

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMESEN - NR. 2 - JULI 1985



SKIB-REDERI

Informasjonsorgan for
WILH. WILHELMSSEN LIMITED A/S

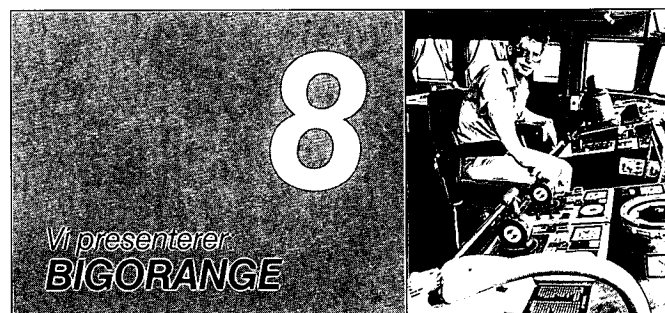
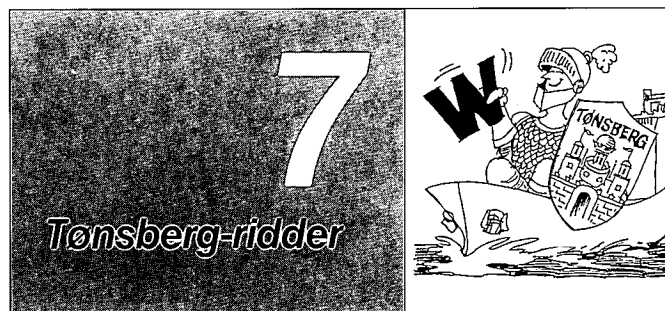
Ansvarlig:
Hans Chr. Bangsmoen

Redaktør:
Helge Selmer

Layout og illustrasjoner:
Håkon Skau

Fotos:
Per Arne Carlsen

Opplag 4000



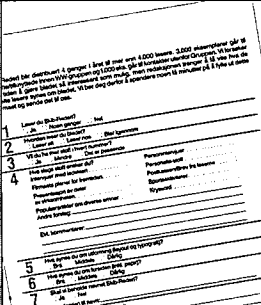
Redaksjonens adresse:
Roald Amundsensgt. 5
Postboks 1359, N-0113 Vika Oslo 1.

SKIB-REDERI

NR. 2 – juli 1985 (NR. 103 – 25. ÅRGANG)

12

Hva mener våre lesere?



22

Seniorklubben
10 års jubileum




14

Presentasjon
av linjeseksjonen




24

Leif B. Lillegaard
Sjømann i land



20

Fra Nor-Shipping



Faste spalter

MINI MAL:	
Drømmende leber	26
Postkassen	27
Kort portrett	29
Skipsfartshistorikk	30
Stuert spesial	31
Personalia	32
Kryssord maritim	33

På offensiven

Wilh. Wilhelmsen er et av Norges eldre rederier. Vi fyl-ler som kjent 125 år neste år. Vi synes likevel vi bedre enn de fleste har klart å omstille oss og tilpasse oss tide-nes skiftende krav. Det mener vi våre resultater viser.

Til tross for dette er vi etterhvert kommet til at den eier- og selskapsstruktur som har vært så typisk for nor-ske rederier, bør restruktureres og rasjonaliseres slik at den kan møte de utfordringer den moderne verden stiller oss overfor. Vi har derfor i den senere tid gått gjennom en moderniseringsprosess i flere trinn.

Første trinn var Fusjonerings av de tidligere 7 skipseiende skips-aksjeselskap til ett selskap, nemlig det børsnoterte Wilh. Wilhelmsen Enterprises Ltd. A/S. Dette skjedde i 1981.

Videre ble det personlige dispo-nentfirma Wilh. Wilhelmsen oppløst i 1984 og alle aktiviteter samlet i Wilh. Wilhelmsen Limi-ted A/S.

Så kommer vi til det tredje trinn i moderniseringsprosessen – nemlig å gjøre selskapet mer aks-jonærvennlig og å henvende oss til aksjemarkedet for å styrke vår egenkapitalbase.

Børsen er i de siste år blitt et meget interessant instru-ment for å skape egenkapital. Dette ønsker vi å benytte oss av. Rederiet har derfor på sin generalforsamling besluttet å endre sin formålsparagraf og å legge forholdene til rette for å øke aksjeomsetligheten ved splitt og utdeling av fondsaksjer.

Vi tar sikte på å utvide egenkapitalen ved en offentlig aksjeemisjon, antagelig til høsten. Emisjonen forventes å tilføre rederiet 2-300 millioner kroner – midler som i før-ste rekke skal anvendes til de mange nye forretningsmu-ligheter vi står overfor.

Dette er en kraftig kursomlegging for oss, og er innled-ningen – tror vi – til en ny og interessant utviklingsfase.

Følgende oppsummering plasserer oss i dagens og mor-gendagens bilde:

– Wilh. Wilhelmsen er *annerledes* enn de fleste andre norske rederier. Vi driver i det alt vesentlige spesialskips-fart med en sterk offshore profil.

– Vi er bare i liten grad med på markeds- eller auks-jonskipsfart. Vi driver *linjefart* innen multinasjonale konsortia med beskyttelse gjennom størrelse samt nasjo-nal og geografisk spredning. Vi deltar faktisk i noen av verdens største og mest lønnsomme linjetrades.

– Vår egenturkjede med over 60 kontorer på alle kon-tinenter og i de aller fleste viktige land/havner gjør oss til et av landets *mest internasjonale* – kanskje det mest internasjonale – selskap. Det er ikke minst for å utnytte

de mange muligheter som vår inter-nasjonalitet gir oss at vi også må følge med på egenkapitalsiden.

– Vår inntreden i *bilfart* (NOSAC), hvor vi bare er i den spede begynnelse, vil kreve ytterli-gere investering i en virksomhet hvor vi kan drive spesialfart. Vi kombinerer organisasjon av mange transportbehov med langsiktige kontrakter, og har gunstige kombi-nasjonsmuligheter med vår eksiste-rende linjeoperasjon.

– Omlegging av BBS/ScanCarri-ers/Open Bulk hvor vi eliminerer tre svake legger og styrker det som er verd å styrke. Dessuten organis-erer vi vår containerflåte i et inter-nasjonalt konsortium som blir et av



verdens største.

– Vi vil med spesiell vekt på vår internasjonale profil søke å utvikle *nye aktiviteter* innen andre områder enn skipsfart og offshore. Det er vårt mål – ambisiøst – at vi innen tre år skal ha identifisert og/eller investert 10% av vår bruttokapital på denne nye sektor og innen 5 år 20%. Vi vil senere i år organisere denne aktivitet som eget profit center. Vi er allerede i gang med flere spenn-ende prosjekter.

Aksjeemisjonen ønsker vi å foreta først og fremst for å utnytte de mange *nye forretningsmuligheter* vi står overfor. Vår inntjening er grei nok til å betjene de engasje-menter vi har påtatt oss, men gir oss ikke tilstrekkelig mulighet til å ta ut det fulle potensiale av de prosjekter og den organisasjon vi har.

Ivar Løvald

Hva med WW-ånden?

Bedriftskultur – moteord eller realitet

Begrepet bedriftskultur har vært en gjenganger i litteratur og avisartikler om ledelse de senere år. Begrepet er brukt på ulike måter, men noe av en fellesnevner er at toppledelsen må peke på verdier som er karakteristiske for bedriften og få medarbeiderne til å se at de er viktige.

Diskusjonen omkring bedriftskultur skjøt særlig fart da boken «In search of Excellence» ble lansert i USA. Forfatterne satte seg for å finne fellestrekk ved en del bedrifter som hadde oppnådd ypperlige resultater i lang tid. En av de viktigste konklusjoner var at fremragende bedrifter som f.eks. IBM har en sterk og produktiv bedriftskultur sentrert om et fåtall «helige» verdier.

Hva med WW og bedriftskulturen? Vi hører jo fra tid til annen om den såkalte «WW-ånden». Hva er nå det?

Skib-Rederi har valgt å se nærmere på begrepet bedriftskultur og har bedt Ivar Løvald om en samtale på basis av hva som er omtalt i årsberetningen som nettopp ble lagt frem. Her står som følger: «Vi er overbevist om at en sterk og positiv bedriftskultur er viktig for å oppnå gode resultater over tid».

Har vi utviklet en slik kultur, et slikt sett med verdinormer hos WW?

Det har vi så absolutt. Vi har etter min oppfatning en sterk bedriftskultur. Trekk ved vår kultur er f.eks. vekt på kvalitet og pålitelighet – ærlighet og redelighet – «WW-style» – ønsket om å gjøre en god jobb osv.

Hva kan vi gjøre for å utvikle denne kulturen videre?

Først må det understrekes at det er mennesker som får bedriften til å lykkes, og det er kulturen som binder mennesker sammen og gir deres daglige liv innhold og mening. Videre at det verdier som er grunnfjellet for enhver bedriftskultur. Slike verdier skal gi en følelse av felles retning for alle ansatte og en veiledning for deres daglige adferd.

For å utvikle kulturen og verdiene videre må vi trekke frem de positive elementer og i skrift, tale og handling understreke betydningen av dem. Det vil naturligvis være ledelsens ansvar å sørge for at så skjer.

WW er vel en av Norges mest internasjonale bedrifter. Er det ikke vanskelig å få en felles produktiv bedriftskultur som skal kunne virke i så forskjellige land som f.eks. Saudi-Arabia, Brasil, Taiwan og Norge?

Det er klart at i en internasjonal organisasjon som vår med lange kommunikasjonslinjer og med medarbeiderne av ulik nasjonalitet, rase og religion, kan det skape problemer å få utviklet en felles bedriftskultur. Det er likevel mange

eksempler på at bedrifter har klart å etablere sterke, felles verdinormer på tvers av landegrensene. IBM er et godt eksempel i så måte.

Jeg ser ingen grunn til at ikke WW skal kunne lykkes godt med dette. Faktisk er vi kommet godt i gang.

Er det ikke en fare for at det kan oppstå konflikter når man søker å utvikle fellesskapsnormer i en bedrift som så klart lever etter profit-center-modellen. Bli man da ikke lett «seg selv nok»?

Jeg tror tvert imot profit-center modellen er med på å skape bedriftskultur. Vi blir resultatorienterte og bevisste at lønnsomhet er nødvendig. Men vi må passe på at våre mange profit centre har den samme oppfatning av hva WW-gruppens verdinormer er.

SAS fremstår som en hovedeksponent for bevisst satsing på intern markedsføring og utvikling av en bedriftskultur. En rekke uortodokse virkemidler ble tatt i bruk – og suksessen er udiskutabel. Får vi se Ivar Løvald som WW's svar på Janne Carlzon?

Janne Carlzon har etter min mening gjort en fantastisk jobb for SAS i en vanskelig tid. Hans satsing var intens og han ønsket resultater pr. omgående. Hos oss er situasjonen en annen. Vi skal arbeide på lengre sikt og pleie og utvikle den bedriftskultur vi allerede har. Da kan vi vel også velge mindre dramatiske virkemidler enn dem Janne Carlzon benyttet.

Først av alt, hva legger du i selve begrepet bedriftskultur?

Som kjent, er det ikke lett å definere begrepet kultur. Mange har prøvet og mange og lange er definisjonene blitt. En enkel og uhøytidelig definisjon av bedriftskulturen har den amerikanske konsulent Martin Bower gitt. Han beskrev de uformelle kulturelle elementene i en bedrift som «slik vi gjør det her hos oss.» Bedriftskulturen er nettopp dette: en sum av de verdier, normer, holdninger, oppfatninger som preger vår bedrift.

Innovasjon

Fra plattformsjef Karle Teige, TREASURE HUNTER, som i fjor gikk til topps i Kapitals Børs-NM har Skib-Rederi mottatt dette innlegget:

De ansatte må være med

Konsulentfirmaet Mc Kinsey har gjennomført et undersøkelsesprosjekt hvor man har kartlagt årsaken til hvorfor en gruppe norske rederier er vellykkede, da de har hatt suksess med sine disposisjoner.

16 norske rederier har vært med i denne undersøkelsen.

Det er listet opp en rekke årsaker til at

det går godt. Jeg har festet meg ved at det må foregå en kontinuerlig innovasjon, samt at man i forhold til konkurrenter gjør de riktige tingene riktig til riktig tid.

Lederne ser på seg selv som en serviceinstitusjon som skal yte tjenester når frontlinjen melder behov. Prosjektene og aktivitetene har alltid fortrinnsrett.

Med den tredje bølge rullende innover oss går vi nå inn i en tid som preges av en voldsom omskappingsprosess på alle felt. En stadig akselererende forandring blir det normale. Bedrifter som vil overleve må forandre og omstille seg: Dette må skje gjennom innovasjon.

Historien bekrefter at innovasjoner innen teknikk, kunst og litteratur hører hjemme i oppbruddstider når gamle normer må vike for nye.

Vi er nå inne i en slik oppbruddstid. Vi har sett rederier og selskaper gå til grunne og nye som spirer og blir store ut fra gode og riktige ideer.

WW har vært et vellykket rederi. Men – innarbeidede normer har vært vanskelige å endre.

At rederiet nå vil bruke børsen mer aktivt som kapitalkilde er nytt og gledelig.

I denne prosessen tror jeg også det ville være klokt å tilby de ansatte å være med i den planlagte emisjon på samme gunstige vilkår som andre vellykkede firmaer har tilbudt sine ansatte.

Et slikt tiltak vil styrke korpsånden.

Med hilsen
Karle Teige

Samarbeidsånd

Vi har ved forskjellige anledninger de senere år bedt personaldirektør Erik A. Wettre om korte kommentarer til aktuelle spørsmål som angår personalpolitikk og personaladministrasjon. I diskusjonen om bedriftskultur og den tidligere omtalte WW-ånden inngår samarbeid som et vesentlig moment. Naturlig er det derfor å spørre Wettre nok en gang:

Hva med samarbeidsånden, hvordan går samarbeidet mellom menneskene i WW-gruppen?

Mitt inntrykk er at det går bra. Jeg snakker med mange av de unge og eldre, og har god kontakt med de fleste kapteiner i flåten. Dessuten har vi fått en bra start på de årlige «medarbeidersamtaler». Overalt får jeg gode signaler om samarbeidsånden.

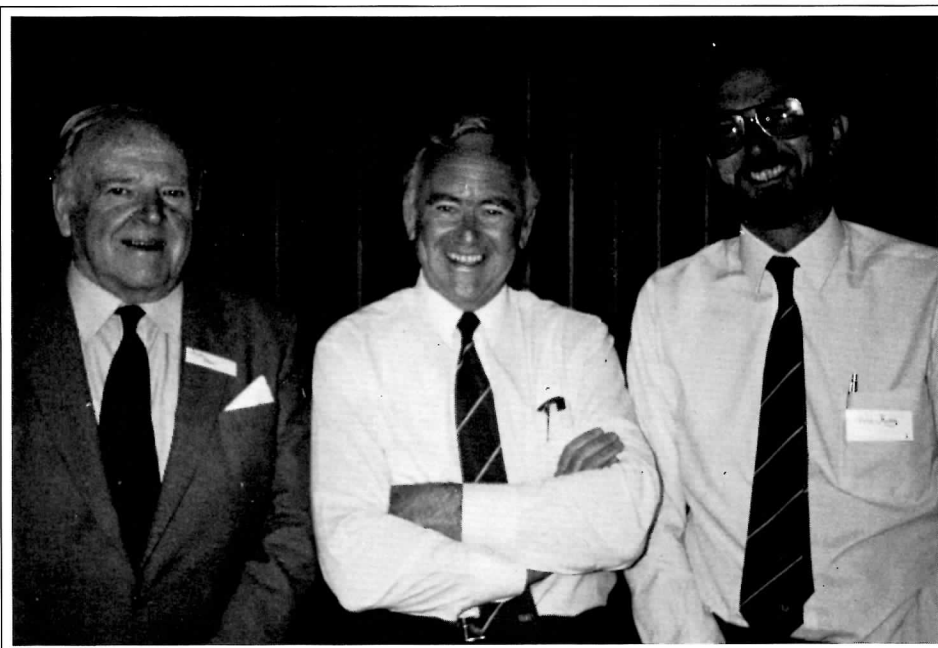
Er signalene like sterke fra alle kanter?

Selvfølgelig er det variasjoner. I noen del av vår store organisasjon er det nok fremdeles for liten lydhørhet overfor forslag og reaksjoner, og for liten vilje til å akseptere nye effektivitetskriterier og omstille arbeidsformen.

Men også på disse steder går utviklingen ubønnhørlig mot større individuell frihet og motivering, mot mer hensyn til ønsket om medarbeiderskap og ansvarsdeling, mot større forståelse av at en viktig forutsetning for trivsel er gjensidig respekt og avhengighet.

Hva med likestilling mellom kvinner og menn i WW?

Her har vi nok ennå noe å utrette. Vi har for få kvinnelige søkere på våre oppslag, – og for lite kvinnelige innslag i vår møtevirksomhet. Alle ville være tjent med en større vekt på de verdier som er særegne for kvinnene. Dessuten bør vi snarest komme bort fra den ulikheten som ligger i at kvinner ofte bruker etternavn på menn, mens de samme menn bruker fornavn på damene. Dette er diskriminering. Enten får begge parter bruke etternavn eller begge parter fornavn. Det siste er å foretrekke, det stimulerer samarbeidet.



Fra venstre Kenneth W. Blue (1923 – 1981), Keith Wilson (1944 – 84), og Neil Kay (1984).

Fra Australia

W. Keith Wilson har trukket seg tilbake fra sjefsstolen i Melbourne. I 1944 begynte han som yngstemann i Wilh. Wilhelmsen Agency Pty. Ltd. og med sin enorme arbeidskapasitet, sin fantasi og sitt vinnende vesen var han i høy grad med på å sikre agenturet den ledende posisjon det har hatt i Melbournes shippingmiljø.

I 1974 ble han sjef for kontoret og hadde en rekke verv innen de forskjellige skipsfartsorganisasjoner i Melbourne. Som et tydelig bevis på hvilken sentral stilling Keith Wilson har hatt møtte det 160 venner og forretningsforbindelser for å hylde ham på kontorets avskjedsfest. S-R vil også sende sine beste ønsker for et langt og innholdsrikt otium til vår venn «from down under» som ble en WW-mann bedre enn de fleste gjennom sin 40-års lange arbeidsdag i rederiets tjeneste.

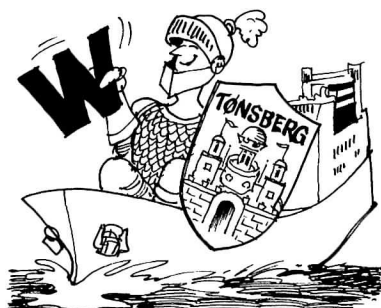
Tønsberg-ridder

Tønsbergdagen er et årlig arrangement som avvikles i juni. Det er ulike arrangementer hele dagen rundt i byen, forretnin-
gene har utvidet åpningstid og Barnas Kristinaløp – som ifjor samlet over tusen barn – foregår om ettermiddagen. På slutten av dagen er det tradisjon at det blir kåret en Tønsberg-ridder. Kriteriene for å bli kåret til Tønsberg-ridder er at kandidaten har gjort Tønsberg kjent utenfor lokalmiljøet og/eller gjort mye for byen.

Styret i Tønsberg Markedsforening har enstemmig utpekt Wilh. Wilhelmssen Skipsrederi til Tønsberg-ridder 1985.

Kåringen foregikk på Tønsberg Torv torsdag 20. juni. Som synlig bevis på titte-
len ble det utdelt en medalje inngravert Tønsberg-ridder 1985, Wilh. Wilhelmssen Skipsrederi.

Til orientering nevnes tidligere Tønsberg-riddere i tilfeldig rekkefølge:



Billedhuger Carl E. Paulsen
Ordfører Kolbjørn Hogsnes
D/S Kysten
Forfatter Kåre Holt
Lokalhistoriker Victor Steen-Karlsen
Fotball-laget Eik
Per Asplin
Jahn Teigen
Messesjef Per M. Pettersen

Skipskatten



*Alt i WW har sin misjon-
blir vi alle emisjonærer?*



Wilhelm Wilhelmssen mottok på vegne av rederiet medaljen som Tønsberg-ridder.

Verdens mest avanserte

Brønnstimuleringskipet BIGORANGE XVIII som seiler for WOS er det mest avanserte skipet i offshore-flåten. Når det gjelder navigasjonssystem, teknikk og computerutstyr hensettes man til en annen verden. Romfartsalder og satellit-terminologi svever over vannene der skipet duver i bølgene i operasjon for DS. BIGORANGE er det eneste well stimulation vessel som har klasse i Veritas. Med alt nåværende utstyr installert ombord har vidunderet kostet ca. 260 mill. norske kroner.

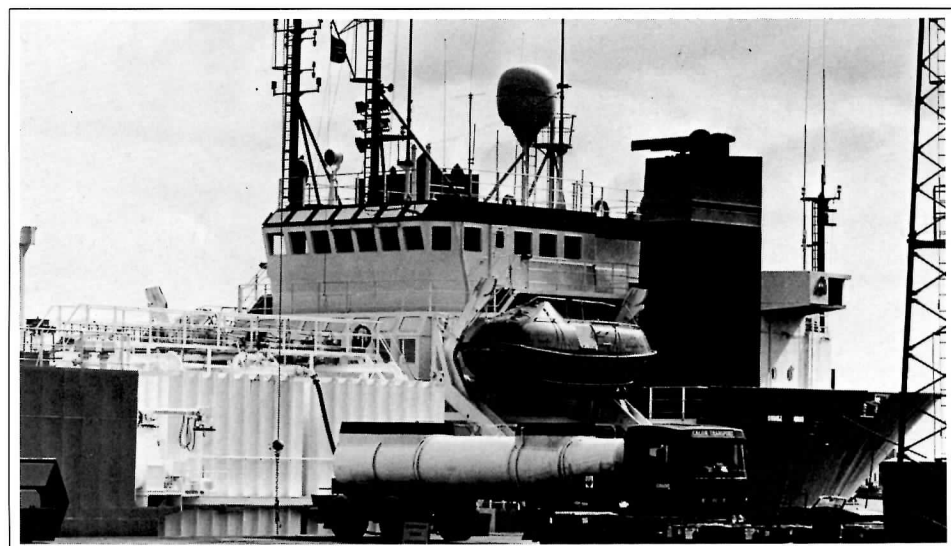
BIGORANGE XVIII ble levert fra Ulstein Hatlø 30. juli 1984 og ble døpt i Aberdeen 3. august. Ved levering gikk skipet inn på 10 års certeparti til DS (Dowell Schlumberger). Base for skipet har vært Montrose.

Skuta er 76 m lang, 18 m bred og har en dødvekt på 2.500 tonn. Det er utstyrt med tanker for syrer og kjemikalier som blir pumpet med høyt trykk ned i oljebrønnene for å utnytte disse maksimalt. Skipet har en maskinkraft på 15.000 hestekrefter, hvorav ca. 11.000 hk benyttes i forbindelse med pumpeprosessen.

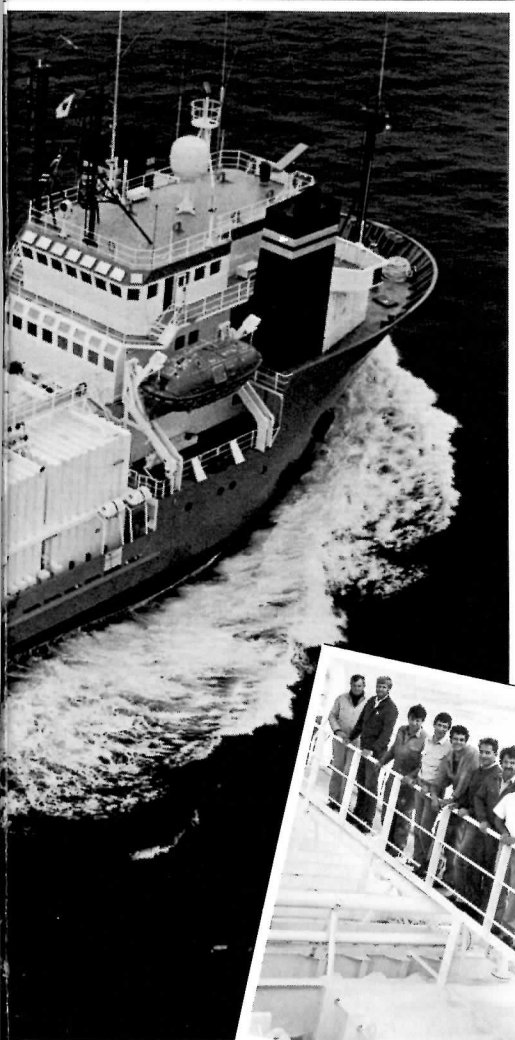
Ikke rør Det snakkes ampère

S-R med fotografen på slep entret ombord i Montrose for å kikke på vidunderet. Fra kaisiden minnet det hele om en blanding av kranskip/slepebåt og bilferge. Stort og tungt og med nymalt DS-logo på skutesen. Innenfor skroget skulle vi oppleve en verden av teknikk og datautstyr som få skip noengang har vært utstyrt med.

En meget erfaren WOS-skipper Hans Ludvig Bjerkli tok imot sammen med en besetning som både virket håndplukket og velinformert om skipets vidunderlige verden og virke.



BIG ORANGE XVIII i Montrose under lasting av store mengder kjemikalier.



På broen var det hverken «ratt» eller konvensjonelt rørsystem. Men derimot 2 kontrollpaneler på hver side. Maskineriet drives elektrisk – av to elektromotorer som driver hver sin propell. Dette er temmelig spesielt og eneste i WW-flåten. Skipet er veldig manøvreringsdyktig – og det må det også være under et stimuleringsoppdrag. Det svinger fra 0-360° på 67 sekunder.

Det snakkes ikke mer om hvor mange omdreininger maskinen gjør. Det snakkes ampère. Det sier seg selv at elektrikeren er en nøkkemann ombord.

En verden av teknikk

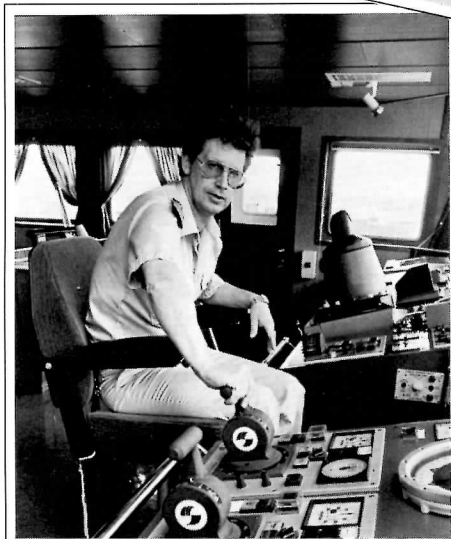
DS-kontrollrommet på BIG O ligner mest et romfartssenter. En verden av teknikk med kontrollpaneler, monitorer og datainstrumenter. Utstyret i rommet koster mellom 60-70 mill. kr. Hele brønnstimuleringsprosessen bortsett fra manøvreringen foregår her. Det hele er utrolig komplekst.

Computere med avansert teknikk leses automatisk- med 3 separate systemer. Kontrollrommet har egen generator, infodatabank, hardware lager m.m. Kun DS folk opererer rommet.

På operasjon

Når BIGORANGE går ut på operasjon, er avhengig av værmelding – man planlegger først ut fra morgenen. Når man først har begynt operasjonen kan man ikke stoppe. Kaptein har som primæroppgave å få skipet på plass til rett tid og er ansvarlig for manøvrering og for sikkerheten til hele besetningen. WW-besetningen er på 13 mann. DS-besetningen varierer fra 10-18 stk.

Siste jobb var på Nam-feltet utenfor Ilmuiden: Stimuleringsoperasjon på 2 plattformer – 6 jobber ialt. Hver jobb kunne ta fra 1 til 8 timer pr. gang. Skipet lastet opp med kjemikalier, syrer og metanol. Ute på feltet har DS mikset blanding og mengde ferdig fra computers i kontrollrommet. Data overtar. Tilkopling skjer på riggen. Dynamisk posisjonering (som hol-



Kaptein Bjerkli i pilotstolen bak et imponerende kontrollpanel.



DS kontrollrom minner mest om et NASA-senter. Her elctr. ingeniør John Elliot, DS igang med plotting av data.

der skipet i ro), og skipet er klar til operasjon. DS får informasjon om trykket i ledningen – fra oljestrukturen og opp. Trykkfeste! Alle koplinger er OK og ingen lekkasjer. Trykket som presses gjennom er på 5.000 PSI (Pund per square inch). Selve stimuleringen kan begynne. De forskjellige kjemiske stoffene sprøytes i intervaller ned. «Gele»-blandingen åpner formasjonen i gasslagene. Flush-syre og metanol brenner ut urenheterne i lagene. Operasjonen avsluttes med å kjøre ned nitrogen i gassen (3.000 PSI).

Andre typer jobber BIGORANGE kan ta er sandstimulering. Det sprøytes sand inn i gasslagene for at oljen skal kunne renne lettere gjennom. Trykket er voldsomt – på opptil 13.000 PSI. Basisen er det samme, men blandingsprosessen er hemmelig.

Ombord finnes 2 radarer, 2 gyrokompass og 2 vindmålere. Operasjonen utføres med nødvendig erfaring og med sikkerheten i høysetet.

Skipper Bjerkli og hans besetning

Hans Ludvig Bjerkli (41 år) bosatt på Loft-hus er en av våre mest erfarne supplyskipper og litt av en luring. Vi går han litt inn på klingen, og han forsvarer seg med meningers mot og med sans for humor.



Kaptein Hans Ludvig Bjerkli.

Bjerkli begynte i rederiet i 1968 som matros på TRIANON. I 1973 joinet han offshoreeventyret og begynte i WOS på TENDER TURBOT. Kaptein ble han i 1977. Han har vært på omtrent alle supplyenhetene våre. Han hospiterte en tid på kontoret under Benin-prosjektet. Han hadde så 2 interessante år som kaptein på TENDER BENIN utenfor den brennhete kysten av Afrika. Han følte kulden og de

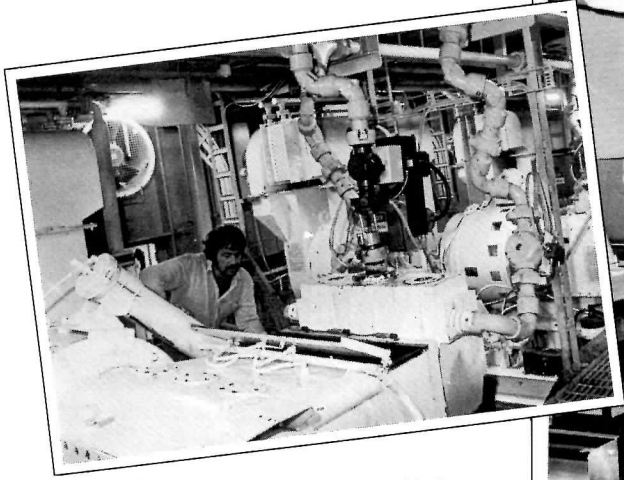
virkelige store offshorebølger kalle og tok ut BIGORANGE som nybygg. Her har han vært i operasjon nær et år.

Bjerkli har fått mye skryt og feedback om besetningen fra operatør og andre. Han synes det er et godt forhold ombord – hvor alle går inn for å klare jobbene. Den stolte kaptein føler at han har fått «kremen av kremen». De fleste har vært sammen siden begynnelsen, holdt i lag og kommet inn i systemet. Dette er klart viktig for WOS' dyreste skip. Alle ombord på BIG O har offshoreerfaring, og mange har vært med siden 1972. Dette gir en veldig styrke. Bjerkli og besetningen gir kompliment for god kontakt og feedback fra personell v/Ragnhild Vestby og drift v/Bjørn Berg.

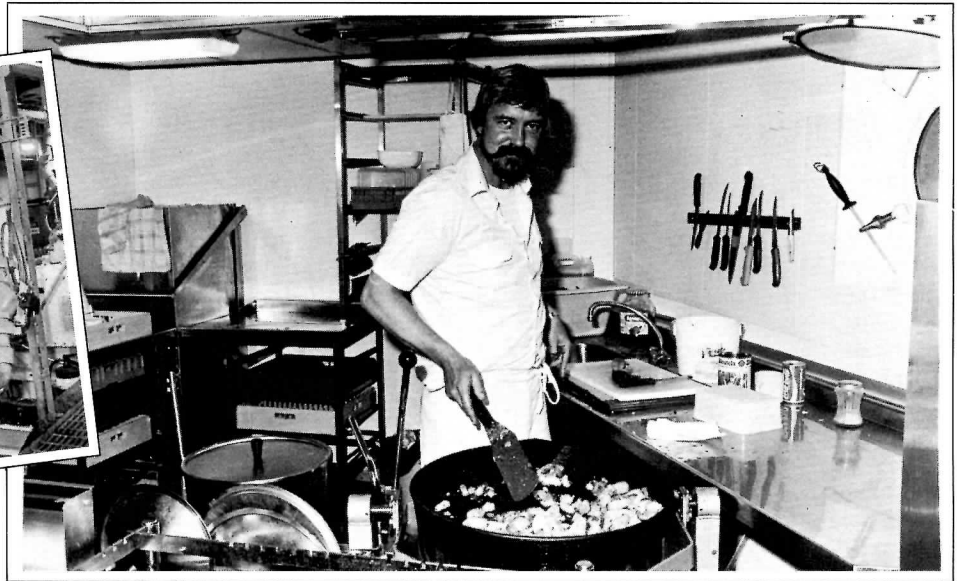
Besetningsperioden er 5 uker ombord og 5 uker hjemme. Det kan være slitsomt nok – den ene eller andre vei. En av de harde toppene kaptein Bjerkli har vært med på er 2 sammenhengende døgn på broen og ligget på d.p. i 56 knops vind. Det er tøffe saker selv for herdete WW folk.



Besetningens lagoppstilling: matros Stein Lie, co-kaptein Inge Hansen, matros Oddvar Hildre, overstyrmann Trygve Godø, foran Kaptein Hans Ludvig Bjerkli, elektriker Roar Ulleberg, forpleiningsass. Helge Istad, maskinsjef Harald Rogne, forpleiningsass. Dag Magne Haugen, stuert Petter Rian, 1. maskinist Thor Sundbye, matros Alf Rovik og 1. styrmann Harald Olsen.



Elektriker Roar Ulleberg er en nøkkelmann ombord.



Stuert Petter Rian tilbereder det meste – lunsjen besto blant annet av pytt i panne og småsnadder.

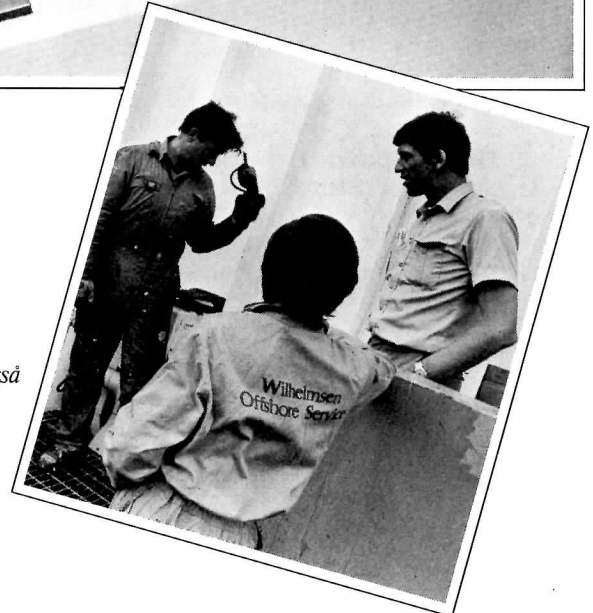


Avansert teknikk satelitt-telefon betjenes av Harald Olsen.



Maskininstrumenter og elektronikk testes grundig under landligge.

Det er ikke bare teknikk. Man får også tid til sveising og annet vedlikehold.



Skib-Rederi leserundersøkelse

De fleste er interessert i og liker bladet

Skip-Rederi blir distribuert 4 ganger i året til mer enn 4.000 lesere. 3.000 eksemplarer går til ansatte/tilknyttede innen WW og ca. 1.000 går til kontakter utenfor gruppen.

I nr. 4/84 gikk vi ut med et spørreskjema hvor vi ba om svar på enkelte spørsmål og kommentarer i tilknytning til bladet. Vi har fått inn 143 svar. Selv om dette er et lite prosentantall i forhold til lesere, tror vi at de innkomne kommentarer gir et representativt utvalg. De innkomne svar fordelte seg på: WW-ansatte tils. 92 (30 seilende, 15 rigg, 38 kontor, 9 utekontor). WW-tilknyttet tils. 40 (familie 19, pensjonist 21). Andre tils. 11.

Skib-Rederi leses med stor interesse. 70% av de ansatte leser alt i bladet. Alle synes å være fornøyd med utforming og forside. 70% vil beholde navnet.

Vi gjengir svar på leserundersøkelsen:

- 136 svarte ja på at de leste bladet. 5 svarte noen ganger.
- 100 svarte at de leste alt. 38 leste noe. Den overveiende del av de ansatte leste alt.
- 55 ville ha mer stoff i bladet. 80 mente stoffmengden var passende.
- Av hovedopplagene var dette ønsket:
 - Firmaets planer for fremtiden (gjerne kombinert med intervju med ledelsen).
 - Presentasjon av deler av virksomheten.
 - Personintervjuer
 - Personalia-stoff (mest ønsket av kontoransatte)
 - Postkassen (mest ønsket av seilende)
 - Forslag til andre tema: Personelloversikt - utekontorene - skip og charter - økonomi - enquete blant ansatte - vær, vind og geologi - mer oljestoff - maritimt skolemiljø - forslagskasse til skipsledelsen.
- 133 synes utforming (layout og typografi) var bra. 4 synes middels.
- 135 synes forsiden var bra. 1 synes middels.
- 101 ville beholde navnet Skib-Rederi. 27 mente nei og hadde tildels forslag til nytt navn. (ref. nr. 1/85).

8. Andre kommentarer:

Velredigert og lettles! For stiv layout! For kostbart papir. Mer stoff på engelsk. Flere utgivelser i året. Mer bidrag fra de seilende. Samleperm for bladet slik at man kan arkivere og bevare årganger.

La oss konstatere at vi har hatt en dialog med leserne. Dialogen har vært positiv for bladet i og med at utvalget, som vi tolker å være representativt for leserne, har positive kommentarer både til innhold og

form. En del redaksjonelle ting kan forbedres, og vi vil prøve å følge opp de innkomne forslag og kommentarer.

En del naturlige begrensninger finnes selvsagt. Det gjelder antall utgivelser, mer stoff i hvert nummer, engelskspråklige artikler, presentasjon av utekontorer m.m.

Den skrevne interesse for bladet er liten, og ideer/bidrag fra de ansatte på sjø og land er heller sjeldne.

Det er synd. For

LESERUNDERSØY

Skib-Rederi blir distribuert 4 ganger i året til mer enn 4.000 lesere/ansatte/tilknyttede innen WW-gruppen og 1.000 eks. går til kontakter utenfor gruppen. Vi ber deg derfor å spandere noen minutter på å gjøre bladet så interessant som mulig, men redaksjonen vil gjerne ha flere artikler og bilder som du kan sende oss. Vi ber deg derfor å spandere noen minutter på å gjøre bladet så interessant som mulig, men redaksjonen vil gjerne ha flere artikler og bilder som du kan sende oss.

- 1 Leser du Skib-Rederi?
 Ja Noen ganger Nei
- 2 Hvordan leser du bladet?
 Leser alt Leser noe Blar igjennom
- 3 Vil du ha mer stoff i hvert nummer?
 Ja Mindre Det er passende
- 4 Hva slags stoff ønsker du?
Intervjuer med ledelsen Personalia
Firmaets planer for fremtiden Postkassen
Presentasjon av deler av virksomheten Sports
Populærartikler om diverse emner Kryss
Andre forslag: _____
- Evt. kommentarer: _____
- 5 Hva synes du om utforming (layout og typografi)?
 Bra Middels Dårlig
- 6 Hva synes du om forsiden (inkl. papir)?
 Bra Middels Dårlig

skal informasjonsorganet S-R bli et kommunikasjonsorgan, må det bli et blad av leserne for leserne i tillegg til den faste redaksjonelle rutine.

Vi vil prøve å følge opp og følge med – allerede i neste nr. som er Skib-Rederi nr. 104 – 25 årgang.

Red

ELSE

3.000 eksemplarer går til
utenfor Gruppen. Vi forsøker
men trenger å få vite hva de
få minutter på å fylle ut dette

...vuer
 ...stoff
 ...Brev fra leserne
 ...viteter

WW video

Rederiets nye presentasjonsprogram på video er ferdigprodusert og tilgjengelig for utlån. Programmet ble første gang vist på stabsmøtet i Konserthuset i april.

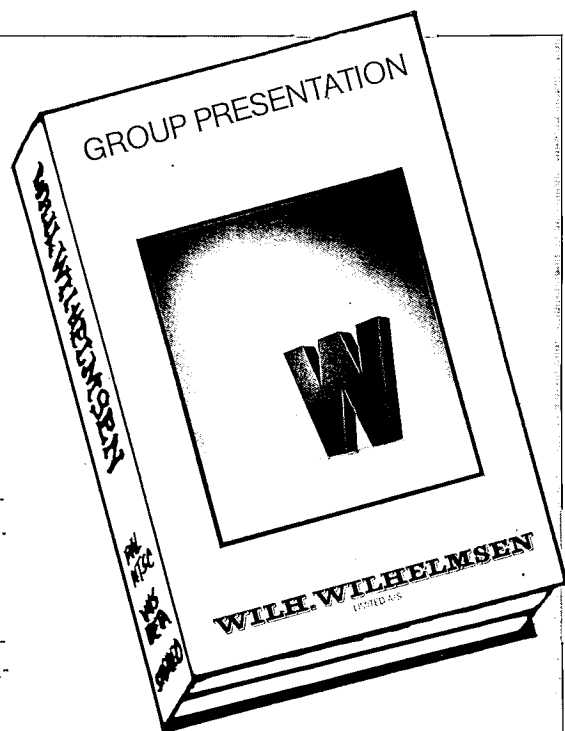
Innholdsmessig er programmet i tråd med den AV-presentasjonen som ble laget i 1982. Det er imidlertid lagt inn en del tekniske digital/video effekter som skal gjøre det hele attraktivt.

Ved siden av business-forbindelser er programmet ment å vises overfor ansatte i WW-gruppen hjemme og ute, samarbeids-/agentforbindelser og til diverse samfunnskontakt.

Programmet er kun i engelsk språkversjon og spilletid 13 min.

Kassetten foreligger i VHS og U-matic (PAL) Europeisk system og VHS og Beta (NTSC) Amerikansk system.

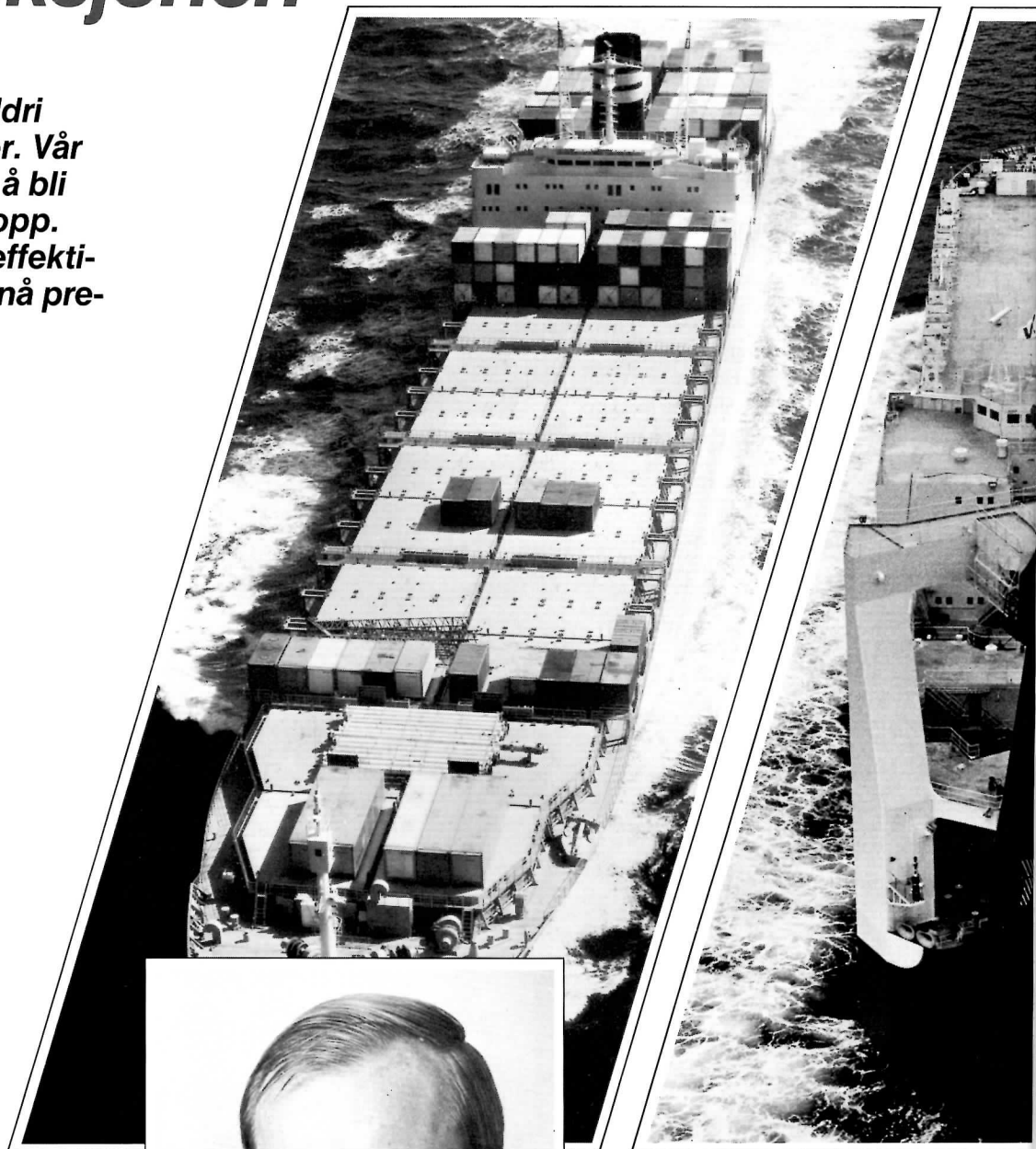
Kassettkopier fås utlånt i Informasjonsavdelingen.



«Åh, nei, dr. Foss – vi hadde slett ikke ment at alle leserne skulle undersøkes.»

Vi presenterer: **Linjeseksjonen**

I linjefart kan man aldri hvile på sine laurbær. Vår streben etter stadig å bli bedre stanser aldri opp. Rasjonalisering og effektivisering er det som nå preger virksomheten.



Direktør Bjørn Robertsen.

Linjefart var for 20 år siden en betydelig del av norsk skipsfart. Anno 1985 er det lite igjen av det engang så store norske engasjement. Idag preges bildet av de store container- og Ro-Ro skip hvor relativt få store selskaper blir stadig sterkere. Nye aktørland som Taiwan og Syd-Korea er kommet kraftig inn. Det jakes på stordriftsfordeler og markedsposisjoner og konkurransen er hardere enn noensinne. Skipsfartspolitikken gjør livet for et norsk linjerederi enda mer komplisert. I dette knallharde miljø seiler Wilh. Wilhelmsens mange linjer videre. WWL's linjeskipstransportkapasitet er idag like stor som den var for 20 år siden, men antall skip er sunket fra 50 til 12 enheter. Vår evne til å overleve er alene avhengig av at vi opprettholder vår kon-

kurranssevne. For kort tid siden anløp et konvensjonelt WWL-linjeskip Oslo havn for siste gang. Det var TAIKO som snart avløses av imponerende ROSA TUCANO. Blikket er hevet fremover. Vår streben etter stadig å bli bedre stanser aldri opp.

Litt historikk

Det kunne skrives mange bøker om WWL's linjefarts historie. Våre tradisjoner som linjerederi går langt tilbake i firmaets snart 125-årige liv. WWL's linjeskip hadde en solid posisjon i mange deler av verden lenge før siste krig, og etter krigen



Organisasjon

WWL's Linjeseksjon ble etablert i sin nåværende form i juli 1980. Fra da av ble WWL's engasjementer i Joint Operating Companies, i egne linjer og i Wilhelmsens Linjeagenturer ko-ordinert i en seksjon under ledelse av direktør Bjørn Robertsen. De nærmeste medspillere på laget var direktørene Niels Ytterbø og Lars Ekelund, med Ludvig Aadnesen som ansvarlig for Willine og Kaare Moen ansvarlig for Europa/Midt-Østen trafikken. Senere flyttet Europa/Midt-Østen over til ScanCarriers mens administrasjonen av BWAL flyttet fra BBS til WWL.

ble det satset sterkt på å forsvare og utbygge posisjoner i mange deler av verden - i Australia, New Zealand, Fjerne Østen, Midt-Østen, Nord-Amerika, Vest-Afrika, Nord-Kontinentet og Skandinavia. Dette var internasjonalisering i praksis, lenge, lenge før ordet dukket opp i norsk næringsdebatt. Det er kanskje ikke så mange idag som er oppmerksomme på de store omskiftninger som har preget linjefarten. For 20 år siden var vi blant Europas største linjer på India/Pakistan med 52 årlige seilinger. Vi drev også Norge/Mexico Gulf linjen og vi var betydelige på Syd-Afrika og Indonesia. Idag er det Barber Blue Sea jorden-rundt rute som preger bildet sammen med ScanCarriers og ScanDutch - men vi har også ROSA, Willine og

Barber West Africa Line. Meningen med denne artikkelen var ikke å presentere en nostalgisk historieskrivning om det stolte forgangne, men å gi et inntrykk av hvor står vi og hvor går vi. WWL har 2 milliarder kroner investert i linjefart, og de selskaper hvor vi deltar omsetter årlig for mer enn 8 millioner kroner. Det nå verdensomspennende agenturet til Barber Wilhelmsen Agencies er bygd opp på WWL's omfattende linjenett. Mer og mer av konkurransen om kundenes gunst er knyttet til vår styrke på landsiden. Datateknologi vinner innpass på agentkontorer og i moderne kommunikasjon mellom verdensdelene. Linjefarten er dynamisk som aldri før. Vår streben etter stadig å bli bedre stanser aldri opp.

Niels Ytterbø, direktør - seksjonssjefens stedfortreder, ansvarlig for liaison til ScanCarriers og ScanDutch, skipsfartspolitikk, Teknisk Havneavdeling og Claims.

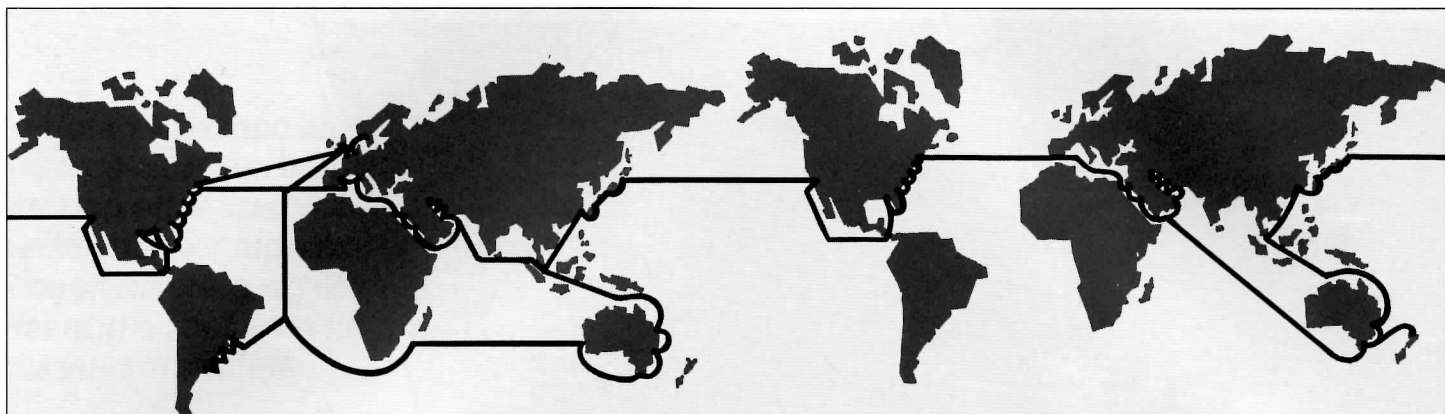
Lars Ekelund, direktør - ansvarlig for Wilhelmsens Linjeagenturer.

Ludvig Aadnesen, assisterende direktør - ansvarlig for Willine.

Konrad Ledsten, direktør - ansvarlig for linjetrafikken på Syd-Amerika.

Søren Juell, direktør - ansvarlig for linjetrafikken på Syd-Amerika.

Rolf Saastad, prosjektsjef - ansvarlig for liaison til BBS, ansvarlig for saksbehandling av større prosjekter.



er det største enkelt engasjement i WWL's portefølje av linjetrafikker. BBS eies av Transatlantic, Göteborg, Ocean Transport & Trading i Liverpool i tillegg til oss selv som majoritetseier. BBS omfatter idag 9 store og topp moderne Ro-Ro skip som seiler i et jorden-rundt mønster. BBS var forøvrig verdens første linjeoperasjon rundt jorden og derfor en forløper til dagens Evergreen og United States Lines. BBS har siden 1979 knyttet sammen Nord-Amerika, Midt-Østen og Fjerne-Østen i et 90 dagers rundturmønster. I mars 1985 ble det vedtatt at BBS skulle samordne sitt trafikk-mønster med ScanCarriers i et 11-skips opplegg i 2 sirkler rundt jorden. 6 skip går i et nytt mønster som knytter sammen BBS, ScanCarriers og Open Bulk i et 120 dagers rundturopplegg. 5 skip følger BBS tradisjonelle rundt-jorden mønster, der Middelhavet ble inkludert for 6 måneder siden for å ta last fra USA til Barcelona/Livorno og videre fra disse havner til Midt-Østen. BBS samarbeider nå med Nedlloyd fra USA til Midt-Østen hvorfra Nedlloyd og BBS hver gir en seiling hver 20. dag.

ScanCarriers

som eies av Transocean, Det østasiatiske Kompagnie og WWL, står idag tonnasjemessig igjen med TOURCOING og BOOGABILLA etter at 5 l. generasjon Ro-Ro skip bygget i 1972 er blitt solgt til amerikanske Maritime Administration for å bli inkludert i den amerikanske reserveflåte. Europa/Australia, New Zealand traden blir fullt ut opprettholdt og oppgradert

som et resultat av tonnasjerasjonaliseringen mellom BBS og ScanCarriers. Nordgående fra Australia til Europa søker ScanCarriers samarbeidsløsninger med andre rederier i Australiakonferansen. Salget av TRICOLOR og TARAGO har medført at ScanCarriers ikke lenger er engasjert med egen tonnasje fra Europa til Midt-Østen, og ScanCarriers tilbyr nå i stedet sine kunder en ukentlig containerservice på basis av et samarbeide med Joint Container Service som omfatter de kontinentale og engelske linjerederier samt United Arab Shipping Company.

Tonnasjerasjonaliseringen mellom ScanCarriers og Barber Blue Sea har vakt stor internasjonal oppsikt og representerer vårt viktigste skritt mot bedre lønnsomhet for linjefart i 1985. Vi styrker herved vår deltagelse i Europa/Australia trafikken samtidig som vi reduserer omfanget på vårt engasjement i de økonomisk dårlige trades fra USA til Midt-Østen og fra Australia tilbake til Europa. Samtidig åpnes nye forretningsmuligheter langs jorden-rundt ruten USA, Europa, Syd-Afrika, Australia, Syd-øst Asia og Fjerne Østen tilbake til USA.

ScanDutch

hvor WWL's TOYAMA inngår i en total flåte på 10 av verdens største container-skip, seiler fremdeles i medvind i en av verdens største linjetrades. ScanDutch's varemerke er kvalitet og pålitelighet. Ingen annen linjeoperasjon i verden kan konkurrere med ScanDutch i pålitelighet i forhold til oppsatte programmer. Det britiske tidskrift Lloyd Shipping Intelligence plasserte ScanDutch på topp med 99% av avseilingene nøyaktig på datoen etter den årlige oppsatte ruteplan. ScanDutch er det største enkeltrederi i Europa/Fjerne-Østen tra-

fikken, og selv i dagens beinharde konkurranse seiler ScanDutch med fulle skip i begge retninger.

ROSA LINE

(Ro-Ro South America) er et nytt spennende kapittel i WWL's lange linjehistorie. WWL overtok Den Norske Syd-Amerikaline fra Bergenske og Mowinckel's rederi i 1980. Idag, 5 år etter, innledes et nytt skandinavisk samarbeide med deltagelse av Johnson Line, FinnCarriers, DFDS samt WWL, og med hovedkontor i Stockholm. 2 moderne Ro-Ro skip er blitt levert i mars og april i år fra det japanske verkstedet Nippon Kokan. ROSA BLANCA og ROSA TUCANO passerer ROSA foran alle andre konkurrenter hva angår effektivitet og fleksibilitet i linjetrafikken mellom Europa og Syd-Amerika, og vi har tro på at spesielt Brasil vil utbygge sine handelsforbindelser med Europa i årene som kommer.

WILLINE

er engasjert i container-trafikken mellom Fjerne Østen og Midt-Østen. Willine ble startet i 1971 og har gjennomlevd en tildels turbulent periode med mange harde angrep fra konkurrenter med henblikk på å skyve Willine ut av traden. Willine har heldigvis vist en sterk overlevelsessevne og fra 1/1-1985 er Willine blitt medlem av fraktkonferansen fra Japan til Midt-Østen etter mange års forsøk. Willine samarbeider idag med kinesiske Orient Overseas Container Line der 4 OOCL containerskip samseiler med WILLINE TARO og WILLINE TOYO. Det er umulig å nevne Willine uten å nevne Ludvig Aadnesen. Aadnesen er linjens opphavsmann og han har vært ansvarlig for linjens videre drift hele tiden siden.

BARBER WEST AFRICA LINE

representerer også gamle linjetradisjoner i WWL. Ro-Ro skipene TANA og TAKORADI dekker USA/Vest-Afrika trafikken med en avseiling hver 25. dag. Skipene er spesialbygd for Vest-Afrika og er innbefrakter fra OTT i Liverpool. Vest-Afrika lider idag av særdeles vanskelige økonomiske forhold og ganske spesielt har USA's eksport vært rammet av den sterke dollar. En rekke rederier er falt fra i konkurransen i de siste årene, og BWAL er idag helt klart markedsledende i sin beskjedne nisje. BWAL har også lyktes i å forbedre sin markedsposisjon hjemgående til USA fra Vest-Afrika.

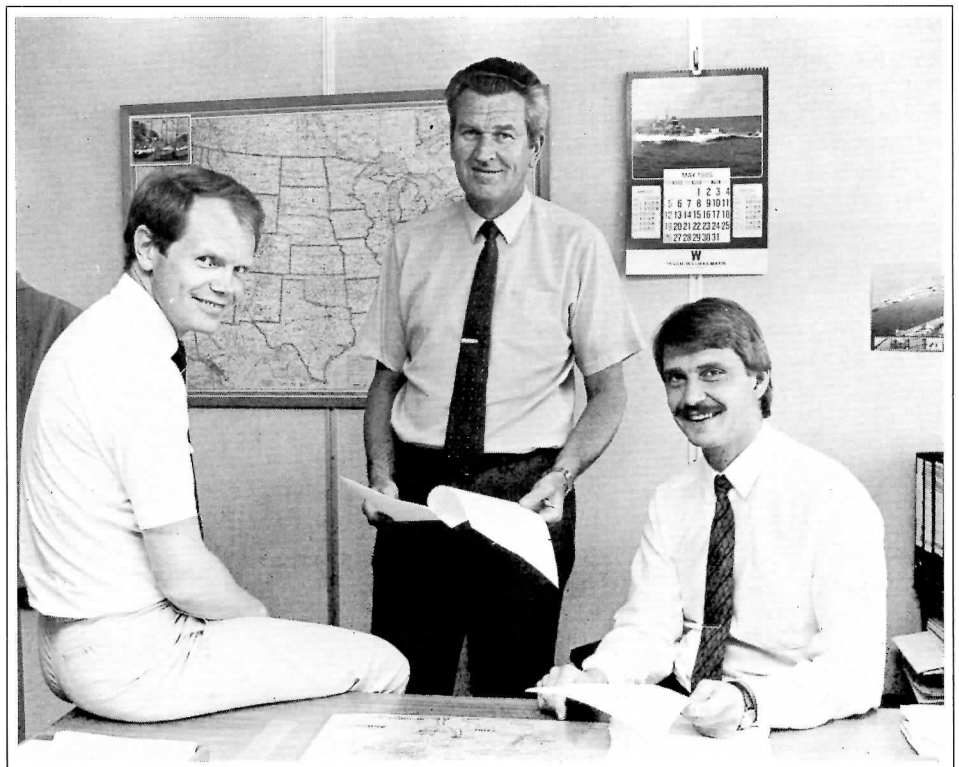
Claims Department

Den daglige leder av Claims avdelingen i Linjeseksjonen er avdelingssjef Kjell Thorvaldsen.

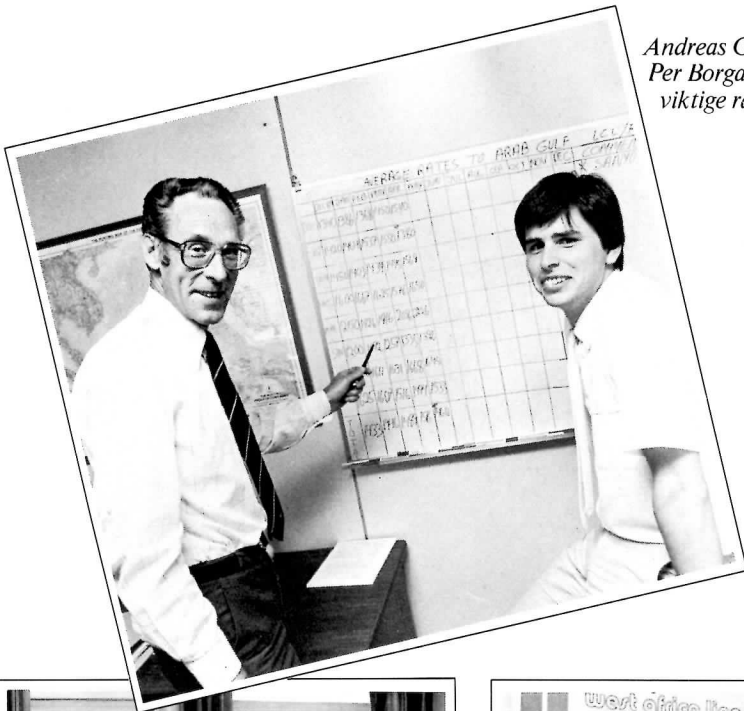
- Claimsavdelingens hovedoppgave er å behandle krav vedrørende skade og manko på last på linjeskipene:
- Dette gjelder for egne inhouse lines, Syd-Amerika, Willine, Barber West Africa Line
- samt behandling av claims i agentfunksjoner for joint operating companies ScanDutch, ScanCarriers, ScanMideast.
- Claimsavdelingen utarbeider i samarbeid med andre avdelinger konnossement og certepartiklausuler som har med claims-spørsmål å gjøre. Avdelingen har en stor kontaktflate utad med avskipere og mottakere når det gjelder claims og forsikringsspørsmål.



Møte i Willine: Erik Kolstad Christiansen, Andreas Glendrange, Christian Hille, Ludvig Aadnesen, Knut Try og Alan Light.



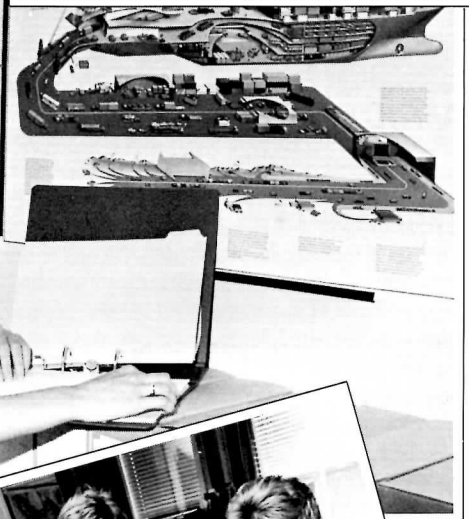
BWAL - Torgeir Rosander, Konrad Ledsten og Bo Løfmann.



Andreas Glendrange og Per Borgan - med tavle for viktige rater.



Liv Andersen og Rolf Saastad.



June Neergaard.



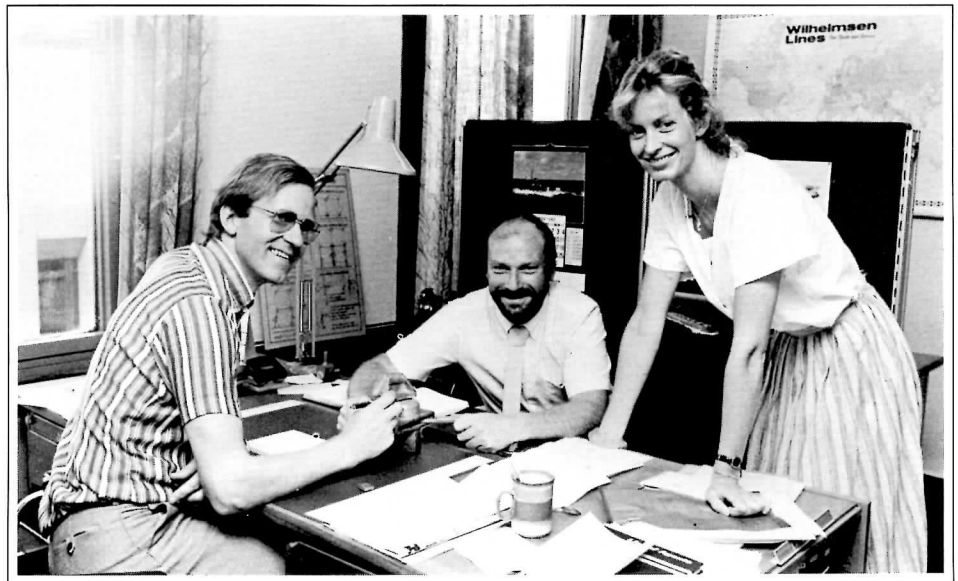
Sylvia Dahle.



Lill-Anne Siljobergsåsen, Edith Thoresen
Anne Tjernsli.



Morgenmøte hos Niels Ytterbø (til høyre). Ole Bruu Vatne, Einar Grenness, Rolf Jørgensen og Leif Kristiansen.



Teknisk Havneavdeling: Lars Due, Ole Bruu Vatne og Aslaug Jackman.

- Claimsavdelingen bistår de forskjellige linjer i garantispørsmål. Oppgjør med P & I klubbene og utarbeidelse av statistikker hører også med.

Teknisk Havneavdeling

Teknisk Havneavdelings viktigste arbeidsoppgaver ligger pr. i dag innenfor følgende områder:

- Kjøp/salg av alle typer lastehåndteringsutstyr/container typer, samt generelt vedlikehold/oppfølging av slikt utstyr.
- Oppfølging av WWL's interesser i Medscan terminalen, Damman.
- Deltagelse i internasjonale komitéer vedrørende lastetekniske aspekter/regelverk.
- Generell havneoperasjon/transportvirksomhet.
- Havneterminal prosjekter.

Avdelingen skal primært utøve en servicefunksjon for WWL's mange brukere av ulike typer lastehåndteringsutstyr. Med økende teknisk ekspertise og en bredere faglig erfaring vurderer man imidlertid nå å tilby slike tjenester også eksternt på en mer konsulentrettet basis.

Utvikling og fremtid

Aldri har så mye linjelast krysset verdenshavene som idag, men aldri har konkurransen vært så hard. Massiv satsing fra spesielt Taiwan, Hong Kong og USA selskaper bidrar til sterk overkapasitet i flere trades. I en kapitalintensiv næring som linjefart er det fristende å sette priser ut fra økonomiske marginalbetraktninger når klimaet hardner til. Det gamle ordet om at «når krybben blir tom bites hestene» har gyldighet også blant linjerederier idag. Nå fokuserer vi oppmerksomheten mot rasjonalisering på alle plan, mot effektivisering i utnyttelse av tonnasje-, container- og

administrasjonsressurser. De skandinaviske rederier diskuterer nye og nærmere samarbeidsformer på flere områder for derigjennom å øke konkurranseevnen. De 4 rederiene ØK, Transatlantic, Johnson og WWL har vedtatt å sette opp et integrert styingselskap for mer enn 150.000 containere for derved å senke de enorme kostnader som idag påløper i container-sektoren. Vi arbeider også for å utvikle bedre og større administrasjonssystemer for å skape større fleksibilitet og evne til tilpasninger av de stadige variasjoner i varestrømmer mellom regioner. I linjefart kan man aldri hvile på sine laubær. Vår streben etter stadig å bli bedre stanser aldri opp.



ROSA TUCANO – siste tilvekst i linjeflåten.

Nor-shipping

Utstillingen ble besøkt av totalt 8.500 fagfolk fra 45 nasjoner. Den internasjonale konferansen samlet 500 deltagere fra 15 land.



Let it swing! uttalte industriminister (tidligere WW-mann) Jan P. Syse da han åpnet den 10. internasjonale shipping og maritim offshore utstilling og konferanse 6. mai 1985 i Norges Varemesse. Syse understreket regjeringens politikk for å hjelpe skipsfarten å holde sin sterke stilling også i de nærmeste årene. 4 vekstområder ville man konsentrere seg om: Offshorevirksomheten – Moderniserte bemanningsregler – Utdannessystemet – Gunstigere skatteregler som vil stimulere markedet og gi norsk næringsliv risikokapital for modernisering, omstrukturering og ekspansjon hvor dette er nødvendig.

Etter mange år å ha sittet på sidelinjen, har vi i WW kommet oss ut på banen og er i full gang med deltagelse på messer. Vi hadde en egen stand på 20 m² hvor WILTEC, Ship Management, WOS og Rigg presenterte seg som utstillere med W-emblemet som banner. Vi hadde ingen annen målsetting med deltagelse på utstillingen for første gang enn å presentere oss generelt og profesjonelt og å profilere spesialdelene av virksomheten vår. Erfaringer fra messen med hensyn til utforming, bemanning og salgsteknikk tar vi med oss videre til utstillingen Offshore-85 i Aberdeen i september hvor man har et mer direkte markedsforum å konsentrere seg om.

Nyvinninger innen offshore/supply, maritim elektronikk, datakommunikasjon- og navigasjonssystemer, fremdriftsmaskineri, skipsutstyr, rednings- og brannvernustyr, finansierings-, meglings- og andre konsulenttjenester var stikkord for de forskjellige stands.

Hele 280 utstillere fra 20 nasjoner representerte 650 produsenter fra 25 land på Sjølyst. Nok en understrekning av Norges betydning som maritimt knutepunkt.

Nytt møte med pressen

Skipkost sto som vanlig på menyen da rederiets årlige pressemiddag gikk av stabelen i slutten av mai måned. Arrangementet er blitt meget populært og i år fant over 30 næringslivsjournalister fra dagsaviser, fagpresse og kringkastingen veien til RA 5 til møte med 12 av WW's «talsmenn». Denne gang hadde Ivar Løvold funnet frem krystallkulen og tok for seg rederiets fremtidige utvikling med bakgrunn i den nylig annonserte aksjeemisjon. Temaet var tydeligvis midt i blinken og en spørreunde på over en time avdekket betydelig interesse for og kunnskap om rederiet. Spørsmålene favnet hele spekteret av vår virksomhet – men mye var selvsagt knyttet til utstpillet om ny satsing.



Farmands to utsendte, Georg Falsen (Stockman) og Stein B. Hauglid var spesielt opptatt av kommentarer fra Ivar Løvold til den nye aksjonærpolitikken.



Riggseksjonens leder, Per-Oscar Lund i munter passiar med Fjernsynets Jan P. Jansen. Jansen er vel den presseemann som har lengst «fartstid» i WW.



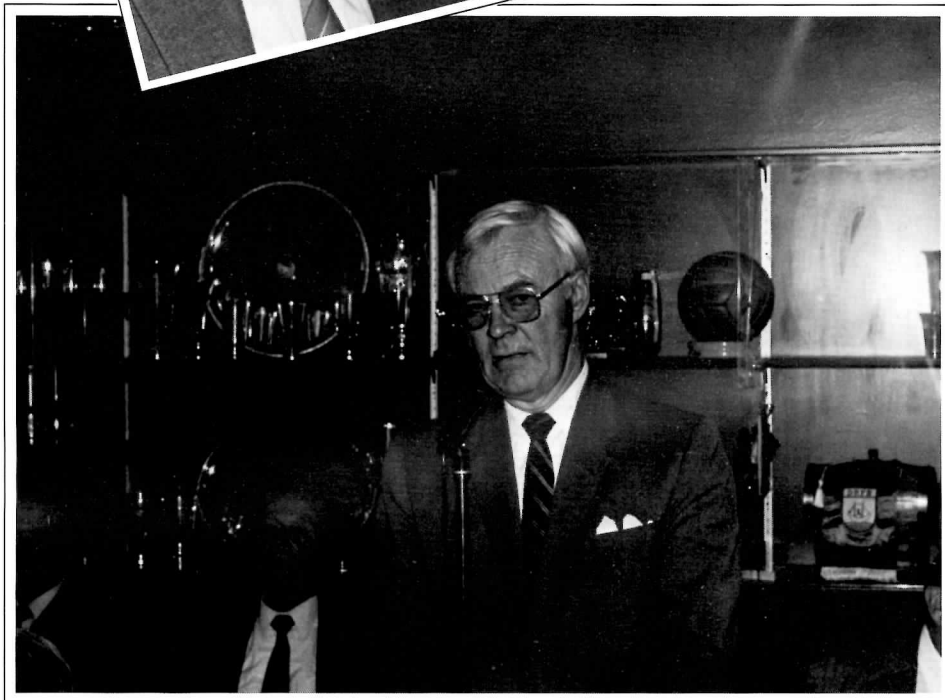
Knut W. Wang (t.v.) og Erik A. Kruse her i samtale med to av de mest erfarne shippingreportere i norsk presse, Grete de Lange fra Aftenposten og Kjell Mathisen fra Shipping News International (t.h.).

10 Wilhelmsen Seniorklubb: års jubileum

Wilhelmsen Senior Klubb avholdt generalforsamling 29. april 1985, nøyaktig på 10-års-dagen for foreningens stiftelse. Dette lille jubileum ble markert ved at klubbens stifter, direktør Sverre Kjelland-Mørde holdt festtalen, mens stifterens høyre hånd og første sekretær, Johanne Herlofson hadde skrevet en festlig sang. Klubbens første formann Georg Nordal var også tilstede. Ellers hadde 130 medlemmer funnet veien til spisesalen, hvor bordene var så snedig plassert at samtlige fikk god plass. Inspektør Engedal klarte også, tilsynelatende uten vanskelighet, ved hjelp av sine raske og vennlige gratier å servere en deilig middag. Erik Laumann satt, som vanlig, på pianokrakken og smektende evergreens lød dempet i bakgrunnen under måltidet. Dr. Johan Chr. B. Foss takket for maten. Fin humor pakket inn i akademiske vendinger stod i stil med den vennlige og harmoniske tone som lå i luften over en glad Seniorklubb. Men før takk-for-matentalen hadde eldste medlem, Ragnhild Erichsen bedt om ordet. Hun satt midt i salen og ønsket ikke mikrofon. Jeg tror min stemme bærer, sa hun. Og det gjorde den. I velvalgte pene ord, takket hun Seniorklubben og ønsket til lykke med de kommende år. Velvalgt var også den «dristige» historien til slutt. Alltid en opplevelse å høre Ragnhild Erichsen tale. Hun har ordet i sin makt og hennes klare stemme og nydelige sprog har ikke tatt skade av nitti år.



*Bjarne Amundsen,
glad over å være gjenvalgt.*



Kjelland-Mørde holder festtalen.



Den formelle del, selve Generalforsamlingen, blev raskt avviklet under kaffen. Hele styret, syv i tallet, blev gjenvalgt. Så er det bare å håpe at disse syv, som har Seniorklubbens tillit, vil gjøre sitt beste for å fremme den popularitet og good-will som i så utpreget grad er til stede.

*Ragnhild Erichsen ønsker
seniorklubben alt godt.*



Johanne Herlofson hadde skrevet sang.



Foss takker for maten.



Laumann spiller ever-greens.

Ny sjømannslov

Arbeidet med harmonisering av sjøfartslovgivningen er nå kommet så langt at forslaget er til behandling i Odelsting og Lagting.

Målsettingen med harmoniseringsarbeidet har vært å styrke sjømannens sosiale forhold og arbeidssituasjon basert på at arbeidsmiljølovens ansettelsesbestemmelser og sikring av sosiale goder blir innført i maritim lovgivning. De mer spesielle forhold til sjøs gjør det imidlertid ikke mulig å innføre identiske bestemmelser til hva som gjelder på land.

De viktigste endringsforslagene blir reglene om ansettelse og oppsigelse. Istedet for dagens «løsarbeidersystem» vil sjøfolk bli ansatt fast i rederiet, hvilket bl.a. innebærer at Deres ansettelsesforhold ikke brytes ved at de fratrer tjenesten ombord for avspasering av ferie og fritid. Det vil bli adgang for ansettelse «på prøve» i inntil 6 måneder.

Gjeldende oppsigelsesfrist på 1 måned opprettholdes i utgangspunktet. For seilende personell som har vært ansatt i rederiet i minst 5 år gjelder en gjensidig oppsigelsestid på 2 måneder og etter 10 års

tjeneste blir oppsigelsestiden 3 måneder. For prøvetidsansatte er gjensidig oppsigelsesfrist 14 dager.

Graviditet vil ikke gi rederiet rett til oppsigelse. Derimot foreslås regler om rett til permisjon eventuelt høvelig arbeid på rederikontoret.

Oppsigelsesvern ved sykdom vil føre til at rederiet først etter 6 måneder kan si opp/avskjede med begrunnelse i sykdom og etter 5 års tjeneste vil oppsigelse først kunne gis etter 12 måneder.

Det er foreslått å opprettholde forskjellige lavaldersgrenser for å reise til sjøs på henholdsvis 16 år for gutter og 18 år for jenter. Det er imidlertid mulig at det blir vedtatt en felles lavalder for begge kjønn på 17 år i utenriks fart og 16 år i innenriks fart.

Rederiets kontrakt for fast ansettelse vil bli revidert så snart den nye sjømannsloven foreligger. Man regner med at den nye loven kan tre i kraft 1. januar 1986.

Der er spesielt rederiets pensjonsordning og forslaget om å opprette Wilh. Wilhelmsen Limited A/S pensjonskasse som må vurderes ut fra den situasjon at alt seilende personell nå blir fast ansatt.

T.M.

Leif B. Lillegaard Sjømann i land

Nei, det holder ikke med arbeidsledighets-trygd. Noen sier at det kommer av at kravene er for store, noen sier det er «trygda» som er for liten.

Man skal vokte seg vel for at enkelttilfelle gjøres til en generell tilstand. Men når man lever sitt liv med et stedse sideblikk til næringen på havene, kan man plutselig få en tanksmell innimellom.

Blant dette – er en sjømann en sjømann i dag?

Eller en eller annen som skal ha en jobb? Eller en eller annen som plutselig *trenger* noe og setter himmel og hav i bevegelse for å få en «jobb» på ett eller annet skip – god lønn, sjømannsskatt, lite forbruk ombord, og vips – går man i land med en bul i jakken der lommeboka befinner seg.

Det *hender*. Det hender forresten ofte. Spørsmålet er om det hender *for* ofte

Spør mitt lille sideblikk, det er blitt noen eksempler som ikke skal vurderes eller beklages eller beroses.

Ett av eksemplene råket mitt øye forleden dag. Et strek i sjøen, en såkalt racerbåt, stor, mektig, en fart hinsides all forstand, et strek i sjøen, et uhyre, et brøl, og redskapen var vekk.

Hvem kunne dette være? Jo, sjømannen som «gikk» i land. Han hadde vært ute noen måneder med påfølgende landgang.

Hva en slik båt koster, er ikke min sak, ikke din heller. Dette forbruket av bensin, det må være over all måte, angår oss ikke heller.



Faremomentet med en slik redskap i sjøen, får vel stå sin prøve og angår oss ikke så lenge vi ikke blir nedrent av dette høyt planende uhyre. En slik forstyrrelse av et



ellers ganske fredelig miljø, får et eller annet vesen eller departement ta seg av, vi andre har nok med å redde våre mer og mindre våte skinn.

Frem og tilbake, svinger under bruer, snertering av kai, alt dette, uro, bråk og altså fare.

Men hvem? Det er et ytterst menneskelig spørsmål.

Jo, han heter det og det, stakk til sjøs en tur og ble borte i fjorten måneder med mange turer hjem.

Ungkar og spellemann, glad i fart av alle slag, tydeligvis, og imponerer land og

maskinbetjening eller fiskesløying, for ikke å snakke om regulært fiske med kjøler under rumpe, kommer ikke på tale.

Det blir ikke penger av slikt, bare leve-måte. Dessuten må han ikke gjøre noe, han kan forlise arbeidsledighetstrygden. Han kjører båt imens, så kan alle se at han intet har å gjøre i vårt skakk-kjørte samfund. En arbeidsledig sjømann.

En undtagelse?

Sikkert. Det dukker vel snart opp en eller annen forsker på dette plan.

Denne undring skrives av en eneste grunn – en etter hvert begrunnet frykt for å miste stammen av vår stolteste stand, sjømannen.

Måtte alle sjømenn av faget undskyldte dette sure gulp – det er på sin plass!



ad, mest de yngste av dem som bebor våre strender, med en slik farkost med kun en eneste egenskap, tempo!

Om en tid vil han melde seg igjen – om man ikke kjenner folk med forbindelser i et rederi, det er på tide å stikke en tur til sjøs, ikke for å seile, ikke for å være sjømann, ikke for å bygge opp en karriere, ikke for å gå på skoler, ikke for å få praksis, intet av dette.

For å tjene gode kroner og mildt beskatte sådanne i en fart. Det er kommet en italiensk bilmodell osv.

Det lykkes. Han gjør sikkert en god jobb ombord, hva vet man om slikt, han blir underlagt disiplin og lider nok en del, han skal kanskje gifte seg eller sambo seg eller noe slikt, det koster penger også det – kjærlighet har alltid vært en dyr vare.

Båt har han jo, lystbåt, men det finnes muligens båter som fyker enda fortere avsted.

Kanskje et lån på et hus, kanskje Husbanken er for snever i sine antall kvadratmeter, det er så mange ting.

Alt i orden. Velferdsstat. Og småtteri på land som for eksempel husmaling eller

Vi er igang i Brasil

Kjølen til vårt nybygg 145 «Docefjord» ble stukket 12. mars 1985 og markerte starten for våre ore/oil skip som er under bygging ved «Ishibras» i Rio de Janeiro.

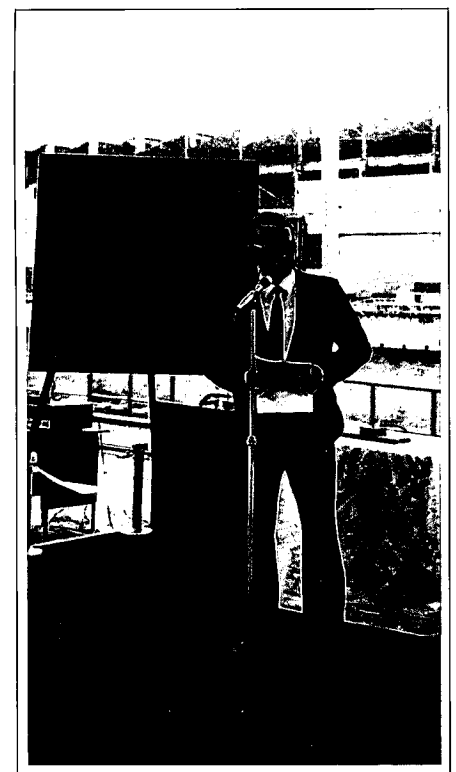
Skipet er det første av to 305 675 t dw som vil bli verdens største av kombinasjonstypen og har følgende dimensjoner:

Lpp.	= 316.00 m
Bredde mld.	= 57.20 m
Dybde mld.	= 30.90 m
Dypgang.	= 23.00 m

Hovedmotoren er av Sulzer's nye fuel besparende type 8RTA 84 og har en max ydelse på 25110 BHP. Service – speed vil bli 13.5 knots og forbruket med last vil ligge på 69 tons/døgn.

Skipene skal frakte malm fra Sao Luis nord i Brasil til Japan og begge skip skal inn på en 15 års charterparty for Docenave som for øvrig har en eierandel i skipene på 50%.

Det første skipet nybygg 145 «Docefjord» skal leveres i september -86, mens det andre skipet, nybygg 146 «Tijuca» skal være ferdig i mars 1987.



Prosjektleder Per Thronsen ved seremonien som markerte kjølstrekkingen av nybygg 145.

MINI MAL

Drømmende leber

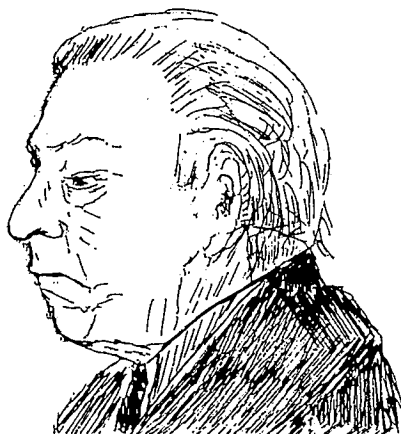
Bobbysocks svinget seg til topps i Gøteborg. Dermed får Norge gleden av å arrangere neste års festival. Spekulasjoner omkring stedet for dette gigantiske show begynte allerede i Kveldsnytt, samtidig som Bobbysocks-jentene svinget champagneglassene i takt med toner fra «seier'n er vår.»

Holmenkoll-bakken er nevnt. Grieghallen og en kjempearena på Lillehammer. Her med tanke på den bebudede og efterlengtede vinterolympiade. Felles for alle forslag er at det skal være Norges-reklame. Da synes jeg nok at Wenche Myhres forslag er det beste: NORWAY sigende inn Sognefjorden. I tillegg til fantastiske naturbilder, fikk vi vist millioner seere noget av det vi kan tilby på de syv hav.

Det var forøvrig ikke Grand Prix, men slagertekster jeg ville dvele ved. De få og fattige ord som følger dagens «låter» skal ikke rime, i motsetning til tidligere, da konstallasjonen hjerte/smerte innbød til ironi og underfundige parodier. Jeg går så langt tilbake at Herman Hermani-feberen raste. Han skrev fikse, lette og iørefallende melodier. Den gamle syrin fikk gullplate.

En mindre kjent melodi Lille stjerne skulle, efter sigende, være identisk med vinnermelodien La det swinge. Plagiat-påstanden kokte imidlertid bort i kålen. Hermanis tekster var typiske hjerte-smerte-smørier. Og alltid sørgelige. Han visste at skillingsvisene hadde en magisk virkning på enfoldige mennesker og la sine tekster i stil med disse. Moren som den lille datter følger i lien, er ikke bare gammel og utslitt, men er arbeidsløs og går i en døs. Bare elendigheten, altså. Men det solgte.

Banale tekster kunne selv en brukbar skribent som Arne Paasche Aasen prestere. Blåveispiken begynner slik:



Jeg går og rusler på Ringerike, på stille stier jeg sjelden går. Det er da merkelig at han måtte helt opp til Ringerike for å få blåveis. Men det skulle rime på pike, og da han muligens var i tidsnød, var Ringerike en lettvinnt løsning. Men stille stier? En ski kan da hverken rope eller skrike og derfor heller ikke være stille. Havet kan være stille. Men det kan også brøle. Videre i Blåveispiken heter det: Hun får no'n øre så hun kjøper litt sjokolade og drops og sånn. Her skulle det rime på den dunbløte barnehånd. Jeg kan ikke tenke meg noget mindre lyrisk enn drops og sånn.

I konfirmasjonsutstyr, som i min tid bestod av blådress, hvit silkeskjorte med løs snipp, kappe og bløt hatt, stod jeg en septemberveld i duskregn under balkongen til konditormester Vik. Datteren, som jeg elsket på avstand, men aldri turde tilsnakke, øvet på klaveret og sang refrenget til Thommesens Valse

Romantique. Jeg lyttet hensført til følgende tekst: Rekk meg din munn et kort sekund, og alle rosers rødme blekner mot dens duft og sødme. Farve og duft er da ulike begreper og ikke sammenlignbare. Men datteren til konditormesteren hadde varmet mitt sinn i det høstlige vær. Jeg gikk inn i bakerbutikken i første og kjøpte gamle wienerbrød for 5 øre stykket og la så veien til Nesbryggen Vel, hvor Sanitetsforeningen holdt basar.

Reidar Andresen var gramofoncharmøren islutten av tredveårene. En av hans mest solgte plater begynte slik: Drømmende leber og undrende øyne, forteller at stunden er nær. Dette blir analogen til Paasche Aasens stille sti. Lepper kan selvfølgelig ikke drømme, og det er synd at dette feilskjær ødelegger en ellers pirrende og besnærende verselinje. For dette at stunden er nær har til alle tider og i alle aldre vært av fundamental betydning for oss menneskebarn.

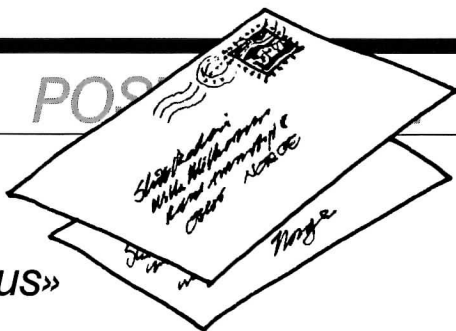
Zetterstrøm og Kristoffersen hadde et trofast publikum både på Stortorvets Gjestgiveri og ved sveivegramofonen. I en av deres sommervalser het det: Da blir det vår i Norge, da står sola opp. Men vi behøver egentlig ikke å gå langt tilbake for å finne lignende ting. Kirsti Sparboe sang nydelig om regnværet som ikke affiserte henne: Når man har tapt sin ære, hvem bryr seg da om været?

Slutt fra TT. Jeg skal ikke trette leserne med flere banaliteter fra platearkivet.

Og det er vel ikke så nøye. Samme tendens gjør seg gjeldende i pressemeldinger, artikler og i Dagsrevyen. Når skal vi begynne å respektere og verne om riksmålet?

Vi trenger sårt en ny Arnulf Øverland, en ny Alf Larsen og en ny Andre Bjerke.

Jeg håper inderlig at DEN STUNDEN er nær.



Ang. gave fra B/C «Tiberius»

Vi har mottatt Fr.fr. 2975,52 i gave fra mannskapet på B/C «Tiberius». I følge med sjekken kom denne beskjeden: «Skippet er dessverre solgt, så dette er en liten hilsen fra alle oss her om bord.»

Jeg håper som sjømannsprest i Le Havre at dere på rederikontoret kan være meg behjelpelig med å sende en takk til alle våre venner på Tiberius. Jeg regner med at både kaptein Østlie og mange av de andre fortsatt seiler i Wilhelmsen, så kanskje kan de nåes med en takk gjennom rederibladet.

De andre ved stasjonen ber meg hilse, og det store beløpet kommer godt med i en

periodevis slunken stasjonskasse. Hils takk til alle og velkommen tilbake til Le Havre og sjømannskirken her.

Med vennlig hilsen
Steinar Rishaug
sjømannsprest



Det glemmer jeg aldri

S/S Atna (W.W.) var på vei fra Lorenzo Marques til Hong Kong med kull. Jeg var messegutt ombord og skurte dørken i radiostasjonen. Telegrafisten spurte meg om jeg ønsket å lytte på radio.

Det hadde jeg ikke gjort tidligere og tok høre-telefonen. Med ett tonet Solveigs sang over hav og land.

Dette hendte for 63 år siden. Den dag i dag hører denne opplevelsen til mine fineste minner.

Arthur Sekelsten

Nes ungdomsskole tar farvel med sitt adopsjonsskip TARAGO



Like før TARAGO ble solgt fikk klasse 7C ved Nes Ungdomsskole den siste av mange spennende pakker fra sitt adopsjonsskip – en såkalt Diggerido fra Australia. Dette er et av urbefolkningens musikkinstrumenter som brukes den dag i dag. Klassen har skrevet til Skib-Rederi og bedt oss formidle en takk for denne morsomme gaven og for alle gaver og brev i adopsjonstiden til alle dem som har vært ombord i TARAGO og som de nå ikke lenger kan skrive til.

AMVER-diplomer til 373 norske skip fra 85 rederier



I disse dager er 85 norske rederier igang med å sende AMVER-diplomer til 373 skip som i 1983 har vært plottet inn minst 128 døgn på den amerikanske kystvakt's maritime «rednings-computer». Diplomene ble overrakt Norges Rederiforbund av den amerikanske ambassadør Robert Douglas Stuart jr. for videre forsendelse til rederiene.

Den amerikanske kystvakt's Automated Mutual-assistance Vessel Rescue system ble etablert i 1958 for å kunne dirigere nærmeste skip til et annet som måtte ha vanskeligheter av forskjellig art.

Systemet er avhengig av at flest mulige skip frivillig melder fra om posisjon, seilingsplaner, om det er lege ombord osv. Informasjonen sendes gratis over 100 kystradiostasjoner verden over og blir matet inn i en datamaskin som i 1983 hver dag «fulgte» skip fra over 80 land over verdenshavene.

Alle norske skip i oversjøisk fart er pålagt å være medlemmer av systemet. Som det første land innførte Norge dette i 1976 som en del av skipenes regelmessige meldeplikt til rederiene.

FN's internasjonale skipsfartsorganisasjon, IMO, har vedtatt en resolusjon som henstiller til alle land å melde sine skip inn i AMVER-systemet.

Når ulykken skjer, kan AMVER etter varsling i løpet av minutter påkalle hjelp fra det skip som er nærmest og/eller best utstyrt for å gi den assistanse det er behov for. Mange liv er spart og store verdier er reddet takket være effektiviteten ved den elektroniske hjerne. Redningsaksjonen blir omgående igangsatt uten tap av kostbar tid.

Derfor øker sikkerheten for alle sjøfarende jo flere skip som er med i AMVER.

Samtlige WW-skip i seilende posisjon rapporterer til AMVER.

Den amerikanske ambassadør i Norge, Robert Douglas Stuart jr. (til v.) viser adm.dir. i Rederiforbundet, David Vikøren, en del av de mange vimplene som går til de rederiene som har vært lengst med i AMVER.

Kort portrett

Når gikk du til sjøs første gang?

– Jeg gikk ombord i TALISMAN i juli 1978 som kokkeaspirant. Etter en tårn på TAIMYR tilbragte jeg 2 år på Kokkeskolen i Oslo – deretter tilbake til TAIMYR, så over til BARBER TSU og derpå i land for å gå stuertskolen. Nå er jeg gått over på rigg og har vært kokk ombord i TREASURE SCOUT siden 1983.

Hva er ditt pinligste øyeblikk fra WW-tiden?

– Jeg er heldigvis født med evnen til å glemme alt som er leit, så har det vært en pinlig episode eller fler, så har jeg klart å fortrenge det.

Hva er det nyttigste rådet du har fått?

– Å være meg selv, og ta avgjørelser som jeg selv mener er fornuftige og som jeg kan stå for. Ta alt som skjer som en erfaring den være seg god eller dårlig, men lær av den. Og sist, men ikke minst – lev livet mens du har det.

Hva kobler du av med?

– Driver litt med Aerobic - temmelig hard trim og koser meg med håndarbeide, helst strikking når jeg vil være i ro. Om sommeren er det friluftslivet som lokker. Bading og soling, turer i skog og mark, når man lever sitt yrkesliv med hav på alle kanter, forstår man skikkelig å sette pris på naturen her hjemme.

Hvilke egenskaper setter du pris på hos andre?

– Impulsivitet og godt humør er jeg svak for – og at de er til å stole på i stort og smått.



Edle Talmo (25) sommerbrun og sprudlende på vei til gryter og panner ombord i TREASURE SCOUT.

Hva gjør deg skikkelig arg?

– Selv eksploderer jeg fort og glemmer like fort hva jeg ble sinna for. Kanskje nettopp derfor erger det meg når folk går omkring og surmuler i dagevis og drøvtygger på fortredeligheter – det gjør meg skikkelig arg.

Hvilken presang ville glede deg mest?

– Små presanger som kommer overraskende, men som jeg allikevel forstår hvorfor jeg får – størrelsen betyr ingenting, tanken betyr alt.

Hvilken bok leste du sist?

– Om bord får jeg ikke lest noe, så når jeg er hjemme leser jeg flere av gangen. Nå holder jeg på med Herbjørg Vassmo's «Veien å gå» og Sigurd Hoel's «Syndere i sommersol».

Hvilken bok skal du lese etterpå?

– Doris Lessing: «Sommeren før mørket» og Marie Cardinal: «Attersting».

Har du en yndlingsdrink og et favorittmåltid?

– Jeg er glad i vin som passer til mat. Foretrekker små, lekke retter, fremfor et bastant måltid og er veldig glad i artige salater.

Hvem ville du tilbringe en dag alene med?

– Her påberoper jeg meg privatlivets fred.

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

– Jeg har jo seilt på linjeskip og sett en god del, derfor er fjerne himmelstrøk ikke så forlokkende for meg. Drømmen om en seilferie i den svenske skjærgård realiserer jeg i sommer. Men skulle jeg absolutt fable, så kunne jo en liten luksuserie i Caribbean smake av fugl.

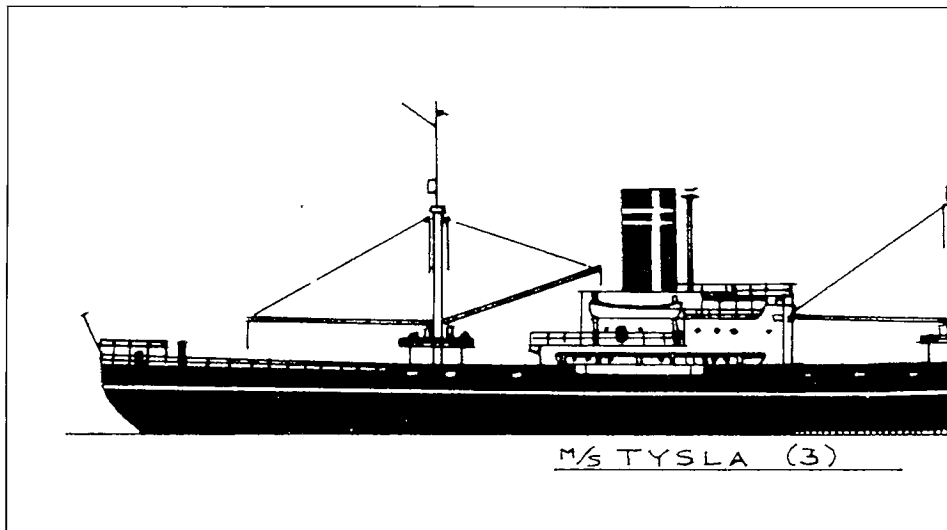
Hvorfor tror du det er så vanskelig å få sjøens folk til å benytte S-R som kommunikasjonsmiddel?

– Skib-Rederi kommer ut så sjelden at det ikke egner seg så godt som debattorgan. Ellers tror jeg folk ombord har nok med sitt, men alle jeg kjenner synes det er hyggelig å lese bladet.

Skipsfartshistorikk

M/S TYSLA (3) 1961-1964

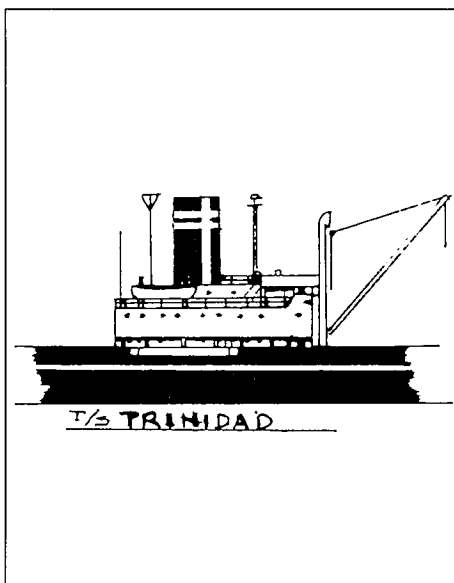
Av alle de skipsnavn WW har benyttet på skip, er navnet TYSLA et av de mest benyttede – hele 5 ganger. Skip nummer 3 i rekken har en litt spesiell interesse. Det var et second-hand skip rederiet kjøpte inn i 1961 og som tilhørte en skipstype mange av de eldre seilende vil kjenne godt.



TORTUGAS. I 1948 overtok rederiet CIB-skipet TRINIDAD. Deretter gikk det en del år før neste skip, som fikk navnet TYR, ble innkjøpt fra England i 1957. De siste skipene ble kjøpt inn, noe overraskende, så sent som i 1961. De tre skipene WW kjøpte i dette året, fikk navnene TAMPA, TORO og TYSLA. Det virker overraskende at WW gikk til innkjøp av såpass gamle krigsbygde standard skip på denne tiden, men ventelig hadde det forbindelse med rederiets store salg av gammel linjetonnasje fra 20 og 30 årene hvor klassen begynte å bli et problem. CIA-typen kjente rederiet som et godt skip man kunne bruke i en mellomperiode før nye og moderne linjeskip ble bestilt og levert.

I USA ble det før siste krig satt igang et byggeprogram for skip som i løpet av krigen utviklet seg til det største byggeprogram verden noen gang har sett. Programmet ble basert på en rekke standard typer hvorav f.eks. LIBERTY skipet ble produsert i over 2600 eksemplarer. Den typen som interesserte norske redere mest etter krigen, var CIA-typen. Skipet var motordrevet, hadde en lastevne på ca. 8.000 dwt og var utstyrt med to mellomdekk. Det passet ypperlig for linjefart og det var da også norske linjerederier som først og fremst var interesserte i denne typen. Ialt overtok norske rederier 26 CIA skip pluss 2 skip av CIB-varianten fra amerikanske myndigheter.

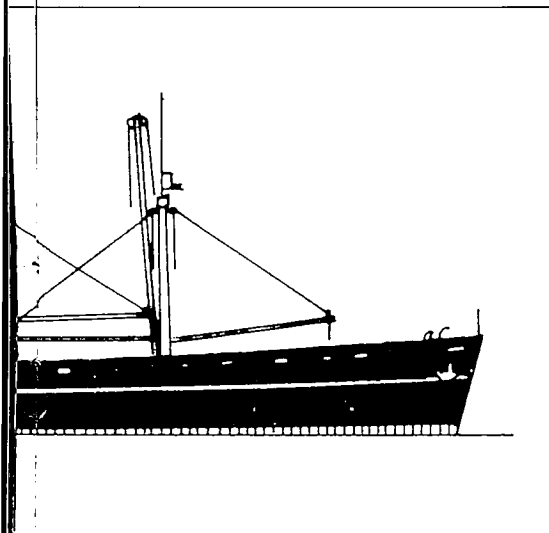
WW skulle etterhvert bli den største bruker av denne tonnasje i Norge. Det begynte først relativt beskjedent med overtagelse av et skip i 1946 som fikk navnet



TYSLA var på ca. 8.000 dwt, 412,3 fot lang, 60,1 fot bredt med 5 lasterom og fem luker. Overbygget var plassert mellom rom 3 og 4. Skipet var flushdekket, det vil si at det ikke hadde poop eller bakk. Det står ikke til å nekte at det hadde en nokså spesielt og meget karakteristisk utseende. Man var sjeldent i tvil om at dette var et CIA-skip. Maskineriet besto av 2 stk. 6-sylinder Norberg Diesel motorer, gearret til en aksel og en propell. Farten var 13–14 knop. Byggere av skipet var Pennsylvania Shipyards Inc. Beaumont, Texas. Dette verkstedet bygget faktisk de fleste av de skip av denne typen som kom til Norge.

Prisen WW betalte for skipet var 4,054 mill. kroner. Da skipet ble solgt tre år senere, var salgsprisen 3,4 mill. kroner – en verdiforringelse på kun 200.000 kroner per år.

Da skipet ble levert fra verkstedet i juni 1944 til de amerikanske myndigheter, fikk det navnet CAPE GASPE. Så og si alle skip av CIA og CIB-typene fikk navn etter forskjellige CAPE's i verden. I 1947 ble skipet solgt til det danske rederiet J. Lauritzen, Esbjerg for bruk i rederiets linje mellom New York og Peru, Chile og Equador i Syd-Amerika. Ved overtagelse fikk det navnet GERDA DAN. WW overtok skipet i 1961 samtidig som Lauritzen trakk seg ut av denne linjen. Men WW beholdt ikke skipet lenge. Allerede i mai 1964 ble TYSLA solgt til Den Norske Amerikaline, Oslo og fikk navnet VIKSFJORD. I 1968 ble det nok en gang nye eiere. Jens Hetland, Egersund overtok skipet for å



bruke det i trampfart på Østen og nytt navn ble RYTTERVIK. Så endelig, i januar 1972, var det slutt. Da ble skipet solgt for opphugging og levert til kinesiske huggere i Shanghai. Det var da 28 år gammelt.

Det var i det hele tatt pussig hvor mange av disse skipene som ofte skiftet eiere innen Norge. Noen av skipene bar opptil 8 forskjellige navn under 6 forskjellige eiere. Populariteten skyltes utvilsomt at skipene var økonomiske, greie å operere og anvendelige for linjefart. Populære hos offiserer og mannskaper var de også og mange vil huske tiden ombord i CIA-skipene som en god sjømannstid.

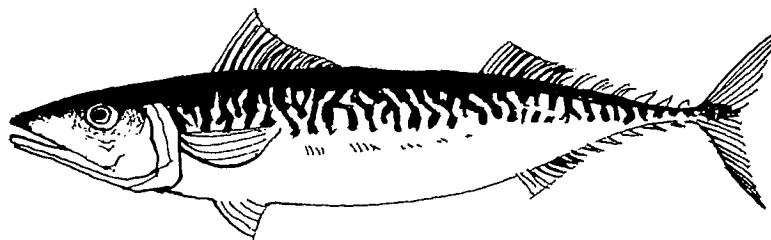
Alle de skip av typen WW disponerte, var i prinsippet like. Men noen smådetaljer i forskjell var det dog og «kjennerne» kunne skille skipene fra hverandre på spesielle særtrekk. TRINIDAD som var av C1B-typen, var allikevel ganske forskjellig fra de andre skipene, noe leserne vil se fra skissen.

Alt ialt ble det bygget 173 skip av C1A og C1B-typene, hvorav 56 med dieselmotor. Ti amerikanske verksteder leverte ulike serier hvorav Pennsylvania Shipyard med sin store serie av motorskip var det mest kjente. Idag er alle disse skipene borte, enten ved forlis eller ved opphugging.

Bjørn Pedersen



Makrell – en av havets/sommerens delikatesser?



Sommeren er her og med den kommer også makrellen, som på denne tiden har den beste kvaliteten og hvor tilførselen er størst.

Som middagsmat bruker vi makrellen for det meste stekt, men også avkokt – servert kald – med pepperrotkrem eller rømme til.

Vi bør sørge for at tilberedningen av sommermaten ikke tar for lang tid – forberedelser kan gjøres om kvelden når solen er gått ned. Lett fordøyelig bør sommermaten også være.

Her har jeg en enkel sommerrett som bør passe i alle lag – om det er til hverdag eller fest.

Sur-søt makrell

Filetér makrellen og stek den i små stykker, saltes og pepres, hvoretter den avkjøles.

Lag 1 liter søt sursild lake, tilsett 4 sp.skjeer soya-olje og hakk persille og gressløk i etter smak i en bolle.

La fiskefiletene ligge i denne laken ca. ett døgn. Filetene kan godt serveres rett fra bollen, men selvfølgelig også anrettes på et fat.

Som tilbehør til denne retten anbefales nye, kokte poteter, salat og rømme.

Finn Engedal

Vi gratulerer!

25 års tjeneste

Ole Jacob Henning Olsen
Olaf Schrader
Øystein Arntsen
Konrad Ledsten

95 år

Hulda Hansen

90 år

Dagny Hole

85 år

Esther Johansen
Ester Kittelsen

80 år

Haldis Jensen
Olette Markussen
Gudbjørg Olsen
Anders Ege Rogstad

75 år

Finn Gitmark
Sigrid Sundquist
Mangår B. Olsen
Leif Titlestad
Gunnlaug Steen
Gerty Berg-Johannessen
Erling Jacobsen

70 år

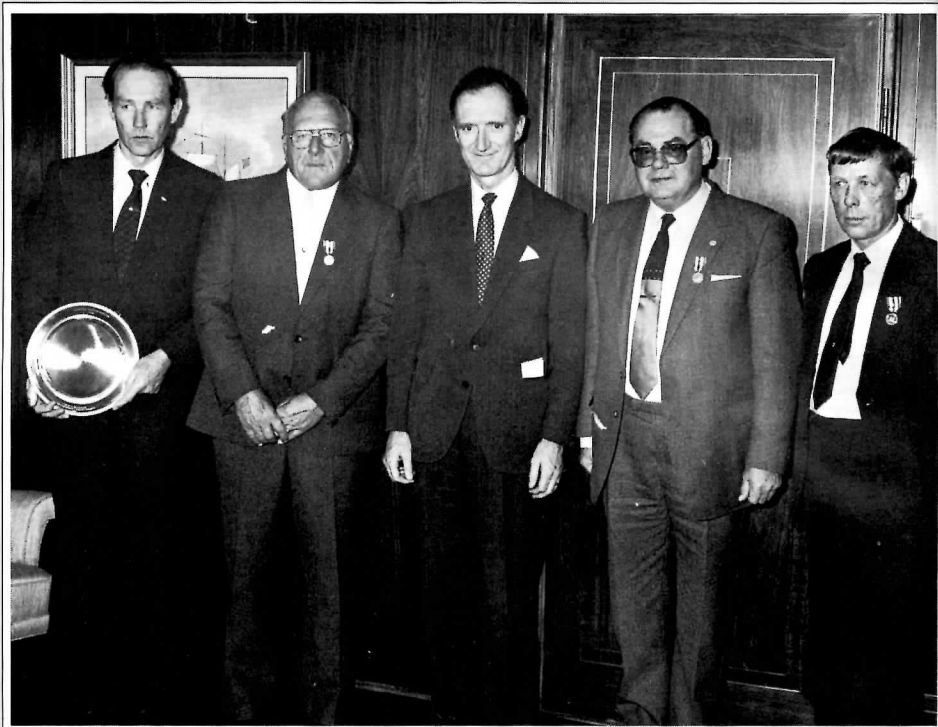
Gerd Christiansen
Bergljot Minken
Wong Chi Wing
Ragnhild Flem
Marion Jensen

60 år

Liv Larsen
Anne Furø
Lauritz Gamlem
Chen Ngo Fong
Petter Hasund
Sidsel Johannessen
Thor Caspersen
Boja Djupvik
John Englund

50 år

Kirsten Pedersen
Finn Østlie
Ho Yin Shum
Luis Hermida Perez
Ansgar Hellesfjord
Knut Helminsen
Harald Løvik
Bjørn S. Kristiansen
Kjell Marstokk
Gerhard J. Tangen

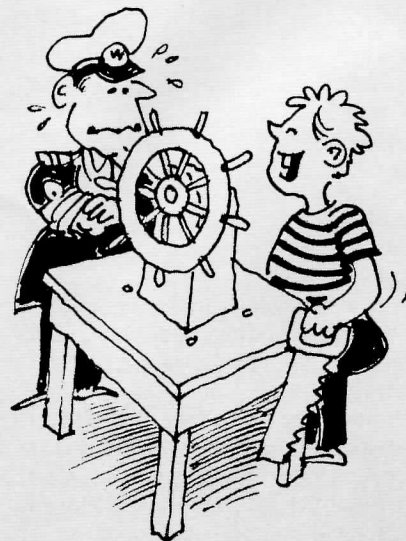


Fra jubileumslunsj 9. mai 1985. Fra venstre kaptein Sigmund Gunnar Strand (25 års jubileum), overstyrmann Ove Magnar Thomassen (NR gullmedalje), adm. direktør Ivar Løvald, elektriker Niels Anker Bjerregaard (NR gullmedalje) og skipsmekaniker Rolf Willy Pedersen (NR gullmedalje).



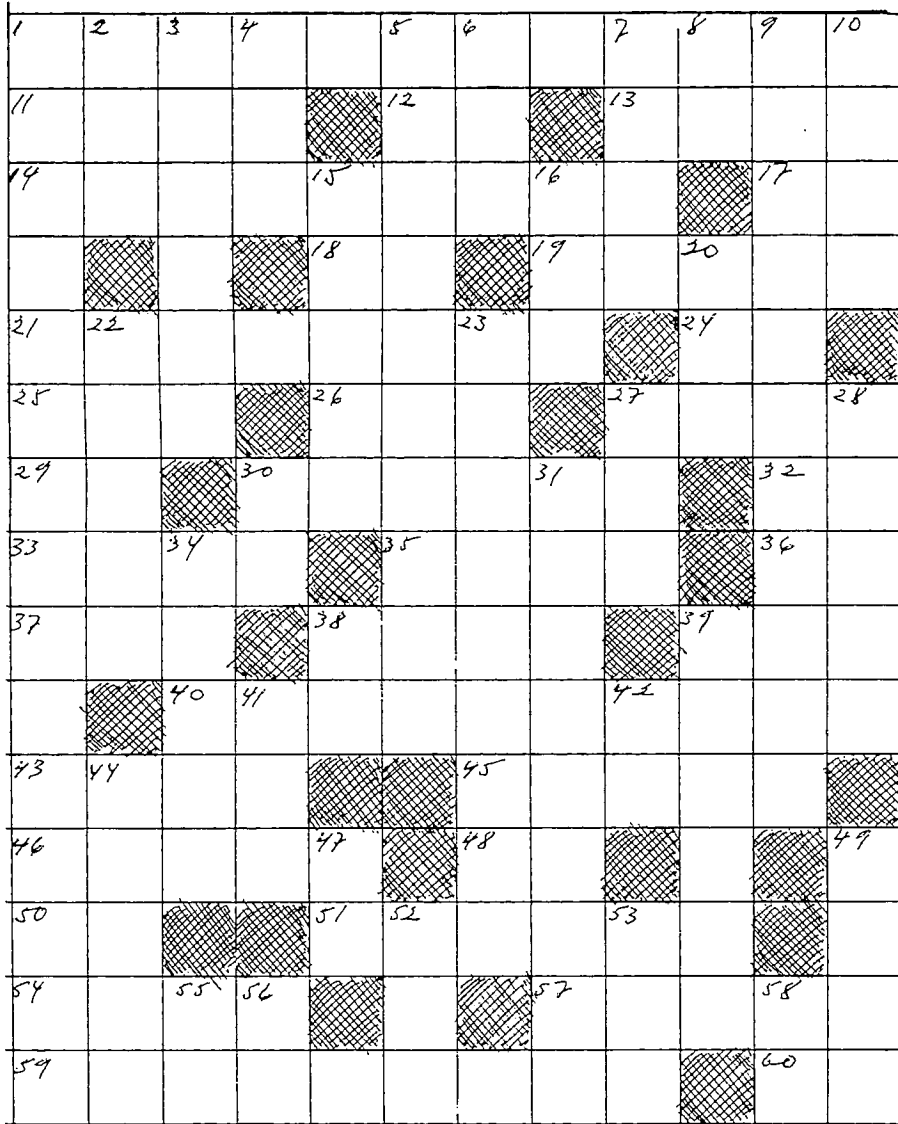
25 års tjeneste

Kaptein Strand, som er bosatt i Gjerds- vika, begynte i rederiet som 3. styrmann i 1957. Han gikk så gradene til han ble kaptein i 1977. Strand har senere ført en rekke av rederiets skip.



... og så er det mahogny, fatter'n snakker om hardt styrbord!

Kryssord maritim



Vannrett

1. Norsk film
11. Grei
12. Ujevn
13. Lire
14. Fornærme
17. Pronomen
18. Dessert
19. Stuten
21. Stornøyd
24. Elv
25. Vokaler
26. Forbindes med karneval
27. Skynde seg
29. Vent!
30. Seilte
32. Pronomen
33. Budeiene kan det
35. Oppmerksomhet
36. I dag
37. Pikenavn
38. Pronomen
39. Dikt
40. De er gode i suppen
43. Hinne
45. Avventer
46. Nynorskfanatiker, oversetter og radiomann
48. Tittel
50. Vektenhet
51. Jøklene
54. Tverr
57. Synge
59. Utfordrende
60. Oldtidsby

Loddrett

1. Fører til Uranienborg menighet
2. Myntenhet
3. Matroser
4. Skrense
5. Ikke riktig bølger
6. Flamme
7. Søndagsmiddagen
8. Meddelte
9. Langs flodene
10. Dyr med horn
15. Nesten blinker
16. Dempe
20. Gå til ro
22. Tur
23. Belærende
27. Lager kjøleskap også
28. Sjøfugler
30. Skratte
31. Bretter
34. Dyr med snabel
38. Tittel
39. Farvestoffet
41. Statene
42. Drikk
44. Sette opp
47. Vel å merke
49. Dyr som liker å leke
52. Kriminell handling
53. Kos deg!
55. Løfte
56. Tall
58. Øyeblikk

Kryssord maritim nr. 26

Premiene er lommebok, sportskniv og Parker penn – for de 3 første uttrukne løsninger.

Dessuten gir vi 5 trøstepremier.

Svarfristen for oppgavene denne gang er 30. august 1985.

Merk konvolutten Kryssord Skib-Rederi.

Navn:

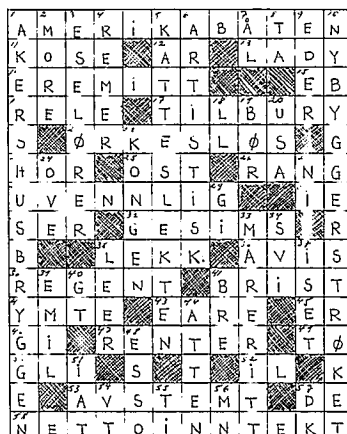
Adresse:

Vinner av X-ord Maritim nr. 25

1. Vera Kopperud, Rotterdam
2. Bjørg-Eva Huuse, Oslo
3. Anna Moen, Nøtterøy

Trøstepremier

Aud Hamre Knutsen, Mjøndalen
 A.Schaufel, BARBER TOBA
 Kristian Monsen, Bekkestua
 Marny Brandshaug, Skedsmokorset
 Per Ellefsen, Nøtterøy



Kryssord nr. 25 fikk inn 158 løsninger.