bok. Hjemme foretrekker jeg å ta en tur til tjernet med markboks og meitestang.

- Hvilke egenskaper setter du størst pris på hos andre?

- Ærlighet og godt humør.

- Hva gjør deg skikkelig glad?

- En tur på Forum i Sarpsborg, og selvfølgelig når månedsregnskapet er gjort opp.

- Hvilken presang ville glede deg mest?



**Ivar A. Lynnebakke,
M/S Tricolor**

- Jeg er veldig glad i musikk, så en plate eller kassett ville alltid være kjærkommen.

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

- Er nettopp ferdig med «Dødens Elv» av Alistair MacLean. Her er veldig artig i skipsbiblioteket, og dessuten får vi bokkasser fra Velferden. Neste frivakt stikker jeg ned i biblioteket og velger og vraker.

- Din drømmedag, hvordan ville den arte seg?

- Drømmedag lyder liksom litt uoppnåelig. Jeg kunne godt tenkt meg en tur til Paris, og det behøver vel ikke bli med drømmen.

- Har du en yndlingsdrink og et favorittmåltid?

- Nå skal jeg virkelig være «original» - en saftig indrefilet med bakte poteter og salat er ikke å forakte, helst med en kald Ringnes til. Ellers er jeg stort sett altetende, men nykakte blåskjell med loff og en god hvitvin, får tennene til å løpe i vann.

- Hvem ville du tilbringe en dag alene sammen med?

- Bo Derek. - Det er lov å drømme?

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

- Skulle gjerne ha besøkt en masse steder, men øverst på ønskelisten står nok en tur til Caribbean (sammen med Bo Derek).

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

- Er ikke helt sikker, men det måtte muligens bli noe i Televerket eller EL-verket. Jeg tror jeg er så arvelig belastet og har så mye saltvann i årene at jeg blir på sjøen. Er du gnist, så er du vel egentlig plassert én gang for alle, ihvertfall i dette miljøet.

Takk, TOYAMA!

Fra to stipendreisende NRK-journalister kommer her et hjertelig takk for fire hyggelige dager om bord på TOYAMA fra Tokyo til Hong Kong i begynnelsen av februar. Vi fikk en fantastisk mottakelse om bord – så god at enkelte av oss ikke fikk med seg alle frokostene engang. Men det ble jo oppveid av lunsjer og middager. Hadde vi vært lenger om bord ville vi vel fått ytterligere problemer med overvekt på flyet! Selv om det ble kort tid om bord synes vi allikevel at vi ble så godt kjent med så mange av dere at vi gjerne skulle ha sendt hver og en av dere en hilsen. Vi får heller gjøre det på denne tradisjonelle måte; ingen nevnt, ingen glemt.

Hyundai Skipsverft

Vi ble dyktig imponert av containerhavna i Tokyo og av det genialt enkle systemet som containere er. Den som fant ut det transportsystemet må ha lekt mye med legoklosser da han var liten. Men før vi kom til Tokyo og TOYAMA, hadde vi sett noe som imponerte oss vel så mye: Hyundai skipsverft i Sør-Korea. Aldri hadde vi drømt om at et skipsverft kunne være så stort. Selv ikke da vi krabbet opp på taket av et femetasjes hus kunne vi se begynnelsen og slutten på verftsområdet. Så jobber da også 25.000 mann med skipsbygging her. I tillegg er 15–20.000 mann engasjert i bygging av skipsmaskiner på lisens, eller bygging av trucker og biler, kraner og verktøy.

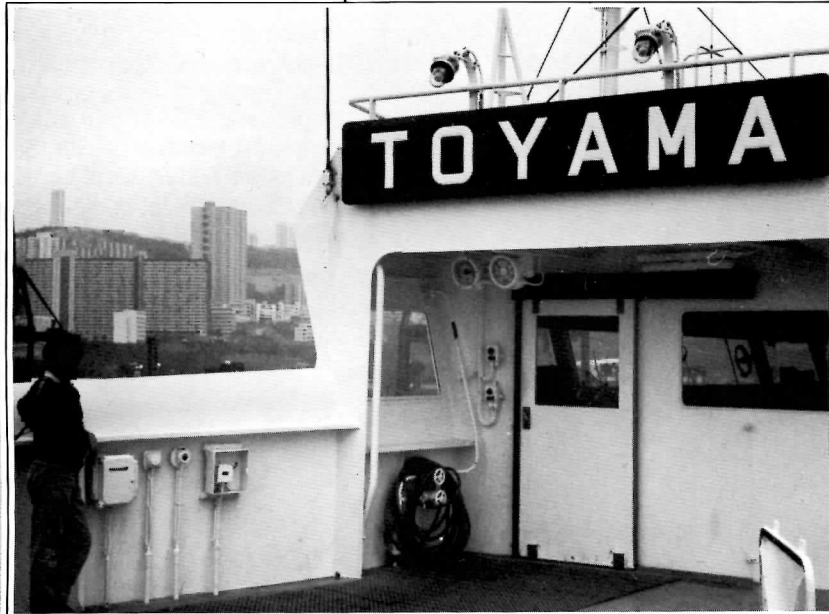


Innseilingen til Hong Kong ble grå og ikke det skuet vi hadde sett fram til.



Her ligger Barber Tampa i Ulsan og får siste finpussen før den settes i trafikk.

Dag Melgaard på Toyamas brovinge straks før ilandstigning i Hong Kong. Alfred Andersen holdt i kamera da bildet ble tatt.



Hvem jobber egentlig hvor i WW?

Underveis oppdaget vi at WW-gruppen etterhvert er engasjert i så mange innfløkte selskapsforhold at selv gruppens egne ansatte har vansker med å holde oversikten. At Barber Ship Management slett ikke er det samme som Barber Blue Sea og heller ikke det samme som Barber Wilhelmsen, og at Willine slett ikke er det samme som Wilh. Wilhelmsen til tross for at det er 100 prosent WW-eid . . . Jo, jo, vi lurer på om noen egentlig vet hvor mange selskaper WW-gruppen nå er involvert i. Kanskje det til og med blir så mange at de ansatte etterhvert begynner å lure på hvem de egentlig jobber for, at de ikke klarer å identifisere seg med rederiet lenger, og – kanskje mister interessen og innsatsviljen? Hvem vet?

Takk igjen

La oss til slutt også få takke alle WW-folk vi har møtt under vår studiereise, både i Singapore, Ulsan og Hong Kong, for god service og personlig interesse. Vi skal love å forvalte all vår nyervervede kunnskap på beste måte, og lage enda bedre radio-programmer for sjøfolk. Så håper vi også at TOYAMA har fått opp en skikkelig antenne slik at de også får inn Utenlandsprogrammet i messa!

Hilsen
Alfred Andersen
og Dag Melgaard

Nye Barber-båter

Mens vi var i Ulsan og så på Hyundai-verftet, fikk vi også sett de to nye *Barber Tampa* og *Barber Texas*. De to 44.000-tonnerne til 500 mill. kroner stykket er blitt verdens to største ro-ro skip og var litt av et syn. Lasterampen tåler 400 tonn. Mannskapet har fått det bra med romslige lugarer, oppholdsrom i to høyder, eget squash-rom også i to høyder, og et farge-rikt miljø. Sammenliknet med TOYAMA var imidlertid broen på disse skipene nærmest for et kott å regne. Det var trangt og med dårlig sikt bakover.

Dårlig koreansk finish

Koreanerne kan skrogarbeid og sveising, og har også så mye billig arbeidskraft at de kan by på priser 10 prosent under japanske tilbud. Men den siste finishen, det har de ikke særlig sans for. Derfor har også W.W. vært nødt til å ha fem inspektører i sving under byggingen i Ulsan. Nybyggingsinspektør Øytein Arntzen la da heller ikke skjul på at krittet ofte måtte fram under inspeksjonen, og det var ikke få steder han hadde skrevet "re-paint", "repair", "not

accepted" osv. Som Arntzen selv sa, ser det ikke ut til at koreanerne er så veldig opptatt av hvordan ting ser ut, bare de virker. Nå er det jo ikke alltid alt virker som det skal heller – det var bare på håret at ikke *Barber Tampa* måtte vinke farvel til både anker og kjetting under første forsøk på å slippe det . . .



Her får NRK instruksjon i bruk av hestekrefter av 2. maskinist Harald Simensen.

Vintercruise i Nordsjøen med TRICOLOR

**Her skjer det aldri noe –
sa rormannen.**

**Da gikk alarmen i
maskinen.**

**Her skjer det alltid noe –
sa overstyrmannen.**

Tricolor ligger i slusen på vei ut fra Bremerhaven. Vindstyrke 9, regn, dårlig sikt – på landkrabbespråk blåser det kattunger. En maskin er satt ut av drift med vilje, nå var det gått en pakning – enn så lenge har vi bare én igjen. I maskinen står de på hue, på broen travet Bremerlosen opp og ned og ser på klokka. Et annet skip venter på tårn til slusen.

Kaptein Berg er ikke lysten på å gå ut med bare én maskin. Vi har et vindfang på 2000 m² uten å regne containere, det er som Christian Radich under fulle seil. Thrusterne kan ikke holde oss. Vi venter. Det er første gang det har vært antydning til amper stemning ombord.

– We go now, Captain – sier losen.

– OK, we go.

Da blinker den grønne lampen på panelet, og for to maskiner siger skuta langsomt ut av slusen med en halv meters klaringsplass på babord side. Den iltre lille havnelosen går hjem til sin sauerkraut, vi går ned til våre knackwürst.

Tricolor er et lavmælt skip. Alle gjør jobben sin, rolig og sindig på sjømanns vis. Stemningen er grei og liketil, ingen kjefter – det er det vel heller ingen grunn til. Den tid er forbi da ordrer ble brølt i roperter. Lavmælte stemmer i walkie-talkies er alt som høres. I messa kommer og går man og spiser ettersom man har tid. Bare kapteinen har sin faste plass, vi andre slår oss ned der det er ledig. Felles messe – ingen liker det – alle godtar det. Når det nå en gang er blitt slik, så er det ikke noe å masa med, men det var nå triveligere for alle før da. Her er omtrent slutt på overtiden, og alle godtar selfservice, maten er like god som i gamle dager, og de eviglange gangene blir like skitne. Her er såmenn ikke mye tid til å ta seg et femminutt.

Bremerhaven har Europas største havneområde. Vi kjører rundt med agenten i en stiv halvtime for å få oversikten. Her jobbes det 7 dager i uken, 52 uker i året.

Med en arbeidsløshet på over 10%, eller 2½ million mennesker, er det ikke lenger snakk om å forlange ekstra overtid for helgedagsarbeid. Her biter de seg fast i jobbene og knurrer ikke så noen hører det. En streik på 5 år, og det var bare en på-lissom streik. All IMCO-last ble håndtert som vanlig, passasjertrafikken gikk som normalt, og malmlast var untatt. Så når sant skal sies, var det bare litt go-slow i 5 dager, så var det hele over. Derfor gror havnen i Bremerhaven sakte men sikkert, forbi Gøteborg, forbi Rotterdam, og verdens skipsfart forsøker å beregne ankomst Bremerhaven i week-enden. Her jobbes det, her sparer man tid, og tidsbesparing er snart det eneste man kan tjene penger på.

I hver havn møter vi en smilende, ivrig lasteinspektør fra ScanCarriers. Kontoret blir kjørt i land som første container, og så er det full rulle. Ved frokosten småmobbes han godlynt av lasteoffiserene. Han vil ha skuta hurtig ekspedert ut igjen, våre folk vil sjekke hver eneste surring. Containere bør bli på sin plass uansett vær og føreforhold. Sliter noe seg, kan det bli et himla liv. Tid er penger, men skikkelig jobb er også penger. Så møtes de et sted på halvveien og håper at Gud er god og redskapen holder. Vi får se i Rotterdam imorgen. Sjøen går hvit og vinden uler på brovingen. Men skuta går stille og traust og skjærer plogfuren gjennom skumtoppene som vi heldigvis møter "dead on". Her er nesten ingen slingring og kaffen holder seg rolig innenfor koppen – så blir vel containerne på plass de også.

Innseiling til Rotterdam. Et fata morgana av lys. Det ene Soria Moria slottet etter det andre glir forbi. Når dagslyset kommer er det stygge grå oljeinstallasjoner. Vindstyrke 9–10. Losstasjonen er stengt for tredje døgn på rad. Det bryr ikke oss – vi nyter medbragt. Man har inntrykk av at det kryr av losere ombord. Bremerlosen kommer ikke fra borde. Rotterdam ble med fra Bremerhaven, og den hollandske havnelosen har nettopp overtatt på broen. Her er styggelig trangt. Radaren har røde hunder. Forurensningen ligger som et teppe over havnen. Vi er ved kai. Vi har satt ut alle «hyssingene», som styrmannen sier. en uvitende land-

krabbe tror vi trygt i havn. Da kommer haglossen med 60 knops fart rett i skutesida. *Tricolor* hiver seg og avstanden til kai er plutselig blitt et par meter. Noen lavmelte ord i walkie-talkien. Setter på tension – sier 1. styrmann. Og så er det hele over. Skuta glir lydlig tilbake på plass. Det som kunne blitt trossebrekk og stygge journalutdrag er over uten at noen hevet stemmen eller lettet på et øyelokk. Eneste kommentar kom til lunsj.

– Jeg sto klar til å løpe som faen – sa førstestyrmannen, og så sa vi ikke mer om det. Jeg så på førstereisen som hadde vakt med styrmannen på bakken og undret om han hadde vært like lykkelig uvitende som jeg om hvor farlig det egentlig hadde vært i de korte minuttene det varte.

Rotterdam revisited etter 22 år. Større, kaldere, dyrere. Levestandarden må være gått ned. Butikkene bugner av moteriktige klær og vårens nyeste farver, men folk på busser og trikker har ikke del i overfloden. Arbeidsløsheten gnager vel her som overalt i Europa, og prisene går bare opp og opp. 2. styrmann har vært på land og fått seg verdens dyreste hårklipp. Men så ser han riktig gild ut også, nye bukser, ny vest og nytt slips. han har riktig slått til skaglene og hevet innpå en bedre middag til like, tre retter og en bananasplit som nærmet seg kvartmeteren. Han ruller ombord og står over middagen. Vi har mors kjøttkaker og ertestuing, og ingen har grunn til å misunne styrmannen hans kulinariske utskielser. Maten er god på *Tricolor*, og ingen kikker på stuerten her ombord. Riktignok kan man ane en viss skepsis når det er fisk. Da spiser båsen med lange tenner og høyt beredskap. Men han er nordfra og er vant til å spise torsken før rigor har satt inn.

Vi er i rom sjø igjen, vindstyrke 9–10 og regn.

Sjøen går grønn og hvit, men *Tricolor* holder steady fart og pløyer seg uførtroent videre. Kaffen holder seg fremdeles i koppen og alt er såre vel. Om babord sloss en containerfeeder, mens sjøen står over dekket og skjuler hele forskipet. Det ser utrivelig ut, men vi bare koster forbi, så er det sikkert ikke så galt som det ser ut. Jeg unnlater klokkelig å stille idiotiske spørsmål til rormannen.

The White Cliffs of Dover. Solen farver dem rosa, sjøen er blank og rolig. alt tyder



på at førstereisens ryggsekk er kastet overbord. Da det sto på som værst over Kanalen, ble det mumlet stygt om den ryggsekken. Han fikk valget, førstereisen. Enten gikk den overbord, eller han fikk sende den hjem fra Southampton. Guttungen skulle visst bedre. Suitcase, ja – skipsekk, ja – ryggsekk, definitivt nei. – Det blir folk av ham også – sa båsen da vinden løyet.

Har glemt å pinse klokka, ryker opp ved soloppgang av en merkelig stillhet. Vi har ankret opp med "the Isle of Wight" om babord. Containerskipet som ligger på «vår» kaiplass og skulle vært ute kl. 3 inatt, rikker seg ikke. alle forhåpninger om å komme ut igjen lørdag er gått fløyten. Southampton er havnen der du aldri kan regne med noe, der alle scheduler går åt skogen, og havnearbeiderne sitter på puben og nyter sitt britiske flegma. Men her er trivelig. Her vil gutta i land og shoppe. Prisene er lavere enn i London, og her vet de at de har tid.

Vi ligger rett utenfor Norris Castle, bygget av en oppkomling ved århundreskiftet. Men bak skimtes tårnene på Osborne Hall, der dronning Victoria trakk sitt siste åndedrag etter å ha ødelagt brite-

nes smak for årtier fremover og innført en dobbeltmoral som allverdens kvinnefrigjøring ikke har fått has på ennå. Gressbakken ned til sjøen er vårgroønn, og hele øya ser ut som et sommerparadis. Men været idag er vist et særstusyn, forrige gang de var her så de ingenting. Vi skal få los kl. 11 – tror vi. Tiden går med til fredagsrengjøring. Broen er shinet opp så det nesten er utrivelig, og den siestagrønne malingen glinser i solskinet. Her er full Wilhelmssen-style, og Torgersen kunne kommet ombord når som helst. Ikke så galt osv . . . , men tid er fremdeles penger, og kaptein Berg kribler i nevene.

Kl. 10.45 – losen er ombord. Gammel krigsseiler med fruktsalat på brystet og permanent pipeskaft mellom kjøptennene. Vi ligger, timene går. Maskinen startes opp, ny ordre, stopp i maskinen. Losen mumler innett bak pipen, om union og alt

dens vesen, om jernkvinnen bak den sorte døren i nummer 10 som ikke klipper vingene av dem fort nok. 1. styrmann snakker om sabotasje og muligheten for å lekre lasta til Le Havre der de jobber skikkelig.

Så er vi underveis igjen, det er blitt ettermiddag og sjansen til å komme på land før sjappene stenger er borte. Ny stans i roveret, jammen har de klart å ødelegge en kran med containergrepet liggende over dekket på tyskeren der inne på «vår» kaiplass. Losen gremmer seg.

Ny start. Vi kan se ham nå, okkupert. Det går tregt å få bakket. Her er ikke mye å gi på. Kaptein Berg overtar roret. Han koser seg nå, i en stille stund har han betrodd meg at han elsker å «kjøre båt», nå går han inn for den perfekte lommeparkering. Han lirker med thrusterne, og smukk – der ligger vi klistret til kai akkurat der vi skal. Mitt vintercruise er over. Det er vondt å gå på land. God's speed and God bless, *Tricolor* and all who sail in her. Jeg snubler i terskelen på vei ut. – Skulle f . . . - meg tro du bodde i telt, sier båsen og klumpen i halsen løser seg opp i en befriende latter.

AHo

Leif B. Lillegaard: **D**ynastiet



Nei, ikke maratonserien i norsk fjernsyn som rir både norsk kulturdebatt og folkeliv som en mare – den er underholdende med sin blanding av krim, elskoveri, unger med kjerne fedre, massevis av korte og lange kysser og klemmer, stort drama med innlagte dødsfall og kidnapping, wildwest i fjell og et kvinnfolk som ville ha fått salig Sokrates til å rødme av skam over sin hulde Xantippe og gjort Finbecks Fia til en engel fra det høye, pluss olje, massevis av olje.

Som gjør serien akkurat så glatt og vel-smurt som en såpeopera skal være – jeg gleder meg vilt til hver ny omgang hver onsdag og noterer at serien skal holde det gående helt til sommerferien.

Det lød et lettelsens sukk over landet da meldingen kom – fremtiden er reddet, uansett hva som skjer i Libanon og på spionmarkedet.

Følgelig har vi fått et nytt moteord – Dynastiet.

Det brukes med en litt odiøs klang på en rekke dynastier. Tenker jeg på mens jeg studerer. Wilh. Wilhelmsens historie – selv oldtimerne blant dypvannseilerne bruker dette ordet, Dynastiet har slått godt an hos dem som sitter i stol og ikke lenger rir over bølger.

Nei, sier jeg. Det stemmer ikke.

Og jeg forteller:

Det var et dynasti, en ener som tok chanser, sparte og slet og kjøpte et skip og sparte og slet og kjøpte nok et skip og sparte og slet og kjøpte skip nr. 3.

Slik ble dynastier skapt, det er mange av dem, Wilhelmsen blant de aller største. Men spar oss for ordet Dynastiet!

Fordi jeg tok min vesle båt og putret til havs en sommerkveld i fjor, det var så godt og laglig vær og Folla lå svartstille, småseien gikk i yten og alt var evig og ufattelig.

Slo av den vesle Saab'en og håpet inderlig at den ville starte igjen, rullet en røyk og bare satt.

Og lyttet til buringen av havet, dypt der nede. Selv en svartstille natt burer det i hav som i magen på en storokse.

Voldsomme krefter under overflaten, det er det alltid.

Lette etter en sammenligning med Wilhelmsen-dynastiet. Kan en skribent finne en god sammenligning, er mye reddet av åndelig kompetanse i en åndelig fattigdom.

Man søker aldri havet forgjeves om et råd.

Buringen der nede hvesset seg litt til og jeg så meg rundt, lenge. Det er noen fluer her ute i Steinan kallet, man skal ikke lukke øynene og drømme seg vekk, selv med avslått motor.

Baugen hevet seg langsomt og sank igjen, flatdønning, blankdønning.

Men allikevel . . . ?



Det stemte.

Et lite tordenbrak og sjøen bulet seg svakt om babord baug. Saab'en startet villig og jeg satte spaken i revers – kom deg vekk, du usle kryp, her spiller krefter opp.

Men alt var stille, men jeg så en måseflokk lette fra skjæret med staken på langt der inne.

Man kan alltid stole på måsene.

Der!

Havet bulet seg opp, drønnet over en flu, slo kul på ryggen og ville knekke den forvorpne bergnakken som stod der og stengte for kreftenes frie spill og kurser og strømretninger, vekk med deg, du forvorpne, her kommer havet, uendelig i sin storhet og vil ikke få problemer med en slik stivnakke midt i sjøen og som ikke kan sees en gang!

Og bulderet sprakk og ble en kanonade, havet gyvete seg på bergnakken, flua, den stod i mot og havet steg ende til vær, høyere og høyere, først en vannstråle på mange meters tykkelse, deretter skum og illsinne, høyere, flakene dalte ned over min vesle båt, en geysir var det, en havetsfontene som ville ha gjort fenomenene på Trafalgar Square til pissesnakk.

De største krefter var i gang – opp igjen, høyere enn sist, jeg jublet på trykk avstand og sa: Dynastiet! Minst ni etasjer i sentrum av havet.

Men så skjedde det noe!

Søylen nådde ikke høyere, den flatet seg ut på toppen og spredte seg, mer og mer, det kom som et duskregn over lillekalesjen min, jeg kjente væte mot ansiktet og jeg så havet fra sentrum over bergnakken rulle seg utover, utover, videre og

videre, ringer i vannet, kjemperinger som ikke møtte den store motstanden i seg selv, men rullet videre, ut mot de fjerne horisonter, inn mot den faste grunn som heter landet og Norge akkurat her, Midt-Norge sogar.

Kreftenes frie spill, ringvirkninger, min båt hoppet og danset av glede, måsene svevet ovenover og speidet etter fisk som ble skremt av dette livet.

Jøss, sa jeg i mitt sinn, det døde havet lever jo – Dynastiet er ramlet sammen vertikalt og gjenoppstått horisontalt – dette var en synbar tanke.

Og båten hoppet og lo i natene, klukket og var glad.

Ferdig med det – jeg hadde funnet sammenligningen. Dynastiet.

Og satte kursen mot land og skrivemaskinen.

Men nei!

Plutselig møtte jeg kreftene igjen, de var på vei tilbake til åstedet, de hadde møtt seg selv i døren, alle småbårene ville være med på leken, de tilhørte leken, de var leken, og jeg slo av Saab'en igjen.

Det levende havet strømmet tilbake til et sentrum, hør på meg, sa det, vi fortsetter dette spillet, om og om igjen, til evig tid!

Javisst, slik er det.

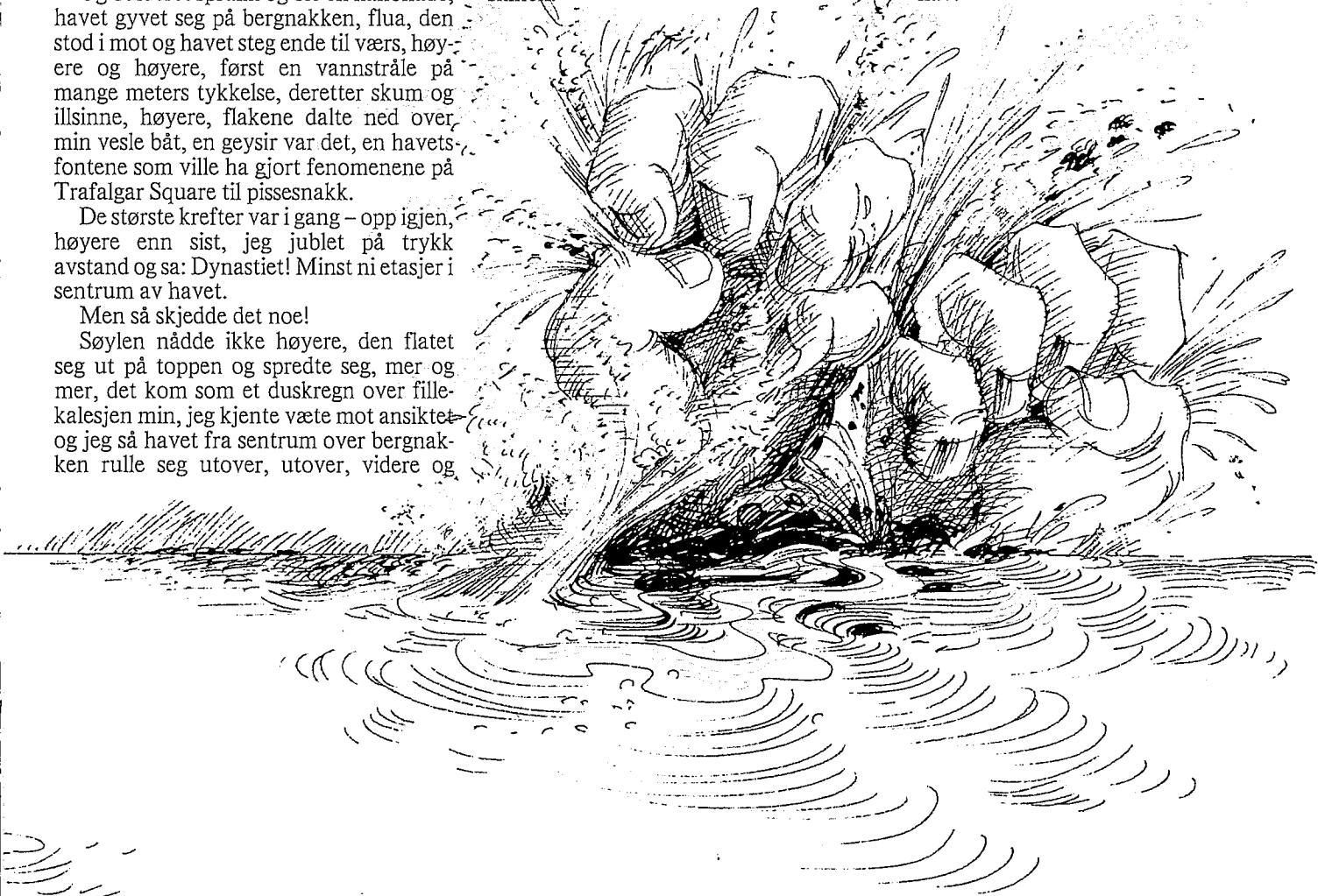
Refleks. Ekko. Samspill.

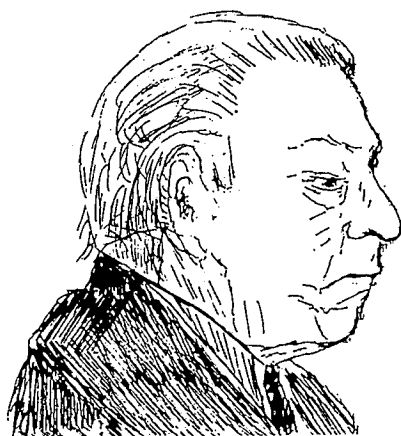
Samarbeide.

Akkurat, sa jeg og fikk endelig larmporten under kassen til å gå igjen.

Full fart mot land. Minst seks mils fart. Oppgaven var løst.

Dynastiet er ikke Dynastiet på en fjollete skjerm, dynastiet er liv i svartstille hav.





MINI MAL:

Så tente vi bål på stranden og fikk over kaffe-lars. Slik taler tur-mennesker. At kaffekjelen landet over kalles Lars, kan neppe nogen forklare. Nedverdiggende for det greie og reale guttenavn er det faktisk ikke. Ulven som vandret ensom over viddene, blev også kalt Lars. Med kaffekjelen i tankene, skulle man tro det var kjæle- navn på rovdyret som i sin tid spiste Rødhettes bestemor. Gråbeinen, vargen har alltid vært omgitt av mystikk og redsel. Ulveskrik i vinter- natten varslet uhygge.

Nei, kjæle navn var det ikke. Ende- lig tok vi beistet, sier Dagbladet med blå kjempebokstaver i en heseblesende og muligens løssalgbefordrende midtsi- deartikkel. Stort bilde av Lars, som lig- ger blodig i sneen. Dette 60 kg. tunge villdyr har i løpet av et par års tid drept og fortært 4000 sauer. Nils Balland fyrte det avgjørende skudd og sier selv at han fikk en merkelig god følelse da ulven falt. Jaktlaget på 30 mann hadde da med radiosamband og kikkertlinser innringet offeret. Heltene fra Vegårdshei måtte feires for skuddpremien på 20.000 kroner holdt bygdens befolkning en gedigen fest. Det var ikke skutt ulv på Sørland- et i dette århundre.

LARS

Nei. Det var ikke skutt ulv på 85 år. Dette skyldes sikkert ikke mangel på helter, men snarere at folk brukte vettet og hadde ærefrykt for livet og ikke uten videre ville utrydde de skap- ninger Mesteren satte ut i skog og mark. Vi må vel formode at også dette har sin mening i større sammenheng. Hva galt har ulven gjort? Inne i skogen kom den til verden og tidlig lærte den å jakte. Den var født til rov- dyr og handlet etter sitt instinkt. Det gjorde intet kriminelt. En feit sau var et kjærkomment bytte. Den drepte sannsynligvis skånsomt i for- hold til de tobente ulver som brukte kastesluker og sløv redskap til slaktin- gen. De tobente ulver har nok tatt en stor del av de 4000 sauer og forsynt mange lekke får-i-kål-gryter.

Men bøndenes tap må dekkes. Stor-

tinget må bevilge pengene over stats- budsjetten. Et par millioner årlig skulle holde. Det var å ønske at dette, for- holdsvis bagatellmessige, beløp blev bevilget med stort flertall til rotunden.

Så kunne Lars riktig kose seg med sauekjøtt. Overproduksjon på denne vare er dessuten så stor at nedslaktning stadig er på tale. Bøndene ville se bevilgningen som et gode og så slapp vi gnålet om «stønad» og trygd. Og en mett ulv, vil neppe antaste et menneske. Jeg har forøvrig ikke lest eller hørt at ulven har spist mennesker siden Rødhettes tid.

Efter at mine to medlemsskap i hen- holdsvis avholdslosje Aftenstjernen og Nøtterøy kristelige ungdomsforening endte med forferdelse, har jeg hatt en ubendig motvilje mot foreninger og har siden den gang ikke båret et merke eller emblem på jakkeslaget. Men i slutten av februar går jeg til Oslo Kon- serthus og tegner medlemsskap i Ulvens Venner.

Dagbladets skrekkartikkel satte meg i voldsom affekt, og jeg føler en vemmelig uro i kroppen. For å berolige nervene, setter jeg på kaffe-Lars. Men nu er det også forbundet med livsfare å drikke kaffe. Nesten like farlig som å møte en ulv.



Ny WIL-mester på ski blant jentene, Henny Persson overtok etter Anita Ruud. Ernst Løksa overlegen blant gutta.

En innbitt og sterk Ernst Løksa, opp siste kneika.

Ca. 100 forventningsfulle skifantaster, koffertløpere og funksjonærer inntok Skistua og Frognerseieren restaurant, fredag 17. februar. I overskyet vær og med litt lett snø i lufta, ble vi geleidet ut i løypa av speakeren Finn «Bjørge» Tønnesen.

Alle gikk ut og alle kom inn, fra racere med aerodynamiske skidresser til de med antrekk fra bestefars tid. Ett pluss til Mariann Sundvor for hennes skiantrekk, som sikkert bidro til hennes siste-plassering i idealtidklassen. Det ble drøye 12 minutters margin til idealtiden.

Henny Persson tok sitt første napp i vandrepokalen ved å slå de siste års WIL-mester Anita Ruud med 16 sekunder.

Blant gutta var det nok en gang Ernst Løksa som suverent tok seieren med over 4 minutter til neste løper. Bør vi gi ham et handicap neste år??

Juridisk seksjon kan *nok* et år beholde skihornet, da de vant seksjonskampen med god margin til nummer to, økonomiseksjonen.

Er det svarte penger eller noe slags doping Kjelland-Mørdre har lagt opp til??

Vi gratulerer alle vinnerne og sender en stor takk til skigeneral Jan Simonsen og hans stab for nok en bra gjennomført skifestival.

E.L.



En blid og fornøyd Henny Persson med sitt første WIL-mesterskap.



De «frivillige» fra juridisk seksjon med skihornet.

Visste du at

- WIL's utmerkete viseformann Thorolf Huus har forlatt oss til fordel for Østens mystikk. Hongkong blir hans nye arbeidsfelt.
- WIL's A-lag i fotball tar mest sannsynlig tredje-plassen i vinterens store 1. divisjons innendørsserie.
- WIL-mesterskapet i bordtennis og bowling arrangeres på vårparten. Tenk kule, tenk racket, bli med.

- WIL's hjerne-gymnastikk kunne tenke seg flere hjerner. Både de som vil gjerne og de som har hjerne.
- Du kan ta idrettsmerkeprøver gjennom WIL. Ta kontakt med friidrettsoppmannen.
- WIL har 32 jazzgymnaster som forbereder bikinisesongen. Vi gleder oss. Hva med de andre? Går de uten?
- WIL's herrelag i håndball består snart av veteraner. Drives det kampanje *mot* håndball blant den yngre garde?

Blant jentene er det lett frustrert kampmoral p.g.a. alle skadene, men det går fremover.

- Søndag 13. mai stiller WIL med to lag i vårens vakreste eventyr, Holmenkoll-stafetten. Jentene, med Hanne Aastebøl i spissen, stiller for første gang i ekte olympisk ånd. Uten tanke om gull, men med målet å slå WIL-gutta.

En fin kamp i kampen bør det bli.

Vi gratulerer!

25 års tjeneste
Fritz A. Johansen
Martinus Kvande
Knut J. Brodal

90 år
Kilmar Sollie
Hjørdis Haagenrud

85 år
Oswald Brynhildsbakken

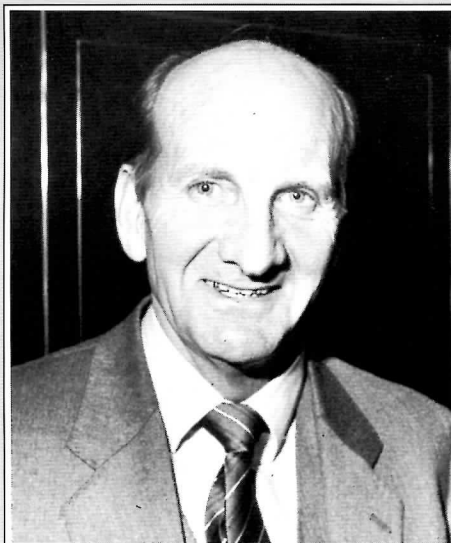
80 år
Edith Tronvik
Hulda Bjørneseth
Erling Paulsen
Johanne Lundquist

75 år
Anton Andreassen
Normann Gurrik
Solveig Opsahl
Johannes Stensønes
Signe Marie Aas

70 år
Kristian Kristiansen
Robert Christoffersen
Anne Marie Jahr Johansen
Gunnar Erik Steen
Karsten Aaen
Erling Eckholdt
Finn Thorvaldson
Finn Scheie

60 år
Anfin Solberg
Arthur Skipnes
Rolf Håbu
Arne Holmem
Jens Engsand
Martin Lausund
Nils Jørgen Stougaard
Thorbjørn Gryteland
Magnus Gangdal
Einar Løkkebø

50 år
Arnljot Kviteberg
Reidar Varøy
Asbjørn Siem
Leif Olsen
Margrethe Sandsbråten
Lorentz Svea



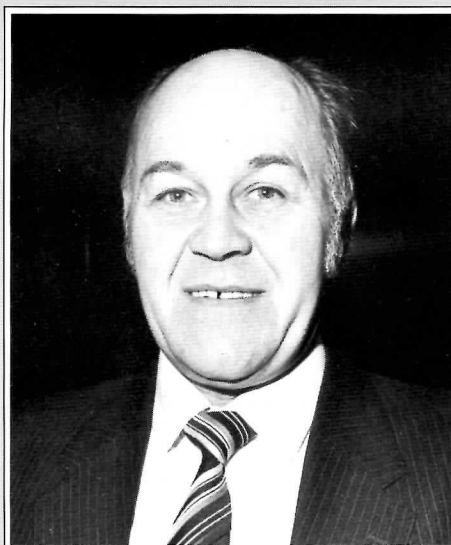
SØLVFAT:

Overstyrmann **ODDVIN RAGNAR KRAGSETH**.
Født 9/3/35 i Vanylven.
Bosatt i Sjøholt.
Begynte i rederiet som lettmatros på **TEMPLAR** i 1957 og ble overstyrmann på **TOMBARRA** i 1978.
Avmønstret i **BARBER TOBA** 28/12 og skal ombord igjen 26/3 etter endt ferie.



NR GULLMEDALJE:

Maskinsjef **OSKAR ØVERAAS**.
Født 1/3/31 i Kristiansund N.
Bosatt i Førde i Sunnfjord.
Begynte i rederiet som messegutt på **TALISMAN** i 1947 og ble maskinsjef på **TABRIZ** i 1965.
Gikk over i supply-flåten i 1973.
WW-jubileumsgave i 1977.



GULLUR:

Maskinsjef **JOHAN KÅRE VALEN**.
Født 19/5/33 i Ålesund.
Bosatt Fiskerstrand.
Begynte i rederiet som 4. maskinist på **TAMESIS** i 1957 og ble maskinsjef på **TORONTO** i 1964.
Gikk over i supply-flåten i 1978.



NR GULLMEDALJE

Maskinsjef **NILS INGEMANN LEIRVIK**.
Født 11/2/26 i Fosnes.
Bosatt Nesoddtangen.
Begynte i rederiet som motormann på **TAMPA** i 1950 og ble maskinsjef på **TABRIZ** i 1966.
WW-jubileumsgave i 1975.



NR GULLMEDALJE:

1. maskinist EGIL RØEGGEN.
Født 9/12/27 i Kristiansund N.
Bosatt Kristiansund.
Begynte i rederiet som messegutt på
TAI YANG i 1947 og ble 1. maskinist på
TIRRANNA i 1961.
WW-jubileumsgave i 1978.

SKIB-REDERI forslag til nytt navn

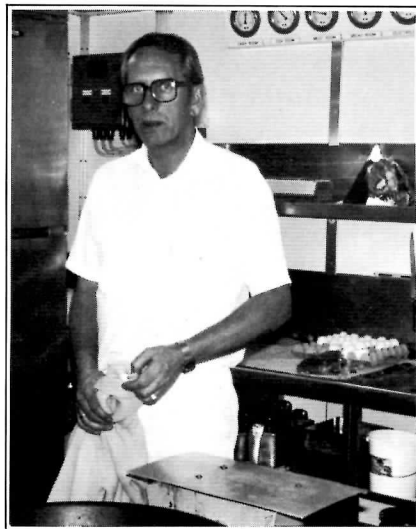
Hva skal bladet hete? Skal navnet være Wi og vårt, WIL-NYTT eller fortsatt Skib-Rederi? I nummer 4/83 lanserte vi noen tanker omkring dette og ba om reaksjoner/forslag til noe nytt.

Veldig få henvendelser har vi fått, og dette er skuffende i forhold til hva vi hadde håpet på (fra flere enn 4.000 lesere.)

Vi snakker om kommunikasjon som nøkkelord. Og kommunikasjon er som kjent to-veis. Vi venter ikke at alle tar pennen fatt og bedriver et innlegg i bladet. Men vi venter vel at ihvertfall noen har meninger/reaksjoner på en invitasjon til litt idéarbeide.

Vi ønsker fortsatt lykke til i jakten på det rette navnet og kan love skikkelig premierung til den/de som treffer. Forslag (gjerne tegnet ut i design) må vi ha innen 1. juni 1984. Mrk. til Redaktøren.

HeS



Denne gangen er det klokken på TRICOLOR - Werner Mellbye som frister med skikkelig selskapskost og med den lille lørdagskosen.

FJELLØRRET FYLT MED REKER OG GRESSLØK

Beregn en fisk pr. person (200-250 gr.) 15-20 reker pr. fisk. Gressløk etter smak. Vask og rens fisken. Rens rekene, eller bruk hermetiske. Fyll reker og gressløk i buken, «sy» igjen med tannpikere (uten smak).

Fisken saltes, pepres og meles, stekes i smør.

Bland sammen 1/4 l. seterrømme og 1 1/2 dl. kefirmelk.

Helles over fisken og lar det hele surre i 3-5 minutter.

Serveres med kokte mandelpoteter og salat.

Halvtørr hvitvin smaker fortreffelig til retten.

LØRDAGSKOS - FYLT AVOCADO

Del avocadofrukten på langs, fjern steinene.

Ta ut fruktkjøttet som moses. Bland det med majones og smak til med sitron.

Blanding fylles tilbake i avocadoskallet, pyntes med reker eller røkelaks, frisk dill og sitron.

Serveres med franskbrød eller loff.

Øl eller hvitvin etter smak.

Skipskatten



Det meldes fra Hong Kong at Nils Wetlesen har fått hus.

NY POST- ADRESSE TIL WW

Postavdelingen meddeler at Postverket fra 1/4-84 har innført nye postnummer for Oslo.

Vi ber om at følgende postadresse innføres:

Postadresse i Norge:

Wilh. Wilhelmsen
Postboks 1359 Vika,
0113 Oslo 1.

Postadresse fra utlandet:

Wilh. Wilhelmsen
P.O.Box 1359 Vika
N-0113 Oslo 1,
Norway.

Skipsidrett

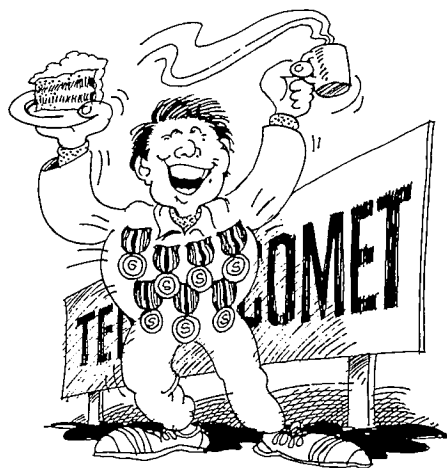
Tender Comet vinner av Bergensmesterskapet i friidrett 1983

Tender Comet som også tidligere har vist å være en av våre beste idrettsbåter, gikk i Bergensmesterskapet 1983 igjen helt til topps.

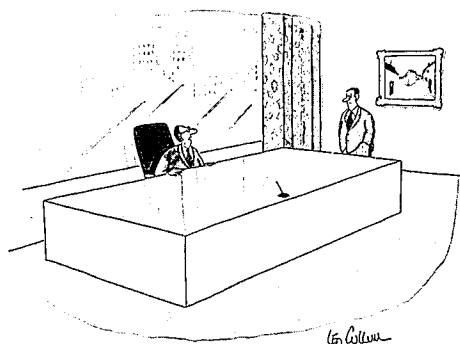
Skipet fikk 1 gull og 6 sølv samt mange fine plasseringer forøvrig. Overstyrmann Steinar Kalvenes utmerket seg spesielt med å ta gull i stille lengde og sølv i kulestøt.

Under en tilstelning ombord med kaffe og bløtkake ble medaljene overrakt.

Vi gratulerer!



Individuelle resultater på motstående side.



«I hele min karriere har jeg jobbet for en stor, stor pult. Nå, når jeg har fått den - vet du hva jeg vil ha Lund?
- En stor, stor penn!»

De sentrale idrettskonkurranser til sjøs

Fra Velferden har vi mottatt de endelige resultater for sjømannsidretten 1983.

Selvom idrettsåret 1983 ikke har vært

av de helt store for WW-flåten sett under ett, skal vi glede oss over de lyspunktene som finnes.

I lagkonkurransen vil vi spesielt nevne

Individuelle resultater:

1000 m svømming alle klasser

3 Ole Sollid	Barber Tsu	17.24.4
14 Arild Brataas	Tender Tracer	23.00.00

Kulestøt Menn kl. I - 5,5 kg

4 Agnar Olsson	Tiberius	13.13
34 Knut Barstad	Tricolor	11.51

Høydehopp Menn kl. I

6 Agnar Olsson	Tiberius	1.61
16 Dag Rommunstad	Tiberius	1.56
23 Stig Rolfsen	Tiberius	1.52
33 Roy Gjertsen	Thalatta	1.50

Lengdehopp Menn kl. I

27 Agnar Olsson	Tiberius	5.02
-----------------	----------	------

3-kamp Menn kl. I

3 Agnar Olsson	Tiberius	2007
----------------	----------	------

60 m Menn kl. II

47 Per Podhorny	Tender Tracer	7,7
-----------------	---------------	-----

Kulestøt Menn kl. II - 5,5 kg

11 Helge Nordal	Tender Tracer	12,46
18 Per Podhorny	Tender Tracer	12,00
27 Edvin Dragstmo	Tender Tracer	11,47

Høydehopp Menn kl. II

28 Steinar Kalvenes	Tender Comet	1.40
---------------------	--------------	------

Lengdehopp Menn kl. II

8 Steinar Kalvenes	Tender Comet	5.08
28 Jan Martinussen	Tiberius	4.67
29 Per Podhorny	Tender Tracer	4.66

3-kamp Menn kl. II

16 Helge Nordal	Tender Tracer	1973
16 Per Podhorny	Tender Tracer	1793
37 Steinar Kalvenes	Tender Comet	1531
39 Jan Martinussen	Tiberius	1516

Lengde u/t Menn Kl. II

27 Steinar Kalvenes	Tender Comet	2.88
---------------------	--------------	------

Kulestøt Menn kl. III - 5 kg

14 Arne Røstad	Tiberius	10.03
45 Fritz Sandblåst	Tender Comet	10.00

Høydehopp Menn kl. III

20 Arne Gulbrandsen	Tender Comet	1.30
26 Arne Røstad	Tiberius	1.26

TONGALA som ble nr. 4 i NM i fotball. TAGUS plasserte seg her som nr. 8.
TENDER TARPON fikk en 7. plass i mosjonskonkurransen og en 7. plass i sykkelkonkurransen. TENDER COMET ble nr. 12 i sykkelkonkurran-

sen og nr. 14 i NM i friidrett kl. II. TENDER TRACER plasserte seg som nr. 13 i idrettskonkurransen og nr. 24 i friidrett kl. II. TIBERIUS fikk en 24. plass i NM i friidrett kl. I. Premier og/eller diplomer er sendt.

Lengdehopp Menn kl. III

8 Arne Røstad	Tiberius	4.48
15 Arne Gulbrandsen	Tender Comet	4.22
15 Fritz Sandblåst	Tender Comet	4.22

3-kamp Menn kl. III

19 Arne Røstad	Tiberius	1751
32 Fritz Sandblåst	Tender Comet	1407

Kulestøt Menn kl. IV – 5 kg

12 Olav Marvoll	Tender Tracer	9.46
24 Kjell Dahå	Barber Tsu	8.88

Lengdehopp Menn kl. IV

10 Magne Brakstad	Barber Tsu	3.55
-------------------	------------	------

3-kamp Menn kl. IV

27 Kjell Dahl	Barber Tsu	1144
---------------	------------	------

Kulestøt Kvinner kl. I

6 Kirsten Johansen	Tarcoola	8,63
--------------------	----------	------

Høyde m/t Kvinner kl. I

8 Kirstin Johansen	Tarcoola	1,20
8 Grete Kristiansen	Tiberius	1,20
8 Astrid Svendsen	Tarcoola	1,20
15 Inger Lise Eidem	Tiberius	1,18

Lengde m/t Kvinner kl. I

21 Inger Lise Eidem	Tiberius	3,28
21 Kirstin Johansen	Tarcoola	3,28

3-kamp Kvinner kl. I

7 Kristin Johansen	Tarcoola	1616
--------------------	----------	------

Kulestøt Kvinner kl. II

2 Liv Kvarstad	Tarcoola	8,19
----------------	----------	------

3-kamp Kvinner kl. II

35 Liv Kvarstad	Tarcoola	641
-----------------	----------	-----

60 m løp Kvinner kl. III

4 Inger Flaaten	Tarcoola	10,1
-----------------	----------	------

Kulestøt Kvinner kl. III

4 Inger Flaaten	Tarcoola	7,33
-----------------	----------	------

Lengdehopp Kvinner kl. III

3 Inger Flaaten	Tarcoola	2,77
-----------------	----------	------

3-kamp Kvinner kl. III

3 Inger Flaaten	Tarcoola	1582
-----------------	----------	------

Resultater – forts. fra side 26.

Individuelle resultater

60 m Menn kl. II

12 Steinar Kalvenes	8,5
17 Jim Sutherland	8,8
22 Wieland	9,1
22 Kaj Haagensen	9,1

60 m Menn kl. III

2 Fritz Sandblåst	8,7
2 Arne Gulbrandsen	8,7
8 Børge Haaland	9,3

Kulestøt Menn kl. I

41 Robert Hansen	7,20
------------------	------

Kulestøt Menn kl. II

2 Steinar Kalvenes	10,64
6 Jim Sutherland	10,10
18 Kjell Lilledal	8,94
23 Kaj Haagensen	8,74
31 Wieland	7,64

Kulestøt Menn kl. II

6 Fritz Sandblåst	10,00
7 Børge Haaland	9,64
9 Bernard	9,23
22 Arne Gulbrandsen	8,22

Stille lengde Menn kl. I

35 Robert Hansen	2,27
------------------	------

Stille lengde Menn kl. II

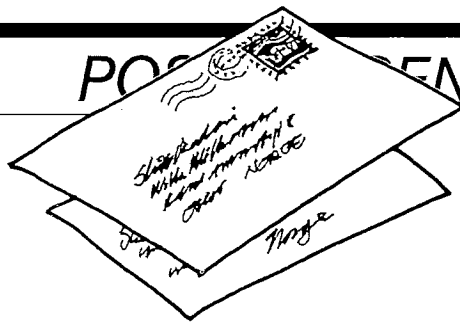
1 Steinar Kalvenes	2,88
4 Kjell Lilledal	2,63
7 Kaj Haagensen	2,62
9 Ansgard Nilsen	2,56
16 Wieland	2,48
20 Jim Sutherland	2,47
33 Odd E. Jensen	2,22

Stille lengde Menn kl. III

2 Arne Gulbrandsen	2,53
2 Bernard	2,53
6 Fritz Sandblåst	2,50
14 Børge Haaland	2,20

Stille lengde Menn kl. IV

2 Arne Klokk	2,09
--------------	------



I går og i dag

*En dag – ett drypp i tiden,
dager som svinner forbi.
En dag, men er vi i den?
Dager som var, det er vi.*

Jeg skrev disse verselinjer en dag etter et besøk på kontoret.

Kontoret i går, ja hva var vel det?

Kontoret, rederiets aller helligste, – om den fysiske Paktens Ark ikke var der så lå det i atmosfæren at dette var stedet hvor man burde ta sine sko av ved møte med rederiets storhet og gjemme det i ditt hjerte, en storhet som du selv ubevisst også følte som din, en bitte liten del, men dog «min lille del».

Kontoret, dette forjettende, men også så skremmende ord fra den første dag du mønstret på.

«Det er beskjed fra kontoret», eller «jeg skal rapportere til kontoret», eller «du skal møte på kontoret».

Kontoret, dette stedet som ordinært bare var forbeholdt kapteinen å «komme opp på» i den tiden da kapteinen var nest etter Gud fører av «Lykkens Prøve». Kontoret – vår verdens midtpunkt – med makt og myndighet til å forandre vårt stakkars liv etter vårt besøk – til det bedre, men også til det katastrofale verre.

Kontoret – et Soria Moria slott med indre kontorer og forværelser hver etter rang og stand. Tålmodighet var en dyd av nødvendighet, – ventetiden på forværelset var det en del av ritualet? Pene veldressede og veldresserte damer og herrer passerer forbi og kaster et blick på den ventende, tilsagte på forværelset og iler videre.

Endelig. «Vær så god» sier sekretæren og åpner døren.

Ja, ja det var det.

Det var godt å komme ut igjen, slentre avsted med et hverdagslig pulserende liv omkring en.

Men tiden står ikke stille, og verden forandres, – også vår del av verden: kontoret.

Efter tiden med treskuter og jernmenn kom teknologien bokstavelig talt seilende inn med den nye tids Paktens Ark. Behovet for teknisk kunnskap på kontoret resulterte i omstrukturering tilpasset tidens krav.

Kapteinen var ikke lengre «nest etter Gud», ihvertfall trengte han hjelp til å mestre de nye tilstander ombord. Så også med kontoret, langsomt men sikkert ven-

net skipene som kontoret sig til teknologiens krav. Grensen for skip og rederi ble ikke utvisket, men den fungerte mere som NRK's «Morrokulien», uten sammenligning forøvrig.

En vakker dag var jeg selv «ansatt på Kontoret».

Den første tiden under min tjeneste i «de hellige haller» var både spennende og skuffende. Det skal ikke forties at det ennå ikke var helt god tone at en styrmann blandet sig med kontorpersonalet. Men, men, som tiden gikk og noen fant ut at selv en sjømann kunne ha oppdragelse, utdanning og enda litt vett i behold bedret det sig. Det ble også et jevnt innsig av forskjellige kategorier sjøfolk således at kontorpersonalet snart ble til en solid blanding av faglig kompetanse i samsvar med kontorets new look og tidsmessige oppgaver.

For en nykommer var det vel i den tiden litt for meget av «guttær» og «båtær», men også det bedret sig.

Kontormiljøet ble ledigere, det hersket en fri og avslappet tone mellom de forskjellige personalkategorier, men slips på kontoret og jakken på var fremdeles STYLE.

Det var det også å tiltale – og omtale – sine overordnede med det respektfulle «DE», om enn de fleste ikke gjorde noe vesen av å bli sagt «du» til på tomannshånd.

Damerne var for det meste iført skjørt og bluse – de fleste i hvertfall – med enkelte unntak, men det begynte å bli allment godtatt at kontorfunksjonærene kunne møte på kontoret i sportsantrekk ved tilstunnende week-ends eller ferier. Sportsantrekket, jo det var ikke så stor forskjell på damer og herrer den tiden: genser og knickers med anorakk som ytterplagg.

Kontoret var en kjær arbeidsplass. De gode kollegiale forhold og tilliten til ledelsen skapte en følelse av fellesskap, en sammenhørighet, – det var våre skip, vårt kontor og våre SJEFER:

Slik var Kontoret den gang, inntil det ble en foreløpig stopp, – nær sagt på alt: Den 9. april 1940.

Men, Gud skje lov, vi kom igang igjen.

Gustav S. Hansen



Kort møte

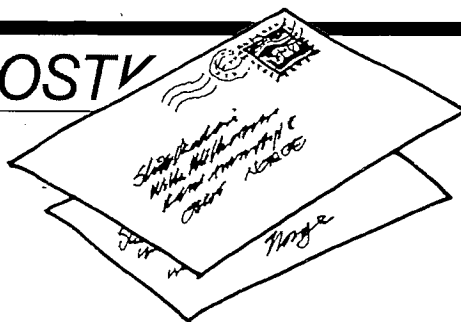
I første uke av januar blev det arrangert barnejuletefester mandag, onsdag og fredag. Med stor glede konstaterer vi at disse festene holder seg like populære. Ungene strålte av fryd da Nisseorkesteret spilte opp. Onklene Per og Pål, samt tante Veslemøy er fantastisk flinke til å få alle med på løyene. Tryllekunstneren kan også stille med barn og intet dødpunkt fantes innen det store øyeblikk kom da selveste Julenissen delte ut lekke poser. At seilende

Det ante meg at Rigmor Paulsen ikke alltid har sittet på kontoret og sendt sjøfolk til alle verdenshjørner. Hun har en likefram stil som . . . akkurat! – var ute på første reis som 18-åring, ja!

Og så risser hun raskt opp en historie som smaker av fugl, fra dengang det ennå var tid til å slå ut vingene under land:

Chiefen drev med egen business på Sør-Amerika. Hadde med seg lusekoffer, fiskekroker og fiskestenger og kjøpte opp parfyme og sprit.

Han hadde sin faste forbindelse i Sao



Blasfemi og sentimentalitet

Jeg så et TV-program forleden dag. Ikke noe merkelig ved at jeg brukte opp en stund av min tilmålte tid ved å se på TV – for vi pensjonister er rause slik, – men programmet sluttet ikke for mig når sender-tiden var forbi.

Temaet var blasfemi og en programleder spurte 3 presumtive forståsigpære hva blasfemi er.

Sendertiden gikk og jeg oppfattet i hvertfall så meget at det kom an på om man mente teologisk, politisk eller juridisk blasfemi, ja, jeg skal ærlig tilstå at det for mig ikke var lett å forstå hva de tre herrer forsøkte å forklare hva de selv ikke skjønnte noe av. Ved ettertanke fant jeg dog ut at blasfemi er en krenkelse av det bestående under hensyn til tid, sted og objekt og også en nedvurdering av sine medmenneskers idealer og eller følelser. Det er således opp til den enkelte instans eller individ å føle sig bespottet.

En formiddag leste jeg Leif B. Lillegaards kronikk i Aftenposten: DET SENTIMENTALE SPRØYT.

Og Aftenposten introduserer:

« – Vi trenger det sentimentale, fastslår Leif B. Lillegaard i dagens kronikk. Også i litteraturen trenger man litt sentimentalitet, Noen lykkelige slutter. En stor del av leserne vil ha slike bøker – som en farveklatt i hverdagens gråhet, mener han.»

Jeg hadde før lest Leif B. Lillegaards Hjal-lis av Tønsberg i Skib-Rederi og kunne heller ikke slippe den artikkelen.

Det var noe jeg ikke likte.

Verdensmester Hjallis utstaffert som en WW-skorstein. Kjære Redaktør, unnskyld en sentimental pensjonist som ikke liker blasfemiske tegninger av symbolet på det som muliggjorde et menneskeverdig liv for en selv og ens familie, – og som også har vært med på å høyne sjømannsstandens selvrespekt og levestandar, – ja, den sjømannsstand som du er så glad i, kjære Leif B. Lillegaard.

Det er ikke nødvendig hverken for WW eller Hjallis å utstyre Hjallis med *våre* blå ringer. På hvert sitt område er både WW og Hjallis store nok uten noen retusjering, det være sig blå ringer eller mesterskaps-titler.

Mangler jeg humoristisk sans?

Nei, det gjør jeg ikke.

Ikke bare i litteraturen trenger man litt sentimentalitet, – noen lykkelige slutter, men også i livet.

Som WW-pensjonist får jeg oppleve en slik lykkelig slutt, og hva mere er, WW er for mig «som en farveklatt i hverdagens gråhet».

Er dette sentimentalitet? Ja, men jeg ber ikke om unnskyldning for det!

Gustav S. Hansen

og kontoransatte møtes ved disse tilstel-ninger, tror vi har stor betydning.

På juletefestene blir det tatt bilder. De av barn og voksne som avfotograferes, får overlevert eller tilsendt bildene. De to charmetroll på ovenstående foto kjenner vi ikke, og det ville være hyggelig om de respektive foreldre ringte oss. Er det et søskenpar, eller en gutt og pike i et fortrolig og kort møte over en flaske Coca og en hvetebolle?
Bj. Amundsen

Rigmor Paulsen som førstereis i Sao Paulo

Paulo. Der kom fyren ombord, ordnet butikken og – fikk litt tid til overs for den unge messejenta. Forelsket seg og inviterte ut på livet om kvelden.

– Jeg forhørte meg hos Chieffen, som ga grønt lys, forteller hun, – fikk med meg de to andre jentene – safety first! – og skred inn i limousinen som sto og ventet ved gangveien. Det viste seg at fyren eide omtrent alt som gikk under betegnelsene restauranter og sjapper i Sao Paulo, og det ble en helaften av de store (selv etter den tidens målestokk.) Et eget orkester ble

rekvirert til å spille Griegmusikk ved de norske gjestenes bord, blant annet.

Verten la selvsagt ikke skjul på sin ærlige hensikt; han hadde kjøpt opp leiligheter til hyggelige venninner, en for hver ukedag, og kunne tenke seg en norsk blomst i buketten.

– Jeg manøvrerte etter beste evne – og da klokka nærmet seg 12 var forsåvidt faren over, ettersom han hadde gitt Chieffen løfte om å bringe jentene ombord igjen til midnatt. Men nå var det messejenta som hadde fått bluss på fakkelen. – Jeg

insisterte på nattklubb – og nattklubb ble det! Ingen vits i å gå i detalj, men fyren kunne mer enn å omsette lusekofter, den saken var klar – og jeg glemmer aldri det øyeblikket da stengetida var et faktum og lyset ble slått på for full guffe. Der satt forsyne meg hele båten ringside!

Jeg sto midt på dansegulvet i clinch med Sao Paulos Olav Thon, var 18 år og førstereis og antagelig det beste nattklubbshowet gutta hadde sett på år og dag.

Anne L. Skarderud

W *Skipsfartshistorikk* Wilh. Wilhelmsen og det Søndenfjeld-Norske Dampskibsselskap

Mange eldre medarbeidere hos WW vil sikkert huske Det Søndenfjeldske Dampskibsselskaps nordsjøskip og det ganske spesielle at disse skip så ut som WW skip i liten målestokk. Det vil si – de har alle WW's tradisjonelle farger, sorte skrog med den hvite linjen, hvite overbygg, sort skorsten med to lyseblå ringer. Mange har vel forundret seg over dette og ant at det må ha vært en nær forbindelse – og andre har selv sagt visst at det var en nær forbindelse med WW.

Det Søndenfjeld-Norske Dampskibsselskap er et av Norges eldste rederier, stiftet 6. juni 1854 – syv år tidligere enn WW. Selskapet ble etablert som det første ruterederi i Kristiania med dampskipene ST. OLAF og GANGER ROLF. Rutene gikk til Hamburg og Hull. Selskapet slet hardt i de første årene og det var flere forsøk på å utvide rutenettet, blant annet til Frankrike og Kiel. Rederiet satset allikevel friskt og en rekke skip ble levert opp mot første verdenskrig, alle med selskapets tradisjonelle kongsnavn som KONG RING, KONG SVERRE og KONG DAG og i farger lik det DFDS hadde i gamle dager; sorte skrog og sort skorsten med et bredt rødt belte.

Første verdenskrig førte til store tap da selskapet jo tross alt hadde sin drift midt i det vanskeligste område – Nordsjøen. Forholdene i Tyskland gjorde det ikke lett å komme igang igjen etter krigen. Det var da også i disse vanskelige årene rett etter krigen at WW's interesser i dette selskapet ble mer markante. WW hadde nå sikret seg aksjemajoriteten i Det Søndenfjeldske og da ny direktør skulle ansettes fra mars 1919, var det Cand. jur. Axel Wilhelmsen, bror av Kaptein Wilhelm Wilhelmsen og Halfdan Wilhelmsen som ble ansatt. Denne nærmere tilknytning til WW ble etterhvert markert ved at «Konge»-båtene fikk den kjente hvite listen om skroget og WW's velkjente to lyseblå ringer. Når man så disse små nordsjøtraverne, var det som å se en «lillebror» til WW's store oversjøiske linjeskip.

Utover i tyve-årene gikk det bedre for Det Søndenfjeldske tross konkurranse og inflasjonen i Tyskland. En vesentlig del av driften var passasjerer, og i 1929 fikk selskapet sitt største og staseligste kombinerte skip, D/S KONG RING på 2000 br.t. Det hadde plass til 60 passasjerer på førsteklasse, 20 på annen klasse og 12 å tredje klasse. Passasjerfarten viste seg å bli populær, særlig blant tyskere og overskriften «Unter den swei blauen Ringen» ble ofte brukt i tyske avisers reisebrev fra Norge.

Da annen verdenskrig brøt ut hadde selskapet 6 skip som alle lå i Norge. Driften ble selvsagt svært vanskelig og forskjellige forsøk på alternative linjer, blant annet en rute Oslo-Gøteborg-Finnland

som ble startet i samråd med WW, ga ikke tilfredsstillende resultater. Krigen gikk sin gang med tvungen fart for tyskerne. Men selskapet var heldig og mistet kun to skip, og det ene ble hevet og reparert etter krigen. Etter krigen ble rutene til Tyskland og Finland gjenopptatt, men forholdene var igjen vanskelige. Gammel tonnasje blir erstattet med nye skip opptil begynnelsen av 60-årene. Da ble det mer og mer klart at den tradisjonelle linjefarten slik selskapet drev det ikke lenger ville være lønnsom. Lastebiler, ferger, enhetslaster og etterhvert containere gjorde det mer og mer vanskelig å konkurrere og selskapet avvirket etterhvert driften og solgte skipene. I 1970 var det ingen skip tilbake og selskapet har siden kun hatt parter i annen tonnasje.

Direktør Axel Wilhelmsen gikk av som direktør i 1946. Fra 1956 har Wilhelm Wilhelmsen, fetter til Tom Wilhelmsen vært direktør for selskapet. WW har hatt skipsreder Kåre Schøning som medlem av representantskapet siden 1920 og som ordfører fra 1939 til kort tid før han trakk seg tilbake. Skipsreder Tom Wilhelmsen var medlem i representantskapet fra 1944 frem til midten av femti-årene. Direktør Wilhelm Wilhelmsen overtok WW's aksjer i Det Søndenfjeldske i midten av femti-årene og WW har etter den tid ikke hatt eierinteresser i selskapet. Det ble etterhvert også enighet om at Det Søndenfjeldske ikke skulle fortsette å bruke de to blå ringene, og fra midten av 60-årene gikk selskapet tilbake til det opprinnelige røde belte.

Bjørn Pedersen

