

SKIB-REDERI



INFORMASJONSORGAN FOR
WILH. WILHELMSEN

LIMITED A/S

NR. 1 • 1986

SKIB-REDERI

Informasjonsorgan for
Wilh. Wilhelmsen
Limited A/S.

Ansvarlig:
Hans Chr. Bangsmoen

Redaktør:
Helge Selmer

Layout og illustrasjoner:
Punktum Finale

Opplag 4000

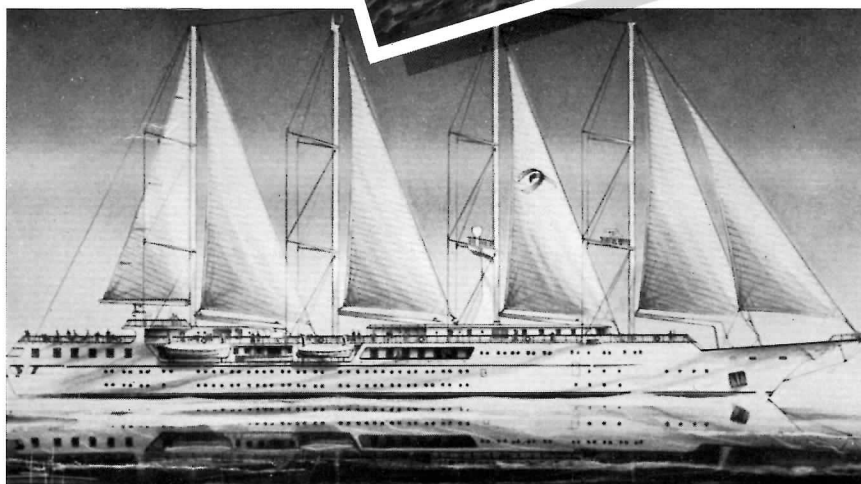
Redaksjons adresse:
Roald Amundsensgt. 5
Postboks 1359, VIKA
N-0113 Oslo 1



*Elektroniske
sjøkart (s. 6)*



*Nytt rednings-
system (s. 9)*



*Sail cruise
management (s. 13)*

INNHold

Nor og opp.....s.	5
Elektroniske sjøkart.....s.	6
Nytt redningssystems.	9
Sail cruise managements.	11
I 125 års.	14
Med en bladfant i lastens.	15
Generalkonsulen på New Zealands.	18
WW-rundt.....s.	20
Kort portrett.....s.	23
Personalia.....s.	24
WIL-Nytt.....s.	26



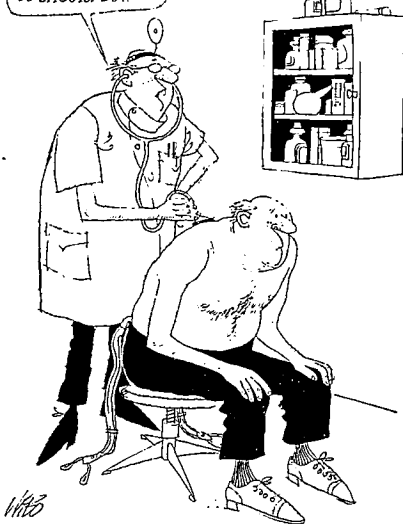
*Fra Barber
Tønsberg (s. 17)*



*Generalkonsulen
på New Zealand.
(s. 18)*

TALE ER SØLV, MEN TAUSHET ER....

Your internal communication is not quite what it should be...



Hvor vil vi med dette? Det bibelske ordspråket valgt som overskrift er vel kjent og hyppig anvendt.

«Tale er sølv, men taushet er gull». En videre fabulering over hva som kan tolkes inn i utsagnet får utestå. La oss bruke en annen vinkel og en ny inngang på hva som egentlig ligger oss på hjertet.

«Tale er gull, men taushet er tull».

Som en oppmerksom leser sikkert har registrert er temaet nok en gang **informasjon og kommunikasjon**. Temaet er uttømmelig – som en Sareptaskrukke. Hvorfor tygge mer drøv på dette, da? Det er to grunner.

For noen uker siden dalte det ned på undertegnede bord en trykksak som omtalte resultatene fra en større undersøkelse i USA. Undersøkelsen tok for seg de ansattes krav og ønsker når det gjelder bedriftens interne informasjon. Konklusjonene er interessante og reiser en rekke spørsmål. Tilsvarende norske undersøkelser – om enn i langt mindre omfang – peker i samme retning.

La oss se litt på resultatene og relatere det til vår bedrift. To forhold lar seg lett beskrive. Hva ønsker de ansatte informasjon om – og hvem ønsker de informasjonen fra?

Prioriterte temaer er – ikke uventet – organisasjonens fremtidsplaner, egen jobbsituasjon, personalpolitikk, økonomiske resultater, personalstoff o.l.

Hva som imidlertid er mer interessant og som bør mane til virkelig ettertanke er spørsmålet om valg av informasjonskanal. Tre kanaler utpeker seg som absolutte «Vinnere»

- 1) Min arbeidsleder
- 2) Møter i små grupper
- 3) Ledelsen

Først langt ned på listen kommer tradisjonelle virkemidler som personalhåndbok – bedriftsavis – brosjyrer – oppslagstavle.

Sa vi ikke «Tale er gull,....» Skriftlig informasjon holder i beste fall bare til poengplass. Dette er et tankekors. Jeg er redd vi har overvurdert betydningen av skriftlige informasjonskanaler. Alt tyder på at det de fleste ønsker er **ansikt-til-ansikt-kommunikasjon**.

Vi skal ikke utdype resonnementene og søke flest mulige konklusjoner, men her

bare understreke viktigheten av at arbeidslederne på alle plan har en soleklar informasjonsplikt og at hver enkelt tar denne del av ledelsesfunksjonen alvorlig.

Parkinsons lov om næringslivets kommunikasjon setter fingeren på det essensielle: «Det tomrom som oppstår når man unnlater å kommunisere vil meget snart bli fylt med nyheter, forvanskninger, sludder og løgn.

Jeg sa innledningsvis at vi hadde to grunner til å ta opp dette temaet på lederplass. En undersøkelse om intern informasjon er vel og bra. Like viktig er det forhold at vi direkte og indirekte flere ganger er blitt minnet på at det svikter i vår egen informasjonsvirksomhet internt. I stedet for å ikle seg gåsefjær og la kritikken prelle av ser vi det som selvfølgelig og viktig å påpeke svikten.

I en periode med store og hurtige forandringer er vi av og til blitt liggende på etterskudd med informasjonene, først og fremst den muntlige, førstehånds informasjon, den som bør og skal gi støtet til kommunikasjon.

Altså: Et hjertesukk i håp om å få ledere i taleog å få ledere til å tale.

Vi er nemlig ikke uten videre enige med Shakespears King Richard: «Talkers are no good doers».

Vi tror – ubetinget – at den leder som vektlegger tale i forholdet til sine medarbeidere, også får ting gjort, ikke minst **gjennom** sine medarbeidere.

Sa vi ikke: «Tale er gull,....»

Hans Chr. Bangsmoen

— Nor og opp?



En del meldinger i WW-Nytt den senere tid har bragt nye selskapsnavn inn i familien. Felles for dem alle er at de endrer på — NOR. Originalt? En kort repetisjon er kanskje på sin plass:

QUATRONOR

Quatronor er dannet av de fire selskapene Sig. Bergersen d.y. & Co., Kværner-gruppen, Götaverken Arendal AB og Wilh. Wilhelmsen Limited A/S. Selskapet har som formål å eie, tilby, leie ut og operere flytende produksjonsanlegg for olje og gass.

Det nyetablerte selskap tar i første omgang sikte på å lansere et flytende produksjonsanlegg for Snorre-feltet i Nordsjøen der Saga Petroleum er operatør. Selskapsdannelsen har imidlertid en klar langsiktig målsetning og man vil i tillegg aktivt markedsføre flytende produksjonsanlegg også for andre felt på norsk kontinentalsokkel og internasjonalt.

Eierforholdet i det nyetablerte selskapet er fordelt med 30% på hver av de norske partnerne mens Götaverken Arendal AB har 10%. Overingeniør Dag Inge Høy fra WWL er utnevnt som daglig leder av den selskapsadministrasjon som nå bygges opp.

OCEANOR

Wilh. Wilhelmsen Limited A/S har gått inn med en 10% eierinteresse i Oceanographic Company of Norway — Oceanor.

Generelt kan en si at Oceanor kartlegger det som skjer mellom havbunnen og havoverflaten og i atmosfæren nær havoverflaten. Ved hjelp av målebøyer som flyter på de syv hav, skaffer OCEANOR seg utstrakt og oppdatert informasjon og marin meteorologi, bølger, strømninger, sjøtemperatur, saltholdighet, korrosjonspotensiale med videre i ulike farvann, og det system som finnes i disse målingene. Informasjon fra bøyene tas inn via magnetbånd, disketter, VHF eller satellitt. Informasjon brukes blant annet til å forutsi bevegelsene i havet, noe som er svært nyttig informasjon for operasjon og design i offshorenæringen. Svært følsom datainnsamling og ikke minst avanserte tolkningsprinsipper er nøkkelen til den informasjon som selges.

BOCONOR

WWL har gått inn som den åttende partner i selskapet Barents Offshore Consortium of Norway — Boconor. Selskapet ble dannet i 1983 og har foruten Wilh. Wilhelmsen Limited A/S følgende andelshavere: Norwegian Petro-

Daglig leder av Quatronor A/S er Dag Inge Høy fra Wiltec, her fotografert sammen med styreformannen Hans Kr. Øvstaas fra Sig. Bergesen d.y. & Co.

leum Consultants, Norwegian Contractors, Veritas, Geco, Aker, Kongsberg Våpenfabrikk og Kværner-gruppen.

Boconor dekker alle faser av offshore utbygging fra skyting av seismikk til plattformer i drift. Siktemålet er å markedsføre «nøkkelferdige» anlegg overfor Sovjetunionen.

MEDINOR

Skips A/S Tudor med flere har gått inn med eierinteresser i Medinor A/S, et privat utviklings- og investeringsselskap innen helsesektoren. Medinor skal tilby medisinsk og økonomisk ekspertise og selskapet ønsker å engasjere seg innen medisinsk utstyr og teknologi, eksport av norske medisinske tjenester og produkter, helsetjenester utenfor det offentlige apparat og forskning og idéutvikling.

Direktør Knut Wang sitter i styret for Medinor og dr. Johan Foss er knyttet til selskapet på konsulentbasis.

Hva nå, Helge Nor? ■

Verdens første elektroniske sjøkart — er sjøsatt

I løpet av de seneste årene har det funnet sted en eksplosiv teknologisk utvikling innenfor den maritime sektor. Utnyttelsen av EDB og satellitter har skapt nye muligheter — særlig innenfor navigasjon og kommunikasjon. Men på ett punkt har utviklingen stått nærmest stille. Sjøkartet — som det mest sentrale hjelpemiddel i navigeringen — er fremdeles gjengitt på papir, og blyant, passer og linjal er viktigste bestikk-verktøy.

Inntil nå...

Disc Navigation er verdens første integrerte navigasjonssystem — basert på ett verdensomfattende elektronisk sjøkart! Disc står for Digitized Sea Chart, samtidig som det angir lagringsmediet for denne enorme datamengde — nemlig den optiske laser-disc'en. Med sine 12 cm i diameter har Compact Disc-platen i dag en lagringskapasitet på 650 Megabyte (tilsvarende 86.000 maskinskrevne A4-sider). Et skip i variert world-wide trade vil maksimalt trenge 5 slike plater for å dekke sitt totale kart-behov. Til erstatning for dagens 2.000 papirkart!

ETT SAMMENHENGENDE VERDENSKART

Det digitale Disc-kartet er ett sammenhengende verdenskart, digitalisert i den beste målestokk som anvendes av verdens skipsfart i dag — inklusive de detaljerte havnekartene.

Informasjonsmengde, farger og symboler er de samme som anvendes i papirkartet. Mens papirkartet representerer et statisk medium — hvor all informasjon må gjengis for å dekke alle navigasjonsforhold (og dermed kan bli ganske uoversiktlig) — er Disc et dynamisk medium. Informasjonen kan selekteres på basis av skipets behov til enhver tid. F.eks. kan man i stedet for å vise alle dybdesiffer velge en aktuell dybdekurve, gjerne kompensert for tidevann. Passasjer, fyrsektorer og andre kritiske faktorer zoomes inn for å få bedre separasjon. Fyr kan «tennes» for seiling om natten og



«slukkes» på dagtid. Navigeringen blir dermed betydelig enklere, og fremfor alt — sikrere.

SKIPETS POSISJON ER NØKKELEN

Når systemet startes opp, vil skipets posisjoneringsutstyr automatisk sørge for at det aktuelle kart fremkommer på en 19" høy-oppløselig fargeskjerm. Systemet kan tilpasses alle kjente posisjonerings-instrumenter, inklusive de kommende GPS-mottagerne.

Kartet som fremkommer på skjermen, viser i utgangspunktet et område tilsvarende ca. 1/2x1/2°. Ønskes større eller mindre målestokk er det bare å trykke på en av knappene på kontrollpanelet.

skipet vises med et symbol i kartets senter og under seilingen beveger symbolet seg i sann fart over kartet. I god tid før skipet «seiler ut av kartet» bygges neste aktuelle kart opp i maskinens hukommelse. På en brøkdel av et sekund skiftes kartet, og skipet befinner seg igjen i kartets senter.

Systemet gir mulighet for å planlegge skipets rute på forhånd, med automatiske beregninger av distanser og kurser. Faste ruter kan selvfølgelig lagres.

INTEGRERT INFORMASJONSSYSTEM

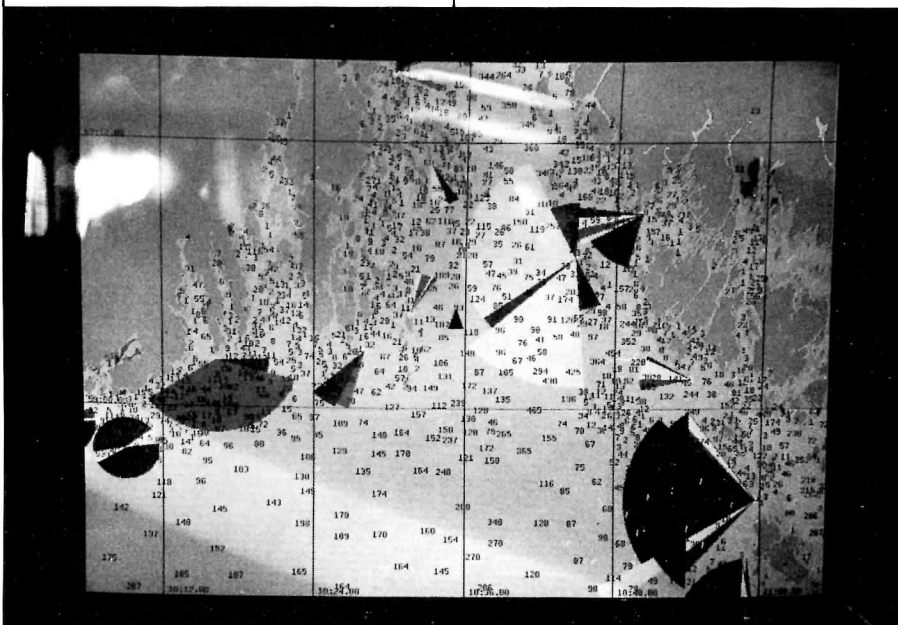
Disc er også utstyrt med en



Overstyrmann Per Torbjørn Eide på ROSA TUCANO viser frem utstyret knyttet til det elektroniske sjøkartsystemet. Skipet er det første i verden som utprøver slikt utstyr og det følges med stor interesse av kart- og sjøfartsmyndigheter over hele verden.

Slik ser ytre Oslofjord ut på data-skjermen ombord på ROSA TUCANO.

mindre (12") hjelpe-skjerm. Posisjoner, kurser, fart, fyrkarakteristikker, tidevann, pilotinformasjon etc. vises på denne skjermen. I realiteten kan all nødvendig informasjon for sikker og effektiv navigasjon integreres i systemet.



OGSÅ RADAR-INFORMASJON KAN INTEGRERES

Det er mulig å gjøre en direkte sammenligning mellom radar-bildet og kart-bildet. Dersom radar-informasjonene ikke korresponderer med kjente objekter i kartet, vises dette øyeblikkelig. All annen informasjon fra radar/ARPA blir fortrent. Eventuelle avvik i forhold til kartets landkonturer etc. vises i alternative farger.

DISC-KARTET OPPDATERES LØPENDE

Oppdatering av tradisjonelle papirkart skjer på basis av ukentlige Notice to Mariners, og er meget tidkrevende arbeide ombord.

I Disc-systemet vil oppdateringen skje automatisk. Enten ved at brukeren får tilsendt løpende magnetbånd med digitaliserte rettelser som mates rett inn i maskinen. Eller ved overføring via satellitt-kommunikasjon. Forøvrig vil

laser-disc'en komme i nye oppdaterte utgaver 2-4 ganger pr. år.

DISC-SYSTEMET ALLEREDE I DRIFT

M/S Rosa Tucano, som går i linjefart mellom Skandinavia og Syd-Amerika, har nylig installert Disc Navigation-systemet ombord. Ytterligere 3-4 systemer vil bli installert tidlig i 1986, som ledd i den praktiske testing av systemet.

Ordinære leveranser til det internasjonale marked vil skje i slutten av 1986/begynnelsen av 1987.

Disc Navigation AB er lokalisert i Sjøbo (utenfor Malmø), og eies i fellesskap av Wilh. Wilhelmsen Limited, Nautisk Forlag A/S og det svenske Lidaris AB. ■

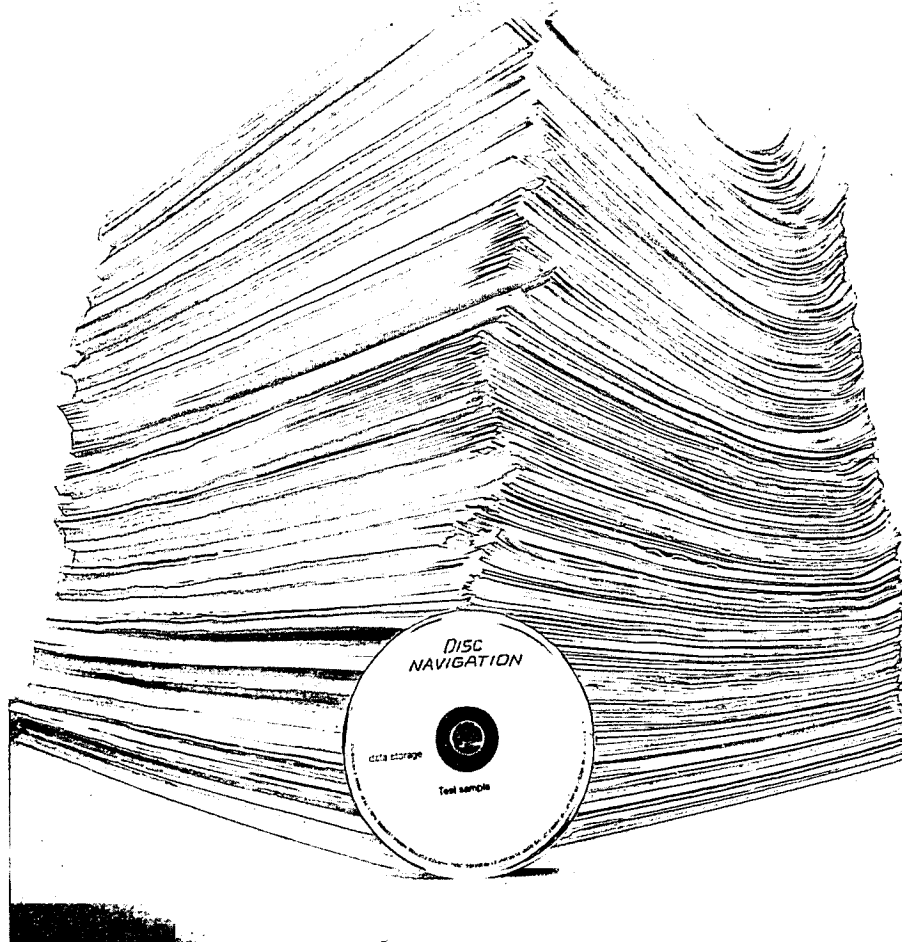
Disc Navigations smålaser-plater har kapasitet til lagring av mer enn 2000 sjøkart og nautiske informasjoner.

NYTT REDNINGS- SYSTEM UTVIKLET FOR OFFSHORE- ULYKKER:

Som hånd i hanske

Som hånd i hanske passer de sammen, de to fartøylene som til sammen utgjør det nye redningssystemet som ble presentert av Wilhelmsen Offshore Services i Trondheim nylig. En hyper-rask redningsbåt, og et moderskip med innebygget dokk.

Tekst: Einar Chr. Erlingsen
Tegning: WOS



Det er fristende å ta i bruk det gamle ordtaket om at det er aldri så galt at det ikke er godt for noe. Det var nemlig den tragiske Alexander Kielland-ulykken i 1980 som opprinnelig ga støtet til det unike redningssystemet som nylig ble presentert ved MARINTEK i Trondheim.

Initiativtager til prosjektet er Wilhelmsen Offshore Services, med finansiell bistand fra Elf-Aquitaine Norge A/S. Og det var mannskapet ombord i forsyningskipet «Tender Power» som i sin tid fastslo at et nytt system måtte finnes.

«Tender Power» deltok nemlig i redningsarbeidet i forbindelse med Kielland-ulykken. Etter enormt strev greide man å berge ombord to mann. Samtidig kunne man fastslå at forsyningskip ikke



er noen velegnet operasjonsbase for å få folk opp av sjøen. De overlevende har selv små muligheter til å hjelpe til med å holde seg fast, enn si klatre.

Også andre bergingssystemer har vist seg å ha sine klare svakheter under de ekstreme forhold som kan herske offshore.

FLYTENDE DOKK

Løsningen som ble funnet var todelt: Et stort moderfartøy med innebygget dokk, og én, eventuelt to mindre redningsbåter som kan ta ulykkesofrene direkte inn i dokken.

Det lille fartøyet vil bli utstyrt med to vannjetmotorer, hver på 450 hk, og gjør en fart på 27 knop. Det har meget lavt fribord, kun 0,05 m i redningssonen for lett å få folk ombord og inn i den oppvarmede kahytten, hvor det er plass til 38 mann, foruten mannskapet på tre.

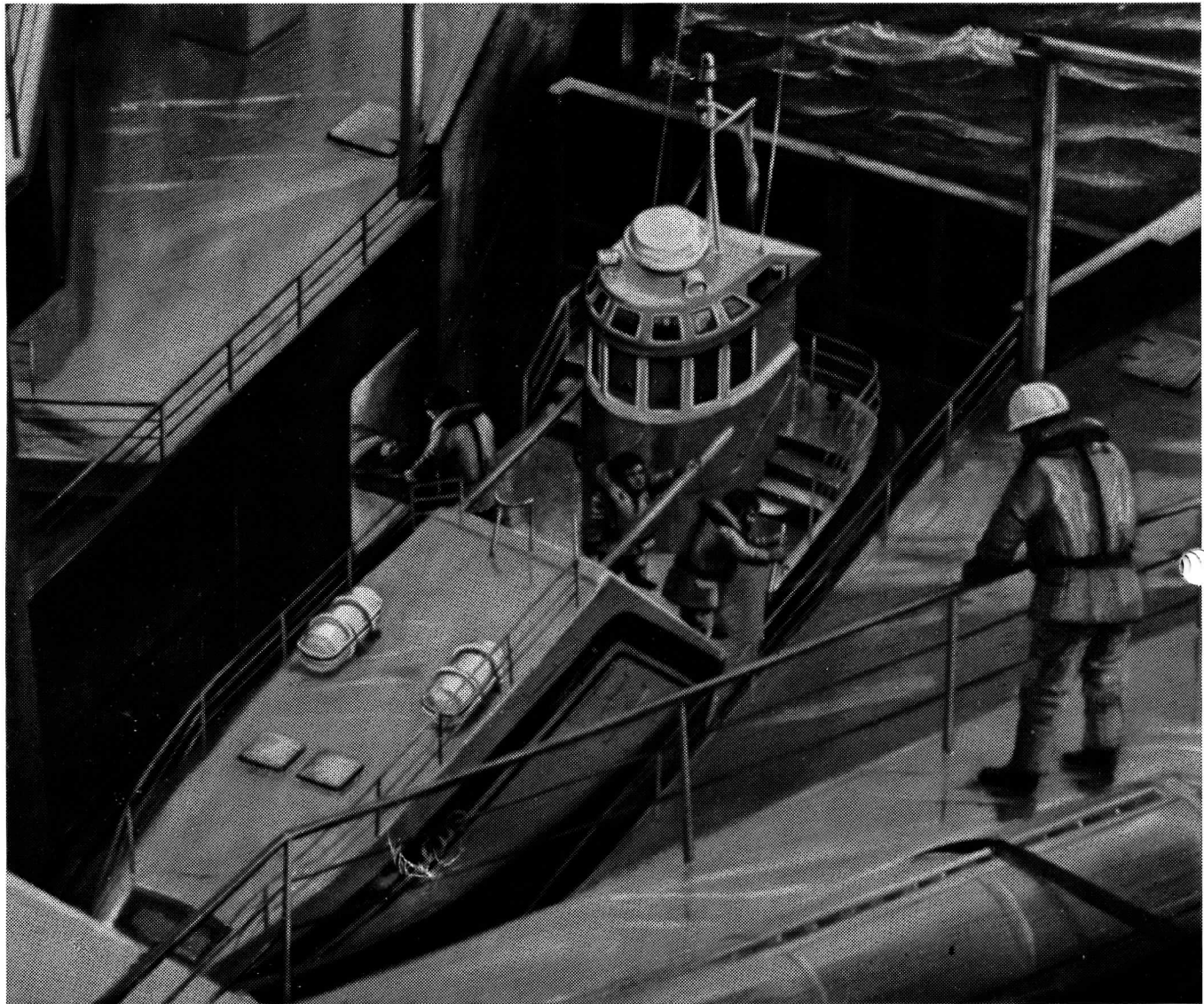
Dermed settes kursen mot dokken i moderfartøyet. Denne in-

neholder 350 tonn vann, og forskningen ved MARINTEK har blant annet resultert i en ny type bølgedempere for å skape mer stabile forhold inne i dokken.

Når redningsfartøyet har kjørt inn i dokken for egen maskin, stenges dokkporten hydraulisk, og vannet slippes ned i en bunntank. Redningsbåten blir liggende nærmest tørt i bunnen

på dokken, og de reddede kan spasere over i moderfartøyet. Dette har et mannskap på ti, men har plass til 300 overlevende, hvorav 75 i en egen hospitaldel. Mens dette pågår blir vannet pumpet opp fra bunntankene til to sidetanker. Hvis det er behov for redningsbåten å gå ut igjen, kan vann på ny slippes inn i dokken fra sidetankene.





STOR INTERESSE

Forskerne ved MARINTEK var opprinnelig skeptiske til hvorvidt det var mulig å kjøre to båter inn i hverandre under ekstreme værforhold, men testene som er foretatt i Havlaboratoriet i Trondheim har avslørt at systemet fungerer over all forventning. Selv brytende bølger med signifikant høyde på seks meter ved innløpet til dokken har ikke bydd på problemer. Begge fartøyer karakteriseres som usedvanlig sjødyktige.

Det nye redningskonseptet er tenkt benyttet på felt hvor konsentrasjonen av rigger/faste installasjoner er stor. Moderfartøyet vil bli utstyrt med vannkanoner, og kan benyttes til brannslukning samtidig med at det virker som dokk for bergningsfartøyet.

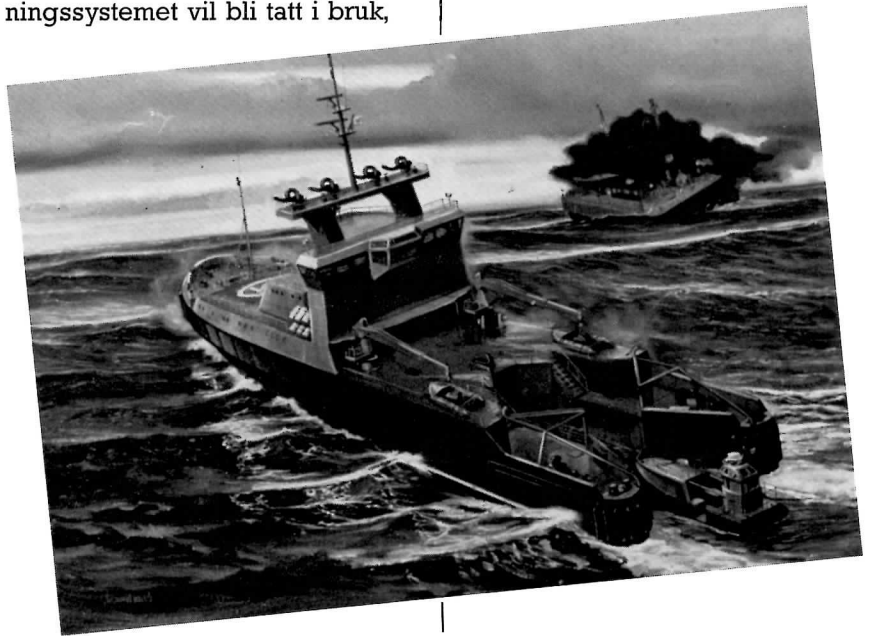
Det er ingen hemmelighet at konseptet er utviklet blant annet med tanke på de værforhold som hersker nordover. Noen avtale om

kontrahering av det nye rednings-systemet foreligger imidlertid i skrivende stund ikke. Prisen blir drøy; den er anslått til omkring 100 millioner kroner.

Flere av de store oljeselskapene har imidlertid meldt sin interesse. Men om redningssystemet vil bli tatt i bruk,

avhenger blant annet av de krav myndighetene vil stille til redningsberedskapen offshore i tiden fremover.

Dersom en beslutning om å kontrahere blir foretatt, vil systemet kunne være operativt i løpet av et drøyt år. ■



SAIL CRUISE MANAGEMENT

De gamle og nå forlengst glemte ord: «Vår ære og vår makt har hvite seil oss bragt», kan igjen bli en nøkkel til vår videreutvikling som Managers for cruise-skip.

De fleste av våre lesere har sikkert hørt at W.W. i tillegg til SEA GODDESS I og II nettopp har undertegnet kontrakt for Management av 2 seilcruise skip beregnet for 150/170 passasjerer. Muligheten for Management for ytterligere to skip er tilstede.

De første to skip, som vil få navnene WIND STAR og WIND SONG, vil bli levert henholdsvis okt. 86 og april 87.

Som seilskip betraktet vil skipene bli meget store. — Muligens verdens største. — Såvidt vites ingen av de eksisterende skoleskip større. Mastene som er 50 m. høye, er høyere enn på den berømte clipperen «CUTTY SARK». Seilerarealet på ca. 2.100 kvadratmeter er nesten dobbelt så stort som på CHRISTIAN RADICH som «kun» har 1.350 kvadratmeter.

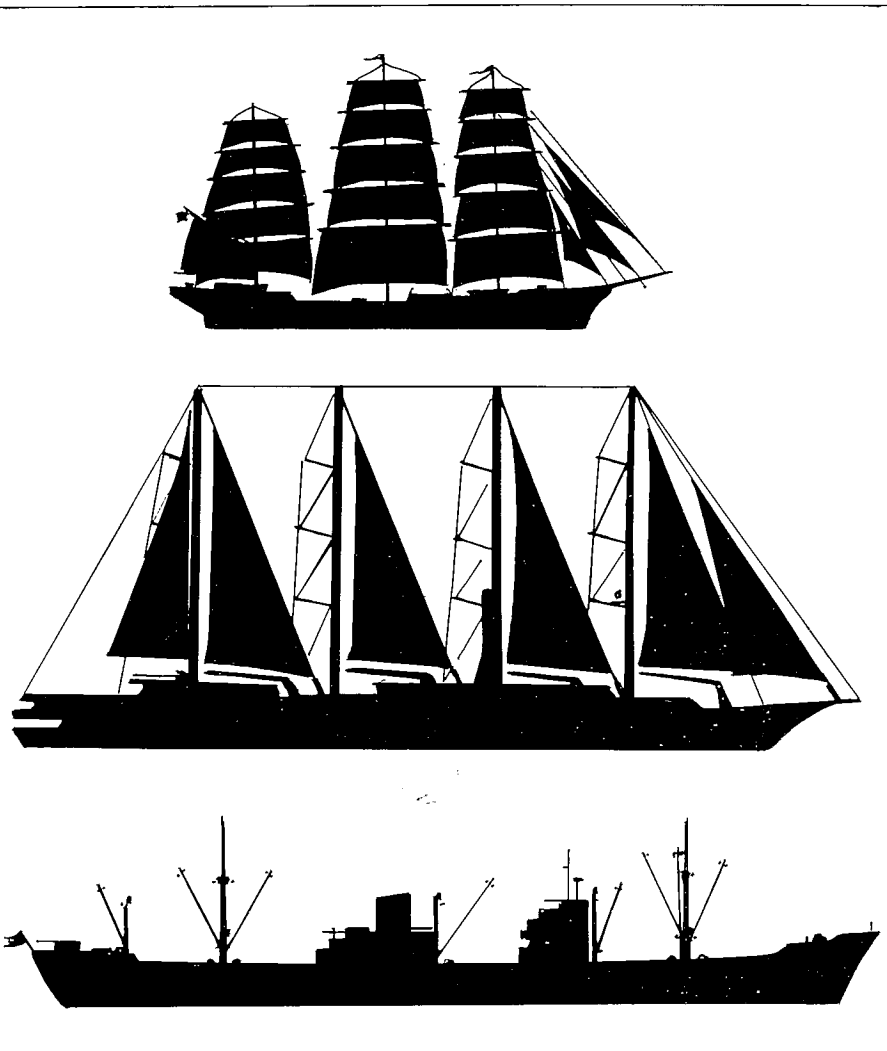
FILOSOFIEN BAK SKIPENE

Skipene er slett ikke skapt for å teste teorier om å spare bunkers ved hjelp av seil, men for å tjene penger på cruisepassasjerer som vil oppleve cruise på en annen og utradisjonell måte.

Skipene er beregnet på et forholdsvis ungt klientell. De er utstyrt med en nedleggbar badeplattform og med gummibåter for såvel vannski som fiske, og til og med «hang gliding». Muligheten for windsurfing, scuba diving, snorkeling, sheetshooting er også tilstede.

Seilings-opplegget vil normalt være ukescruise med daglige anløp av attraktive steder i grenadiene.

Standarden ombord ligger på samme nivå som ROYAL CARIBBEAN CRUISE LINES-skip, feks.



SONG OF AMERICA, — og det er ikke dårlig.

HVORLEDES KOM W.W. INN I BILDET?

I løpet av de to årene vi har vært involvert i cruiseferd, har vi naturligvis tilegnet oss kunnskaper og innsikt i vårt nye område. Vi har hatt en stabil stab ombord i skipene som har tilpasset seg cruiseferden på en utmerket måte.

Skipene SEA GODDESS I og II har også oppnådd et meget godt renommé, og kan utvilsomt kalles «THE ROLLS ROYCES ON THE SEAS». Hvert år har skipene blitt beæret med tittelen «The cruise ship of the year». Selv om W.W. ikke har ansvaret for hotellfunksjonen ombord, kan vi trygt være med å dele denne ære. Våre folk har gjort en utmerket jobb og

Silhuettene er i samme skala for sammenligningens skyld.

har vært med på å skape den atmosfære som har berømmet skipene.

Denne innsats har også vært helt avgjørende da vi ble valgt til å være Managers for den Maritime siden av driften av disse nye skip. Skipene skal føre Bahamas flagg, men det er med stolthet jeg leser i WIND STAR SAILS CRUISES's reklame: «It will be Norwegian officers on-board». Dette er nemlig våre W.W. folk, men kun 7 i tallet.

SEILUTRUSTNING

Dersom man skulle gi seilskipene en type-betegnelse ville den nærmeste benevnelse bli



«Staysail Schooner». Skipene er rigget med 4 stk. hovedseil som er festet til aluminiumsprofil (rør) som kan rotere rundt forstagene på hvert av de fire 50 meter høye mastene. Hvert av disse dacronseilene som er nøyaktig like store – har en seilflate på 340 kvadratmeter hver. Seilene reves rullerinn ved at «aluminiums»-profilene eller rørene hydraulisk dreies rundt – slikat seilene rulles opp som en rullgardin. Dette er samme prinsipp som på små seilbåter utstyrt med såkalt rullerev. Klyveren (det første av forseilene) og Mesanseilet (det akterste seilet) er lettværsseil og reves på tilsvarende måte som hovedseilene. For mesanseilets vedkommende står rullerevet i akterkant langs masten. Skjøtingen (strammingen av seilene) foregår på en bom som er plassert under hvert av hovedseilene. På denne bommen, som forøvrig kan svinges 60 grader til hver side, sitter skjoteblokker og vinsjer. For lettværsseilene, klyver og mesan, foregår skjøtingen med henholdsvis faste vinsjer og rekkene og på bom som går på løygang.

SEILCOMPUTER

All seilmanøvrering er i utgangspunktet automatisk. Det vil si at en seilcomputer plassert i styrehuset er tilkoblet vindretningmåler, vindhastighetsmåler, hellningsvinkelmåler, pumpe for

to trimtanker, gyrokompass, selvstyrer og logg.

Seilcomputeren vil optimalisere seilinger basert på den kurs og de kriterier man mater computeren med. F.eks. ved seiling med vinden inn fra siden og litt forenfra med en bestemt kurs og et ønske om ikke å overstige en bestemt slagside, f.eks. 4 grader under måltider, vil computeren hele tiden sørge for at kursen opprettholdes.

Seilene har optimal vinkel mot vinden for størst mulig fremdrift og at seilene straks rulles delvis inn dersom slagsiden skulle begynne å nærme seg 4 grader.

I de tilfelle hvor man ønsker å seile så meget opp mot vinden som mulig (høyt), vil kursen automatisk forandres dersom den kurs man har valgt skulle bli for høy ved at f.eks. vinden har forandret seg. Alarm vil bli gitt slik at navigatøren er oppmerksom på at avvik fra kursen er foretatt p.g.a. vindforandring. Normalt vil man ikke tillate slagsiden til å overstige 8 grader.

Computeren vil også gi navigatøren en rekke informasjonen i tillegg til ovennevnte. Det kan nevnes; belastninger på stag, strekk i wire, mastebelastninger, og ikke minst den gjennomsnittsfart man har seilt og må seile for å komme frem til

bestemmelsesstedet til fastsatt tid. Dette innebærer også gjennomsnittsfarten langs den korteste linje fra avseilende sted til påkommende sted, selv om man i realiteten ved seiling i motvind krysser denne linje frem og tilbake.

Man må dog aldri glemme at computer og hydraulikk kan svikte. Mennesket svikter sjelden og må være forberedt på å kunne utnytte de «back-up»-systemer som forefinnes. Man må være forberedt på å operere seilene enten enkeltvis med tilleggsutstyr, eller rett og slett sveive seil og bommer manuelt. Dette indikerer at man fremdeles må benytte sjømannsskap selv om det nok vil være på en annen måte enn f.eks. på en fullrigger.



FORBEREDELSE TIL DRIFTEN.

Teoretisk seiltrening er etter mitt skjønn meget viktig. Man må vite teorien bak seiling. Hva som egentlig gir fremdrift av skipet, — kunne bedømme optimal seilsetting, dvs. seilenes riktige vinkel mot den relative vind. Dette for hele tiden å kunne avgjøre ved sitt selvsyn om computeren gir riktig kommando. Være fortrolig med vind og sjø. — Man må hele tiden vite når man skal «overta» fra computeren.

Man vil ofte i Caribbean oppleve hurtige «vindforandringer» og vindøkninger. Dvs. vinden kan plutselig forandre retning eller kraftig vind kan komme som sluppet ut av en «sekk». Skipet er meget grundtgående og har et stort vindfang. Selv om vinden kan synes svak i dekknivå kan det blåse adskillig mer enn 50 meter over dekk. Mastene i seg selv er store seil, og med sin relativt svake motorkraft må man lære «sitt skip» å kjenne. Vi skal inn og ut av laguner og trange havner hvor «feilskjærene» ikke kan være lange.

MARINE CREW = 22 PERSONER

Kun kaptein, 3 styrmenn, radio-offiser, maskinsjef og sjefs-elektriker vil være norske. Resten — dvs. 3 maskinister, ass. elektriker, reparatør, båtsmann, tømmermann/seilmaker, 6 matroser og 2 motormenn vil være indiere. Hotelbesetningen (59 personer) vil bestå av europeere og vestindiere, amerikanere og andre nasjonaliteter. Full norsk marine ville i dette tilfelle i realiteten betydd at vi p.g.a. kostnadsnivået ikke vill ha kommet i betraktning som managers.

Innen vi kommer frem til Caribbean vil vi i tillegg til teoretisk seiltrening også ha rik anledning til «on the spot» seil trening denne perioden og i tiden før avseiling fra Le Harve vil vi naturligvis også forberede oss til våre mange andre oppgaver ombord, bl.a. det å bli «cruise offiser».

Vi må også utarbeide operasjonsmanualer, sikkerhetsmanualer, alarminstruks, forberede vårt ansvar for databehandling av såvel periodisk oppfølging av maskinene, som reservedelsbeholdning og inventarkontroll.

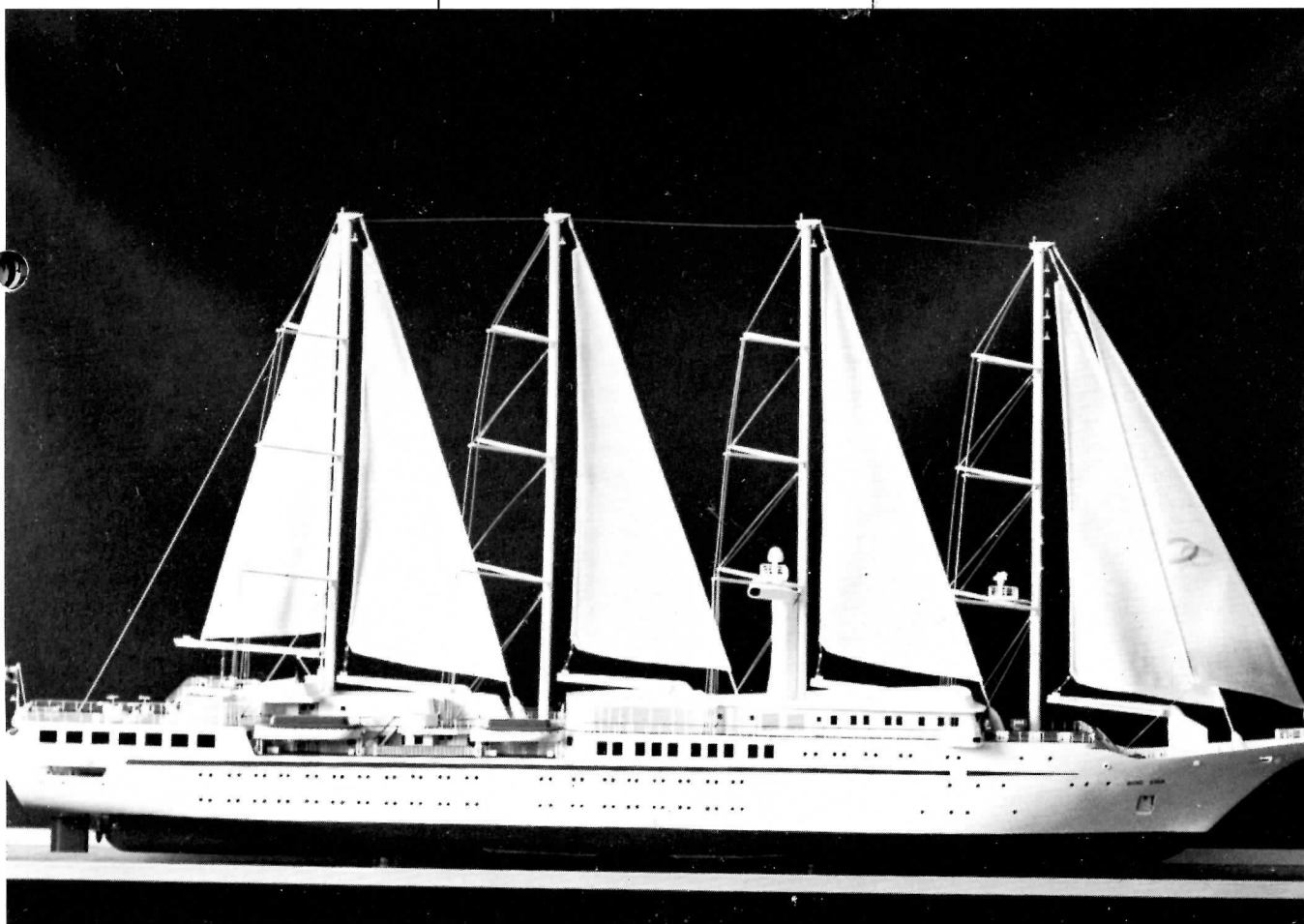
VIKTIGE OPPGAVER

1. å sørge for at skipet funksjoner på en perfekt måte,
2. å sørge for at skipet er velholdt og alltid fremstår som rent og lytefritt,
3. å sørge for at mannskapet kan jobben sin, bl.a. seiling, perfekte sikkerhetsrutiner, tenderkjøring o.s.v.,
4. å opptre høflig, imøtekommende og hensynsfullt overfor passasjerene.

I større grad enn på de store cruiseskipene vil skipets gode navn og rykte være avhengig av også hvorledes passasjerer bedømmer skipets offiserer og mannskap.

Når «WIND STAR» setter seil for første gang med W.W. folk ved «roret», er vi vel ikke blitt involvert i det mest tekniske kompliserte prosjekt W.W. som reder eller manager har vært med på, men jeg er sikker på at det er det mest uvanlige. Vi håper på god «bør» og frisk seilas. ■

Johan L'Orange





I 125 år!

Ordet «historie» høres ut som et fag på skolen, kongerekker og kriger, Sigurd Munn og Inge Krokrygg og Harald Blåtann og Knut den Mektige og alle Freidrichene i Tyskland og de fortvile louisene i Frankrike, alias Ludviger. Samt Svein Tjugesjegg. Håpløst.

Men sannelig om jeg visste Wilh. Wilhelmsen, Norges fremste rederi, speed and service verden rundt, egentlig stammer fra et garveri i Tønsberg!

Det lyder som å snakke om en hest eller det som verre var på et skip i storm. Død og ulykke.

Heller ikke visste jeg at det prangende flotte rådhuset i Gunnarsbø i Tønsberg var en gave – gitt av garverens arvinger og ætlinger.

Slett ikke visste jeg at det berømte skipsnavnet «Talabot» stammet fra en fransk jernbaneingeniør som bygget en slik landtransport i «la douse France» og som knapt hadde spyttet eller gjort det som verre var i salten sjø.

Og at det trenges mer enn penger for å bli konsul.

Alt dette er også historie, bare med den forskjell at vi møter mennesker i stedet for konger og redere, vi møter en korpsånd som er helt makeløs, Statsbanene medregnet, og vi møter en humor som kan få selveste «sultranda» til å krølle seg.

Samt begrepet style – alt dette er også historie.

Plutselig en merkelig setning fra annalene, en sidebemerkning som sier pang i skallen midt i strevet med å finne Wilhelmsenprofilen både i Tønsberg og Oslo.

Morten Wilhelm Wilhelmsen likte ikke Morten-navnet, kanskje det lød litt bondsk i hans ører, og valgte å underskrive seg Wilh. Wilhelmsen – derav navnet. Det var hans bestefar som var garveren, eller var det faren hans, jo faren. Han startet opp en smule rederivirksomhet liksom på si, og lyktes.

Da Gunnarsbø i all sin hvite glans stod ferdig ved Nøtterøybrua, vandret han hjemover med en venn som bemerket da han så det herskapelige hus at dette er sannelig noe til rederi!

– Nei, svarte rederen. – Rederiet befinner seg ombord! Hvilket har vært rederiets «policy» i alle år. Dermed er alt sagt om historiebokens røde tråd, for

ikke å si blå ringer, rundt eventyret Wilh. Wilhelmsen. Alt kommer i bokform på sensommeren hvis liv og helse holder både for rederi og skriver og trykkeri – det skjer så mangt i våre dager.

Men rederiet holder – hvorfor i all verden utflagger ikke WW sine skip?

– Vi greier oss utmerket med de flagg vi har!

– Men...?

– Akkurat. Gå ombord og finn svaret selv, det ligger ikke på kontorpulten i Roald Amundsens gate 5 i Vika.

For 100 – et hundre – år siden sa rederen i Tønsberg «en gang Wilhelmsen – alltid Wilhelmsen».

Skikken var i en lang periode å skifte båt like fort som både skjorte og aksjer på Oslo Børs.

Det merkelige at dette påfunn med «alltid Wilhelmsen» er godt over hundre år gammelt og skulle altså være historie.

Nei, det finnes historier som ikke blir gamle.

Og skipet med de blå ringene la til kai i Oslo etter en hektisk tur over Nordsjøen, skuta måtte være nypusset og fin og malt og skrappt og blank når den kom til «byen» nest etter Tønsberg i rederiets historie.

– Få ned gangwayen, skrek styrmann i fistel da han så rederen selv stod og vippet på helene langt der nede på utstikkeren og var sikkert kry av «sitt» skip.

– Ta det med ro, skrek rederen opp til broen som den gang var lav og komfortabel, men uten tak, – jeg kan klatre opp på rustflakene!

Hvilket også er historie og sikkert en diger skrøne.

Men godt sagt – ring telefon Norge 077-82 224 – ennu er det tid, men knapptid, til å få med smilet i rederiets historie. Det er bredere enn noen vet av. ■

Med en bladfant i lasten

Av: Arne Finne

Et ruvende fjell av rødorange stål. En ruvende hvit overbygning som umiddelbart minner om en sekstitalls boligblokk, trosser tjukke som overarmer og lengst bak (eller er det akter?) en trefelts lasterampe som i en slak sving sørger for den direkte kontakten med landjorda. Vi snakker om Barber Tønsberg, vårt flytende hjem i en femukers periode, på overfarten fra Port of Miami til Göteborg.

Svære gaffeltrucker og enda større lastebiler drar seg fram og tilbake over lasterampen og understreker skipets størrelse ved å forsvinne inn i det dunkle mørke framover i lasterommene. Landkrabben puster tungt, tar et forsøksvis bestemt tak i «amerikakufferten» og begynner vandringen ombord til det ukjente.

Dagen er mandag den 11. november '85. Lufta i Miami er tung og fuktig ettersommer, og svetten siler av vår venn landkrabben idet han andpusten får tak i en menneskelig person i overgangen mellom lasterampe og skipsdekk. Annenstyrmann, som det viser seg å være, forklarer og peker inn i hullet i veggen, der det finnes en heis. (takk og pris for den, kufferten veier mildt sagt et halvt tonn, og må muligens registreres som last?).

Vel oppe i femte plan, eller på femtedekket, møtes vi av stueren, som tar ledelsen i lange skritt opp til sjuende. Så måtte vi klatre trapper likevel, inn i lugaren, og



dermed: Velkommen ombord.

Her er ingen vei tilbake, bare å ta tyren ved hornene, dersom vi nå kan finne denne tyren. Landkrabben har nemlig hørt at det slett ikke er bare å trave ombord i et skip på denne måten og innbille seg at verden er lysblå og vakker. Bladskrivende som han er, er han vel forberedt på at dette kan bli fem harde uker, i mis-tenksomhetens skjær. Han må sikkert finne seg i at han slett ikke er den mest velsette gjest som kan tenkes på et norsk skip, avisfolk er noe herk. Tror vi at folk tror.

Men, som sagt, vi skal ta tyren ved de horn som måtte finnes. La oss ile til med å fortelle at denne forutinntatte skrekken forlot

1. styrmann på brua.

oss temmelig raskt. Faktisk nesten med en gang. Mange andre skrekker skulle selvsagt følge, men ingen som ikke var skapt av landkrabben selv. Vi lover å komme tilbake til den saken.

Men, så fryktelig vanskelig fant han det altså ikke å ønske seg tross alt. Kanskje kan det tilskrives det faktum at vår venn landkrabben har tilbragt adskillige døgn på hoteller rundt om i verden, og at han egentlig ikke syntes boligblokken der opp på toppen av skipet var så veldig forskjellig fra et hotell. Det sa han imidlertid aldri til noen. En båt er en båt er et skip, og så lenge det



Vedlikeholdsarbeid ombord. Livbåtene holdes i form.

ikke er noe cruise-skip, så er det heller ikke noe hotell – tror vi.

Nå forvillet han seg også av og til ned i de indre kanaler, nede i skipets gjemmer, så som lasterom, maskin etc. Det gikk ikke alltid like greit å finne opp igjen, men det gikk og opp kom han, varm, men hel.

Savannah, første anløp etter Miami, åpenbarte seg slett ikke som planlagt. Tvert i mot. Tåken hadde lagt seg tett over kysten og losene hadde bestemt tatt konsekvensen av det – og holdt seg i land. Over morgenkaffen den dagen måtte landkrabben bedyre at han ikke eide noen ryggsekk, og at i den grad han likevel eide slikt noe, så var den i alle fall ikke ombord. (Vi har allerede beskrevet kofferten, og det er en sannferdig beskrivelse): Altså var konklusjonen at årsaken til denne forsinkelsen finnes andre steder. Datoen var forresten den trettende.

Om folk er overtroiske? Ja visst. Her bankes i bordet ved enhver givet anledning, men denne gang hjalp heller ikke slike foranstaltninger. Ikke før var lossing og lasting vel gjennomført i Savannah, så var tåke der igjen. Ny forsinkelse. Mon det ikke var noe med

denne landkrabben likevel. Skipet gikk etter ruta fra Miami, si hva du vil.

Avgårde kom vi etterhvert, og det virket snart som om også værgudene og hvem det nå ellers måtte være som steller med slike ting hadde akseptert denne inntrengeren. Bortsett fra en regnværsdag i Baltimore kunne han flere ganger observeres ute på dekket i en dertil egnet solstol. Av og til med en notisblokk som synlig alibi. Men skrev han noe i den? Tja.

Ellers kunne landkrabben oftes ses luskende fram og tilbake på ymse steder, når han da var oppegående og ikke nøt herrens glade dager i seng med en eller annen bok. Han for fram som en kontrollør, selvoppnevnt, javel, men likefullt. Han kontrollerte. Han følte en viss trygghet ved å følge med, ingen tvil om det han ser til at alt går riktig for seg, bortsett fra i byssa (som han i sitt stille indre kaller kjøkkenet, og han finner ingen grunn til å trække kokken så nære at denne kanskje irriteres til å gjøre en dårligere jobb. Han kunne fort skaffe seg et stort knippe uvennlig sjeler på den måten, ikke det at han egentlig tror at denne kokken lar seg irritere over noe som helst, blidspent som han henger over sine gryter dagen lang. Men – det er ikke verdt å ta



Ingen grunn til å irritere kokken – Øivind Nordskog.

unødige sjanser.

Mest er det skipets kontrollerer, selveste brua, han kontrollerer. Nå la han jo merke til at det var enkelte andre der også, som passet på, for eksempel diverse styrmenn av forskjellig grad og en skipper som var allestedsnærværende, men, tenker han i sitt meget stille: ER det noen som helst garanti for at ikke disse er så vant med å passe på at de til slutt slett ikke gjør det? Ser de alle de lumske farene som landkrabben ser?

Det er nemlig lite som unngår hans mysende øyne der han inntar sin utkikksposisjon på brua. – Der er det en båt, er det ikke? Talende taushet fra de uniformerte omkring. Kanskje har de allerede sett den? Man kan aldri vite. Og – er ikke været litt dårligere enn for litt siden? Er ikke bølgene høyere kanskje, og rugger ikke skipet på seg? Han tenker på alt.

Innimellom kaster han et kjennerblikk ned på draften (Han vet nemlig at det heter draft, og ikke kart, som de andre sier.) og konstaterer at kursen er en blyantstrek langs den amerikanske østkysten. Finner vi nå denne streken, eller vingler vi hjelpeløst fra den ene siden av streken til den

andre? Går vi over streken og rakt på land, uvitende og intetanende om vind, vær, strøm og fart? Skipperens beroligende smil og nikk virker noe dempende på landkrabbens nerver. En stund i alle fall.

Han har et annet sjekkpunkt også. Det skjer kun når vi ligger ved kai, etter at alle trosser er fast og skipet ligger aldeles stille. Sjekkpunktet er landgangen, lossseggjengene entrer skuta, og landkrabben er på plass. Han setter sin ære i at ikke hvem som helst skal kunne slippe ombord. Hvem kan vite med en fargesprakende gjeng fremmede som dette? Ingen unngår hans skarpe blikk, ikke engang tollere og eventuelle andre syndere, med eller uten uniform. Hvilken garanti har han for at uniformene er ekte? **INGEN!**

Stadig årvåken hører landkrabben en dag en helt klar ulyd fra maskinen. Han iler ned trapper og ledere. Her skal sjekkes! Febrilsk springer han fram og tilbake der nede i det nesten ukjente. Hvor er alle mann? Er det mytteri på gang, eller har de desertert? Ingen på vakt, neivel nei. Det er ikke trygt. Nåvel, der var det visst noen likevel, inne i kontrollrommet. Helt rolig sto de der og gjorde som de pleide å gjøre. Ulyd? Nei, det var det ingen som hadde hørt. Merkelig – syntes landkrabben, og lusket litt slukøret opp igjen.

Han går tilbake til sitt utgangspunkt, fremdeles på vakt. Han har en stol plassert ute på dekket omtrent halvveis mellom brua og maskinen – for alle tilfellers skyld liksom. Dessuten synes han det er viktig at han sitter like ved skiltet som forteller: **MØTE-**



PLASS VED BRANNALARM – FIRESTATION. I det hele tatt: Det ble litt av en tur for en landbasert skrivekarl som undertegnede. Og – selv om det ikke hører med til våre umiddelbare vaner å innrømme at vi har tatt feil: Det gjorde vi. Alle våre bange anelser ble gjort grundig til skamme. Mannskapet kastet oss ikke på sjøen, skippere var ikke journalisthater og ingen lot til å ha noe imot at vi var der i det hele tatt.

Med den selvfølgeligste mine av verden ble vi mottatt og, tror vi, akseptert som en del av de tilstedeværende. Gjest og passasjer – og det lot ikke til at dette skulle kunne innvirke på noe som helst.

Lange dager? Javisst kunne

Ved kai i New York.

De var i kontrollrommet.

det bli det. Med den «melkeruta» som Barber Tønsberg gikk langs østkysten av USA, opp til ST. John i Kanada og ned igjen til Mobile, var det likevel spekket med landinger, slik at vi kunne kjenne moder jord under beina.

Og at det ristet litt er jo riktig det også, men hva gjør vel det når vi får vite at båten i sin tidligste ungdom hadde ristet slik at all fløte ble servert som krem og at en kniv og en løk på brødfjøla hadde spart kokken for å hakke løken sjøl? Vi lever.

Det skal ikke stikkes under en stol at vi føler oss en smule på gyngende grunn. Hvem er vel vi, som etter fem uker i sjøen tillater oss å nedfelle dette i et magasin som i all hovedsak går til lesere som i alle år har hatt sjøen som levevei? Hva er det vi vet som ikke leseren vet hundre ganger bedre sjøl? Ingenting. Ikke annet enn at det kanskje kunne være O.K. at også vi landbaserte får et innblikk i sjøens verden, og at vi ikke synes den stikker seg nevneverdig ut fra en annen arbeidsplass hva rutiner angår, men som likevel representerer en hverdag som flere på land burde lære seg å kjenne. Denne hverdagen skiller seg nemlig kraftig ut fra alt annet vi har vært vitne til. Det er ikke å kimse av å leve så tett inntil andre folk, dag, uke og måneder i trekk. Vi har all mulig grunn til å beundre dere. ■



ETTER 40 ÅR I
WILHELMSSENS TJENESTE:

Generalkonsulen trippeljubiliserer

Øystein Molstad Andresen
og Åse Grindheim (fotos)

Det er førti år siden han begynte i Wilh. Wilhelmsens tjeneste. Det er tyve år siden han kom til New Zealand. Og i år har han vært norsk generalkonsul på den grønne øya i 15 år. Trippel-jubileum, med andre ord, for Oddvar Andersen.

Førti år i Wilh. Wilhelmsens tjeneste — det er hva han kan se tilbake på, generalkonsulen. Kraftpluggen fra Moss, **Oddvar Andersen**, hadde vel neppe tenkt seg at han skulle ende opp som Norges fremste representant på New Zealand, den gangen han som pur ung matros fór ut med gamle **Tamerlane**: Det var i 1946, krigen var nettopp slutt og rederiet hadde begynt gjenoppbyggingen av flåten sin. Halvparten var gått tapt i løpet av fem harde krigsår.

— Nybygginger ble sjø satt fort vekk, det ble satset sterkt for raskest mulig å komme opp på førkrignivå, minnes Andersen, som fikk egen båt å føre alt som 30-åring. Skipperskolen tok han i 1950.

— Jeg hørte til den heldige garden. Vi som ble tilsluttet rederiet like etter krigen hadde nok fordeler ingen har hatt senere. Mangelen på offiserer gjorde at man steg raskt i gradene i de dager.

Som nevnt, det var mye eldre tonnasje på havet i den første etterkrigstid. Disse båtene gikk særlig på Gulfen og India,

mens de nye — som var hurtigere og bedre — i stor utstrekning ble satt inn på Australia-farten. Der var konkurransen større.

— Selv førte jeg for det meste eldre båter. Linjefart på Østen. Jeg kjente lite til Australia og New Zealand da jeg for tyve år siden kom hit til Wellington. Hvor vi likte oss så godt at vi ble.

— Jeg gikk i land i januar 1966 — siste båten jeg førte var den nye Toulouse — og jeg ble så noen måneder på WW-kontoret hjemme i Norge. Men allerede i juli samme år gikk turen til Wellington, hvor jeg skulle operere som såkalt «port captain» for tre skandinaviske rederier. Wilh. Wilhelmsen samarbeidet nemlig med både et svensk og et dansk rederi på linjefarten i New Zealand. Og fra den dag, for snart tyve år siden, har jeg vært stasjonert her i Wellington, forteller Andersen. En hovedoppgave for ham ble i begynnelsen å hjelpe til med å få mer fart i ekspedisjonen av båtene — få dem hurtigere avgårde — men etter hvert økte arbeidsoppgavene.

— Etter noen år ble det stadig mer kontor- og konferansearbeid, og flere og flere ble ansatt, men det har noe med ny teknikk og effektiv rasjonalisering å gjøre, sier han. — I dag opererer Scan-Carriers og Barber Blue Sea sammen for å utnytte tonnasje og organisasjoner bedre: Fem av båtene som seiler jorden rundt bringer sydgående last til Australia og New Zealand, for så å gå i ballast til Singapore hvor de lastes av Barber Blue Sea for USA. Omlegginger er under planlegging, og hva som vil bli den endelige organisasjonsform hva farten på denne del av kloden angår, kan bare fremtiden gi svar på. I øyeblikket er det hele i støpeskjeen, og når sant skal sies vet vi lite om linjefartens fremtid her. Jobben som generalkonsul for



— Jeg føler at jeg ennå har endel ugjort, så vi vil fortsatt bli her nede en tid...

Norge kom «rekandes på ei fjøl» for femten år siden.

Da jeg ble spurt om å overta i 1971, takket jeg ja. Den norske ambassaden ligger som kjent i Australias hovedstad Canberra, og vi er direkte underordnet denne. Foruten generalkonsulatet her i Wellington har vi også konsul i Auckland. Hvilken oppgave vi har? Først og fremst dreier den seg om å spille med, på mange vis, når det gjelder å bedre handelssamkvemet mellom Norge og New Zealand. Når nye firmaer kommer til, er det vår oppgave å hjelpe til med formidling. Det gjelder begge veier. Fra Norge eksporteres til eksempel glass, porselen og sølv — navn som Hadeland, Figgjo og David Andersen går stadig igjen — og tremasse til papirproduksjon er også en viktig eksportartikkel. Tresortene på New Zealand vokser tre ganger så fort som de norske, og kvaliteten blir deretter. Derfor er det nødvendig med blanding av skandinavisk cellulose for å høyne kvaliteten på papiret, forklarer generalkonsulen, som kan fortelle at varene motsatt vei dreier seg om ull og huder, sauekjøtt (New Zealand har 70 millioner sauer!) og frukt, hvorav kiwi'en nok er den mest kjente.

— Selv om jeg nå, etter oppnådd aldersgrense, trekker meg tilbake fra Wilh. Wilhelmsen, så har jeg og Vera bestemt oss for å bli her nede iallefall et par år til. Jeg føler at jeg har endel ugjort,

uten å komme nærmere inn på det her og nå, og dessuten har jeg en hobby...

Hobbyen til generalkonsulen er hester. Og hesteavl. Fem franske travhingster har han importert i den anledning.

— Dette er en interesse jeg har hatt i alle år, og jeg må fortsette det jeg har begynt på. Planen er å krysse disse hingstene med amerikanske hopper, noe som er gjort med suksess i Europa. For å se resultatet må jeg jo bli her nede en stund til!

Sier Oddvar Andersen, som i «mimretimen» med Skip-Rederi-reporterne gjerne medgir at det var gamle-bossen selv, salig kaptein Wilhelmsen, som i sin tid fikk ham virkelig interessert i norsk shipping og skipsfart:

— Gamle kaptein Wilhelmsen pleide å ta seg en tur til Østen i vinterhalvåret, og på hans aller siste reise var jeg overstyrermann ombord. Det var på Tourcoing, fra høsten 1954 til mai 1955. Han var syk da, hadde med egen sykepleier, men så vital for det! Du verden, så mye jeg lærte av samtale med ham. Han var en flink forteller, og det han berettet om liv og utvikling innen rederiet ga meg mye. Wilhelmsen var en dyktig shippingmann, og svært hyggelig som menneske. Jeg satte stor pris på å komme ham så nær innpå livet, gjennom måneder — ja, han var en inspirasjonskilde for flere enn meg. Men da vi på hjemvei kom til Genova, var han så syk at han måtte sendes direkte til Norge. To måneder senere døde han.

Andersen blir fjern i blikket når han tenker tilbake på de dager. Det er så mye som har forandret seg; de ansatte kjente hverandre, på en mer familiær måte, i de tider.

— I det hele tatt var etter min mening forholdet mellom ansatte og ledelse bedre enn det er i dag. Den gangen så vi på rederiet som vårt eget, vi var en del av det hele. Selv om data-alderen har gjort det lettere å kommunisere, så har menneskene fjernet seg fra hverandre. Fremskrittets medalje har nok også en bakside, om jeg tør være så fri!

Han smiler lunt, og skynder seg å tilføye at selvsagt har rederiet som sådant alltid stått for noe av det beste innen norsk skipsfart, slik han ser det:

— Wilh. Wilhelmsen har all-

tid satset på det jevne, det sikre, men også fulgt opp det nye i utviklingen. På riktig tidspunkt. Derfor har rederiet mange ben å stå på, slik at man derved kan se fremtiden trygt i møte. For å si det kort: Et sikkert foretak innen norsk shipping! Det å operere slik at man ikke skal kunne angripes, hverken politisk eller på annen måte, har kjennetegnet WW. Alltid hederlig business. Derfor er det trist å oppleve hva som har skjedd andre steder i norsk shipping, se at noen få kan ødelegge for så mange... Men norsk skipsfartspolitikken må også ta endel av skylden for at noen har latt seg friste til å ta i bruk uakseptable metoder, mener Andersen.

— Norske myndigheter har ikke vært særlig skipsfarts-minnet, for å si det mildt. Vi har ikke engang noe eget departement! Og det må jo være en stor svakhet, for et land som ynder å kalle seg en skipsfartsnasjon. Det virker som vi ikke har sterke nok talsmenn. Siden 20-årene har vi ikke hatt mer enn en minister fra maritimt miljø, og bare det forteller vel sitt. Skandaler blir utnyttet politisk av «forståsegpåere», som når det kommer til stykket egentlig ikke forstår hva det dreier seg om. Og det er farlig, når en ser på helheten i en så viktig og komplisert næring som dette.

Han har snakket seg varm nå, og har mer på hjertet for å understreke det han mener:

Vera og Oddvar Andersen, Norges fremste representanter på New Zealand.

Se bare på vår synkende tonnasje. Hva kommer den av? — Jo, av at vi ikke får lov å konkurrere fritt lenger. De vi konkurrerer med, er alle beskyttet på en eller annen måte. Vi er bundet på hender og føtter. I stedet for å støtte, settes det beinharde betingelser — og med et enormt skattepress som andre nasjoner er forskånet for. At så mange seiler under fremmed flagg skyldes jo nettop slike forhold. Kostnadsnvæet i Norge er også vært høyt, sammenlignet med andre nasjoner. Med andre ord er det mange faktorer som spiller inn og gjør det vanskelig for næringen. I dette bildet bør myndighetene spille med, i stedet for å motarbeide norsk shipping. Det dreier seg jo også om å sikre arbeidsplasser! Andersen tror imidlertid at synet på næringen i de senere år har begynt å endre seg — i positiv retning.

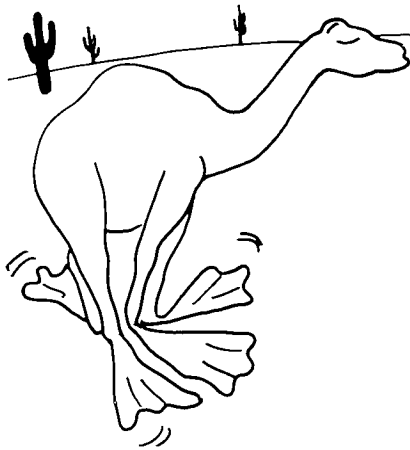
Og når Rederforbundet i dag går hardt inn for det støttes mer opp på for eksempel utdanningssektoren, så tror jeg det vil skje. Om jeg kan komme med et heierop fra denne fjerne del av verden: Stå på, Syse!

En fornuftig vei å gå, mener Andersen, er at konkurrerende rederier går sammen — også over landegrensene.

— Et slikt samarbeid effektiviserer farten; man kan utnytte hverandres know how og kort sagt bli dyktigere. Derfor mener jeg at dette er veien å gå, sier den pensjonerte shippingmann — som altså fortsatt er høyst aktiv. ■



KAMEL MED SVØMMEFØTTER ØNSKES LEID



Fra Kaptein Jan. H. Loennechen fra TENDER CARRIER har vi fått en livlig reisebeskrivelse fra turen hjem til jul. Dessverre er den så lang at vi har måttet laget et resymé, men håper å få med høydepunktene.

Loennechen, Myrvang, Helle, Hjortdal og Dymes befinner seg i Ras Shukeir med løfte om å komme hjem til jul med fly fra Cairo. Et kraftig regnskyll har forvandlet ørkenen fra sanddyner til gjørnehull, og behovet for en kamel med svømmeføtter er blitt mer og mer påtrengende. I stedet kommer en diger Dodge med to egyptiske sjåfører for å hente karene. Kjøre kan de, men motor har de liten greie på. I siksak mellom gjørnehullene snegler de seg mot Cairo, forbi militærkontroller og strandete trucker, på tå hev lister de seg rundt en 150 meter bred innsjø som plutselig er oppstått der veien skulle være, men så skjærer det hele seg. Med et ynkelig stønn utånder motoren et godt stykke forbi Ras Zafran. Stakkars maskinsjef Helle — med stigende forferdelse må han bivåne de vildeste forsøk på å få liv i motoren. Det hele kulminerer da sjåføren heller en kopp bensin i forgaseren og starter opp. Det er midt

på natten, midt i ørkenen, og motoren brenner livlig. Det var det 7 mann, ørten kolli bagasje begir seg i stupende mørke tilbake mot Ras Zafran. Kaldt, vått og strøsteløst — en skikkelig ørkenvandring. Igjen står kamel med svømmeføtter som eneste vettige befordringsmiddel, men intet slikt dyr i sikte. Etter 45 minutters slitsom gange kommer de endelig frem til militærsperringen før byen, men blir bare henvist videre 170 kilometer lenger sør til Ras Ghrib, der kan de få taxi påstås det. Drømmen om å komme hjem til jul i gamlelandet fortøner seg som et fakta morgana. Da plutselig ut fra mørket høres kraftig dieseldur og frem durer en kolossal lastebil med store granittblokker som skal til Aswadammen. Dette er et skikkelig langtransportmiddel med truck-kabin utstyrt med dobbeltkøye. Velvillige hender stuer dem inn anføttes i køyen går 4 mann. Dymes' korpus klemmes inn i førerhuset, mens de to brave sjåfører blir lempet sammen med bagasjen opp på lasteplanet mellom granittblokkene. Trangt er det, hardt er det og asfalten må være lagt ut med krølltang rett på sanden så humpete er den. Men etter 7 timer kreker de seg ut av kabinen i Cairos gater. Stakkarene på lasteplanet ser ut som spøkelseser, stivfrosne og dekket av hvitt støv står de hutrende i nattemørket — klokken er 0200.

Med to taxier bærer det inn i Cairo til Concorde Hotel. Hvilken vidunderlig luksus, lærsofaer, tepper på gulvet, folk i resepsjonen som ønsker velkommen. Værelse med bad og myk seng — livet er verdt å leve. En god og en dårlig beskjed venter dem. Den gode — sov så lenge dere vil. Den dårlige, flyavgangen utsatt til i ettermiddag — når vites ikke.

Snipp snapp snute, så var den ørkenvandringen ute — og hvis flyet ikke er gått, så sitter de der ennå — de 5 trauste karene fra TENDER CARRIER som sendte oss denne julehilsen fra Concorde Hotel i Cairo.

VONDE TÆR.

I slutten av tyveårene var jeg ombord i en av firmaets båter som lå i Cebu på Filippinene. Vi hadde et fotballag ombord og skulle spille mot stedets lag. Da vi kom til fotballplassen, en steinete slette, viste det seg at Cebulaget møtte uten støvler. Da vi for

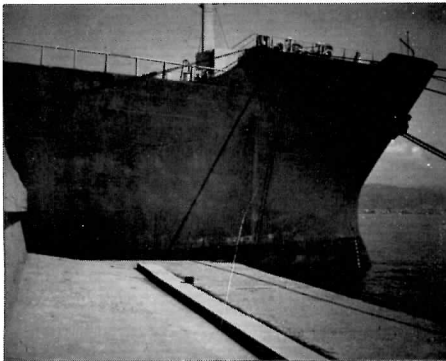


skams skyld ikke kunne spille mot et barbant lag, stilte også vi opp barbant. Det ble en fotballkamp jeg aldri glemmer. Cebulaget var begynnerne. Det var også halvparten av vårt lag. På småguttevis løp alle etter ballen og rusket fra mål til mål uten hensyn til underlaget. Fotballregler var et ukjent begrep, og vi spilte uten dommer. Våre motspillere hadde fothud som lær og tær som tålte alt.

Det var en glad, men miserabel gjeng som hinket ombord etter kampen. Vi viste godt sportsånd ved å gi Cebulaget en sjanse. Vi tapte kampen, men vant noe vesentlig likevel.

Arthur Sekelsten

TAKARA i SYNSBEDRAG



Jeg ser i nr. 4 av Skib-Rederi at Dere etterlyser gamle foto til arkivet i anledning planer om å utgi et jubileumsnummer av S-R.

Undertegnede vedlegger et noe pussig bilde som muligens kan være av interesse, det representerer nærmest et fotografisk synsbedrag idet endel av breakwateret i venstre bildekant ser ut til å dele Takara i to. Fotoet ble tatt med polaroidkamera i Vado 28. juni 1980 da jeg tjenestegjorde som fører av bilskipet Takara.

Kaptein Rolf J. Karlsen

KJETTERSKE TANKER I EN ULVETID

Det har vært skrevet spalte-meter om kommunikasjon i Skib-Rederi, om énveis-kommunikasjon, om to-veis kommunikasjon — det er like før uttrykket multi-kommunikasjon blir lansert. Hva er egentlig kommunikasjon? Det er å snakke til hverandre — ikke om hverandre — så enkelt var det.

Vi hadde i sin tid en serie i Skib-Rederi som het «I en Ulvetid». Det var historier fra de fem lange, tunge årene, som dagens ungdom er blitt tutet ørene fulle av i anledning et 40-års jubileum. Det er mellomgenerasjonens krig, og det er kanskje denne generasjonen som kan klare å bygge den broen mellom skip og land som ikke bare hører festtalene til.

I en dekadende har vi nå vært inne i en annen ulvetid, norsk skipsfarts ulvetid — uavhengig av

hvilken regjering som sto ved roret. Vi har fått en ny generasjon unge, velutdannede mennesker, som ganske sikkert klarer å lose Wilhelmsen-skuta vel i havn denne gangen også. Vi i mellomgenerasjonen kaller dem med litt humoristisk overbærenhet — men dog med tillit — «verdensmestrene».

Vi lever i en tid med bedriftsdemokrati og ombuder både her og der. Det skulle ikke være nødvendig å sitte i ruffen og «kikke» eller i kantinen og «knerre» — som det heter i Arendal. Kanalene er der og kan brukes.

Det hjelper lite å skyve ansvar. Skal vi holde opp å bruke tid og krefter på dette og dra lasset sammen for å få skuta vel i havn?

Så kan vi kanskje på WW's 125 års jubileumsdag holde fest-talen og skåle med hverandre og snakke om

Wilhelmsen-ånden, som bare går og går, i forvissning om at vi delte ansvaret og kjeften og kaka. La oss bruke tiden frem til jubiléet til sammen å lage en kake som er stor nok til at vi alle kan få en bit.

Det var kjeterske det!

Astri Howells



STUERT SPESIAL BIFF TARTAR

Hva med noe rågodt, skal vi prøve oss på en liten biff tartar.

INGREDIENSER

For en porsjon
Ca. 150 gr. oksefilet
Salt
Grov pepper
1 ss. capers
2 små, sylteagurk
1 liten løk
3-4 små skiver rødbeter
Litt persille
1 egg

Hakk eller skrap kjøttet eller mal det en gang i kjøttkverna med grov skive. Hvis en bruker kjøtt av en annen kvalitet enn fileten, pass på

å renskjære kjøttet for fett og sener.

Form kjøttet til en pen karbonade, legg den på ei skive brød. Hakk løk, sylteagurk, capers, persille og rødbeter og dander dette rundt tartaren. Del egget og skill hviten fra plommen og anrett plommen i skallet oppå kjøttet. Salt og pepper smaker en til med selv. Noe lettere kan det nesten ikke gjøres, og så godt som det smaker.

Som en variasjon til capers, løk etc. kan en bruke revet pepperrot eller limfjordkaviar som garnityr.

F.E.

40 DAGER PÅ SKI I 40 KULDEGRADER

I sprengkulde ned mot 40-50 minusgrader skal de tre norske ungdommene Jan Morten Ertsaas, Agnar Berg og Børge Ousland forsøke å krysse innlandsisen på Grønland på ski. Ekspedisjonen startet i mars, og de tre har valgt en rute som er over 100 mil lang.

— Vi regner med å bruke mellom 35 og 45 døgn på turen, forteller Jan Morten Ertsaas (22) til Dagbladet. Etter planen skal ekspedisjonen gå fra Angmassalik på Østkysten av Grønland til Umanaq på vestkysten.

De tre kameratene blir de første som legger ut på en så lang rute over innlandsisen på Grønland. Nansens berømte ekspedisjon i 1888, fulgte en sørligere og langt kortere rute.

Hele turen under Jordens kaldeste himmelstrøk skal egå på ski. Utstyret de trenger på ekspedisjonen skal de trekke etter seg på pulker. Startvekten på hver pulk blir 120 kilo.

Alt utstyret, telt, soveposer og klær, er spesialutviklet for ekstreme kuldeforhold.

De tre ungdommene vil ikke ha noen form for kommunikasjon med omverdenen under vandringen over isen. Det eneste de har med seg er en to-veis-nødradio som kun skal brukes i tilfelle noe går galt.

DYKKERSKIP

De tre kameratene arbeider alle i Wilhelmsen Underwater Engineering. Ideen til ekspedisjonen fikk de mens de var om bord på et dykkerskip i Nordsjøen. De er like interessert i polare forhold alle tre, og har erfaring både med kulda og fra lange turer på ski.

— Det eneste som får oss til å gjøre dette er utfordringen som ligger i en slik tur. Det vil gi oss en slags personlig tilfredsstillelse om vi klarer å krysse Grønland på ski, sier Jan Morten Ertsaas.

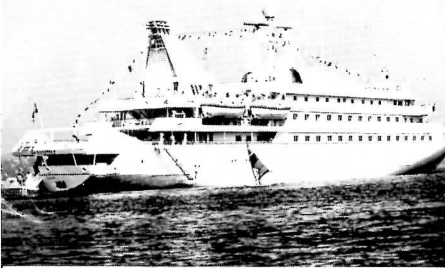
Jan Morten Ertsaas er oppvokst på Svalbard, Agnar Berg er fra Bodø og Børge Ousland kommer fra Oslo.

I KLASSE FOR SEG

De norske cruiseskipene «Sea Goddess I» og «Sea Goddess II» er utnevnt til årets cruiseskip av det innflytelsesrike reiselivstidsskiftet Hideaway Report. Tidsskiftet er kjent for å omtale og anbefale eksklusive feriemål og produkter.

Ved vurderingen av skipene har tidsskriftet tatt hensyn til størrelse, utseende, innredning, servicenivå hos mannskapet og kjøkken- og matstandard. Hideaway Report plasserer skipene i en seks-stjernes klasse for seg selv.

«Sea Goddess I» og «Sea Goddess II», som opereres av rederiet Wilh. Wilhelmsen, går året gjennom i cruiseferd i Karibia, Middelhavet, Sør-Amerika, langs Afrika-kysten, i Det fjerne østen og ellers på internkontinental cruise.



Tidsskriftet Hideaway Report har utnevnt søsterskipene «Sea Goddess I» og «Sea Goddess II» som de beste i cruiseferd.

KRYSSORD MARITIM

Kryssord nr. 28 fikk inn 41 løsninger.

TREKNING:

1. Kaare Kopperud, G.K. Rotterdam
2. Harald Tombre, Fyllingsdalen
3. Thomas Paust, Oslo 5

TRØSTEPREMIER:

- Anna Moen, Borgheim
Einar Kvalheim, Barber Ltd., Bahrain
Liv Glendrange, Eiksmarka
Arne Høgenes, Postavd.
Kari og Tor Wivestad,
Hong Kong

Kryssord nr. 27 hadde fått oppgitt feil innleveringsfrist. Vi har nå fått ytterligere 22 løsninger. Trekning (ikke løsning) ble gjort S-R nr. 4/85. Vi har imidlertid trukket 3 nye vinnere:

1. Ragnhild Bjarbu, Hamar
2. Thor Johnsen, Oslo 2
3. Einar Grenness, RA5

Responsen på S-R's kryssord har vært dalende, og når så vår faste kryssord-redaktør Bjarne Amundsen har trukket seg tilbake, vil vi la denne spalten i bero inntil videre — til nytt behov eller redaktør melder seg.



MINI MAL: UNDRING

MINI MALs mange flanerier i Skib-Rederi har gledet mange gjennom årene. Nå har redaktør Selmer samlet de beste av disse — 36 små undringer i bokform med mange illustrasjoner. Boken ble overrakt Bjarne Amundsen ved hans avskjed ved årsskiftet.

Boken er nå tilgjengelig for salg (til selvkost) kr. 60,-. Det er et begrenset opplag. Henvendelse Informasjonsavdelingen.



ANTON RAGNVALD LARSEN (59)
Formann Filipstad

Når begynte du hos WW?

— Det var i 1951 som lettmatros ombord i gamle TAMERLANE
Hva er ditt pinligste øyeblikk fra WW-tiden?

Derom er det ingen tvil. Jeg sto til rors i Gøteborg og tok feil av styrbord og babord! Da roret ble lagt over og skuta gikk på grunn og fikk en 9 meter lang flenge i bunnen, ønsket jeg at jeg kunne forsvinne ned i det hølet.

Hva er det nyttigste råd du har fått?

Det må bli et råd jeg fikk hjemmefra: Te deg som folk, så vil andre behandle deg som folk.

Hva kobler du av med?

— Jeg er veldig glad i å gå på ski om vinteren. Om sommeren er det fint bare å rusle rundt husene i Drøbak eller ta med pikene og sitte i båten i Drøbaksundet og vente på stortorsken.

Hvilke egenskaper setter du størst pris på hos andre?

— At folk er seg selv, ikke er kunstige og stikker seg frem og gjør seg til.

Hva gjør deg virkelig glad?

— Når jeg ser at arbeidet her nede går som planlagt, da liker jeg meg — eller når jeg har anledning til å hygge meg med familien samlet hjemme.

Hvilken presang ville glede deg mest?

— En liten tippepremie ville ikke vært av veien — den behøver ikke være så rent liten heller når man først skal ønske seg noe.

Hvilken bok leste du sist, hvilken bok står for tur?

Akkurat nå er jeg vel begravet i «Havheksen» av Alistair Mclean — han skriver veldig godt synes jeg. Jo Benkow's «Fra Synagogen til Løvbakken» lå under treet i år, og den gleder jeg meg til å ta fatt på.

Din drømmedag, hvordan ville den arte seg?

En fin vinterdag på fjellet på ski innover vidda — helt alene.

Har du en yndlingsdrikk og et favorittmåltid?

— Ferske torskehoder, helst nytrukket i Drøbaksundet av meg

selv. Et godt glass rødvin hører ubetinget til.

Hvem ville du tilbringe en dag alene sammen med?

Topsy — vår festlige, livlige mellom-schnauzer. Hun kunne forresten få lov å være med på fjellet på den drømmedagen vi snakket om. Fordelen med bikkjer er at de er selskap, men tier stille.

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

— Jeg tror jeg ville dra til Østen, selv om jeg har vært der mange ganger før. Det må være fint å være der borte uten å være på jobb, bare være turist og få sett alt det jeg ikke har rukket før.

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

Jeg har det bra som jeg har det. Det heter vel å være kommet på riktig hylle her i livet.

40 ÅRS JUBILEUM

Direktør NIELS YTTERBØ, Bærum. Direktør Ytterbø ble ansatt i rederiet i 1945 som assistent i Postavdelingen. Fra 1946 og frem til 1964 har han hatt forskjellige stillinger både her i landet og utlandet. Fra 1964 var han avdelingssjef for India/-Persia bukten og i 1967 ble han utnevnt til kontorsjef. I 1970 ble han Ass. direktør i Linjeseksjonen og siden 1975 har han vært direktør i samme seksjon.



40 ÅRS JUBILEUM

Stuert JOHN EGIL FERREIRA ENGELBRETHSEN, Aurskog. Engelbrethsen begynte i rederiet som byssegutt på TORONTO i 1945. I 1953 mønstret han som stuert på TAMPA og har siden seilt i denne stilling inntil han i 1986 gikk av som pensjonist. Engelbrethsens siste skip var TOURCOING.



25 ÅRS JUBILEUM

Plattformsjef HARRY WIBERG KJØNSVIK, Vikhammer. Plattformsjef Kjønsvik ble ansatt som lettmatros i WWL på TAGUS i 1958. Han gikk gradene hos WWL og mønstret første gang som overstyrmann på TOPEKA 1966. Fra 1973 begynte Kjønsvik i RIGG som kontrollromsoperatør og i 1978 mønstret han som plattformsjef og tjenestegjør for tiden på TREASURE SAGA i denne stilling.



25 ÅRS JUBILEUM

Maskinsjef OLE JACOB HENNING OLSEN, Borgheim. Olsen begynte i rederiet som motormann på TEMERAIRE i 1959. Siden har han fortsatt sin karriere i WWL og mønstret første gang som maskinsjef på TUNGSHA i 1972. I 1980 gikk Olsen over til WOS og har siden vært ansatt der. Han seiler for tiden som maskinsjef på TENDER TARTAN.

25 ÅRS JUBILEUM

Skipsmekaniker RAMON JUEGUEN MARTINEZ, Pontevedra, Spania.

Skipsmekaniker Martinez begynte i WWL som matros på TARN i 1959.

I 1965 mønstret Martinez båtsmann og har siden seilt i stilling som båtsmann/-arbeidsleder.

Han seiler for tiden på BARBER TOBA.



25 ÅRS JUBILEUM

Kaptein ØYSTEIN ARNTSEN, Jessheim.

Kaptein Arntsen mønstret 3. styrmann TUAREG i 1959 og gikk gradene frem til Kaptein TARTAR. I 1968 ble han knyttet til driftsavdelingen som nybygningsinspektør og har hatt oppdrag ved forskjellige verft. Han er nå tilknyttet Wiltec.



VI GRATULERER

**40-ÅRS TJENESTE**
Franck Johansen**25-ÅRS TJENESTE**
Bjørn Jan Jørgensen
Sigurd K. Gustad
Kåre P. Bjerkan
Magne H. Alnes**90 ÅR**
Lilly T. Hansen**80 ÅR**
Asbjørn Bollerud
Ingrid Tveita**70 ÅR**
Odd Rønsen
Gunnar Hansen
Alfred Honningsvåg
Ole Hornvedt
Sakarias C. Løvmo
Finn Magnussen
Odd Rønning-Olsen**60 ÅR**Lars Godø
Martin Lunde
Jan D. Harlem
Willy Pettersen
Falkvor V. Lund
Rolf Andersen
Kåre Mathisen
Arne N. Farstad
Oddlaug Gjeldnes
Øistein O. Gomnes
Magne Madsen
Sigurd B. Pedersen
Arne Klokk**50 ÅR**
Kolbjørn Voss
Rigmor Paulsen
Elsi Årstad Pettersen
Hjalmar Johansen
Konrad Ledsten
Werner Mellbye
Knut L. Gulliksen
Tor G. Meisingset
Jon Bjørheim
Øivind Andreassen
Nic. M. Berg
Sverre Andersen
Per Folgerø
Arne Lund
Åge A. Tiltnes
Wilfredo Reyes
Odd Nyberg
Nils D. Årnese
Eroni Qiolvevu**KULTURPRIS TIL
ARTHUR
SEKELSTEN***Arthur Sekelsten er friluftsselsker av rang.**Foto: Østlandets Blad*

Ved juletider fikk vår spreke pensjonist Arthur Sekelsten (81) Ski kommunes kulturpris for innsatsen for friluftslivet i Ski og den øvrige del av Sørmarka. Kulturprisen er på 5.000 kr. Sekelsten har mye av æren for at skogsområdet rundt Ski er blitt innbydende for tur- og skigåere. Gjennom årene har han merket og tråkket kilometervis med skiløyper og stier.

Selv er Sekelsten friluftsselsker av rang, men trives mest på umerkede stier. Han er som kjent en særdeles sprek pensjonist. Arthur Sekelsten har vært en ivrig bidragsyter i Skib-Rederi og spesielt med små skildringer av naturopplevelser. Han har også vært en ivrig skribent på sitt store interesseområde.

RESULTATER SKIFESTIVALEN 1986

En fantastisk blå himmel med flommende sol, solbærtoddy ved skistua på Frognerseteren, utmerkede føreforhold og Tønnesen som "speaker". Dette er hva vi drømmer om til WIL's skifestivaler. Og det var slik vi fikk det i år.

Dermed var ballet igang, "on the same procedure as always". Grete Roaldstveit fra Barwil trakk det lengste strået i dameklassen og ble en verdig WIL-mester. At Petter Larsen fra Wilship, viste de yngre gutta ryggen og ble WIL-mester, er tøft gjort.

GRATULERER til Grete og Petter. Thorbjørn Thoresen fra Filipstad ble idealtidklassen's førsteprisvinner og juridisk avdeling ble nok en gang beste avdeling, nå i kampen om den nyoppsatte "skilua".

DAMER KL. G:

1. Grete Roaldstveit (WIL-mester)	19.40
2. Anne Furu	22.34
3. Nina Rist Christensen	22.47
4. Venche Olsson	24.04

HERRER KL. A:

1. Nils J. Lie	30.20
2. Axel Øwre	37.09
3. Arnt Åge Mathiesen	39.04
4. Leif J. Dalsgaard	41.55

HERRER KL. E:

1. Petter Larsen (WIL-mester)	29.37
-------------------------------	-------

HERRER KL. F 1:

1. Edgar Bergh	34.00
2. Per Thronsen	36.00
2. Fritjof de Lemos	36.00
4. Aksel Håkonsen	37.18

HERRER KL. D:

1. Lars Due	32.38
2. Jan Simonsen	32.41
3. Einar Bade	33.57
4. Edgar Bødtker	35.46
5. Dag Inge Høy	36.03
6. Iver Lindmann	36.35
7. Erik Laumann	39.20
8. Kjell E. Jensen	39.37
9. Bjørn S. Holmesland	40.17

HERRER KL. F 2:

1. Ole W. Tenfjord	25.37
--------------------	-------

DAMER KL. H:

1. Turid A. Wolff	23.22
2. Lise Kopperud	24.22
3. Kirsten Haune	25.14

SKILUA:

1. Juridisk	52.24 poeng
2. Linjen	51.13 poeng
3. WOS	38,0 poeng
4. Holding & Investment	35,70 poeng
5. Maritim	34,71 poeng
6. Økonomi	23,73 poeng
7. Rigg	22,61 poeng
8. WilTravel	20,65 poeng
9. Administrativ	17,81 poeng
10. BarWil	15,70 poeng
11. Befraktning	14,64 poeng
12. Wilag	13,03 poeng
13. Filipstad	12,63 poeng

NU GÅR ALT SÅ MEGET BEDRE



Det er tidlig søndag morgen. Klokka har ennå ikke passert åtte, og kvikksølvtermometeret har sunket til minus 16 grader celcius, tett fulgt av en isende kald nordavind.

På de fleste steder er det stillheten som hersker en slik morgen, men på Frogner Stadion, nærmere bestemt ishockeybanen, er det full aktivitet.

Et nystartet bedriftshockeylag skal her ut i sin andre kamp i hockeyserien, en serie som startet med et brak. Den første kampen fortonet seg nemlig som et eneste stort mareritt for Freddy Aaland, lagets keeper og primus motor. 23 baller måtte han hente ut av buret, mens hans lagkamerater lengre framme på banen, ikke klarte å overliste motstanderens keeper en neste gang. Det var derfor ikke så lett å «reise kjerringa» denne spesielle



søndagsmorgen under slike kalde og vinterlige forhold.

Det måtte konstateres tap enda en gang, men med langt penere siffer.

Det er sent lørdag natt. Klokka har allerede passert ett (0100). Stedet er Furuset, og igjen er det på ishockeybanen det skjer. Det samme bedriftshockeylaget er her ute i en turnering som foregår sammenhengende i to (2 døgn). Den første kampen spilles kl 0115 og den andre utkjemper tidlig søndag morgen, nærmere bestemt kl 0345. Det er å bemerke at WIL's hockeylag går på to tap, men igjen har WIL vært representert der det skjer noe.

WIL's nyeste gren, hockeylaget, har gjort en meget respektabel innsats. Dette understreker også med all tydelighet, at WIL har et miljø hvor de aktive kommer tilbake, igjen og igjen. Denne gangen var det Freddy Aasland og hans kampfeller som understreket dette.

At det bare har gått framover, viser tabellen ved sesongslutt ganske klart. Det var meget nære at de ikke rykket opp en divisjon, men kanskje det er like bra at laget kan være i samme divisjon enda ett år, for å opparbeide mer selvtillitt, skarpere skøyter, tøffere tacklinger og ikke minste målteft. Vi ønsker Freddy (and the dreamers) lykke til, og håper at alt bare må gå bedre og bedre.

E.L.