

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMSSEN – NR. 3 – OKTOBER 1985



SKIB-REDERI

Informasjonsorgan for
WILH. WILHELMOSEN LIMITED A/S

Ansvarlig:
Hans Chr. Bangsmoen

Redaktør:
Helge Selmer

Layout og illustrasjoner:
Håkon Skau

Fotos:
Per Arne Carlsen

Opplag 4000

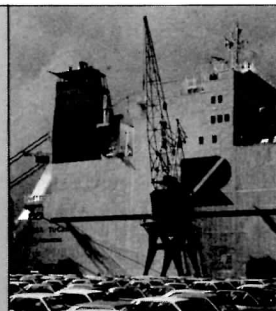


*RoSA LINE - i Oslo Havn.
(Foto: Per Arne Carlsen)*

Redaksjonens adresse:
Roald Amundsens gt. 5
Postboks 1359, N-0113 Vikka Oslo 1

5

**RoSA Line
i Oslo havn**



6

**WW øker
biltransporten**



9

**NOSAC TASCO -
- et godt nytt skip**



SKIB-REDERI

NR. 3 – september 1985 (NR. 104 – 25. ÅRGANG)

10

Vi presenterer
kantinene



17

Nytt fra WOS
i Jakarta



14

Leif B. Lillegaard:
Otium



18

Å senke sitt skip. . .



16

Om helsetjenesten
og riggsikkerhet



Faste spalter

<i>Stuert spesial</i>	15
<i>MINI MAL:</i>	
<i>En sommer er over</i>	19
<i>Postkassen</i>	20
<i>Personalia</i>	22
<i>Kort portrett</i>	24
<i>Kryssord maritim</i>	26

Omstilling

At vi lever i omskiftelige tider er sikkert klart for alle. Store deler av vårt næringsliv — og ganske spesielt skipsfarten — er midt oppe i en tid med dramatiske omlegginger. Markedsforholdene forandrer seg, Norges konkurransevne i forhold til den øvrige verden forverres og forvrides, teknologien utvikler seg raskt, kapitalmarkedene er preget av uro og sterke svingninger — kort sagt er det en meget turbulent situasjon vi er midt oppe i.

I en slik situasjon er en bedrifts evne til omstilling helt avgjørende for fortjeneste og fremgang — ja avgjørende for om den skal overleve eller ikke. Dette gjelder også for WW. Enkelte av de virksomhetsområder hvor vi tradisjonelt har vært sterke kan synes å være for nedadgående, og vi må følgelig skifte vår tyngde over på områder med bedre muligheter for vekst og fortjeneste.

I flere avgjørende faser i selskapets lange liv har WW vist en enestående evne til omstilling og ny satsing. Tenk bare på dramatiske prosesser som vi har vært gjennom som omlegging fra seil til damp, så senere fra damp til motor, fra konvensjonell linjefart til container- og Ro/Ro-fart, og fra tankfart til offshore. Hver gang er vi kommet styrket ut av prosessen.

Prisdirektør Egil Bakke, som er en klok mann med en lett penn, har sagt følgende:

«Bedriftens oppgave» er gjennom sin produksjonsprosess å skape så store verdier at den er i stand til å betale sine innsatsfaktorer, arbeidskraft og kapital, hva disse koster. Den

bedrift som ikke skaper så mye vil gradvis gå nedennom og hjem. Den bedrift som ikke skaper tilstrekkelige verdier står overfor to oppgaver: Den ene er å forbedre seg og den andre er å nedlegge de deler av virksomheten som ikke viser tilstrekkelig lønnsomhet.»

Dette er vel saken i et nøtteskall. Innenfor store deler av skipsfarten arbeider vi for tiden under vanskelige markedsforhold. Det kan derfor på kort sikt være

vanskelig å øke inntektene, derfor må vi nå i sterkere grad konsentrere oss om utgiftssiden.

Det vi ønsker av hele vår organisasjon er en «kreativ» kostnadsbevissthet. Vi må kutte bort de uproduktive kostnader, men gjerne bruke mer penger der hvor lønnsomhet og avkastning kan bedres.

Den strategi vi vil følge kan deles i tre adskilte elementer:

- Vi vil satse sterkere på de deler av vår virksomhet hvor vi venter vekst og fortjeneste.
- Vi vil bedre vår lønnsomhet gjennom øket produktivitet og større kostnadseffektivitet

innenfor våre tradisjonelle arbeidsområder.

- Vi vil definere og utvikle nye aktiviteter på områder som ligger på siden av våre tradisjonelle.

Som man vil forstå, vil dette stille store krav til vår evne til omstilling. Jeg er overbevist om at vi har denne evnen og at vår vilje til innsats og satsning vil gi gode resultater.

Ivar Løvald



RoSA LINE i Oslo havn

Rederiets og Rosa Lines strømlinjeformede ro/ro svane RoSA TUCANO har vist seg i Oslofjordfarvann ved flere anledninger. Sist markerte den ny ro/ro åpning på Filipstad i midten av august. Etter 2 måneder var den tilbake igjen.

Denne gang lyste RoSA TUCANO opp ved Grønlia. Lasten av rullende materiell var blant annet 600 Ford-modeller. Stor og hektisk aktivitet for denne type last, som det knytter seg store forventninger til for fremtiden. Dette er ingen kurrant last, da det er importvanskeligheter på grunn av dollarkurs m.m.

stadkaien der det i løpet av ett døgn ble losset 1700 tonn kaffe stykkods og lastet 650 tonn klippfisk stykkods.

Skipet dro videre bound for Rio, og seilingstiden fra siste skandinaviske havn dit er ca. 14 dager.

Vi ønsker RoSA LINE og all linjefart lykke til videre.



«Linjefartens SAS» i rute på Oslo havn.

Lasten av rullende materiell var denne gang 600 Ford-modeller fra Syd-Amerika.



B WW øker biltransporten: **Biler på bøljan blå**



Det er ikke uten en viss tilfredshet at Aage R. Aaberg ønsker velkommen til en prat om WW og biltransporten. Bilskipskontraheringer og transportkontrakter har faktisk preget det interne nyhetsbilde den senere tid. — og samtidig viser resultatene at vi seiler i medvind på bilsektoren.

— De to siste kontraheringene ved Sumitomo er interessante på mange måter og preget av et ikke helt enkelt puslespill. Det vi har gjort er å tegne kontakt om finansiering og bygging av to bilskip, såkalte PCTC's — Pure Car and Truck Carriers. Avtalen er tegnet med Sumitomo-gruppen i Tokyo. Som et ledd i finansieringsavtalen vil skipene bli bareboat-befraktet til WW fra et japanskeiet liberiaselskap. Fikk du med det?

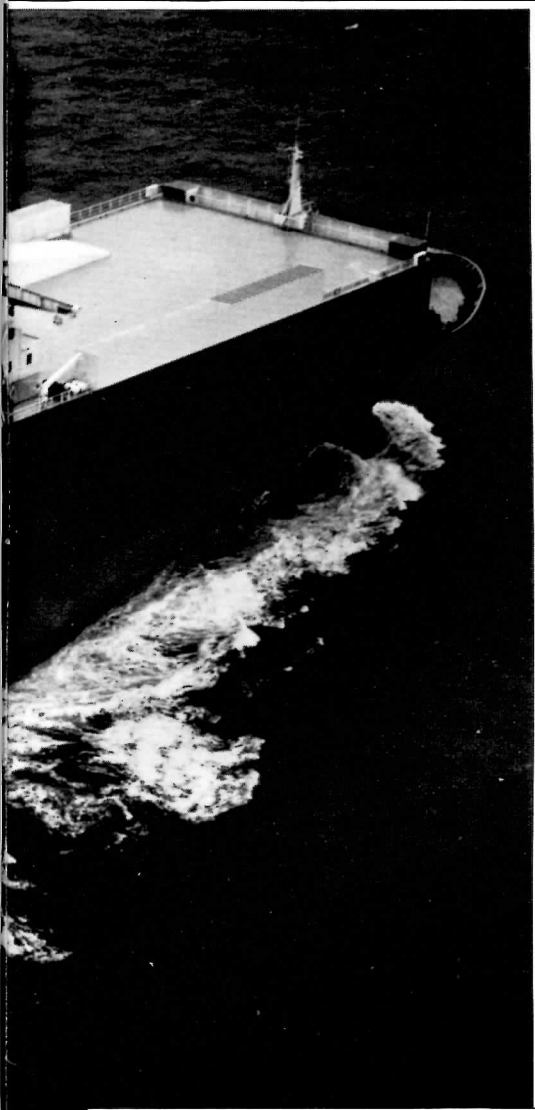
Skipene tar hver ca. 5500 biler og blir levert i siste kvartal 1986. De blir satt inn i NOSAC — samarbeidsselskapet mellom WW og Øivind Lorentzen A/S. Jeg kan også legge til at skipene blir drevet av vårt management-selskap i Hong Kong.

— I sannhet en internasjonal pakke?

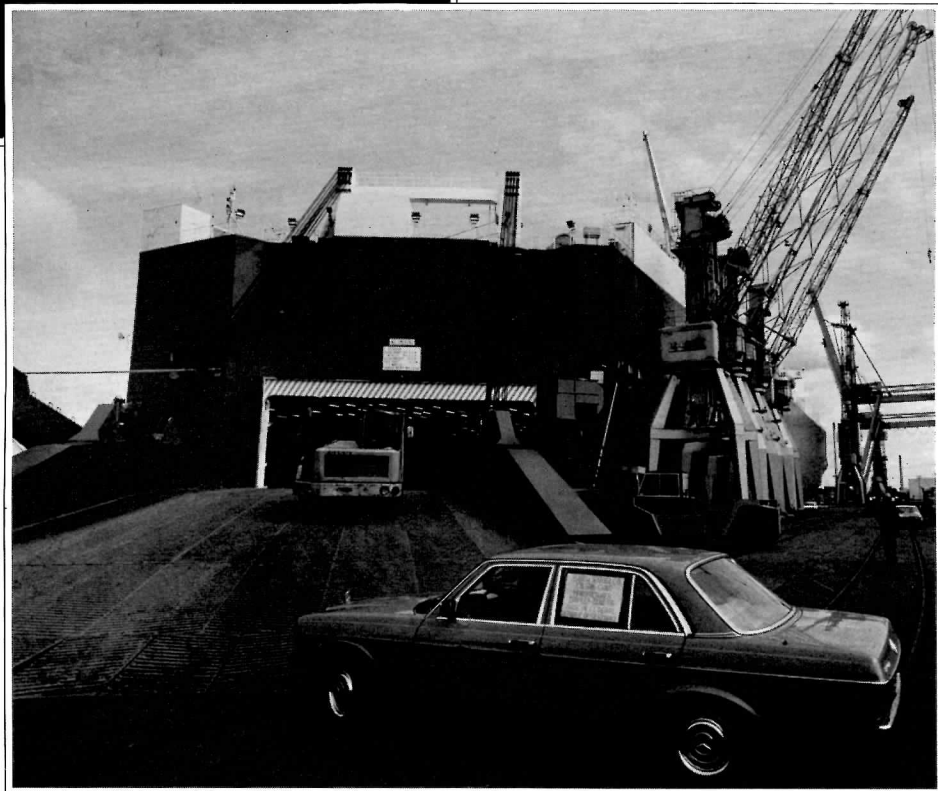
— Ja, dette er nok mer og mer melodien i den type spesialfart og bulkfart vi er engasjert i. Forøvrig er nok pakken enda mer komplisert, men jeg tror at ytterligere detaljer bare vil forvirre.



Direktør Aage R. Aaberg



Kontrakt om finansiering og bygging av bilskip/PCTC undertegnes. Direktør Aage R. Aaberg, WW, representant fra Sumitomo Corporation, Mr. Orita, skipsreder Niels Werring jr., og adm. direktør Alf Giving, NOSAC.



De nye skipene tar hver ca. 5500 biler.

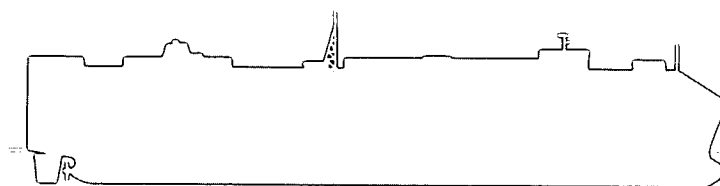
— Ser du ingen fare for at vi nå går i den samme fellen som så mange andre har gjort på ulike felter tidligere. Gode markeder leder til overkontrahering som igjen dreper markedet?

— Vi er meget oppmerksom på faren her og har klart og tydelig advart. For vårt vedkommende er det snakk om å bestille tonnasje til å ta vare på allerede inngåtte langsiktige fraktkontrakter, altså ingen spekulativ satsing.

Det er viktig å tilføye at bilfarten er et område man ikke uten videre går inn i. Bilfart er i utpreget grad hva jeg vil kalle kunnskapsbetinget. Know-how og et utstrakt kontaktnett er helt avgjørende for å lykkes — og dette tar det lang tid å bygge opp.

— Hva er bakgrunnen for vår sterke satsing på bilfart de senere år?

— Det er først og fremst utslag av vår strategiske plan. Vi ønsker å bli bilskips-



**Japan –
US Øst- og
Vestkyst**



**Europa –
Midt-Østen
og Kina**



**Japan–
Europa**



**Middelhavet–
USA**

operatør fremfor å leie ut skip på tidscepartier til andre. Vi startet en dialog med Øivind Lorentzen, som på sin side ville styrke sitt fundament på denne sektor. Det lå naturlig til rette for å satse sammen med dem i en pool — og NOSAC-samarbeidet var et faktum i 1983. Idag har vi to skip i poolen, TAKAYAMA og NOSAC TASCOS, samt andeler av resultatene for innbefraktede skip. Vi har imidlertid rettigheter til å øke vår andel i poolen til 50%. De to nybyggene bringer oss et godt stykke på vei i så henseende.

— Ytterligere kontrahering er altså aktuelt?

— Vi har opsjoner inne i kontrakten med Sumitomo, men det er altfor tidlig å kunne si noe mer om hvorvidt disse vil bli anvendt.

— Dette er fremtid — men hva med vår fortid som biltransportører?

— Vi har i alle år fraktet biler ombord i våre linjeskip verden over — og med introduksjonen av Ro/Ro-skipene i begynnelsen av 1970-årene fikk virksomheten et større omfang. Ro/Ro-skipene supplerer nå flere steder bilskipene. Videre husker vel mange Troll-skipene, fra tidlig i 70-årene, såkalte open-type bulkskip med egne bildekk. To av disse gikk på lange kontrakter til Volkswagen med biler til USA og papir tilbake. Tre andre Troll ble utbefraktet til japanske operatører. Kapasiteten på «Trollene» var ca. 2000 biler.

Større kapasitet fikk vi på Ro/Ro TAKARA og TANABATA da disse i et svakt bulkmarked ble bygget om til bilskip. Ca. 3400 biler kunne disse ta med seg på hver tur for sine japanske oppdragsgivere.

— Det var med andre ord ingen ren nykomling som entret NOSAC-samarbeidet?

— Nei, absolutt ikke. En del erfaring hadde vi høstet, men det er ingen grunn til å legge skjul på at vi ønsket oss over i operatørens rolle. Sånn sett har avtalen med Øivind Lorentzen vært viktig og riktig. Det er forøvrig all grunn til å berømme NOSAC. Det har vært utført glimrende arbeide i alle ledd — og kontraktsdekningen er meget god.

— Hva med WW-folk i NOSAC-organisasjonen?

— Idag har vi 3 mann i ledende stillinger: Fridtjof Næss, Bjørn Pedersen og Hans Dale. På sikt er det sannsynligvis plass til flere av våre. Haakon Østberg og undertegnede sitter forøvrig i selskapets Executive Committee.

En jobb som Skib-Rederi's utsendte har all grunn til å tro Aaberg trives med. Det går nemlig den rette veien — og godt er det!

Kaptein Melbye fornøyd med sin nye kommando:

NOSAC TASCO – et godt skip

Det var en smule hektisk ombord i «Nosac Tasco». Kaptein Carl Melbye og hans bestning på 13 hadde nettopp avsluttet jomfruturen fra Japan til Europa, og losset japanske biler i Bremerhaven. Ombord strømmet det folk fra rederi og sjøfartsmyndigheter, sjømannsorganisasjoner og presse.

Allikevel tok kapteinen seg tid til å veksle noen få ord på brua med «Skib-Rederi»s utsendte. – Et utmerket skip, kunne han fastslå om sin nye kommando. – Skuta har oppført seg bra underveis, og mannskapsfacilitetene er meget gode.

Lengste etappe i sjøen var strekningen Japan-Suez, den unnagjorde «Nosac Tasco» på 19 døgn. – Men tiden gikk fort, sier kapteinen. – Alle som har vært med på å overta et nytt skip fra verkstedet vet at det er et utall av ting å sette seg inn i, så jeg kan ikke si annet enn at de 19 døgnene gikk særdeles raskt.

«Nosac Express» er faktisk det aller første norske skipet som kommer inn under paragraf 11 i bemanningsforskriftene, d.v.s. seiler med redusert mannskap på grunn av at man har tatt i bruk det ypperste som finnes av moderne teknikk.

Besetningen er på 13, og omfatter foruten kapteinen overstyrmann, 1. styrmann, 2. styrmann, maskinsjef, 1. maskinist, elektromaskinist, forpleiningsjef, forpleiningsassistent, tre skipsmekanikere og en skipsmekanikeraspirant.

– Jomfruturen har i hvert fall ikke gitt meg betenkeligheter med å seile med så få folk, sier Melbye. – Riktignok vil vi neppe få fritidsproblemer, men et lite miljø kan også være positivt. Det viktigste er at folkene går godt sammen, og det synes jeg vi gjør her ombord.



Kaptein Carl Melbye er meget godt fornøyd med «verdens mest avanserte bilskip».

Med et mannskap på 13 sier det seg imidlertid selv at mye av arbeidet ombord må gjøres av andre. Det gjelder selvfølgelig i forbindelse med lasting/lossing, men også mye av maling- og vedlikeholdsarbeidet. Endel av reparasjonsarbeidet er basert på besøk av reisereparatører, ja,

selv endel av renholdsarbeidet skal utføres av folk fra land.

Rekker kaptein Melbye å forklare før pliktene igjen kaller. Nå skal han ta inn Mercedes-biler med adresse Det røde China!

Einar Chr. Erlingsen

D Vi presenterer kantinen: **Det er servert**



Det er servert på kantinen og bare for oss å møte frem til velfylt smørbrødisk og godt og rimelig bongmåltid. Men før vi kommer så langt, er det mye som ordnes fra cateringensiden. Lenge før vi dukker inn fra morgendoggen og passerer glassburet til Eilertsen har det lyst fra kantinevinduer i 9. etasje. Her har teamet til Horvath vært i sving fra kl. 6.30.



Cateringavdelingen

Organisasjonsmessig er kantineene underlagt Maritim seksjon. Hovedgrunnen til det er at matekspertisen i rederiet hører til her. Ansvarlig for catering' avdelingen er Cateringmanager Finn Engedal. Han er ansvarlig for all catering på våre skip, rigger og kantiner. Bestyrer for kantinen i RA5 er Janos Horvath og i P61 Grete Lier.

600 brødskiver

Vi tar for oss rutinen i RA5 som er den samme i september som for alle arbeidsdager ellers i året. Litt over kl. 7 er 600 smørbrødskiver ferdigsmurt. Deretter følger skjæring av kjøttpålegg, ordning av kaffetraktere og fremhenting av syltetøy og alle andre ingredienser som trengs til dagens måltider. Forhåndsbestillinger til lunsjmøter sjekkes før en fortjent kaf-

fepause kl. 8.15. Da planlegges dagens gjøremål og bestillinger for de nærmeste dagene. Så skjæres og smøres noen hundre rundstykker før sultne kontorgjester står med bongene klare presis kl. 11.15.

Samme rutine følges for Lille kantine. Maten er den samme her. Sjefenes lunsjrom er vel forberedt til kl. 12.30. Avhengig av gjester tilstede serveres alt fra de enkleste måltider til fine anretninger.

Når den siste gjest forlater sin plass på 3. bordsetting, er det tid for opprydding



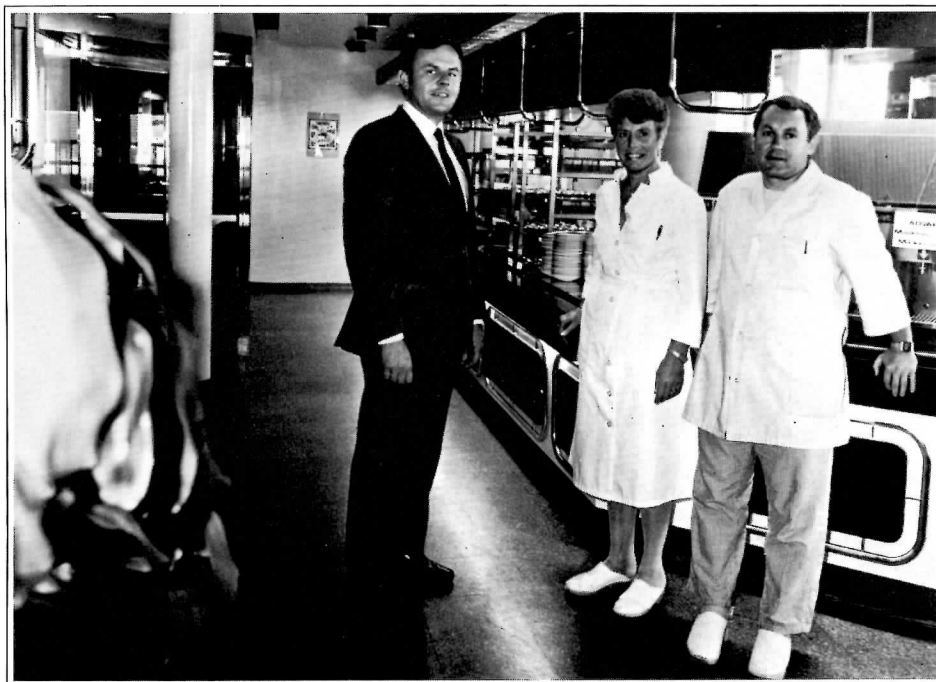
kl. 13.15. Så følger oppvask og forefallende arbeide. Når Janos plystrer i garderoben og Ingrid og Margrethe smiler pent god middag, er klokken 14.30. Få har vel følelsen som denne servicegjengen av å ha gjort en så konkret og nyttig jobb den dagen.

Middag/arrangementer

Engedal & co. kunne gjerne ta ut restaurantbevilling. Få er ikke de selskapsmiddager som er servert i løpet av året. En virksomhet som kanskje ikke er så godt kjent. Men kjent på byen er kantine sjømannskost: salt kjøtt og flesk med tilbehør. Stek og laks er av samme gode kvalitet. Og når specialsilda finnes på disken, er det rene julebordstemning ved bordene.



Catering-manager/stuertinspektør Finn Engedal overtok etter Erling Buen i 1978. I tillegg til utdannelse fra marinen har han 6 års fartstid i WW som stuert og forpleiningssjef på rigg.



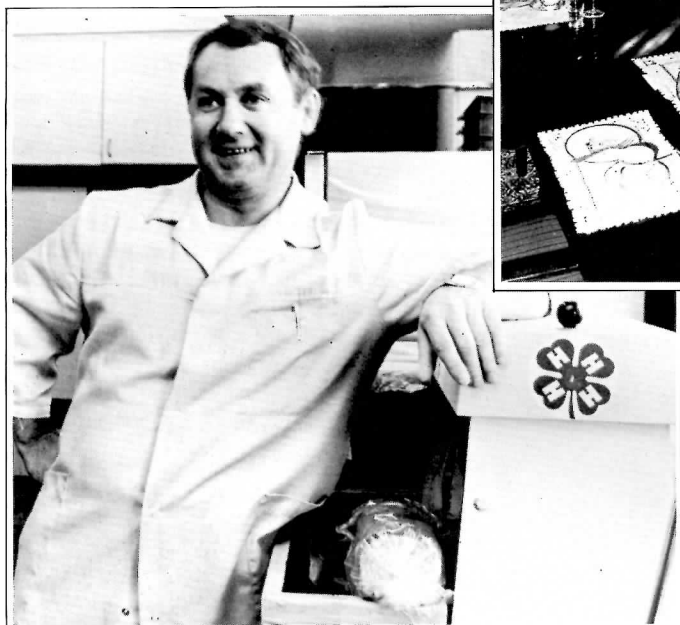
Klar for siste finpuss etter 10-kaffen: Finn Engedal, Margrethe Sandsbråten og Janos Horvath.

P61

Kantinen i Parkveien fylles opp av stadig flere WW-folk. Bak virksomheten her, som har vært i gang i over ett år, står Grete Lier (tidligere Hansen) og datter Unni Fjeld. De følger beste kantinetradisjoner videre. I P61 er det blitt en hyggelig og servicevennlig atmosfære.



Ingrid Henriksen smiler fornøyd til egen blomsteroppsett. Hun har nettopp dekket på til spesialarrangement på sjefenes lunsjrom.



Kantinebestyrer Janos Horvath kan atskillig mer enn å lage ungarsk gulasj og byens beste sjømannskost. Han står ofte på fra tidlig til sent.



Margrethe Sandsbråten sørger for at kopper og asjetter er på plass til det store innrykket.



Kantinebestyrer Grete Lier og Unni Fjeld regjerer i P61 i et nytt og hyggelig WW-miljø.

Noen facts:

En vanlig dag kan det gå med
650 brødskiver
300 rundstykker
3 kg syltetøy
3 kg ost
3 kg leverpostei
10 kg salat
14 kg fiskekaker
25 liter melk
alt dette får du for bongene dine i RA5.

Noen hjertesukk:

— legg på riktig antall bonger. Gjeste-
bonger (røde) for folk utenfra.
— ekstra servering i forbindelse med mø-
ter etc. bør ringes inn i god tid. Da kan
kantinepersonalet planlegge og alle vil få
bedre service.
— vis kø- og restaurantkultur
hold bordsettingstidene

Noen ønskemål:

— at det blir et felles kantineopplegg —
for å styrke corporate-ånden
— at man bryter segresjonen — med
herre/damebord.

Sikkerhetsarbeid på riggene

Litt om mitt arbeid, K.V.M. er en forkortelse til koordinerende verne- og miljøombud. Vi er 2 som har denne funksjonen. Vårt arbeid består i å koordinere verneombudsordningen, og være bindeledd mellom rigg og landsiden.

Hva er så sikkerhet, hva må til for at vi skal få en så god sikkerhet som vi ønsker?

- 1) At vi kan snakke med hverandre.
- 2) At vi kan opparbeide forståelse og tillit til hverandre.
- 3) At vi kan ha en god informasjon, som må være toveis.

Når disse tre faktorer er til stede, da kan man gå i gang og planlegge den videre fremdrift av sikkerheten.

Planlegging er neste stikkord.

Drift av riggen og sikkerhet er to ting som hører sammen, og da kommer vi inn på dette med god forhåndsplanlegging av det vi skal utføre av arbeidsoperasjoner på riggen. Da vet vi at sikkerhet er et ledersvar, at ledelsen skal planlegge arbeidet slik at de ansatte kan utføre det så sikkert og effektivt som mulig.

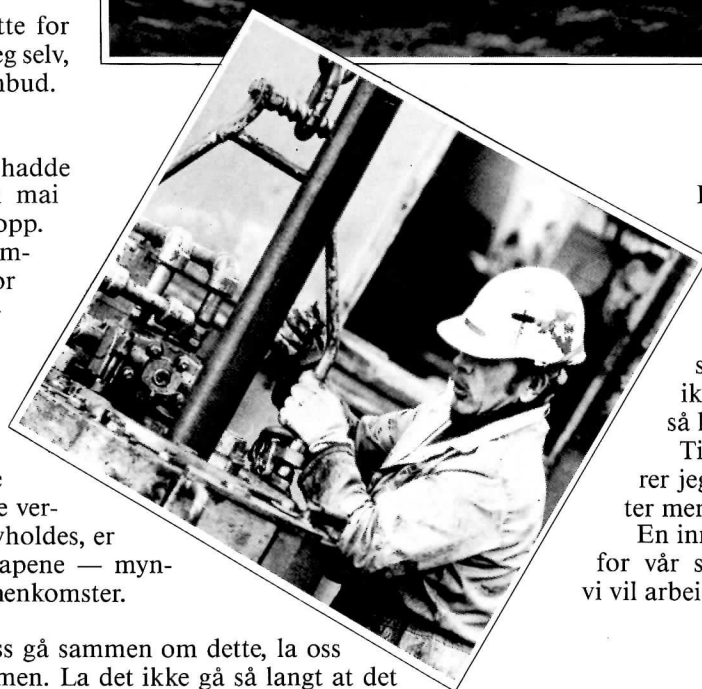
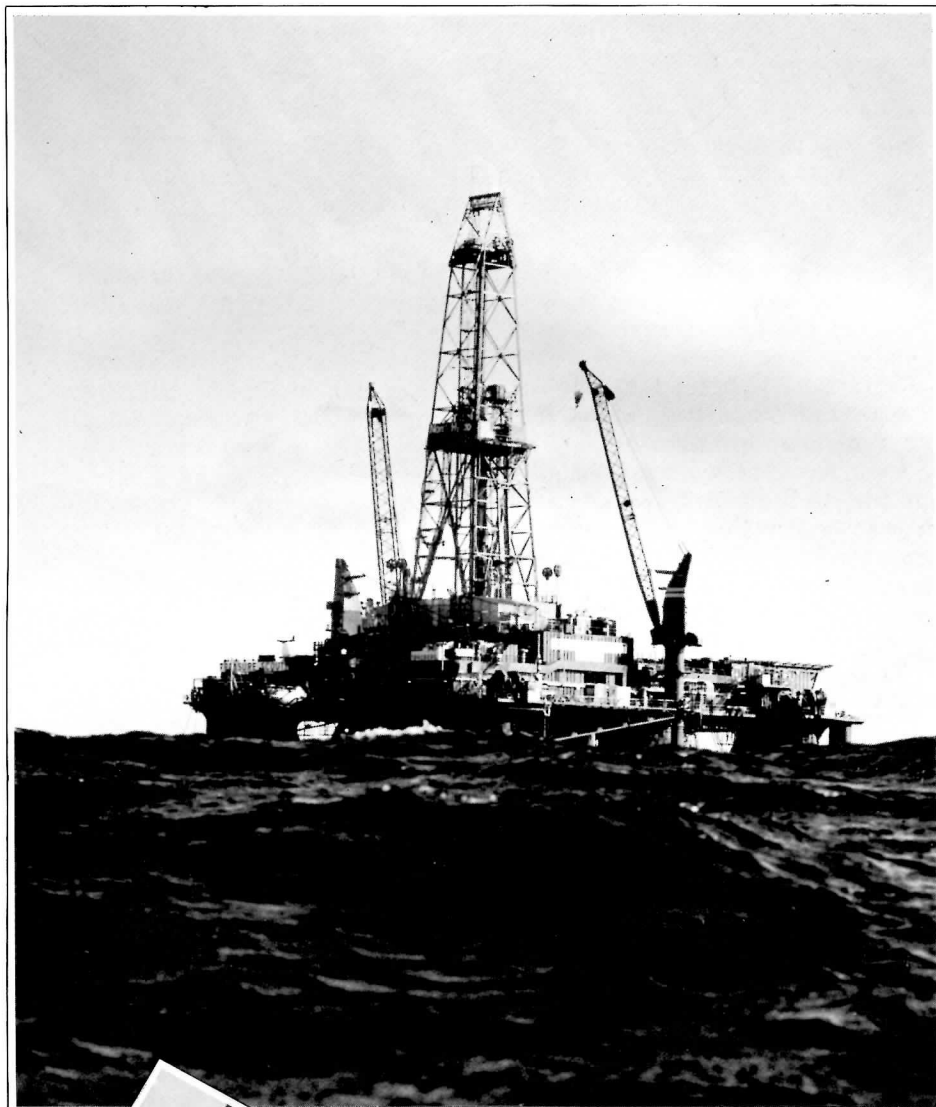
Dette fritar ikke oss som ansatte for ansvar, hver og en har ansvar for seg selv, og må også være sitt eget verneombud.

Hva har vi så oppnådd, siden vi hadde den første sikkerhetskonferansen mai 1983, og hovedlinjene ble trukket opp.

Vi har fått bedre skolerte verneombud, man har bedre forståelse for dette med sikkerhet, man har systematisert sikkerhetsarbeidet på en bedre måte.

Ansatte på riggene og de på kontoret har bedre kontakt i form av verneombudskonferanser. Man har bedre forståelse for hverandres problemer, og disse verneombudskonferansene som nu avholdes, er til stor nytte. Tror også oljeselskapene — myndighetene har glede av disse sammenkomster.

Sikkerhet er et felles ansvar, la oss gå sammen om dette, la oss løse til det beste for oss alle sammen. La det ikke gå så langt at det går prinsipper i disse ting.



Det er viktig at man får sikkerhet inn i kroppen, dette å være foran, og tenke seg om før man utfører arbeidet er viktig.

God arbeidsledelse er noe som må være med her. Hvis ikke denne funksjonen er god, så kan det gå galt.

Til slutt vil jeg si at disse faktorer jeg her har kommet inn på, setter mennesket i fokus.

En innsats her vil få positive utslag for vår sikkerhet og effektivitet som vi vil arbeidsplassen skal være.

Hilsen
K.V.M.
Jan Bakker

Leif B. Lillegaard

Otium



Han nyter sitt otium, Iversen. Jeg vet ikke om et mer bramfritt otium.

Jeg la merke til denne mannen på sin vandring forbi min bolig ute ved havet og hvor veien er veien til og fra «sentrum som er et par butikker, et rådhus oppe i lia og en doktor eller to, alt ettersom, og en smule postkontor og nesten alt er nevnt.

Jeg la merke til hans ganglag, han var så rank, bare *litt* lut, elegante blanke sko og press i smale bukser, han gynget ikke på fiskeres vis i knærne, men førte sin fot så elegant frem i marsjretningen, blikket stødig og fast frem i kursen og en liten detalj — han spriket litt med fingrene, ganske forsiktig, så vidt det var synlig, men det var der.

Aha, tenkte jeg, en pensjonert sjømann, kanskje en offiser av noe slag, men ikke nødvendig. Hans eleganse som bryter så sterkt med ungdommens klesvaner — et utidig emne som ikke skal berøres — tyder på at det er gentleman fra store hav som passerer min skrivestues vindu.

Dessuten hadde han en elegant hatt av noe slag på sitt hode, en tanke, bare en tanke på skrå og bremmen litt ned foran pannen, den mann har skuet langt og lenge, sa hans holdning.

Før jeg flyttet blikket ut i fjorden og savnet sjarken som ufortrødent går ut og inn, utover ganske alene, borte hele dagen og innover med et digert haleheng, stort som en sky, av måser og tyvjoer og terner — alle skriker i kor sitt «dæbit, dæbit».

Men ingen sjark i dag — en sammenheng akkurat her?

Jeg ser min ukjente venn komme tilbake med en liten plastpose, ytterst elegant ført ad veien i venstre hånd, den høyre sprikte lett og ble ført ledig og belevent ved siden.

Visst fanken må han være sjømann gått i land.



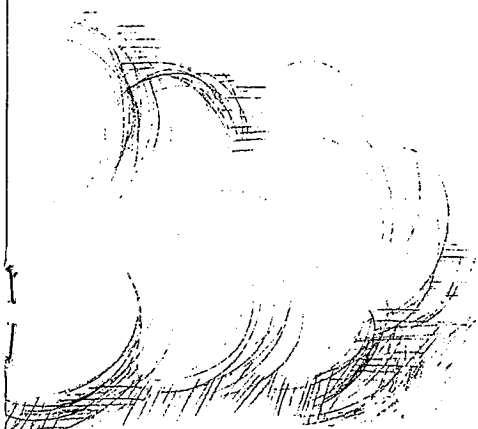
En halv time senere kom sjarken med sin mesan tøffende utover. Ut på kvelden kom den tilbake med måseflokken rundt mesanen, dæbit, dæbit.

Sjarken legger seg ved odden og måsene lager et sant palaver før endelig sjarken rusler videre og legger seg i stroppen, som det her på denne kant av landet, midtveis mellom nord og sør.

I år etter år. Den fisker må være *bestandig*, sier min tanke. En dag vil jeg plukke ham opp, lage et møte på butikken og spørre ham om hvem han egentlig er.

Hvilket skjedde i dag.

Vi kolliderte i døren på grunn av alle ungene som ikke vet bedre geskjeft enn å søle bort penger på spilleautomaten, den ene sitter på kameratens skulder og drysser kroner ned i maskineriet og banner ved bom.



— Unnskyld!

Han smilte, velpleid og sikker.

— OK, min feil.

En slags honnør til hodet og han ville gå videre, men ble stanset av min frekkhet, det hører til yrket.

Ganske riktig, meget riktig. Han het noe ganske alminnelig, han hadde «seilt» i hele sitt liv, det viste seg dessuten at han var identisk med krigshelten som fosset i uværsetter langs norskekysten i krigstid og hentet folk og bragte ut folk i frihetskampen.

Han smilte litt genert da jeg endelig fikk ut av ham at han var han.

Det finnes slike mennesker, de er sjeldne.

Jeg skiftet tema, helten følte seg litt brydd. Om han visste hvem det var som eide den sjarken med den røde mesan, den var ikke utpå i øyeblikket, men var så interessant og så stillferdig, fyren ombord gjorde ikke i stand fisken oppunder bebyggelsen, det blir så kolossale måseskrik av slikt, slikt lurveleven.

Han tilstod. Det var *hans* sjark. Han hadde stått på høye svimlende kommandobruer, sku det endeløse hav i storm og i stille og alltid lengtet etter en liten sjark med mesan.

— Det kalles otium, sa han. — Det er bedre med noen småsei i en kasse enn hundretusenvis av tonn olje i tankene. I *mine* tanker, la han til for at jeg ikke skulle tro at det var oljetanker han tenkte på.

Så var han borte, han spaserte så elegant avsted og jeg ble lenge stående på samme flekken uten å merke hans fravær. Det finnes slike mennesker, men de kommer helst fra havet. De spriker litt med fingrene.

En halv time senere kom sjarken med den røde mesan klukkende utover og ble borte hele dagen.



Reinsdyrstek

Det jeg er mest opptatt av når det gjelder matspalten «Stuert Spesial» er at de rettene som omtales her skal være så enkle at man uten spesielle kunnskaper skal kunne tilberede en velsmakende rett.

Høsten er kommet og reinsdyrjakten er over for iår. Mange har gått til innkjøp av reinsdyrbog, kam eller lår, som vanligvis blir lagt i fryseren til jul.

Det er stor forskjell på kvaliteten av kjøttet. Det kommer an på om det er et ungt eller gammelt dyr. Men feilen som mange gjør er at kjøttet ikke er skikkelig mørnet før det fryses ned. Reinsdyrkjøtt bør henge 5-6 dager før det brukes eller fryses.

Når en skal tilberede en reinsdyrstek, og ønsker en mør og velsmakende stek, vil jeg foreslå at en «braiserer» steken. Hvis en har en passende jerngryte er det en fordel å gjøre hele prosessen i den.

Renskjær steken – om ønskelig kan den benes ut. Sag benet opp og kok kraft på det. Salt og pepre steken og la den brunes i smør så den får en fin brunfarve. Fyll gryten med helmelk så den dekker kjøttet og la det småkoke. Hvis ønskelig kan man putte oppi melken litt mer salt, og

f.eks. enebær, laurbær, timian og la det koke med.

Ønsker en steken rosa inni, bør en bruke et steketermometer.

Når en «braiserer» blir det et minimum av svinn – kjøttsaften blir i kjøttet og steken blir drøyere i motsetning til å steke i stekeovn.

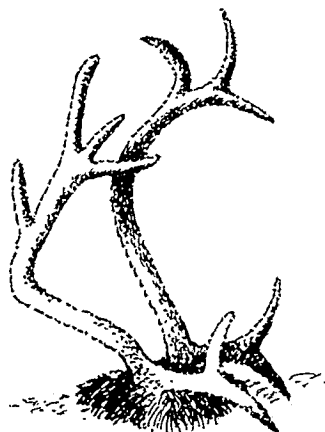
Når steken er ferdig, lages en brun smør- og mel-jevning som spes med «melkekraften» og eventuelt kraft kokt på benet. Husk at når en koker kraft på ben så bruk lite vann. Da er en sikker på at kraften blir god. Har en bruk for litt mer å spe med, kan en heller ta litt vann i til slutt. All kraft siles før bruk.

Sausen tilsettes rømme og fløte etter behov og så kommer smakstilsetninger og her er vel geitosten den mest vanlige, men det går også an å bruke roquefortost eller andre smakstilsetninger.

Som tilbehør anbefales kokte mandelpoteter, brekkbønner, tyttebær. Noen setter også pris på stekt smålök med finhakked bacon som tilbehør.

Vi ønsker god middag.

Finn Engedal



Helsetjenestens rolle i sikkerhetsarbeidet på våre rigger

WE WILL SAFETY.

Slagordet i forbindelse med riggseksjonens sikkerhetskampanje er vel kjent for de fleste. At helse og arbeidervern opptar mange er heller ikke ukjent. Men sammenhengen mellom disse begreper kan det være vanskelig å ha en begrunnet oppfatning av. Vi har derfor bedt vår redlerilege, Johan Chr. B. Foss, utdype dette nærmere. Han gjør oppmerksom på at sikkerhetsarbeid og vernearbeid omtales som identiske begreper, idet et godt vernearbeid som tar hensyn til både vern og helse i vid forstand er det samme som redusert sikkerhetsrisiko.

Lovverket

Som så mange ganger før oppstår problemer i forholdet Sjømannsloven/Arbeidsmiljøloven. Arbeidsmiljøloven er en bedre lov hva arbeidsvern angår, og dette er en av grunnene til at sjømannsloven i disse dager tilpasses Arbeidsmiljøloven der det er praktisk mulig. Dessuten praktiseres Arbeidsmiljøloven av operatørselskapene på de faste installasjoner, og kontraktorselskapene pålegges systemer i tråd med dette. Når så WW i tillegg har sikkerhet som hovedpoeng i sin policy, er det naturlig å se nærmere på hvilke retningslinjer Arbeidsmiljøloven gir i denne forbindelse.

Det er verd å merke seg prinsippet i Arbeidsmiljølovens § 30, som omtaler både vernepersonell og helsetjeneste i samme setning: «Verne- og helsepersonale skal bistå arbeidsgiveren, arbeidstakerne, arbeidsmiljøutvalget og verneombudet i deres arbeid med å skape sunne og trygge arbeidsforhold». Man ser altså disse to tjenester som uløselig knyttet til hverandre. Med vernepersonale menes i denne forbindelse ansatt vernepersonell som verneleder, yrkeshygieniker, toksikolog o.l., ikke de valgte verneombud. Den stillingskategori som ligger nærmest opp til dette i vår organisasjon, er de koordinerende verne- og miljøombud, (KVM). Med bakgrunn i Arbeidsmiljøloven er det utarbeidet forskrifter både for vernepersonalet og bedriftshelsetjenesten.

Fellestrekk for disse er at vernepersonalet og bedriftshelsetjenesten skal sam-



arbeide, og det skal legges hovedvekt på forebyggende tiltak. Oppgavene vil i mange tilfeller overlape hverandre, og det er derfor viktig med samarbeid, slik at man best mulig utfyller hverandre og anvender ressursene fornuftig. Som konklusjon på dette avsnitt kan det derfor sies at verne- og helsetjenesten skal samarbeide etter anvisning i Arbeidsmiljøloven med forskrifter.

Ressurspersoner

De ressurspersoner vår helsetjeneste kan bidra med, er sykepleier ombord, bedriftssykepleier og bedriftslege.

Sykepleier ombord har to vesentlige fortrinn, nemlig kunnskap på fagfelt som ingen andre ombord dekker, og tid tilgjengelig, ihvertfall på boreplattformene. Hovedårsak til kravet om sykepleier på riggene har vært akuttmedisinske aspekter. Den medisinske hverdag er imidlertid heldigvis fredelig, og sykepleier har etterhvert fått oppgaver av langt mer forebyggende karakter. Etersom de fleste sykepleiere i WW har akuttmedisinsk utdanning før de tiltrer, har videreutdannelsen de senere år dreiet mer over mot forebyggende medisin og arbeidsmiljøtiltak. Dette avspeiles til dels i det faglige innhold i våre sykepleierkonferanser. Filosofien bak

dette er at kunnskap, trygghet, tillit og godt arbeidsmiljø gir større grad av sikkerhet og derfor færre skader.

I løpet av inneværende år skal det ansettes en bedriftssykepleier ved hovedkontoret, som skal ha helsetjenesten offshore som sitt hovedarbeidsområde.

Rederilegen har også funksjon som bedriftslege. Selv om slik tjeneste for de seilende ikke er pålagt, er det naturlig at rederilegen fungerer som faginstans hva angår yrkesmedisinske og yrkeshygieniske aspekter samt forebyggende helsetjenester også offshore. Med stor kontaktflate til både operatørselskapenes helsetjeneste og til fagmiljøer innenfor bedriftsmedisin og yrkesmedisin, vil det ikke være vanskelig å søke bistand der egen kompetanse ikke strekker til.

Oppgaver, midler og mål

I de omtalte forskrifter om vernetjeneste, er det i § 3 listet opp en lang rekke oppgaver som påhviler vernepersonalet. Det er naturlig å bruke denne listen som utgangspunkt og merke seg de områder hvor helsepersonalet har spesielle forutsetninger for å bidra til fornuftige løsninger.

Målet er innlysende for alle, nemlig øket sikkerhet ombord. Dette er i praksis det samme som at hver arbeidsplass er tilpasset den enkeltes forutsetninger og det er tatt rimelige og fornuftige hensyn til både fysiske og sosiale faktorer i arbeidsmiljøet. Man skal ikke glemme de vesentlige psykososiale faktorer som informasjon om arbeidets mål og mening, individets rolle i arbeidsprosessen og muligheten til å påvirke sin egen arbeidsplass.

Når det gjelder midler, er sykepleier ombord allerede involvert i ikke ubetydelig grad. Sykepleier registrerer og rapporterer skader og ulykker etter systemer som fanger opp både meldingspliktige og mindre skader. Det drives organisert

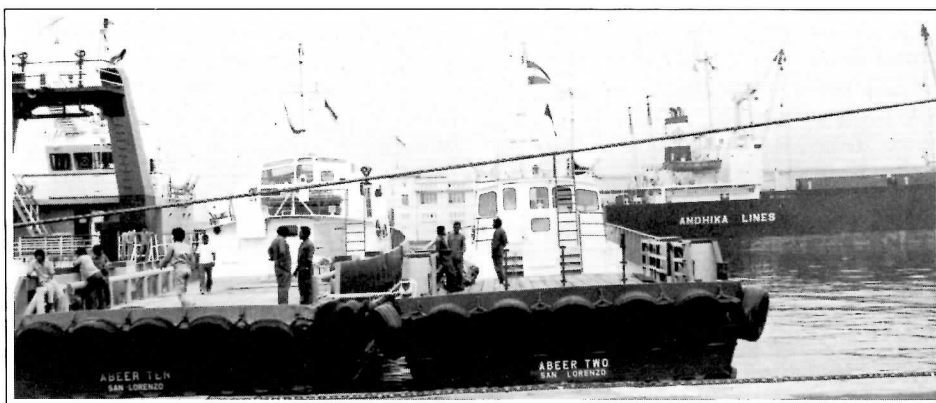
Fra Stavanger til New Zealand og Alaska

førstehjulsundervisning av førstehjelpsagter etter et standardoppsett som er felles for alle WW rigger, og som innebærer både teori og praksis i en kursramme på 24 timer. Det er også sykepleiers oppgave allerede å føre kartotek over datablad på helsefarlige stoffer og at merking av slike stoffer er foretatt i tråd med gjeldende forskrifter. Andre virkefelt som er omtalt i forskriftene for vernetjenesten, er brannvern, verneutstyr, diverse rutiner, instruksjoner og beredskap.

På alle disse områder kan man engasjere seg på ulike nivåer. Enhver oppgave som skal utføres, enten det dreier seg om en konkret arbeidsprosess eller en instruks, beskrives av en rekke faser etter et bestemt mønster. Oppgaven skal planlegges, den skal etableres, utføres, vedlikeholdes, registreres, kartlegges og vurderes. Parallelt med dette skal man følge opp med informasjon, motivasjon og evt. bistand. Det aktuelle spørsmål er på hvilke av disse nivåer sykepleier kan medvirke på en fornuftig måte. Hittil har virksomheten stort sett dreiet seg om registrering og informasjon. Det er naturlig å utvide virksomheten til også å involvere planlegging, vurdering og motivasjon samt forebygging.

Når det gjelder sterkere engasjement i de virkemidler man har til rådighet for å øke sikkerheten ombord, er det naturlig at sykepleier involveres i ulike aspekter ved bruk av verneutstyr. Verneombudene er valgte tillitsmenn, som også må passe sin egentlige jobb ombord, slik at tid til rådighet for å følge opp verneutstyret og bruken av dette, er begrenset. Dette betinger selvfølgelig et nært samarbeid mellom sykepleier og verneombudene ombord, samt perfektjonering av sykepleiernes kunnskaper på dette område.

Samarbeid og utdannelse er i det hele tatt nøkkelord for forbedring av sikkerheten ombord. Samarbeid må skje mellom de ulike grupper ombord, mellom ulike avdelinger i land og mellom land og offshore. Dette er noe de fleste er enige om, men konkrete eksempler har det vært sparsomt med hittil. Noen er vel av den oppfatning at samarbeid kan overdrives og byråkratiseres, men det er lang vei dit foreløpig. Det er viktig at de forskjellige yrkesgrupper og organisasjoner får anledning til å påvirke sin egen arbeidsplass for å øke trivselen, bedre arbeidsmiljøet og derigjennom også sikkerheten. I dette arbeidet er det klart at helsetjenesten bør spille en vesentlig rolle.



To nye crewbåter, Abeer Two og Abeer Ten er et nytt innslag i Jakarta's travle havn. Båtene har nettopp gått inn på ett års kontrakter med henholdsvis Iapco og Arco Indonesia.

Disse kontraktene som representerer et gjennombrudd på det indonesiske marked for Wilhelmsen er virkelig resultat av et fenomenalt samarbeid mellom flere WW-selskaper.

- Barwil Dammam har utviklet konseptet og stått bak kontraheringene
- BBS har fraktet båtene til Singapore
- Barwil Singapore har vært agent
- BSM Kong Kong er involvert i operasjonen
- BSM Bombay ansetter offiserer
- Markedsføring og lokal drift gjøres av Wilhelmsen Offshore Services, Jakarta

Båtene er hovedsakelig involvert i passasjer transport ut til oljefeltene på nordvest-siden av Java, offshore Jakarta. Omlag 400 personer fraktes til/fra oljefeltene hver uke. For dette er båtene utstyrt med moderne komfortable flyseter. Farten er det ikke noe å si på, da Abeer Two har en max. speed på 26 knop.

De store lastedekkene kommer godt med da ny last fra tid til annen på express fraktes til feltene.

Båtene har indiske kapteiner og maskinsjefer, mens resten av besetningen er lokal.

Bildene viser blomstertavlene (med blomsterskrift) som ble overrakt befalene ved overtagelsen, samt båtene side om side i Jakarta's havn.

Å senke sitt skip. . .

En liten notis i Financial Times 6. august resulterte i to brev fra Malta og telefon fra Sjøfarten. Hvorfor hever man TALABOT, hva skjedde egentlig med TALABOT, hvorfor ligger vraket ved innløpet til Valetta havn. Vi begynner å bla i arkivet, i flecten, på hoveddekket i 5. etasje, og vi pirker sogar i kaptein Knut Hornburgs glimrende hukommelse. Han var 4. styrmann ombord på den dramatiske reisen som endte med at kaptein Albert Toft med tungt hjerte måtte be om admiralitetets tillatelse til å senke sitt kjære skip 26. mars 1942 i Grand Harbour på Malta. I 1946 ble skipet hevet og flyttet lenger ut og senket igjen, nå skal det fjernes for godt, så dagens store skip med et ganske annet dyppgående kan komme inn til Valetta. Mer sensasjonelt var det egentlig ikke. Dramatikken skjedde for 43 år siden, en dramatik som får de fleste krigsfilmene til å blekne og som setter tanker og følelser i eiendommelige svingninger.

Våren 1942 var Valetta nærmest en ruinhaug utsatt for kontinuerlige luftangrep, befolkningen bodde i huler utgravet i den løse fjellsiden under hvert angrep, for så å vende tilbake til et hjem som enten var der eller var forvandlet til en ruinhaug. Sjøveien var omtrent ufremkommelig. Konvoi, etter konvoi ble angrepet og snudde uten å komme til havn. Malteserne spiste såkorn og britenes festningsverk var i ferd med å slippe opp for ammunisjon.

Da kaptein Toft fikk sine forseglede ordre i Alexandria 3. mars fikk han også beskjed om at denne konvoien skulle frem, muligheten for å snu eksisterte ikke lenger. Han holdt det klokkelig for seg selv. Med 600 tonn ammunisjon, 600 tonn flybensin, 200 tonn parafin, 880 tonn kull og ca. 7000 tonn stykkgodt og mel kastet TALABOT loss for å slutte seg til den lille hurtiggående konvoien — selvmordskonvoien til Redselsøya som den ble kalt i krigslitteraturen.

Jeg drikker morgenkaffe med kaptein Knut Hornburg i rolig pensjonisttempo, den unge 4. styrmann som kaptein Toft i 1942 hadde kalt en modigmann. Han husker det alt sammen. Skipet som så ut som et pinnsvin med en helt overdådig bestykning, sjøslaget med den italienske flåte som en forsmak på det som skulle komme utenfor Malta, eskortefartøyet HMS Havoc som fikk seg en fulltreffer under de voldsomme tyske stukasangrepene da konvoien nærmet seg Valetta.

— Det der var litt kilent, sier Hornburg — hun signaliserte over at vi måtte gå fra

henne, hun gjorde bare 12 knop da, og vi gjorde 17 og hadde bedre sjanse til å komme unna et ubåtanngrep. Vi slakket av så vi holdt følge til hun fikk ordnet opp og fikk opp farten igjen. Det ble hun som eskorterte oss helt inn, da var hun synkeferdig.

TALABOT kom helt frem, og Hornburg nevner ikke at de gjenlevende mannskaper på Havoc mannet relingen og hilste det norske mannskapet med signalflagg og hurrarop som takk for godt sjømannskap. Det skulle vel så være i de dager.

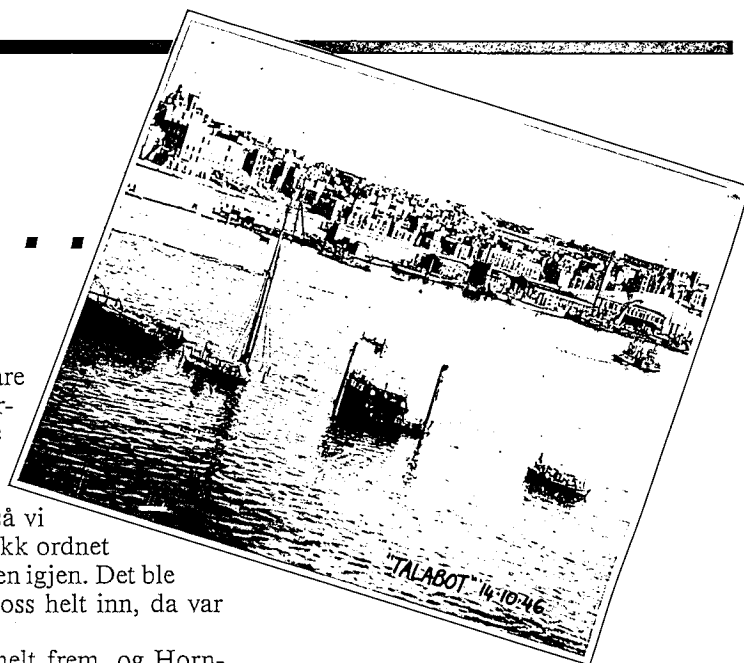
TALABOT blir fortøyd i Grand Harbour og lossingen av de livsviktige varene kan begynne. Dessverre var det ikke kaptein Toft som bestemte rekkefølgen i losseoperasjonen, da hadde vel høyeksplosivene gått ut først.

Det tar nesten 3 døgn å få unna stykkgodset. Bølge på bølge av stukasbombere stuper mot skipet. Hver gang alarmer går søker mannskap og lossegjeng tilflukt i huler og bunkers. Det går sent, altfor sent. Kanonmannskapet på festningen biter kraftig fra seg, HMS Penelope som også er kommet relativt helskinnet i havn, sparer heller ikke på kruttet, men det uunngåelige skjer.

— Torsdag 26/3 kl. 14.00 traff en bombe på babord side av båtdekket, gikk igjennom elektrikerlugaren, shelterdekk og antente maskinrommet. Alle lugarer på babord og styrbord side ble blåst til småbiter av lufttrykket, bare Hornburgs lugar var uskadd.

Jeg har lyst til å si med Kipling — så var det en ting vi ikke skulle glemme. Lasten, ja — 600 tonn flybensin og 600 tonn ammunisjon lå fremdeles der, og dekket ble etterhvert så rødglødende at slukningsmannskapet måtte bruke lettboat fra akterstavn til baug med sine skumsprøyter. Og slukningsmannskapet var det samme mannskapet som i over tre uker hadde vært under stadig beskytning. Riktignok med hjelp fra maltesere, som sikkert var like utslitt.

Ved 17-tiden hadde brannen spredt seg til 1. rom hvor bensinen var lastet. Men før den tid hadde kaptein Toft med tungt hjerte anvist sprengningskommandoen hvor depth-chargene skulle anbringes for å få senket det brennende skipet så pass at brannstedet sto under vann. Forskipet lå nedsunket til 2 fot under øvre dekk, og fremdeles raste brannen hele natten.



I 1946 ble TALABOT hevet på Malta havn for så å bli senket igjen.

Jeg spurte pensjonisten Knut Hornburg om han kunne huske om 4. styrmannen hadde vært redd. «Jeg var vel for ung og dum», sa han. «Men det er en kategori sjøfolk fra den gang som aldri fikk den heder de skulle hatt. Hver gang jeg gikk på vakt tenkte jeg på de stakkarene i maskinen. Vi hadde iallfall himmelen over oss og luften rundt oss, de var inne-stengt i en felle».

Så fortalte han om salongpiken Margit — senere kjent som Malta-Margit. I Alexandria hadde kaptein Toft tilbudt henne avmønstring da han skjønnte hva slags tur dette ville bli. Svaret var kontant og typisk — «Skal gutta mine dø, vil jeg være der.» Men da gutta hennes ble innkvartert i HMS Aurora for transport fra Malta til England, fikk ikke Margit være med. His Britannic Majesty's krigsskip har ikke kvinner ombord. Så hun som hadde løpt med kaffekopper døgnet rundt mens bombene haglet, måtte sitte igjen på Malta og se sine skipskammerater seile til England og nye oppgaver. Der ble hun sittende i 3 måneder.

Er det noen vits i å skrive krigshistorie i 1985? De unge sier «hvilken krig» — og tenker på Vietnam eller Libanon. Nei, dramatikken kan vi overlate til video og TV, det var noe helt annen som rørte seg da jeg begynte å lese om TALABOT's skjebne. Jeg la krigslitteraturen til side, bøkene med alle adjektivene, superlativene og heroismen. Jeg ble sittende med kaptein Albert Tofts journalutdrag, og klumpen i halsen bare vokste. Ikke ett overflødig ord, ikke én følelsesladet ordsetning — bare facts. Men mellom linjene leser jeg ordene — lojalitet, ansvarsbevissthet, mot, solidaritet og det misbrukte ord heroisme. Skal vi kalle det sjømannsskap.

AHO

Når jeg en solfylt sommermorgen i fellesferiens første uke tegner ord på et stykke jomfruelig papir, fristes jeg til å kalle de nylig unnfangede, men ennå ufødte tanker for UNDRING. Men jeg har brukt denne tittel tidligere, og man skal, som bekjent, ikke gjenta seg.

Aftenposten, dette kjære og velredigerte medium, denne morgengryets lyseblå forventning, forteller med hosstående farvefotos om Anne-Marie og Kåre på den ytterste nøkne ø, svaberget i Homborsund. Nettopp her var det den underlig gråspregte satte til havs for å hente en tønne korn. Innenfor, på dyrket jord, godt i le for de høstlige stormer, ligger det idylliske landsted, hvor Statsministeren dyrker roser og studerer insektsliv.

Det er her jeg storligen må undres. Nylig var han i Kina, har holdt foredrag, deltatt i paneldebatter, svart Gro i dagspressen med krystallklare og infame argumenter, og sågar nachspiel-festet etter Wenche Myhres siste show. Alltid korrekt og ulastelig. Alltid med ordet i sin makt. Så plutselig er han i fritidsantrekk, dyrkende sine roser i havgapet og studerer av alle ting insektsliv. Jeg trodde Karel Capek en gang for alle hadde overtatt dette mangfoldige liv. Men nei.

Industriministeren ligger hakk i hæl. Etter nattelange møter om Horten Verft og smertensbarnet Mo i Rana, står også han avslappet og smilende på Svelvikstranda og skjærer blæretang med sigd. Jeg trodde aldri Syse ville ta sin hånd i en sigd, men sannelig bruker han også hammeren i egenskap av auksjonarius over statsbedrifter. Men hvad med denne blæretang? Selvfølgelig skal den gjødsle jorden under rosenbuskene. Det later til at høyrefløyen i Regjeringen har rosen som et magisk symbol. Så dukker Rie opp. Ikke på byen denne gang, men langt ute på Tjøme, perlen i Oslofjorden. Straks serverer fru en nybakt kringle og sterk kaffe på altanen. Hvordan får de det til? Her kommer ingen uventet eller overraskende. Det ville være utenkelig å overrumple Syse i underbuksen, slik

MINI MAL



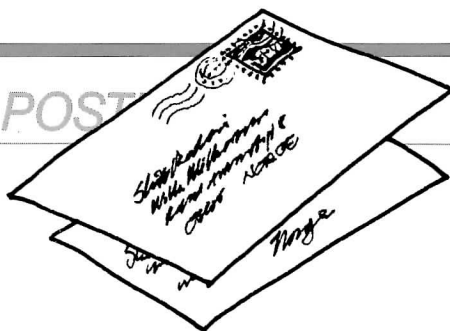
En sommer er over

en daværende premierminister i sin tid blev funnet på sitt tun. Idet kosepraten går sin lette og lekende gang over kaffekoppene, sier ministeren, lett henslengt og muligens for å manifestere at han i tillegg til faglige kvalifikasjoner også behersker humoren og viddet: Else, har du husket å vanne fru Stranger? Det viser seg at dette noble navn tilhører en potteplante, skjenket av den virkelige frue ved en spesiell anledning. Rie noterer og koketterer og synes dette er gøyalt og belevent, alt mens hun smaker på en nybakt kringle. Den var SÅ deilig.

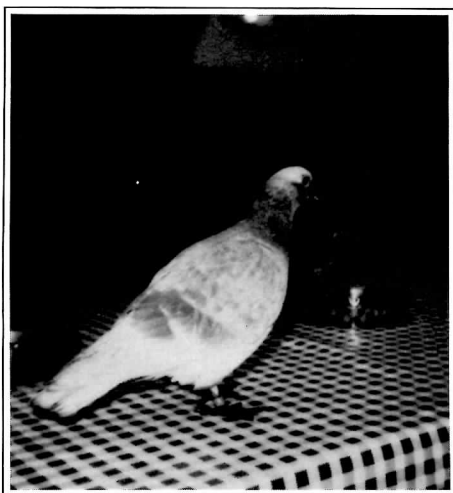
Det dukker opp et visst vemod i mitt sind, og jeg må med salige Ibsen holde litt dommedag over meg selv. Jeg skusler fritiden bort i kabaler, kryssord og iskalde Aalborgere, mens det så selvinnløsende og selvfølgelig var roser jeg skulle dyrke. Hele min utendørs flora består av en tarvelig balkongkasse med tre petuniaer i. Det er som jeg føler meg uverdigg til å stemme Høyre til høsten. Ikke studerer jeg noget, langt mindre forsker jeg i ting som nærmer seg mikrokosmos. Ikke har jeg hytte på Svelvikstranda. Ikke engang en sigd. Mitt eneste håp er at Wenche, min kollega og kamerat, som sesongmessig gir meg tomater, paprika og agurker kommer med en potteplante. Så kunne jeg når tilfeldig besøkende dukket opp, si lett henslengt til min kone: Anna, har du husket å vanne fru Christiansen?

Østlandssendingen gir dagens pollenvarsel fra det meteorologiske. Idag er det moderat spredning av pollen fra nesle og gress. På forsommeren kunne det berettes om tusen bjerkepollen pr. kubikkmeter luft. Det er fantastisk, ikke til å tro. Man trodde luften i Østlandsområdet var ren, og så puster man inn tusenvis av pollen-korn. Naturens ødselhet kan neppe klarere demonstreres. Men nå får jeg en satans idé, da politikernes rosedyrking er blitt som maur i mitt hode.

I nær fremtid flytter jeg til pensjonistbolig i Vestskogen. Huset ligger idyllisk i terrenget, like ved Hella-fjorden, praktisk talt like bra, om ikke ennå litt bedre enn Svelvikstranda. Her får jeg ikke bare anledning til, men er nærmest programforpliktet til å dyrke blomster, for dermed å tekkes vaktmesterparet Sidsel og Fredmar Johannessen. Gjett om jeg velger roser. En vakker sommerdag kommer redaktøren av SKIB-REDERI, Helge Selmer, for å intervju meg. Jeg er å finne på stranden, stående til knes i det klare vann. Ikke med sigd. Jeg skjærer ikke blæretang. Men jeg står med et merkelig instrument i hånden. Det er forarbeidet av en god venn i en teknisk bedrift. Det har linser og telleverk, samt små spaker og sikte med gradeinndeling. Av og til tar jeg instrumentet til øynene som en sekstant, alt mens Helge fotograferer og spør hvad jeg bedriver. Jeg forsker i pollen, sier jeg. Jeg teller pollen-korn i luften. Idag er det bare moderat spredning av pollen fra gran. Hvor jeg har lært det? Jeg benytter pensjonisttilværelsen til diverse studier ved det Meteorologiske. Det er et langt lerret å bleke. Jeg vasser iland og ønsker redaktøren velkommen. Sammen går vi opp til min store og solrike altan. Straks er Anna der med nybakt kringle og sterk kaffe. Helge synes kringlen er SÅ god. Han noterer på blokken. Han smiler og skjønner nok at mitt merkelige instrument er ren bløff. Men det gjør seg på trykk. Og hvad gjør man ikke for å bli populær?



Duebesøk på Tender Tarpon, Ninian oil field



Ombord på Tender Tarpon, Ninian oil field (Britisk Sektor), fikk vi et noe uvanlig og sjelden besøk. Dette skjedde den 19.07.85, mens vi var samlet i messa for å nyte vår «ti-kaffi». En av ventilene stod åpen, og plutselig satt det en due der. Etter det vi kunne se, en brevue. Den satt en stund og kikket på oss, liksom vurderte om den skulle ta sjansen på å komme helt inn i messa. Etter at kaptein Talgø hadde traktert den med noe havregryn og friskt vann, fant den ut at den var trygg og hoppet ned på messebordet. Den var ikke redd i det hele tatt, så den var tydeligvis vant til å omgås folk. Vi oppdaget at den var forsynt med en plastring på hver fot, en hvit på venstre fot, hvor nr. 7807 var påstemplet. Og på høyre fot en blå ring, hvor det var påstemplet: GB 84, L 30881, så den er sikkert britisk.

Den ble traktert ytterligere med mat og drikke. Og etter å ha pusset seg etter maten og blitt behørig fotografert, la den i veg på en inspeksjonsrunde i stuertens indre gemakker. Den la tydeligvis sin elsk på tørrproviantrommet, for derifra måtte den bæres.

Etter inspeksjonsrunden vendte den tilbake til messa, hvor den la igjen to gulgrønne visittkort. Så vi er ikke helt sikre på om den var fornøyd med det den så. Etter det ble både gjest og mat flyttet ut på dekk. En av dykkerne nyttet sjansen,

når postbudet først var her, til å skrive brev til kjæresten og sende det med duen. Den har sikkert tatt oppdraget alvorlig, for den har fløyet sin veg. Så vi får bare håpe at det blir den rette kjæresten som får brevet.

Vi legger ved bildet av vår celebre gjest, selv om det er noe mørkt. Personen på bildet er maskinsjef Harald Sydhagen.

Hilsen gutta på
TENDER TARPON

For mannskapet
Maskinsjef Harald Sydhagen

Du tør ikke stupe

S/S Rena lå i dokk i Rotterdam, og jeg var ung. En lettmatros og jeg sto øverst på flytedokken. «Du tør ikke stupe herfra» ertet lettmatrosen. Jeg stupte. — Maven kom først ned blant bordbiter og annet raskt. Meget redusert berget jeg meg i sikkerhet.

Når jeg nå som gammel ser meg tilbake, er det ofte det ufornuftige jeg har gjort som mest har festet seg i mitt minne.

Arthur Sekkelsten



Norges Rederiforbund og maritime høyskoler

I anledning av oppslag i noen aviser om de maritime høyskoler, og hvor Norges Rederiforbunds syn er blitt noe feil fremstilt, vil vi gjerne presisere følgende:

Norges Rederiforbund ga for et par år siden en innstilling til Kultur- og vitenskapsdepartementet om høyere maritim utdanning. Vi kom her med en plan for omstrukturering av maritime høyskoler hvor vi foreslo en konsentrasjon av den maritime høyskoleundervisningen ved maksimum tre skoler. Disse burde ligge i Øst-Norge, Vest-Norge og det nordenfjeldske. Politikerne og skolemyndighetene må selv ta beslutning om det konkrete stedsvalget. Her bør bl.a. et samarbeid mellom den maritime høyskole og andre relevante høyskoler i nærheten telle med.

Norges Rederiforbund har ikke endret sitt offisielle syn på denne saken. De siste par års utvikling på den maritime sektoren har forsterket behovet for en omstrukturering og konsentrasjon av den maritime høyskoleundervisning.

Inge Johnsen
Avd.direktør i Norges Rederiforbund

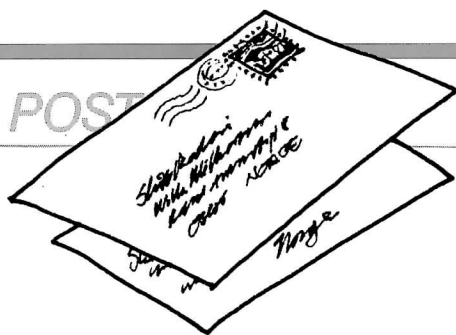
Kultur

Herr Redaktør,

Mange av oss har med undring merket oss at navn på Fører og Dep.sjefer er utelatt når f.eks. nybygg beskrives i avisene. Inkludert NH&ST. Også i SKIB-REDERI er fenomenet innført, mens informasjons navn, og helst bilde er nødvendig.

Man undrer om det kan være en ytterligere hentydning om en fremtidig non-maritime utvikling når man avbilder en uniformert apekatt med WW-lue i Skipsførerens stol. Ref. SKIB-REDERI 1/85.

Klaus Olsen



Ville fektescener i Biscaya

Ovenstående kunne vært hentet fra pirat-overfall i åpen sjø eller mytteri ombord. Alt kan imidlertid skje når Asbjørn Madsen er ombord på TOURCOING bound for Australia. Nevnte herre er forøvrig identisk med vår gamle gym-lærer og ADJUNKT fra Fagerborg Høyere skole i de glade 60-årene.

På sin ferd til og fra Australia skjønte gym-læreren og fekteinstruktøren at forholdene lå bra til rette for fysisk aktivitet ombord. En mann i fektejakka og som behersket franske fekteuttrykk hadde folkene ombord neppe hørt før. Men Madsen fikk det til. Fant frem sabler og masker og satte igang instruksjon. Manfred Person og Jan-Olav Siverten ble snart ivrige og dyktige elever. Disse fektet sammen både inne og ute når det ikke var for mye sjø. Skremte dekkfolk og nysgjerrige sjøfugler var ivrige tilskuere alt mens kaptein Madsen (militær rang) bivånet det



Motormann Manfred Person og R.offisersaspirant Jan-Olav Sivertsen klar til dyst. En garde, og de ville fekte-scenene kan starte.

hele med bergensk-franske kommandorop. En artig og uvant situasjon for de fleste ombord. Det går an å finne grunnlag for fysisk aktivitet hvis man bare er litt oppfinnsom og har de nødvendige ingredienser tilgjengelig.

Vi kommer tilbake til Asbjørn Madsen og hans lange sjøreise ombord på TOURCOING.

Glade vestlendinger på BIG ORANGE



Sunnmøringer finnes overalt og spesielt i WW-flåten. Og stadig mer finner vi dem i offshore-sammenheng. I den grad Skib-Rederi kan kalles Sunnmørsposten har vi for bladet spesielt fotografert stuert Petter Rian, kaptein Hans Ludvig Bjerkli, 1. styrmann Trygve Godø, forpl.assistent Helge Istad og foran matros Oddvar Hildre.

Vi appellerer til andre distriktssammensetninger i flåten. Hvor er vestfoldingene, bergenserne, gjøvikingene og folk fra Oslo 6?

Send bilde til Postkassen.

WIL

Generalforsamling
fredag 1. november 1985

Firmaets årstfest
fredag 17. januar 1986

Vi gratulerer!

40 års tjeneste

Rolf Andersen
Rolf Krüger Johnsen
Thorbjørn Thoresen

25 års tjeneste

Odd Gunnar Stor-Re
Harry W. Kjønnsvik
Harald Hansen
Tore Carlsen
Per Bertelsen
Arne Røstad
Knut Einlien
Ramon Jueguen Martinez
Arne Waagen
Svein Antonisen
Britt How

95 år

Jacob Anker Jensen

80 år

Lars Jacobsen

75 år

Harda Evensen

70 år

Kåre Urberg
Anton Antonsen
Paul Myrdam
Knut Aasheim
Odd Bjerke

60 år

Gudmun Aronsen
Alf Vasbotten
Arnold Guttormsen
John Engelbrethsen
Aina Nilsen
Eugen Lorang Lunde
Wong Chuen Shing
Ip Hok Yam
Torstein Kjørholt
Ole Løvli
Arne M. Hansen
Bernhard Nilsen
Søren Juell
Trygve Olsen
Erik A. Wettre
Ole H. Hansen

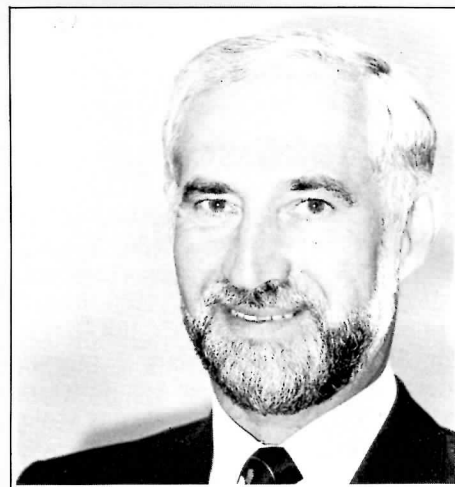
50 år

Ove Fredriksen
Steinar Vikene
Thorleif Halseth
Marianne Røyseth
Leif Haugen
Håkon Remme
Ingelin Halseth
Bjørn K. Edvardsen
Aage R. Aaberg
Nanny Ervik



25 ÅRS TJENESTE

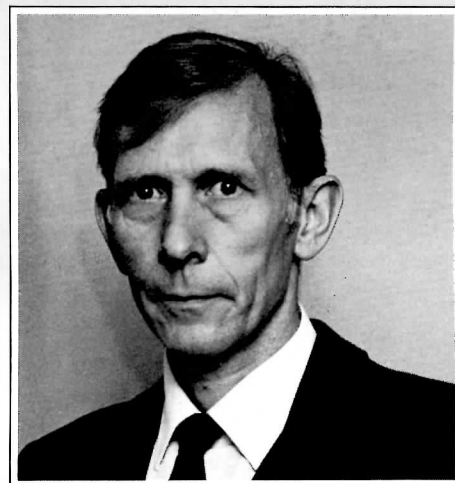
Fru **BRITT HOW**, som er bosatt i Høvikveien 12, begynte som kontordame i rederiets Mexico Gulf linje i 1960 og har senere vært sekretær i flere av firmaets avdelinger. Fra 1972 har hun vært tilknyttet EDB-avdelingen.



25 ÅRS TJENESTE

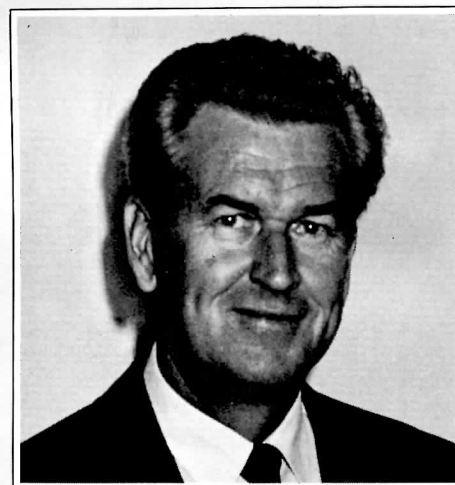
Teknisk sjef **OLAF SCHRADER**, som er bosatt i Holmestrand, begynte å seile som smører i 1959 og gikk gradene i rederiet til han ble maskinsjef i 1974. I 1981 gikk han over i riggflåten, først som maskinromsoperatør, deretter som teknisk assistent inntil han ble utnevnt til teknisk sjef på **TREASURE SCOUT** i 1982.

Olaf Schrader skal nå ombord i rederiets nylig leverte rigg, **POLAR PIONEER**, som skal bore for Norsk Hydro på Haltenbanken.



25 ÅRS TJENESTE

Avdelingssjef **SVEIN ANTONISEN** mønstret som telegrafist på **TOPEKA** 1960. Han seilte som telegrafist til slutten av januar 1964 og tiltrådte stilling som assistent i manifesteringen 1/2 1964. I juli 1965 flyttet Antonisen over til daværende Trygdeavdeling og i april 1968 til Arkivet. Svein Antonisen ble utnevnt til arkivar 1/1 1970 og til avdelingssjef for Kontorservice 1/1 1983.



25 ÅRS TJENESTE

General Manager **KONRAD LEDSTEN**'s ansiennitet i **WW** er fremkommet via hans tjenestegjøring i Fearnley & Egers linjeavdeling fra 16/5 1960 til 31/8 1969, da Barber Lines ble opprettet og Konrad Ledsten ble avdelingssjef for Service 4 og 9.

Ledsten ble utnevnt til avdelingssjef for **BWAL** 15/1 1982 og tilknyttet **WW**'s Linjeseksjon. Pr. 12/2 1984 ble Konrad Ledsten utnevnt til General Manager for **BWAL**.



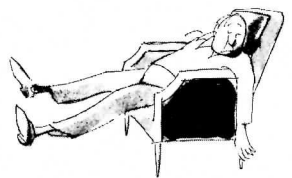
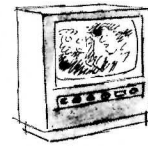
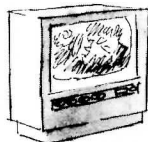
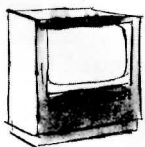
40 ÅRS JUBILEUM

Kontorsjef THORBJØRN THORESEN
Thoresen ble ansatt i rederiet i 1945. Han har hele tiden hatt sitt virke på Ørsnes-kontoret, hvor han ble kontorsjef i 1965. Av saker Thorbjørn Thoresen har administrert gjennom årene kan nevnes skipsregister, aksjonærservice og økonomisaker.

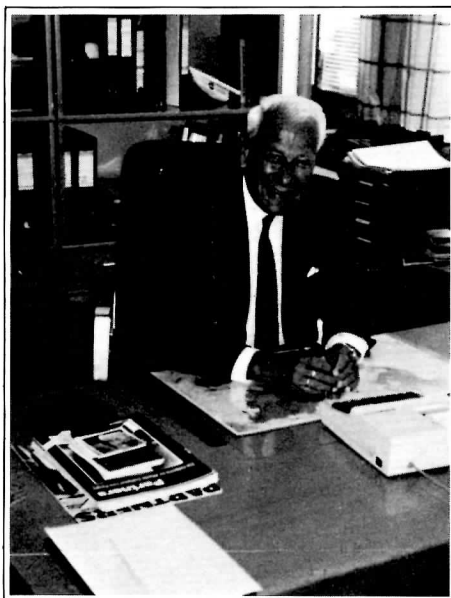


DIREKTØR LARS EKELUND GÅR FRA BORDE

Lars Ekelund har en fortid som seilende i flåten hvor han har seilt som styrmann og skipsfører. Sin stilling på kontoret tiltrådte Ekelund som kapteinsinspektør i 1959. Han var tilknyttet Ekspedisjonen som stevedore-inspektør til han ble direktør for Havneavdelingen i 1965. Han ble direktør for WILAG - Wilhelmsens Linjeagenturer - i 1968. Vi ønsker WILAGs populære sjef lykke til i sin pensjonisttilværelse hvor vi vet han har mange artige, private ting å bruke sin fritid på.



Kort portrett



- Når gikk du til sjøs første gang?

- Jeg fikk min første seilbåt i 1947 - av et forsikringsselskap som hadde fisket den opp fra dypet. Den gang var jeg ivrig speider og forærte derfor 19½-meteren til klubben, så vi fikk glede av den alle sammen. De blå ringene har jeg bare beundret på avstand.

- Hva er ditt pinligste øyeblikk fra WW-tiden?

- Jeg er ganske frittalende og kan derfor ofte komme til å skape situasjoner som kan være temmelig pinlige både for meg selv og andre. Jeg mener egentlig ikke å stille i stand bråk, men å sette tingene på plass. Fordi det alltid er andre mennesker på eksplosjonsstedet, foretrekker jeg ikke å nevne noen enkelt pinlig episode. Jeg liker å kalle en spade en spade, men jeg skulle ønske jeg hadde lært å ikke kalle den «a bloody showel».

- Hva er det nyttigste rådet du har fått?

- Det fikk jeg av min far like før han døde - hvis du oppfører deg som en ærlig og rettskaffen mann, vil det gå deg godt i livet.

- Hva kobler du av med?

- Familien - jeg har 4 barnebarn og ett i ovnen. Dessuten er jeg glad i friluftsliv og hytteliv og nyter det så langt helsa holder - det er blitt visse begrensninger etter hvert.

- Hvilke egenskaper setter du pris på hos andre?

- Ærlighet og renslighet i forretninger - dette er den eneste veien å gå for å oppnå resultater i forretningslivet på lang

Pehr Pehrson, ACL's fargerike sjef, trop- per av etter 40 år i shipping og 15 år under WW-paraplyen. S-R hadde et meget muntert intervju med ham på tampen, dessverre ga rammen for Kort Portrett ikke spillerom for hans mange verbale sprell.

sikt. Dette er faktisk en av mine kjepphester og jeg mener det burde være en grunnholdning i hele vår forretningsfilosofi. Jeg har liten sans for såkalt «smartness».

- Hva gjør deg skikkelig arg?

- Når jeg merker at folk lurur unna og jeg oppdager upålitelighet.

- Hvilken presang ville glede deg mest?

- Jeg vil heller kalle det gave enn presang, og da vil jeg svare en god helse, at mine deilige barnebarn fortsetter å være sunne og friske og at min pensjonisttilværelse får livskvalitet.

- Hvilken bok leste du sist?

- Faglitteratur en masse om lederutvikling og andre spennende emner. Men jeg har også gravet i gamle gjemmer og ble helt fascinert da jeg leste Victor Hugo's «De Elendige» igjen, jeg har faktisk lest den flere ganger i det siste.

- Hvilken bok skal du lese etterpå?

- Jeg gleder meg til å få tid til å lese meget mer skjønnlitteratur enn før.

- Har du en yndlingsdrink og et favorittmåltid?

- Gin og Bitter Lemon. Det er nesten flaut å si det, men fiskepudding med hvit saus og masse reker og en dash sherry i er det beste jeg vet, en pasjon jeg deler med mine barnebarn.

- Hvem ville du tilbringe en dag alene med?

- Det måtte være veldig interessant en eneste dag å få følge administrerende direktør gjennom alle beslutningsprosesser, store og små og se «what makes him tick».

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

- Jeg har vært nesten over hele verden, men Østen er fremdeles uutforsket av meg, så dit skulle jeg gjerne reist.

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

- Det skrives vel for lite om sjøen og den maritime del av vår virksomhet. Dessuten tror jeg det skyldes en viss sjenanse.

Tross kort liggetid og færre sjøfolk:

«Kjærka» har ikke utspilt sin rolle

KOBE, Japan:

— Sjømannskirken har ikke på noen måte utspilt sin rolle. Enkelte har hevdet at det er ikke bruk for den lenger, at sjøfolk ikke har tid til å besøke oss. La gå at det er blitt færre av dem, og at rasjonalisering også har ført til kort liggetid i hver havn. Men vi oppsøker *dem* — og vi holder kontakten vedlike. Også for ikke-sjøfolk er «kjærka» et sted man tyr til; om ikke for annet, så iallfall for å lese norske aviser med de siste nyheter hjemmefra! Vi er kort og godt å regne som en service-institusjon som alle landsmenn — ja, folk fra andre nasjoner også — kan dra nytte av. Og vi *blir* flittig besøkt.

Han har visselig sine ord i behold, sjømannsprest *Bjarne Hjelvik* fra Bruvik på Ostrøy: Det var jo bl.a. *vi* farende fanter et eksempel på. På vår «verdens-safari» var vi kommet til Japan, og for å få informasjon om steder vi ønsket å besøke var nettopp «kjærka» stedet å oppsøke. Og vi ble ikke skuffet. Den velvilje og oppmerksomhet man møtes med, er ikke betalt med penger.

Det samme gjentok seg på sjømannskirken i Singapore noen uker senere. Men det er en annen historie.



... og her en flokk farende fanter på plenen utenfor sjømannskirken i Singapore, med artikkelforfatteren i sin midte. Ikke én med tilknytning til sjømannsyirket, hvilket illustrerer at «kjærka» er en institusjon mange nyter godt av!

Omflakkende tilværelse

Bjarne Hjelvik sammen med kona Bjørg — *hun* fra Haugesund — kom til Kobe for tre år siden i september. De har hatt en heller omflakkende tilværelse før de slo seg ned her; bare eldstegutten Rune (9) er født i Norge. Kristin (7) er født i Holland, mens «attpåklaten» Erlend (4 måneder) så dagens lys her i Kobe. Sjømannsmisjonen har de vært knyttet til i ni år.

Et annet hjem

Men tilbake til «kjærka» som institusjon — altså for alle og enhver, men for sjøfolk især. Vi gir ordet til bruvikingen igjen; sjømannspresten med glimt i øyet og evne til å omgås alt slags folk — en egenskap som så utvilsomt er en nødvendighet når man har valgt et yrke som dette.

— Jo, vi opplever litt av hvert, ler han. — Men skal jeg få si noe om den norske sjømannsstand, så møter du neppe mer reale folk. Du må huske på at dette er mennesker på stadig reisefot, de er sjel-

den hjemme. Båten er deres arbeidssted, og det er der de bor. Men alle søker et hjem. Derfor er det viktig å ha et sted å gå til hvor de virkelig *føler* seg hjemme. Det er derfor jeg har slik tro på kirkemodellen vår: «Home away from home». Og det er derfor jeg tør påstå at Sjømannskirken ikke har utspilt sin rolle, og kommer neppe noengang til å gjøre det, sier Bjarne Hjelvik, som kan fortelle at bare i Kobe har man anløp av rundt regnet 200 norske båter i året. I tillegg kommer 120 — 130 som seiler under bekvemmelighetsflagg, samt et par hundre andre som besøkes *utenfor* området. Reiseassistenten er stadig på farten, til Nagoya, til Yokohama, til Hiroshima o.s.v.

— Det er ikke slik at vi bare tar imot skipsbesøk. Vi må selv gå ombord i båtene, bringe lesestoff og filmer, invitere mannskapet på turer, handle for dem. Gjøremålene er utallige. I det hele tatt er hente- og bringetjenesten noe av det viktigste vi bedriver, sier han — men føyer til at et gudsord i ny og ne også hører med. Søndagsandaktene er obligatoriske.

— Som du forstår er vi ikke bare en kirke i dette ordets betydning. Vi er kort og godt en serviceinstitusjon, og vi har mer enn nok å henge fingrene i. Men det er et givende arbeid, når vi ser — og vet — at sjøfolkene setter pris på det vi gjør!

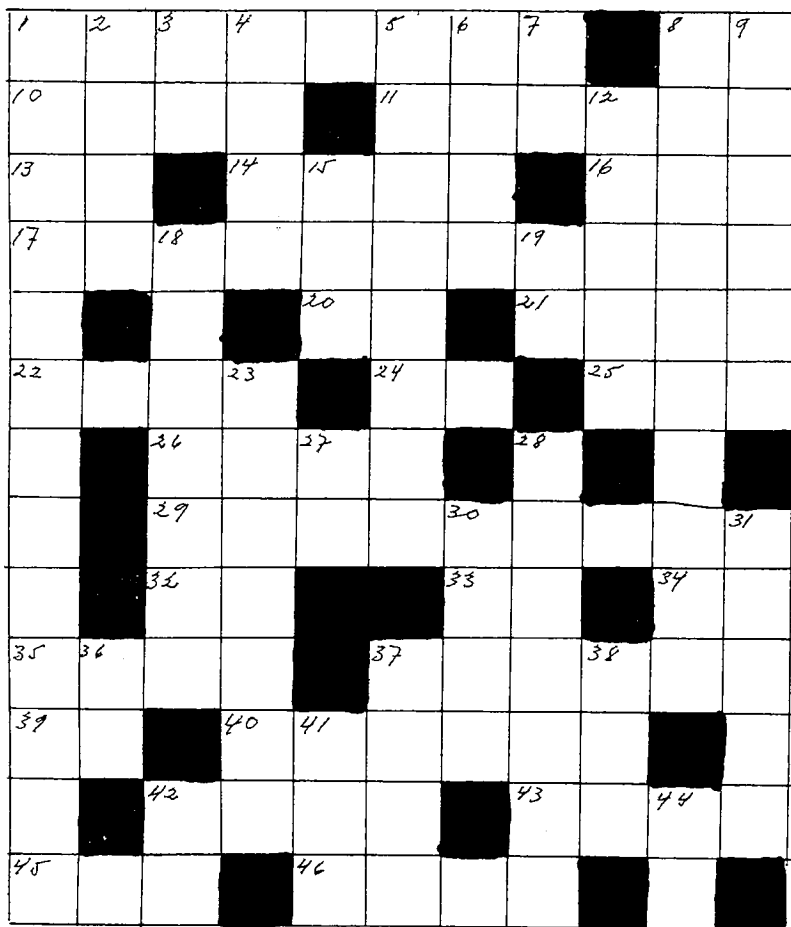
Øistein Molstad Andresen

Anne var en såkalt «ungkarsjente». En dag kom hun på jobben og delte ut sigarer til alle.

— Hva er skjedd, ville alle kollegene vite.

— Jeg har fått en gutt, sa damen synlig stolt — 185 cm høy, blond og med sportsbil...

Kryssord maritim



Vannrett

1. Romersk gourmet
8. Helgen
10. Guttenavn
11. Kun denne
13. To like
14. Sted i Røyken
16. Liten makrell
17. På blusen
20. Via
21. Kan være glad
22. Rak
24. Oppdrett
25. Litet vesen
26. Treet
29. Kosestund
32. Organisasjon
33. Tall
34. Tall
35. Jødenes konge
37. Rensegjenstand
39. Skråning
40. Jamrer
42. Bilde
43. Dustemikkel
45. Dra!
46. Tilhengerflokk

Loddrett

1. Rhinskvin
2. Dårlig
3. Omtrent
4. Grunnstoff
5. Livskunstner
6. Enestående
7. Observere
8. Vaksineres barn mot
9. Pikenavn
12. Belgisk statsmann
15. Tollunion
18. Mørk måned
19. Reidar Larsen
23. Ferdsl
27. Lever
28. Dolk
30. Bifallende
31. Konge
36. Tall
37. Banner
38. Religion
41. Anviser
42. Hast
44. Oppdaget

Kryssord maritim nr. 27

Premiene er lommebok, sportskniv og Parker penn - for de 3 første uttrukne løsningene.
 Dessuten gir vi trøstepremier.
 Svarfristen for oppgavene denne gang er 15. februar 1986.
 Merk konvolutten Kryssord Skib-Rederi.

Navn:

Adresse:

**Kryssord nr. 26 fikk
 inn 122 løsninger.**

**Vinner av
 X-ord Maritim nr. 26**

B	V	G	G	E	K	L	O	S	S	E	R
R	E	A	L	R	U	T	A	L	E		
I	N	S	I	N	U	E	R	E	V	I	
S	T	I	S	O	K	S	E	N			
K	R	E	V	E	N	D	E	O	B		
E	R	L	I	O	I	V	R	E			
B	I	L	E	N	S	E	T	E	N		
Y	S	T	E	G	E	S	T	D	D		
T	E	A	D	E	R	E	O	D	E		
R	P	U	R	E	L	O	K	E	R		
I	R	I	S	N	O	L	E	R			
K	I	R	A	N	D	R	R	O			
R	G	B	R	E	N	E	T				
E	G	E	N	A	N	Y	N	N	E		
N	E	D	R	I	N	G	E	T	U	R	

1. premie: Torlaug Eriksen, Åsgårdstrand
2. premie: Josef Carlsen, Lillestrøm
3. premie: Oskar Øveraas, TENDER CAPTAIN

Trøstepremier:

1. Robert Steffensen, Fjellhamar
2. Svein W. Holbu, TENDER TURBOT
3. Trond Jan Ueland, Brusand
4. Tore Moen, Moss
5. Kaj Haagensen, TENDER TARTAN