

# SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMOSEN – NR. 1 – APRIL 1985



# SKIB-REDERI

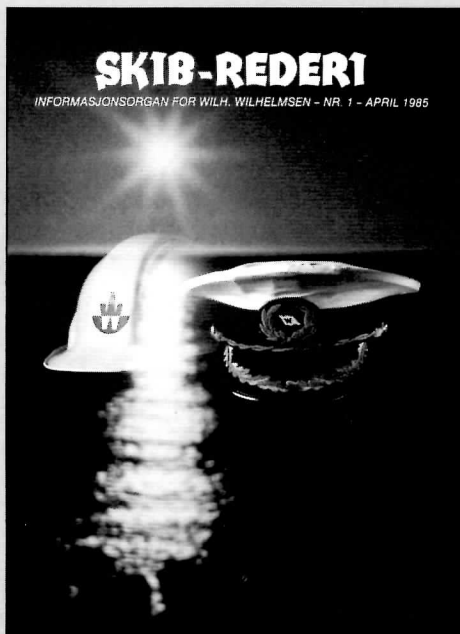
Informasjonsorgan for  
WILH. WILHELMESEN

Ansvarlig:  
Hans Chr. Bangsmoen

Redaktør:  
Helge Selmer

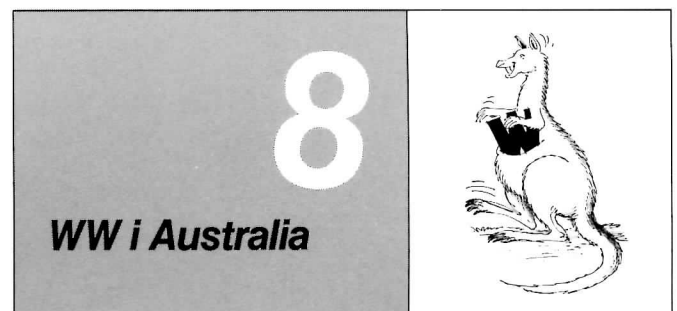
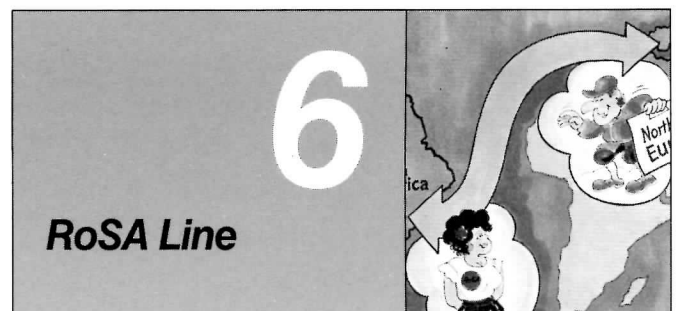
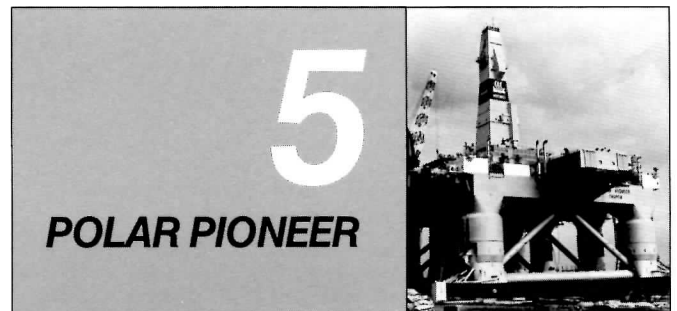
Layout og illustrasjoner:  
Håkon Skau

Opplag 4000



*Mye symbolikk i forsiden denne gang.  
Offshore og sjøtransport  
går hånd i hånd.  
(Foto: Arvid Albertsen)*

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



# SKIB-REDERI

NR. 1 – APRIL 1985 (NR. 102 – 25. ÅRGANG)

## 10

To ganger  
**BARBER TOBA**



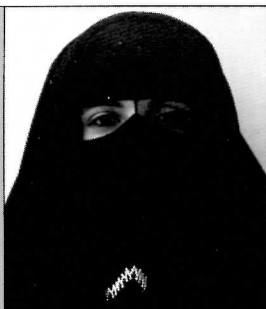
## 17

Besøk på  
**Ørsneskontoret**



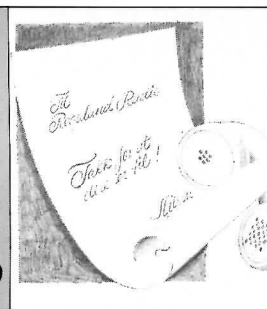
## 14

**BarWil-Jeddah**



## 20

Leif B. Lillegaard:  
**Takk Rogaland Radio**



## 16

De blå ringers  
melodi



## Faste spalter

|                           |    |
|---------------------------|----|
| Kort portrett             | 19 |
| MINI MAL: Akk – sjokolade | 22 |
| WIL-Nytt                  | 23 |
| Personalia                | 24 |
| Postkassen                | 26 |
| Skipsidrett               | 29 |
| Kryssord maritim          | 30 |

# Shipping – Quo Vadis?

Vi har gjennomlevd en mer eller mindre permanent krise i internasjonal skipsfart siden 1973. Verdens sjøgående handel er i dag regnet i tonnmil ca 20% lavere enn i 1973, mens flåtens størrelse er ca 40% høyere. Det er ikke vanskelig å forstå at fraktratene i mange av markedene ligger på et meget lavt nivå.

Det største problem for tiden er den store overkapasitet i verdens skipsbyggingsindustri. Markedsforbedringer i enkelte skipsfartsmarkeder fører raskt til nykontrahering og levering av nye skip. Derved gjenopprettes overkapasiteten i markedene. Det synes nærmest umulig å komme ut av den onde sirkel.

For norsk skipsfart har det siste tiår vært preget av en omstilling som nesten kan betegnes som en revolusjon. Antallet skip under norsk flagg er mer enn halvert. Norske redere har bygget opp en av verdens største offshoreflåter. En betydelig flåte drives under fremmed flagg. Samtidig er det skjedd en kraftig spesialisering av handelsflåten.

Betrakter vi vår egen virksomhet mot den bakgrunn jeg har skissert, så har vel nettopp omstilling vært et nøkkelord. Vi har uten tvil lyktes godt med vår egen omstilling. Nesten dramatisk illustrerende er det faktum at ca. 2/3 av vårt driftsresultat for 1984 stammer fra offshorevirksomhet. En virksomhet vi begynte å orientere oss mot 10 år tidligere.

Vi har i vår målsetting klart uttrykt at vi satser på tre aktivitetsområder; linjefart, tank/bulk/spesialskipsfart og offshore. Innen hvert av disse områder foregår en utstrakt spesialisering, samtidig som vi beveger oss inn på andre felter. Dette er nødvendig av flere grunner. La oss illustrere det ved å se tilbake på 1984. I løpet av året utviklet vi en rekke prosjekter og la in bud på flere større oppdrag, både innen mer tradisjonell skipsfart og innen off-

shore. Selv i de tilfelle der vi var villige til å akseptere et minimum av lønnsomhet nådde vi ikke opp. Ja, i enkelte tilfelle kom vi ikke engang til semi-finalen. Dette er et tankekors. Den tradisjonelle eierstruktur der rederiet går inn som eier av en enhet på 100% basis er tydelig bare unntaksvis løsningen. Mot K/S-prosjekter som er villig til å akseptere helt ned mot null i avkastning før skatt, nyter det ikke å lansere de tradisjonelle lønnsomhetsbetraktninger. Et sentralt spørsmål blir da; er den tiden

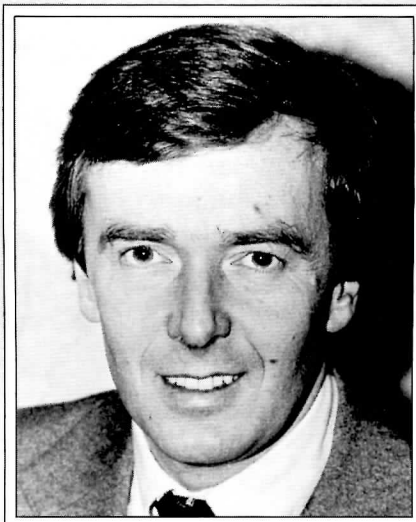
definitivt forbi da vi kunne kontrahere og få levert et skip for norsk flagg 100 prosent eiet av WW? Svaret er sannsynligvis ja. Dette vil de fleste beklage, men det virker nytteløst å konkurrere hvis skatteutsettelse og ikke lønnsomhet er en avgjørende faktor.

Disse forhold er del av den skipsfartshverdag vi operer innenfor. Men kulissene er fler enn som så. Når vi ikke lenger når frem der vi tidligere har lyktes, må ressursene settes inn på andre felter. Det er en del av omstillingsprosessen. Denne prosessen har gitt seg flere positive utslag i løpet av de senere år. Linjefarten har i sterkere grad gått på land. Vi har fått øket internasjonalisering. Spesialisering er blitt stikkord på flere områder.

Industriskipsfart med nært samarbeid mellom vareeier, kapitaleier og reder har utviklet seg meget raskt. Nye offshorekonsepter er under utvikling. Forskjellige samarbeidskonstellasjoner er vokst frem. Ship management og konsulenttjenester er spennende vekstområder.

Nytenkning og omstilling har gjennomsyret vår virksomhet de siste år. Dette sammen med stor entusiasme og aktiv innsats på sjø og land, har lovet WW-skuta støtt gjennom en vanskelig periode. Vi håper og tror på fortsatt god seilas, selv om farvann og navigering vil måtte endre seg kontinuerlig.

*Hans Chr. Bangsmoen*



# POLAR PIONEER –

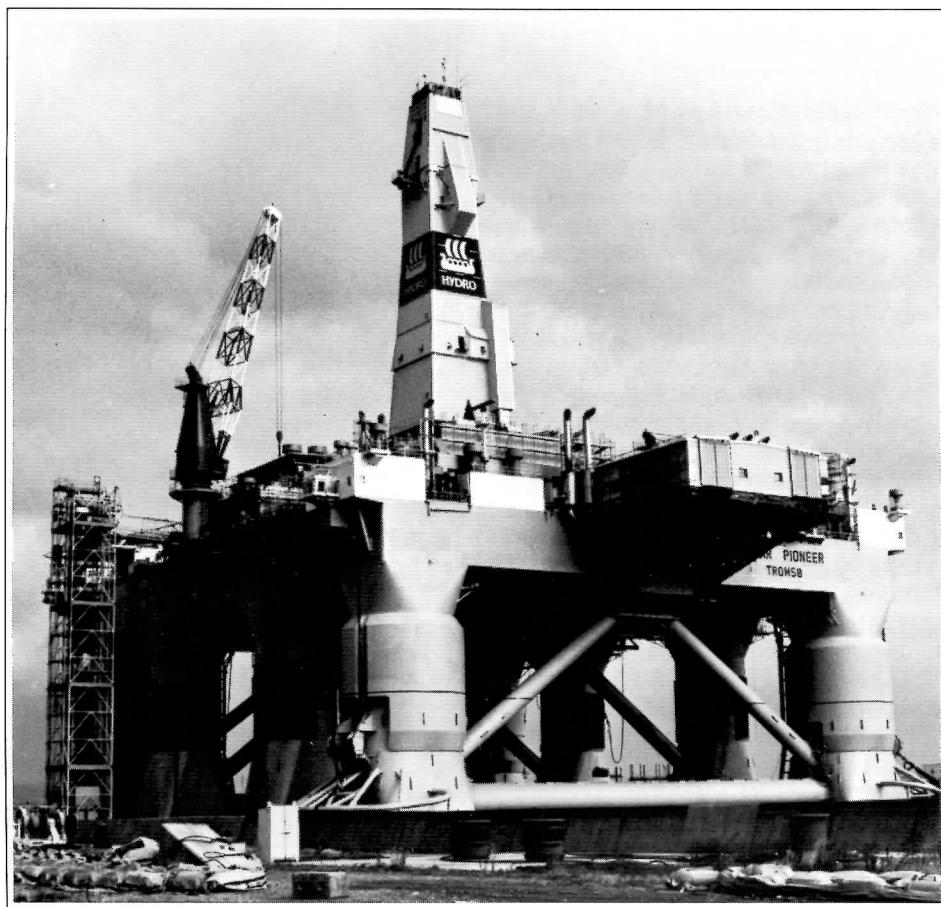
## en virkelig pionér

*Verdens mest avanserte borerigg – POLAR PIONEER – er snart klar for levering fra Hitachi-verftet i Ariake i Sør-Japan. I midten av mars fikk riggen sitt navn, og i løpet av april setter den trolig kursen nordover mot Tromsø-flaket, hvor den skal starte sine oppdrag for Norsk Hydro.*

*Riggen eies som kjent av selskapet Polar Frontier Drilling hvor Wilh. Wilhelmsen Limited A/S og Sonat Offshore har 47,5% hver, mens North Norway Drilling Company har 5% av eierinteressene.*

POLAR PIONEER er utrustet for å operere i værharde strøk, spesielt de arktiske, og av den grunn har riggen en mengde spesialutstyr ombord. Et av hovedproblemene ved helårlig drift i de nordligste farvann er isingen. Riggen er derfor utstyrt med spesielle avisingsystemer, noe som igjen krever kilometervis med elektriske varmekabler. Mesteparten av arbeidet skal foregå «innendørs». Hoveddelen av arbeidsoperasjonene er overlatt automatikken. Selv om dette skjer, blir ikke tallet på mannskapet redusert i forhold til vanlig bemanning ombord på borerigger.

Alt er gjort for at mannskapet skal trives i de 14 dagene de har sin tårn. Trimrom, TV-stue, oppholdsrom for røkere/ikke røkere og badstue er blant de tilbud man finner ombord. To-mannslugarene er smakfullt innredet med rolige avdempete farger, noe som bør være med på å øke trivselen. POLAR PIONEER har sengeplass til 100 personer, men normalt regner man med at det vil være 70/80 personer på riggen til enhver tid.



*POLAR PIONEER her ved kai ved Ariake-verftet i Japan.*

Norske utstyrsleverandører har høstet mange godord i Japan. Det som er levert har vært av meget bra kvalitet og ikke minst viktig, det er kommet frem at norsk utstyr også har vært konkurransedyktig i pris. I utgangspunktet var verkstedet pålagt å bruke norsk utstyr for ca 200 millioner kroner av en byggesum på godt over 900 millioner. Nå viser det seg at det norske innslaget blir verdsett til ca 250 millioner kroner. Det var opprinnelig meningen at riggen skulle forlate Japan i månedsskiftet mars/april, men visse problemer med ankerkjettinger tyder på at det kan bli noe forsinkelse. Det er foreløpig vanskelig å antyde noe om lengden på denne forsinkelsen, men med den arbeids-

innsats som gjøres i innspurten, er det mye som tyder på at forsinkelsen ikke blir særlig lang.

Turen vest- og nordover er beregnet å ta mellom 90 og 100 døgn. Riggen skal gå med en gjennomsnittsfart på 6 knop. POLAR PIONEER kommer til å gå gjennom Suez Kanalen og sånn sett følge løypa til den første rigg i verden som gikk gjennom kanalen, nemlig TREASURE SEEKER.

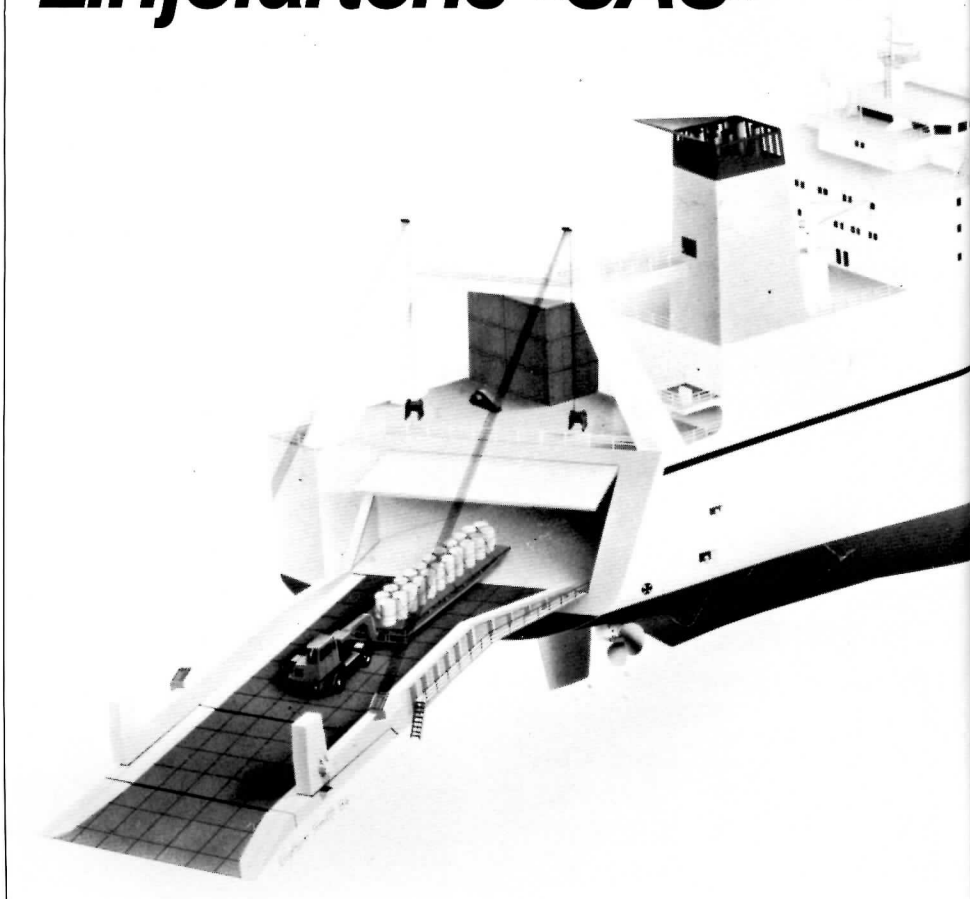
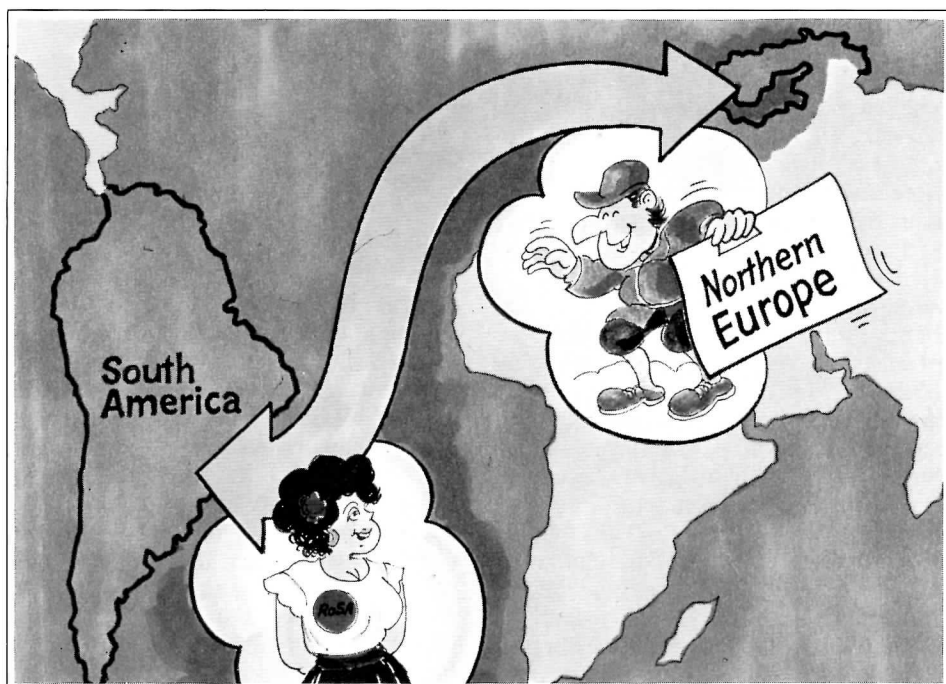
Riggen er i enhver forstand en pioner, og det er grunn til å regne med at oppmerksomheten mot og interessen for POLAR PIONEER vil bli meget stor. Ikke minst når den kommer i full virksomhet på Tromsø-flaket i løpet av sommeren.

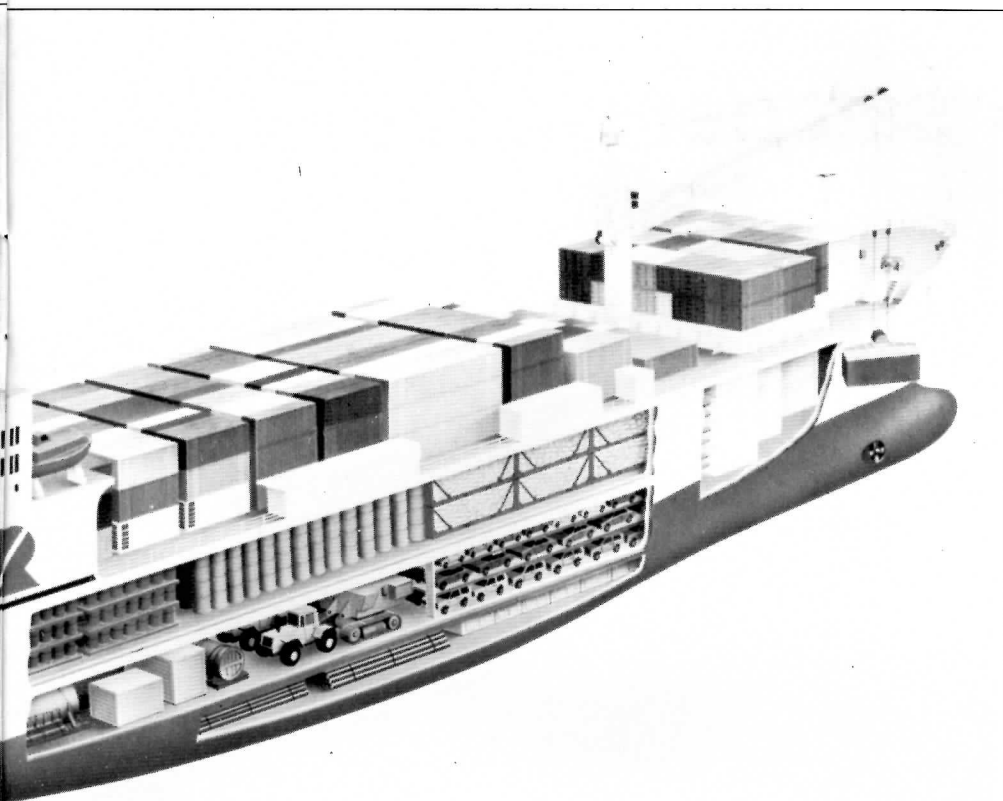
# Ro/Ro til Syd-Amerika

## RoSA Line – Linjefartens «SAS»

Mange har kalt det et SAS på havet. Noe er det selvsagt i det. Men vi får vel foreløpig nøye oss med å slå fast at et nytt nordisk konsortium, RoSA Line, i disse dager starter opp for fullt. Etter en lang planleggingsprosess er nå alt klart for et utvidet samarbeide i trafikken mellom Skandinavia og Syd-Amerikas østkyst. Det er gamle travere i denne trafikken som nå forener krefter. Johson Line i Stockholm, Fincarriers i Helsingfors, Den norske Syd-Amerika Linje (WW) og DFDS i København. Samtidig med etableringen av det nye selskap settes ny og moderne tonnasje inn i linjen. Eldre konvensjonelle linjeskip erstattes av to Ro/Ro skip. Det første er allerede underveis fra byggeverkstedet Nippon Kokan i Tsu i Japan. Det skipet fører svensk flagg og starter lastingen i Skandinavia i midten av mai måned. Søsterskipet WW's ROSA TUCANO, blir levert i slutten av april og setter så kursen for Skandinavia. For å kunne utnytte skipene best mulig i markedsføringen av det nye transportkonseptet, er det besluttet at skipene skal døpes i henholdsvis Sverige og Brasil.

De nye Ro/Ro-skipene vil betjene alle de fire nordiske land for last til og fra Brasil, Argentina og Uruguay. Rundturen er beregnet til å ta 60 døgn mot ca. 75 døgn for de tidligere skipene. M/S TAIKO, som har vært WW's innsats i linjen, er som kjent solgt og vil bli tatt ut av trafikken i mai måned. Ro/Ro-skipene er på ca 18.000 dwt. med en lastekapasitet på tilsammen 1420 20' containerenheter med stor kapasitet for kjøle-/fryse-last. Skipene har videre installert bildekk. På fordekket finnes en 40 tons kran for håndtering av containere.





# RoSA LINE



Sentrale personer når det gjelder byggingen av ROSA TUCANO er fra venstre nybyggingsinspektør Olav Sætre, Åse Kvernberg Sætre og prosjektlederen Jon Strengenhagen.

RoSA Line får sitt hovedkvarter i Stockholm og ledes av Roar Lunde (tidligere sjef for Den norske Syd-Amerika Linje). Skib-Rederi har bedt Roar Lunde begrunne hvorfor også RoSA Line har valgt Ro/Ro-konseptet, et konsept som så absolutt er et varemerke for WW's linjeaktiviteter.

- Mye av varene i denne trafikken skipes mer økonomisk på annen måte enn i containere. Flexibilitet et nøkkelord.
- Ubalansen i denne linjen er veldig stor, og en helt containerisert trafikk ville innebære høye kostnader for bl.a. forflytning av tomme containere.
- I fremtiden kommer en større del av lasten til å bli skipet i containere, og under den lange prosessen kan Ro/Ro-fartøyene håndtere containerenheter ved siden av andre lastenheter.
- I mange havnebyer savnes kraner for containerhåndtering. Ro/Ro-fartøyene har med sin egen utrustning, bl.a. gaffel-trucker, for håndtering av last i havnene.
- Prosjektlast, for hvilke potensialet synes stort i de syd-amerikanske land, er bort imot ideelt å skipe med Ro/Ro-fartøy. Det samme gjelder all slags rullende last.
- Rederiene bak RoSA Line kan Ro/Ro-transport. De fleste har vært med på dette siden begynnelsen av 1970-årene.

«Vår samlede erfaring av Ro/Ro-trafikk veide kanskje tyngst av alle argumentene for å innføre dette konseptet også på Syd-Amerikas østkyst» – sier Roar Lunde, sjef for RoSA Line. «Vi vet hva vi gjør og hva vi kan vente oss når vi introduserer Ro/Ro-trafikken også i denne linjen».

# WW er fortsatt det norske tyngdepunkt i Australia

Wilh. Wilhelmsen er fortsatt det ubestridte norske tyngdepunkt i Australia. «Down town» på Sydneys Manhattan blir riktignok Liner House en lilleputt blant høyhusene, men det er likevel herfra norsk shipping har markert sin posisjon gjennom årtier. Det er snart 70 år siden WW etablerte seg i Australia. Det skjedde i 1918 som et resultat av ønsket om å betjene kontinentet med linjeskip. Linjefarten er viktig også i dag, men forretningskonseptet er betydelig utvidet.

WW-organisasjonen i Australia teller i dag rundt 300 ansatte. Dette høye tallet vil nok overraske de fleste. Den omfattende virksomheten «down under» er lite kjent i hjemlandet. Årsaken til det finner man nok dels i de store avstandene fra Norge til næringssetraene i Australia, det er heller ikke så mange nyheter fra dette enorme landet som når Norge i radio og TV. Dels skyldes det vel også at virksomheten i Australia lever sitt eget liv. Lite av det som skjer her har hatt direkte innvirkning på organisasjonen hjemme.

## Trading

En av de største utfordringene WW står overfor i Australia er å bringe norsk frosenfisk fra Frionor opp i en betydningsfull posisjon. Det er en posisjon som Frionor hadde tidligere, da man erobret en markedsandel på over 25 prosent. På grunn av interne forhold i agentkjeden er man nå tilbake på 8 prosent.

WW har kjøpt 45 prosent av Frionor Australia. Om denne satsningen sier WW-sjefen i Australia, Trygve Amundsen, til Skib-Rederi:

– Vi gikk inn i Frionor fordi vi ønsket å se hva trading har å by på. Det er et område vi



Trygve Amundsen, WWs administrerende direktør i Australia og norsk generalkonsul i Sydney. Her fotografert på taket av «Liner House».

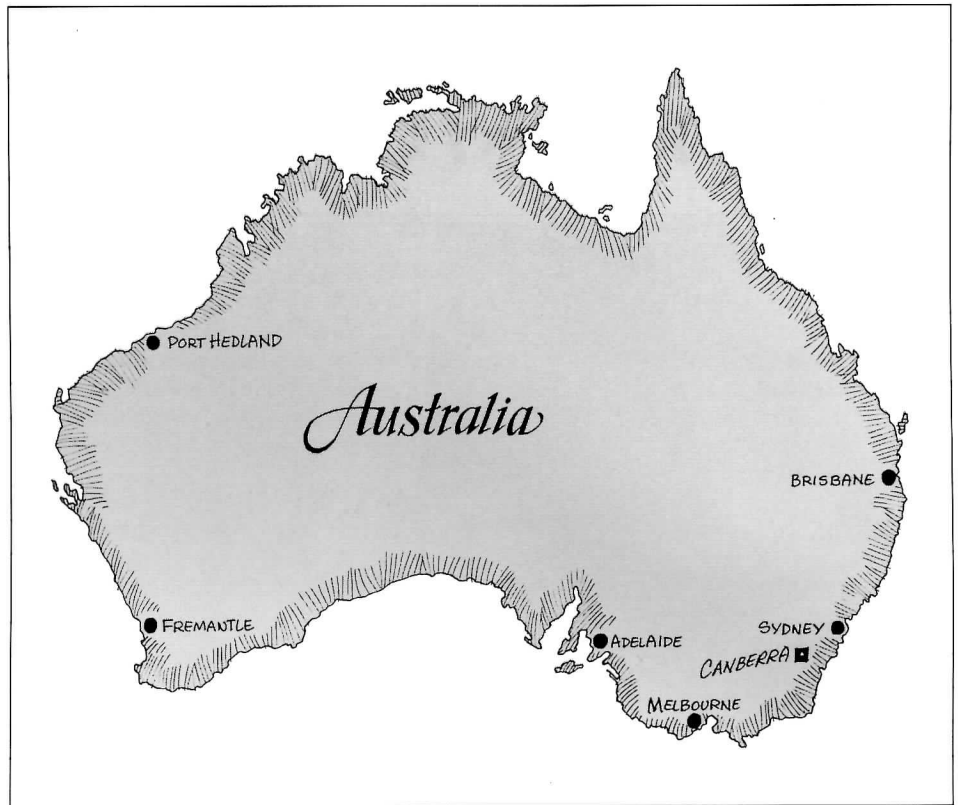
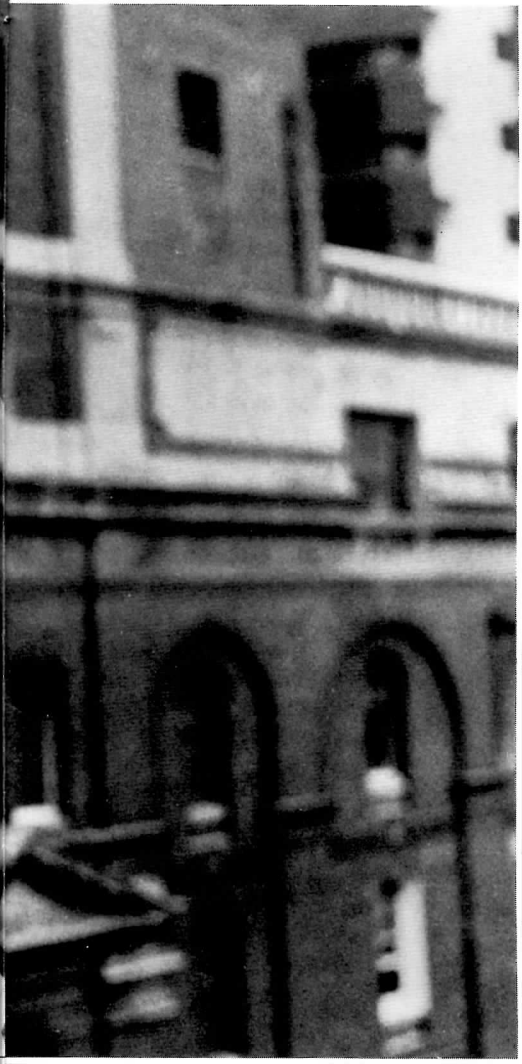
har hatt begrensede kunnskaper om og det er derfor vi gikk sammen med Frionor. Hva vi kan, som transportør av varer inn til og ut fra landet, er å føle et marked på pulsen. Vi vet jo også at ØK og Lorentzen har brukt sin rederiplattform til å gå inn i trading, så hvorfor skal ikke Australia være et WW-land?

I desember i fjor ble selskapet Wiltrading etablert. I tillegg til samarbeidet med Frionor vil man her spesialisere seg på salg av norsk skipsutstyr og utstyr som relaterer seg til oljeindustrien. Dette er et område

hvor man med Oslo i ryggen allerede har omfattende kunnskaper.

– Det vi tilbyr norske bedrifter et et stort firma som er kjent i Australia. I dag er det ikke noe stort marked, fordi den australske skipsfart er liten. Flåten teller ikke mer enn 70-80 skip over 6000 tonn. Vi ser det imidlertid som interessant at man står overfor store fornyelser og australiernes ambisjoner er det ikke noe i veien med. Derfor satser vi på å markedsføre oss overfor landets rederier, fremholder Trygve Amundsen.





Nylig har en handelsdelegasjon under ledelse av handelsminister Asbjørn Haugstvedt besøkt landet og til høsten blir det en større norsk fellespresentasjon av utstyr og tjenester i Sydney. Som norsk general-konsul i Sydney står WW-sjefen Trygve Amundsen naturlig nok svært sentralt også i dette arbeidet.

- Det australske samfunn er svært likt det amerikanske, så det som kan selges i USA bør også kunne markedsføres her. Når Frionor oppnår suksess i USA, er det min mening at den også bør kunne kopieres her, men selvsagt i mindre målestokk, sier Trygve Amundsen.

WW omsetter for 186 mill. kroner i kenguruens hjemland. Det er et tall jeg som utenforstående må ha lov til å si er imponerende. Amundsen medgir at det er tungt å drive en ren serviceorganisasjon opp til et slikt nivå. Det er et stort ansvar forbundet med bruk av australsk arbeidskraft. I denne forbindelse kan nevnes at WW har solgt sin containerterminal i Melbourne.

- Vi fant det vanskelig å opptre som herre i eget hus. Det ble et politisk trykk på vår inntektsside og et fagforeningstrykk på utgiftssiden. På grunn av dette presset ble det vanskelig å opparbeide det marked vi ønsket og nettopp det å være herre i eget hus er jo en klar WW-politikk, sier Trygve Amundsen.

Fortsatt har man et containerdepot i Sydney og WW opererer dessuten 40 store lastebiler for containertransport.

I sin rekruttering av folk satser man adskilning på opplæring av lokalt personell. Man finner dette mer velegnet enn å trekke på norsk personell rekruttert hjemmefra.

## Over hele Australia

WW er representert i alle de store sentra i Australia. Det vil i tillegg til Sydney si Fremantle i Vest-Australia, Melbourne i Victoria og Brisbane i Queensland. Det kan også nevnes at man er australsk generalagent for SAS og Thai Airways.

Med andre ord: WW har et godt fotfeste i dette enorme landet. Og det skal derfor bli interessant å følge utviklingen i et område der Australias største bank, Westpac Bank, mener Sydney har muligheter til å innta posisjoner som et finanssentrum for Stillehavsområdet.

Svein Aurmark



## Godt ord på seg

Wilh. Wilhelmsen har godt ord på seg i Australia. Man er kjent for å «kunne» shipping, så når WW har tatt i bruk norsk skipsutstyr er det et meget godt salgargument som kan brukes overfor australske redere.

En norsk satsning på dette område passer ekstra godt i år. Det er som kjent eksportens år og Norge ønsker å markere seg sterkere enn noen gang tidligere i Australia.

# To ganger «TOBA» –

## på to måneder



**Gubbevaremegvæl – stipend fra NRK!**

– Vi har den glede å meddele, står det i brevet, signert og parafert. Tjue tusen penger, med tall og bokstaver.

– Dra ut i verden og gjør alle mennesker til NRK-lyttere. Mer presis: Undersøk forholdene på kortbølge.

Gjennom 40 år har lyttere rapportert om vekslende hell i sine forsøk på å fange stammens hyl. Når de mislykkes, tar de fram blokk og dirrende blyant: Aldri har så mange vært så forbanna på så få ... Andre ganger er det ikke måte på go'ord.

– Vi har den glede å meddele ...

For at jeg ikke skal gå helt av hengslene løftes en advarende finger: Du skal skrive og skrifte etterpå. Overskuddsslantene bæres tilbake til faderhuset. Omsorgsfulle ord maner til moderasjon og beskjedenhet.

Jeg har truffet. Antakelig en ni'er. En av Tordenskjolds soldater er pensjonert eller død. Etter 26 år er jeg innvilget – ikke bare stipend, men tre måneders permisjon.

Rent praktisk – hvordan gjør jeg det? Med fly går det for fort, med skip for sakte – permisjonstiden tatt i betraktning. Med tradisjonell velvilje fra skipsfartsnæringen – ikke minst fra WW's side, lot det seg gjøre. En kortstokk av flybilletter, et løst opplegg – og dermed ut i det blå. Nettopp det gjorde reisen til noe mer enn en pakketur.



Kaptein Knut Helminsen intervjues av Erling Thokle

- Take me to Barber Toba. Quick!

Taxisjåføren slår beklagende ut med armene.

- Sorry Sir. No can do. All barbers closed.

- ?

Bahrain. Kvelende varme. Min arabisk er ikke lenger det den var. Jeg tegner en båt i sanden, skråler 'la springet gå'. Fekter og peker mot sjøen.

Et forskrekket ansikt. Øyeblikket etter, et medlidende smil. Flagrende gevanter eimer av hvitløk. Stortåa på gasspedalen. Enten havner jeg på galehus, eller ...

Noen kilometer senere står jeg under en vegg av stål. Høyt oppe med svære bokstaver, BARBER BLUE SEA. Det er sen kveld.

Der står jeg. Med tungt å bære, svett til kokepunktet. En mann kommer mot meg. Jeg prøver:

- Unnskyld, går denne båten til Singapore?

Før har får svart ser jeg fire striper på epaulettene. Etter mitt bestikk skal han da være kaptein Knut Helminsen, m/s Barber Toba.

- Jada, Singapore også. Men så vidt jeg vet skal du komme ombord først i Yokohama?

Et lettelsens sukk, en kort orientering. Verden rundt på tommelfingeren krever improvisasjon, særlig når man blir hengende fast i byråkratisk klister og ligger langt bak reiseplanen.

M/s Nosac Barbro bragtemeg fra Nord-Europa til Egypt. Med en uventet avstikker opp i Svartehavet sprakk timetabellen. Et nødstop til Rederiforbundet: finn en båt fra Port Said til Singapore! Fort.

En dåre kan spørre ...

Noen timer senere: Brattberg her, fly over til Bahrain. Til Barber Toba.

- ?

- Ja, men jeg *har* allerede en avtale med Toba fra Japan til Pedro om noen uker. Bli ikke det for mye av det gode, to ganger Toba, altså?

- Si at du er snill gutt, at du hadde kanner sammen med rederen da dere var små ...

Skipperen er antakelig nede på kaia for å se på dyppgående. Ser prøvende på meg. Er han for høflig til å si hva han mener? NRK-folk reker jo over alt ...

- OK. Snakk med stuerten.

Opp et uendelig fallrep, noen trapper, en heis, en labyrint av korridorer. «Chief steward» over en av dørene. Jeg knekker.

- Erling Thokle, Verdenskonserten/NRK.

- Werner Melbye, Ham-Kam.

Et svært nøkkelknippe deiser nedover låret da han strekker ut hånden.

En kort vurdering av 1. og 2. divisjon. Deretter anvisning av lugar.

Airconditioning. Befriende deilig. Bekvemt, romslig. Det er lenge siden jeg selv seilte, husker ikke lugarene slik.

Litt etter hvert fikk jeg erfare at min fartstid nærmest hørte hjemme i steinalderen.

Ved frokost neste morgen er det goddag, goddag til høyre og venstre. Klangfulle dialekter fra alle deler av landet - ikke minst Sunnmøre. Siden jeg selv startet min tilværelse i Ålesund tillater jeg meg:

- Bevares, er det ikke *fremmede* her ombord? Fluor og sunnmøringer finns jo overalt ...

- Nei, bestemor sa klart og tydelig ifra, du skal seile i WW eller bli NRK-mann ...

Av nysgjerrighet ber jeg gnisten om en mannskapliste. Verden blir mindre, felles kjente. Og litt lettere å være ny ombord.

Tørre tall forteller om en gjennomsnittsalder høyere enn før, men mer et *team*. Hvem er de? En drøy uke ned til Singapore gir neppe svar. Man kan alltid prøve.

I mangel av strategisk innsikt kom jeg i skade av å trekke fram tungt skyts:

- Du skipper, kjente du Arthur Tiedemann?

Et forstenet ansikt, et bredt smil.

- Hvem kjente ikke ham?

OK. Jeg har i hvert fall noe å snakke om hvis vi skulle gå tom for tema.

Men det gjør vi ikke.

---

Vi passerer Hormuz, stryker nedover kysten av India. Et pulserende skipssamfunn med en fremmed rytme. En besetning som ikke synes. Hvor er det blitt av småpratene over 10-kaffen med 30 skranglende kopper?

Jeg eglar meg inn på chieften, Per Strandkleiv, spør ham ut om propelleriet i kjelleren. Han inviterer til en rundgang. Ikke uten stolthet.

Det bærer nedover et utall av ledere til vi nærmer oss bunnen av det Indiske Hav. Han slår ut med hendene i sitt larmende rike. Drepende varme affiserer ham ikke. For ordens skyld må jeg si noe:

- Hvordan kan du ha oversikt over alt dette?

Et smil i undring. Og en redegjørelse med stor selvfølgelighet - på sunnmørsk.

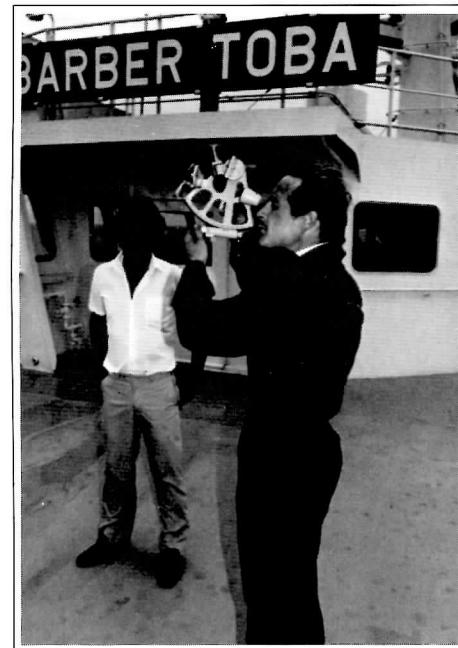
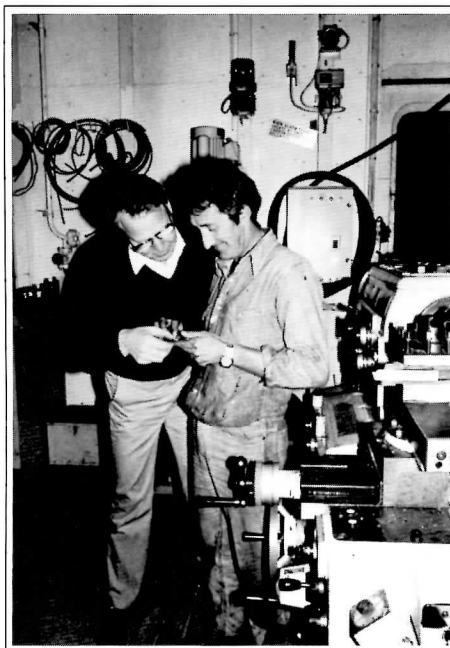
- De'e' bare å gjøre sånn ...

Noen simulerte håndgrep.

- De'e' ænkelt ...

Jeg later som jeg forstår.

Vi kommuniserer med nebbet inn i ørebrunnen. Han peker og forklarer.



Det drives også undervisning ombord på Barber Toba. Det dreier seg om opplæring i praktisk skipsarbeid under kyndig veiledning. Pr. 1/1/86 må skipsmekanikere ha papirer på sine kvalifikasjoner. Her kan de velge, enten utdannelse i land for egen regning, eller gratis undervisning ombord - mens hyra dreier. På bildet (over t.v.) får Ansgar Helseth fra Averøy instruksjon i bruk av dreiebenk av maskinsjef Per Strandkleiv. På det andre bildet har 1. styrmann Jørgen Strand overlatt sekstanten til skipsmekaniker Arvid Johnsen fra Stange.

- Her er hjelpemotorene. 3000 hk hver. Her, styremaskinen ...

Vi skriver over røer og ledninger, opp og ned - på kryss og tvers, inntil jeg ikke aner hva som er ut og inn, for og akter.

En velkommen pause i kontrollrommet, luftavkjølt og støydempet. Førstemaskinisten sitter i svingstol foran kontrollpanelet. De to begynner å snakke fag, situasjonen akkurat nå ...

Rundt om, instrumenter, målere og fjernstyrte følere for registrering av unormale tilstander i lasterom, innredning, maskin.

Det er nok. Takk for turen.

Skipssamfunnet er teknifisert og pulserer med urverkets presisjon. Til og med kjøttkakene er presis like store. Chieften surner en dag. Han vil ha mer fart, høyere omdreining. Maskinen har ikke godt av dette, sier han. Men skipperen er sta. ETA Singapore skal være kl 0400, ikke 0330!

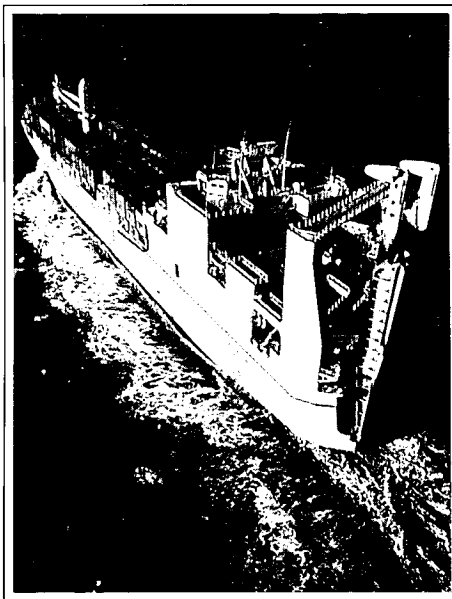
Kompromiss: to ganger i døgnet slippes alle hestekrefter løs en halv time. Da ryker det godt og gammaldags av skorsteinen.

Det snakkes mye båt ombord. Bygget når, hvor, hvem tok «henne» ut? Hvem seiler der nå? En sjelden gang nevnes skip som Victory, Cl, Liberty, T2-tankere - nærmest som en høflighet til fortiden. Her står andre ting i sentrum: effektivitet, tempo, hardt arbeid. Det er førsteklasses forpleining ombord, men nesten ikke sosialt samvær. Tilværelsen er tredelt: arbeid, mat, hvile.

Sikkerhetsmanøver! Skingrende klokker og løpende skritt i korridorer og trapper, fram til møteplass. Det er brann i lasterom E, heter det. En mann er kommet til skade og skal bringes opp. To røykdykkere kommer liksom ingen steds fra, skremmende framtoninger, kledd i «sølvpapir» - menn fra Mars eller der omkring. De forsvinner ned en leder og kommer tilbake like etter, forsiktig bærende en skikkelse i flekket kjeledress. Han legges varsomt på bære for videre transport. Himmell, det må ha vært en alvorlig ulykke. Hodet er vekk! Sagflisen tyter ut ...



Røykdykkere bærer opp en «forulykket».



Så skal «brannen» slukkes. En skipsmekaniker blir utpekt.

- Ta apparatet, slik. Så trykker du på denne knappen og retter strålen mot varmen.

Kandidaten har åpenbart gjort dette før, virker rutinert. Hvitt pulver spruter ut. En sky fyller rommet. Så er det ikke «brann» mer.

I mellomtiden er den legemsstore dukken usentimentalt slengt tilbake på plass i en utrivelig stilling. Hvil i fred. Til neste øvelse ...

Motgående skip dukker opp av horisonten, nesten uten skum for baugen. Slow speed. Med lite last inne flyter de som en kork og forteller sitt om overkapasiteten på tonnasje. Men Toba er god og mett, i hvert fall på denne turen. Containere opp under Adamseplet.

Trafikken øker nedover Malakkastredet, klemmes sammen og blir synlig. - Det er mye stygt som går i sjøen, sa mannen da kjerringa la på svøm. Likedan med mange av dagens skip. Estetiske linjer er forlatt. Firkantede bokser på et skrog uten spring. Lagerhus nedsenket i vann med en skrue på den ene kortveggen. Men - etter sigende, økonomiske og rasjonelle. Så da, så ...

Nøyaktig på klokkeslettet, ankomst Singapore, og et foreløpig farvell til skip og mannskap. Jeg skal være en liten uke i Singapore, deretter Australia.

Fjorten dager senere står jeg på kaia i Kobe og ser den samme Toba manøvrere seg lokalkjent til kai. På avstand minner den om en skjødehund som strekker bena og gjesper før den lusker fortrolig inn til varmeovnen, slår av årvåkenheten og lar seg degge med.

Kobe, Nagoya, Yokohama, Kawasaki. Og så videre østover Stillehavet. Barberbåtene trosser solas gang og betaler med avklipte dagear. Bonus ved datolinjen, en dag ekstra på kalenderen - dette fenomen som statens regnskapsmenn i alle år har sett på med vantro ...

Filosoferende med blikket mot en blå horisont: Hvordan kom vi fram før i tiden? Bare med kompass, klokke, slepelogg og et og annet gløtt av klar himmel? Et Stillehav uten værmelding? «Min» gammeldages 8000-tonner kunne gå rett inn i et av rommene her - som en Jonas i hvalfiskens buk. I dårlig vær hendte det vi spurte Frisco, Honolulu eller Guam: hvor ligger tyfons sentrum? Og fikk svar tilbake: hvilken tyfon?

Idag spyttes værkart ut, sirlig påført barometerstand for lavtrykk, sentrum, retning, fart. Automatisk. Fakta i bestikken, eller på nattbordet.

Forskjellen?

Vi kom fram når det passet, spilte på parti med værgudene. Hva gjorde vel noen døgn fra eller til? Dessuten - i motsetning til nå - var vi høflige og besøkte øyene, fikk blomster i håret, eller i mangel av hår, en orkidee der tømmermannsblyanten skulle være. Bastskjørt, glede og sang. Idag sturer høvdingen som en kårkall på stranden mens båtene seiler en nordlig storsirkel til styrmenn får rim i skjegget. Bare for å få unnabakke med god gli nedover vestkysten. Hva skal de tro om oss? Hvor bliver Ormen Lange ...

Vi var mer ute i friluft. Her, en innkapslet tilværelse, romslig, men innendørs. Ingen koselig kaffeprat med gitar på 3-luka. Et forsøk på dekk nå, og den blåser nesten over ende, får kjeften full av hår. Med nesebrynet mot været går det bedre, men da triller tårene. Tilbake, gjennom en jerdør med seks håndtak. Den smeller i som et bankhvelv. På innsiden med røde bokstaver «This ship is fully airconditioned. Keep closed». Jaja - ikke et menneske ville orke å holde den åpen.

Det blir et Stillehav med både storm og godvær. Tolv nye døgn sammen med en trivelig besetning. En vakker dag - bokstavelig talt - glir vi inn på havna i San Pedro. Sjømannskirka blåser ut sin velkomst fra høytalere på kirketaket, med Ja, vi elsker før og etter. «Barber Toba, Barber Toba. Sjømannskyrkja helar dykk, og ynskjer velkommen til San Pedro og til Sjømannskyrkja». Det er sjømannsprest Arne Olav Øystese som lar sin hardangerrost ljome ut over havneområdet. Hvilken hyggelig tradisjon.

Med ankomst Pedro er det også farvel med Barber Toba for meg - for annen gang. Jeg nærmer meg slutten på tre måneders koffert-tilværelse, begynner å samle opp inntrykk. De er blitt svært mange - ikke minst fra to meget avanserte skip hvor siste nytt fra teoretisk forskning er satt ut i livet. En ting er et «søkort for forstå, noget andet et Skib at navigere».

Et sitat fra konsul Halvdan Wilhelmsen rinner meg i hu på fallrepet: «Det er ikke seieren som gir gleden. Det er kampen.»

Barber Toba - denne havets Rolls Royce - må være et lykkelig resultat av både kamp og seier.

Erling Thokle

# Pensjonsspørsmål

Skib-Rederi intervjuer Erik A. Wettre

SR: Kan du gi oss en kort oppsummering av våre pensjonsregler?

EAW: Ja, la meg forsøke: Vår pensjonsordning for landansatte er knyttet til ytelse fra folketrygden og fra Norske Folk (UNI). Loven bestemmer at disse institusjoner først kan utbetale alderspensjon ved fylte 67 år. Dette er derfor den alder som våre lovgivere er kommet frem til som en naturlig pensjonsalder for folk flest, og det gjelder også for landansatte i WW.

Vi erkjenner imidlertid at i endel utsatte lederstillinger på avdelingssjefsnivå og høyere, vil det være for lenge å sitte i jobben til fylte 67 år. I disse stillinger stilles det så store krav til beslutningsevne, initiativ og ledelse av mennesker at vi har en aldersgrense på 65 år for denne kategori. Pensjonen utbetales fra WW inntil Norske Folk og folketrygden overtar fra fylte 67 år. Når en person kommer inn i 65 års-kategorien, vil han få et brev om dette i god tid før pensjonsalderen.

Full pensjon i WW er 66% av lønn ved avgang. Dette forutsetter imidlertid at du har vært ansatt i WW eller i en annen pensjongivende stilling i 30 år. For hvert år kortere enn 30 år, blir ytelsen redusert med 1/30.

Oppad er pensjonsgrunnlaget begrenset til 12 ganger grunnbeløpet i folketrygden (G) som i år er kr. 24.200. Maksimalt pensjonsgrunnlag i 1984 er derfor kr. 290.400. Flere opplysninger fins i en enkel trykksak som utleveres av Personalavd.

For seilende er aldersgrensen 60 år og alderspensjonen 60% etter full tjenestetid. Vi arbeider med å etablere forsikringsdekning også for de seilende i separat Pensjonskasse.



Erik A. Wettre.

SR: Kan man forhandle seg frem til en lavere pensjonsalder?

EAW: Svaret er vel både ja og nei. Ja, forsåvidt som det gjelder ansatte med lang tjeneste i firmaet og som av helsemessige grunner ikke orker å fortsette lenger. Hvor det er tilfelle – og legen er enig – vil vi gjerne la vedkommende få slippe. I så fall vil vår hovedregel være at for hvert år en ansatt blir pensjonert tidligere enn 65 år, vil han få pensjonsprosenten redusert med 1%. F.eks. vil pensjonen i dette tilfelle bli 60% hvis han blir tidligpensjonert ved 60 år.

Men svaret vil være nei i tilfelle av at en ansatt ønsker å gjøre andre ting og derfor gjerne vil slutte i firmaet før 67 år. I dette tilfelle vil han ikke kunne regne med noen pensjon fra Norske Folk og folketrygden før han når 67 år, da de har lov til å begynne utbetalingen. Og WW finner heller ikke grunn til å utbetale en pensjon over driften til friske mennesker som ikke lenger ønsker å arbeide i firmaet. De må i såfall skaffe seg annen arbeidsinntekt inntil de blir 67. Her kan jeg imidlertid tilføye

at det for tiden pågår offentlige utredninger omkring forslag om at folketrygden og forsikringsselskapene skal kunne begynne å utbetale pensjoner også tidligere enn fra fylte 67 år, da med et noe lavere beløp slik at den totalt utbetalte pensjon i gjenværende statistisk levetid blir den samme som om pensjonsutbetalingen hadde begynt ved de fylte 67 år.

SR: Hva skal man gjøre hvis man da er gått trett i jobben, men ikke er tilstrekkelig syk eller svekket til at man får legeattest om at man er arbeidsudyktig?

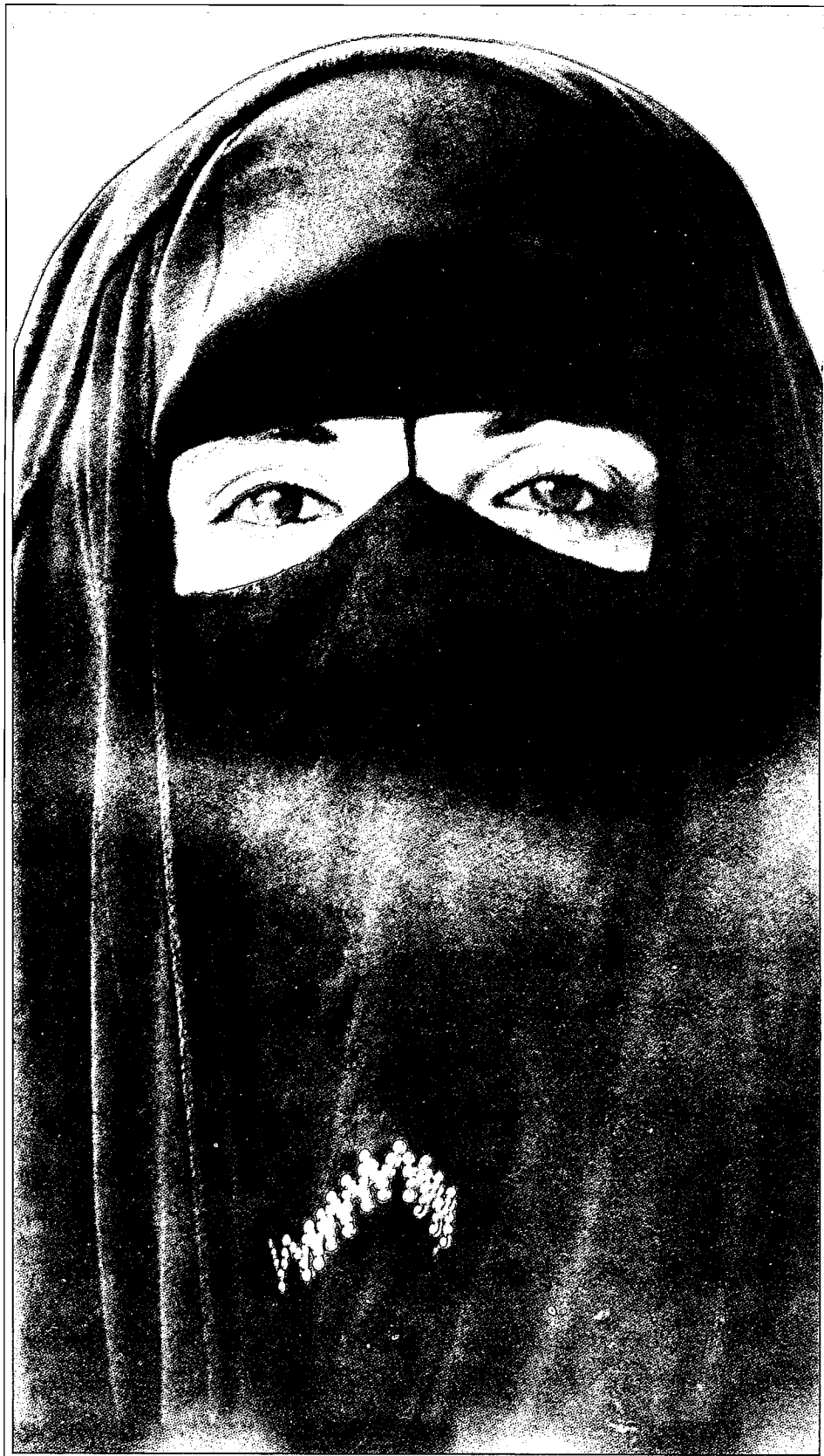
EAW: Da har man jo muligheten av å søke omplassering til en enklere jobb eller man kan søke om redusert daglig eller ukentlig arbeidstid. Så langt det er mulig vil firmaet være imøtekommende til slike søknader såfremt de er helsemessig begrunnet, men man må nok være forberedt på at det da foretas en reduksjon i gasjen som tilsvarer den reduserte arbeidstid.

SR: Hva med omskolering i høy alder?

EAW: Det er en interessant mulighet som flere og flere tenker på. Hvis man ser i øynene at man ikke orker den jobben man sitter med mer enn et begrenset antall år, men likevel ønsker å være i virksomhet, vil det være lettere å få innvilget en omplassering hvis man samtidig har sørget for sin egen omskolering eller oppskolering til arbeide på et annet felt. Enhver skoleringsaktivitet har jo også blant annet den fordel at man holder hodet aktivt og fleksibelt slik at man er lettere tilpasningsdyktig til nye arbeidsoppgaver.

# BarWil – Jeddah

## Saudi Arabia sett med norske øyne



Det er fem norske ved BarWil's Jeddah kontor – eller Binzagr Saudi Shipping Co. Ltd., som det egentlige navnet er på agenturet. Fire av dem bringer sine familier med, – og med stort og smått teller vi 16 nordboere.

Totalt på kontoret er det 77 ansatte fordelt på 16 nasjoner og ALLE MENN. Kvinner har ikke lov til å arbeide i dette landet (og absolutt ikke sammen med menn) – bortsett fra i yrker som leger, sykepleiere, lærer og ambassadeansatte. Saudia – det saudiske flyselskapet – har utenlandske flyvertinner ansatt, som bor under streng bevoktning i «Saudia City».

Vi kommer fra den vestlige verden og er vant med at transport ikke er noe problem, – enten man kjører egen bil eller ta offentlige transportmidler, – vil oppdage noe ganske annet i Saudi Arabia.

Kvinner har ikke lov å kjøre bil. Å bevege seg utenfor sitt hjem alene er ikke tilrådelig. Sharia lov – eller den muslimske tro og forordninger har virkelig klart å gjøre det «svake kjønn» enda svakere.

Det finnes busser for offentlig transport. Her er kvinnene tildelt en liten del bakerst i bussen (avdelt med solid glassvegg). Kvinner har også egne avdelinger på bussholdeplassene. Å ta taxi alene er absolutt ikke av det gode. Vi har en sjåfør som kjører oss på shopping i tur og orden. Hver av oss har en bestemt dag til disposisjon, og gelde av å ha sjåfør. Han transporterer også barn til og fra de forskjellige skolene.

Vi bor alle i compounds – dvs. ex antall hus og leiligheter innenfor høye murer, hvor vi kan være oss selv på vestlig måte. Vi har swimming-pools, tennisbaner, squash-baner og andre ting som kan benyttes på fritiden. De fleste compounds har klubbhus, hvor vi kan innby gjester og ha en hyggelig aften. Det er først når vi går utenfor murene at vi møter den arabiske verden, og vi må passe oss og tenke på at vi bor og lever i et land som er helt forskjellig fra hva vi er vant med. Kvinner smiler ikke til omverdenen, skuldre, armer og legger må tildekkes.

«Habaia» (en sort, lang silkekappe) er ofte brukt over en vanlig påkledning. Habaia'n er lett å ta med seg i vesken, om det skulle bli bruk for den. Ellers ser man alle slags merkelige påkledninger i form

av lange kjoler osv. – for ikke å erte på seg det religiøse politiet eller religiøse fanatikere. Historiene er mange om hva som har hendt enkelte på shoppingturer rundt om i Jeddah når man ikke har vært korrekt antrukket – og bare iført «utfordrende» klær med bare armer og legger.

Alkohol og svinekjøtt er på det strengeste forbudt. Pressen er sensurert. Bilder av halv nakne damer blir enten svertet over eller klippet bort, før aviser, magasiner og bøker kommer ut på markedet. Det samme gjelder som regel alt om Israel og ømtålige emner om Saudi Arabia. Mange ganger kan hele sider sider være tatt bort. Men der hvor det er forbud, finnes også smutthull.

Fredagene (vår søndag) blir som regel benyttet til å dra til Rødehavet for å nyde vannets gleder. Det går på dykking, seilbrett og båtliv, mens de fleste bare nyder sol, sjø og sand. Vi holder til i «Creek'n» noen mil nord for Jeddah. Å svømme langt ut er forbudt. Coast Guard'n er der og passer på at alt går lovlig for seg. Egentlig skulle vi kvinner ikke oppholde oss på samme strand som menn – det er også forbudt, men her ser det ut til at politiet har gitt opp. På hotellet er det separate «bade-tider» for menn og kvinner. Kvinner har som regel avsatt et par timer på formiddagen, mens mennene kan boltre seg i vannet resten av dagen. Enkelte hoteller har ikke engang avsatt tid for kvinner.

Shopping er det store her – og kanskje den største og eneste underholdning – særlig når det gjelder elektronikk – videoutstyr, camerautstyr av alle slag – stereoanlegg osv. Det er her mannen blir gutt igjen. Biler er også av det store. Etter 5 år i utlandet, kan vi norske få med tollfri bil hjem. Valgene er mange, men det ser ut til at Mercedes leder kappløpet. (Eller «Charmedes» som enkelte kaller bilen.) Gull er absolutt det helt store. Gullprisen har i det siste gått betraktelig ned, og ekspedisjoner i Gull-Souk'n er noe en må ta med seg. (Souk er arabisk for marked.)

Nye lover kan bli iverksatt over natten. Bare spør dem som har sitt daglige virke i havnen. Alle husker vel med gru «Tsu» som lå her arrestert i ukevis, grunnet en ny lov som ble iverksatt så å si over natten. Det er her man må forsøke å beholde humøret, masken og oversikten.

Økonomien er ikke så god som den har vært i Saudi Arabia. Nå kan vi se hus som er halvveis oppført, og bare står der som et tydelig bevis på manglende finansiering av prosjektet. Vi kan også beundre de mange palassene og andre gedigne boliger rundt om i Jeddah. Ser man to eller tre like hus på rekke og rad, er det som regel en mann med flere koner. Hver kone skal behandles likt, og blir det oppført et nytt hus, må det bygges likedanne hus til hver av konene.

Utsmykningen av Jeddah er praktfull. Det bygges store fine skulpturer over hele Jeddah. Grøntanlegg med blomstrende trær langs veien er en fryd for øyet. Fritidsanlegg langs Rødehavet er det mange av. Dessuten trenger ikke saudierne så mye av anlegg for å slappe av en torsdag eller fredag kveld. De bare parkerer bilen, tømmer

den for koner og barn – setter seg rett ned ved bilen, gjerne med TV, radio, mat og drikke. Slik nyder de solnedgangen og den svale brisen fra Rødehavet. Man kan se dem kilometer etter kilometer, – familier som sitter på fortauet og koser seg.

Stort sett trives vi alle godt her, men må nok tilstå at det kan bli noen tunge dager. Da er det godt å tenke på at det går alltid et fly hjem. Men det er ikke bare å reise. Vi må exit og re-entry visa, og denne søknaden må underskrives av mannen.

Men vi kan jo «hevne» oss ved å gjøre ett eller annet galt (f.eks. ta bilen og kjøre en tur, og bli tatt av politiet) – da blir også mannen straffet, fordi han er ansvarlig for våre handlinger!

Til slutt – det er ikke så værst – bare ganske enkelt meget anderledes.

Anne-Brit Pedersen



Når det er «sildedag» på kantinen, er det alltid stor kø og god stemning. Silda her er nemlig meget spesielt god, noe kantinepersonalet ofte og med god grunn har fått høre. Vi serverer hermed sild à la Janos.

### Sursild

8-10 stk kryddersildfilet eller spekesildfilet  
2 1/2 dl eddik 7% (klar)  
2 1/2 dl vann  
500 gr farin  
3 stk løk i skiver  
15-20 stk hel pepper  
3-4 stk laurbærblad

Sildfiletene skjæres i passende biter og blandes sammen lagvis

### Tomatsild

8-10 stk kryddersildfilet eller spekesildfilet  
1 dl tomatpure  
1 dl soyaolje  
1 dl eddik 7% (klar)  
1 1/2 dl farin  
1/2 dl vann  
2 stk finhakket løk (eller i skiver)  
grov malt pepper  
Dill (frisk eller tørket)

Sildfiletene skjæres i biter og alt blandes sammen.

# Exit TAIKO

## De to blå ringers melodi



En skjønn aprildag i 1939 så jeg TARONGA på Afrikakysten. For full fart, dypt lastet med ull fra Australia. Dette betagende syn har aldri forlatt meg. det hvitmalte overbygg mot det sorte skrog. Den hvite list langs skutesiden, som gav inntrykk av potent spring og myke linjer. De to blå ringe, som førte seg elegant rundt skorstenen. Postflagget akter med de rene nasjonale farger. Skyfri himmel over blå-grønt hav. Helhetsbildet, en fatamorganisk virkelighet, gav meg en fin rus av forelskelse.

Året etter, giftet jeg meg med TARONGA og alle hennes søstre. Dette polygame ekteskap har holdt opp til idag. Jeg har stått på SKRAMSTAD og sett THERMOPYLÆ gå ut Drøbaksundet. Lett lastet, slik at også det røde belte flettet seg harmonisk inn i den perfekte fargekombinasjon. Jeg hørte svake stempelslag fra 20 cylindere og følte 17. Mai-stemming på ryggen. Jeg lengtet vanvittig ombord, men var nu gått iland for på kontoret å stille med alle mine deilige najader.

Efterkrigstid. Oppgang på alle felter. De gamle steam-båtene ble avhendet. Nybygningsprogrammet var enormt. Serier av søsterskip fra Eriksberg, Aker, Kockum, Kaldnes og Eriksberg. Alt var i rivende utvikling. Den legendariske »3-luken« forsvant. Ett midtskipshus, panorama-styrehus, tvillingluker, kraner og tungløftsbommer. Så kom bak-laderne og Japanske verksteder inn i bildet med signalmaster og programert navigering. Men tross all utvikling: Båtene var på sett og vis båter. Først ved supertankere, oljerigger og forsyningskip ble det liksom ikke båter mer.

TAIKO danner derfor slutten på en epoke. TAIKO var siste skip med den fargeprakt som ovenfor så dypfølt er beskrevet. I likhet med fordums »steamere« skal båten avhendes og vike plassen for nye skipstyper, tilpasset dagens behov. Det MÅ være slik, og vi bør alle takke våre Redere for at de fremsynte og dyktige følger med i et kostbart, risikabelt og krevende spill.

Men jeg kan ikke føle noget galt i, på en litt naiv måte, kanskje, å føle et visst vemod ved at siste »konvensjonelle« båt forsvinner. Husk at jeg så TARONGA på Afrikakysten for 46 år siden. Dette betagende skue har aldri forlatt meg. For mitt indre øre lyder musikk. De to blå ringers melodi.

B.A.



# Jeg velger meg april



Kontorsjef Thorbjørn Thoresen



Ja, så sannelig deler jeg dikterens valg av april når jeg stiger av toget i Tønsberg og vasser over skoene i tung snesørpe bort til Basbergs bil. Trofast står han ventende med sin deilige Opel, hvis eneste aber er stereospilleren med forsterker som maler på in-låter og hits av Baccara og Manhattan Transfers. Dette lyder imidlertid som sublim koraller i forhold til kollega Kjønerøds fuger og etyder på Pan-fløyte. Da må jeg med Per Aabel som dr. Holmsen i Karusell si: Av all støy er Pan-fløyte dog den verste.

Denne musikalske digresjon er ingenlunde ment som impertinente eselspark til mine fine venner på Ørsneskontoret. For det er hit jeg skal. Huset ligger likesom så stusselig og nakent i fuktig tåkedis over store snemasser, som så plutselig, og for veivesenet så uforutsett dalte ned fra sky og gjorde livet farlig å leve på grunn av kommunal fattigdom midt i oljepengenes stride strøm inn i hvelvet på Norges Bank.

Nu har vel aldri Ørsneskontoret imponert hva det arkitektoniske angår. Det ble vel for bortimot hundre år siden snekret sammen av en landsens byggmester. Men det er da heller ikke et prangende eksteriør som har særpreget den anonyme villa i Ørsnes-Alleen, men de aktiviteter som har foregått i husets indre. Her er beslutninger tatt som har påvirket hele vårt lands økonomi.

Jeg trer inn i kontorsjef Thorbjørn Thoresens kontor. En nesten umerkelig duft av tobakk treffer min fine nese, og jeg tipper at kontorsjefen fortsatt favoriserer MacBaren, etter at den himmelsk aromatiske Four Roses gikk ut av produksjon. Han blar i dagens post, men reiser seg og kommer meg imøte med et godt og vennlig smil. Kontorsjef Thoresen har nylig fylt 60 år, og jeg er kommet for å gratulere post festum.

SKIB-REDERI beflitter seg lite med private milepeler, bortsett fra at alle fødselsdager nevnes i vår faste »Vi gratulerer«-spalte. Vi omtaler sjelden jubilarer under 90 år. Men Thoresen står i særklasse. Ikke bare sitter han her og vokter de gamle papyrus-ruller i denne storkapitalens uanseelige høyborg, men er Rederiets mann i flåtens hjemby og har dessuten en årrekke vært varaordfører i Nøtterøy. Thoresen har således mange jern i ilden, men alle ansvarsfulle oppdrag og den virak, som naturlig nok, undertiden kommer ham til del, har ikke forandret hans rolige og bekerskede måte å opptre på. Han

# Til topps i «Børs-NM» Karle Teige – «Aksjespekulanten»

Plattformsjef Karle Teige burde kanskje la plattform være plattform og søke seg stilling i WW's finansavdeling. Teft og kunnskap når det gjelder aksjer og økonomi har han tydeligvis i fullt monn – årets Norgesmester i børspekulasjon.

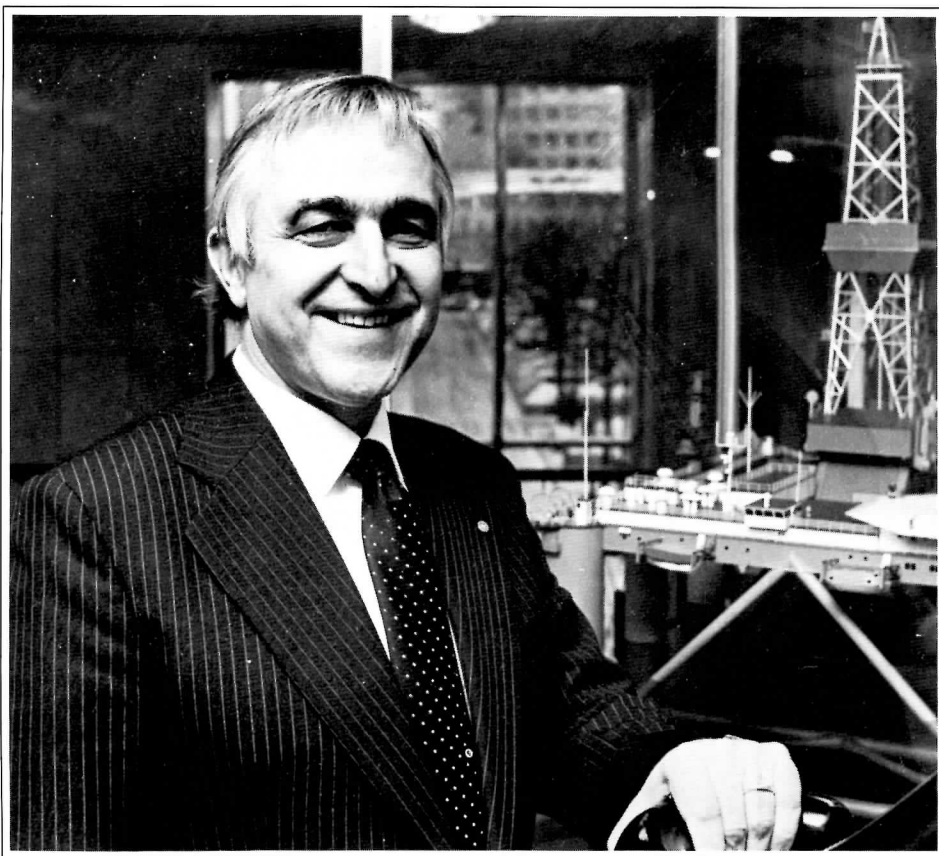
Tidsskriftet KAPITAL arrangerer hvert år et såkalt Børs-NM. Deltagerne får hver kr 50.000 til disposisjon for sine tenkte aksjeinvesteringer. Beløpet skal enten fordeles på fem aksjer med kr 10.000 på hver, eller satses på én aksje. Poenget er altså å teste seg selv som aksjespekulant. Det er – og godt er det for de fleste – bare tenkte kjøp, ikke faktiske investeringer.

Plattformsjef Karle Teige med fartstid fra 1954 gikk altså til topps. Han økte sin investering på kr 50.000 til kr 136.640 – plus 173,3% med satsing på Norsk Polar Navigasjon og Fred Olsen aksjer.

Et naturlig spørsmål til vinneren fra KAPITAL:

- Du hadde ikke Wilh. Wilhelmsen med i porteføljen din?
- Wilhelmsen er sikkerheten selv, men når man skal være med i en slik konkurranse må man velge de aksjene som har det største kurspotensiale i perioden« –

sier Karle Teige, plattformsjef og aksjespekulant.



Forts. fra foreg. side

behøver ikke rope for å bli hørt. Hans kontor blir ledet med en naturlig myndighet som har utviklet et inspirerende og kameratslig miljø. Jeg var så heldig, som ganske ung, å seile sammen med han far, kaptein Kristoffer Thoresen, som lærte meg så mange verdifulle ting. Ofte må jeg tenke på stammen og eplet. Hvis dette holder stikk, kan kontorsjefen på Ørsnes trygt overlates papyrus-rullene, og i en gitt situasjon ville han føre budskapet til Garcia.

Jeg ber Kjønnørød ta et bilde av 60-åringen foran skipsklokken fra gamle TARTAR. Døren til møtesalen står åpen, slik at kameraet, om mulig, kan tittle inn i dette erværdige rom, hvor firmaets grunnlegger og etterkommere ser ned på oss fra veggene. Men enkle og verdige var også de Herrer som satt rundt konferansebordet og tok beslutninger som gav velstand og vekst.

Audiensen er slutt. Basberg skal kjøre meg til stasjonen og jeg ber ham, for gammelt vennskaps skyld, ikke sette helvetesmaskinen igang. Merkelig nok har Kjønnørød heller ikke plaget med hverken tusse- eller Pan-fløyte. Kontorets tre charmerende damer har flittig sittet over sine



Ørsneskontoret.

protokoller, bortsett fra den enes tilberedning av deilig lunch, bestående av ferske, sprø rundstykker med valmuefrø, oppskjær og Jarlsbergost, samt deilig kaffe.

Jeg tar farvel med dem alle og finner frakk, hansker og pøsehatt. Og jeg velger

meg, som sagt, april. Da skal jeg atter dra til Ørsneskontoret. Se at plenene grønnes og føle solskinn og lyse dager gjøre menneskesinnet godt. Men nu, altså: Til jernbanen.

Bjarne Amundsen

# Kort portrett

## Når gikk du til sjøs første gang?

Efter avsluttet radiotelegrafisteksamen i marinen reiste jeg ut med M/S »BENNY« i 1955. Første W.W.-skip var »TAISHAN«, som jeg mønstret på i 1956.

Fikk imidlertid tilbud fra Børke om å begynne i mannskapsavdelingen i februar 1960 og siden har jeg vært landkrabbe.

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

Det må være den gangen da jeg over telefon ba en hyresøkende masinist dra til helvete. Saken var den at jeg hadde svært ofte kontakt med en offiserformidler ved et av sjømannskontorene som likte å fordreie stemmen og fremstille seg som hyresøkende. Jeg var overbevist om at det var ham som ringte denne gangen også, men det var det altså ikke. Absolutt en pinlig situasjon.



*Tore Moen*

## Hva er det nyttigste rådet du har fått?

Lær å stole på deg selv.

## Hva kobler du av med?

Om sommeren er det uten tvil når jeg kan ligge ute med båten og fiske. På vinterstid blir det ski eller TV/radio.

## Hvilke egenskaper setter du pris på hos andre?

Pålitelighet og godt humør.

## Hva gjør det skikkelig arg?

Kravmentalitet og enkelte politikere på venstresiden.

## Hvilken presang ville glede deg mest?

Jeg feiret nettopp 50-årsdag og den store oppmerksomhet som ble vist fra venner og kolleger ved kontoret gledet meg spesielt.

## Hvilken bok leste du sist?

Har nettopp begynt på »Norges Fjellverden«.

## Har du en yndlingsdrink og et favorittmåltid?

En Chivas Regal er jo topp. Når det gjelder favorittmåltid, så har jeg flere. Lutefisk, øl og dram er en av dem, men pepperstek og en god rødvin til er også øverst på listen.

## Hvem ville du tilbringe en dag alene sammen med?

En hemmelighet må man ha.

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

Utvilsomt en reise til Det Fjerne Østen sammen med familien.

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

De fleste sjøfolk lider ikke av skrivekløe. Ellers tror jeg at mange rett og slett har gitt opp å ta opp saker gjennom Skib-Rederi. Det har jo vært noen som har prøvd seg med noen frimodige ytringer og fått litt krasse svar tilbake.

# **T** Leif B. Lillegaard **Takk til Rogaland Radio**

I alt 152 personer har sitt stille virke ved Rogaland Radio. Vi kjenner dem ikke. For alle oss andre er de svært ofte lett kurrende behagelige stemmer med smil i, nu og da synger en nordlending milde toner gjennom de rogalandske r-ene.

De 152 har en oppgave, å skape kontakt og beholde den og gjøre den bedre, men alltid kontakt. De har ypperlige redskaper og fabelaktige bord og vegger med knapper og alskens trylleri som vi alminnelige mennesker ikke forstår et skvatt av. Det skal så være.

Det er samtalen, kontakten, telegrammet, hjertelaget, telex-en, hva man vil, som er hovedsaken, ikke instrumentene.

Funksjonærene ved Rogaland Radio greier noe rart noe som ikke mange greier – de hever seg over instrumentene sine, uansett hvor fine og dyre og anvendelige de er, funksjonærene – et trist ord – her i gården setter alltid menneskene foran instrumentene.

Ikke seg selv, men andre mennesker. Og de greier noe annet – de yder en service som det ikke smaker »service« av, de lager

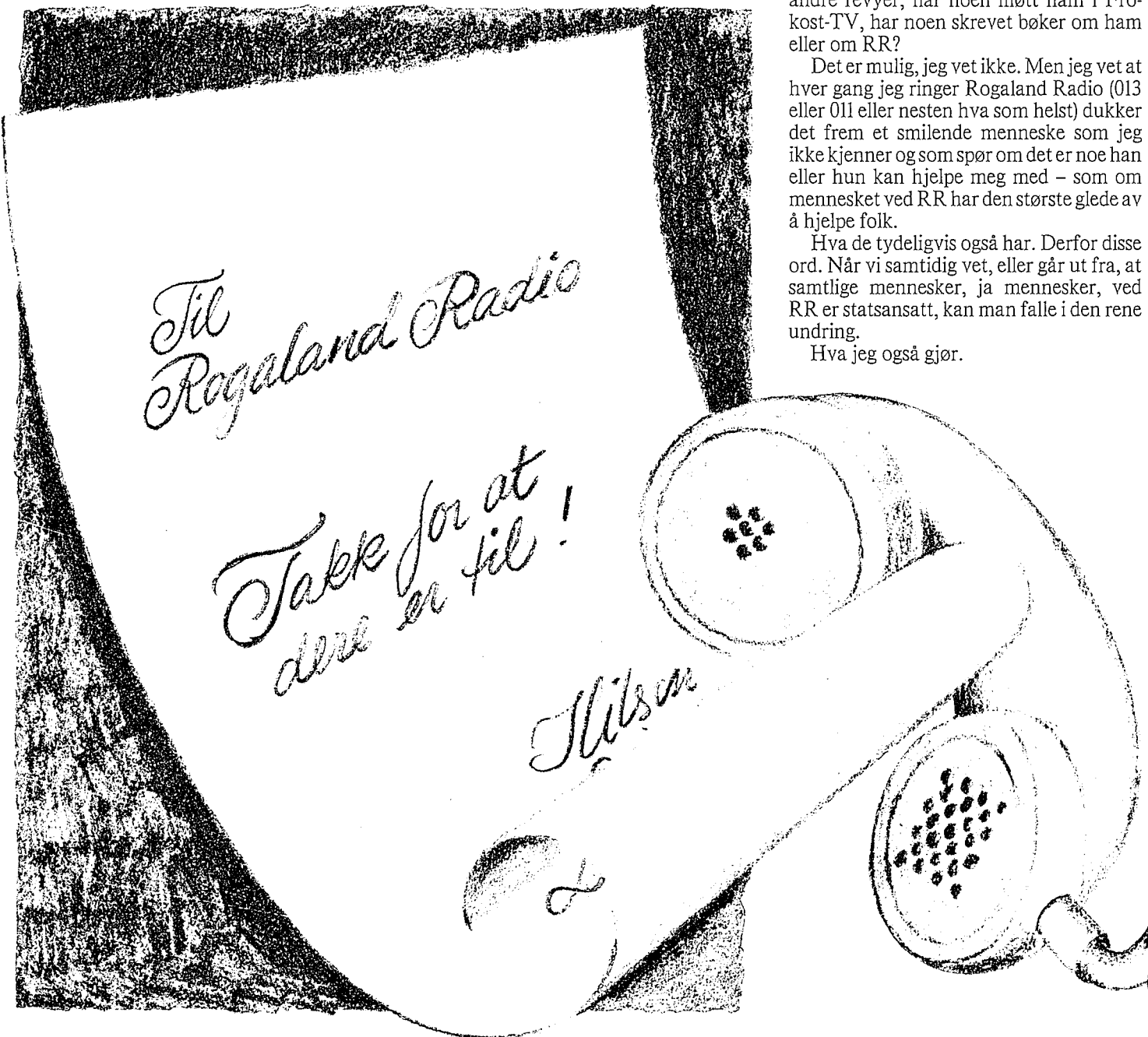


ikke reklame for seg selv – har vi noen gang sett f.eks. sjefen ved Rogaland Radio i fjernsynet, har han møtt opp i Lørdags- og andre revyer, har noen møtt ham i Frokost-TV, har noen skrevet bøker om ham eller om RR?

Det er mulig, jeg vet ikke. Men jeg vet at hver gang jeg ringer Rogaland Radio (013 eller 011 eller nesten hva som helst) dukker det frem et smilende menneske som jeg ikke kjenner og som spør om det er noe han eller hun kan hjelpe meg med – som om mennesket ved RR har den største glede av å hjelpe folk.

Hva de tydeligvis også har. Derfor disse ord. Når vi samtidig vet, eller går ut fra, at samtlige mennesker, ja mennesker, ved RR er statsansatt, kan man falle i den rene undring.

Hva jeg også gjør.



Når man i et yrke så alt for ofte treffer snuppete sentralborddamer i alskens firmaer og offentlige innretninger – hva er det det gjelder da? – er det en sann lise å ringe til Rogaland Radio.

- Har dere sett noe til våren nede på Jæren?

- Nå nei, men me veid den e i kjømda!

Alltid noe positivt, behagelig, nyttig, smilende. Og jeg tenker på de familieband som knyttes sammen akkurat her – det er et så stort og varmt felt at det kan ikke stappes inn på en enkel side i dette blad, ikke på mange sider heller.

Sammen med denne fornemme diskresjonen som hører virksomheten til og jeg griper meg selv i at det får være måte på blomsterdryss over denne statlige institusjon.

Men så er det ikke noe blomsterdryss, bare noen enkle og alt for ofte usagte realiteter.

- Gad vite hvor Gunvald befinner seg i verden? ytret min hustru forleden kveld. Gunvald er radiotelegrafist og ferdes på dyben vanne world wide. Dessuten en fjern slektning.

Nei, hun kjente ikke rederiet eller noen å spørre om dette rederiet heller, heller ikke navnet på skipet. Men intet viktig, ingen sørgemelding, bare en liten lengsel etter en kontakt med slekta, det er sannelig ikke så ofte kontakt med seilere på så vide hav.

Jeg lettet på røret og slo 011, burde vært 013 eller kanskje 014 – og får som vanlig Rogaland inn på halve sekundet.

Denne Gunvald, etternavn Knutsen, radiotelegrafist – det er alt jeg vet!

Nei, det var ikkje møje, men det skulle vel greie seg, kurret den behagelige mannstemmen og vi fikk en prat – om vårens komme på Jæren. Det er alltid her den norske våren går inn for landing i vårt vinterland.

Noen minutter senere ringte telefonen – Gunvald befinner seg på »Jessie Stove«, for tiden i dokk i japansk havn.

- Vi skal plukke ham frem så snart han stikker til havs hvis du vil.

Kan man si mer enn det som skrevet er om en slik bedrift?

Takk til Rogaland Radio.

## LESERUNDERSØKELSE – NAVNEFORSLAG

På vår leserundersøkelse som ble sendt ut i S-R 4/84 har vi fått inn 137 svar. Vi må si oss rimelig fornøyd med denne responsen. Vi skal komme nærmere tilbake til en analyse av denne undersøkelsen sammen med tanker om en redaksjonell oppfølging av den. Kort kan vi nevne at det overveiende flertall var positive til bladet og dets utforming, men med noen kommentarer til forandringer.

103 svarte ja til å beholde navnet.

29 ville forandre navn. De fleste med forslag til nytt.

5 var nøytrale til forandring.

Her er noen navneforslag:

WW-Nytt, WW-Kontakt, WW-Bladet, WW-Posten, WIL-Posten, Sjø-Land, Sjøsprøyt, Talerøret, Mathilde, Skibsriggen, Vårt Konsern, Wilhelmsens Gang (WG), WIL-Mark, Blue Line, Treasure Reader – Rederinytt m.fl.

Konklusjonen blir at vi beholder navnet SKIB-REDERI inntil videre.

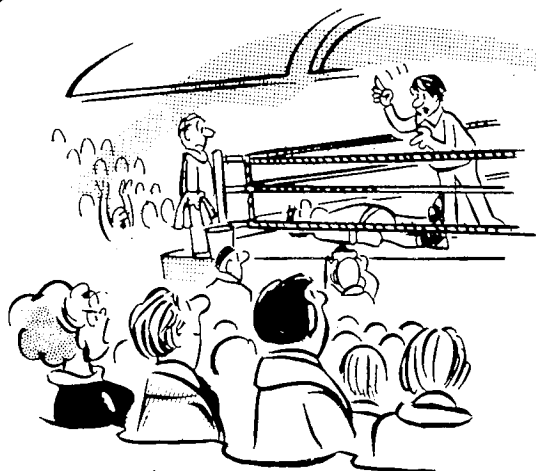
Red.

## SAGT & HØRT...

*Ekteskapet er et kompaniskap på vilkår som aldri ville blitt godtatt i forretningslivet.*

*«Å vandre og tenke på intet og alt og drikke den krydrete luft, det er vel en fryd som kan vekke en sten og bringe en narr til fornøft.»*

*Jeg elsker hjemmeliv, sa Anne da hun traff Roger på diskotek. – Skal vi gå hjem til deg eller til meg.*



*– Han får dem ikke til å stå. Jeg kjenner ham, vi kjører med samme buss hver morgen.*

# Akk – sjokolade

Atten minusgrader. Tåkedis. Morgenstund med bitende sno i Vestre Vika. Nølende skritt i møkkete blanding av sne, is, sand og olje. Såpeglatt underlag. I en sådan stund har dikterhøvdingens formaninger om ikke å ergre seg liten apell. Ens indre er opprørt. Man er flyforbannet og raser mot alt og alle. Sørpevandringen denne morgenmørke time fører ikke, som vanlig, til Min Fars Hus, men til den fordums prangende, men nu så fattigslige Oslo Vestbanestasjon, som ennå et års tid skal ekspedere Inter City Rail. Jernbanehallen er isende kald og trekkfull. Det bitte-lille venterom er oppvarmet, men for å ergre skikkelige reisende, har det plakaten: Røking ikke tillatt!

Nettopp her skulle det vært tillatt å nyte en aromatisk Rød Mix etter skjebnesvanger vandring i Hovedstadens skandaløst ustelte gater. Men nei. De få av oss, som ennå har karakterstyrke nok til å ta del i den himmelske glede, blir i stigende grad betraktet som fredløse utskudd. Snart må vi vel, som tidligere spedaske, smelle i treklosser for å varsle og advare halvgamle, infernalske furier, som kan simulere et akutt hosteanfall ved synet av en dyrbar sigarett.

Vestfoldtoget er ennå ikke istandgjort. Det blir å hutre seg ned på en trebenk i hallen. Over Narvesens kiosk står med blå bokstaver: AKK – SJOKOLADE. Den intelligente vil straks skjønne at det en gang har stått: TOBAKK – SJOKOLADE. Hvorfor retter ikke Narvesen på dette? Vestbanen skal nedlegges, men ennå et år skal reisende irriteres over slendrian og rot, som dessverre mer og mer preger byen vi lever i. Oslo har hatt kuldeperiode et par



ukers tid. Trikker og forstadsbaner har stått stille eller vært svært forsinket. Luftnettet har ikke klart sne-tyngden og kjøreledninger falt ned. T-banens strømførende skinne har vært kald og død. Bussenes startbatterier har vært flate. MELDING TIL TRAFIKANTENE. VIER STRØMLØSE.

Nei. Hodeløse er dere, mine Herre i styre og stell. Norge ligger opp mot polarnattens evige iskalott og bare Floridastredets varmende golfjakke gjør at vi ikke som i Labrador og Sibir har tundra. Allikevel kan folk fra California ikke begripe at det bor folk her. Men vi har bodd i landet lenge nu og vet så inderlig vel at hver eneste vinter kommer kuldebølgen, gjerne sammen med enormt snefall. Hvorfor i heiteste bygges da ikke fremkomstmidlene sterke nok til å tåle klimaet? Den amerikanske romferge lander på en strek, mens Lambertseterbanen ikke har strøm i sin fattige skinne.

For noen år tilbake hadde vi verdens styggeste trikk gående i denne byen. Vognene, muligens også maskineriet, var bygget i et landsens verksted på Holtet. Ekebergbanen

buldret og bråket med sitt overdimensjonerte og tunge materiell, men vognene var varme og komfortable og folk i strøket elsket sin brunfarvede, stygge bane. En spesielt kald vinter, med maksimal strømforsyning, utsolgte ved- og kokslagre, og med isen i fjorden liggende til Færder, oppstod den totale krise i kollektiv transport. MEN EKEBERGBANEN GIKK, og til overmål blev ruteplanen fulgt. Året etter blev den nedlagt, for Bystyret mente den var ikke tidsmessig nok.

Endelig meldes at Inter City Rail er klart i spor 4. Jeg reiser meg møysommelig stivfrosset fra trebenken og stavrer bort til AKK – SJOKOLADE for å kjøpe en pakke South State uten filter. Kr. 12,20 i temmelig små penger legges på disken og en hyggelig tenåringspike gir meg sigarettene. Hun ser på meg og smiler. Så sier hun: Du skal få en sjokolade av meg, du! Hun gir meg en stor Firkløver. Men så snill du er, da, sier jeg forfjamsset. Pikebarnet smiler fortsatt og sier: Vi må jo være litt snille av og til også!

Mensch ärgere dich nicht. Så sant, så sant. Takk, Goethe, for de ordene. Jeg tar plass i toget, setter meg behagelig til rette i den gode stol. Det er solskinn i min sjel i dag. Det jubler i mitt frosne sinn. Jubler og synger om godhet og medmenneskelighet. Du skal få en sjokolade av meg, du! Takk, lille ukjente venn, som hadde vondt av en gammel gubbe på grunnpensjon. Du blev for meg den varme golfjakke fra Floridastredet. Den indre, gode varme, som gjør en kuldeperiode med trafikkproblemer så bagatellmessig. AKK – SJOKOLADE.



## Fra superskidresser til klovnejakker

# Skifestival på Frognerseieren 1. mars

Det å være observatør ved et ikke altfor høytidelig skirenn, kan ofte føre til mange morsomme iakttagelser. Ikke at man skal glemme de som i ramme alvor og med alle midler, kjemper for å komme først og raskest til mål, men jeg synes det er moro å se funksjonærene og »koffertløpere« kose seg og ha det gøy i nordmarkas skiløyper. Det er helt klart at de som vinner konkurranseklassene også har det gøy, men kanskje på en litt annen måte. At de har vunnet over seg selv og ikke minst over sine argeste konkurrenter, vil selvfølgelig skape det lille ekstra brusset i blodet, og da er idrett gøy.

At det ble Anita Ruud og Ernst Løksa som dro avgårde med »WIL-mester«-tittelen, var ingen stor overraskelse. De før oppsatte pokalene for beste dame- og herreløpere, ble til odel og eie utdelt til disse to, samtidig som de fikk et napp hver i de nyoppsatte vandrepokalene, henholdsvis Ninni og Wilhelm Wilhelmsen's vandrepremie for herrene og WIL's vandrepremie for damene.

Juridisk seksjon hadde tydeligvis forsikret seg mot tap av skihornet. Hva de hadde planlagt og hvordan de strategisk gjennomførte planene sine, vet jeg ikke, men skihornet vil stå i juridisk seksjon nok et år.

Som nevnt var det også i år forskjellige typer bekledninger ute i løypa. Her var de som ulastelig antrukket i hypermoderne skidresser med tilhørende ski og staver i beste glassfiberkvalitet feide gjennom løypa, til de i fullt fotballantrekk med en glørete jakke innkjøpt billig på REA i Gøteborg. I tillegg var det på hodet plassert en lue, som speaker Finn Tønnesen kalte for »Dachs-lua«, på grunn av øreklaffene som virvlet rundt hodet.

Jeg observerte endog en av gutta med ryggsekk og spade. Været var dog ikke så bra, men hva iallverden hadde han ventet seg i løpet av 5 km?? Alt i alt synes jeg dette med all tydelighet viser at idretten har sin store betydning for miljøet. Som jeg har presisert før: Så lenge idrett er gøy, vil den også trives blant våre daglige gjøremål.

Skifestivalen 1985 ble etter alt utelivet, flyttet inn på Frognerseieren Restaurant og gjennomført i »god gammeldags stem-



Juridisk seksjon etter triumfen.



Den suverene WIL-mester Ernst Løksa fra ScanCarriers.

ning«, med masse god mat, premieutdeling og dansen som avsluttet det hele.

Vel blåst igjen skigeneral Simonsen og

takk for innsatsen til alle løpere og funksjonærer.

E.L.

# Vi gratulerer!

25 års tjenesten  
Leif Frøystadvaag  
Gunnar Tallaksen  
Bjørn H. Hansson

80 år

Bjørn Høgå  
Fritz Helgesen  
Marie Karlsen  
Inga Gundersen  
Aasta Martinsen  
Arne Paulsen

75 år

Øiof Myrvold  
Thomas Tallaksen  
Hjørdis Svea  
Alf Anhart  
Bergliot Haugrud  
Mary Bredesen

70 år

Alf Tepstad  
Birgit Bye  
Hans J. Nilsen  
Margit Madsen  
Fritz Strand  
Kolbjørn Karlsen  
Thorvald Hansen  
Maren Barstad  
Finn Olsen

60 år

Helgi Oskarsson  
Li-Shun Tat  
Frank L. Eriksen  
Leif Bjerkvik  
Mo Po Kong  
Haakon Marthinsen  
Svein Hatlemark  
Odd Verner Jacobsen  
Thorbjørn Thoresen  
Randi Borge  
Gunnar Mathisen  
Einar Grenness  
Leif Kristiansen

50 år

Gunnar Sberos  
Agnar Nordal  
Svein Bakke  
Jos Portas  
Thor Holmen  
Jos Carbello  
Asbjørn Heggem  
Harry M. Dahl  
Jos Garsia Corellan  
Roger Johannessen  
Oddvin Kragseth  
Horst Florian  
Harald Hansen  
Karsten Øverlid  
Erik Y. Christensen  
Jan Kvarme  
Rolf Jørgensen  
Tore Moen

## PERSONALIA

## PERSONALIA



### Nr Gullmedalje:

Plattformsjef *Nils Didrik Arnesen*.

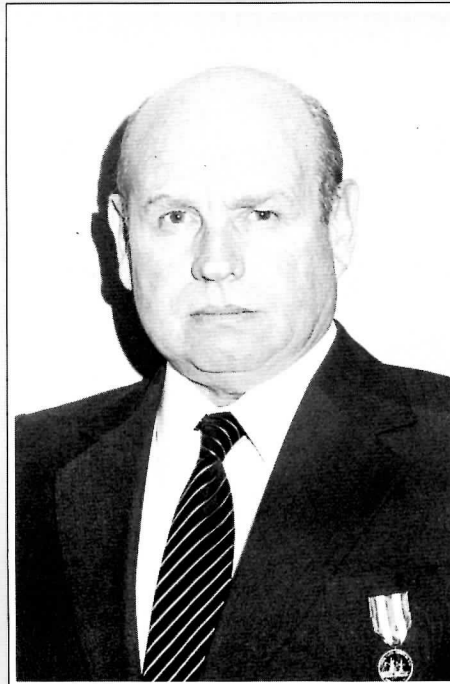
Arnesen begynte i rederiet i 1954. Han ble kaptein i WOS i 1972. Har siden 1975 vært plattformsjef. P.t. Treasure Swan. Ble overrakt rederiets jubileumsgave for 25 års tjeneste i 1984.



### Nr Gullmedalje:

Kaptein *Ole Hagen*.

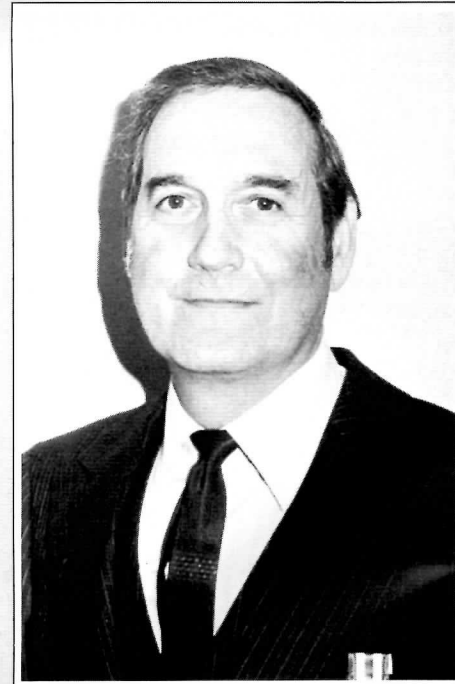
Hagen begynte i rederiet i 1951. Han ble kaptein i WOS i 1976. P.t. kaptein på Tender Searcher. Ble overrakt rederiets jubileumsgave for 25 års tjeneste i 1983.



### Nr Gullmedalje:

Overstyrmann *Bjørn Mortensen*.

Mortensen begynte i rederiet i 1949. Han ble overstyrmann i linje fra 1961. Siste skip Barber Texas, avmønstret 12.11.84. Ble overrakt rederiets jubileumsgave for 25 års tjeneste i 1977.



### Nr Gullmedalje:

Matros *Halvard Vik*.

Vik begynte i rederiet i 1955. Han har seilt i WOS siden 1974. Ble overrakt rederiets jubileumsgave for 25 års tjeneste i 1983.





**25 års jubileum**

Teknisk sjef *Gunnar Thomas Tallaksen*. Tallaksen begynte i rederiet i 1955. Han ble maskinsjef i linje i 1966. Begynte i Rigg i 1974, og har siden 1975 vært teknisk sjef. P.t. Treasure Saga.



**25 års jubileum**

Overstyrmann *Leif Dagfinn Frøystadvåg*. Frøystadvåg begynte i rederiet i 1957. Han ble overstyrmann i linje fra 1970. Siste tjenesteforhold nybygg no. 4401 ved Daewoo verft.



**25 års jubileum**

Regnskapssekretær *Bjørn Hilding Hansson*. Bjørn H. Hansson begynte som assistent i WLA's bokholderi 1. februar 1960. Hansson fortsatte i Økonomiseksjonen og ble leder for skipsselskapenes maskinbokføring. I 1973 ble Hansson ansvarlig for regnskapsførselen for WOS. Han fungerer idag som regnskapssekretær med WOS som arbeidsområde.

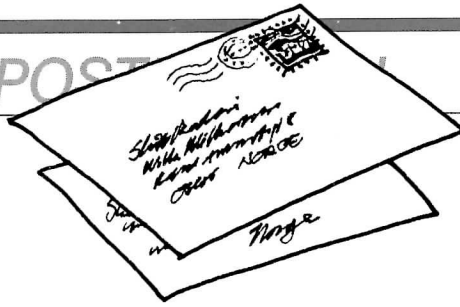


En fornøyd jublantgjeng med Niels Werring jr. som vertskap.

**Skipskatten**



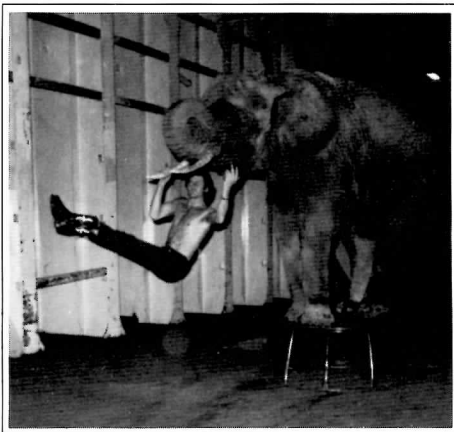
*Det sies at Torgersen  
lar seg kruse*



## Sirkus ro/ro

Både ScanCarriers og BBS annonserer med at de tar all slags last. Nå har de også fått enda en erfaring da det tyske Star Sirkus entret ombord bound for Midt-Østen. Løver, tigere, pumaer, pantere og leoparder dukket opp på manifestet. Rolling stock ble også gitt en ny mening når en diger elefant spaserte opp rampen. Sirkus-lasten inkluderte et stort telt, 21 trailers, campingvogner og 2 40-fots containere i tillegg til dyr og oppassere.

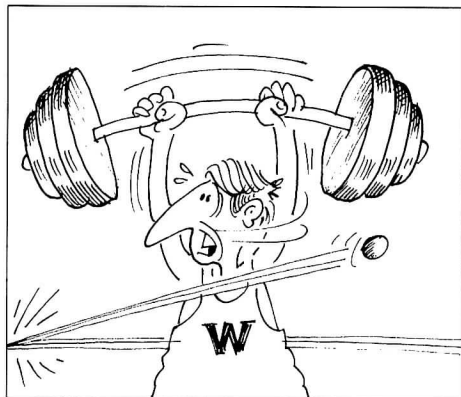
Kaptein Fritz Johansen og personellet på TOMBARRA må ha hatt en morsom tur på vei fra Hamburg til Rødehavet.



Trim og eksersis ble det tid til – med elefanter som apparater.



Redusert bemanning krever at man setter inn alle ressurser på broen.



### Idrettsinteresse

Idrettsinteressen, blant de kontor-ansatte har man alltid fått forståelsen av har vært stor. Man leser i Deres blad om Holmenkoll-stafetten, skirenn og tennis. Det er sikkert noen der inne som spiller Squash, men

de kan umulig ha vært innblandet i byggingen av Barber Tampa og Barber Texas. Det er ikke enkelt å finne hvite mus i snøstorm, heller ikke blå Squash-baller i et blått Squash-rom. Kan det være en grunn til at man spiller tennis på rød grunn med hvite eller gule baller? Helt korrekt gjettet, men hva med resten? Utnyttelse av et slikt «tomrom» ombord var genialt, men hva med resten?

Er det mulig å få satt opp vektutstyr ombord i båtene, slike som kan festes til skottet, det finnes et utall av varianter. Da behøvde man ikke bruke skipets «jern» for å lage det selv, eller å fly på land å handle 150 kg ut av egen lomme.

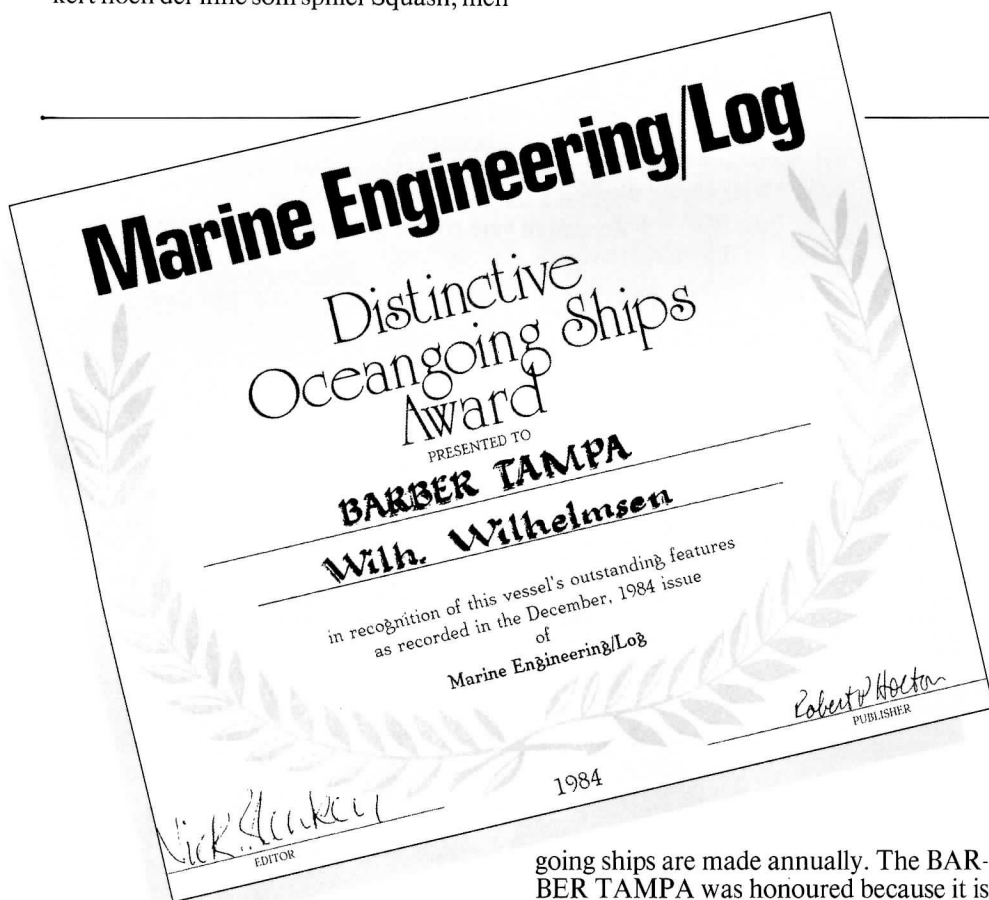
Vennlig hilsen  
I. styrm. Barber Tampa



### Ne plus ultra – SEA GODDESS

To review a ship that seeks to be the best is a big responsibility. The readers of this publication counsel tens of thousands of cruise passengers each year. We and they are reassured by the credentials of our editor. He has cruised and reviewed dozens of ships and sailed on most, if not all, of the luxury ships afloat. In discussing this review we are reminded of Somerset Maugham's comment: «It is a funny thing about life, if you refuse to accept anything but the best, you very often get it.»

**SEA GODDESS 1**  
ship of the year  
Cruising Beyond the Brochure



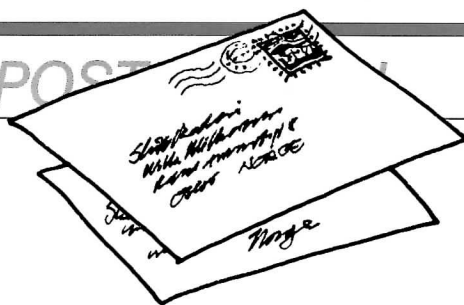
Marine Engineering/Log, a leading US shipping magazine, nominated the BARBER TAMPA as one of the most distinctive vessels of 1984 in its December edition. The awards for the most distinctive ocean

going ships are made annually. The BARBER TAMPA was honoured because it is the world's largest ro-ro ship. Nicholas Blenkey, Marine Engineering/Log's editor said that the accolade marked the appreciation of the magazine's 127,000 readers around the world for BBS's part in bringing this fine vessel into service.

### Aldri har jeg sett en elg løpe så vakkert

Jeg gikk en tur i skogen, da en stor elg plutselig dukket opp fra siden og stoppet rett foran meg. Som plantet til jorden sto vi og stirret på hverandre. For elgen med et menneske så nær, var dette en ubehagelig situasjon. Jeg var redd den ville renne meg ned, men kom meg ikke av flekken. Slik sto vi en lang stund, da elgen uten synlig grunn vek til side. Ikke kjenner jeg en elgs tankevirksomhet, men kanskje hadde den funnet ut at det var dumt å stå slik og nistirre på et lite menneske. Aldri har jeg sett en elg løpe så vakkert. Det var som den gled gjennom landskapet.

Arthur Sekelsten



## Spygatt . . .

I en artikkel som utkom i nummer 2/84 lovt jeg å komme med noen betraktninger angående spygatt og alle deres fortreffeligheter eller omvendt. Grunnet ferie og den dertil naturlig medfølgende latskap, ble ikke denne seriøse og meget arbeidskrevende artikkel ferdig til forrige nummer, men her kommer den altså:

### When will they ever learn. Del 2.

En gang i tiden rant vann oppover. Kanskje. Men det er lenge siden. Veldig lenge siden. Før det berømmelige eplet traff Sir Isac Newton i pæra, ja enda før Vår Herre oppfant tyngdekraften. Det er faktisk så lenge siden at ingen kan huske at det kanskje har vært slik, ingen unntatt skipsbyggerne. De derimot, de bygger skip etter de prinsipper den dag idag, men så er jo også skipsbygging et av de eldste og mest tradisjonsrike yrker vi kjenner til. Det geniale foreldes jo aldri, (jevnfør hjulet). Det første store skipsbyggeri som vi kjenner til med sikkerhet var Noa & Sønner. De bygde riktignok bare et skip, og fikk derfor naturlig nok ikke nevneverdig erfaring. Denne nedarvede mangel på erfaring og ditto tro på at vann fortsatt renner oppover har dagens skipsbyggere utviklet til perfektjon.

Altså, vann renner oppover, basta, og de har ingen erfaringer om det motsatte. Med dette som bakgrunn, og med dagens datateknikk til hjelp, har de nå utviklet skip hvor alle spygatt er plassert slik at de kan dreneres vekk alt vann som renner opp til dem. Sett med våre øyne, så er de plassert på et høyt, tørt og trygt sted hvor ikke en vann-dråpe vil finne veien til dem. Dette er jo veldig betryggende å vite, for vann som ligger og plasker frem og tilbake på et skittent skipsdekk kan jo inneholde så mange slags uhumskheter som kan skade eller tette de tynne fine rørene som er lagt i så mange elegante slynger at de ofte mest minner om konstruktørens vakre signatur. Her må aldri noe skittent vann slippe til, og det gjør det da heller ikke.

De eldste av oss som seiler idag kan huske å ha hørt fortalt om spygatt som var så store at et barn kunne stikke hånden ned i dem, og de var plassert nedi noe svineri som ble kalt rennesteiner. Disse rennesteinene var en idiotisk og skjæmmende konstruksjon som hadde til hensikt å absorbere vann fra dekkene og lede det videre til spygattene. Tenk å ta jobben fra to-tre matroser eller de høyt utdannede skipsmekanikere på den måten. Fysj og fy, vi kan være glad for at de tider er forbi, og at utviklingen går videre. Hvis noen av leserne har sett slike spygatt og rennesteiner, ville vi sette stor pris på å få høre nærmere om dem slik at vi virkelig kan prise oss lykkelige for at vi ikke lenger har slikt svineri ombord. Det siste på markedet nå er spygatt så små at de nesten ikke kan sees og de har avløp så fine at ikke engang tåke kan slippe igjennom. Er det ikke fantastisk?

Med vennlig hilsen  
Fred-J. Larsen, overstyrmann

## Fra en 25-års jubilant

Mine damer og herrer, kjære W.W. sjefer jeg er ingen taler, men en liten oppleser. Med noen «rimete» linjer på et stykke papir håper jeg mine ord en mening gir.

Idag er vi samlet ved rederens bord for å hedres med gull etter 25 år ombord. Vi begynte alle å seile under ringene blå men dem er det ikke mange av nå. Kun i Nordsjøen er man sikret å oppleve dem for på riggens kraner kom ringene frem.

I 1861 ble rederiet W.W. grunnlagt med seil i 1972 ble offshore rederiets tredje bein. Mens andre rederier gikk konkurs valgte W.W. å endre sin kurs. Idag viser det seg at det var det eneste rette nå utgjør oljepengene 60% av hele budsjettet.

I 30 år har jeg seilt i W.W.'s flåte og alltid blitt behandlet på en real måte. En sikker arbeidsplass har vi hatt takket være de gode sjefer som i «setene» satt. En takk for vårt tildelte gull idag en skål til våre redere som kan sitt fag.



Vi vil gjerne ha sild a la Janos. Så en Engedal spesial med linje Tombarra. Iskake Polar og regningen til Sentralarkivet.

# Skipsidrett

## Sluttresultater fra sjømannsidretten 1984.

Ut fra de endelige resultater fra de sentrale idrettskonkurranser til sjøs, må vi nok konstatere at WW's skip ikke har markert seg spesielt i 1984.

Vi kan likevel glede oss over en viss økning i aktiviteten i forhold til 1983 og håper dette er en utvikling som vil fortsette.

Vi gratulerer alle med de oppnådde resultater i året som gikk, og regner med en bred oppslutning på idrettsfronten i 1985.

*Turid Aanerud*

### Fotball

Tender Carrier var eneste WW-skip som plasserte seg på resultatlisten fra »The Seven Seas Football Series 1984.

I klassene C (Cargo and all other ships) med totalt 645 deltagerlag, fikk Tender Carrier en hederlig plassering som nr. 42. Norsk mesterskap i fotball 1984, hadde 87 deltakende lag og vi finner her Tender Carrier som nr. 14 og Tarago som nr. 44.

### Idrettsmerkekonkurransen

I idrettsmerkekonkurransen ble Tiberius nr. 44 og Tender Comet nr. 51. 71 skip deltok i konkurransen.

### Svømmeknappkonkurransen

Toro Horten fikk her en 33. plass mens Terrier kom på 44. plass. I alt deltok 121 skip.

### Mosjonskonkurransen

Tender Tarpon plasserte seg her som nr. 14 og Tender Comet som nr. 17.

### Sykkelkonkurransen

Her deltok 109 skip og tre WW-skip er å finne på resultatlisten. Tender Tarpon som nr. 7, Tender Captain som nr. 8 og Tiberius som nr. 14.

### Norsk mesterskap i friidrett

For båter i klasse 1, ble av 100 deltakende lag, Tender Carrier nr. 12, Tender Comet nr. 13, Tender Tartan nr. 24 og Tender Trout nr. 36.

For båter klasse 2 finner vi Tender Senior på 32. plass.

### Individuelle resultater

Blant de individuelle resultatene finner vi flere meget gode plasseringer – spesielt vil vi fremheve radiooffiser Merete Jeppesen i klasse I kvinner som ble nr. 2 i svømming 25 m fri og nr. 1 i svømming 50 m bryst.

### Svømming, 1000 m – alle klasser

|                    |               |              |
|--------------------|---------------|--------------|
| 5. Frode Hartdal   | Tender Tartan | 21.56.3 min. |
| 11. Rolf Danielsen | Tender Tartan | 26.15.0 min. |

### 50 m fri – menn klasse II

|                      |              |           |
|----------------------|--------------|-----------|
| 5. Gunnar Hallstrøm  | Tender Comet | 38.2 sek. |
| 10. Steinar Kalvenes | Tender Comet | 49.9 sek. |

### 50 m fri – menn klasse III

|                     |              |           |
|---------------------|--------------|-----------|
| 4. Herman Hoekstra  | Tender Comet | 42.0 sek. |
| 6. Arne Gulbrandsen | Tender Comet | 51.3 sek. |

### 25 m fri – kvinner klasse I

|                    |               |           |
|--------------------|---------------|-----------|
| 2. Merete Jeppesen | Sea Goddess I | 14.4 sek. |
|--------------------|---------------|-----------|

### 50 m bryst kvinner klasse I

|                    |               |           |
|--------------------|---------------|-----------|
| 1. Merete Jeppesen | Sea Goddess I | 44.4 sek. |
|--------------------|---------------|-----------|

### Menn klasse I – Kulestøt 5,5 kg

|                     |                |         |
|---------------------|----------------|---------|
| 55. Kåre Abrahamsen | Tender Carrier | 11.84 m |
|---------------------|----------------|---------|

### Menn klasse I – Høydehopp

|               |                |        |
|---------------|----------------|--------|
| 4. Svein Berg | Tender Carrier | 1.67 m |
|---------------|----------------|--------|

### Menn klasse I – 3-kamp

|                     |                |            |
|---------------------|----------------|------------|
| 32. Kåre Abrahamsen | Tender Carrier | 1575 poeng |
|---------------------|----------------|------------|

### Menn klasse II – Kulestøt 5,5 kg

|                      |              |         |
|----------------------|--------------|---------|
| 28. Steinar Kalvenes | Tender Comet | 11.78 m |
|----------------------|--------------|---------|

### Menn klasse II – Høydehopp

|                 |                |        |
|-----------------|----------------|--------|
| Gunnar Johansen | Tender Carrier | 1.45 m |
|-----------------|----------------|--------|

### Menn klasse II – Høyde u/tilløp

|                  |                |        |
|------------------|----------------|--------|
| 38. Jan Jacobsen | Tender Carrier | 1.36 m |
|------------------|----------------|--------|

### Menn klasse II – Lengde u/tilløp

|                      |              |        |
|----------------------|--------------|--------|
| 29. Steinar Kalvenes | Tender Comet | 2.90 m |
|----------------------|--------------|--------|

### Menn klasse III 60 m løp

|                   |              |          |
|-------------------|--------------|----------|
| 25. Einar Skarvøy | Tender Trout | 8.1 sek. |
|-------------------|--------------|----------|

### Menn klasse III – Kulestøt 5 kg

|                   |              |         |
|-------------------|--------------|---------|
| 8. John Haugestad | Tender Comet | 12.25 m |
| 10. Einar Skravøy | Tender Trout | 12.08 m |

### Menn klasse III – Kulestøt 7,25 kg

|                  |              |         |
|------------------|--------------|---------|
| 7. Einar Skarvøy | Tender Trout | 10.40 m |
|------------------|--------------|---------|

### Menn klasse III – Høydehopp

|                      |                |        |
|----------------------|----------------|--------|
| 5. Jan H. Loennechen | Tender Carrier | 1.55 m |
| 12. Einar Skarvøy    | Tender Trout   | 1.37 m |
| 29. Sverre Andersen  | Tender Carrier | 1.26 m |

### Menn klasse III – lengdehopp

|                    |              |        |
|--------------------|--------------|--------|
| 3. Einar Skarvøy   | Tender Trout | 5.16 m |
| 15. Hjalmar Hjelle | Tender Trout | 4.15 m |

### Menn klasse III – 3-kamp

|                    |                |            |
|--------------------|----------------|------------|
| 5. Einar Skarvøy   | Tender Trout   | 2421 poeng |
| 11. Jan Loennechen | Tender Carrier | 2015 poeng |

### Menn klasse III – Høydehopp u/tilløp

|                   |                |        |
|-------------------|----------------|--------|
| 9. Jan Loennechen | Tender Carrier | 1.37 m |
| 15. Einar Skarvøy | Tender Trout   | 1.30 m |

### Menn klasse III – Lengdehopp u/tilløp

|                   |              |        |
|-------------------|--------------|--------|
| 10. Einar Skarvøy | Tender Trout | 2.83 m |
|-------------------|--------------|--------|

### Menn klasse IV – Kulestøt 5 kg

|                 |              |        |
|-----------------|--------------|--------|
| 22. Johan Hagen | Tender Comet | 9.08 m |
|-----------------|--------------|--------|

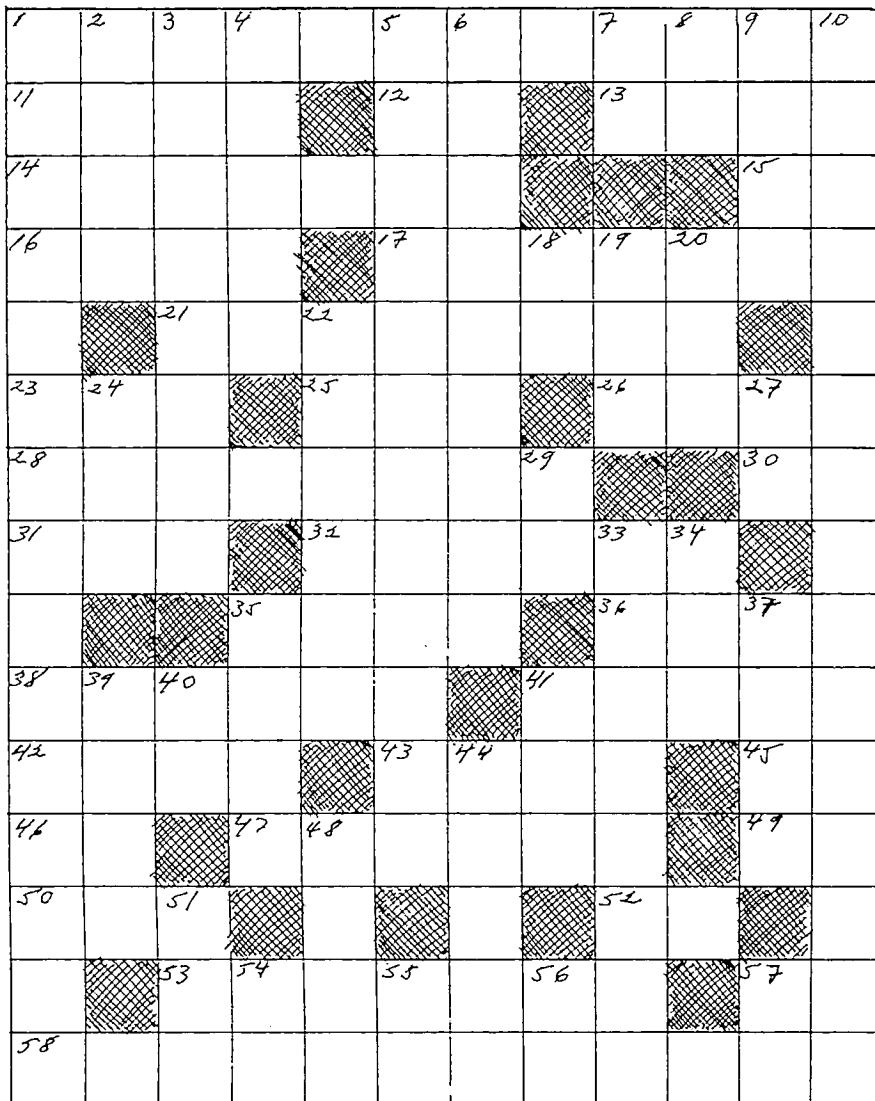
### Kvinner klasse III – Kulestøt

|                    |                |        |
|--------------------|----------------|--------|
| 30. Randi Andersen | Tender Carrier | 4.95 m |
|--------------------|----------------|--------|

### Kvinner klasse III – 3-kamp

|                |                |           |
|----------------|----------------|-----------|
| Randi Andersen | Tender Carrier | 234 poeng |
|----------------|----------------|-----------|

# Kryssord maritim



## Kryssord maritim nr. 25

Premiene er lommebok, sportskniv og Parker penn – for de 3 første uttrukne løsninger.  
 Dessuten gir vi 5 trøstepremier.  
 Svarfristen for oppgavene denne gang er 3. juni 1985.  
 Merk konvolutten Kryssord Skip-Rederi.

Navn: .....

Adresse: .....

## Vinner av X-ord Maritim nr. 24

1. Rakel Westdahl, Breidablikk
2. A. Schaufel, BARBER TOBA
3. Liv Glendrange, Eiksmarka

### Trøstepremier

Tor J. Wivestad, Hong Kong  
 Annie Hansen, Østre Halsen  
 Knut Dalen, Damnam  
 Ellen Heum, TARCOOLA  
 Eli Sundby, Oppegård

V I D U N D E R B A R N  
 I D O L R O Y V I E  
 N E M E S I S L E N S  
 T E S E K S K R O T  
 E R O T I K K A T E  
 R B K E A B E S K  
 G R O A V T A R O J  
 A R S K I A V I B A E  
 T B E I S S L U E R  
 A R V E R E T T U L L  
 N O E N R R R I  
 V I A O Y U N G  
 A D R O F L E R H  
 L Y S E B A L L A D E  
 T R O S S L E V N E T

## Vannrett

1. S/S «STAVANGERFJORD»
11. Hygge
12. Flatemål
13. Dame med stor D
14. Eneboer
15. Elektronisk bedrift
16. Bryter
17. Engelsk havneby
21. Uten mål og mening
23. Skal vi ikke bedrive
25. Pålegg
26. Stilling
28. Ikke hyggelig
30. Det er
31. Glaner
32. Listverk
35. Gissen
36. Organ
38. Konge
41. Skår
42. Si
43. EARE
45. Lever
46. Overrekke
47. Avkastning
49. Smelte
50. Skli
52. Hast
53. Tilpasset
57. Pronomen
58. Skatt og avgifter fratrukket

## Loddrett

1. Tok imot S/S «NORWAY»
2. Underholde
3. Bretter
4. Familienavn
5. Nobel dyrefamilie
6. Eminent
7. Fisk
8. Naske
9. Dere i bibelsk sprogdrakt
10. Mest innflyttere bor der
18. Like
19. Medvind
20. Statene
22. Har ikke stemmerett
24. Guttentavn
27. Tall
29. Fordele
33. Vond drøm
34. brenne
35. Rører
37. Frosset
39. Bodde i Lønneberget
40. På sportsbiler
41. Fonn
44. Tall
48. Standard Oil
51. ---a Organisasjon
54. Vidar Thoresen
55. Tall
56. Alfabetnaboer
57. Nasjonalt kjennetegn

Kryssord nr. 24 fikk  
 inn 76 løsninger.