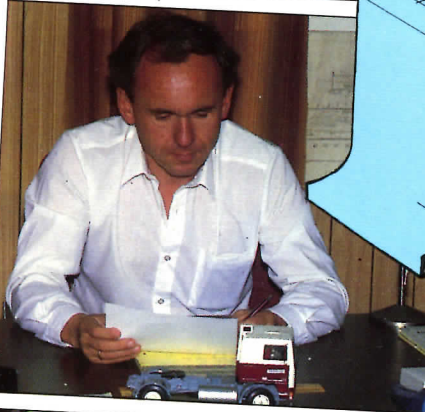


# SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMSSEN - NR. 3 - OKTOBER 1984



Jubileumsnummer  
1000



# SKIB-REDERT

Informasjonsorgan for  
WILH. WILHELMSSEN

Ansvarlig:  
Hans Chr. Bangsmoen

Redaktør:  
Helge Selmer

Layout og illustrasjoner:  
Håkon Skau

Fotos:  
Per Arne Carlsen

Opplag 4000

*Jubileums-*  
*nummer*  
**1000**

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

5

Nummer 100



6

TOMBARRA  
nordgående



9

Igår og idag



# SKIB-REDERI

NR. 3 – OKTOBER 1984 (NR. 100 – 24. ÅRGANG)

# 10

**TARCOOLA  
slår rekorder**

"TARCOOLA"  
qui a battu le record  
de longueur de navire, 2  
en escale au Port de K  
WICH-WICHEP.M.SEN  
pour sa contribution au  
du trafic du Port de K

# 19

**Fisketuren**



# 12

**EDB WW**



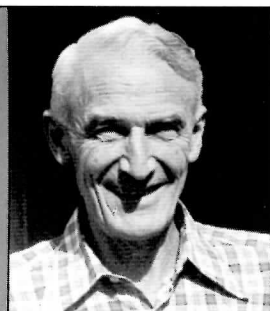
# 21

**Leif B. Lillegaard:  
Bryllupsklokker**



# 16

**Hos Skarrebo**



## **Faste spalter**

<i>Stuert spesial</i>	17
<i>Kort portrett</i>	22
<i>MINI MAL</i>	23
<i>Postkassen</i>	24
<i>Personalia</i>	26
<i>WIL-nytt</i>	28
<i>Kryssord maritim</i>	30

# Gratulerer

Det blad du nå holder i hånden er Skib – Rederi nr. 100 – jubileumsnummeret, som vi har all grunn til å gratulere hverandre med.

I april 1960 så Skib – Rederi nr. 1 dagens lys. Bladet ble båret til dåpen av Kåre Skarrebo og Jan P. Syse – og inneholdt faglige artikler av bl.a. Lars Ekelund, Bjarne Amundsen og Sverre Holt.

At intensjonene var de beste kan vi lese av den første lederen: «Vi vil ta konsekvensen av at virkelig god ledelse og korpsånd skapes av gjensidig tillit og informasjon. I dette ligger nøkkelen til bedre arbeidsforhold, med bedre disiplin, større effektivitet og øket trivsel for alle medarbeidere i vårt rederi».

I nesten 25 år har Skib – Rederi fylt et behov og bidratt til bedre kontakt mellom ansatte på sjø og land. Rederiets ledelse har i den samme periode stadig understreket betydningen av god og målrettet informasjon. I denne prosessen har Skib - Rederi vært et viktig virkemiddel.

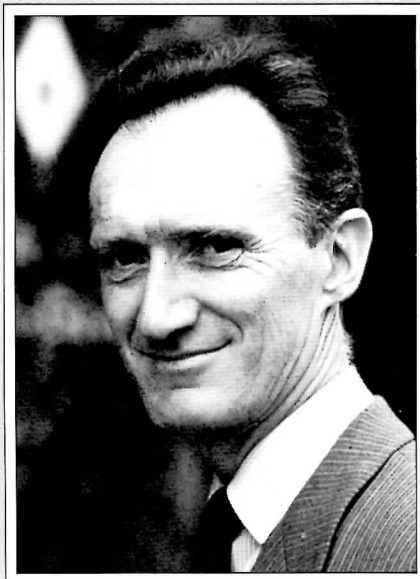
Ett utviklingstrekk kan det være vel verdt å understreke ved dette jubileum. Vårt rederiblad som primært skulle være bindeledd mellom ansatte på sjø og land har etterhvert fått en meget utvidet leserkrets.

Hjemmeværende familie, skoler og utdannelsesinstitusjoner, myndigheter og organisasjoner, pressen. Dette er målgrupper som er kommet til underveis. Responser fra lesere innen disse grupper har vært god – også til oss i Direksjonen. Dette er gledelig – og det understreker det faktum at Skib – Rederi er et hensiktsmessig medium når det gjelder å formidle ledelsens tanker og ideer.

Et annet forhold vil jeg også understreke. Rederiets ledelse har hele tiden nøye fulgt utviklingen av Skib – Rederi. Vår holdning har vært å la redaksjonen få full frihet til å arbeide med bladet ut fra sine egne ideer. Dette har vi ikke angret på – og jeg synes det er all grunn til å si at Skib – Rederi har funnet spor – et WW-spor – som peker i riktig retning.

Skulle jeg helt på tampen komme med et jubileumsønske på vegne av rederiets ledelse måtte det være at Skib – Rederis mange lesere i enda sterkere grad brukte bladet.

Det er spalteplass nok. Ved aktivt engasjement ville vi bidra til å oppfylle redaksjonens ønske om å utvikle Skib – Rederi fra et informasjonsorgan til et kommunikasjonsorgan.



*Ivar Løvald*

# 100

Da det første nummer av SKIB-REDERI kom ut fra Wittusen & Jensens trykkmaskiner i april 1960 bar det ikke preg av noe sensasjonelt layout eller artikkelstoff. Det var nøkternt og greit slik det sømmet seg et WW-informasjonsorgan – noe det også har blitt hetende.

Det var redaktørens intensjon om ved hjelp av små inngresser å bringe et lite tilbakeblikk over innhold gjennom årene. Dette viste seg vanskelig etter at alle årganger har blitt bladd igjennom. Det første ti-år var bladets stoff preget av skipenes drift og de seilendes arbeidsmuligheter mer enn kontorforhold. Gjennom 70-årene fikk bladets ledelse god hjelp av en redaksjonskomite til å variere stoffet og bidragsyterne var mange. Det var formen og kvaliteten på stoffet som ble søkt forbedret gjennom disse årene. Det som kan ha vært ansett som et effektivt informasjonsopplegg i 60-årene, ville utvilsomt på mange måter være avlegs idag.

Rederivirksomhet er en syklisk næring, og mange er de forandringer som vårt firma har gjennomgått i disse 23 årene. Utvikling på offshoresektoren, intervjuer med ledelsen, presentasjon av nye selskaper og organisasjonsforandringer er noe av det stoffvalg vi har måttet prioritere inn i 80-årene. Informasjonsavdelingens medarbeidere har satt sitt preg på bladet de siste årene, og det viktige ved det må sies å være et stadig mer billedbruk og personstoff samt utvikling av layout og teknisk utstyr.

En leserundersøkelse har vi hatt opp gjennom årene. Den var positiv for bladets redaksjon. Men en profesjonell kommentar utenfra lød på at S-R var stivt og lite avslappet. Dette tror jeg har blitt bedret.

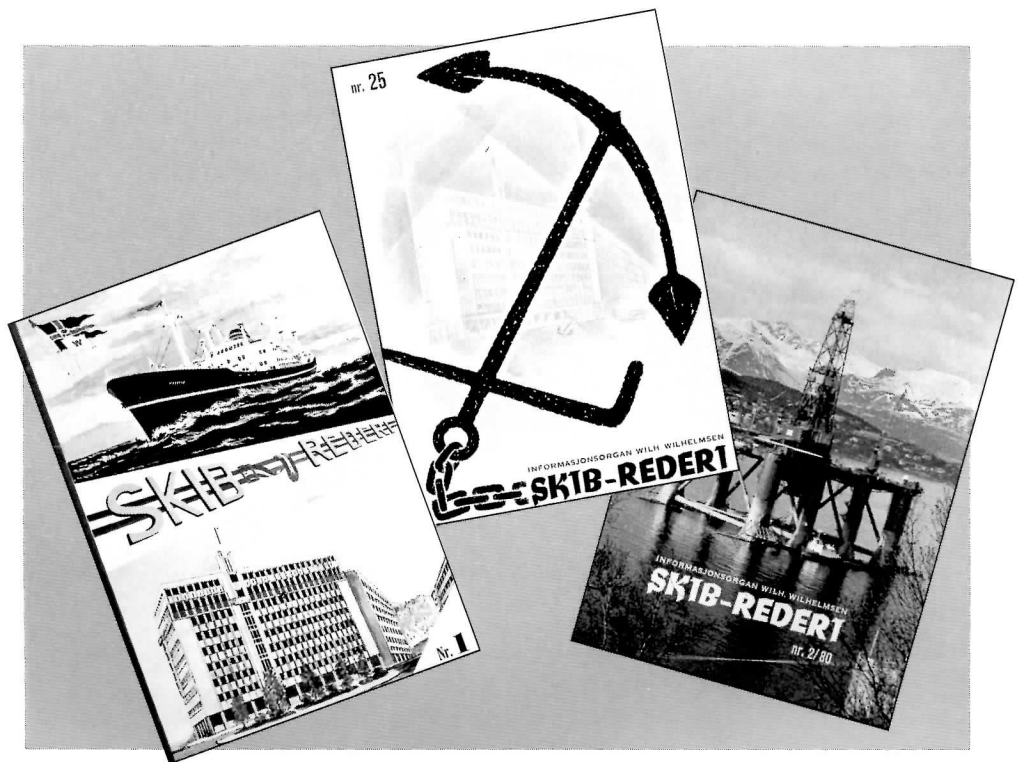
K. Brevigs Boktrykkeri gjorde en god og servicevennlig jobb i 15 år. Siden er produksjonen blitt rasjonalisert noe, og vi kjører med offset inn i fremtiden.

Manglende respons er noe enhver redaksjon sliter med. Jeg gjentar gjerne at kritikk/kommentar eller aller helst bidrag ville være en god jubileumsgave. Navneskifte (?) på bladet og en leserundersøkelse er på trappene etter jubileumsnummer 100.

*Helge Selmer*



*Jubileumsnummeret planlegges av informasjonssjef Hans Chr. Bangsmoen (ansvarlig) og promotionsjef Helge Selmer (redaktør).*



## **Noen facts:**

Trykningstid:	4 uker fra deadline stoff
Opplag:	4.000 eks.
Utgivelse:	4 nummer i året
Omkostninger:	Ca. 75.000 kr pr. opplag
Sats, repro og produksjon:	InterGrafia as/Østbye Grafisk A.S
Layout:	Håkon Skau A.S
Fotos:	Fotograf Per Arne Carlsen (spesialoppdrag)
Papir:	115 g. Thaicote + Invercote/Chromolux (omslag)
Trykkmetode:	Offset

# Skib – Rederi ombord **TOMBARRA nordgående**



Rampen er felt ned og alt er klart til kjøring fra/til 4 dekk. Containerkapasiteten er på ca. 1.400 TEU's og bildekk tar opp til 190 enheter.

Vi sto ved Elben en sen augustettermiddag og hilste ro/ro TOMBARRA der den høy og majestetisk seg inn til kaiplass i Hamburg. Besetningen viste seg langs rekka, og noe av det første de fikk se var en gedigen blomsterbukett som skulle bringes ombord av hjertelige familiemedlemmer – en symbolsk hilsen til alle

ombord for endelig landkjenning i hjemlige farvann.

TOMBARRA og dens besetning hadde vært igjennom litt av hvert på turen fra PG og opp. 40-50 varmegrader var det gjennom arbeide og schedule i Damman og Kuwait, og det er en påkjenning både på dekk og maskin. På ferden gjennom

Rødehavet mot Suez var stemningen hele tiden tøff, men god, vel vitende om den oppståtte minefare, krigsrisikotillegg og at media hjemme var avventende bekymret for Tombarra's ferd i dette farvannet. Maskintrøbbel og derved redusert fart var noe man deretter måtte sloss med på vei mot nordgående anløp Kontinentet.



Bakerste rekke fra venstre: Reparatør Dagfinn Aasvik, reparatør Trond Santi, skipsmekaniker Tom I. Reiten, skipsmekaniker Barreiro Martinan, elektriker Horst Florian, 1. styrmann Terje Holte, 2. styrmann Svend Svendsen, 2. styrmann Rino Gaustad, 2. maskinist John Nervik, kokk Eli Hovde, forpleiningsassistent Lillian Sollid.

1. rekke fra venstre: Radiooffiser Angelika Holte, overstyrmann Kjell Hjelle, kaptein Fritz Johansen, maskinsjef Asmund Varøy, stuert Olav Salen, 1. maskinist Ole Sollid.

Ved bøyen: Skipsmekaniker Odd Willy Sakshaug, skipsmekaniker-asp. Morten I. Johnsen.

En måned med slike sjølivets variasjoner kan knekke andre enn seige og nøkterne WW-folk, men vi trakkets varsomt på dørken til kaptein Aasvik da vi entret ombord.

Vi fikk en hyggelig mottagelse og introduksjon av kaptein Fritz Johansen som skulle ta oss med via Esbjerg til Gøteborg. Vi fikk vite og snakket mye med folk ombord. Private tanker, planer og bilder dukket frem, mens stemning omkring en avmønstring etter ofte 6-8- måneder i sjøen vanskelig kan beskrives.

Stor aktivitet var det under operasjon ved land og ved fart i sjøen, og vi lar bildene fortelle våre inntrykk.



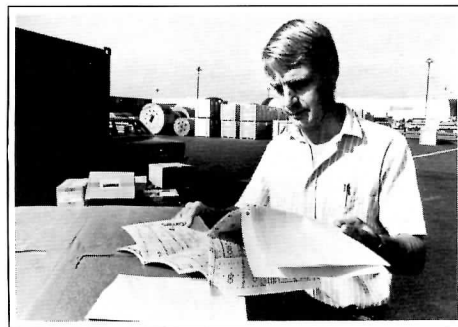
Radiooffiser Angelika Holte og 1. styrmann Terje Holte har vært ute i ca. 8 mndr. Etter avmønstring Gøteborg satt de raskeste kurs mot Kristiansand og norsk sensommer.

Oskar Kvåle, Drøbak har i sin tid diktet en hyldningssang til skuta som fører linjeke-vitt ombord. Melodien kan synges på «Flickan från Backafall» og gjør seg godt i stille, lyse sommernetter.

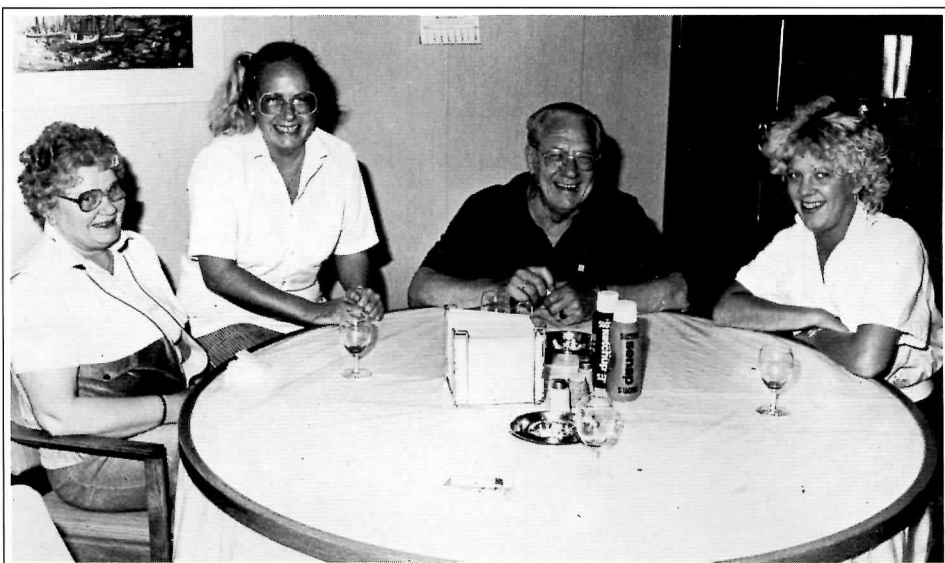
M/S Tombarra,  
min kjæreste skute,  
snart skal du atter ha linjen mot nord.  
Hør mine bønner på fjorden der ute:  
Pass på den kostbare lasten ombord.  
Når du igjen stevner inn mot havnen,  
da skal jeg flagge deg hjem og i mål.  
Ta dine tusinder tønner i favnen,  
hjem til en begersvingende skål!



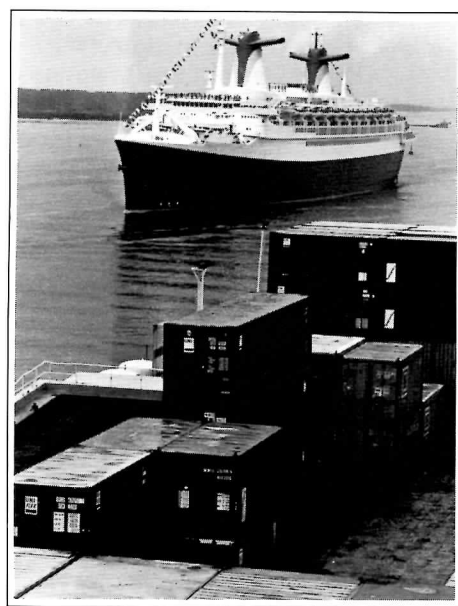
Maritim personellsjef Tore Moen holdt et informasjonsmøte hvor de av besetningen som kunne var tilstede. Driftsresultater, bemanning av nye skip, skipsmekanikeropplæring og pensjonspong var sentrale emner som ble behandlet.



Lasteinspektør Åke Oliw fra ScanCarriers sto på under ro/ro operasjonen. Her sjekker han nøye lasteplanen – en del tomcontainere gikk iland og meieriprodukter, norsk smør ble lastet i store mengder.



Kokk Eli Hovde hadde med sine foreldre ombord til Gøteborg. Her i en munter pause, med forpleiningsassistent Lillian Sollid til høyre. Kokka lagde siste kvelden en 3-retters med suppe, svinestek og karamellpudding – et deilig måltid inspirert av hjemlengsel og godt humør. (Foto-grafen la inn så mye at skuta nesten fikk slagside.)



Grytidlig morgenmøte med to giganter i Elben – S/S NORWAY på vei inn til Hamburg. TOMBARRA med en lengde på 207 m. og høyde fra kjøll til mast på 49 m. var ingen smågutt sammenlignet med verdens største passasjerskip.

# Stor aktivitet

## Erfarne sjøfolk opplæres til skipsmekanikere ombord i TOMBARRA

Ifølge Sjøfartsdirektoratets nye bemanningsforskrifter kreves det bl.a. at matroser og motormenn skal erstattes med skipsmekanikere på skip over 500 tonn. Det er etablert et opplæringsråd som benevnes «opplæringsråd for sjøfartsfag» som skal administrere opplæringen av erfarne sjøfolk til skipsmekanikere.

Rederiet har utarbeidet en opplæringsplan hvor den systematiske opplæring ombord nå er utvidet til også å dekke sveising og dreining. Opplæringsplanen er godkjent av Opplæringsrådet, og dermed kan våre erfarne sjøfolk avlegge fagprøven ombord. Rederiet har allerede mottatt de første bekreftelsene på at fagprøven er avholdt.

Ombord i M/S TOMBARRA som vi nylig besøkte, var det stor opplæringsaktivitet. Fem av besetningsmedlemmene avla prøven med førsteklases resultat. Vår ambulerende sveiseinstruktør, maskinist Per Møller, hadde vært ombord ca. en måned og kjørt gjennom et intensivt kurs som ble avsluttet med eksamen.

Kurset som ble kjørt, var delt opp i en teoretisk og en praktisk del. Den teoretiske delen omhandlet følgende emner:

- Vern og sikkerhet
- Førstehjelp
- Navigasjon
- Redning
- Lasting/lossing
- Brannvern
- Motor/damplære



Vår ambulerende sveiseinstruktør, Per Møller, påser at sveiseprøven går riktig for seg.

Den praktiske delen besto av:

- Elektrisk sveising
- Gassveising
- Dreining



Spleising hører også med til opplæringen. Her er det tidl. matros Tom Ivar Reiten og tidl. reparatør Dagfinn Aasvik som prøver seg, mens tidl. arbeidsleder Martinan Barreiro påser at det går riktig for seg.

Selve undervisningen ble arrangert med praktiske øvelser på dagtid, og den teoretiske delen ble kjørt om kveldene fra kl. 18.00 til 21.30. Maskinist Møller og overstyrmann Hjelle delte emnene mellom seg slik det falt seg naturlig etter kvalifikasjoner og erfaring.

Samtlige fem deltakere viste stor interesse for opplæringen til tross for sterk varme i Den arabiske gulf og stor arbeidsbelastning på grunn av uforutsette problemer i maskinen.

De som avla fagprøven til skipsmekaniker denne turen var:

Martinan Barreiro	tidligere arbeidsleder
Dagfinn Aasvik	tidligere reparatør
Tron Santi	tidligere reparatør
Arne Antonsen	tidligere motormann
Tom Ivar Reiten	tidligere matros

Vi gratulerer med resultatet og takker for fin innsats.

Tore Moen



Overstyrmann Hjelle foreleser i navigasjon. Ivrig tilhørere er fra venstre Dagfinn Aasvik, Martinan Barreiro, Arne Antonsen og Morten Johnsen.



# I går og i dag

Herr Redaktør!

Når nu SKIB-REDERI sender ut sitt nummer ett hundre, er det en glede for den første redaktør av WIL-POSTEN og senere interessert bidragsyter å fremkomme med de hjerteligste gratulasjoner og de beste ønsker for bladets videre fremgang.

Jeg regner WIL-POSTEN som en forløper og ser i dag SKIB-REDERI som en oppfylldelse av det siktemål jeg dengang hadde.

I ettertid kan det kanskje være tjenlig å se litt på WIL-POSTEN, dens tilblivelse og formål.

«I begynnelsen var ordet» heter det jo. Jeg vil si det slik at begynnelsen var en ide, en tanke som fikk utløsning i og vokste med ordet.

Den 1. oktober 1952 mottok jeg fra styret i WIL meddelelse om at mitt forslag om å lage et prøvenummer av WIL-POSTEN var godkjent på følgende betingelser:

«Utgiftene begrenses til kr. 50,-.

Bladet utdeles gratis til medlemmene.

Det ferdige manuskript forelegges styret til godkjenning før trykning.

Forøvrig stilles redaktøren fritt.»

Det var jo noe mere enn en spiker å koke suppe på, så fanten var fornøyd og prøvenummeret kom ut november 1952.

Siden gikk det av seg selv, for jeg gjorde meg selv til ANSVARLIG REDAKTØR, lot styrets betingelser kun gjelde for prøvenummeret og kjørte min egen linje med «ingen over og ingen ved siden», gjorde WIL-POSTEN og redaktøren til synonyme begreper. Hvorfor? Jo, det var den eneste farbare vei den gangen til å la bladet overleve.

Jeg fant at idretten måtte være en ypperlig basis til å understreke fellesskapets betydning for vår arbeidsplass.

I en leder juni 1953 skrev jeg:

«Vi har før på denne plass berørt fellesskapets ide. Vi gjør det igjen, ikke fordi vi ikke har noe annet å skrive om, men fordi vi mener at fellesskapets ide er den bærende piler i et hvert velordnet samfund, yrke – og idrettslag.

Å realisere fellesskapets ide står for oss som den høyeste form for sivilisasjon. Fellesskapets ide er maksimen for individets plikt til etter sine forutsetninger å være en nyttig og aktiv celle i menneskehetens vokster.



Vi er alle fotballspillere for Vår Herre, hver på vår plass i livet. La oss også i dette spillet vise disiplin, lagånd og – fair play, medspillere.»

Jeg benyttet konsekvent VI og OSS i mine ledere. Dette var en konsesjon til fellesskapet, og ikke en understreking av redaktørens stilling.

Uansett idealisme koster det penger å utgi selv et medlemsblad. Uten blussel tør jeg si at jeg regnet med at REDERIET ville være interessert i alle forsøk på å fremme et tillitsfullt samarbeide mellom funksjonærene og mellom funksjonærene og chefer. Spørsmålet var bare om et tiltak i denne genre, utgått fra det man i dag kaller «grasrota», ville ha tyngde nok til å bli tatt alvorlig.

WIL-POSTEN ble seriøs nok til å bli tatt alvorlig.

Alt hva jeg skrev: idrett, intervjuer, portretter, dikt, noveller, salme (jo, Gud bedre) og ledere hadde en undertone av fellesskapets menneskelige aspekter.

Vår personalsjef den gang, konsul Christian Strand, forsto verdien av team work. I et intervju – desember 1953 – spurte jeg konsulen: «Vil De si noe om funksjonærene og forholdet for øvrig i vårt firma? Konsul Strand svarte:

«I den tiden jeg har sittet her, er det med glede jeg har konstatert at det ikke i noe annet større firma finnes et bedre forhold mellom firmaet og funksjonærene og mellom funksjonærene innbyrdes enn hos oss. Dette gode og – jeg kan vel si – vennskapelige samarbeide kan vel for en stor del føres tilbake til WIL's arbeide. Derfor vil jeg så sterkt jeg kan, og så lenge jeg er her, støtte lagets videre arbeid.»

Ja vel. WIL-POSTEN fikk anerkjennelse, men paradoksalt, det ble begynnelsen til slutten for redaktøren.

Fra å være en personlig risiko var WIL-POSTEN blitt en velegnet plattform for å eksponere en selv, et fristende mål for ambisjoner.

Den siste leder jeg skrev – desember 1957 – sluttet jeg av slik:

«Det viser seg at bladet er godt innarbeidet og at det blir savnet når det uteblir. Et savn forutsetter et behov som ikke blir dekket, og ut fra dette kan man si at WIL-POSTEN i dag representerer et behov innen rederiet. Uten den liberale støtte og den goodwill WIL-POSTEN har hatt hos rederiets ledelse, ville det ikke vært mulig å utgi bladet. Dette skulle tyde på at også våre sjefer mener at WIL-POSTEN fyller en misjon. Det vil derfor være naturlig på denne plass, nå når rederiet står overfor omfattende forandring med hensyn til nye kontorer, rasjonalisering og alt som dermed følger, å foreslå at WIL-POSTEN's fremtid også må bli tatt opp til vurdering og innpasset i kontororganisasjonen til nytte og glede for det rederi vi alle er stolt over å tjene.»

Siste nummer fra min hånd kom i juni 1958. Deretter over og ut med redaktør GSH, og en ny giv for WIL-POSTEN med ny redaktør og redaksjonskomite, nok et intermesso før SKIB-REDERI's velfunderte start.

Mitt ønske i siste leder av WIL-POSTEN under min hånd ble tilslutt en realitet da «Skarrebos blad», som SKIB-REDERI populært ble kalt, så dagens lys. Forventningene til bladet var store. Etter hundre nummer av SKIB-REDERI er forventningene ikke blitt mindre, – og jeg tror at leserne ikke blir skuffet.

Gustav S. Hansen

# TARCOOLA slår alle rekorder i Rouen



En stolt kaptein Kai Samuelsen med rekord-plaketten flankert av den norske konsul, port captain og sjef for Havnemyndighetene i Rouen.

TARCOOLA er det lengste skip som noen gang har forsert Seinen og gått opp til Rouen. Med sine 267,55 m. lengde slo den forrige rekordholder, også et norsk skip «L'obo King» med 1,73 m.

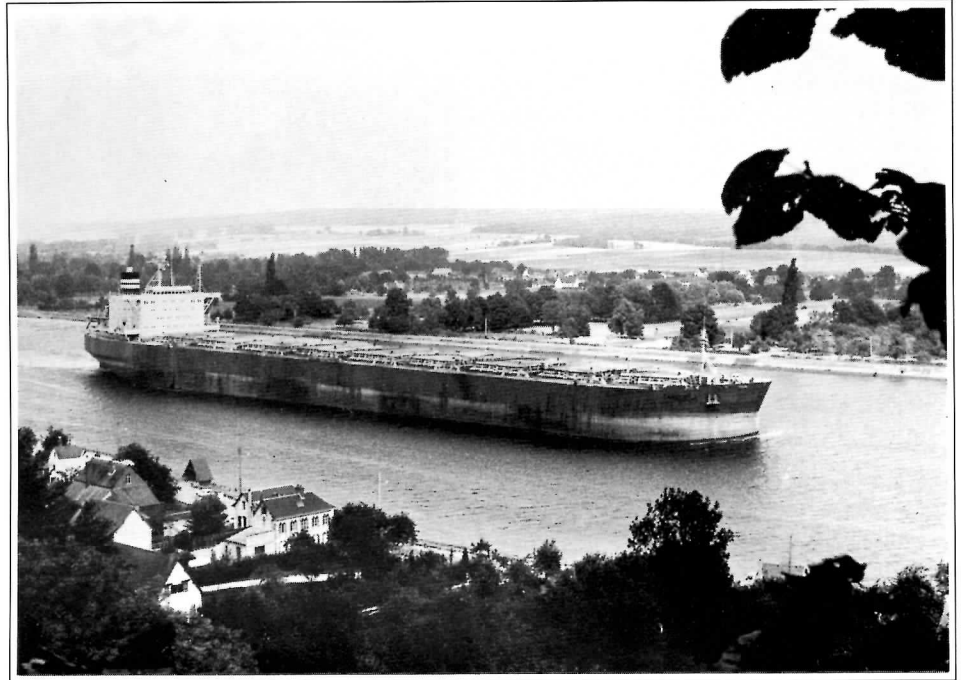
Men TARCOOLA inkasserte nok én rekord. Den losset det største volum last som noen gang har vært losset i Rouen, nemlig 61.070 tonn. Skipet vakte berettiget oppsikt da det seg inn roveret, og skuelystne franskmenn fulgte båten fra Seinen's bredder. Med en bredde på 39,07 m., høyde på 22,03 m. og dypgående på 16,08 m. ruvet det godt i landskapet. Skipet var ca. halvfullt da det gikk inn i Seinen med et dypgående på 9,62 m, og det var dypt nok for Seinen. Lasten som ble losset i Rouen var kull fra New South Wales i Australia.

TARCOOLA har satt flere rekorder tidligere i år da skipet dro fra Electro-coal Transfer Co's Davant, Louisiana med 88.247 short tons med metallurgisk kull med Sumitoma Metals i Japan som bestemmelsessted.

Før bulkskipet TARCOOLA ankom Rouen hadde det tilbakelagt en «worldwide tur» fra Kashima, Japan til Newcastle i Australia via Cape Town til Le Havre – en ferd på ca. 2½ måned.



Agentene S.M.C. Jokelson og Havnmyndighetene i Rouen gjorde stor ære på rekordholderen med festivitas og champagne og den fransk-norske forbrødringen var hjertelig.



TARCOOLA på vei opp Seinen til Rouen.



Fra venstre: Radiooffiser Ann Helen Odden Giske, 2. styrmann Egil A. Giske, forpleiningsassistent Kaia Mostad, elektriker Arne Normann, 2. maskinist Jan Gausel, forpleiningsassistent Sæbjørg Gausel.

### **Ektefelleidyll på TARCOOLA**

Ikke skal vi lage noen statistikk over hvem som er gift med hvem, hvorfor og hvordan og hvor i all verden de seiler hen. Men fra pålitelige kilder har vi fått opplyst at ikke så rent få WW-ektepar har truffet hverandre som uteseilende for siden å inngå langtidscertepart med de blå ringer som romantisk bakgrunnsymbol.

På TARCOOLA traff vi hele tre par av en besetning på 20. Og parene fra Isfjord/Ålesund, Tvedestrand/Tvedestrand og Sandnes/Skånland ble hentet frem på dekk og «foreviet».

# EDB i WW – i dag og i morgen

Stadig flere av oss kommer i kontakt med elektronisk databehandling i vårt daglige arbeide. Ofte betyr dette store forandringer i etablerte rutiner både for sjø- og landansatte.

WW's ledelse har klart gitt uttrykk for ønske om å benytte EDB i økende grad som et middel til å opprettholde og helst styrke firmaets konkurransevne.

Emnet er derfor aktuelt, og krever oppmerksomhet og engasjement fra alle sjikt i organisasjonen.

Dette er bakgrunnen for denne artikkel som først gir en oversikt over eksisterende EDB-opplegg i administrativ sammenheng. Deretter trekker vi frem enkelte utviklingstendenser for å gi et bilde av hvorledes vi kan forvente utviklingen de nærmeste årene fremover.

Vår bruk av EDB i dag er bygget opp rundt tre hovedtyper av maskiner: de store, de mellomstore og de små.

## Store maskiner

Når vi snakker om *store maskiner*, er det ikke lenger den fysiske størrelsen vi tenker på (hovedenheter kan sammenlignes med størrelsen til et kjøleskap). Det som kjennetegner disse maskiner er i første rekke:

- Stor behandlingsskapasitet og avanserte lagringsmetoder for informasjon. Databanker – databaser er de betegnelser som ofte blir brukt.
- Allsidighet. De fleste oppgaver kan løses på en stormaskin og ofte behandler maskinen hundrevis av oppgaver samtidig.

### DE STORE MASKINENE HVA VI BRUKER DEM TIL

- ↪ REGNSKAPER
- ↪ DRIFTS- OG LIKVIDITETSBUDSJETTERING MED OPPFØLGING
- ↪ FORVALTNING AV VERDIPAPIRER, LIKVIDER OG LÅN
- ↪ PERSONELL OG LØNN
- ↪ FRAKTDOKUMENTASJON, MARKETING
- ↪ BOOKING, KALKULERING, CONTAINERKONTROLL
- ↪ BILLETTBESTILLINGER
- ↪ STRATEGISK PLANLEGGING
- ↪ BEREGNINGSPROGRAMMER FOR SKIPSKONSTRUKSJON
- ↪ SØKING I EKSTERNE DATABASER



EDB-avdelingen samlet: Geir Solem, Britt How, Astrid Wirstad, Helge Bjørnerud, Bjørn Terje Hval, Eva Hjerpaasen, Nils Parnemann og Tore Schrøder. Bjørn Kristiansen og Olaf Thomassen var ikke tilstede.

- Velegnet for opplegg der mange mennesker trenger de samme opplysninger samtidig, d.v.s. på samme måte som fjernsynet fungerer.
- Prisen er i dag fra 2-3 mill. kroner og oppover.

WW disponerer stormaskiner av type Honeywell, IBM, Univac m.v., og bruker dem bl.a. til:

- Regnskapsføring.
- Drifts- og likviditetsbudsjettering med oppfølging.
- Forvaltning av verdipapirer, likvider og lån.
- Personell- og lønnsforvaltning.
- Fraktdokumentasjon og marketing.
- Booking, kalkulering, containerkontroll.
- Billettbestillinger.
- Strategisk planlegging.
- Beregning av skipskonstruksjoner.
- Å hente inn informasjonen av ulikt slag som ligger lagret i databanker spredd over hele verden. Dette er tjenester man abonnerer på.

Det kan være verdt å merke seg at vi ikke har noen stormaskiner i huset. Dette er av økonomisk hensyn, og fordi vi ønsker å overlate driften av anleggene, inklusive sikkerhet og konfidensiell behandling, til dem som er eksperter på området.

Når det gjelder Honeywell-anlegget, har vi et eie- og driftsfelleskap med Kredittkassen som er vår hovedbank i Norge. Øvrige stormaskiner eies og drives av eksterne servicebyråer.

## Mini maskiner

Enkelte oppgaver som tidligere ble løst på store dataanlegg, har blitt overført til minianlegg, ofte med godt resultat. Mini-anleggene finner vi i stor utstrekning brukt som spesialmaskin når informasjonsmengden og behandlingen ikke er for omfattende. Såkalte «software-hus», d.v.s. firmaer som selger ferdige EDB-programmer, forutsetter som regel at programmene blir benyttet på én maskintype.



Minimaskinene finner vi i prisklassen ca. kr 200.000,- til 3 mill. kroner. WW disponerer for tiden minimaskiner

#### NAVÆRENDE RUTINER MINIMASKINENE

VI BRUKER DEM TIL :

- ✓ TELEXFORMIDLING
- ✓ EFFEKTIVISERE ØVRIG DATA-KOMMUNIKASJON, POSTFORSENDELSER
- ✓ PROGRAMUTVIKLING
- ✓ TEKSTBEHANDLING

fra Honeywell, Philips og Hazeltine. Utstyret blir brukt til telexformidling, effektivisering av øvrig datakommunikasjon, programutvikling, tekstbehandling og til forenkling av postforsendelser. Med det første får vi installert en maskin av type Datapoint som hjelp til å administrere våre forsikringer.

I WILAG foreligger det konkrete planer om å benytte en minimaskin til å løse viktige oppgaver for dette selskapet.

### Terminaler

Den tredje hovedtype av maskiner kan gis fellesbetegnelsen *terminaler*.

Terminalene kan igjen oppdeles i 2 kategorier:

- Uintelligente
- Intelligente

De uintelligente benyttes kun som en sender/mottagerstasjon tilknyttet en datamaskin.

De intelligente terminalene er derimot selvstendige datamaskiner. De går også under betegnelsen Micros eller Personal Computers, og er den datamaskintype som nå får mest publisitet. Årsakene til dette er:

- De er relativt billige (pris mellom ca. kr. 50.000,- kr. 300.000,-) og enkle i bruk.
- Det er et stort utvalg av maskiner og ferdige programmer.
- De er velegnet for tekstbehandling og et stort antall beregningsoppgaver.
- Beregningsresultater kan enkelt presenteres grafisk i form av kurver og diagrammer, ofte i farger.
- De kan opptre som uintelligente terminaler for å sende/motta informasjon fra andre datamaskiner.

Begrensningene ligger i behandlings- og lagringskapasiteten, og at de kun kan betjene én eller et fåtall brukere samtidig. Derfor kan terminalene ikke erstatte de større maskinene, men de kan brukes til å løse et stort antall nye oppgaver, enkelt og effektiv, ofte i samarbeide med en stormaskin.

I skrivende stund har WW ca. 70 stk. uintelligente terminaler, hovedsakelig levert av Tandberg og IBM. Antall intelligente terminaler er ca. 15 av type Hewlett Packard, CPT, IBM, Tandberg og Basic Systems. I tillegg har vi rundt regnet 25 stk. automatiske skrivere tilknyttet disse terminalene.



«Er det her dere har uintelligente maskiner?»

Vi bruker disse terminalene til:

- Kommunikasjon med stormaskiner
- Tekstbehandling
- Lager, vedlikeholdsplanlegging
- Reisekalkuleringer
- Stort antall frittstående beregningsoppgaver
- Forbedret presentasjonsform, f.eks. grafiske framstillinger i farger.



Avd.sjef Helge Bjørnerud: Utviklingen innen datakommunikasjon er og vil bli enorm!



Systemsjef Bjørn Terje Hval går gjennom et nytt program med Eva Hjerpaasen.

### NAVÆRENDE RUTINER TERMINALENE

#### WW DISPONERER :

- ☛ CA. 70 STK. UINTELLIGENTE TERMINALER
- ☛ CA. 15 STK. INTELLIGENTE TERMINALER
- ☛ CA. 25 STK. AUTOMATISKE SKRIVERE

#### VI BRUKER DEM TIL :

- ☛ KOMMUNIKASJON MED STORMASKINER
- ☛ TEKSTBEHANDLING
- ☛ REISEKALKULERINGER
- ☛ LAGER, VEDLIKEHOLDSPLANLEGGING
- ☛ FRITTSTÅENDE BEREGNINGSOPPGAVER
- ☛ FORBEDRET PRESENTASJONSFORM (GRAFIKK)

## EDB-bruk vil fortsatt øke kraftig

Økningen vil skje innenfor alle maskinstørrelser. Mest iøyenfallende blir likevel veksten i antall terminaler fordi dette vil påvirke arbeidssituasjonen for stadig flere mennesker.

De viktigste årsakene til denne økningen er:

- Billigere utstyr. Verdens første datamaskin i kommersiell bruk så dagens lys i Amerika like etter annen verdenskrig. Den veide 30 tonn, kostet \$490.000,-, og stoppet i gjennomsnitt hvert 7. minutt. Dagens hjemmedatamaskiner veier ca. ½ kg, koster ca \$100,-, er meget driftssikre og har en kapasitet som er mer enn tre ganger så stor som den første maskinen. Også i tiden fremover er

det ventet at forholdet ytelse/pris vil bedre seg vesentlig.

- Lettere programmering. Selv om endel programmering fortsatt vil være en spesialistjobb, vinner bruken av såkalte lettprogrammeringsspråk stadig større utbredelse. Hos oss har ca. 30 medarbeidere gjennomført korte kurs i et lettprogrammeringsspråk som heter Interactive Finance Planning System (IFPS). Flere avdelinger som ikke har noen spesiell EDB-kompetanse, lager nå sine egne programmer. Vi oppfordrer interesserte til å kontakte EDB-avd. Vær oppmerksom på at anvendelsen ikke er begrenset til økonomiske beregninger. Teknisk betonte oppgaver er også velegnet for lettprogrammering.
- Forbedret datakommunikasjon. Vi er inne i en revolusjon når det gjelder mulighetene for overføringer av data, lyd og bilde. Øket bruk av satelitter, fiberoptikk og laserteknikk vil få selv dagens telexsystem til å virke som en gammel T-Ford i forhold til en jumbojet.

Konsekvensen av øket EDB-bruk blir at stadig fler av oss blir engasjert i å lage nye opplegg, og dra nytte av EDB. Ofte vil hjelpemiddelet være et lettprogrammeringsspråk, og datakommunikasjon blir en stadig viktigere del av løsningene. Vi kan ikke forvente en tilsvarende sterk vekst i den sentrale EDB-avdeling. Nesten uansett størrelse, vil en slik avdeling være flaskehals om alt utviklingsarbeide skulle kanaliseres dit. Avdelingen vil ha utviklings- og driftsansvar for enkelte systemer som er felles for store deler av konsernet. For øvrig vil oppgaven være å fungere som et serviceorgan for resten av organisasjonen, herunder definere de nødvendige standarder bl.a. for å få til datautveksling mellom ulike typer av systemer og maskiner.

En annen utviklingstrend vil være:

## Hovedhensikten ved nye systemer blir å skape konkurransefortrinn

(ikke lenger så mye ren rasjonalisering) fordi vi har teknologi og kunnskap til å innhente og forvalte informasjon mer effektivt enn mange av våre konkurrenter.

Selv om EDB som middel til å spare kostnader alltid vil være viktig, blir hovedhensikten med nye løsninger å øke inntektene.

Konsekvensen av dette er at vi må begynne å betrakte informasjon som et

## Skipskatten



Bladet vi leser er nr. 100 i rekken. Så ved juletider er hundre-og-ett ute.

hvilket som helst annet aktivum. Tradisjonelt er vi opptatt av å drive skip, avstemme bankkonti, telle beholdninger osv. På samme måte må vi behandle informasjon; den må organiseres, vedlikeholdes og sikres.

Videre må vi være forberedt på å hente den informasjon som blir stadig viktigere for oss, fra helt nye kilder. Mengden av informasjon om markeder, økonomi, teknologi, vitenskap, lovgivning m.v. er nå så stor at datamaskinene forlenget er tatt i bruk for å holde oversikten. Derfor blir det viktig å kunne spørre, og spørsmålene stilles ved hjelp av en terminal tilknyttet en databank som kan befinne seg nær sagt hvor som helst i verden.



Svar på spørsmål av den type som er stilt nedenfor, vil bestemme utformingen av nye informasjonssystemer:

- Hvilken informasjon trengs for å nå de mål som er satt for virksomheten? Hvor finnes den? Hvorledes skal den administreres?
- Hva gjør oss istand til å svare rettidig og korrekt på forespørsler fra kunder og andre forbindelser?
- Hvilken tilleggs-service kan tilbys våre kunder slik at vi fremstår som en enda bedre samarbeidspartner?
- Hvorledes skal våre EDB-opplegg bli enkle og oversiktlige slik at de raskt kan tilpasses endringer?

Den tredje viktige utviklingstrend vil være:

### **Tradisjonelle grenser mellom EDB, kontor og kommunikasjon forsvinner**

fordi områdene vil bygge på samme teknologi. Vi får derved en sammensmelting av disse sektorer til en enhet som av mangel på en bedre betegnelse kan kalles saksbehandling.

Konsekvensen av denne trenden blir at vi får en «flatere» organisasjon og at de rene ekspertene forsvinner. Det blir etterhvert avlegs å organisere arbeidet etter samlebåndsprinsippet som f.eks.:

- En person fremskaffer tallmateriale og annen informasjon. Neste person forfatter et manuskript. Neste person renskriver manuskriptet og fremskaffer det nødvendige antall kopier. Neste person sørger for å få transportert papirene til de enkelte mottagerne osv.

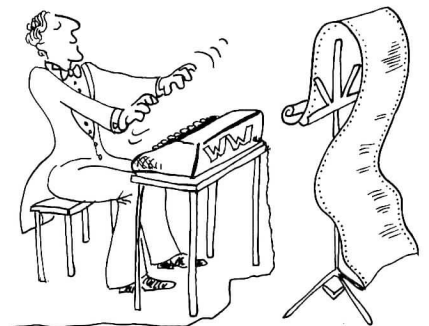
Ved nærmere ettertanke vil vi finne at en stor del av vårt kontorarbeide i dag er organisert etter samlebåndsprinsippet. Etterhvert løses alle disse funksjonene fra samme terminal, og gir stadig fler av oss mulighet for et mer enhetlig og interessant arbeide.

Avslutningsvis kan vi kanskje stille spørsmålet om alt dette gir oss en triveligere arbeidsform. Det finnes jo skeptikere som forutser sentralisert maktmisbruk og et kaldt og menneskefiendtlig miljø som en konsekvens av datateknologiens fremmars. Her er det viktig å fremheve to ting:

- En avgjørende forutsetning for trivsel er at vårt firma også fremover tjener penger og har evnen til å ekspandere. Som privatpersoner ønsker de aller fleste av oss fortsatt å tjene bedre enn det mange av våre konkurrenter gjør. For å oppnå dette, må vi utnytte de mulighetene som ligger i ny teknologi.

- Datateknologien er verdinøytral. Den kan like enkelt benyttes til å lage gode som dårlige løsninger. Dette maner til engasjement fra hver enkelt som kommer i kontakt med datamaskiner i sitt daglige arbeide.

Datateknologien gir oss nå store utfordringer, men også muligheter større enn noen gang tidligere. Vi ønsker hverandre lykke til med å utnytte disse mulighetene på en fornuftig måte. Vi har alle forutsetninger for lykkes!



*Tekstbehandlingsmaskiner har blitt et meget nyttig hjelpemiddel i redieriet. Her blir CPT-maskinen brukt av Anne Rammell i WOS.*

# Sommersolverv

## Hos Kåre Skarrebo:

Intet sted skapes en konfidensiell atmosfære så lekende lett som i privatbilen, der den monotont summende ruller langs motorveien. En intim kontakt oppstår som ved et trylleslag mellom sjåfør og passasjer i forsetet, i dette tilfellet en som ignorerer bilbeltebruk og derfor har to Camillaer klar i jakkelommen.

SKIB-REDERI's redaktør sitter ved rattet og den ustanselige medarbeider med Camillaene legger ut om bladets tilblivelse som ikke skjedd uten sterk argumentasjon for og imot. Den ustanselige selv, hvor langt nede på rangsstigen han enn befant seg, argumenterte mot, da hans kjeledegge WIL-Posten dermed forsvant og for en kortere periode tok livsløgnen fra et gjennemsnittsmenneske.

Han som skapte SKIB-REDERI blev publikasjonens første redaktør. Kåre Skarrebo het mannen som i mange år var direktør for Maritim Seksjon og som lenge før Folketrygdens pensjonsalder trakk seg tilbake for å dyrke modernæringen på sine to gårder i Våle. Det er denne sjømann til hest som nu skal avlegges sitt i anledning av at SKIB-REDERI nr. 100 er på trappene.

Lenge før cicero holdt sine eminent taler på Forum Romanum, skrev Lao-Tse følgende: Når du forlater din post, kom i hu da å gjøre det tidlig. La ikke vinnskipelighet eller stolthet friste deg til å holde fast ved en stilling du ikke lenger er skikket til, men trekk deg tilbake mens du ennå har krefter igjen. Når et stort embete har gitt deg ære og herømmelse, er det på tide å følge den himmelske regelen og trekke seg tilbake til glemselen. Den som ikke går av i tide, taper ikke bare sin anseelse, men svikter også sin plikt fordi han ikke lenger er istand til å fylle den ordentlig.



Gårdbrukeren viser stolt frem Korneto med tilliggende herligheter.

Kåre Skarrebo fulgte denne himmelske regel og kjørte med hest og trille fra jobben mens han ennå var sprek og vital. (Dette var en gave fra W.W. til direktør Skarrebo ved hans fratreden.) En fornem trille var det med kalesje og kandelaberlykt, og på kusksetet satt en heilnorsk bonderomantiker i ulveskinnsplads og kjørte med akkurat så stramme tommer som den nystriplete premiehoppes aksepterte.

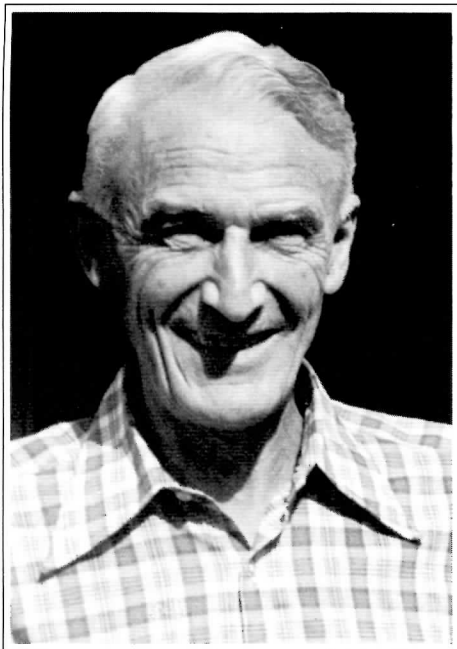
Forum Romanum frister meg til å nevne de tre latinske ord: Veni, vidi, vici, selv om enkelte vil synes det lyder patetisk. Men ikke for meg, som faktisk SÅ at han kom. Det var en sprengkold januardag i Drammen. Vi lå innefrosset med gamle TOURCOING, og Skarrebo løste meg av som telegrafist. Med denne elektroniske bakgrunn som katapult, steg han som en jet-jager mot de store høyder. Ikke visste jeg da at denne smilende og langsenede atletle skulle bli min fremtidige sjef som med nådeløst og uinnskrenket veto bestemte kvaliteten på mine kjøttkaker og poteter.

Skarrebo var ingen drømmer som trodde noget kom flytende på en fjel. Han rendyrket den Emersonske livsanskuelse og trodde kun på årsak og virkning. En av hans yndlingsuttalelser var: Det er resultatene som teller. Jeg føler meg ingeniørlunde kallet til, og har heller ingen betingelse for

å bedømme Skarrebos betydning for firmaet. Den er han forøvrig allerede berømmet for. Hans engasjement var så omfattende at det får bli forfatteren av neste jubileumbok som gir en helhetsvurdering.

Men en ting er jeg fullt kompetent til å bedømme: Skarrebos virke som sjef. Med sine medfødte leder-egenskaper og organisatoriske evner, sier det seg selv at han måtte være en fantastisk overordnet. Dette har jeg aldri satt på prent, og det er ikke med henblikk på rimelig vinterforsyning av markens grøde jeg ubetinget bruker superlativer, spesielt da jeg kjenner direktøragronomens totale immunitet mot smiger. Aldri så jeg Skarrebo gretten, hver eneste dag møtte han smilende, positiv, vennlig og korrekt. Alltid gav han svar, om ikke prompte, så iallfall før kontortidens slutt. Ofte blev svaret nei, men jeg visste hvor jeg stod. Å jobbe for denne suverene sjef, var en fryd og en fest som gav glede og inspirasjon. Skarrebo kan stå som eksponent for det herlige amerikanske ordtak: The show must go on. Jåleri var ham en vederstyggelighet, og han hatet snurrepipierier. Men kanskje jeg aller først burde nevnt hans omsorg for de seilende, som han alltid tok parti for. Jeg har en stor skare av sjøfolk med meg når jeg oppriktig hylder Skarrebo for hans skværhet overfor de han hadde seilt sammen med, uansett grad og posisjon.





Kåre Skarrebo.



Som styrmann i 1949.

Vakker og velstelt ligger Kornto i eftermiddagssolen. Farsgården som er skjøttet med kjærlige hender og dyrket med innsikt og forstand. Alt her bærer preg av soliditet og velstand. Det sies at Skarrebo har latt sy en gedigen svinelærveske som han henter korn-trygden i. Pen-

gene blir satt inn på en egen konto, som står som bevis på bondens smartness i å føre folk bak lyset ved å blåse «modernæringen» opp som en stor ballong. Dette lyder som misunnelse, og ER vel kan hende det. Akkurat nu er det iallfall deilig å være på gården. Sommersolverv er pas-

sert. Duften fra aker og eng sammen med synet av grønne og frodige trær gjør at vi atter en gang får oppleve en nordisk høysommers eventyrlige skjønnhet.

Bjarne A.

## Jubileums. Menu

Siden «SKIB-REDERI» utgir sitt eksemplar nummer 100, bør vel dette også markeres i matspalten med en enkel jubileumsmeny som vi alle bør kunne lage.

Skal en jubilere, må en også skåle. Den riktige planleggingen er at en bestemmer menyen, og så velger en drikke som passer til den. Men, hvorfor ikke snu på det. Vi velger linjekevitt og øl som drikkevarer, og så kommer menyen.

### Forrett:

Til forrett velger vi oss noen spekesild eller kryddersildfileter som anrettes på et stykke grovt brød, pyntes med salat, rå løk, dill, sitron, rødbeter og litt rømme. Kan det gjøres bedre og enklere?

### Hovedrett:

Nu er der får-i-kål tid, kålen begynner å bli fast og fin igjen, og sauekjøttet er snart på tilbud i de fleste butikker. Da vil det smake godt med en god får-i-kål gryte.

Lag får-i-kålen etter din faste oppskrift, men – stek kjøttet før det kokes. Da vil du få en rundere og kraftigere smak på får-i-kålen.

Etter en slik meny passer det best med en kopp kaffe og et lite glass – hvis en har plass!



Finn Engedal

# Rederistyrevalg

## 6. november 1984

Funksjonstiden til de ansattes representanter i rederistyret utløper pr. 31. desember 1984. Valg av nye representanter vil finne sted

6. november 1984.

Etter at opptellingen av innkomne forslag er klar, vil stemmeseddel for valgkrets I og valgkrets II se ut som nedeste på siden.

### Organisasjonstilknytning:

Vi gjør spesielt oppmerksom på at sjøfolkenes organisasjonstilknytning er uten betydning. Det vesentlige er hvilken stilling vedkommende innehar og om den er

regulert i avtale for underordnet befall og mannskap, eller om den er regulert i avtale for offiserer. Sjøansatt personell som ikke har stilling regulert i Norsk Sjømannsforbund eller offisersorganisasjonene, har stemmerett og valgbarhet i den valgkrets vedkommende arbeidsmessig ansees mest knyttet til.

### Forhåndsstemmegivning:

For stemmeberettigede som er forhindret fra personlig å avgi stemme på valgdagen, er det adgang til å avgi stemme på forhånd etter fastsatte regler.

Forhåndsstemmegivning kan skje fra 23. oktober og frem til og med 5. november 1984.

Velgeren må avgi sin stemme ved personlig fremmøte hos stemmemottageren som vil være Marianne Fosaas, rom 514, eventuelt Tore Moen, rom 912.

### Stemmegivning ved postforsendelse:

For stemmeberettigede som ikke vil ha anledning til å avgi stemme på valgdagen eller ved forhåndsstemmegivning, er det anledning til å stemme ved postforsendelse. Disse må kontakte rederiet/valgstyret og be om å få tilsendt valgmateriell.

Poststemmer må, for å være gyldige, være postlagt senest i løpet av valgdagen.

Tore Moen

#### STEMMESEDDEL

for

ansatte med tariffmessig tilknytning til Norges Skibsførerforbund, Det norske maskinistforbund, Norsk Styrmandsforening samt øvrige ansatte uten tariffmessig tilknytning til sjømannsorganisasjonene.

#### KANDIDATER

Avstemning

Navn	Stilling	Arbeidssted	
Sverre Bekjorden	1. styrmann	WOS	<input type="checkbox"/>
Rjörn Berg	Driftssjef	Kontoret	<input type="checkbox"/>
Nic. Berg	Kaptein	Skip	<input type="checkbox"/>
Johan Bergland	Driftsinspektør	Kontoret	<input type="checkbox"/>
Hans Hallum	Kaainspektør	Filipstad	<input type="checkbox"/>
Magne Hungnes	Kaptein	WOS	<input type="checkbox"/>
Børge Haaland	Kaptein	WOS	<input type="checkbox"/>
Nicolai Jakobsen	Formann I	Filipstad	<input type="checkbox"/>
Kjell Jansen	Maskinsjef	Skip	<input type="checkbox"/>
Knut Jørgensen	Driftsinspektør	Kontoret	<input type="checkbox"/>
Tor H. Karlsen	Plattformsjef	Rigg	<input type="checkbox"/>
Klaus Olsen	Plattformsjef	Rigg	<input type="checkbox"/>
Paul Pallesen	Avdelingssjef	WOS/Stavanger	<input type="checkbox"/>
Gunnar Tallaksen	Teknisk sjef	Rigg	<input type="checkbox"/>
Karle Teige	Plattformsjef	Rigg	<input type="checkbox"/>
Knut Try	Operasjon Man.	Kontoret	<input type="checkbox"/>
Sven Ulseth	Kaptein	Skip	<input type="checkbox"/>
Espen Vermedal	Økonomiassistent	Barvilh/Oslo	<input type="checkbox"/>
Ragnhild Vestby	Mannskapssjef	Kontoret	<input type="checkbox"/>
Turid Aanerud	Opplæringskons.	Kontoret	<input type="checkbox"/>

Stemmegiver setter kryss i avstemningsrubrikken ved de kandidater han ønsker å gi sin stemme. Det kan avgis stemme på inntil 3 forskjellige kandidater. Hvis det avgis stemme på flere enn 3 foreslåtte kandidater, blir stemmeseddelen i sin helhet forkastet som ugyldig. Kandidatens navn er opplistet i alfabetisk orden.

#### STEMMESEDDEL

for

ansatte med tariffmessig tilknytning til Norsk Sjømannsforbund

#### KANDIDATER

Avstemning

Navn	Stilling	Arbeidssted	
Helge Bingen	Radiooffiser	Skip	<input type="checkbox"/>
Harald Fevang	Elektriker	Rigg	<input type="checkbox"/>
Andreas Mauseth	Storekeeper	Rigg	<input type="checkbox"/>
Nils Møien	Forpleiningssjef	Rigg	<input type="checkbox"/>
Gudmund Stensen	Radioperatør	Rigg	<input type="checkbox"/>
Grete Stensrød	Radiooffiser	Skip	<input type="checkbox"/>
Jan Svorstøl	Skipsmekaniker	Skip	<input type="checkbox"/>
Knut Sætre	Radiooffiser	Sip	<input type="checkbox"/>
Viggo Teigen	Elektriker	Skip	<input type="checkbox"/>
Harry Veian	Kombimann	WOS	<input type="checkbox"/>

Stemmegiver setter kryss i avstemningsrubrikken ved de kandidater han ønsker å gi sin stemme. Det kan avgis stemme på inntil 3 forskjellige kandidater. Hvis det avgis stemme på flere enn 3 foreslåtte kandidater, blir stemmeseddelen i sin helhet forkastet som ugyldig. Kandidatens navn er opplistet i alfabetisk orden.

# W Fisketuren: Wemodig og vakkert

Småbølger kruser viken og sommersolen flommer uhindret over Tennvik brygge der WW-folket samles til sitt årlige treff. Nøtterøybølger slår mot de innchartrede skuter og den WW-eide småbåtflåte brakt til havn av ennå habile skipperer som ikke kommer til unnsetning med speed and knop, men med sans for rutinert rorføring og WW-style til sjøs.

Gjensynsscener og husker-du stemning bryter julidagsidyllen akkompagnert av måkeskrik og motorlåt. De hundre pensjonister og inviterte fordeler seg på en liten armada som stevner ut langs Veierland mot fiskeplass, mot en god dag og for nytelse av litt livseliksir.

Det vil alltid være noen skygger i vannet ettersom skuten pløyer frem. Personer som alltid vil bli husket er blitt igjen på vemodets brygge. Vi husker dem spesielt på en dag som denne.

Furet, værbitte og ned i vannet skuer cruiseskipper Bjarne A. som foretar en stressfri pilking sammen med resten av den fornøyde besetning. Selv industriminister Syse prøver seg på dyplått vann. Fisken tok Langeland, og ikke var det viktig om Kåre S., Bryde og Tonholm eller Hansen, Nordahl eller Buen fikk mer enn oss.

Det gjøres strandhugg på Gåsø-kalven hvor man klyver iland, og det prikkfrie måltid med «linje» til inntas solende på et svaberg eller lenet til et skyggefullt tre. Her er det lutter fordragelighet og godt å være. En stemning, et sted og en stil flyter over i mange gode minner og historier fra mang en lang WW-tid.

Ved avskjedens stund på Nøtterøy ble det uttalt: Dette må andre tilårskomne WW-folk få anledning til å oppleve. Og Niels W. jr. er sikkert enig i det!

HeS



# Barber Blue Sea - plakatkonkurranse

I forbindelse med introduksjonen av de nye Barber Supercarriers, ble det utlyst en tegnekonkurranse for barn i alderen 11 - 13 år. Konkurransen var internasjonal, og vi sendte konkurransereglene til de av våre adopsjonsskoler som hadde barn i denne alder. Vi regnet ikke med at et norsk skolebarn skulle klare å vinne denne plakatkonkurranse, men vi lovet at det eller de beste norske deltagerne, skulle få en premie fra Wilh. Wilhelmsen i form av en tur til Gøteborg for å se et Ro/Ro-skip.

Plakaten skulle illustrere «International Competition - Free Trade - World Peace».

Den 12 år gamle thailandske gutten

Kitti Porntanahirun vant den internasjonale konkurransen, fikk 1.000 dollar i premie og tur til USA, til dåpen av den siste Supercarrier «BARBER HECTOR» og en ukes opphold i Washington.

Våre lokale vinnere måtte nøye seg med et mer beskjedent opplegg, men vi hadde en fin tur til Gøteborg 18. juni. Vi plukket ut tre deltagere som vi syntes fortjente en premie. Det var

Anita Sommer fra Berlevåg skole  
Camilla Chausse, Sørkedalen skole  
Lisa Heslop, Sørkedalen skole.

Dessverre var det ikke mulig å få det til å klaffe med et av våre egne Ro/Ro-skip, men informasjonssjef Ulf Söderpalm i

Transatlantic fikk oss ombord i et finsk skip og tok oss med på sightseeing i Gøteborg etter å ha vist oss en film om Ro/Ro-skip på rederikontoret.

Så tilbragte vi mange timer på Liseberg, fordervet en masse penger, og hadde det skikkelig gøy. Etter en tur på Sjømannskirken entret vi flyet tilbake til Oslo, og vi håper de unge tegnere hadde en minnerik opplevelse. Anita som hadde fløyet helt fra Berlevåg, fikk være i Oslo i 5 dager og fikk riktig besett seg.

Takk for innsatsen til alle dere som ikke kom til topps i konkurransen, det var morsomt å se alle de fine tegningene.

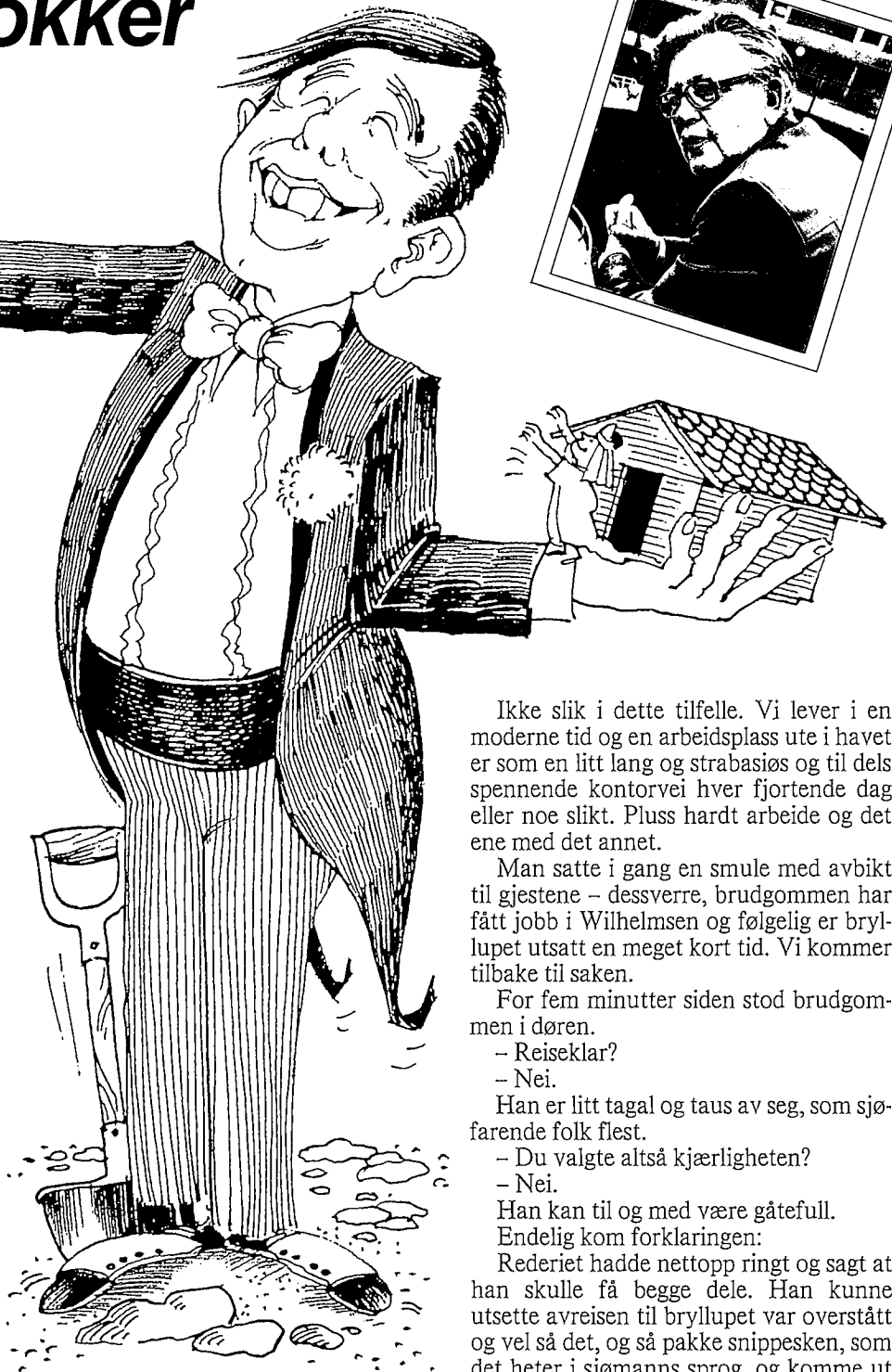
AHO



Vinnerplakaten - som hadde flotte farver.

Leif B. Lillegaard:  
**Bryllupsklokker**

**W**



For det første er han stor og sterk, for det annet har han vært til sjøs og har utdannelse i maritime fag, for det tredje bygger han hus og dessuten er han forelsket og vil gifte seg, dagen er fastsatt.

For det fjerde har han ikke noe å gjøre på sitt lille hjemsted. Han må ut for å finne arbeide. Ikke alle vil det.

- Rigg, sa han. Oljerigg.

Det er fordeler med en oljerigg. Fjorten dager ute og tre uker hjemme, hadde han hørt – eller var det kanskje omvendt. Det ville bety at han kunne bygge sitt hus i fritiden, elske sin kone og leve lykkelig i allfall til sine ungdomsdagers ende.

Etterpå var det sikkert verre å arbeide på rigg, her trenges den gode ryggen og ungdommens friske mot.

- Men så har jeg jo hus. Og kjerring.

Han er litt nøye på dette med prioritering her i livet.

Vi satte i gang med en telefonrunde til godtfolk som har rigger i Nordsjøen.

- Vi sender opp et skjema, var svaret.

Han ville vite om jeg ikke kjente noen i Wilhelmsen.

- Ikke noe særlig, svarte jeg. Ikke helt sant, men man skal ikke oppnå fordeler formidels bekjentskaper, kun formidels kvalifikasjoner, ikke alltid det heller.

Men Wilhelmsen var på min telefonliste, han gikk og fortsatte å grave på sin tomt. Dagene gikk også.

Og her begynner solskinnshistorien. En telefon fra Wilhelmsen tilbake til mitt kontor, hans egen telefon svarte ikke. Hele familien grov i denne tomten. Han ble hentet opp, og fikk vite at han kunne komme om tre dager.

Han ble blek.

- Men – men jeg skal jo giftes om seks dager!

- Du får utsette denne giftingen og komme deg på jobb.

- Ja, men det går ikke. Dessuten er begge deler nokså viktig.

Her tar solskinnshistorien en liten pause.

-----

Han ringte til rederiet og takket ja – han ville komme. Gifte kunne han gjøre senere en dag det passet. Det viktigste var jo å ha noe å gifte seg på, en liten fremtidsutsikt.

Om bruden gråt, vites intet. Det har hendt så mange, mange ganger før at brudgommen har reist til sjøs for å komme hjem til bryllupsklokker og orgelmusikk og nellik i knapphullet.

Men akk, han kom aldri.

Ikke slik i dette tilfelle. Vi lever i en moderne tid og en arbeidsplass ute i havet er som en litt lang og strabasios og til dels spennende kontorvei hver fjortende dag eller noe slikt. Pluss hardt arbeide og det ene med det annet.

Man satte i gang en smule med avbikt til gjestene – dessverre, brudgommen har fått jobb i Wilhelmsen og følgelig er bryllupet utsatt en meget kort tid. Vi kommer tilbake til saken.

For fem minutter siden stod brudgommen i døren.

- Reiseklar?

- Nei.

Han er litt tagal og taus av seg, som sjøfarende folk flest.

- Du valgte altså kjærligheten?

- Nei.

Han kan til og med være gåtefull.

Endelig kom forklaringen:

Rederiet hadde nettopp ringt og sagt at han skulle få begge dele. Han kunne utsette avreisen til bryllupet var overstått og vel så det, og så pakke snippesken, som det heter i sjømanns sprog, og komme ut til rigg og sette i gang.

Hans smil kunne smelte en sten.

- Jeg trodde ikke Wilhelmsen hadde forstand på kjærlighet, sa han, takket og gikk. Han etterlot seg en invitasjon til fk. lørdag.

# Kort portrett

## Kaptein Kai Samuelsen

**- Når gikk du til sjøs for første gang?**

I 1948. Jeg kom til WW i 1954 som 2. styrmann og har vært her siden.

**- Hva er ditt pinligste øyeblikk fra WW-tiden?**

Det kan jeg ikke komme på. Jeg er etterhvert blitt ganske god til å glemme vidervedigheter, men ofte ergrer jeg meg noe over å ha vært litt for frittalende.

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

Som førstereis: Husk nå på at du intet har å frykte fra dine foresatte. Du starter nederst og har intet å tape.

**- Hva kobler du av med?**

Lesning og maling (spesielt seilskuter).

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

Jeg liker vel best mennesker med en litt raus livsopfatning. Selvopptatte og småskårne mennesker prøver jeg å unngå, i alle fall i privatlivet.

**- Hva gjør deg skikkelig arg?**

Jeg liker ikke falskhet, griskhet, gjerrighet, egoisme og hjerteløshet. Men ofte er det dessverre kjennetegnet på suksess.

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

Brukbar helse og WW-pensjon når den tid kommer, trenger ingen spesielle presanger før den tid. Men, hvis du nå har tatt et brukbart bilde, så kan du jo ramme det inn og sende det til Kari så kan hun ha det på nattbordet til jeg kommer.

S-R besøker TARCOOLA og tar for seg kaptein Kai Samuelsen i et revolverintervju.



**- Hvilken bok leste du sist?**

Seilskuten Seladon og hennes menn.

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

Gin/tonic, eller som svensken sa det: Av de letta franska vinor gillar jag cognac best. Best av alt er sprengt oksebryst som Kari har laget.

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

Nå er det bare å komme seg hjem til min kone som står i mitt hode. Etter 6 måneder er det drømmedag for en sjømann.

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

Jeg har i mange år drømt om å komme opp på Table Mountain i Cape. Jeg har så mange ganger seilt forbi og sett disse fjellene Table Mountains - Devils peak og De syv apostler. Kanskje også safari i Kenya. Det måtte være sammen med min kone, datter og mann. De er unge med dårlig råd og kunne trenge til litt ekstravanse. Jo, det ville vært stas.

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

Jeg kunne kanskje tenkt meg en jobb i land, f.eks. i utlandet, men det blir nok til at jeg fortsetter i den stillingen jeg nå har.

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

Kanskje vi regner med at det vi eventuelt er mest opptatt av ligger litt utenfor stoffet forøvrig. Altfor enkelt liksom ved siden av f.eks. Strategisk planlegging. Men vi burde vært flinkere til å markere oss.

Tidligere har jeg avslørt min aversjon mot medlemskap i foreninger og organisasjoner, og vil gjerne dvele litt ved min ungdoms avholdslosje og kristelige forening. Førstnevnte forlot jeg med æren i behold, idet utmelding skjedde lenge før mine lengtende lepper svinget seg begjærlig om det lille glass inneholdende nektaren Lysholm nr. 1. At jeg bruker ordet nektar forsvares med at de troende munkers frembragte klosterlikøren D.O.M., som er forkortelse for Deo Optimo Maximo, hvilket visse- ligg betyr til Guds høyeste ære.

Adskillelsen fra kirken foregikk imidlertid under større dramatikk, idet jeg bokstavelig talt blev kastet ut av dette hellige hus. Det var gamle, ærverdige sogneprest Le Maire som foretok likvidasjonen på Nøtterøy Indre Menighetshus en sol- varm og vakker midtsommerdag.

Jeg hadde likt meg godt i den kristelige ungdomsforening. Her møtte jeg pastor Gran, frøken Backer og min skolelærer Berntsen, som i alle år har stått for meg som et reallt mann- folk og et nobelt menneske. Han levde som en kristen og alt han foretok seg var som et kjærlig- hetens evangelium. Frøken Backer serverte verdens beste julekake med rosiner og sukat og en sjelden god kaffe. Else spilte piano, elegant og virtuost. Allerede den gang røbet hun en musikalsk begavelse og er da også blitt en kjent og skattet orga- nist. Liv med nøttebrune krøller over en formfullendt ungpikerkropp, var frapperende skjønn å skue der hun med klokkeren stemme sang «Nav- net Jesus må jeg elske, det har satt min sjel i brann». Også hun har, ikke på grunn av klokkeren stemme og superb anatomi, men av indre kvali- teter, havnet langt opp i salaten.

Efter min første hvalfangstsesong, gjenopptok jeg besøkene i ungdoms- foreningen og blev hjertelig mottatt



MINI MAL:

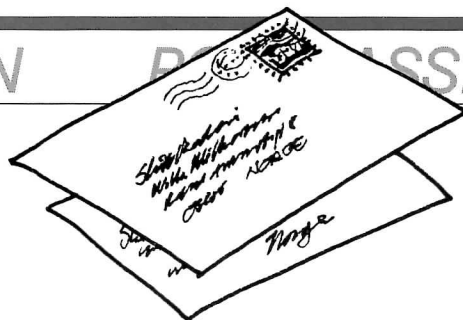
# Grønn genser

av mine kristne venner. Pastor Gran spurte om jeg ville lese lyrikk på midtsommerfesten for årets konfir- manter og jeg blev glad over denne tillit til min lyriske innsikt. Jeg la meget arbeide i dette og fant frem til en kavalkade jeg mente passet for ganske unge, livsglade mennesker. Siden det var St. Hans, åpnet jeg med Gunnar Reiss-Andersens beta- gende dikt om nettopp denne aften, da heksene flyr til Bloksberg på kosteskiftene. Øverst i salen stod jeg på en talerstol og deklamerte hen- ført:

Alice, ikveld er det  
St. Hans-kveld.  
Du tror vel, fordi du er ung,  
litt yngre enn jeg,  
at du merker det bedre selv.  
Nei, søte Alice,  
allikevel vet jeg det varmere,  
villere, tyngre,  
for, tenk om det virkelig  
blev min siste.  
Vet du da ikke at år for år  
vokser den lykke man ikke får  
til noe man ikke tør miste?  
Alice, det er ikke motorbåter  
vi hører,  
men hjerter som banker . . .

Nu var sogneprest Le Maire på vei mot talerstolen. Han tok meg vennlig om skulderen og sa: Vi kan ikke fortsette på denne lettsindige vei. Jeg gikk nedover midtgangens storslåtte natur. Fra aker og eng og velstelte villahaver duftet blom- strende midtsommer. Jeg gikk som i en ørske og kunne ikke riktig forstå det som var hendt. Efter en times tid var jeg ved Fjær- holmen Fjordrestaurant, hvor Reidar satt med Grønn genser på bordet. Grønn genser var den gang kjælenavnet på Superior Port, hjem- ført på fat og tappet av A/S Vin- monopoliet. Den avkjølte portvin vir- ket svalende på min tørre strupe og jeg følte et deilig velvære sige inn i kroppen. Yankee Band spilte Blauer Himmel og restaurant og dansegulv fyltes av feststemte midtsommer- gjester.

Det er med et visst vemod jeg rip- per opp i denne gamle historie. Gun- nar Reiss-Andersens dikt er blitt meg kjærere efter hvert. Jeg er nu såpass gammel at jeg er livende redd for å miste den lykke jeg ikke får. Men forventningen kan ingen ta fra oss. Og vismannen har sagt: Når alt kom- mer til alt, er det bare drømmen som står igjen.



## Barnedåp BARBER TØNSBERG

Torsdag 5. april ble en liten pike født i Hong Kong. Det at barn blir født i Hong Kong er ikke så uvanlig, tvert i mot. Det som er uvanlig med denne lille piken er at hun ble døpt ombord på en båt.

Søndag 10. juni ble Linn TØNSBERG, datter av Venke og Bjørn TØNSBERG døpt på broen til BARBER TØNSBERG. Far, Bjørn er Marketing Manager ved BARWIL kontoret i Hong Kong.

Til dåpen ble Linn båret av overstyrmann Tore Kristiansen og to av hennes faddere er Kari og Tor J. Wivestad, han arbeider ved SCANDUTCH kontoret i Hong Kong.



Bilde fra venstre:

Kaptein S. Ulseth, Venke Tønsberg, misjonsprest Ernst Harbakk, gudfar overstyrmann Tore Kristiansen, fadder Tor Wivestad, Bjørn Tønsberg. Foran med dåpsbarnet, fadder Kari Wivestad.

Tekst og foto: Th. Huus.

## Tall i skipsfarten

Den norske utenriksflåten var pr. 1. juli 1984 på 774 skip på tilsammen ca. 30 millioner dvt. (dødvekttonn). 83 skip, samlet på to millioner dvt. er i bestilling.

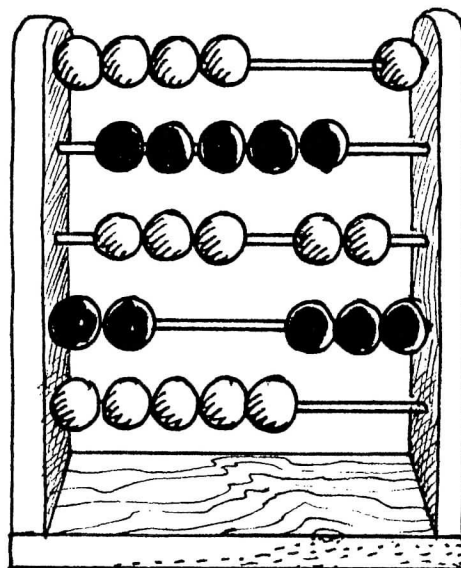
Antall rederier med skip er idag 180, mot 325 i 1960.

9/10 av den norskregistrerte flåte arbeider utenfor landets grenser. Tilsvarende tall for bore- og losjifartøyer er over 50 prosent.

Skipsfarten er en vesentlig eksportnæring som står for ca. 20 prosent av de samlede eksportinntekter, inklusive eksport av gass og olje.

Bruttoomsetningen i Norge er 35 milliarder kroner, herav 33 milliarder i utenlandsk valuta.

Antall sysselsatt i næringen er 42 000. Rederinæringen er storkjøper av varer og tjenester i Norge. Antall sysselsatte totalt i



eller med oppdrag for næringen er 70 000–80 000.

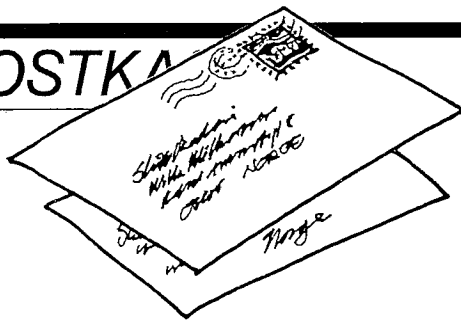
Antall stillinger på skip og offshorefartøyer er 23 000. Det har vært en sterk nedgang på grunn av mindre flåte og nye bemanningsforskrifter. For 20 år siden var antallet 57 000. Nedgangen i antall ansatte skyldes i betydelig mindre grad kortere seilingsperioder og arbeidstid.

Samlede hyreinntekter er beregnet til 4,5 milliarder på årsbasis.

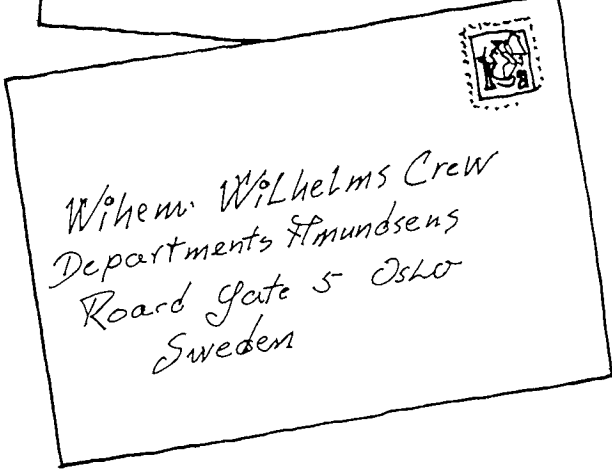
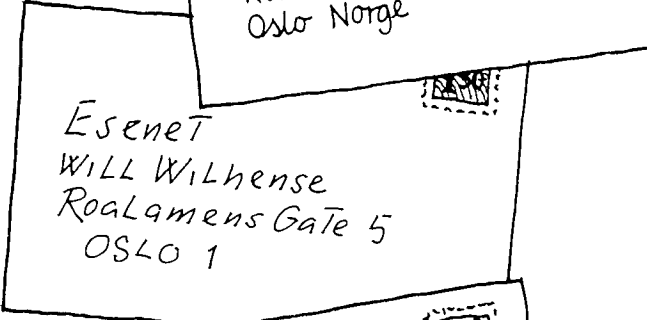
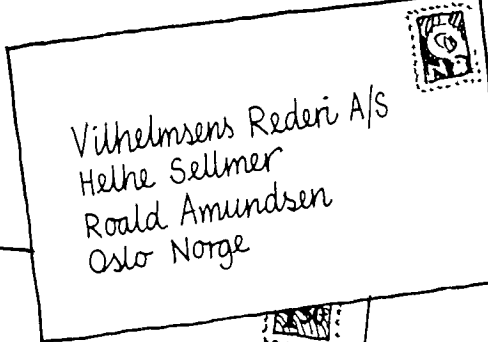
Sjømannsskatten var i 1983 750 millioner kroner. For en rekke kommuner utgjør sjømannsskatten en vesentlig inntekt, opp til 23 til 24 prosent av den samlede forskuddsskatt.

Rederienes totale utgifter for voksne sjømenn er beregnet til 300 000 kroner pr. år.





Rare  
WW-adresser



En sjømann går iland

Den 3. juli i år, gikk jeg ned gangveien fra «Barber Toba» for siste gang.

Etter 37 år i W.W. er min arbeidsdag som sjømann over.

En råkald høstdag i 1947 kom jeg inn på kontoret til W.W. i Oslo.

Fra den dagen har jeg alltid følt meg velkommen dit. Kontorpersonalet har bestandig vist meg elskverdighet og oppmerksomhet. Likedan har min arbeidsgiver vist det samme.

Det har meget å si for den som står klar å reise at man får ett vennlig smil og EN GOD TUR med på ferden.

Fra alle disse årene er det selvsagt et hav av minner og opplevelser og de skal plukkes frem fra hukommelsen i sene høst- og vinterkvelder når man sitter i godstolen og humrer. Uvilkårlig vil det første og siste skipet være de to som vil bli husket best.

Om dette brev kommer inn i «SKIB-REDERI», må jeg benytte anledningen til å TAKKE alle sammen, arbeidsgiver, kontorpersonalet og ikke minst alle jeg har seilt sammen med.

Jeg vet at «SKIB-REDERI» er lest av alle ombord i W.W.-skipene, så jeg er sikker på at min hilsen når de jeg kjenner. «SKIB-REDERI» er et meget godt informasjonsblad som alle setter pris på når det kommer ombord.

På grunn av forandringer med flyavgangen København-Bergen, fikk jeg ikke anledning til å takke dere fra Barber Toba for GODT SAMARBEID.

Barber Toba er skipet jeg beundrer, med en fin besetning og en eventyrlig effektivitet.

GOD SEILAS VIDERE!

Vennlig hilsen  
Odd Teigen  
(stuert)



«Hvorsomhelst!»

Fra Sunnmøre

– Mor til sitt avkom:  
Hvis du ikke er snill  
nå, så kommer du ikke  
til å få jobb i NRK når  
du blir stor.

# Vi gratulerer!

**25 års tjeneste**  
 Alf Mikaelson  
 Finn Østlie  
 Jan Andre Sollie  
 Erling Johannessen  
 Jon Bjørheim  
 Bjørn Hoss  
 Knut Leif Gulliksen  
 Karsten A. Øverlid  
 Arne Røstad  
 Tor Bergersen

**90 år**  
 Maggi Jørgensen

**85 år**  
 Anna Nilsen  
 Marie Løken

**80 år**  
 Leif Haraldsen  
 Erik Leinberg  
 Anna Halvorsen  
 Johanna Skottestad

**75 år**  
 Leif Jelmert  
 Randi Foy  
 Ella Gjertsen  
 Arvid Andersson  
 Odd Nordahl Due  
 Josef Carlsen

**70 år**  
 Alf Endresen  
 Kåre Godaker  
 Gudmund Ragnar Blaalid  
 Borhild Berg  
 Edith Fredriksen  
 Anne-Kathrine Sparre Olsen  
 Ole W. Tenfjord

**60 år**  
 Ingolf Fjelle  
 Jacob Tidemann  
 Solveig Tidemann Hansen  
 Oddvar Andreas Olsen  
 Trond Trondsen  
 Egil Gissum  
 Kazimierz Milewski  
 Johannes Steinsvåg  
 Bjarne Bjørnlund  
 Niels Eyde  
 Trygve Nikø  
 Niels Ytterbø

**50 år**  
 Odd Pedersen  
 Torgeir Gjestad  
 Kjell Roar Andersen  
 Kaj Andersen  
 Ole Jacob Olsen  
 Leif M. Øksnevåg  
 Knut Sandvik  
 Gunnar Tharaldsen  
 Kristen Ø. Johnsen  
 Øystein Arntsen  
 Tore Løken



**Erling Rodin,**  
**25 års tjeneste**

Operation Manager International Erling Rodin begynte som smører i 1954, men sluttet året etter for å gå Sjøkrigsskolen. Etter noen år som sjøoffiser, kom han tilbake til rederiet som maskinist i 1962.

I 1967 ble han ansatt som personellinspektør i Maritim seksjon og ble etter to år ansatt som inspektør i Driftsavdelingen. I 1979 tjenestegjorde Rodin på Superpesas kontor i Brasil som inspektør for WOS og ble assisterende driftssjef i WOS da han kom tilbake. I 1981 ble han driftssjef i WOS, men reiste igjen til Brasil, denne gang som Technical Manager i Norsul. Han fikk også ansvaret for den driftsmessige side av oppstartingen i Lafayette i 1983. Rodin er nå tilbake i WOS som Operation Manager International.

WIL gratulerer redaksjonen med jubileumsnummeret. Vi ønsker SKIB-REDERI lykke til i årene som kommer!



**Erling Johannessen,**  
**25 års tjeneste**

Kaptein Johannessen, som er født på Færøyene og er bosatt i Osabakken 2 på Tau, begynte som lettmatros i Wilh. Wilhelmsens rederi i 1957. Han gikk gradene i rederiet og gikk over til supplyflåten som overstyrmann i 1973 og ble forfremmet til kaptein samme år. Fra 1981 til 1982 var han ansatt som rederiets inspektør i Rio de Janeiro før han igjen gikk til sjøs som kaptein i Wilhelmsen Offshore Services.



**Ansgar Gudmund Hellesfjord,**  
**Rederiforbundets gullmedalje**

Stuert Hellesfjord, som er bosatt i Innsmøla, begynte som bysegutt i 1953 og ble stuert i 1960. Han fikk rederiets jubileums-gave i 1978.

Hellesfjord har vært stuert ombord i en lang rekke av rederiets skip og er nå ombord i M/S BARBER TAMPA som går i linjefart mellom USA og Midt-Østen.



**Alf Mikaelson,  
25 års tjeneste**

Kaptein Mikaelson, som er bosatt i Grasåsen 23 i Arendal begynte 2. styrmann i 1958 og ble kaptein i 1967. Han har senere ført en rekke av rederiets skip, det siste var bulkskipet M/S TONGALA på 121.000 tdw.



**Einar Anfinn Jenderå,  
Rederiforbundets gullmedalje**

Einar Anfinn Jenderå, som er bosatt på Kjørstad i Bitterstad, begynte som 4. maskinist i 1952 og ble maskinsjef i 1960. Han fikk rederiets jubileumsgave i 1978.

Maskinsjef Jenderå har vært maskinsjef ombord i en lang rekke av rederiets skip og skal etter avsluttet ferie tilbake til bulkskipet M/S TONGALA.

## Beste elev ved skipsførerlinjen



Skipsreder Niels Werring jr. fester gulluret på 2. styrmann Pål Jannang.

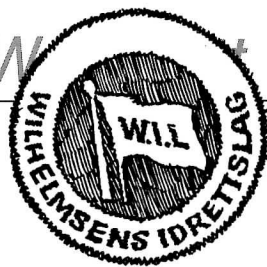
Norges Rederiforbunds ur til beste elev ved skipsfører-linjen, Oslo Sjømannsskole, ble i år tildelt 2. styrmann Pål Jannang.

Jannang begynte som offisersaspirant i 1977, og har tjenestegjort en

periode på 6 måneder som 2. styrmann ombord i M/S TAMESIS, deretter militærtjeneste og skolegang.

Styrmann Jannang er nå på M/S BARBER TØNSBERG.





## Dugnad på Skramstad

Lørdag 18. august hadde Harald Hytteformann samlet ca. 35 arbeidslystne (?) WIL-medlemmer til dugnad på WIL's eiendom i Drøbak.

På denne fine augustlørdag ble det alt i alt utført utrolig mye arbeid. Alt unødvendig kratt og buskas ble saget ned og brent, alle blomsterbed og kanter ble luket fri for ugras, nytt gjerde ble oppsatt mot naboen i syd, skjeve steinheller ble tatt opp og rettet på ved Havestue og Fjellstua, vinduer ble skrapet og malt, huller i stenmoloen ble murt igjen, etc, etc.

Uten mat og drikke duger helten ikke, så midt opp i det hele kunne vi nyte en alle tiders kyllinglunch ved strandkanten.

Vel blåst Harald, og takk for innsatsen til alle som var tilstede.

E.L.

WIL avholder generalforsamling fredag 26. oktober 1984. Årsfesten blir arrangert på Grand Hotel fredag 18. januar 1985.

# Skipsidrett

Resultater fra Velferdstjenestens sportsoversikt pr. 15/8-84

## Fotball

M/S TENDER CARRIER er det eneste WW-skipet vi finner i sportsoversikten fra THE SEVEN SEAS FOOTBALL SERIES og fra DEN NORSKE SERIEN. Pr. 15/8 har TENDER CARRIER spilt 4 kamper og oppnådd en 40. plass i THE SEVEN SEAS og en 9. plass i DEN NORSKE SERIEN.

## Idrettsmerkekonkurransen

I denne konkurransen er det foreløpig 2 WW-båter som har markert seg med TENDER TARTAN på 17. plass og M/S TIBERIUS på 22. plass.

## Sykkelkonkurransen

2 av våre båter har til nå sendt inn resultater fra denne konkurransen, og det er TENDER TARPON på en god 2. plass og M/S TIBERIUS på 13. plass.

## Svømmeknappkonkurransen

I svømmeknappkonkurransen finner vi TENDER TARPON som foreløpig har plassert seg som nr. 26.

## Norsk mesterskap i friidrett

TENDER CARRIER finner vi også på resultatlisten fra denne konkurransen, og pr. 15/8 ligger de på en 15. plass.

Vi ønsker så langt lykke til med resultatene og håper på en god og bred innspurt fra WW-skipene utover høsten.

Turid Aanerud

## Friddrett – uten press

Det var 3 år siden sist da WIL igjen arrangerte friddrettsstevne på Idrettshøyskolens bane på Sogn.

En bane som i år presenterte seg i innbydende «new look». Løpebanens tunge koksgrå grus var skiftet ut med lettlopt tartan, og indrebanens nedslitte matte med nymotens «ferdiggrønt» kunstgress.

Og som prikken over i'en skinte solen fra helblå himmel da 15 WIL'ere inntok arenaen for å varme opp til første øvelse – sprint – mens Langeland og hans funksjonærer gjorde klokkene klare.

Jo, rammen om stevnet var den aller beste, og forholdene innbød virkelig til idrettslig utfoldelse og hyggelig avkøling.

Utover ettermiddagen ble det da også sportet i løp, hopp og kast. Om ikke til den store gullmedalje, så iallefall til mange idrettsmerker. Det eneste å beklage er at ikke flere stiller opp i dette stevnet, som ingen tar så forferdelig alvorlig, og derfor bare blir trivelig.

Jørgen Astrup stilte overlegent med caps, kone og to barn – og greide kravene til idrettsmerket med glans. Det var forøvrig 6. gang, og han nærmer seg raskt sitt mål, den store idrettsstatuetten. Den gjør seg godt på hyllen, og er et bevis på at man har holdt seg i form!

Jenteklassen var «eksklusiv» med tre deltagere. Den økte imidlertid underveis til fire da den spreke Venche Olsson, sporty og inspirert av stemningen, hoppet over fra funksjonærstaben til de aktives rekke. Og i lette spasersko hoppet hun (uten tilløp) så godt at det holdt til merkekravet. Hun viste dessuten solid styrke i kulingen, der forøvrig Trine Lunde, med instruksjon underveis, økte bortimot 2 meter. Fin innsats!

I tre-kampen tok imidlertid Helen Raaum innersvingen på alle med en lynrask 60 meter, og ble på den årets WIL-mester.

På sverdsiden var Bent Arild Hære fra WILAG den jevneste, og vant tre-kampen med god margin.

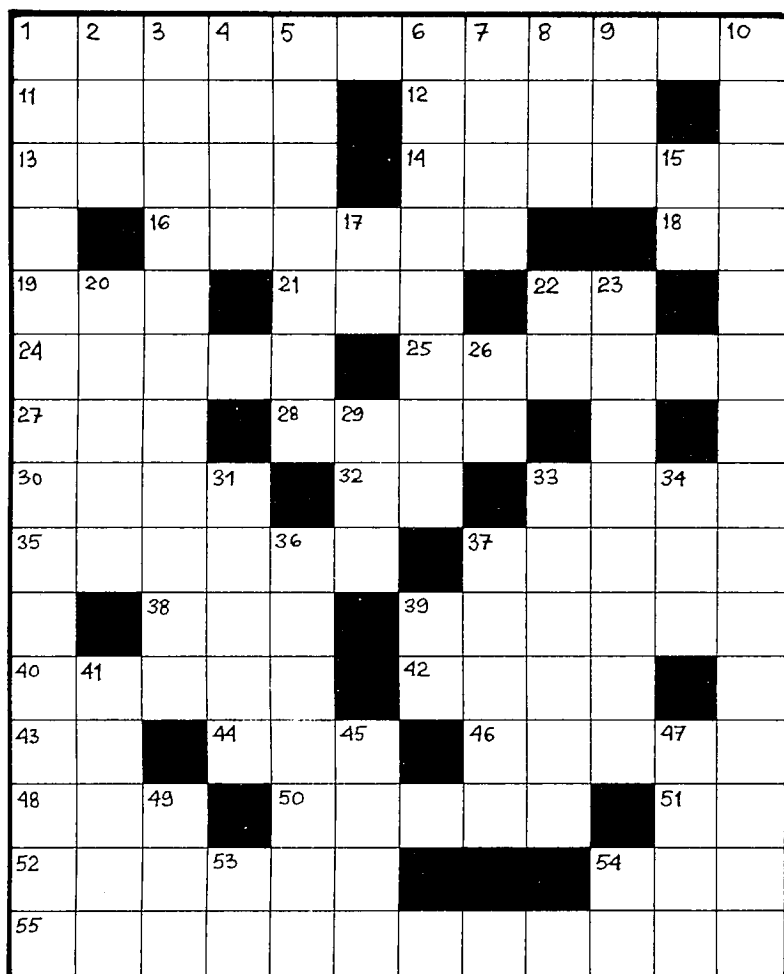
Men alt i alt tror jeg alle hadde det gøy under stevnet som ble greit avvirket av en god funksjonærstab.

Og så får vi bare håpe at flere «tør» delta etterhvert. Snakk litt med dem som tør og bli med neste gang!

HON



# Kryssord maritim



## Kryssord maritim nr. 23

Premiene er lommebok, sportskniv og Parker penn – for de 3 første uttrukne løsninger. Dessuten gir vi 5 trøstepremier.

Svarfristen for oppgavene denne gang er 1. desember 1984.

Merk konvolutten Kryssord Skib-Rederi.

Navn: .....

Adresse: .....

**Kryssord nr. 22 fikk inn hele 74 løsninger.**



**Vinner av X-ord Maritim nr. 22**

1. Rakel Akerbæk, Halden
2. Karsten Gjøsdal, TENDER BEHANZIN
3. Lilly Olsen, Lillehammer

### Trøstepremier

Odd Remer, WILAG  
Sigmund Strand, Gjerdsvika  
Hjørdis Magerholm, Åsestranda  
Syver Østby, Ski  
Kolbjørn Karlsen, Moss

## Vannrett

1. Foregår senhøstes
11. Hvile
12. Guttenavn
13. Prøve
14. Berømt barnepsykolog
16. Hjerterforkammer
18. Fisk
19. Alfabetnaboer
21. Øyner
22. Røk
24. Portrettmaler
25. Snøvlet
27. Spor
28. Bibelsk by
30. Kjent kanon
32. Øker mest
33. Til parkett
35. Kattedyr
37. Vrede
38. Pronomen
39. Gammel
40. Kan skruen være
42. Tinde
43. Sist i Los Angeles
44. Gliser
46. Måle skipets fart
48. Doven
50. Prisen
51. Rolf Nilsen
52. Flyplass
54. Ferdselsåre
55. Oaser for byfolk

## Loddrett

1. Kjøkkensjefene tok den
2. Ferdig
3. Hater alle og enhver
4. Surmulet
5. Utviklet idealistisk livsanskuelse
6. Billedlig
7. Det samme
8. Flyselskap
9. Liten skapning
10. Troverdige
15. Hvilte
17. Det er
20. Tekststoff
22. Stammer fra Hellas
23. Vanlig ord i Retten
26. Forenede Nasjoner
29. Avdeling
31. Person fra Mysterier
33. Sitrusfrukt
34. Engstelse
36. Går rundt
37. Merkelige
39. Konjunksjon
41. Kvinnenavn
45. Kjøkkenredskap
47. Utløper
49. Elite
53. Øyeblikk
54. More seg