

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMSSEN – NR. 4 – DESEMBER 1984



*Med ønske
om et godt
nytt år*

SKIB-REDERI

Informasjonsorgan for
WILH. WILHELMOSEN

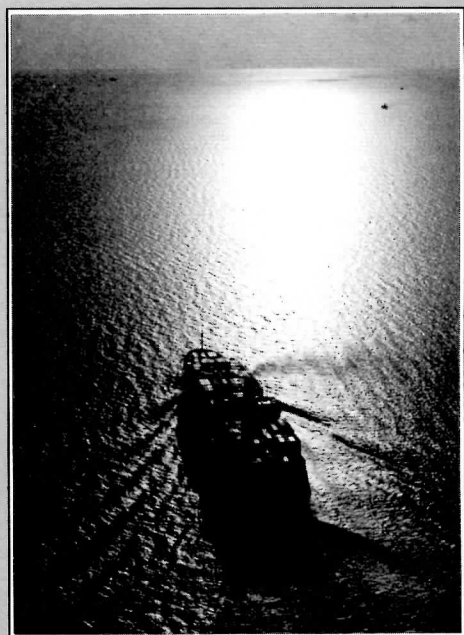
Ansvarlig:
Hans Chr. Bangsmoen

Redaktør:
Helge Selmer

Layout og illustrasjoner:
Håkon Skau

Fotos:
Per Arne Carlsen

Opplag 4000

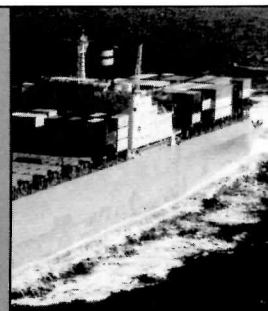


Med TOYAMA ønsker vi godt nytt år.

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

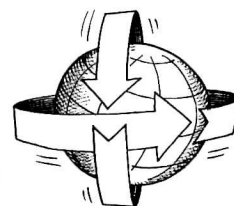
5

**TOYAMA-
forlengelse**



8

**Inter-
nasjonalisering**



10

Rakrygget?



SKIB-REDERI

Nr. 4 – DESEMBER 1984 (NR. 101 – 24. ÅRGANG)

12

**Om drifts-
utgifter**



16

**Speed og
kontorservice!**



14

Fra Benin



22

**Leif B. Lillegaard:
Rederstanden**



15

**WW satser på
opplæring**



Faste spalter

<i>MINI MAL</i>	21
<i>Stuert spesial</i>	23
<i>Kort portrett</i>	24
<i>WIL-nytt</i>	25
<i>Postkassen</i>	26
<i>Personalia</i>	28
<i>Kryssord maritim</i>	30

Hver enkelt – sitt bidrag

Vi nærmer oss slutten på nok et begivenhetsrikt år i vårt rederis historie. Resultatene vil bli endel bedre enn budsjettet, og det gleder vi oss over. Imidlertid må vi huske at den største delen av bedringen skyldes høy dollarkurs, og at en høy dollarkurs har en motpost i betydelig høyere finansieringsutgifter. Men selv om det altså er en reell bedring, er resultatet ikke godt nok. Det er kanskje farlig å si dette fordi det er blitt sagt så ofte at folk kanskje ikke helt tror det lenger. Ikke desto mindre er det riktig.

Men jeg synes ikke det er så interessant å se bakover som å se fremover og diskutere hvordan vi, sammen, kan gjøre en innsats for å få bedre resultater. Dette er nødvendig for å legge grunnlaget for trygghet og videre vekst.

Idag er WW-gruppen en organisasjon med over 5000 ansatte. Hver enkelt av de ansatte bidrar på sin måte til resultatene og er alle sammen nødvendige ledd i et stort og komplisert maskineri. Vi lever i en meget dynamisk verden hvor utviklingen i vår næring har vært enorm de siste årene, og den blir neppe mindre i kommende år. Omstilling og tilpasning er derfor vesentlig.

I siste instans er det ledelsen – direksjonen – som fatter beslutninger på et vell av informasjon og analyser fra interne og eksterne kilder. Det sier seg selv at med det betydelige omfang vår virksomhet har, er det umulig for ledelsen å være eksperter på alle områder, og vi er følgelig avhengige av gode råd for å kunne ta gode beslutninger. Det er videre klart at innen en organisasjon med over 5000 mennesker vil det aldri være enstemmighet om tiltak som gjennomføres. Det vil alltid

være noen som – med rette eller urette – mener at ting kan gjøres anderledes eller bedre. Mitt poeng er at det er helt vesentlig at folk sier sin mening – at de føler de kan det og at de skal det. Selv har jeg vært i rederiet i 35 år og har i disse årene vært med i diskusjoner på alle plan. Mange ideer kom ikke lengre enn til diskusjons-stadiet, men jeg vet jo at blandt våre ansatte kan det frigjøres kreativitet som vil være meget verdifull for ledelsen i den omstillingsperioden vi vil befinne oss i i årene fremover. For de fleste av oss ligger det både glede

og tilfredsstillelse i å føle at en er mest mulig med i utviklingen av saker som er av betydning for ens arbeidsplass. Ledelsen er derfor sterkt opptatt av å legge forholdene best mulig til rette for dette.

Ikke alltid får gode forslag en positiv mottagelse – kanskje fordi forslagene ikke er gode nok når det kommer til stykket, – eller kanskje fordi vi mennesker ikke alltid har et åpent sinn for forslag fra andre. Så blir vi kanskje skuffet og forsøker oss ikke en gang til. Jeg vil imidlertid sterkt anbefale å ikke gi opp. Det er ingen som lykkes *hver* gang.

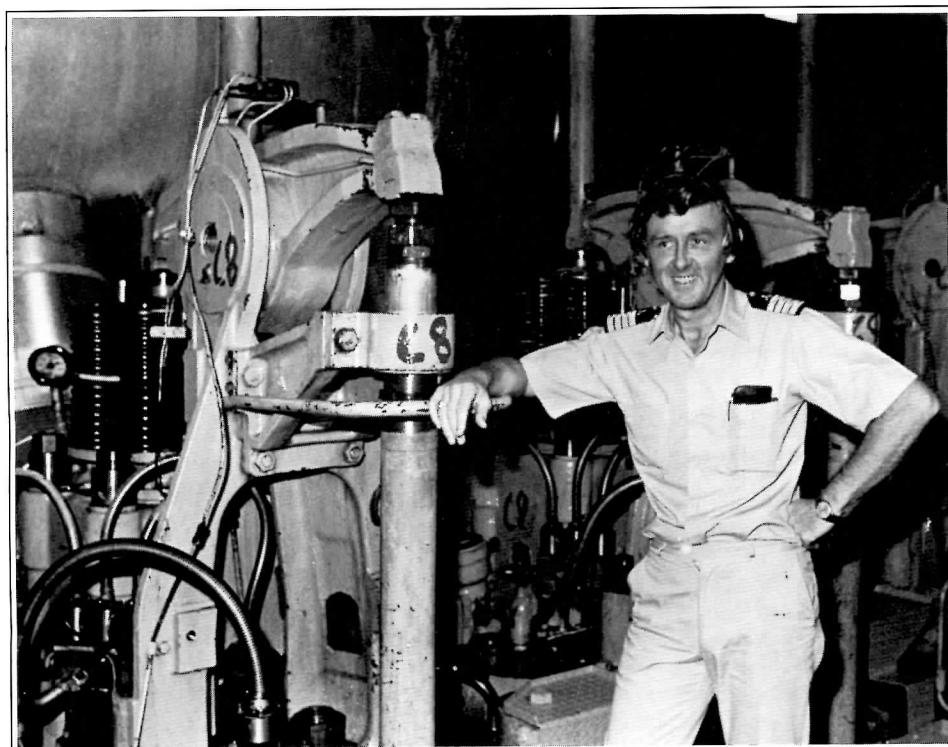
Hvis man først har ideer man selv er opptatt av og som man mener er gode, må man igjen forsøke å overbevise sine overordnede. Hvis dette lykkes, vil gode ideer etter hvert presse seg fremover og oppover i organisasjonen. Kort sagt – det er et ønske hos meg at flest mulig identifiserer seg med den bedriften hvor de arbeider, og at alle 5000 ansatte forstår at de er en helt nødvendig del i vårt store maskineri – og at hver enkelt gir sitt bidrag.



Hakon Østberg

Handelsflåtens hurtigste skip ombygget:

TOYAMA styrker konkurranseevnen



Med en 10 prosent større containerkapasitet og et ombygget og langt mer bunkersøkonomisk fremdriftsmaskineri anløp Toyama i begynnelsen av november Gøteborg. Dette var første anløp i «ny utgave» etter den omfattende ombyggingen ved Hyundai Mipo Dockyard i Korea.

Ombyggingen, som har kostet rundt 4 millioner dollar likt fordelt på skrog og maskineri, skal gjøre handelsflåtens hurtigste skip mer konkurransedyktig i farten mellom Europa og Fjerne Østen. De 4 skandinaviske skipene i ScanDutch har i høst gjennomgått en slik modernisering. TOYAMA var imidlertid først ute, og i den anledning ble det arrangert en pressekonferanse ombord i Gøteborg hvor skipet og ombyggingen ble presentert.

Maskinsjef Kjellmar Vikene kvittet seg med 26.000 hestekrefter i Korea, men fortsatt er det massevis av spreke hester igjen. På turen fra Fjerne Østen til Europa reduserte skipet sitt brennstofforbruk med ca. 7%. Det betyr ca. 20.000 kroner i døgnet, kunne en fornøyd maskinsjef berette.

En sentral person i planleggingen og gjennomføringen av «operasjon» TOYAMA har vært prosjektlederen, sivilingeniør Svein Sørli. Vi lar ham her beskrive hva som faktisk er skjedd med vårt containerskip:

Forlengelsen ble utført ved å sette inn en prefabrikkert komplett seksjon i skipets midtskipsområde. Den nye seksjonen danner et nytt lasterom mellom eksisterende lasterom nr. 4 og lasterom nr. 5. Det nye lasterommet består av 2 celler for 20 fots containere, med andre ord en kapasitetsøkning på 248 TEU når man inkluderer containere på dekk.

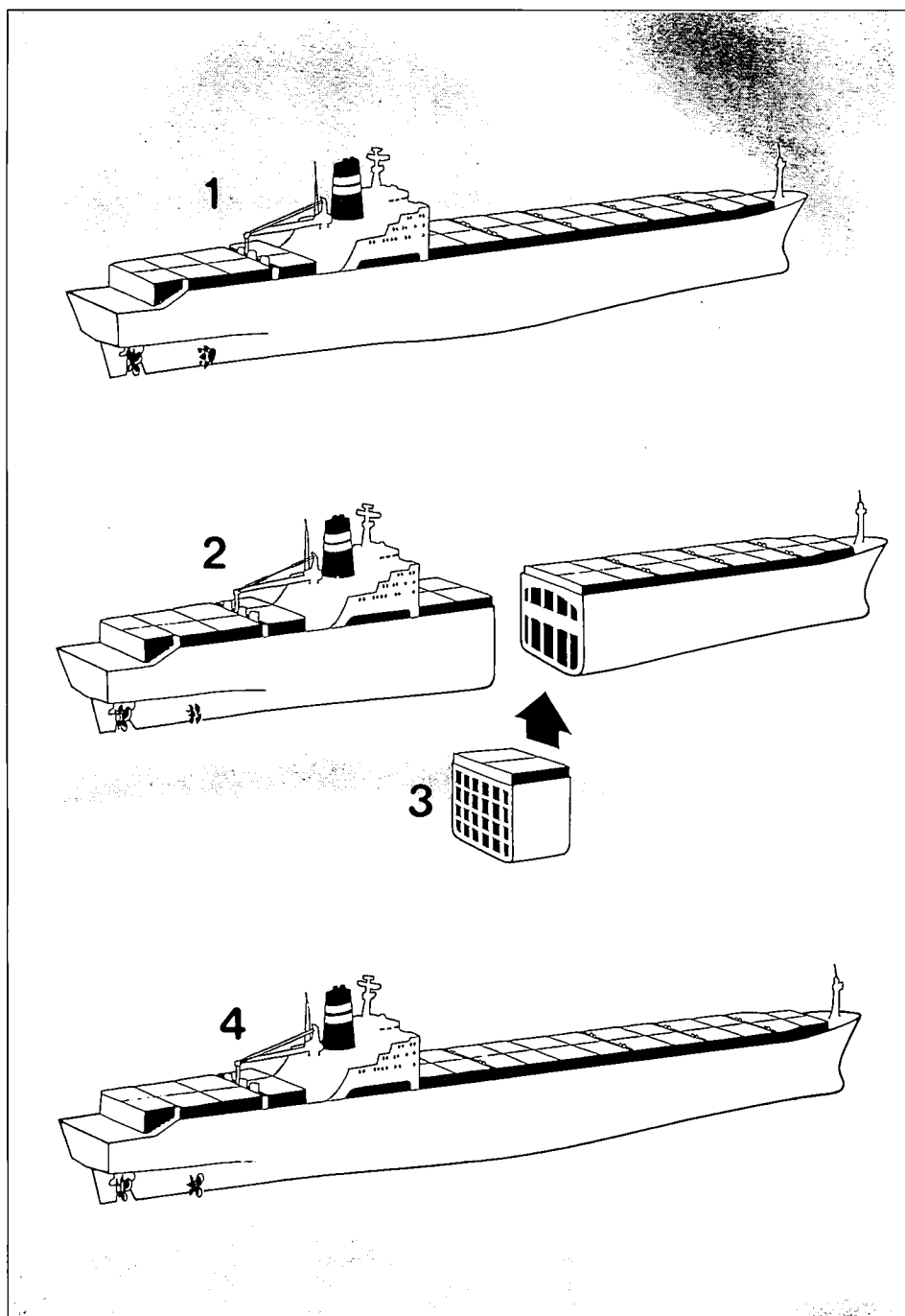
På grunn av skipets arrangement var det ikke mulig å få den nye seksjonen til å flytte alene. Man måtte derfor først dele skipet i to i en dokk. Deretter ble forskipet dokket ut og over i en annen dokk hvor det ble sammenkoblet med den nye seksjonen. Til slutt ble det forlengede forskip transportert tilbake for sammenkobling med akterskipet.

For at skipet skulle være i stand til å motstå de samme belastninger som før forlengelsen, var det nødvendig å montere forsterkninger på skroget. Dette ble gjort ved at man sveiset doblingsplater i bunn, på øvre dekk, samt på innsiden av lukekarmene.

For å holde skipets lengde innenfor den maksimale lengde som er tillatt for containerskip i Panama-kanalen var det videre nødvendig å kutte av skipet ca. 1,5 m i baugen. Dette ble utført ved at man endret baugprofilen mellom øvre dekk og bakkdekket. Linjene ble avrundet akterover slik at baugen fikk et akseptabelt utseende.

Videre har man foretatt visse justeringer av tankarrangementet for å kunne utnytte skipets lasteevne enda bedre. Dette innebærer bl.a. forandring av brennoljetanker til vannballasttanker, ny tankinndeling etc.

Alt arbeid er utført til samme høye standard som skipet er bygget. Man har også tilstrebet at det nye utstyret ombord skal være av samme type som det eksisterende for å unngå problemer med reservedeler etc.



Beskrivelse av forlengelse

Skipets hovedparametre er forandret som følger:

Lengde overallt	(m)	275,093	289,553
Lengde mellom perp.	(m)	259,000	274,960
Bredde	(m)	32,276	32,276
Dybde i riss	(m)	24,000	24,000
Dypgående	(m)	11,900	11,916
Dødvækt	(tonn)	36,000	39,950
Bruttotonnasje (Int.)	(GRT)	52,196	57,123
Nettotonnasje (Int.)	(NRT)	30,967	17,137
Containerkapasitet (teoretisk)	(TEU)	2,422	2,670



Sentrale personer under arrangementet i Gøteborg. Fra høyre kaptein Sigurd Gustad, drifts-
direktør Roald Torgersen og prosjektlederen Svein Sørlie fra Wiltec.

Beskrivelse av motorombygging

Før ombyggingen bestod fremdriftsmaskineriet av 3 stk. langsomtgående dieselmotorer av type B&W K 84EF med en samlet ytelse på 75.000 BHP. Arrangementet var 2 stk. 9 sylindrede sidemotorer koblet til hver sin faste propell, samt 1 stk. 12 sylindret sentermotor koblet til en vribar propell.

Ved ombyggingen ble sentermotoren redusert fra 12 til 6 sylindre ved at alle oscillerende deler som stempler, veivstenger etc. ble fjernet fra de 6 fremste sylindre. De 2 sidemotorene ble beholdt som før, dvs. med 9 sylindre på hver motor. Samlet ytelse etter ombyggingen er ca. 60.000 BHP, hvilket er bedre tilpasset skipets nåværende operasjonsmønster.

Det eksisterende spylelufts-system ble demontert. Nye og mer effektive turbola-

dere med tilbehør ble montert for de igjen-værende 24 sylindre. Sylindrene blir dermed bedre gjennomspylt med friskluft mellom hver forbrenning, hvilket gir bedre forbrenningsforhold og korresponderende lavere brennoljeforbruk.

Videre medfører de nye turboladere at man kan forlenge den del av ekspansjonsprosessen i sylindren som omsettes til nyttig arbeid, hvilket forbedrer maskinens termiske virkningsgrad og forbedrer brennoljeforbruket.

Det nye spylelufts-systemet kalles like-trykksystem og er basert på at man utnytter eksosens varmeenergi. Det gamle systemet som kalles impulssystem er som navnet indikerer basert på utnyttelse av eksosens hastighetsenergi ut fra sylindrene. Liketrykksystemet er i dag praktisk talt enerådende på moderne langsomtgående dieselmotorer.

Videre ble propellbladene på den vribare senterpropellen modifisert for å passe til den nye reduserte ytelsen på sentermotoren. Samtidig ble propellen optimalisert for skipets nåværende servicehastighet på 21 knop. Ingen modifisering ble foretatt for sidepropellene.

Dessuten ble kapasiteten på kjølevannspumper og smøreoljepumper redusert i henhold til den nye effekten på sentermotoren. Da disse er drevet av elektromotorer gir dette en ikke ubetydelig reduksjon i strømforbruket ombord (ca. 5-7%).

Reduksjonen i hovedmotorenes spesifikke brennstofforbruk ble i prosjektfasen anslått til minimum 7%. De målinger som er foretatt til nå indikerer at man ligger betryggende over denne minimumsverdi.

Inntjeningstiden for forlengelsen er sterkt avhengig av fraktmarkedets utvikling de nærmeste år. Dersom man legger en noe nøktern vurdering til grunn, blir resultatet omtrent det samme som for motorombyggingen (ca. 2,5 - 3,5 år). Det faktum at prosjektet er gjennomført indikerer imidlertid en viss optimisme og tro på markedet og på ScanDutch's konkurransevne i fremtiden.

Internasjonalisering en strategi for vekst

I anledning sitt 75-års jubileum arrangerte Norges Rederiforbund en perspektivkonferanse under temaet «En fremtid for norsk skipsfart?». Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen tok på denne konferansen for seg internasjonaliseringen av norsk skipsfart. Skib-Rederi var tilstede og i det følgende gjengir vi enkelte utdrag av foredraget, et foredrag som vakte betydelig interesse hos et stort publikum.

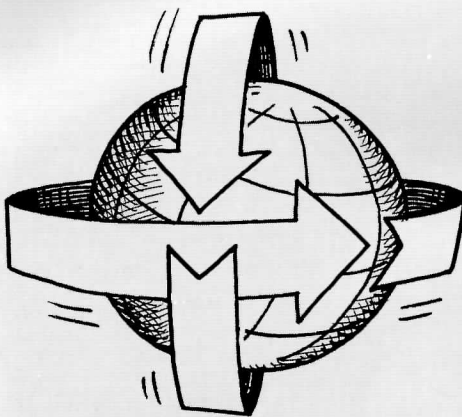
«- De driftige grunnleggere av vår næring tok store sjanser. Alltid gjør hva du er redd for» tilbakevises nå som tese, altfor ubehagelig og kontroversiell. Altfor ofte har jeg en følelse av at vi streber mot det risikofrie samfunn der vi kan gjemme oss bort fra omverdenen og sitte som prydbusker i vårt lille glassbur, kritisk utbasunerende våre visdomsord til resten av verden. En verden vi så gjerne vil ha som vår lekeplass når det passer oss, men fra hvem vi fraber oss enhver innblanding i våre hjemlige anliggender. Det er denne verden vi som nasjon holder på armlengdes avstand, som er rederienes markeds plass.

Det er vel kjent at en helt ubetydelig andel av den lasten norske skip frakter kommer til eller går fra Norge. Vår vekst og trivsel, ja hele vår eksistens, er betinget av markedsadgang i andre land. En videre vekst hjemme er helt og holdent betinget av at rederiene får vokse ute. «- Med disse ord innledet skipsreder Wilhelm Wilhelmsen sitt foredrag på Perspektivkonferansen om internasjonalisering som en strategi for vekst.

Internasjonal tilpasningsevne

Skipsfart er en tjenesteydende næring som i det alt vesentlige må tilpasse seg kundens behov. Siden skipsfart er internasjonal, må vår tilpasningsevne være internasjonal, understreket Wilhelmsen.

Internasjonalisering av skipsfarten blir ofte assosiert med flukt til billig bekvemmelighetsflagg. Det er ikke dette vi snakker om. En del av forutsetningene for ekspansjon i næringen er riktignok at vi får full frihet til å velge flagg. Denne frihet er først og fremst nødvendig fordi de frie markeder rundt i verden skrumper inn. Kunder og forretningspartnere stiller som betingelse for avtaler lokalt flagg. Denne form for proteksjonisme beklager vi, men den er en del av den virkelighet skipsfarten må leve med, sa Wilhelmsen.



Massemedia og myndighetsrepresentanter applauderer når industri og banker etablerer seg ute. Skipsfarten som i sin natur er den desidert mest internasjonale næring i Norge, har møtt og møter fortsatt en rekke vanskeligheter i sine bestrebelse på å sikre seg fotfeste ute. Oppsiktsvekkende er det at en næring som både markedsmessig og finansiell er nær 100% multinasjonal er nesten 100% eiet og drevet fra Norge.



Wilhelm Wilhelmsen.

272 skip og 18 rigger under fremmed flagg

Det meste av den fremmedflaggede del av den norske flåten er kommet til i løpet av få år. Denne oversikten viser omfanget av utenlandsk flagg:



Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen uttalte på Perspektivkonferansen at vår målsetting må være å bevare flest mulig enheter i drift under norsk flagg. Men han ønsket samtidig internasjonal handlefrihet, fordi det vil øke virksomhetsgrunnlaget og styrke lønnsomheten.

Wilhelmsen fant det naturlig å spørre om disse skip og rigger ville vært i norsk eie om vi ikke hadde hatt anledning til å bruke andre flagg.

– Jeg kan ikke svare for andre, men når det gjelder vårt eget rederi kan jeg klart si at de enheter som vi nå har under fremmed flagg ville vi med stor sannsynlighet ikke hatt. De som vi i teorien kunne operert under norsk flagg ville vi ha solgt ved første anledning, konstaterte Wilhelmsen.

Stort behov for norsk ekspertise

Flaggvalget bestemmes ut fra ulike hensyn. Enkelte ganger har norsk flagg vært et naturlig valg, men som oftest har vareeiere hatt andre preferanser. Skipsreder Wilhelmsen belyste dette med et eksempel fra eget rederi: – Vi kontraherte i fjor 2 VLOOC's. Dette skjedde etter ca. 2 års prosjektarbeide. Skipene er kontrahert av et joint venture på 50/50 basis mellom oss og et brasiliansk selskap. Skipene bygges i Brasil. Den brasilianske vareeier tar ski-

pene på 15 års certeparti. Finansieringen er internasjonal og skipene skal føre Liberiaflagg, men opereres av Barber Ship Management i Hong Kong, et heleiet datterselskap av Wilh. Wilhelmsen.

Etter all sannsynlighet vil vi bruke norske offiserer. I sannhet en komplisert pakke, tvers igjennom internasjonal med stort behov for norsk ekspertise. – Jeg vet at en rekke lignende eksempler kan hentes frem fra andre rederier, sa Wilhelmsen og påpekte at i 1960 hadde Norge ca. 60.000 seilende sjøfolk og man antok at det var ca. 20.000 i landbaserte service-stillinger. I dag er situasjonen den at vi har ca. 33.000 sjøfolk i utenriks fart og et tilsvarende antall i tilknyttende virksomheter i land.

Vårt eget rederi har fulgt en lignende utvikling. I 1960 hadde rederiet ca. 3.200 ansatte, hvorav bare ca. 250 var landbasert. I 1984 er over 3.000 av våre 5.200 ansatte engasjert i land. Enden på utviklingen ser vi først i en fremtid som ligger utenfor vår horisont.

Skipsfart en betydelig vekstnæring

– Jeg tror at skipsfartsnæringen vil være en betydelig vekstnæring som vil skape stor aktivitet med vesentlige ringvirkninger. Wilhelmsen fremhevet at dette er betinget av at skipsfartsnæringen får lov å utnytte de forretningsmuligheter som foreligger ute i den store verden. Internasjonaliseringen er altså et middel til å øke vårt virksomhetsgrunnlag og styrke vår lønnsomhet.

Vår målsetting, uttalte skipsreder Wilhelmsen, må være å bevare flest mulig enheter i drift under norsk flagg. Uteregistrering skal være en tilleggsaktivitet for å nå frem til markeder vi ellers ikke kunne nå. Når vi trenger internasjonal handlefrihet og må ha det, er det fordi at arten av vår virksomhet gjør det nødvendig. Med slik handlefrihet har jeg tro på vår konkurransevne og på de vekstmuligheter vi kan skape internasjonalt både for skipsfarten og for vår offshorevirksomhet. Da vil det bare være vår kreativitet og vår omstillingsevne som setter grense for utviklingsmulighetene, sa skipsreder Wilhelmsen i sin avslutning.

DOGENAVE

- 2 VLOOC's (305000 dwt.)
- 2 års prosjektarbeide.
- 50/50 joint venture mellom WW og DOGENAVE.
- 15 års certeparti/malm.
- Internasjonal finansiering.
- Liberiaflagg.
- Drift av Barber Ship Management, Hong Kong. (ww.)
- Norske offiserer (?)



Utenlandsk flagg	Antall
Passasjerskip og ferger	6
Gass- og kjemikalieskip	38
Andre tankskip	18
Kombinasjonsskip	10
Bulkskip	82
Ro-Ro, semicontainerskip	31
Offshore serviceskip	54
Andre skip	33
I alt	272
Rigger	18

Rakrygget på skolebenken

Vi har registrert at stadig flere snakker om rederiets «Ryggskole». Er dette en form for obligatorisk etterutdanning for å kunne tåle tyngre byrder i trange tider, eller har det noe med helse å gjøre? Vi satt oss på skolebenken for å høre hva fysioterapeut Grete Treider og dr. Foss mente om det.

«Er det noe alvorlig, doktor?»

«Folk med vond rygg mener nok det. Man føler seg som en olding og kan knapt nok sitte eller gå. Har man først hatt én episode, kommer det gjerne en ny før eller senere. Vond rygg hører med til gruppen belastningsslidelser, som er et stort og økende problem i vårt velferdsamfunn. Vi sitter for meget og spiser for godt. Dessuten begynte vi å gå på 2 ben for tidlig.»

«Men vond rygg kan da behandles?»

«Ja, det finnes et utall av behandlingsformer. Bare se i ukebladene. Sannheten er den at noe hjelper for den ene, noe annet for den andre. Jo flere behandlingstilbud for en lidelse, desto mindre effektive er de. Jeg tror vi har god hjelp av naturen alle vi som er involvert i behandlingsprosessen.»



«Hvorfor skal man så gå på ryggskole, blir man da kvitt sine problemer?»

«Nei, dessverre. Poenget er at man skal lære å få et mer fornuftig og åpent forhold til sin egen rygg. Visshet om hva som skjer, både normalt og unormalt, er et langt skritt i retning av å redusere plagene.»

«Som i enhver annen skole blir det altså mye teori?»

«Ja, det er nødvendig. Man er nødt til å lære litt om både anatomi og fysiologi samt biomekanikk og sykdomslære. Flere deltagere hadde nok ønsket seg en noe sterkere sentring om deres egen rygg og større vekt på praktiske øvelser, men det kan komme som individuelle tillegg.»

«Hvem har skapt opplegget – står det som vanlig kvinner bak?»

«Ja, til en viss grad, men ryggskole er egentlig ikke noe nytt. Fysioterapeuter og

leger kan bli lei av å gjenta seg selv for mange ganger, og undervisning i grupper er både mer effektivt og inspirerende for alle parter. Fysioterapeutene Grete Treider og Merete Sund fra Vika Fysikalske Institutt har derfor satt seg grundig inn i stoffet og står for størsteparten av undervisningen.»

«Hvem er så elevene?»

«Alle som har hatt en ryggepisode og er motivert til å bruke tilsammen 6 timer over 4 ettermiddager i 2 uker for å lære om ryggens funksjon og en viss grad av egenomsorg. Hjelp til selvhjelp, med andre ord.»

«Mange går rundt med smerter i nakke og skuldre. Tar dere disse også i skole?»

«Nei, det ville bli for «halsbrykkende», selv om prinsippene om forebygging og behandling er mye de samme. Men kanskje det er emne for en annen klasse?»

Når alt går galt

Vi husker Murphys lov: «ALT SOM KAN GÅ GALT, GÅR GALT. . . OG PÅ DET VERST TENKELIGE TIDSPUNKT».

Murphologi, vitenskapen om hvorfor alt går galt, er i rask vekst. Den har fått sin innpass og anvendelse overalt – i hjemmet, til og fra kontoret, og ikke minst på kontoret.

Loven består blant annet i å si det alle vet er riktig, men ikke innser før den er formulert. Heri ligger det psykologiske grunnlag for Murphologiens popularitet. Alle kjenner seg igjen, man er ikke alene, men ledd i et stort fellesskap – om det bare dreier seg om enkle bagateller som at heisen alltid er i den motsatte ende av korridoren, eller at jo lengre en står i kø, desto større er sjansen for at man står i feil kø.

Dagen starter med at det er kun kaldt vann i dusjen, og man er sluppet opp for teposer og toasten er brent. Men pyttssan, vi må videre. Toget er forsinket, og vi ankommer dryppvåte på jobben fordi paraplyen er glemt. Heisen står, beskjedlappene er borte, summetonen er på ferie og morgenkaffen blir kald. Når så sjefen er sur og brillene nettopp er gått i gulvet, er det man begynner å lure. Hvorfor alltid meg? Hvorfor alt på en gang? Også nettopp nå?

Vi tolker Murphys lov videre og kommer til: «Hvis noe som skulle gått galt, ikke går galt, ville det i det lange løp vært best om det hadde gått galt.»

Vi siterer noen lover (bare for å muntre leseren noe):

Harlem Brundtlands lov:

Det er alltid mulig å gjøre en feil til.

Kontorfunksjonærens lov:

Tvil ikke på egne krefter – det gjør andre så mye bedre enn deg.

Redaktørens lov:

Kritikk kommer på første side over 4 spalter. Ros kommer i lukket konvolutt merket personlig.

Xeroxloven:

Hvis du ikke har tid til å lese det – kopier det.

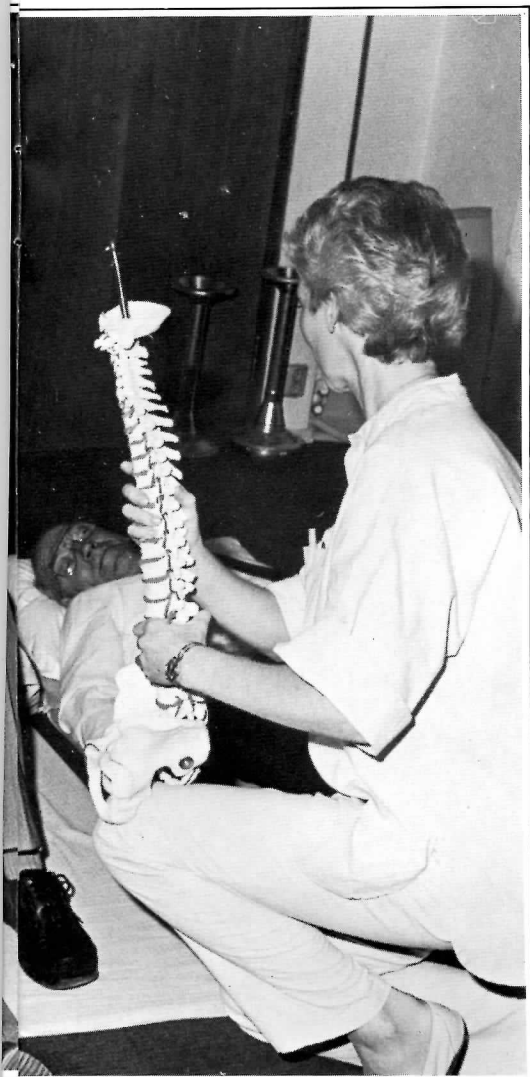
Passloven:

Jo mer du likner på passbildet ditt, desto mer fortjener du ferie.

Det er menneskelig å feile – og enda mer menneskelig å legge skylden på andre.

Fortvil ikke. Du er underlagt skjebnens sympati. Ta det med godt humør og del uhellene med andre. Ha en god dag.

remles



WW driver billigere enn andre – Innsats som sikrer arbeidsplasser

Han står lagelig til for hugg, vår driftsdirektør Roald Torgersen. Bokstavelig talt mellom barken og veden (W'en). Stadige krav om å redusere driftskostnadene for skipene trekker én vei. Relativt stram økonomisk styring og gjennomføring av redusert bemanning har vært resultatet. I den annen retning trekker ønsket om å bevare flest mulige enheter under norsk flagg - ønsket om å beholde arbeidsplasser for vårt maritime personell.

Med dette som bakgrunnsmusikk ba vi om en samtale med ham som så ubetinget er i skuddlinjen.

– Nå, Torgersen, er du en upopulær mann – skytes det fra mange kanter?

– Ja, av og til har jeg en klar følelse av å være upopulær. Spesielt, og naturlig nok, føler jeg dette fra dem ombord som blir direkte berørt og dem her på kontoret som føler sparekniven i sitt daglige arbeide. Jeg føler meg presset fra flere kanter samtidig. Men i en slik jobb som min, så bør man til en viss grad føle seg presset. Hvis jeg skulle skjele til popularitet, ville jeg simpelthen ikke kunne fungere i denne jobben. Det kunne være fristende i denne sammenheng å sitere salige de Gaulle den gang han ble spurt om hva det skulle til for å bli en god leder. Oppskriften var følgende: «Gå ikke inn for å bli populær, men legg vekt på å bli respektert».

– Et notat som passerte vårt bord for en tid siden vakte betydelig interesse. Det var en oppstilling som sammenlignet driftsutgiftene på WW-skip med andre skip i den norske handelsflåte. Kommentarer til denne oppstillingen som vel må fortone seg som meget gunstig for WW?

– Vi har i flere år kommet meget bra fra denne undersøkelsen som utføres av Nor-



Roald Torgersen.

ges Rederiforbund. For 1983 var imidlertid tallene bedre enn noen gang tidligere. La oss ta eksemplet med bulkcarriers over 100.000 tdw. (TARCOOLA, TONGALA og TIBERIUS). Driftsutgiftene på årsbasis for WW var ca. 10 mill. kroner, mens gjennomsnittet for handelsflåten for øvrig lå på ca. 13 mill. for denne kategori skip, altså en differanse i driftsutgifter på hele 3 millioner kroner pr. år. Vi finner tilsvarende store differanser for de mindre bulkskipene og for linjeskipene våre. Hovedårsaken til dette gunstige resultatet er at den gjennomsnittlige bemanning ombord i våre skip er klart lavere enn gjennomsnittet for den norske handelsflåten. Det er bemanningen som er det ene elementet,

det andre er at vi kommer mye gunstigere ut med reparasjons- og vedlikeholdskostnader og med innkjøp generelt.

– Æren for dette må du vel dele med noen?

– Ja, så ubetinget. Det er først og fremst glimrende innsats fra skipsledelsen ombord i de repektive skip samt den maritim-tekniske stab i land. Spesielt viktig har det vært at skipsledelsen har greid å motivere besetningen og skape en positiv holdning til rederiets bestrebelser for å redusere driftsutgiftene.

– Hva slags virkemidler prioriterer du når det gjelder å redusere driftsutgiftene?

– Det består generelt i to sett virkemidler. Det ene går på budsjetter og økono-

misk oppfølging og utgiftskontroll. Det andre går på betydningen av å bruke klart språk. – Vi i min avdeling blir ofte oppfattet som noe primitive fordi vi bruker helt direkte tale. Dette gjør vi helt bevisst. Vi har valgt å snakke direkte og ikke pakke budskapet inn i bomull. På den måten tror jeg vi får til en åpen kommunikasjon, noe som jeg mener er helt nødvendig for å nå et felles mål.



– En slik kostnadsbevissthet betyr det at vi kan beholde norsk flagg på skip vi ellers måtte ha flagget ut?

– Ja. Jeg tror at vi i fremtiden skal kunne klare – for enkelte skiptypers vedkommende – å konkurrere under norsk flagg. Kostnadsiden er det vi selv som kan gjøre noe med, men naturligvis er vi helt avhengig av at fagmyndigheter spiller på lag og har forståelse for de tiltak som vi ser som en nødvendighet for fortsatt drift under norsk flagg.

– Skal du og dine tropper nå legge bort sparekniven?

– Nei, definitivt ikke. Selv om vi skulle gå en oppgangstid i møte, vil vi ikke slakke på kravene til kostnadsbevissthet. Sløsing i gode tider skaper holdninger som det er vanskelig å endre når det blir nødvendig igjen å stramme inn livremmen.

Tallenes tale er klar nok. WW driver billigere enn andre, noe som igjen er med på å sikre arbeidsplasser. Det er all grunn til å gi honnør til alle gode krefter som bidrar til dette ombord og i land, ikke minst til mannen som tar støytten fra alle kanter.

Verdens skipsfart har i mer enn 10 år befunnet seg i en markedssituasjon preget av lave inntekter og elendige resultater. Samtidig har vi i Norge opplevet at vi er blitt et høykostland, og at vi må kjempe for livet for å holde de nye skipsfartsnasjoner stangen.

Resultatene har vi sett: Nedgang i antall norske skip gjennom salg eller utflagging.

Men vi har i vårt rederi også sett en meget positiv utvikling. Initiert av WW's ledelse, men planlagt og gjennomført av Roald Torgersen og hans team, har vi fått en kostnadsbevissthet og en kostnadseffektivitet som det virkelig står respekt av. Det det dreier seg om er jo ikke å hugge blindt rundt seg med sparekniven, men å bruke pengene på en mer intelligent måte – gjerne investere penger der det gir fremtidig kostnadsreduksjon og å kutte bort unødvendig pengeforbruk.

Det som hittil er oppnådd er fremragende. Vi har i dag en strammere og mer effektiv drift enn noensinne tidligere. WW's konkurransevne i et vanskelig marked er vesentlig bedret. I dagens Norge kunne vi sannelig trenge flere som Roald Torgersen og hans medarbeidere.

Ivar Løvald



SKIB-REDERI Navnekonkurranse

IS-R nr. 4/83 lanserte vi noen tanker omkring navneskifte på bladet vårt. En liten reminder om dette sto i S-R 1/84.

Kun 10 reaksjoner har vi fått, og forslagene er av varierende art. Vi prøver igjen for siste gang og henleder oppmerksomheten til skjemaet for LESERUNDERSØKELSE som er innlagt i dette nummer.

– Vet du hvorfor svenskene ikke drar til Syden?

– Fordi de har palme hjemme.

Ekspeditrisen til kunden:

– Vil De prøve kjolen i vinduet?

– Hva, har dere ikke prøverom?

Moren og den lille sønnen er i Sverige en tur, og sønnen sa:

– Er dette Sverige 1 eller Sverige 2?

Benin – vennlighetens folkerepublikk

PÅL STENSAAS

Med et vennlig håndtrykk, en spøkefull bemerkning og et bredt smil, er det mulig å få utført selv de vanskeligste oppgaver i den vest-afrikanske folkerepublikken Benin. Men man må ha tålmodighet. I Benin har man andre tidsbegreper. Arbeidstempoet er tilpasset det varme, fuktige klima. Wilh. Wilhelmsens ekspertise innen forsyningsskipssektoren har også nådd denne del av verden. Med skipene «Tender Benin» og «Tender Bèhanzin» opererer man i tilknytning til Saga Petroleum Benins oljeproduserende Sèmè-felt.

Mens Saga Petroleum's norske ekspertise er bofast i Benin, pendler Wilhelmsenmannskapet i perioder på åtte uker.

– Vi er svært fornøyde med denne arbeidsordningen, vi får på mange måter tid til å roe oss både ute og når vi kommer hjem, sier kaptein Inge Hansen på «Tender Benin».

Det kan være travelt ute på feltet, men i lange perioder er det bare å vedlikeholde skipene.

Wilh. Wilhelmsen-skipene lyser opp i det beninske sjøfartsmiljøet. Da «Skib - Rederi»s utsendte besøkte skipene forleden var det ikke et fnugg av rust å se ombord. Nymalt og pent vedlikehold overalt. Det står respekt av det, fordi i et miljø med meget høyt saltinnhold, høy fuktighet og meget høy varme går forfallet raskt. De to forsyningsskipene veksler med å ligge ute på feltet. Det ene skipet ligger ute på feltet en uke av gangen som kombinert stand by-skip og rescue-skip, mens det



Kaptein Inge Hansen (t.v.) diskuterer dagens arbeide med den beninske styrmannseleven Adol Abiassi og overstyrmann Reidar Skoglund. I bakgrunnen ser vi riggen «Amazon» som «Tender Benin» betjener.

andre ligger i havn eller pendler med varer til og fra den oppjekkbare riggen «Amazon» som er bygget ved Stord Verft og som opereres av Saga. Odfjell Drilling har borekontrakten.

Det norske innslaget i Benin er populært. Både lokalbefolkning og myndigheter venter seg meget av oljevirkosomheten. Sammen med annen industrireising håper man på økt velstand og nødvendig utenlandsk valuta.

Benin som tidligere bar navnet Dahomey ble erklært uavhengig fra Frankrike i 1960. Landet har nærmest form som en knyttneve, med naboene Nigeria i øst, Togo i vest og Niger i nord. 3,3 millioner mennesker bor i landet. Makthaver er president Mathieu Kerekou som bygger sitt styre på marxist-leninistisk ideologi.

Landbruksproduksjonen er den viktigste næring i Benin. De viktigste produktene er søtpoteter, manioc, mais, nøtter, palmeolje, kakao og bomull. Hele 73 prosent av befolkningen er engasjert i landbruksproduksjonen. 45 prosent av nasjonalproduktet er landbruksinnsats.

Bruttonasjonalprodukt er i 1982 beregnet til 279 amerikanske dollar pr. innbygger, hvilket plasserer landet på FN's liste over de minst utviklede land i verden.

Men selv om landet i seg selv er fattig, virker folk lykkelige. De har nok mat, og

det ser ut til å være lite epidemisk sykdom i landet. Det mangler nok ennå mye på at helsestellet skal fungere godt nok. Det koster usedvanlig mye penger å kjøpe medisin eller gjennomføre operasjoner i Benin sett i forhold til gjennomsnittlig årsinntekt.

Utdannelsessektoren en i vekst, og landet har fått sitt eget universitet.

Den norske kolonien i Benin har egen norsk skole, idag med 13 elever.

Saga Petroleum er i ferd med å inngå kontrakt om en fase II-utbygging av Sèmè-feltet. Det vil sannsynligvis også få positive konsekvenser for Wilh. Wilhelmsens tidshorisont i Benin.

Fase II-investeringene kan beløpe seg til rundt 400 millioner kroner dersom alle forhold ligger vel tilrette. Hittil er det investert rundt 900 millioner kroner i Benin, hvorav 700 millioner kroner er gått med til kjøp av norske varer og tjenester. I forbindelse med fase II skal Verdensbanken og Den europeiske investeringsbank stå for finansieringen. På garantisiden deltar blant andre Garantiinstituttet for eksportkreditt. Det som gjenstår før Fase II-avtalen er i havn, er en ratifisering i den beninske regjering.

I forhold til felt i Nordsjøen er Sèmè-feltet beskjedent. Det produserer i dag rundt 700 fat olje i døgnet.

WW satser på opplæring

Petroleum Training Institute (PTI) er en privat norsk opplæringsinstitusjon for petroleumsindustrien. Virksomheten startet i 1977 og har siden vokst jevnt. I 1981 deltok ca. 900 elever på PTI's mange kurs. Behovet for opplæring har hittil vært størst innen boreteknologi, og virksomheten har derfor i første rekke vært konsentrert om boretekniske fag. Senteret for virksomheten ligger i Sandnes.

Over 200 WW-ansatte har gått på kurs hos Petroleum Training Institute (PTI)

I løpet av de siste 4 årene har mer enn 200 ansatte i Wilh. Wilhelmsen gått på kurs hos PTI. I inneværende år er det nok kurset innen verne- og miljøarbeid offshore som desidert har vært det mest populære, men ser vi på hele 4-års perioden, er det de boretekniske kursene som har hatt den største tilslutningen.

For tiden har WW tre av sine vordende boresjefer under opplæring hos PTI. Disse karene har snart fullført en 18-ukers sammenhengende boresjefsutdannelse, men ennå gjenstår en krevende eksamen før de kan se det endelige resultat av sin innsats på skolebenken.

Personlig initiativ og innsats er for øvrig

blitt nøkkelford i denne sammenhengen. Konkurransen om arbeidsplassene er blitt hardere etterhvert og kravet til den enkelte selv å skaffe seg de nødvendigste kompetansegivende kurs er stadig blitt større.

Skib-Rederi har tidligere omtalt det fremtidige utdanningsmønsteret for boreteknisk personell. Dette innebærer at den boretekniske utdannelsen blir «innebygget» i teknisk fagskole. Dette systemet vil ikke umiddelbart passe dem som har påbegynt sitt karriereløp. For å tilfredsstille disse vil PTI – så lenge det er behov – tilby kurs som kvalifiserer for de enkelte stillingskategorier på boredekket.



I forbindelse med faget boreslamsteknologi må elevene forta en god del laboratorieøvelser. Fra venstre: Odd Fosshem, Magnus Farstad Hansen og Asgeir Nordbø.

«Speed & Kontorservice»

Avdelingen for kontorservice er kjent i huset – en avdeling nesten alle daglig er i kontakt med. «For speed and service» og «You name it – we do it» kan kanskje brukes som et slagord for avdelingens virksomhet.

Karene i Kontorservice lar seg ikke stresse, selv om forholdene ofte kan ligge til rette for det. I servicesenteret bestilles og ordnes det meste, ofte på kort varsel og utenom tur, samtidig som de mange rutinegjøremål prioriteres hver dag hele året.

Kontorservice er organisasjonsmessig plassert i Adm.seksjon med sidefunksjoner for WW-flåtens kontordrift. Avdelingen som sådan har fungert i 12 år. Avdelingens hovedoppgave er innkjøpsfunksjon for kontorinventar, kontormaskiner, kontorrekvisita og blanketter/trykksaker. For øvrig anskaffes alt som skal til for kontorets praktiske drift. Rederiets mangfoldige arkivtjeneste er et viktig ledd, og til det hører bortsetning til fjernarkiv og tilrettelegging/hjelp med nye arkiver.

Avdelingens daglige rutine består av:

- Postsortering av inngående firmapost
- Utlevering av kontorrekvisita
- Bestilling og distribusjon av aviser/tidskrifter
- Pakking av kontorrekvisita til flåten etter bestillinger
- U-rommenes fordeling for møter og kurs. Bruk av AV-hjelpemidler og annet, også ellers i kontorene.

Andre oppgaver:

Blankettkonstruksjoner er blitt et stadig viktigere konsulentoppdrag. Nye blanketter utformes og produseres for benyttelse på kontoret såvel som i flåten. Nødvendig opplag av alle slags blanketter bestilles, lagerføres og distribueres.

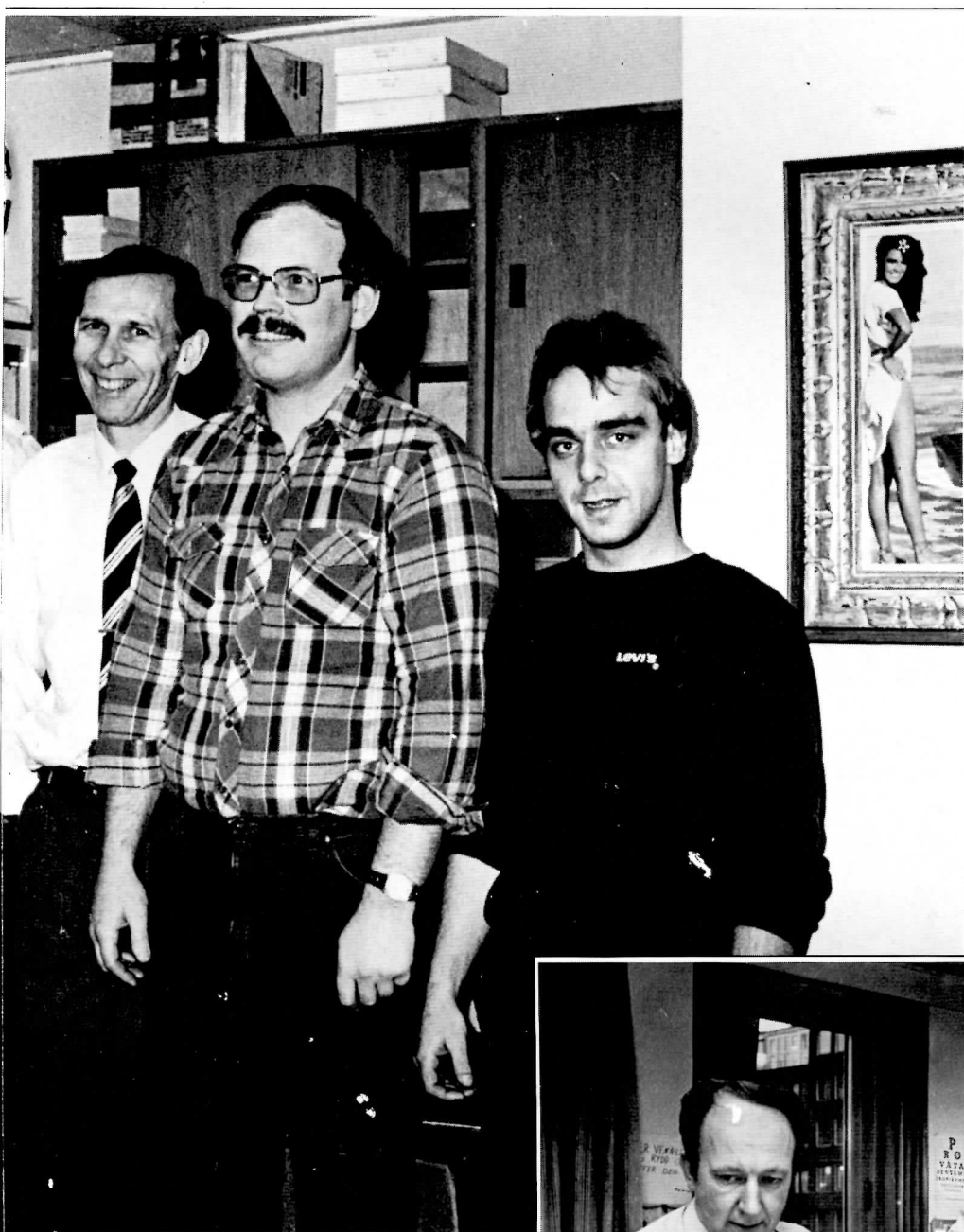
Intern flytting er et kjent begrep, og kontorinventar skifter plass til stadighet. Klargjøring av arbeidsplass for nyansatte, som ofte skal ha nytt og riktig utstyr, er en viktig serviceoppgave.

Rederiet har en del tjenesteleiligheter i Oslo. Kontorservice arrangerer her visning, kontraktsforhold mellom utleiare og brukere.

Det daglige renhold av kontorer og vinduspuss utføres av byråer, men spesielle tiltak i forbindelse med dette er fra tid til annen nødvendig, f.eks. flytting av større ting.



Avd.sjef Svein Antonisen: Avdelingens arbeidsdag består av rutinegjøremål og rushoppdrag. Vi ber om forståelse for at vi ikke kan betjene hele huset samtidig.



Her er K-laget som satser på teamarbeide og service: Petter Dalholt, Morten von der Lippe, Jon-Erik Lund, Svein Antonisen, Arne Muggerud og Nils Håmeenkorpi.



Postsortering av inngående post foregår to ganger daglig i tiden 7.30 – 8.30 og 12.00 – 12.30. Dette er en omfattende jobb som krever stor rutine, men kontorkonsulent Jon-Erik Lund og avd.sjef Svein Antonisen mangler kun få år på å ha tilsammen 50 års erfaring i firmaet.

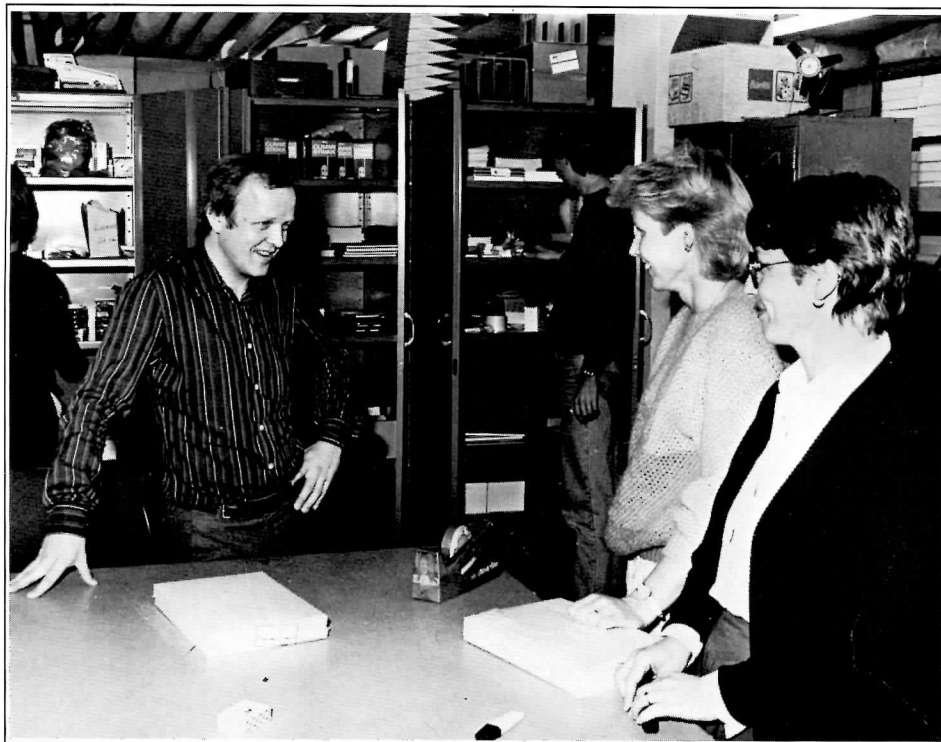
Noen hjertesukk fra Kontorservice:

- For å avhjelpe både Telex og oss med sortering av inngående telex/post er bruk av initialer nødvendig. Nyansatte (også vikarer) må kontakte oss for å få initial registrert.
- Vår store mengde av blanketter er behørig registrert med WW nr. Ved bestilling er det viktig å få med nr.
- Spesialbestillinger skal gjerne belastes enkeltprosjekter e.l. Husk å oppgi kontonr. ved bestilling.

NB. Etter at utdeling av kontorrekvisita ble lagt til kjellerlageret, har vi etter egen oppfatning fått en bedre utnyttelse av arbeidstiden.

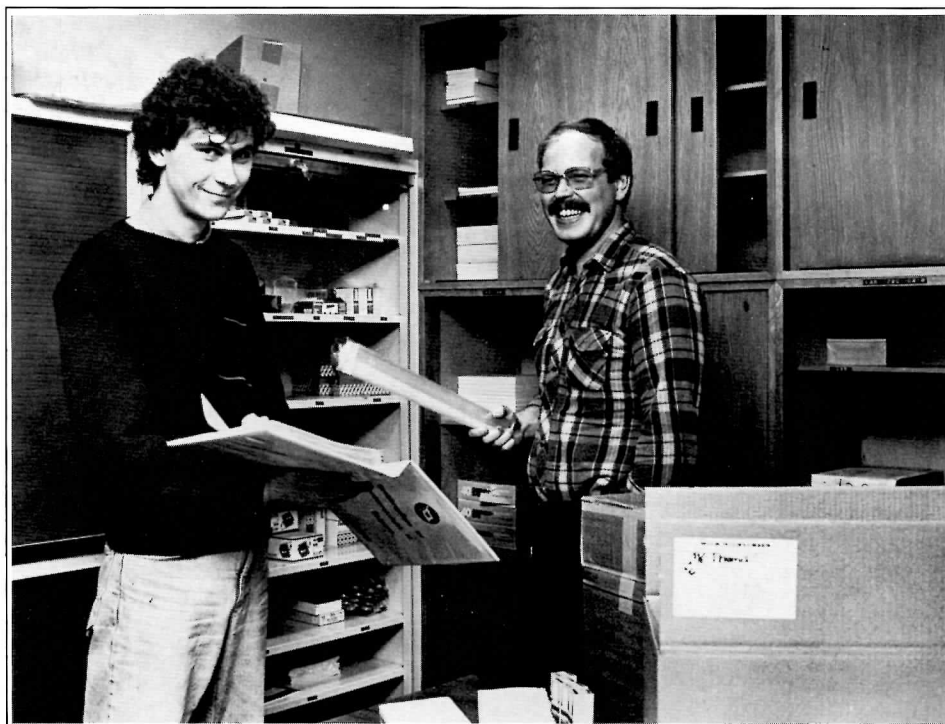
Avdelingen til Antonisen står for en pen blanding av rutinemessige kontortjenester og rush-oppdrag. Husk at du ikke er den eneste som må prioriteres og at det er ikke alt som haster!

Velkommen til Kontorservice – alltid beredt og til tjeneste.



Petter Dalholt i Bør Børson-positur betjener to utsendte fra Riggseksjonen. Reidun Kolderup og Ingrid Olsrud.

Utlevering av kontorrekvisita foregår i kjelleren i tiden 9.30 – 10.30 og 12.00 – 12.30. NB: Husk tidene!



Morten von der Lippe og Arne Muggerud alltid beredt – her med å pakke kontorrekvisita til flåten etter mottatte bestillinger.



Arkivar Dalholt og konsulent Lund konstruerer nye blanketter. Blankettene følger ikke alltid standard og krever spesiell konstruksjon for WW.

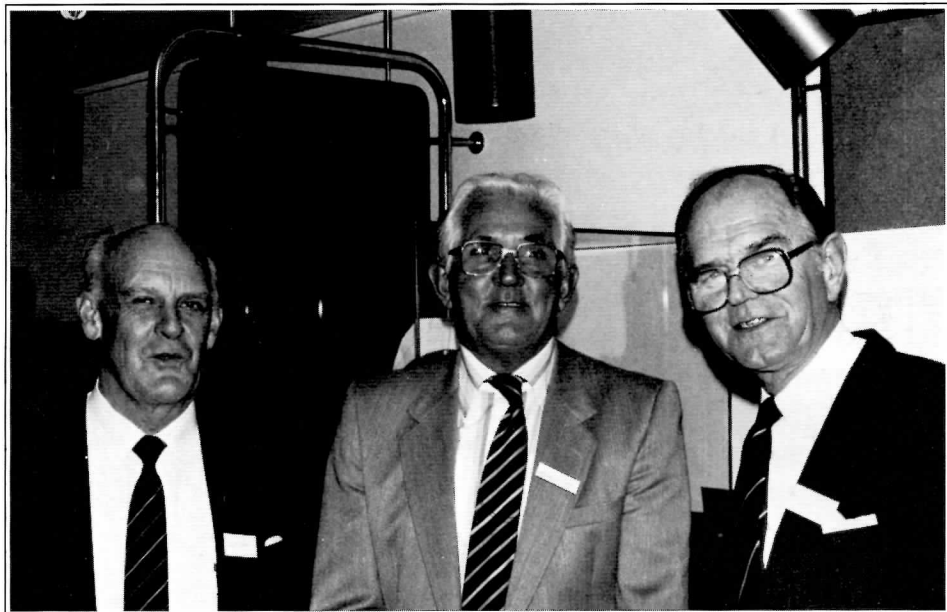
Forberedelse til pensjonsalderen

Dette kurs blev arrangert i slutten av oktober 1984 og gikk over to dager. Kurset hadde 30 deltagere, et akkurat passe antall for vårt undervisningsrom. Både sjø og land var representert, de fleste med ektefelle. Første dag innledet cand. psychol. Jan Atle Andersen med et foredrag om behovet for pensjonistkurs og fortsatte med aldring og personlighet. Vår rederilege Johan Chr. B. Foss tok for seg aldring og helse og derefter lot ernæringsfysiolog Marit Bjerkaas oss forstå hvad kostholdet har å bety for å bygge opp en god helsetilstand.

Dagen etter orienterte organisasjonssjef Johan Bartolf om økonomiske forhold i pensjonisttilværelsen og advokat Wilhelm Damm tok oss med den juridiske labyrint som også pensjonisten må vandre i og helst finne ut av på en fordelaktig måte. Til slutt kunne vi glede oss over filmen «Aktive år med pensjonistmosjon» som var lagt opp med både fart og humor.

Efter foredragene første dag var kursdeltagerene sammen med en del inviterte samlet i spisesalen til rederiets middag. Rundt det veldekkede bord hørtes den fine summetone som er tegnet på god kontakt i hyggelig samvær. Vert under middagen, direktør Erik A. Wettre holdt en kort, men spirituell og oppmuntrende tale, hvor han understreket viktigheten av kontinuitet. Fra ungene som i januar samles i spisesalen til julefest og til den eldste pensjonist er der en ubrudt linje, en solid og ubrytelig kjede. Fru Guro Lausund takket for maten med velvalgte og tankevekkende ord. Den vennlige tone fortsatte ved kaffen og mange blev lenge sittende i dette selvredigerte husker-du-program hvor bare Arnt Haugen med sitt musettetrekkspill manglet.

B.A.



Overstyrmann Per Otto Johansen, stuert Karl Fr. Pettersen og direktør Lars Ekelund.



John Bartolf mellom ekteparet verksmester Sverre Børve og hustru Gerd.



Sekretær Wenche Christiansen og overstyrmann Olav Klock lytter til fru Guro Lausunds takk-for-maten-tale.

WW *Skipsfartshistorikk:* og det danske rederiet A.N. Hansen

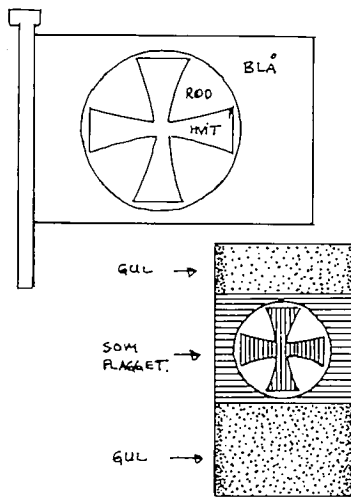
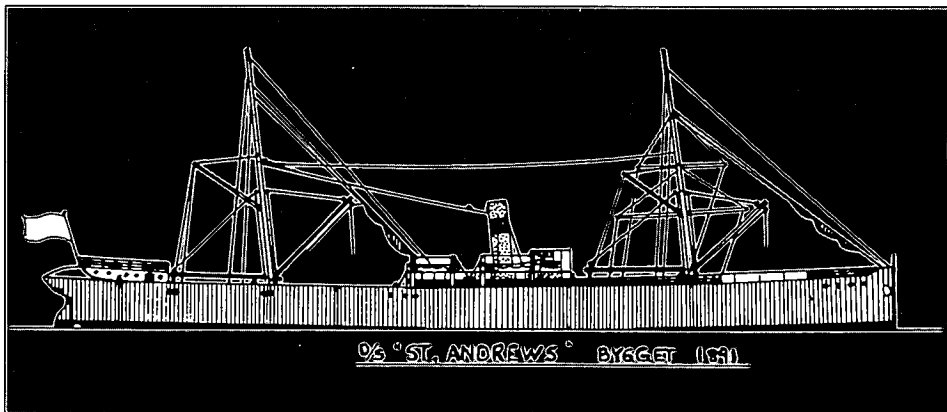
Ser man bakover i WW's historie vil man i tiden før og rett etter århundreskiftet finne en rekke skip med navn som ikke begynner med den velkjente bokstaven T. En del av disse skipene opererte også med sitt eget skorstensmerke, og når man kikker nærmere på dem finner man et interessant fellestrekk, nemlig selskapet A.N. Hansen i København.

Hvordan WW kom i forbindelse med dette firmaet er usikkert, men mest sannsynlig var det skipsreder Halfdan Wilhelmsen som gjennom sine nære personlige forbindelser og interesser i København også var kommet i kontakt med dette firmaet. Muligens hadde også vennskapet med meglerfirmaet H. Clarkson & Co. i London en eller annen tilknytning her. I alle tilfelle ble det etterhvert utviklet et nært vennskap med familien Hansen og WW som etterhvert skulle resultere i WW's første «management» oppgave – om man kan si det slik.

A.N. Hansen hadde funnet det formålstjenelig å registrere sine skip under norsk flagg, i selskaper som var disponert av WW, men i realiteten eiet av det danske selskapet. De skip det dreiet seg om, var:

St. ANDREWS (1)	1891 – 1905
GUERNSEY (1)	1892 – 1897
NORMAN ISLES	1896 – 1909
GUERNSEY (2)	1898 – 1922
ALDERNEY	1899 – 1920
SARK	1903 – 1923
JETHOU	1905 – 1934
HERM	1905 – 1920
St. ANDREWS (2)	1906 – 1920

Disse syv skipsnavnene virker tilfeldige og uten sammenheng, men har allikevel en meget nær tilknytning til hverandre og til A.N. Hansen. Navnene er enten stedsnavn på de engelske kanaløyene, eller navn noen av øyene selv slik som GUERNSEY, ALDERNEY, HERM, JETHOU og SARK. NORMAN ISLES referer til det faktum at kanaløyene opprinnelig hørte inn i under Hertugdømmet Normandie (Normannernes øyer). St.



ANDREWS er navnet på en liten kirke på Guernsey hvor A.N. Hansen, stifteren av dette firma, giftet seg i 1925.

A.N. Hansen selv var Grosserer Andreas Nicolai Hansen, født 1798 – død 1873. Unge A.N. Hansen begynte etter skolegang på kontoret hos Joseph Hambro, København, hvor man raskt ble klar over hans gode evner og allerede i 1819 sendte ham til øyene Guernsey og Jersey som agent for en anseelig varehandel med brasilianske og danske varer. I arbeidet for Hambro ble det reiser til London og pussig nok Kristiania og til slutt opptagelse i det danske firmaet C.J. Hambro & Søn som assosiert partner. I 1829 løste han selv borgerbrev som grosserer og startet en ris-mølle i Danmark. Forretningen utviklet seg til et omfattende handelshus med så mange aktiviteter at A.N. Hansen måtte trekke seg ut av C.J. Hambro & Søn. Hambro flyttet etterhvert all virksomhet over til London og utviklet seg etterhvert til den kjente HAMBROS BANK. A.N. Hansen ble etterhvert en rik mann og handelshuset kom med i en rekke aktiviteter under hans sønner Alfred Peter og Harald.

Så vidt jeg har funnet ut ble omtrent alle de skip firma A.N. Hansen eide satt under WW drift. Unntaket var to skip, ALDERNEY (2) og NORMAN ISLES (2) som ble innkjøpt fra det ikke ukjente amerikanske rederiet Barber & Co. Inc. New York for noen få dagers registrering under dansk flagg. Begge skip ble videresolgt til rederier i Italia og Jugoslavia etter kun 2 til 3 dagers tid under dansk flagg.

Etter dette siste blaff av aktiviteter i shipping, gled A.N. Hansen helt ut av skipsfart og jeg er idag usikker på om firmaet i det hele tatt eksisterer. De fleste skip man hadde under WW's flagg ble solgt omkring 1920/22/23 da man virkelig fikk virkningene av depresjonen etter første verdenskrig. Det siste skipet, JETHOU, ble så vidt jeg vet helt overtatt av WW og senere gitt de kjente WW farger. Skipet gikk i trampfart til 1934 da det ble solgt. Felles for disse skipene var den store størrelsen etter datidens forhold. De eldste og minste var på ca. 4500 dwt, de største på ca. 7100 dwt – skikkelige store trampskip med andre ord.

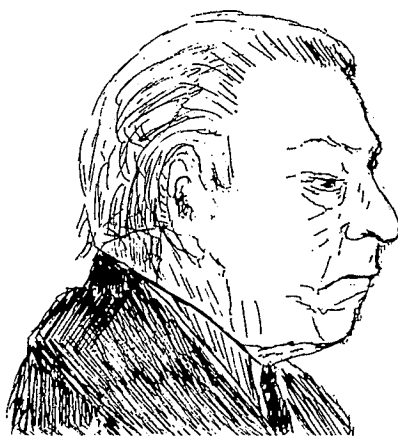
Som man vil se, kan man på de kjente engelske kanaløyene, kjent fra TV-serien BERGERAC, finne rett så mange gamle WW skipsnavn og man vil også kjenne litt mer til bakgrunnen for disse navnene og hvordan skipene som bar dem navnet i WW's flåte. A.N. Hansen's rederimerke, som ble brukt på alle skip selv om de var drevet av WW, hadde referanser tilbake til disse Normanniske øyer – et hvitt malteserkors (normanniske aner) på en rød sirkel i et blått belte omkring en gul skorsten. Skipsskroget var malt i grå farge. Kommer man noen gang til disse engelske kanaløyene, skal man ta seg tid til å kikke litt nærmere på kartet – da vil man finne gamle WW skipsnavn så det monner.

Bjørn Pedersen

Fyldig ved ørene

Så skal vi plutselig fratas Gudsoret ti på syv. Radiomonopolets halvstuderte røvere, mediaflommens farveglade punkere har med ledelsens bifall stokket programpostene. Kvarteret ute er gjemt bak det trøtte Landbruksaktuelt og Tidlig en søndag morgen kommer midt på dagen. Ingen har klaget over at andakten kom ti på syv. Derimot har tusenvis av lyttere beklaget hallodamen med disharmoniske oversvingninger i sin telemarksdialekt. Men HUN sitter, like fast som en nynorsk-knotende skolelærer fra Volda.

Jeg savner andakten. Den passet inn i min deilige morgenmat. Når ristet hviteloff med marmelade gjorde sin vederkvegende virkning på blodsukkerkonsentrasjonen, fikk jeg samtidig nåde og tilgivelse for den onde lyst jeg føler i hjertet og grådig begjærer naboens hustru der hun langbent og bukselekker raker høstgule blader i rekkehusets velstelte have. Prestene i morgenandakten er, stort sett, dårlige forkynnere. Enkelte så platte og enfoldige at visste jeg ikke bedre, måtte jeg formode at hele det teologiske studium er en fordummelsesprosess, en tilbakeskridende forvandling av den sunne fornuft. Det er kanhende unge og uerfarne prestespirer som opptrer så tidlig på dagen. Honoraret er muligens heller ikke attraktivt for de dyktige, som helst vil preke i fullt skrud og derefter drikke kirkekaffe med fromme fruer, fisefine huppetitter, bygdens gode samvittighet som føler seg høyt hevet over alminnelig dødelige som sier faen. I sin lumske lykksalighet drikker de



java/mocca og eter boller og tertekringle så det tyter ut av ørene.

ALLE yrker har dårlige tjenere. Ta eksempelvis herrefrisørene. Vi som ikke er utstyrt med hårmanke à la Plut eller Bjørnstjerne Bjørnson, men som har tørre, tynne og pistrete strå, er særlig sårbare overfor vandalene. Prosedyren er denne: Du kommer inn i en elegant salong, hvor dempet musikk lyder fra skjulte høyttalere bak glassmontere med allehånde kremer og koster. Du sitter ned, griper et Playboy-magasin og tenner en sigarett. Fra nu av er det som å spille på travbanen. Når din tur kommer, kan du bli konfrontert med en hårkunstner, som med saks og nensom hånd forvandler dine pistrer til en pryd om ditt hode. Men sannsynligvis møter du en firkantet knøl, som efter å ha fått deg i stolen og pakket på seletøyet, griper den elektriske klippemaskin og sier: Kort i nakken og fyldig ved ørene? Men før du får svart, har det hurtiggående torturredskap laget den første katastrofale stripe fra nak-

ken og langt opp i senit. Slaget er tapt. Et par måneder fremover må du som en tafatt og ubegavet klovn bevege deg gjennom kontorlandskapet og stumt lese forbannelsens tekst over barbersvennen som heller burde pukke stein.

Det er blitt en mani å forandring. Cand. Psychol. Jan Atle Andersen, som foreleste på kurset Forberedelse til pensjonsalderen, har jeg lenge beundret. Ikke minst for hans fengslende åpningsforedrag, hvor han sa følgende:

Hvem ser huldra, dere? (Kunstpause) Gjetergutten! (Kunstpause) Ja – gjetergutten ser huldra! (Kunstpause) Ukesvis går han langt inne på heia sammen med bukskapen. Han er skjebnesvangert isolert. Han begynner å snakke med seg selv, han får hallusinasjoner. (Kunstpause) SÅ SER HAN HULDRA. La oss ikke som pensjonister sette oss i gjeterguttens situasjon, dere! Denne gang nevnte han ikke huldra, som jeg hadde gledet meg til å treffe på ny. Dette var jo så VESENTLIG. Og så er det sløyfet. Nok om det. Snart er jeg selv pensjonist og skal traske til Ekebergsetta for å gispe litt surstoff inn i mitt åreforkalkede legeme. Bli som barn igjen og se på gakk-gakkene i dammen. Gakk-gakk. På disse turer, som ikke er lystbetonte, men som gjennomføres til ære for Dr. Foss, skal jeg iføre meg blå vindjakke med hvit W på brystet. Bortsett fra antrekket, er jeg farveløs og grå, mistrøstig i mitt aldrende sinn. Og fortsatt til ære for Dr. Foss skal jeg møysommelig legge hjemturen over Brannfjellet. Kort i nakken og fyldig ved ørene.

Leif B. Lillegaard: Rederstanden



Hvis en idrettsmann anklages for noe så moderne som doping, kommer folkedommen omgående:

– Disse idrettsstjernene – – – !

Hvis en lege anklages for misbruk av narkotiske stoffer, lyder straks folkedommen: – Er det ikke det jeg alltid har sagt, disse legene – – – !

Slik kan man fortsette. I det uendelige. Dagens form for løssalgjournalistikk gjør ikke folkedommen bedre, men verre. Skyhøye overskrifter om kjente og for den saks skyld *forne* folk, hvis sådanne finnes, kjendiser er godt stoff, det beste stoffet.

Nu og da bommer enkelte aviser formidabelt. Men rettelsene forsvinner bakover i avisen i form av notiser.

Hundretusener mennesker ser de store overskriftene hver dag.

Et lite fåtall ser rettelsene, eller beklagelsene, om de skulle finnes.

Folkedommen blir stående.

Alle skjønner hvor jeg skal – skipsrederne!

De samme redere skal ikke få noe forsvaret på denne plass, de trenger det heller ikke.

Forsvar?

Ja. La oss ta med et par fakta:

Et rederi i Bergen, det vil si enkeltpersoner, har i årevis vært godbiter for den samme pressen, penger i utlandet, familierstrid, rettsforhandlinger.

Et rederi i Sandefjord likeså – intet er avgjort, vi vet intet om de faktiske forhold, men overskrifter i krigsformat.

Med påfølgende folkedom: – Er det ikke det jeg har sagt, disse jævla rederne! Hvis de ikke snyter på skatten, smugler de våpen og seiler på Sør-Afrika!

Jo større en rederivirksomhet er, jo større overskrifter. Bedre stoff. Salg!

Et annet faktum er at det i Norges Rederiforbund befinner seg 209 medlemmer. Hvis man uten lov og dom trekker fra de to nevnte rederier, er det ennå 207 igjen.

Rent bortsett fra at en slik subtraksjon ikke er rimelig så lenge lovens lange arm ikke har slått paragrafer i hodene på de bemeldte og *dømt* dem som syndere for folkets øyne.



Ingen er skyldig før dom.

Skal jeg innbille lesere av disse linjer at skipsrederne i Norge er hvite lam med englevinger på?

Slett ikke, men for alt jeg vet, *er* de det. At jeg gjennom mitt arbeide fikk kontakt med en stor del av dem, skal ikke føres så sterkt til torvs, men de jeg traff, var herlige karer, nesten gutter, og jeg ler både høyt og stille når jeg tenker på at en av de største i landet gled på grønnsværet utenfor NRK og deiset overende mens han sprang ned mot Majorstuen for å ta trikken, en annen likte ikke å kjøre sin cruiser, men ville heller *ro* en tur, en tredje løftet hender mot taket og nedba Vårherres velsignelse over et radioyrke, en fjerde ville helst snakke fotball, en femte nektet plent å rusle avsted fra det hvite hus på Marienlyst fordi det var så komisk å se alle «kjendisene» i levende live osv. osv.

Alle hadde en ting felles – de var ikke høytidelige og fjern av seg.

Alle andre har det til felles at de har lett for å bli både høytidelige og fjern av seg i det samme hus.

Satt på spissen, men grunnleggende sannheter basert på nøktern og smilende erfaring.

Men så snart overskriftene gjaller i vei, lyder dommen: – Der har vi det igjen, disse rederne, de kan sko seg.



Steking

Anbefalt steketemperatur er 175°. Bruk steketermometer, det gir som regel et bedre resultat.

Legg ribben i langpannen med svorsiden ned og hell på vann så det står ca. 1 cm opp på flesket. Nu skal ribben inn i ovnen i ca. 20 minutter på 175°. Dette gjøres for at svoren skal få svulle mest mulig. Ta ut ribben, slå av vannet og stek den ferdig i langpannen eller på rist – nu med svorsiden opp. Husk å dryppe svoren ofte.

Sett ovnen på 225° de siste 10 minuttene før ribben er ferdig. Dette er viktig for at svoren skal bli ekstra sprø. Pass på at svoren ikke blir brent. Dekk den i såfall til med folie eller ta den av og sett ribben inn i ovnen igjen.

Dette er den oppskriften jeg selv følger når jeg lager svineribbe og den har gledet mange gjennom årene. Så i år kjøper vi svineribbe med svor og jeg garanterer sprøheten på svoren hvis dere følger de anbefalinger som her er gitt.

Lykke til og en god jul ønskes alle lesere av STUERT SPESIAL.

Kim Rugeedal

Svineribbe

Et av julens høydepunkter for mange er svineribbe til julemiddag. En saftig stekt ribbe med *sprøstekt svor* er vel det de fleste drømmer om. Men for mange er det veldig vanskelig å få svoren sprø. Etter mange mislykkede forsøk kjøper derfor husmødrene ribbe uten svor.

Imidlertid kommer jeg her med noen tips som jeg håper kan være til hjelp.

Fremgangsmåte

Svoren på ribben skal risses med kniv i ruter på ca. 2 cm. (Dette kan man få kjøpmannen til å gjøre.)

To dager før ribben skal stekes gnis den inn med salt og pepper – (bruk gjerne grovmalt pepper) og legg den så med svorsiden ned i et passende kjørel med litt vann, slik at svoren holdes fuktig. Det er meget viktig at svoren ikke tørker inn. Dekk ribben med smørpapir og sett den kjølig.



Javisst, det kan vi alle – i den grad vi har chansen eller det mot som trengs. Jo høyere opp, jo dypere fall, derfor er det ytterst bekvemt å bevege seg på bakken. Men *noen* må gjøre jobben i skipsfartslandet Norge, vi er et seilende folk, naturlig nok.

Derfor disse ord.

Men hver gang overskriftene suser opp, må jeg tenke på hint middagsselskap i en ytterst radikal krets i nord som skulle fortelle meg visse sannheter om kapital og utsuging og fordelig av godene og prioritering, et diskusjonsselskap, forstod jeg, selv om jeg var mer interessert i bacalao den dagen, slikt hender.

Ved kaffen lyttet vi med et halvt øre til nyhetene – en kjent, ung skipsreder var død.

Jeg sukket, jeg kjente karen, et herlig, mildt menneske av det slaget som ikke visste hva godt han skulle gjøre for en lidende menneskehet og naboer forøvrig. At han var skipsreder, var mer enn en tilfældighet, visste jeg, han kunne gjerne vært Wall Street-fyrste eller konge i Siam eller bom på Østbanen, hva som helst, med de samme egenskaper.

Da sa vertinnen med høy og skarp røst:

– Gudskjelov, der vart det en kjeltring mindre!

Jeg reiste meg øyeblikkelig og gikk stille ut i gaten og spaserte en tur den kvelden før jeg reiste videre.

Selskapet ble totalt torpedert og sank som et blylodd.

Det er noe som heter *etikk*. Dessuten er det noe som heter folkeskikk.

Folkedommen over yrkesgrupper og kjentfolk besitter hverken etikk eller folkeskikk. Slett ikke rettferdighet.

To spørsmålsteget av 209.

Det finnes yrkesgrupper som har større tall på minus-siden enn en knapp prosent – for alt vi vet.

Foreløpig vet vi intet og bør holde kjeft og ta overskriftene med forarget ro og la *vettet* få en chance.

Kort portrett

Erik Sundby



Når gikk du til sjøs første gang?

Tro det eller ei. Jeg dro til sjøs i «de harde trettiåra», – nærmere bestemt i 1936. Etter 2 år begav jeg sjøen som lettmatros.

Det var en aldri sviktende sjøsyke som gjorde at jeg bestemte meg for å ofre meg for shippingen fra den mer landfaste siden.

Hva er ditt pinligste øyeblikk fra W.W.-tiden?

Tenk dere et hyggelig mannfolk-julebord på en av våre bedre restauranter. I aftenens løp kom jeg med ikke altfor positive uttalelser om en av våre daværende kjendiser. Det viste seg å være vertens kone!

At ikke ektefolk kan ha samme navn!

Vel, jeg la ut begge årene og rodde episoden iland, og både mann og hustru har siden vært blant mine venner.

Hva er det nyttigste rådet du har fått?

Et råd som burde være kjent for alle: Gjør mot andre det du vil andre skal gjøre mot deg.

Hva kobler du av med?

Jeg alternerer mellom platespilleren med god klassisk musikk, og da gjerne fra Barokk-perioden, og snekkerbua hvor jeg pusler litt med bl.a. treskjæring.

Hvilke egenskaper setter du størst pris på hos andre?

Ærlighet og punktlighet samt evnen til å se alt fra min side. Jeg har i alle år som innkjøpsjef hatt stor glede av et valgsprog som har stått på min pult «BE REASONABLE – DO IT MY WAY»

Hva gjør deg skikkelig arg?

I videste perspektiv: Barnepike- og formyndermentaliteten hos våre styrende myndigheter.

I snevert perspektiv: At det ikke vises

respekt for menneskeverdet og selvfølelsen – egenskaper som vel er drivkraften i all vår daglige virksomhet.

Hvilken presang ville glede deg mest?

I min alder har man vel det meste. Ting som derfor ville glede meg mest er presanger som enten kan spises, drikkes eller som visner.

Hvilken bok leste du sist?

Stortingsmelding nr. 22 (1979 – 80) fra Kirke- og undervisningsdepartementet (256 sider!).

Som fast innleser for blindeforbundets Studiebibliotek, blir det liten tid til annen lesing.

Har du en yndlingsdrink og et favorittmåltid?

Ennå har ingen kunnet overbevise meg om at noen drink er vond, men en god «OLD FASHIONED» før maten smaker bra.

Hva maten angår peker nok biff med løk og får-i-kål seg ut blant alle mine favorittmåltider.

Hvem ville du tilbringe en dag alene sammen med?

Min 8 årige sønnesønn på f.eks. Teknisk Museum og andre steder hvor «vi gutta» likesom aldri blir helt voksne.

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

Hva tid angår, så har jo jeg som pensjonist god nok tid. Hvis jeg også hadde ubegrenset tilgang på penger, ville jeg reise Amerika på kryss og tvers for å lære dette kontinentet å kjenne. Som shippingmann kjenner jeg jo kun sjøfartsbyenes havneområder, og dette gir jo et vrangt bilde av kontinentet.

Hvilken stilling enn den du har (hadde) kunne du tenke deg?

Jeg tror nok at jeg, om jeg skulle valgt idag, ville valgt et yrke hvor jeg kunne bruke hendene til noe annet enn en kulepenn.

Det kribler iallfall skikkelig hver gang jeg på TV ser en reportasje fra en snekkerbedrift.

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

I bladet «SJØMANN» ble følgende uttalelse fra et foredrag jeg holdt sitert: «Jeg vet personlig om flere stuerter som heller for hånd ville skrelle en hel pøs med poteter enn å skrive et brev».

Kanskje dette kan være en av årsakene til manglende innlegg?

Førørig tror jeg at Kontoret med stor «K» er en så alvorlig sak at det kanskje skremmer.



Dagene er korte, mørket kommer snikende tidlig på ettermiddagen, lysene tennes i hus og i gater, en forhåpentligvis hvit snø har myklandet på bakken som sammen med lysene skaper et lyst tilvære i en ellers mørk årstid.

Nettene blir lange og kulda kommer krypende/og det er desember, ja da er det liksom blitt jul. Slik har det vært, slik er det og slik vil det alltid være.

Vi har lagt ennå et år bak oss, som fra WIL's side stort sett har vært som idrettsår flest. Ingen spesielle store begivenheter eller omveltninger er blitt notert, men jeg må kanskje nevne at vi prøver oss på glattisen denne vinteren. WIL's nye aktivitet, bedriftshockey, er i skrivende stund midt i en hektisk sesong, både med trening og kamper. WIL har alltid hevdet seg bra i gruppeidrettene, og det skal bli spennende å følge utviklingen og se hvordan vi klarer oss med skøyter på bena igjen.

Ingen nevnt, ingen glemt, men en takk til alle som administrativt og idrettslig har bidratt med å løse WIL trygt gjennom idrettsåret 1984. Det er mange som har gått i dusjen for WIL, og dere fortjener alle en pust i bakken.

Ha en fin julehøytid - men la ikke pølse og ribbe ta fullstendig overhånd.

EN RIKTIG GOD JUL OG ET GODT NYTT ÅR!

E.L.

WIL avholder årsfest på Grand fredag 18. januar.

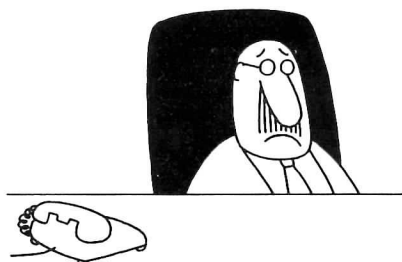
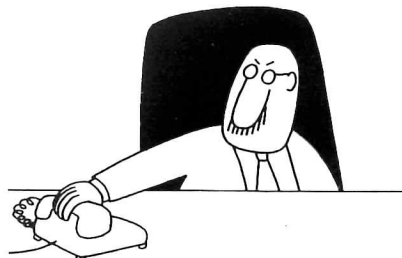
WIL avholder skifestivalen på Frognerseteren fredag 1. mars.

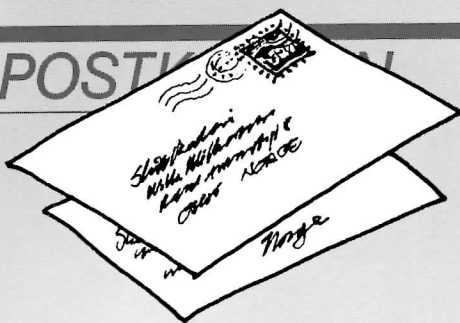


WIL's styret 84/85 på full fart mot nye oppgaver. Fra venstre: E. Laumann, V. Olsson, L.A. Siljubergsåsen, K. Persson, M. Brubak og G. Strøm.



"No, this isn't Lover Boy."





Kaptein Arne Kvinnsland.

Cruise-nytt

SEA GODDESS I har huset mange celebriteter på sin ferd i «kostbare» farvann. Vi skal ikke gå Se og Hør eller andre i næringen, men kort nevne at Sean Connery-Bond har vært ombord og at kaptein Kvinnsland har fungert som «wedding-priest» for «norske» Arlene Dahl (forøvrig mor til den unge skurken i TV-serien Falcon Crest).



Arlene Dahl, whose television appearances have included «The Love Boat», was married to businessman Marc Rosen aboard a cruise ship at a time set by an astrologer, a publicist for Dahl said, the wedding ceremony was performed Monday by Captain Arne Kvinnsland aboard the Sea Goddess I, which was bound for Monaco from Marbelle, Spain. Dahl and Rosen were married at 11:48 A.M. . . .

Herald Tribune

**MINI MAL
i godt selskap**

I et novembernummer. av Farmand under spalten Ukens lesning sto følgende gjengitt:

Lenge før Cicero holdt sine eminente 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 enda har krefter igjen. Når et stort embete har gitt deg ære og berømmelse, 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.
 «Skib og Rederi», Wilh. Wilhelmsen

Sitatet er brukt av Bjarne Amundsen i oppslaget om Kåre Skarrebo i S-R 3/84.

Og Mini Mal er i godt selskap. Øvrige sitater var hentet fra Arnulf Øverland, Herman Wildenvey, Nietzsche, C.J. Hambro og brev til Karl Marx.

Skipskatten



Borte er Parkveiens rast og ro,
 for ingen kan husere som Dagfinn Moe

Vi gratulerer!

Norges Rederiforbunds gullmedalje

Ole Anton Hagen
Halvard Vik
Nils Didrik Arnesen
Bjørn Mortensen
Odd Skjønhaug
Ove Magnar Thomassen
Niels Anker Bjerregaard
Rolf Willy Pedersen
Per Østrem

**25 års
jubileumsgave**
Bjørn Hoff
Sigmund Gunnar Strand

90 år
Aagot Kristiansen

85 år
Judith Hansen
Ruth Ness
Johanne Gunn

80 år
Anna Helmine Larsen

75 år
Dagny Berge
Ella Brochmann
Asbjørn Eriksen
Arne Indregård

70 år
Karl A. Røeggen
Thorleif Bjønnes

60 år
Georg Johan Larsen
Arne G. Ingebretsen
Ingvald M. Lind

50 år
Vidar Bekkavik
Stein Lie
Bjørn H. Strand
Rolf I. Midtgård
Rolf Jacobsen
Ronald Kristoffersen
Anton Pedersen
Asbjørn Nygård
Helge Bjørnerud
Alan Light



Finn Østlie

Kaptein Østlie som er bosatt i Oredalsåsen 6, Fredrikstad, begynte som lettmatros i rederiet i 1952 og gikk gradene til han ble kaptein i 1970.

Østlie har senere ført en rekke av rederiets skip og er nå ombord i bulkskipet TIBERIUS på 140.068 tonn dødvekt som eies av Morten Werrings rederi.



Karsten Øvelid

Maskinsjef Øvelid, som er bosatt i Hjørungavåg, begynte som motormann i 1954 og gikk gradene i rederiet inntil han ble maskinsjef i 1966, en stilling han har hatt ombord i en lang rekke av rederiets skip.

Etter avspasert ferie skal maskinsjef Øvelid etterse nybygningen ROSA TUCANO i Japan og er påmønstret dette skip som maksinsjef.



- Er dette køen til Personalavdelingen?

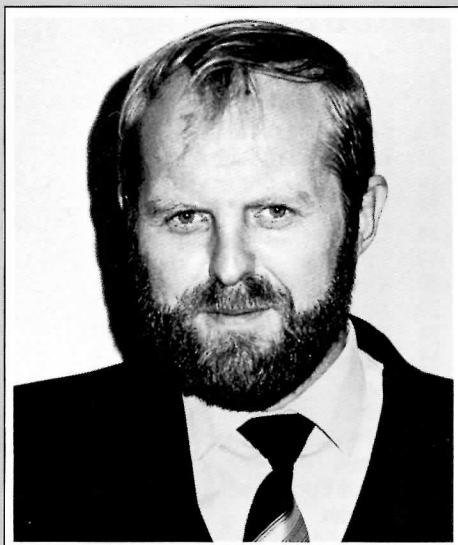


Jon Bjørheim

Kaptein Bjørheim, som er bosatt i Smidsrødveien 51 i Tønsberg, begynte som dekksgutt i 1953 og gikk gradene i rederiet inntil han ble utnevnt til kaptein i 1975.

Han har senere tjenestegjort ombord i en rekke av rederiets linjeskip og har vært en kortere periode ombord på rigg og forsyningskipsflåten.

Kaptein Bjørheim er nå på M/S TRICOLOR.



Bjørn Hoff

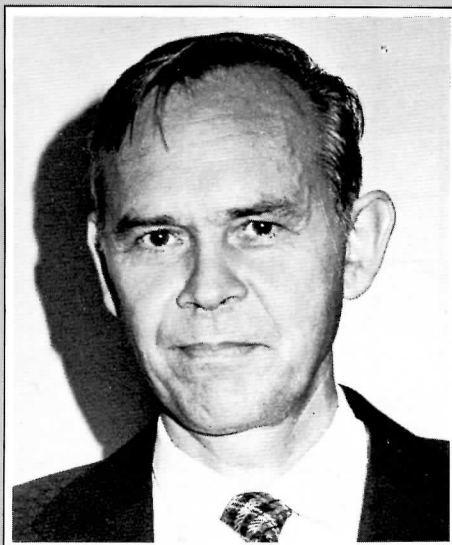
Bjørn Hoff, som er bosatt i Opphaug, begynte som maskingutt i Wilh. Wilhelmsen og gikk gradene inntil han ble 1. maskinist i 1972, en stilling han har hatt ombord i en rekke av rederiets linjeskip. I 1981 gikk han over i forsyningsflåten og er nå 1. maskinist ombord i forsyningskipet TENDER TARPON som er engasjert i Nordsjøen.



Jan André Solli

Jan André Sollie, som er bosatt i Vestre Solbakken 5 i Arendal, begynte som 2. kokk i rederiet i 1950 og ble stuert i 1962.

I 1981 gikk Sollie over fra flåten til off-shorevirksomheten og ble ansatt som kokk ombord i boligplattformen TREASURE HUNTER.



Tor Bergersen

Regnskapssekretær Tor Bergersen begynte i WW i 59 som assistent i Ekspedisjonen, Wilag.

I 61 ble han tilknyttet Økonomiseksjonen hvor han har hatt forskjellige oppgaver. Det meste av tiden har han arbeidet i Bokholderiet, hvor han er fortsatt.



Per Østrem

Teknisk sjef Per Østrem, som er bosatt i Langevåg, begynte i rederiet som motormann på TENERIFA i 1953 og ble utnevnt til maskinsjef i 1959 etter å ha gått gradene i rederiet. I 1979 gikk han over i riggflåten og ble teknisk sjef i 1982, en stilling han senere har hatt ombord i en rekke av rederiets rigger.

Per Østrem har tidligere mottatt rederiets jubileumsgave.



Øivind Storehjelm in memoriam

Vår venn og kjære kollega Øivind Storehjelm er plutselig gått bort, bare 59 år gammel.

Øivind Storehjelm gikk gradene til sjøs gjennom 15 år i WW's flåte og tok styrmanns- og skipsfører-eksamen. Han var lasteoffiser da han i 1967 gikk i land og begynte som formann på Filipstadkaien. I 1968 begynte han som lasteinspektør i WW's Havneavdeling og fikk sitt første oppdrag utenlands som lasteinspektør for Mexico Gulf Linjen i Gøteborg frem til 1970. I 1972 fikk Øivind permisjon fra Havneavdelingen for å gå ut et 1/2 års tid som fører av M/S TATRA. Så vendte han tilbake til sitt arbeid i Havneavdelingen inntil han i 1981 ble ansatt som lasteinspektør i Befraktningsseksjonen med Open Bulk som arbeidsfelt.

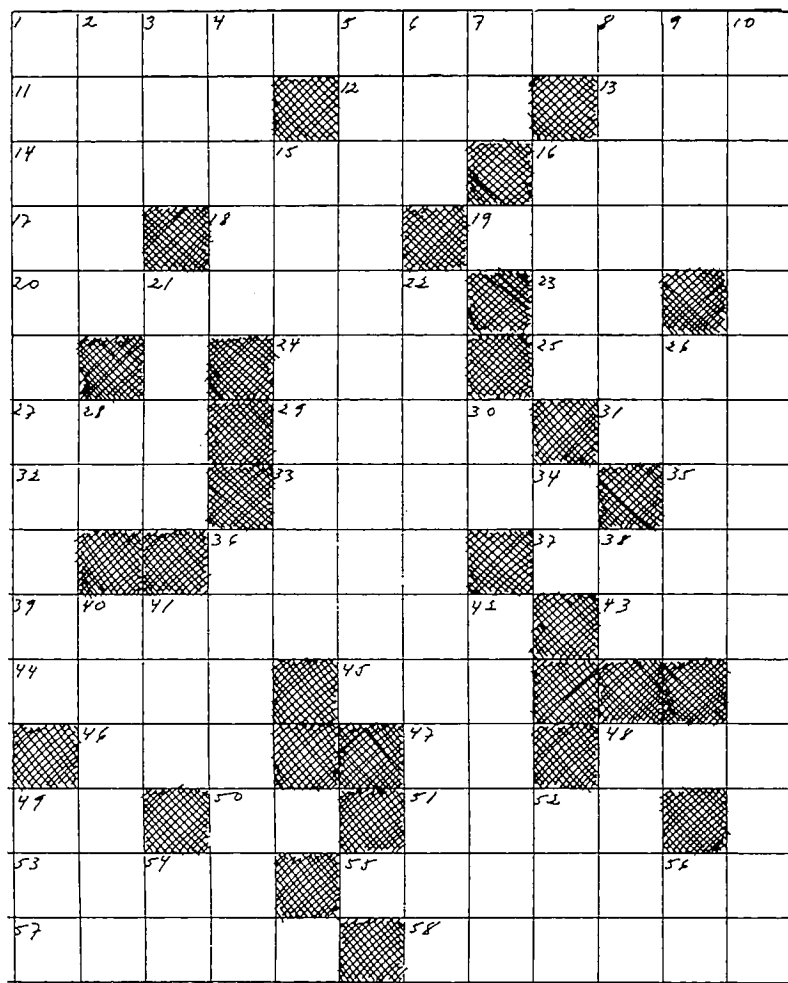
Gjennom sine hyppige reiser i første rekke til havnene på Kontinentet og London fikk han et utstrakt kontaktnett og med sitt vennlige, åpne og omgjengelige vesen ble han respektert overalt og fikk mange venner.

Her på kontoret, blandt venner og kolleger, vil Øivind ble husket for sin hjelpsomhet, sitt gode humør, glimtet i øyet og sin raske replikk. Han vil bli savnet, og våre tanker går da også til hans hustru og to sønner som så plutselig er blitt berøvet sin mann og far, desto mer som vi vet at Øivind hadde planer om å trappe ned etter sin 60-års dag for å få mer tid sammen med familien.

Vi lyser fred over hans minne.

Venner og kolleger i WW

Kryssord maritim



Kryssord maritim nr. 24

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. mars 1985.

Merk konvolutten Kryssord Skib-Rederi.

Navn:

Adresse:

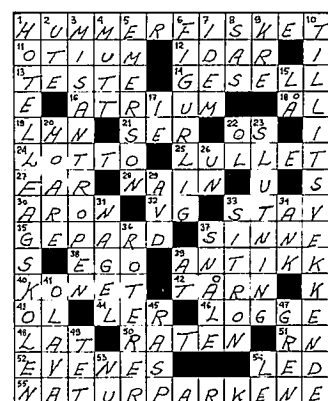
Kryssord nr. 23 fikk inn 32 løsninger.

Vinner av X-ord Maritim nr. 23

1. Frithjof Leyre Olsen, Mandal
2. Thordis Kristiansen, Lillestrøm
3. Morten Mero, ScanCarriers

Trøstepremier

- Gunhild Gaare, Oslo 9
 Randi Andersen, Kjøpmannskjær
 Odd M. Aakerholt, Tønsberg
 Birgit Bjønnes, Kjøpmannskjær
 Rolf Jørgensen, Linjeseksjonen



Vannrett

1. Ungt geni
11. Avgud
12. Guttenavn
13. Ofre
14. Kan ingen rømme fra
16. Tom
17. Vise
18. Tidsenhet
19. Skrammel
20. Kjærlighet
23. Arthur Tidemann
24. Papegøye
25. Bitter
27. Vokse
29. Minke
31. --- alist Kongekjær
32. Kunst
33. By på Formosa
35. Dyrelåt
36. Fred. Olsen-båt
37. Flammer
39. Har barnet
43. Garn
44. Ikke mange
45. Tre like
46. Om
47. Vokaler
48. Må verden ennu være
49. Vedrørende
50. Skåte
51. Noen til
53. Blonde
55. Dansevise
57. Motstand
58. Efterlot seg

Loddrett

1. Melkeveien på svensk
2. Tanker
3. Klosterlikør
4. Uåpnet bok
5. Synges i lystig lag
6. Gudinne
7. Berømmelse
8. Annonser!
9. Guttenavn
10. Fin egenskap
15. Husmannskost
16. Kjent i Narvik
21. Bygget drabantbyer
22. Skjebnesvanger
26. Pelsverk
28. To like
30. A. Y.
34. Hast
36. Banaras tidligere
38. Vokaler
40. Er katten
41. Sti
42. Ganne
48. Grunnstoff
49. Det hele
52. Ferdseisåre
54. Gris
56. Pronomen