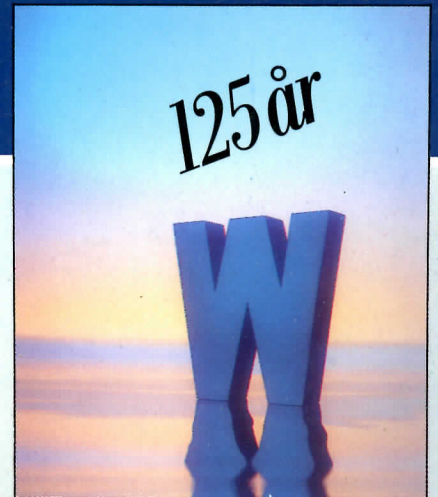


SKIB-REDERI

NR. 2 - OKTOBER 1986



WILH. WILHELMSSEN
LIMITED A/S

Informasjonsorgan for
Wilh. Wilhelmsen Limited A/S

I Redaksjonen:
Hans Chr. Bangsmoen
(ansvarlig)
Astri Howells

Layout og illustrasjon:
Master Reklame A/S

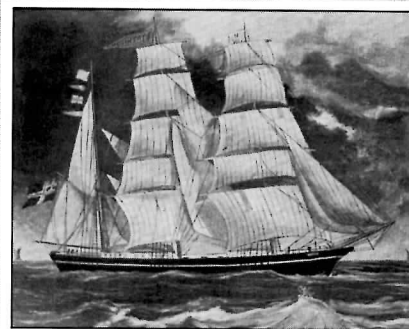
Trykk: Østbye Grafisk

Opplag 4000

Redaksjonens adresse:
Roald Amundsens gt. 5
Postboks 1359, VIKA
N-0113 OSLO 1

Innhold:

6 Over alle hav



13 Fra skipsklokker
til bryllupsklokker



14 Drøm blir til
virkelighet

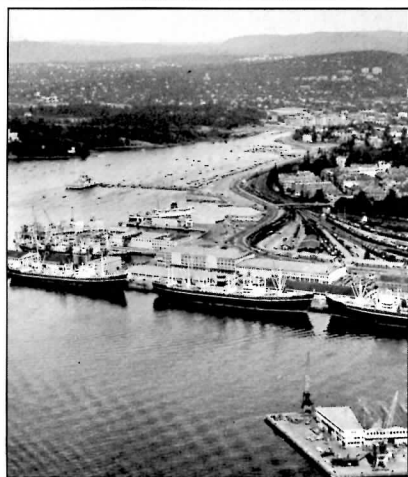


16 Mot lysere tider

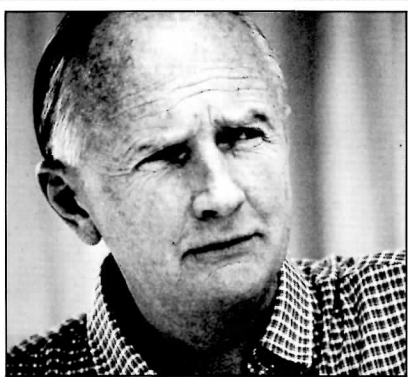


19 Med blå ringer i
øynene

125 år



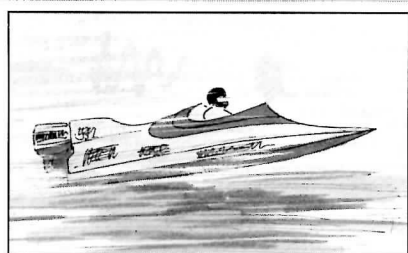
20 Filipstadbrygga, WW og norsk skipsfart



22 WW's Globetrotter takker av



24 Verdens største Ro/Ro skip



26 Vi gratulerer

30 Div. og Sport

Forside:
Barber Blue Sea og
Christian Radich

125 ÅR

Wilh. Wilhelmsen kan i år feire sitt 125 års jubileum og har dermed nådd en meget respektabel alder. Ja, kanskje er det en større presentasjon enn de fleste er klar over å bli så gammel i en så risikofylt og utsatt næring som skipsfart. Går man gjennom listene over rederier som ble dannet i det forrige århundre, vil man finne at de fleste forlengst er gått all kjødets gang. Noen få har overlevet. Professor Normann fra Norges Handelshøyskole sa forleden omtrent slik: «Skipsfarten består, rederier kommer og går.» – Og her er vi ved et viktig poeng: Last i stadig større mengder er blitt transport og skal fortsatt transporteres over verdenshavene. Det er arbeidsoppgaver nok, spørsmålet er bare om norsk skipsfart og vårt rederi skal være med. Personlig har jeg ingen tvil. Vi skal være med, og vi skal gjøre en betydelig innsats!!!

I de 125 år som er gått siden starten i 1861 har rederiet vist en imponerende evne til å omstille seg og tilpasse seg de store og drastiske forandringer som har funnet sted. Sikkerlig har det mange ganger vært vanskeligheter som måtte overvinnes, men hver gang har man ridd stormen av og kommet fornyet og styrket ut av motgangen. Vi har meget å være takknemlig for og meget å lære av dem som i tidligere generasjoner har bygget opp og ledet rederiet. De har vist fremsyn, utholdenhet og fin blanding av dristighet og forsiktighet. Sterke personlig-

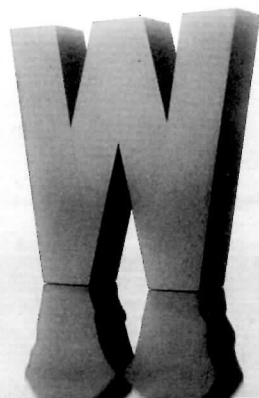
heter har det vært med evner og ambisjoner langt utover det vanlige. For oss som arbeider i rederiet i dag kjennes det godt å være en del av en lang utvikling med tradisjon og historie i generasjoners og seklers gang. Det arbeidet vi gjør føles på et



vis som viktigere og mer meningsfylt når det kan sees i et slikt langtidsperspektiv.

Vi kunne vel alle ha ønsket oss at vi hadde kunnet passere denne 125 års milepæl under hyggeligere omstendigheter. Shippingmarkedene er labre, oljeprisen er på et lavmål og hele offshoreindustrien vrir seg i smerter. I vårt eget hus har vi problemer med å betale fulle avdrag på vår gjeld, og vi trenger våre bankers velvilje for å finne en betalingstakt

125 år



som passer med den inntjeningsvevne vi for tiden har. Det regner jeg med at vi skal få til.

I denne vanskelige tiden har det vært trukket store vekslere på mange av våre lojale og dyktige medarbeidere. Det er blitt lange og slitsomme dager og kvelder for mange, og jeg synes vi skal gi stor anerkjennelse og takk spesielt til personalet i Økonomistaben som nok i en periode i vår og sommer har fått dra det tyngste lasset.

Det viktigste nå er ikke å miste motet, men å stå på slik at vi ikke taper fremdrift og tempo. Oppskriften vi må følge er såre enkel: Øke inntektene! – Redusere utgiftene!

Hver på vår plass må vi kjempe for dette målet. Alle kan vi i større eller mindre grad påvirke resultater og utvikling. Vi i Wilh. Wilhelmsen har alltid ment at vi er mer enn gjennomsnittlig dyktige og profesjonelle i vårt arbeide. Vi har følt oss sikre og sterke. La oss nå gjøre idrettspsykologen Willy Railo's ord til våre og vise at vi også kan være «best når det gjelder».

La oss gratulere hverandre med de 125 år, takke for godt samarbeid og stor innsats i årene som er gått – i sikker forvissning om at vi skal komme sterkt tilbake!

Ivar Løvald

SKIB-REDERI – QUO VADIS

Omstilling har vært et sentralt begrep på lederplass i Skib-Rederi de seneste år. Ivar Løvold er også denne gang innom begrepet i sin lederartikkel.

Men omstilling og evne til forandring og nytenkning er ikke bare relatert til forretningsvirksomheten. Selskapets informasjonsvirksomhet bør i samme grad gjøres til gjenstand for stadig vurdering. I forrige nummer av Skib-Rederi pekte vi på betydningen av muntlig informasjon og de krav som bør stilles til en leder på alle nivåer når det gjelder å holde medarbeiderne skikkelig informert.

I den til dels smertefulle prosess vi har vært gjennom de siste måneder har vi dessverre enkelte ganger registrert svikt i informasjonsgangen. Vi har ikke fullt ut lyktes i våre bestrebelse når det gjelder å holde ansatte på sjø og land fortløpende og godt orientert om vår situasjon. Svikten ligger nok både på det muntlige og skriftlige plan. Dette er noe vi sterkt beklager – og som vi hele tiden arbeider med å forbedre.

Skib-Rederi har i en årrekke dannet basis for vår skriftlige kontakt med medarbeidere ute og hjemme. Men Skib-Rederi i sin nåværende fasong er etter manges mening uegnet i en effektiv kommunikasjons-

prosess. Påstander som: «Vi trenger ikke fargebilder og glanstykk i vår situasjon» og «Flere måneder gamle reportasjer fra skip og rigger er ikke mye spennende» møter vi rett som det er. Noe nyhetsorgan



er Skib-Rederi aldri ment å være, der har WW-Nytt og WW-News for lengst overtatt. Kanskje er Skib-Rederi blitt hengende litt i løse luften. Bør vi kanskje begrave Skib-Rederi her og nå – ved vårt 125-års jubileum – og så sikte oss inn mot et mer hensiktsmessig virkemiddel når det gjelder å oppnå effektiv kommunikasjon.

Det er av flere grunner naturlig å reise dette spørsmålet i disse dager når Skib-Rederi's redaktør gjennom mange år, Helge Selmer, nå har forlatt WW-skuta.

Samtidig er våre budsjetter på informasjonssiden skåret betydelig ned – slik at vi må se nøye på hva vi får igjen for hver krone.

Det er min – og også andres oppfatning at vi får langt mer igjen ved å satse på en enklere trykksak med noe hyppigere utgivelse. Kanskje et utvidet WW-Nytt med mer bruk av bilder og større innslag av bakgrunnsartikler og intervjuer kunne være en vei å gå.

Omveltninger kan være smertefulle, men de kan også være forfriskende og fruktbringende. Nå har vi sjansen til å skape et nytt informasjonsorgan som er mer i pakt med tiden og lesernes ønsker. Med andre ord, nå har dere sjansen til å fortelle oss hva slags informasjonsorgan dere gjerne vil ha. Det vi trenger er råd og ønsker, mer enn noen sinne har vi behov for tilbakemelding. Skriv noen linjer til oss så snart som mulig og hjelp oss å lage et informasjonsorgan som vi alle er best mulig tjent med, slik at vi kan bruke vår tid og vårt budsjett på en hensiktsmessig måte.

Hans Chr. Bangsmoen

Over alle hav

Under et bondestevne ved Jarlsberg ble jeg stående en stund og lytte til taler til kornaksets pris og hørte med glede den vakre bondesangen: – All kultur er dyrken, først og fremst av jord . . .

En glad besoffen forhenværende sjømann, sikkert fra Tønsberg, med rød blå tatoivering på sitt barkede bryst, hostet frem denne kommentaren til kulturens opprinnelse: – Hvis den ikke spratt opp av sjøen da! Bedre konfrontasjon mellom sjø og land har jeg aldri opplevet.

Kanskje min venn sjømannen visste at «Wilhelmsen»s opprinnelse ligger i noe så landkrabbeaktig som – en garver!

Som til overmål het Abraham. Ved studier av Wilh.

Wilhelmsen-rederiets historie møter man ofte de store overraskelser, enkelte av dem er de rene kilevinker. Dette stilige, fornemme rederiet, slik vi oppfatter det, vår stolthet under flaggets vift, romantikken, de barske realiteter, speed and service, tempo, teknikk og først og sist det store sjømannskap kan da ikke ha sin opprinnelse i en foretaksom mann som stelte med huder og skinn og var bønders venn og uvenn, alt ettersom.

Vi mister plutselig den solide, vedtatte oppskriften om sjømannen som ble styrmann og skipper og kjøpte en plim-soller og satte i gang i det små med isfart til England og props og greier med kull i retur, kanskje klippfisk til Portugal og en og annen avstikker til «Junaiten» med tømmerstokker og emigranter, det er slik rederier fødes. Neida. Wilhelmsen er aparte også fra skapelsen av. Hva hendte?

av L. B. Lillegaard

Jubileumsboken

«Over alle hav» er nå

klar fra forfatteren

Leif B. Lillegaards

hånd.

Jeg har lagt vekt på

å skrive en annerledes

jubileumsbok.

Jeg vil først og

fremst fortelle om

mennekkene bak et

slikt „hverdagsdrama“

som WW er sier

Lillegaard i en kom-

mentar til Skip-

Rederi. Vi gjengir

to kapitler fra boken.

Disse vil kaste lys

over situasjonen da det

hele startet: 1 okt. 1861.

Garveren, han var en mester i sitt fag, var også en mester i økonomi, det vil si at han hadde god forstand på penger. Han investerte i skip, gubben, og hadde en drøm om at hans arvinger på så mange måter skulle røpe den samme forstand, blant annet beholde en usvikelig evne til å spare på skillingen og la daleren gå – i det rette øyeblikk.

Noen sier at dette gamle visdomsord har vært som en slags devise for rederiet med stor R – en god benevnelse. Kanskje forsto han i sitt innerste sine omgivelser og mye av alt som skjedde ute i verden. Kanskje forsto han at livets opprinnelse er knyttet til havet mens det var mørkt over vannene, kanskje forstod han at «visergutten» har meget store misjoner i sin gjerning, han er jo egentlig en kommunikasjon, et hopehav – og en representant for sjefens tanker.

Kanskje forstod han den norske historieskrivning og fant glede i den, alltid denne ferden over havet, konger kom til landet i hærskarer, både fra øst og vest, mest fra vest, kanskje han var en «sparegris» som forstod pengers verdi og at penger avler penger, ikke bare renter, – dessuten var han meget godt gift med en rik dame med det velklingende navnet

Anthonette Amalie og endelig – han var sønn av en høker, det vil si en kjøpmann, Johan Christian Wilhelmsen som igjen var sønn av en saltkoker fra Tyskland – her stanser vi familiebeskrivelsen. Den foreligger fra før i både skrifter og verker og bygdebøker og Norgeshistorie.

Vi holder oss til at salig Abraham fødtes i 1805 og vokste opp hos sin onkel på gården Rom i Vestfold. Hans



far flyttet imidlertid til Adamsrød i 1838 og gutten ble grundig opplært i garving i Farmandsveien i Tønsberg – man kjente lukta på lang vei, skjønt oppblandet med bakerduft fra Larsen Bageri og flislukt fra snekkere, dreiere og bøkkere og skomakere. Leser vi og er i grunnen litt skuffet. Vi hadde ventet oss en susende sjøfarer som svinger hatten og heter minst skipper Worse eller noe slikt i stedet for dette ganske alminnelige navnet Wilhelmsen.

Og Abraham var altså garvermester – det ble neppe sunget shanties på hans anerkjente verksted.

Men dog, det suste i seil på havnen ellers var det lite som vekket «Norges eldste by» opp

av sin skjønnne søvn. Men det suste også litt der den gode Abraham viste seg, han hadde en sterk og fin personlighet, hans far hadde etterlatt ham en vakker formue, han var en meget gudfryktig mann som bad Vårherre velsigne hans forretninger, han skuet over Tjøme og Tønsberg og Nøtterøy og viftet sikkert med fingrene bak på ryggen og drømte om et «Wilhelmsensk Tønsberg».

Han var meget sanndrømt. Vi følger Abraham på hans søndagsvandring, kanskje tenkte han på Krimkrigen og kravet om skip – dette var før den tid at man avløste det vakre ordet skip med noe så tørt og trist som tonnasje. Og på reden lå der skip, seilskip, han ruslet langs Kanalen som

smalnet innover og smilte til navnene på brigger og barker og tremastere og alt som storartet var, jakter og galeaser og visste så vel at om seilene fylles til Tønsbergs vel, så kommer den nye «comersialitet» settende og forlanger nyheter, damp, stempelslag, noen var allerede begynt å snakke om en «Dampskibsroute til Christiania» og Abraham falt i tanker.

En rute?

Det ville si det samme som at godtfolk og last fikk vite når man skulle seile og når man skulle komme frem til destinasjonen, på timen, på klokkeslettet!

Dette var noe nytt som bare postverket hadde forstått så noenlunde – med seil kunne man intet beregne om man kom aldri så vel frem. Det aller beste ville være å komme fort frem, raskt, til bestemte tider, orden og system, fart og godt arbeide, speed and service, sa britene.

Han hadde vyer, den gode Abraham, han stod under Slottsfjellet, det sagnomsuste som alt annet i Norges eldste by, og tenkte slike tanker, han vyet.

Det er akkurat vyene som kjennetegner foregangs mannen; fantasien, drømmen. Kanskje han tenkte på sin Gud som han stod i godt forhold til. Skaperverket – for en fantasi!

Og mennesket skapt i Hans bilde, oppfylt av ånd. Som også har med penger å gjøre. Det er ikke greit å ha vyer uten penger, alt som i dag heter ressurser.

Abraham hadde slike ressurser, både gudstro og kapital og nestkjærlighet – og vyer.

Kaldnæs, hva skulle her bli i tidens fylde? Kilen. Byfjorden, Slottsfjellet, Gunnarsbø, alt sammen, fortids lære er fremtidens håp, kvad han og var lykkelig og smilte til akterspeilene med sine herlige krummelurer og navn som

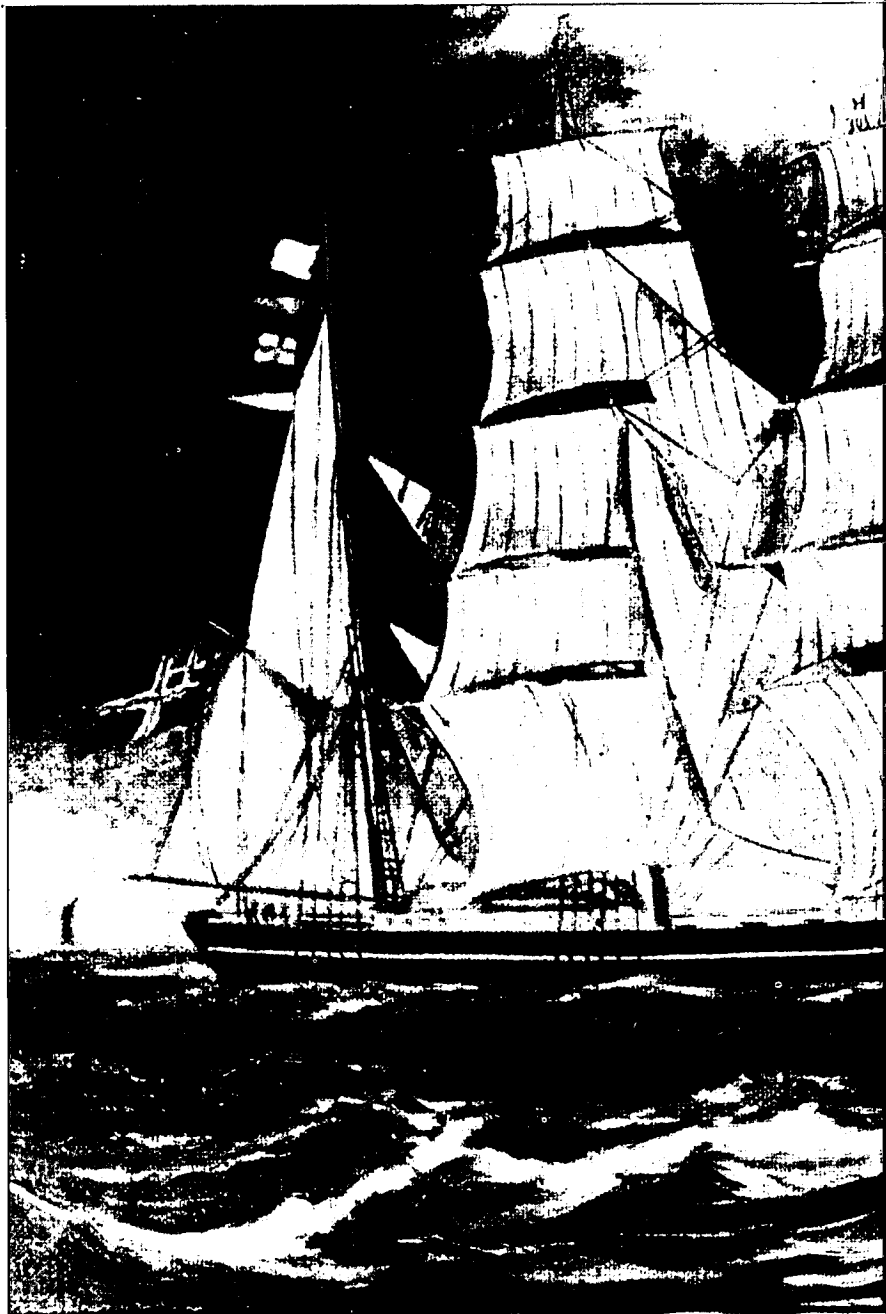
*Mathilde
Havets Anker
Lykkens Prøve
Brødrene
Søldensten*

massevis av såkalte Tjømlinger, oppkalt etter nestoren blant landets byer.

Landets byer, tenkte Abraham, Christiania, Bergen, Stiftstaden i nord, Trondhjem, og sorenskriverbyen oppunder polarkalotten. Tromsøe, eventyr, innsats, fantasi, hval og fisk og alle Vårherres goder for menneskekrypet, utenfor alt sammen havene som på sine brede rygg kan bære slike vyer, den store vannveien, norrønafolkets ferdselåre gjennom alle tider.

Visst ble det bygget veier i all beskjedenhet, de føk til om vinteren, døde i sørpe og slam om våren og var farbare i godværstider. Men havet er alltid farbart, best i laglig vær. Disse stormfuglene på redene hadde utfordret demonene på havet og beseiret dem gang på gang, uansett hvor milde navn de bar på sin verdige akterende, Lilien, Petrus, Hyrden, hva som helst – en storm kunne de ta – eller gå til grunne.

Livets lodd, men med flagget til topps, dette nye norske flagget, korsmerket, nordmenns frihet etter så mange mørke år, nå skal styrken prøves, og Abraham smilte og leste navn på de nyeste skipene blant alle disse knirkende Metusalemer av noen skuter, FRIHEDEN, NATIONEN, sannelig også en primssoller som kalte seg for HJEMMET – her var det korsfarere nok til en frihetsmarsj hvis bare disse svenskene oppførte seg med måte, hva som ikke var å vente, tenkte Abraham på da han så at den svenske hjuldampere PRINDS GUSTAF fornøyet seg med en slags rutegang til det nordlige nord, helt opp til Tromsø, en sommerdagsferd. – Men min familie har ingen tradisjoner på havene, stusset han og senket sitt blikk.



Bark "Mathilde"

Men så reiste han nese og skuet over fjorden: – Javel, så skaper vi noen. Tønsberg har nok av tradisjoner å ta av. Men det er vi, det er jeg, som må bære dem frem.

Tror vi at han tenkte. – Hvis Tønsbergstønde var viinfylt Maal, Han drak dets Handels og Sjøfarts Skaal. Abraham nynet, det ble sagt at han hadde en god sangstemme og sverget til sang, helst salmesang. Det er alltid noe godt i folk som synger, uansett.

Men han stanset på Piren og vippet på sine glinsende tynne lærsko – alle disse sjøfarende trenger støvler, massevis av støvler – han smilte tilfreds – og jeg har lykken med meg,

skomakerne i byen sydde støvler uavbrutt, sjøstøvler, det var så mange skomakere i byen at regjeringen i Stokholm hadde planer om å gripe inn, byen var «oversvømmet» av skomakere, en skomakerby i sagsus!

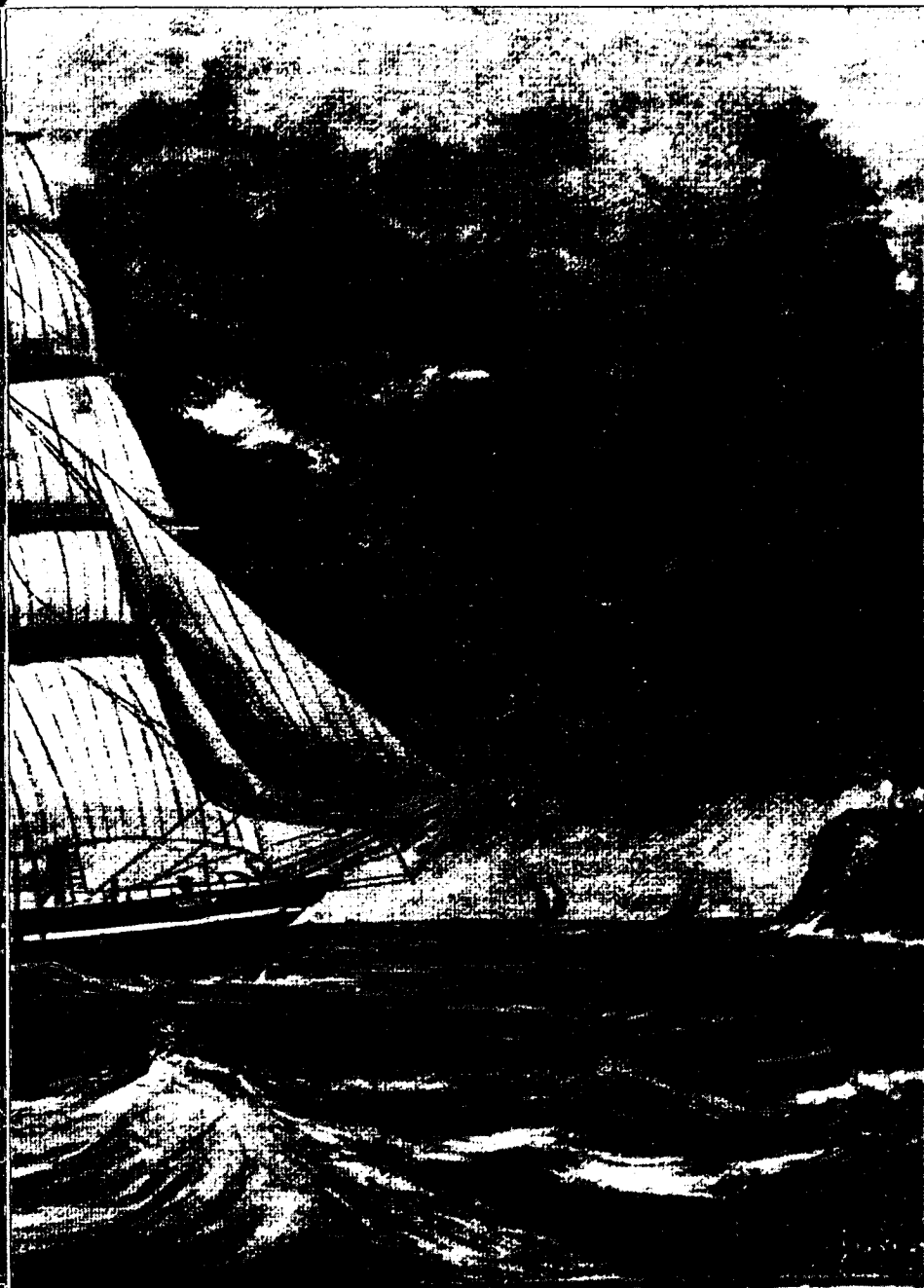
Og Abraham leverte garvede Huder & Skind til alt dette skomakeri!

Kan det bli skipsfart med et garveri som moder?

Utrolig nok.

Hvilket beviser spennvidden i den Wilhelmssenske tankegang. Det skal mye til før en garver, for ikke å si skomaker, kjøper skip.

Abraham Wilhelmsen gjorde det. Han var til stede da «regjeringen», riksstyret



Frisberg Wilh. Wilhelmsen.

kallet, innbød til auksjon på Fredriksværn for salg av utrangerte orlogsskip. Han vendte hjem med en kanonskonnert med det tapre navnet «Balder», pris 861 spesidaler, det vil si vel 2 300 kroner, en meget høy pris. Men hva i all verden skal en garver med en kanonskonnert?

Et godt spørsmål. Abraham visste svaret, han satte skonnerten inn i lokal skipsfart på fjorden, det var så mangt som skulle fraktes, ikke bare Huder & Skind. «Wilhelmsenjakta» ble «Balder» kalt, det fortelles fra gammelt at de barkede sjømenn lo ikke så lite – dessuten var det nesten usømmelig å

seile en skonnert som holdtes oven vanne av dyrehuder, den sanne redsel for en sjømann og hans vartegn. Fra anno 1830 og utover var Abraham ikke bare garver, men også reder, mer og mindre, mest mindre.

Litt anstrengt kan man si at Wilh. Wilhelmsens rederi egentlig stammer fra 1830-årene og den gamle gode kanonskonnert «BALDER». Nå nei, men da sønnen Morten Wilhelmsen seilte hjem med gamle «Sophie», begynte mange å lukte sjømanns blod i garverfamilien. Morten hadde studert handel og slikt i utlandet, som skikken var – den gode skikk

var å bli sjømann, skipper og skute-eier, reder.

WW har ingen slik tradisjon, og det er nesten en skam. Men så har ikke WW alltid fulgt den gjengse oppskriften heller – det er det som er fantasiens og for den saks skyld geniets mot og geniets kunst.

Men hvem var «stifteren»? Abraham eller Morten?

Vi holder en knapp på Morten – han het nemlig Wilhelm til mellomnavn.

I 1861 var Morten Wilhelm 22 år gammel. Han forstod, så ung han var, hvilken tid han var født inn i. Han forstod hva som skjedde i verden omkring ham, og han forstod at det hvite seils ære og makt var for utgående, han forstod at selv om han evnet å ri stormer av med gamle «Sophie» – så gjaldt det i denne tid å overvinne blikkstillta, svartstillta. Dessuten hadde han mot til å fjerne det hederlige bondenavnet Morten ut av sin underskrift – han undret seg på om det ikke kunne klare seg med det noe mer klingende Wilh. Wilhelmsen.

Det klarte seg med det!

*Tall
beskjedenhet*

Far og sønn – en meget gammeldags konstellasjon. I dag er den nesten utidig – man skal likesom intet annet arve enn arvesynden.

Unntatt i Østen og i selveste likhetens land, China, hvor alle er like og går i den samme busserullske uniform. Men akkurat her arver man ikke fedrenes synder, slikt kan man jo besørge selv, men fedrenes goder. Familiens eldste var og er oraklet, erfaringen personlig, en såkalt «stamme-eldste» som sier lite, men når han, det er som regel en han, taler, blir det tyst.

Vi kan kalle det familieære, i dag forhånet av nye ord som dynasti, klan, millionklubb og til og med mafia av noe slag.

Rik manns arving er en slags vederstyggelighet. En familietradisjon er kun til å forakke, vi har fått ungdomsopprør og diktaturer, unifornering og forakt for, opphav, vi er i ferd med å «rocke» familiæren sønder og sammen.

Slike sosiale og politiske betraktninger hører ikke hjemme i en festbok, et jubileumsskrift?

Jo, de gjør det. Vi kan stille generasjonene opp mot hverandre og lese mye vett og uvett av en slik sammenstilling.

Vi kan se på «datiden»s yapper og kapitalryttere som usedvanlig stillfarende og begavede mennesker. Og av alle ting, ikke så lite troende, de var kirkegjengere og så gavmilde av seg at det grenset til dumhet. Først og sist var det enkle mennesker som gikk stille i dørene, de både bukket og skrapet seg gjennom Tønsbergs tusenårige gater og ferdsselsveier, de feiet ikke gjennom byen med floss og sjakett og stripete bukser. Men kultiverte, i ett og alt, i sprog, i opptreden, de snakket lavt, talerstolen var og er for slike mennesker en vederstyggelighet som mikrofonen er det i dag.

Historien kan ikke skrives hvis man ikke forstår forskjellen mellom en tid da alle ting var nye og vår egen tid. Man kan skrive seg fordervet om skip, konjunkturer, fraktmarkeder, konkurranse, havenes frihet og Londonbørsen, men når alt kommer til alt, synes nedskriveren av disse linjer at det enkle mennesket på godt og ondt er den egentlige historie. Resultatene gjennom tidene bunner kun i mot og framferd, samarbeid og respekt for andre mennesker, fordeling av ansvar, tillit, engasjement – alt sammen gammel-dagse begreper som mange mener kun har historisk interesse i vår verden av i dag med alle dens problemer.

Men sannheten er at slike gammel-dagse begreper er til å ta stor lærdom av, ikke bare i en grå hverdag, men også i den festen som denne grå hverdag kan by et land og folk.

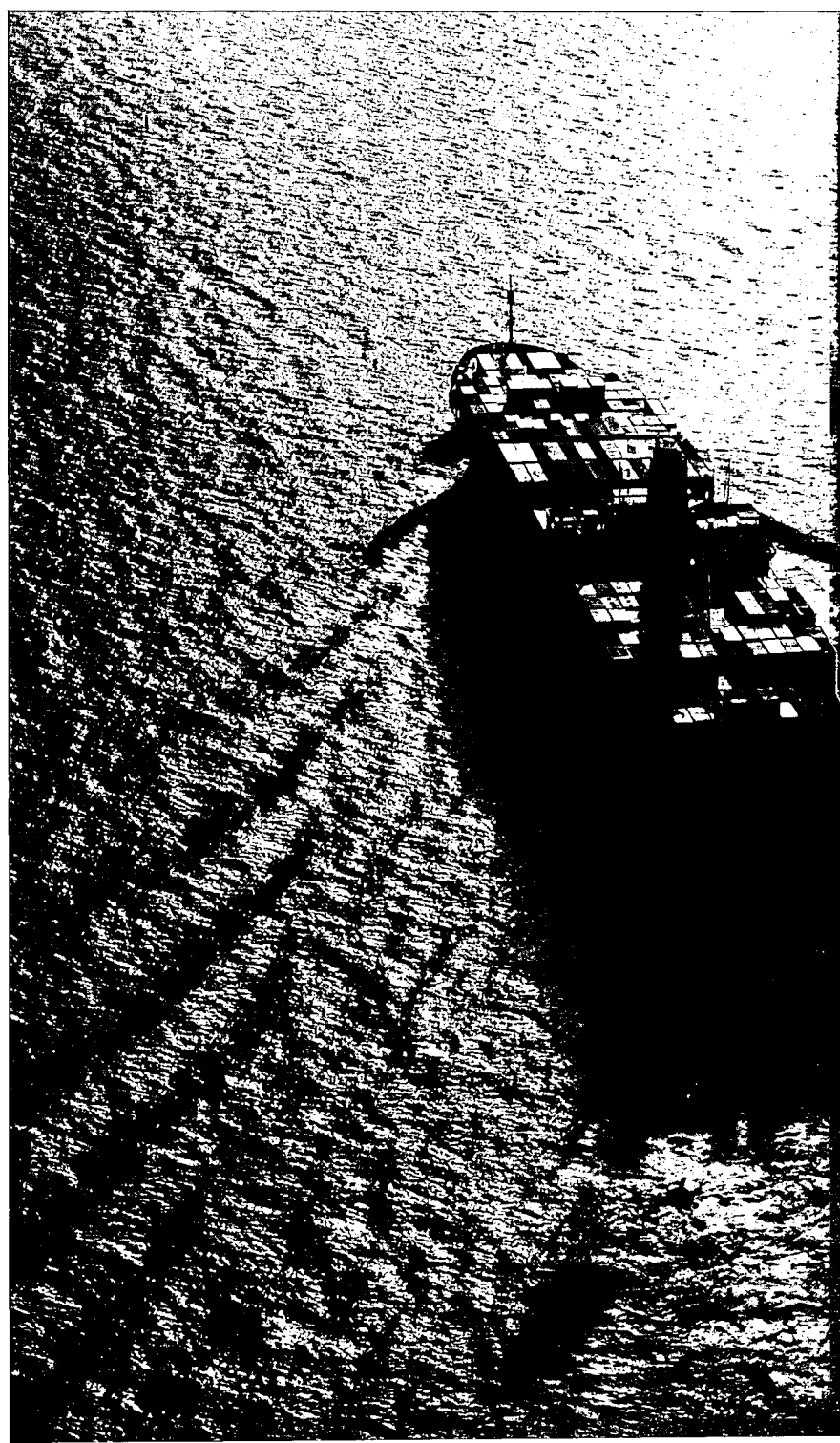
WW er en slik fest. Dessuten er rederiet det mest moderne i verden!

Basert på noe så enkelt som tillit, samhold, og rett og slett arbeidslyst.

Og enda mer: Arbeidsglede! Alt dette lyser gjennom annalene og lar seg ikke skjule. De økonomiske forhold som gjorde alt dette mulig, er alltid mer eller mindre til stede, men det er mannen, for ikke å si mennesket, det kommer an på. Forholdene omkring salig Morten Wilhelms stillferdige prestasjoner, er beskrevet i rederiets hundreårsberetning, ført i penn av redaktør Kr. Anker Olsen.

Den står støtt og sikkert alene og kan være lærebok for mange, ikke bare i shipping-faget, men i menneske-faget. Derfor kan vi smile til Morten Wilhelm Wilhelmsens brev til en venn av familien inne i hovedstaden, Brevet er datert den 31. oktober 1861 og har et avsnitt som dette:

– Mine nuværende Forretninger er temmelig mangeartede, som paa et lide Sted er temmeligt naturligt: Kommission, Fedevarer, Korn, Vexler, Befragtninger, Skipsproviant etc. etc. etc. er dog de ting vi



fornemmelig driver i. Forresten ere der nu stille i alle Forretninger paa disse Kanter, og hos oss har der heller Intet videre været at bestille, men jeg er fornøyet, da jeg ikke er begyndt med alt for store Fordringer, og bliver der vel med Tiden mere at gjøre. Mine Forældre er meget fornøiede over mit Foretagende, og jeg har hos dem et saare behageligt hjem . . . Morten Wilhelm var bare vel tyve år da han skrev et slikt brev. Han måtte være alle foreldres ønskedrøm, selv på den tid.

Han var uhyre arbeidsglad, han elsket sitt arbeide og så på penger som et middel, intet mål i seg selv.

Det fremgår av hans brevskrivning. Hans holdning til sin fars formue var kjølig, han nøt ingen rikdom, han så ikke på penger og formue og kapital som annet enn slike størrelser er – redskaper i arbeidet, en holdning som godtfolk flest har meget vanskelig for å forstå, men som inneholder hemmeligheten til suksess.

Morten Wilhelm var heller ingen gjerrignark eller gnier. Han var ytterst stillfarende av seg, nesten taus. Han elsket sitt hjem og sin gjerning, men forretningsmann var han til fingerspissene, selv om det ble sagt om han at han kunne glede seg over en god forretning som gikk ut over ham selv, en «business» på hans egen bekostning.

Stort mer vet vi ikke om denne gutten og hans første år. Vi møter karakteregenskaper som i årenes løp er blitt til lagt redere – noe fjernt, lite snakkesalig; forsiktig og hard, folkesky og alltid sugen på klokskap.

Unge Morten Wilhelm forstod tidlig at kunnskap er makt. Han overlot forretningsdriften til sin venn og kollega J. W. Balchen og hans hus, han reiste ut i verden den vide og sugde inn kunnskaper som et trekkpapir, reiste hjem og giftet seg meget klokt og fornuftig med datteren til stadsfysikus, hun het Catarine Lorentzen hvis søster hadde en sann mani for skipsrederi. Hun het Emma og disponerte Mogens Thorsens skipsrederi – det begynner å suse i navnene.

Damp! Telegrafi! Og en usvikelig kjærlighet til skip og hav. Det måtte gå bra.

I 1860-årene var industrialiseringen i full gang over hele den vestlige verden, det ble skapt behov av alle slag, havnebyene våknet til liv, ikke minst Tønsberg, handelen florerer med tunge tilbakeslag, i Stortinget gnistret det og svenskekongen surnet mer og mer – vi greier oss selv!

Norge måtte vise ansikt, profil, og for den saks skyld muskler. Bjørnstjerne Bjørnson hyllet den norske sjømann, hvor far-

tøy flyte kan, der er han første mann, de hvite seil gikk i dekket og «damperne» oste sin vei over havene, til glede og stor forargelse. Noen voldsomme krampetrekninger da mange ville heise seil igjen, denne dampmaskinen kunne man ikke stole på!

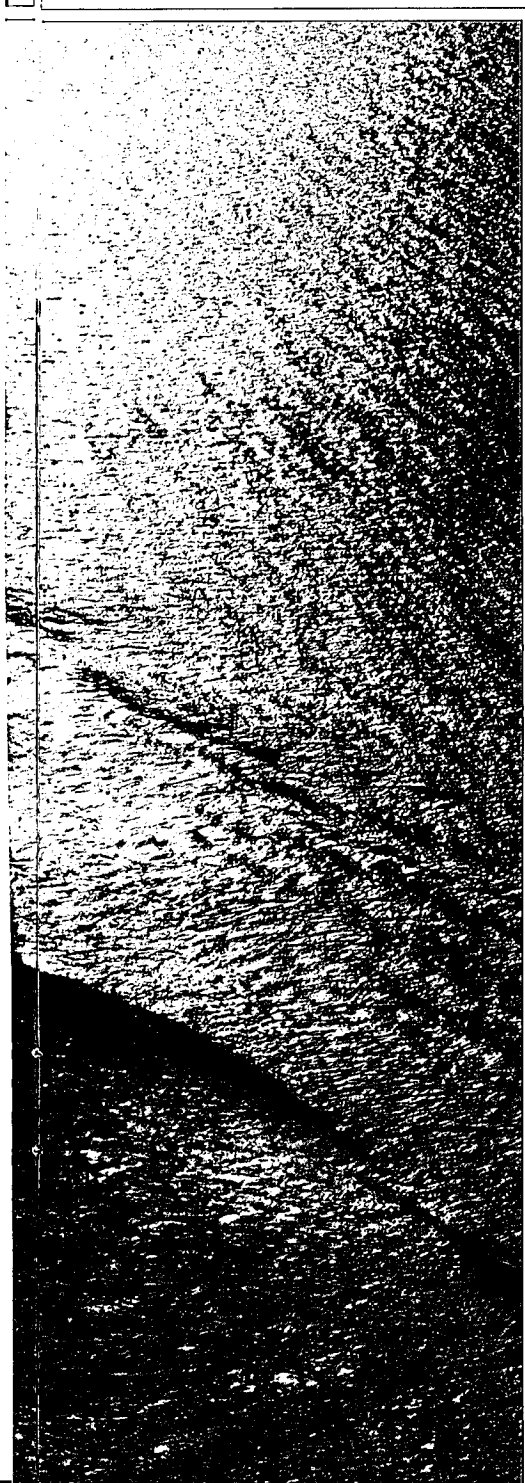
Men seilene gikk i dekket igjen, vi fikk traverne, kølabåten – og den forlangte kull, fortrinnsvis fra England som igjen trengte mer og mer props.

Te-klipperne forliste på så mange slags vis og gru over all gru, mange stolte seilskuter ble rigget ned og forsynt med en stinkador av en maskin. I det fjerne hørte man sinte klakk fra en eksplosjonsmotor, mange mente at noe av det fineste Norge eier, godt sjømannskap, var i ferd med å gå dukken.

Stillferdig satt Morten Wilhelm og grunnet på slike saker. Han hadde seilt på havnene og besøkt mange byer og sett alt dette nye rett i ansiktet – ingen vei går utenom.

– Navigare necesse est, vivere non est necesse, tenkte han på latin, det er nødvendig å seile, ikke å leve.

Og han forstod dette med sikre avgangs- og ankomst-tider, han forstod dette med en linje mens han studerte markedet fra dag til dag via engelske aviser, han oppdaget det store franske marked og det store behovet for norsk tømmer, han myste på det fjerne engelske markedet i Sør-Afrika og Australia, han tenkte med andre ord globalt. I så måte gjorde han store



125 år



oppdagelser, alltid basert på en kjø i tankegangen. I neste øyeblikk satte han seg i karjolen og trillet rundt til bønder og folk i sjøgendene og til storbøndene i innlandet og snakket tømmer og forklarte dem at alle landene rundt Østersjøen skrek etter godt norsk trevirke, samt Frankrike, England. Han snakket med skipperne og sjøfolk og kjøpte seg parter i skip og anlegg, fremdeles i all stillfarenhet, et typisk Wilhelmsens trekk.

I storverket Den Norske Sjøfarts historie, nedskrevet av assurandør Albert Lundquist, fikk han denne attesten, alt plassert i riktig rekkefølge: – Han var et jern av flid, dyktig, forutseende, hadde et behagelig, nesten innsmygende vesen og behersket det danske sprogs finesser, dertil var han kapitalsterk.

Gamle Abraham døde i 1881, han fikk sine dager, han ble 76 år gammel. Etterslekten var sikret, unge Morten Wilhelm og hans Catherine hadde fått en sønn, Halfdan, som meget tidlig røpet de samme takter. Et dynasti?

Gjerne det. Familiefølelsen i det Wilhelmsenske hus har alltid vært stor, meget stor og litt fjern, kvinnene ser vi lite til. Slik kom vi frem til 1864, merkeåret.

Morten Wilhelm – vi burde sløyfe navnet Morten, det har vært så mange Wilhelmer – gjorde opp en status. Han var en typisk megler og partreder – var det ikke på tide å bli et rederi, hadde han kjørt seg fast i en meget lønnsom meglervirksomhet og hengt seg opp i en rekke partrederier? spør han seg selv.

Kompaniskapet med Balchenfirmaet opphørte. Trelastføringen var tung og lønnsom, og det viste seg at Frankrike var det store marked.

Dessuten kunne Wilhelm snakke fransk med stor eleganse og élan, han kunne smile på de riktige stedene, bukke og charmere damene og vifte med hendene og sprike med fingrene, han var unektelig en smule fransk chevalier av manér.

Det kom godt med. Han flyttet sitt hjem og sine kontorer fra

Fayegården ned til Langgaten, først til Buggegården og deretter til Bullgården i Nedre Langgate 34 og holdt til huse vegg i vegg med Vestfold Skipsassuransforening. Langsomt men sikkert ble han en ledende skikkelse, han hadde åpne sanser for alt som nytt var, skip, telegrafi, kontakt.

Men ingen sving på rederiet. Han eide en part i den ærverdige bark «Petrus» som imidlertid ble disponert av den såkalte korresponderende reder A. C. Jacobsen. I mai 1865 hadde han overtatt part i barken «Mathilde» – som ble disponert av Wilh.

Wilhelmsen!

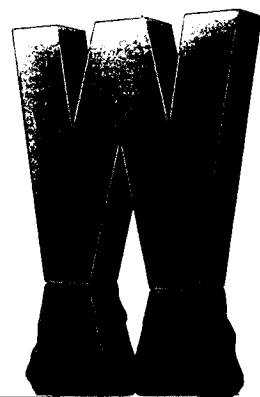
Han var i gang. Og folket smilte og undret seg på om det kunne gå bra med slike skipsnavn som «Mathilde» – enda verre da WW i 1866 anskaffet seg en fullrigger med det enkle navn «Aksel» og folk krympet seg over den siste ervervelsen, en avdanket selfanger som het noe så trist som «Albert», men som kunne pynte seg med et D/S foran navnet – Dampen var i ferd med å seire.

Men fremdeles parter, WW drev forretning, ikke rederi. Dette irriterte den gode Wilhelm, han var en utpreget solist som gjerne kunne spille førstefiolin i dette seilende orkester, men som følte seg litt uvel «ved alltid at maatte snakke med hinanden».

Dessuten, Tønsberg by hadde allerede fått sine «ekte» redere med navn på alle hav, Gustav Conrad Hansen, H. B. Bull, Thorvald Dahl, samt



125 år



denne fusentasten Svend Foyn med sine hurtigløpere av noen små dampskip og disse granatharpunene – noe måtte gjøres! Og WW gjorde det.

I godt følge med sin kjære bark «Mathilde».

Når vi i dag spør hvorledes Wilh. Wilhelmsen egentlig begynte, lyder svaret:

– Det begynte med en skute som hette «Mathilde»...

Det høres ikke imponerende, men er ikke desto mindre sant.

Og man sitter med inntrykk av at rederiet ble født som så mange andre rederier, den brunlette, værbitte skipper som gikk i land og avlet sønner og drev rederi etter rik eller fattig evne, den gamle gode skråsikre oppskriften. Neil!

Norges største og fornemste linjerederi ble avlet av en rettelig landkrabbe med de beste garvertradisjoner bak seg!

Jubileumsboken «Over alle hav» kan fåes ved skriftlig henvendelse til Informasjonsavdelingen.

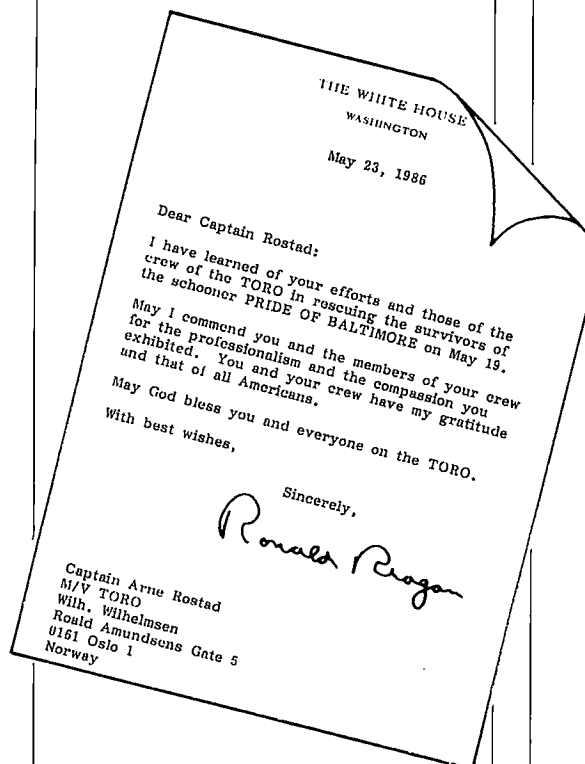
FRA SKIPSKLOKKER TIL BRYLLUPSKLOKKER



Natt til mandag 19. mai befant M/S TORO seg øst for Bahamas på vei fra New York til Venezuela da vakthavende styrmann fikk øye på et lite lysglimt langt ute i havet. En liten lommelykt var de utmattede 8 amerikanernes siste håp der de klamret seg til flåten som bare var beregnet på 6 mann. Slik hadde de ligget og drevet i 5 døgn etter at deres seilskute «Pride of Baltimore» var blitt tatt av brottsjø og forlist. Opprinnelig hadde de vært 12 ombord på skuta, som ifjor sommer besøkte Oslo og var godt kjent fra sine tidligere seilaser over hele kloden. Fire av mannskapet var blitt borte under forliset, og ingen visste at skuta var gått ned. Ettersom det ene døgn gikk etter det andre med noen kjekssmuler og cola som eneste føde, svant også håpet for de 8 unge menneskene på flåten.

Hvem skulle trodd at romantikkens blå blomst hadde vekstvilkår under slike omstendigheter – eller er det kanskje nettopp slik at når man lever på livets ytterste grenser, ser man hva som virkelig har mening. En ung kvinne og en ung mann ga hverandre et løfte der på flåten – hvis de kom levende fra dette, skulle de la seg smi i hymnens lenker for bestandig.

Slik ble M/S TORO direkte årsak til et bryllup som ble feiret i Los Angeles 30. august, der hele mannskapet ble invitert som æresgjester. Dessverre for Skib-Rederi ble det takket nei, mannskapet fikk ikke sin velfortjente fest, og vi gikk glipp av den store Love-story i dette nummer. Ikke fikk vi bilder heller, men nedenfor ser dere brevet fra president Ronald Reagan, som nå pryder kaptein Arne Røstads lugar – en velfortjent takk for godt sjømannskap.



THE WHITE HOUSE
WASHINGTON

May 23, 1986

Dear Captain Rostad:

I have learned of your efforts and those of the crew of the TORO in rescuing the survivors of the schooner PRIDE OF BALTIMORE on May 19. May I commend you and the members of your crew for the professionalism and the compassion you exhibited. You and your crew have my gratitude and that of all Americans.

May God bless you and everyone on the TORO.
With best wishes,

Sincerely,

Ronald Reagan

Captain Arne Rostad
M/V TORO
Wilh. Wilhelmsen
Røld Amundsens Gate 5
0161 Oslo 1
Norway

DRØM BLIR TIL VIRKELIG

FORBEREDELSENE

Drømmen om en lang skitur i arktiske strøk hadde jeg hatt lenge. For 3 - 4 år siden bestemte jeg meg for at noe måtte gjøres for å realisere drømmen. Imidlertid skulle det gå enda ett par år før det ble noe håndfast av det. Skjebnen skulle ha seg at i fjor sommer traff jeg to andre med samme interesser ombord på dykkerskipet Tender Tartan i Nordsjøen. De to var inspeksjonsingeniør Jan Morten Ertsaas og dykker Børge Ousland, og vi var alle ansatt i Wilhelmsen Underwater Engineering. Vi ble enige om å søke tillatelse fra danske myndigheter om å få gå en rute på ski over den grønlandske innlandsis fra øst til vest. Utgangspunktet vårt var en liten by på østkysten av Grønland, Angmassalik, og målet var Umanak, en liten by på vestkysten.

Etter en høst og vinter med nøye planlegging og flere treningsturer på Hardangervidda satt vi endelig på SAS flyet til Grønland den 12 mars i år. Meningen var at vi skulle starte å gå fra Tinit, en liten eskimo bygd med ca. 200 innbyggere 40 km nord for Angmassalik ved Sermilikfjorden, fjorden som skiller den bebodde delen av Angmassalik området fra innlandsisen.

VENTETID

På grunn av at Sermilikfjorden var full av pakkis og isfjell med store råker innimellom lot det seg ikke gjøre å komme seg over fjorden hverken oppe på isen eller med båt. Det eneste som kunne åpne fjorden var kraftig vind fra syd, som ville presse isen mot bunnen av fjorden slik at vi kunne komme over med båt. Etter flere dagers venting i den trivelige eskimo bygden Tinit innså vi at det kunne ta 2 - 3 uker før fjorden ville åpne seg.

Og selv om det var en fantastisk opplevelse å bo sammen med eskimoene, så var jo hovedgrunnen til at vi var på Grønland å krysse innlandsisen på ski. Å chartre et helikopter var den eneste muligheten til å komme over fjorden.

VI ER PÅ GLI

I begynnelsen virket det som vi hadde alle odds imot oss. Oppoverbakke, tunge pulker (110 - 115 kg/pulke) og fallvind ned fra breen midt i ansiktet. Imidlertid var vi på forhånd klar over at det ville bli slik, så det gikk ikke ut over humøret. De første dagene gikk det derfor ikke så fort fremover, men vi visste at jo lenger inn vi kom på selve breplatået, jo større ville sjansene være for å få vinden i ryggen og dermed gjøre oss nytte av den. Så godt som alle som har gått over Grønland på ski, har brukt en eller annen form for seil. Vi valgte å bruke hver vår reserve fallskjerm som vi festet i dragbeltet til pulken. Det ble på en måte å snøkjøre etter skjermene. Fallskjermene var til god hjelp, ca 1/3 av den totale distansen ble tilbakelagt bak den.

Distanshjul hadde vi ikke med oss av den gode grunn at sannsynligheten for at det ville gå istykker var meget stor. Det var derfor vanskelig å vite hvor mange km vi hadde tilbakelagt etter en dagsmarsj. Særlig vanskelig var det å bestemme tilbakelagt distanse og posisjon etter en dag med fallskjerm seiling. Så for å bestemme vår posisjon brukte vi en liten «lommesekestant» og en skål med kvikksølv til kunstig horisont.

SEKSKANT OG FALLSKJERM TIL GOD HJELP



Der sto vi, verdens største innlandsis, den 26. mars 1986. Vi hadde nettopp tatt ut utstyret vårt av helikopteret til Grønlandsfly A/S. Som noen infanterister på vinterøvelse sto vi klare i dragene på infanteripulkene og ventet på å ta de første tak fremover. Alle var klar over at det ville bli en lang «vinterøvelse» 800 km i luftlinje skulle tilbakelegges på ski, alt utstyr og proviant måtte vi dra selv. 35 - 40 dager regnet vi med at det ville ta, men vi hadde utstyr og proviant med for 50 dager i tilfelle vi ble liggende værfast inne på isen.

NET

DAGSRUTINE

Vi sto som regel opp kl. 05.30. Daghavende kokk begynte med en gang å smelte snø og lage frokost. Om morgenen drakk hver av oss 1,5 l vann for å være på forskudd med væskebalanse. Til frokost spiste vi en blanding av havregryn, tørrmelk, sukker og kli som ble kokt opp i vann. Som

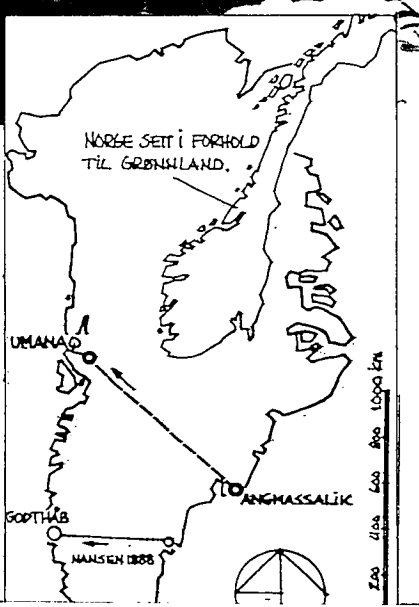
VESTKYSTEN

Tidlig om morgenen lørdag 26. april fikk vi øye på fjellene på vestkysten for første gang og det ble stor jubel. To dager senere kunne vi sette føttene på fast land igjen, rett på det planlagte nedstigningspunktet. Hele tiden hadde vi vært meget disiplinerte når det gjaldt matrasjonene. Det var



regel var vi klar til å begynne å gå mellom kl. 09.00 og 10.00. Vi hadde ett «vannstopp» hver time, med oss hadde vi hver vår termos med kokende vann som vi blandet med snø for å få mest mulig væske ut av det. Lunsjen besto av den samme frokostblandingen pluss kokesjokolade, komprimerte kakeblokker, og en blanding av rosiner og solsikkefrø. I begynnelsen hadde vi solnedgang rundt kl. 18.30 og det ble raskt kaldere etter at solen hadde dippet nedenfor horisonten. Derfor kom vi oss i hus tidlig på kvelden de første dagene. Før vi kunne slå opp teltet måtte det graves en ca. 50 cm dyp teltrop for at ikke vinden skulle få tak under teltet. Til kvelds hadde vi forsvarrets stridsrasjon med en klatt smør i.

derfor en prikk over i'en da Børge skjøt en sel nede på fjordisen, og vi fikk frotse i ferskt selkjøtt. Det vrirlet forøvrig av vilt innerst i bunnen av fjorden hvor øya Umanak lå, sel, polarrev, ryper osv. Dagen etter at vi hadde nådd ned til havnivået på vestkysten begynte ferden på fjordisen mot Umanak. Inderst i fjorden var isen mye skrudd og vi måtte bruke isbrodder istedenfor ski. Lengre ut ble isen bedre og vi kunne forsette på ski. Torsdag 1 mai kl. 19.30 kom vi fram til Umanak – målet var nådd. Vi kunne se tilbake på en vellykket ekspedisjon som ble gjennomført som planlagt. Totalt hadde vi tilbakelagt ca 950 km på ski med temperaturer ned i -44°C .

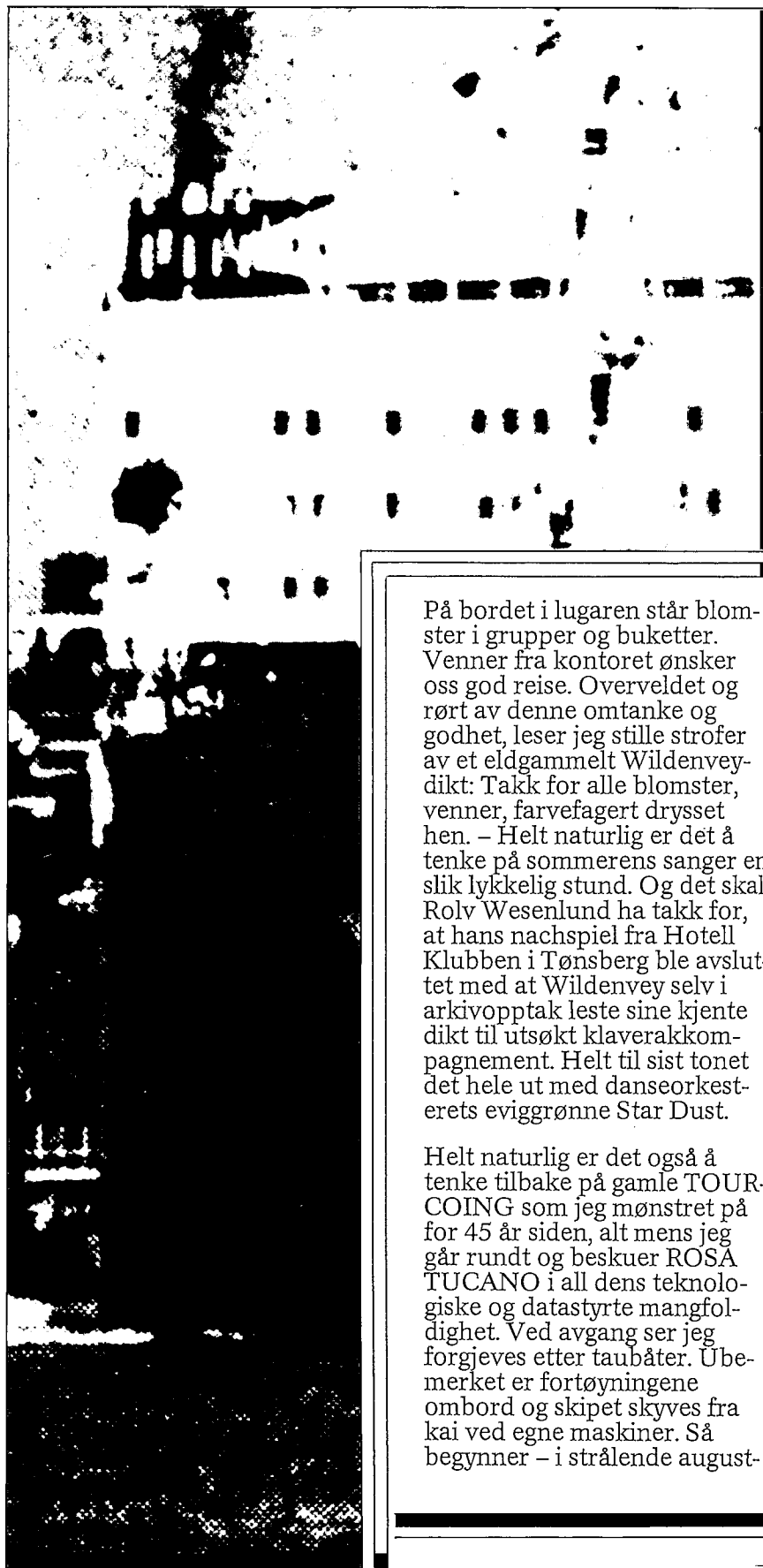


MOT LYSERE TIDER

Glade og forventningsfulle sitter Anna og jeg i Taxi A-96 på vei til Filipstad. Der ligger ROSA TUCANO som skal føre oss til Syd-Amerika og tilbake. For mitt indre øye lyder verdens-schlageren «Brasil», virtuost ut av Herb Alperts blinkende trompet, mens mitt indre blikk skuer Sukkertopper og det myldrende folkeliv i Rio de Janeiro.

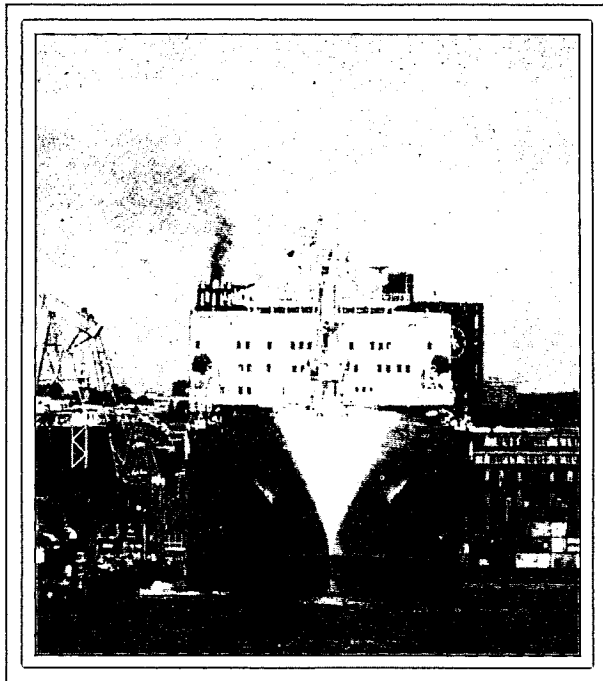
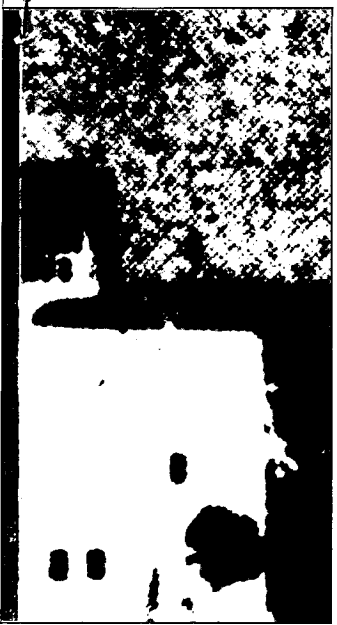
Taxi-A 96. Tallet assosierer gode ting. Sjøføren er enig og tenker vel i første rekke på den bevisstløse og samfunnsnedbrytende polstreik. Han har besøkt Aker Brygge og sier med Dag Frøland: Forferdelig. Som ekte Oslo-gutt mener han at verkstedhallene alltid vil rope på skipsmotorer, spanteprofiler og stålplater og lide vondt under det glorete sammensurium av Tram-teater, Jens Evensen, dyre caféer og Åse Kleveland.

Oslo-gutten med gamle Akers Mek. i sitt hjerte legger sin femsylindrede diesel Mercedes i venstre fil og runder av til Filipstad. Tilsynelatende vel kjent med ro/ro-båter, kjører han elegant ombord og stopper ved heisen på nedre dekk. Skipsmekaniker Arne Sandbæk, iført obligatorisk ildskrikende kjeledress og hjelm, hjelper oss smilende og elskerverdige med bagasjen og styrer heisen til de bekvemmeligheter som et par måneders tid fremover skal huse Anna og Bjarne, dette tilårskomne ektepar, som lite reisevante og totalt ublaserte nu med åpne sanser vil suge til seg alle inntrykk fra det hypermoderne skip, fra urolige hav og eksotisk miljø i fjerne storbyer.



På bordet i lugaren står blomster i grupper og buketter. Venner fra kontoret ønsker oss god reise. Overveldet og rørt av denne omtanke og godhet, leser jeg stille strofer av et eldgammelt Wildenvey-dikt: Takk for alle blomster, venner, farvefagert drysset hen. – Helt naturlig er det å tenke på sommerens sanger en slik lykkelig stund. Og det skal Rolv Wesenlund ha takk for, at hans nachspiel fra Hotell Klubben i Tønsberg ble avsluttet med at Wildenvey selv i arkivopptak leste sine kjente dikt til utsøkt klaverakkompagnement. Helt til sist tonet det hele ut med danseorkestrets eviggrønne Star Dust.

Helt naturlig er det også å tenke tilbake på gamle TOURCOING som jeg mønstret på for 45 år siden, alt mens jeg går rundt og beskuer ROSA TUCANO i all dens teknologiske og datastyrte mangfoldighet. Ved avgang ser jeg forgjeves etter taubåter. Ubeamerket er fortøyningene ombord og skipet skyves fra kai ved egne maskiner. Så begynner – i strålende august-



vær – ferden ut Oslofjorden. Kapteinen gir oss tillatelse til å være på kommandobroen under utseilingen, og aldri har det vært hyggeligere å passere SKRAMSTAD som akkurat nu.

Færderlosen Dvergastein orienterer oss velvillig mellom «kom litt babord» og «steady so» og er et charmerende bekjentskap. Lett og elegant hopper han ombord i loskutteren som henter ham et stykke fra FÆRDER fyr, som betyr noe spesielt for meg. Aldri glemmer jeg en vårnatt i april, da jeg som syttenåring etter lang og stri sesong i Sydishavet fikk se blinkene fra FÆRDER. Vi var i kjente farvann. Vi var hjemme. I sene sommerkvelder hender det jeg kjører ut til Grepan kystpensjonat, bestiller kaffe og et smørbrød og får det servert i «lysthuset», hvor jeg kan sitte og se FÆRDER sende sine klare, blanke lysblink over nattehimmelen. Det gir en god og trygg følelse.

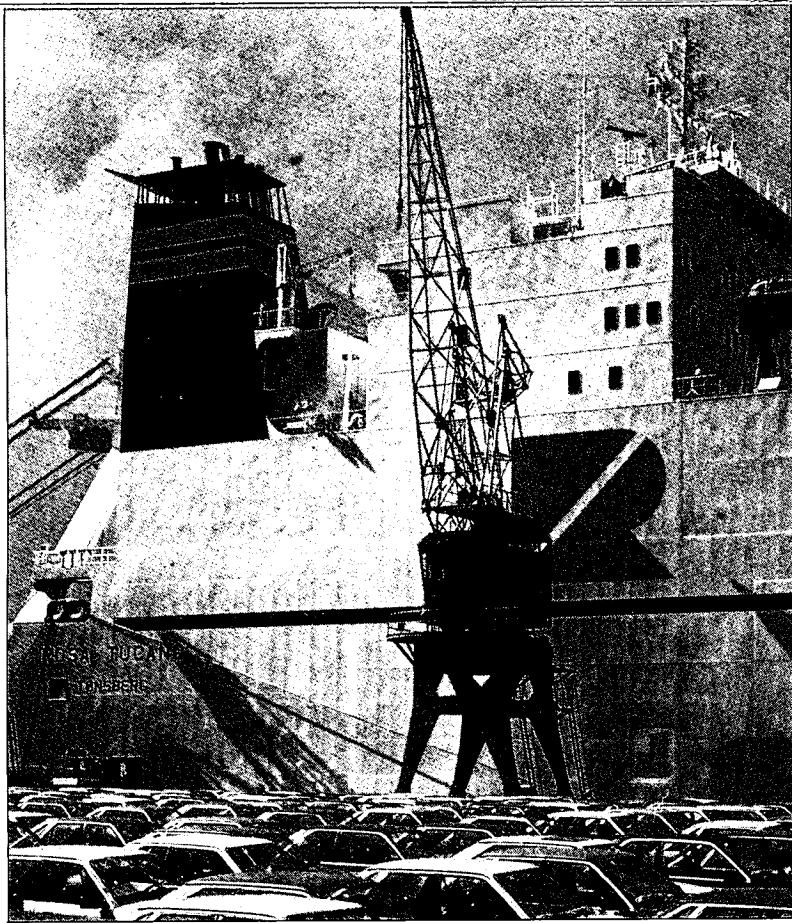
Så går dag etter dag i vanlig innkjørt rutine ombord i ROSA TUCANO. I hildringstimen er det godt å seile, synger Erik Bye, og akkurat i denne fine grålysningen går jeg på broen. Overstyrmann Per Th. Eide har nykokt kaffe, og er en tålmodig besvarer av alle mine mer eller mindre intelligente spørsmål. For jeg graver og spør om kurs og kart, om radar og satellitt og får et overveldende inntrykk av et fantastisk system. Nyeste nytt i den elektroniske verden.

Selv om jeg i sin tid var radiotelegrafist og således burde dvelde ved de siste teknologiske landevinninger, er det dog mennesker jeg har stelt med mesteparten av mitt yrkesaktive liv. Derfor er jeg mest spent på hvilke forandringer besetningen eller MENN-ESKET har gjennomgått. Svaret visste jeg vel på forhånd. Mennesket har ikke gjennomgått noen forandringer på tusen år. Da keiser Augustus

satt i Forum Romanum og forlangte all verden innskrevet i manntall, var hans hjerne lik den et nyfødt barn har idag. Ytre ting, som klesdrakt, frisyre og levevilkår skifter selvsagt, men det er også alt. De båter jeg har seilt med i WW hadde fine og harmoniske forhold, en god atmosfære og et fint samhold. Grunnen til dette var selvfølgelig at kapteinene jeg seilte under alle var ledere. Forskjellige av natur og gemytt. Forskjellige måter å ordne tingene på. Innbarkede stabeister og sterke individualister. Men de hadde fått lederevnene i vuggelage. Aldri har noen LÆRT Å BLI LEDER PÅ Rauland Høgfjells-hotell. Halvstuderte røvere har jeg aldri påtruffet ombord i skutene. På kontoret derimot har jeg stiftet bekjentskap med flere utsøkte eksemplarer.

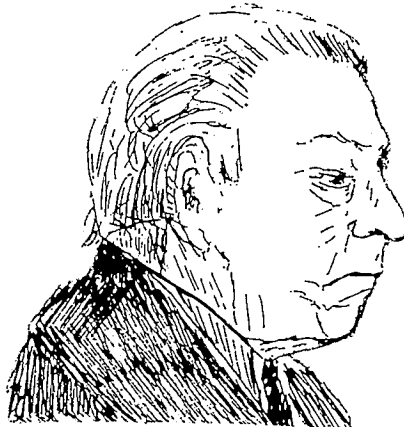
Men altså: ROSA TUCANO. Her er alt fred og fordragelighet. De ansatte later til å bifalle den nedkuttete bemanningen. Her finnes den trivsel, som riktignok ikke kan måles, men som henger i luften over hele skipet og gir en god og osonrik atmosfære å puste i. Kostholdet er variert, sunt og nærende. Stuert Asbjørn Heggem kan dette med fikse anretninger, slik at et lunch-måltid er en fryd både for syn og gane. Til alle måltider frisk frukt på et enormt fat og rå gulerøtter og blomkålkvaster i suppeterrin. Som råkost og kålblekkehater, får suppebollen stå i fred for meg. Men det er nettopp fred og hvile denne bollen ikke får, for rå røtter kappes man om å gumle.

Da stuert Heggem dessuten bader, sykler og ror morgen og kveld, er vårt gamle vennskap i ferd med å oppløses. Men i løpet av turen kan han selvsagt komme på bedre tanker, hvis da ikke det hele ender med at gamle Amund med sitt maltrakterte legeme ender i Ro-apparatet etter en lang svømmetur i det moderne basseng med japansk kunst på bunnen. Time will show.



I tillegg til stueren, kjenner jeg godt radiooffiser Bjørg Hovland. Fint for Anna at hun er ombord, for av Bjørg får hun låne stor saks og strykerjern eller suring som kvinner sysler med på fritiden. Selv får jeg låne elektrisk skrivemaskin, som er vanskelig å betjene. Også denne maskinen piper og lyser, akkurat som alt annet ombord. Ellers kan Bjørg Hovland mer en sitt Fadervår, og er en interessant dame å treffe i dagligrommet . . . Det var så meget jeg kunne skrive om de enkelte ombord, men det går selvsagt ikke an på til-målt plass i SKIP O HOI. Men ett må jeg få si, jeg har bare møtt vennlighet, forståelse og hjelpsomhet. Suring og aggresjon later til å være fremmede begrep ombord i ROSA TUCANO.

Men atter en gang – hvem er skaperen av dette deilige og fine miljø? Det er den still-farne kaptein Sven Ulseth, som identifiserer seg med sin besetning og som har et ord til alle. En innvendig autoritet gjør ham til en sikker og trygg person. Et mannfolk, som du gjerne kan spørre til råds, men som du ikke klapper på skulderen og sier «hei» til. Kaptein Ulseth er en slags Gregory Peck, som ser utover havet med skarpt, godt, og kanskje litt drømmende blikk. Hans kurs er 205 grader mot ekvator.



MINI MAL

MED BLÅ ØYNENE

Man behøver ikke være detektiv eller synsk for å se at Knut Jørgensen er sjømann, skikkelsen, nevene, øynene og roen, eller skal vi kalle det trygghet. Det er i all fall ingen tvil, selv om Knut gikk på land i 1965, 33 år gammel, så er det fremdeles plenty saltvann i årene hans. Men så er han også 3. generasjon sjømann og 2. generasjon WW-mann, oppdratt, som han sier selv, til å holde seg på matta, respekterer tradisjonen og keep up the Wilhelmsen style.

Bestefar Jørgensen lærte japsene å skyte hval fra 1907 til 1911 og faren dro til sjøs som så mange fra Tønsberg-distriktet og seilte Wilhelmsen. For Knut var det den naturligste sak av verden å gjøre det samme, og den 11. juli 1949 mønstret han som dekksgutt under kaptein Brochmann på M/S TALABOT, rederiets første nybygning etter krigen. Så gikk han gradene, men var innom Gøteborgs Tekniske, sjømannsskolen og fikk sine sertifikater, telegrafist, styrmann, skipper.

Men i 1965 kalte Skarrebo ham hjem og lånte ham ut til Skipsteknisk Forskningsinstitutt, der han i et år løste problemer i lastehåndteringsavdelingen. Så kom unit-loads og revolusjonering av all lasthåndtering, og Knut ble skipet ut til New York for å hjelpe «Store-Karl» & Co. med alt dette nymotens utstyret. Hjem igjen til Filipstad da Hans Majestet Hallum overtok styret der. I 1970 gikk turen til RA 5, til «hoveddekket» der han ble utviklet av Kvande.

Men så begynte Wilhelm med folkevognene sine – som Knut sier – 6 småbåter fra Mongone, de første enkle supplyskipene som skulle bli grunnstammen i den stadig voksende offshoreflåten. Nytt, spennende, utfordrende, og Knut var med helt til 1979, da ville han tilbake til ordentlige

RINGER I



skip, til skip som var skuter med én skorstein og som oppførte seg skikkelig på havet. Nå sitter han i skipsgruppe I i Wilship og har belaget seg på å sitte der sin tid ut i et miljø han trives i med et team som kjenner hverandre og respekterer hverandre og som har ett fellestrekk under alle omskiftninger og all senere turbulens, de har blå striper i øynene, en lojalitet som grenser til dumhet, for å sitere en av våre Vi sitter å filosoferer over dette med lojalitet, og Knut Jørgensen er urokkelig i sin tro. – Lojalitet er viktigere nå enn noengang før, det er når det røyner på vi må sette inn kreftene og mane frem entusiasmen og dra i samme retning. Vi må tro på oss selv, ellers er det ingen andre som gjør det. WW har vært en veldig trygg og fin arbeidsplass i 37 år, nå virker det kanskje ikke så trygt lenger, men hvis vi drar det vi orker i samme retning, så skulle vi kunne trykke den igjen. Nå har vi fått

et pusterom i et par år fremover, så får vi sjansen til å vise hva vi duger til, både vi og ledelsen. Jeg klandrer ikke ledelsen for det uføre vi er oppe i, men jeg blir hakkende gal på regjering og myndigheter som ikke ser at de er i ferd med å ødelegge hele skipsfartsnæringen og derfor ikke letter en finger for å stoppe elendigheten. Se bare på organisasjonene, de sitter og maler på den samme gamle visa og sloss mot rederne uten å se at de er med på å radere ut den norske sjømannsstand. Vi burde jo komme sammen alle interesserte, rederiene, organisasjonene og styremaktene og legge hodene i bløt for å finne en løsning på problemene. Nå endrer de skattereglene for å tekkes oljeselskapene, men skipsfarten er tross alt en meget eldre næring her i landet, kunne de ikke begynne å se på våre problemer med litt nye øyne. Alt dette gjør meg hoppende gal og trist, fordi jeg faktisk tror at vi er i ferd med å utrydde den norske sjømannsstand, og det synes jeg er forferdelig tragisk.

Når ellers godlynte folk blir deppa og krakilske, skal man skifte samtaleemne. Apropos næring, vi tar sleiva i en annen hånd og nærmer oss grytene. Fulltreff – Knut Jørgensen er en vaskeekte kjøkkenskriver med gryteretter som spesialitet. Krydder er hemmeligheten, vi bruker for lite på våre breddegrader, for lite både av krydder og fantasi. Han tar det han finner og eksperimenterer lystig i vei og innrømmer med et beskjedent flir at alle synes grytene hans er spennende og kjempegode, men noen oppskrift kan han ikke gi, de er individuelle komposisjoner. Rosmarin i fàrikålen har han dog aldri prøvet.

Mens vi snakker om de myke verdier beveger vi oss inn i barnekammeret, som nå er tomt, men som en gang huset en gutt og en jente. – Da du seilte, var du julenisse eller riset bak speilet for ungene? –

En blanding, det var kona som oppdro ungene, og hun gjorde en OK jobb. Men jeg tror de syntes jeg var i strengeste laget. Jeg holdt kanskje vel mye på stilen. Det må være litt vett og orden, ellers blir alt bare rot. De synes sikkert jeg er gammeldags, og nå når de er voksne og i jobb begge to, har vi ofte diskusjoner og er grundig uenige. Jeg tror at familien slik vi har kjent den, er viktig for å holde rett kurs, jeg tror på samliv, lojalitet og ryddighet og åpenhet uten en masse fiksfanterier og utglidning. Kona er hjemmenværende, og jeg vet at det likt som skal være en luksus i våre dager. Men da jeg var ute og seilte var det en nødvendighet, og hun har gjort en kjempejobb. Hun trives hjemme, og hvis hun ikke gjorde det, ville det være helt OK for meg om hun gikk ut i arbeidslivet, men vi har valgt å prioritere det livet vi har sammen slik vi har det nå, og det er jeg glad for.

– Jeg er en enkel mann, skjønner du, sier Knut Jørgensen, med et skjevt lite, smil. Jeg samler på frimerker og mynter, og stuller og steller på hytta og trives med naturen og havet og verden og det der. Så får det komme det som kommer, det blir sikkert en råd hvis vi bare holder tungen rett i munnen og gjør jobben skikkelig, samme hva slags jobb det er.

Enkel, ja... Kanskje den verden vi lever i hadde vært litt enklere for oss alle hvis der hadde vært flere «enkle» mennesker med enkle, klare retningslinjer og stø kurs og appetit på alt nytt, men uten å miste forankring i noen grunnholdninger som har tålt tidens tann.

Sjø og land – hand i hand – der gikk Knut Jørgensen ut av døren etter en to timers prat – og jeg føler meg tryggere.

AHO

FILIPSTADBRYGGA, WW OG NORSK LINJEFART



STROTANKER FRA EN
LEGMANN

Av Bård Kollveit
Norsk Sjøfartsmuseum

Med Norsk Sjøfartsmuseum som arbeidsplass siden 1970, og med Båtservice's Bygdøyferje som daglig transportmiddel om sommeren i samme tidsrom, har Filipstadbrygga vært et fast visuelt innslag i min dagpendling gjennom mer enn halvannet tiår.

Da jeg begynte på Museet, var Filipstadbrygga fortsatt selve innbgrepet av Wilh. Wilhelmsens oversjøiske linjefart, representert ved egen tonnasje eller ved skip fra samseilingspartnere som ØK, Broström eller Transatlantic. De lå der på rad – tre, fire eller kanskje enda fler – alle i sine rederifarger: Theben, Toledo, Kirribilli, Thuleland, Sumbawa, Benares og hva de nå het alle sammen.

Bildet endret seg; først litt og så mer markert. En dag dukket Toronto opp i nytt antrekk: WWs tradisjonelle kjole og hvitt var skiftet ut med oransje skrog og grønn overbygning – en påminnelse

om hva som var skjedd med Barber-båtene på den andre siden av jordkloden. Så kom de første av ScanAustral's ro-ro-skip. Bare navn og nasjonalflagg fortalte nå hvilken samseilingspartner skipet tilhørte. I begynnelsen lå det gjerne stykkogods- og ro-ro-skip ved kai samtidig. Men besøkene fra «den gamle garde» ble stadig færre og sjeldnere; ro-ro-skipene fikk ha Filipstadbrygga stort sett alene, slik det gjerne går når gjøkunger får plass i et småfuglrede. De tilsvarende gjøkungene i Scanservicefarten på Fjerne Østen fant det overhodet ikke tid og penger verd lenger å dra til Oslo. De snudde i steden i Skandiahamnen i Göteborg. I halvsovne hører jeg av og til den dumpe buldringen fra nattens containertog idet de passerer Ås på vei sørover – dagens og morgendagens linjefart over Oslo havn.

1970-årene danner utvilsomt det største tidsskifte i historien om norsk oversjøisk linjefart, som i store trekk kan sies å være knyttet til det 20. århundre.

Denne historien kan forholdsvis lett deles inn i tre hovedfaser.

I tiden opp til første verdenskrig bygget norske rederier opp et internasjonalt linjenett med grunnlag i vår egen utenrikshandel. Det begynte for alvor i 1890-årene med Otto Thoresens linje til Spania og Middelhavet, men det store gjennombruddet kom i årene nærmest 1914: I løpet av 5-6 år ble det knyttet faste skipsforbindelser fra Norge til samtlige verdensdeler, som et ledd i utviklingen av Norges egne eksportnæringer og til stimulering av vår utenrikshandel. «Handelen følger flagget» var devisen bak denne store satsingen, som et ledd i «den nye arbeidsdagen» etter all ståhei omkring unionsoppløsningen i 1905.

WWs rolle i denne fasen burde være kjent for de fleste: Sammen med Fearnley & Eger etablerte rederiet Den norske Afrika- og Australielinje, og de samme to overtok Norge-Mexico Gulf-Linjen av stift-eren, G. M. Bryde. Etter den første verdenskrig drev WW linjene alene for norsk regning, men i nært samarbeid med ulike skandinaviske linjepartnere. Det var arven fra denne første fase i norsk linjefart som ble båret inn i den moderne tid av båtene langs Filipstadbrygga.

Den andre hovedfasen i norsk linjefart lot seg ikke så lett registrere av nordmannen hjemme i gata. Den henger nemlig sammen med oppbyggingen av et internasjonalt linjenett som ikke hadde noen tilknytning til Norges egen utenrikshandel, men som bare trafikkerte fremmede havner. Denne fasen er særlig konsentrert til mellomkrigsårene, og så godt som alle de nye linjene som ble opprettet hadde grunnlag i nordamerikansk utenrikshandel. Uansett om linjene gikk mot vest, øst, nord eller syd, så hadde de nordamerikanske byer som basishavn.

Også her spilte WW en pionerrolle blant norske linjerederier. Det oppsto et transportvakuum i USA's utenrikshandel under den første verdenskrig, da skip fra de ulike krigførende nasjoner ble rekvirert til militære formål og for en stor del trukket bort fra amerikanske farvann. WW var blant de første til å fylle dette behovet ved å etablere egne linjer på USA. Fotfestet som var vunnet ble sterkt konsolidert i 1920-årene, særlig i farten over Stillehavet mellom USA og Fjerne Østen. Det gjaldt WW såvel som andre norske rederier.

Denne andre hovedfasen ble videre konsolidert i tiåret etter den annen verdenskrig, da krigstap og foreldet tonnasje ble erstattet med nye skip. Mange vil nok regne 1950-årenes cargolinere blant de vakreste lasteskip som noensinne er bygget. Men selv om de var litt større og litt hurti-

gere enn forgjengerne, var de i hovedprinsippet temmelig uforandret. Ser man bort fra MacGregor-lukene, var prosessen under lastehandlingen mye godt den samme som før.

Nye signaler, både tekniske og handelspolitiske, meldte seg i løpet av 1960-årene. Økende flaggdiskriminering begrenset operasjonsmulighetene i den internasjonale linjefarten, og stadig dyrere arbeidskraft stilte krav til teknisk rasjonalisering. Dette førte i første omgang til at en del konkurrerende norske linjer innledet samarbeid eller sluttet seg sammen, men man måtte også registrere tendensen til nedlegging. Tekniske nyvinninger som parallelle luker, hydrauliske kraner og mer utstrakt bruk av gaffeltrucks og enhetslaster bidro til effektivisering og besparelser gjennom kortere opphold ved kai. Men hvor raske og effektive 1960-årenes linjeskip enn var, så representerte de likevel bare det siste kortvarige utviklingsstadium av den konvensjonelle stykkgodsbåt. I løpet av det neste tiår skulle de forsvinne såvel fra WW's flåte som fra norsk linjefart generelt.

Tredje hovedfase hører 1970- og 1980-årene til, og innebærer at alt hva man tradisjonelt forbandt med linjefart og cargolinere gikk over i historien, til fordel for ro-ro og containertransport. Det er så mye lettere og notere seg forandringer i form av at noe nytt kommer til enn at noe blir borte. Fra dekket på Fortsettelse neste side.

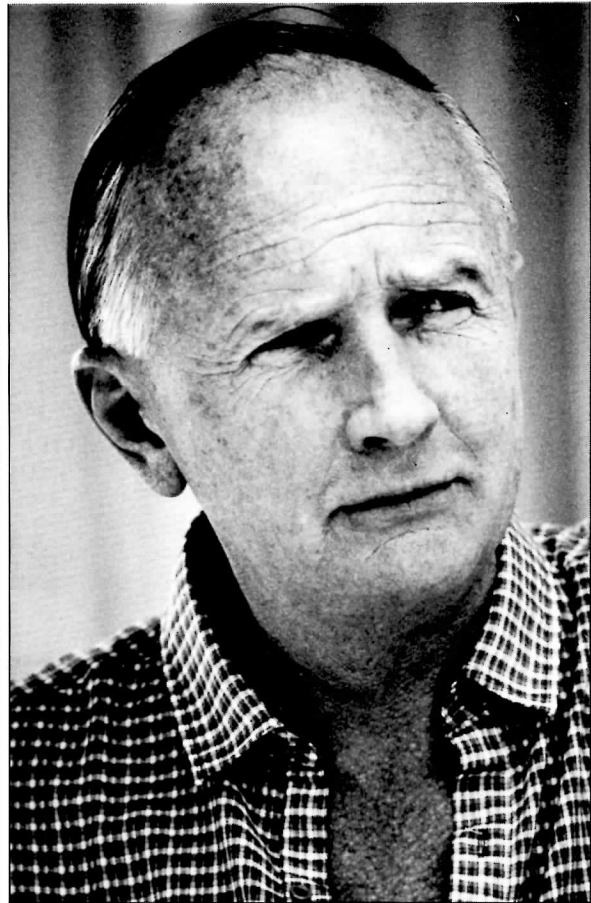
Båtservice IX registrerte og kommenterte vi de nye gjøkingene etter hvert som de inntok Filipstadbrygga. Derimot gikk det alltid en stund før vi ble klar over at nå var det sannelig lenge siden vi hadde observert en eller annen velkjent travet, bare for å kunne konstatere i en eller annen «Ships Sales List» at vedkommende skip forlengst hadde skiftet eier og flagg og neppe noensinne igjen ville være å se på Oslo havn. Minner etter slike fordums skip levde

kanskje en tid i form av navnet som en eller annen matros hadde påført Filipstads solide kaimur under maling av skutesida. Men så ble navnet gradvis visket bort av sol, vind og regn.

Da Taiko forlot Oslo med kurs for Sør-Amerika en vinterdag i 1985, var det siste gang en konvensjonell norsk cargo-liner dro fra Filipstad. I dag har vi så vidt et par ro-ro-skip tilbake. De to hvitmalt Rosa Tucano og Rosa Blanca får vi betrakte som to bokstavelige lyspunkt langs Filipstadbryggas grå granittmurer. Vi utenforstående gleder oss så lenge de fortsatt benytter Oslo havn, selv om de estetisk har lite å fare med sammenliknet med den armada vi kunne betrakte fra Bygdøyferja inntil for et romslig tiår tilbake.



WW's GLOBE TROTTER TAKKER AV

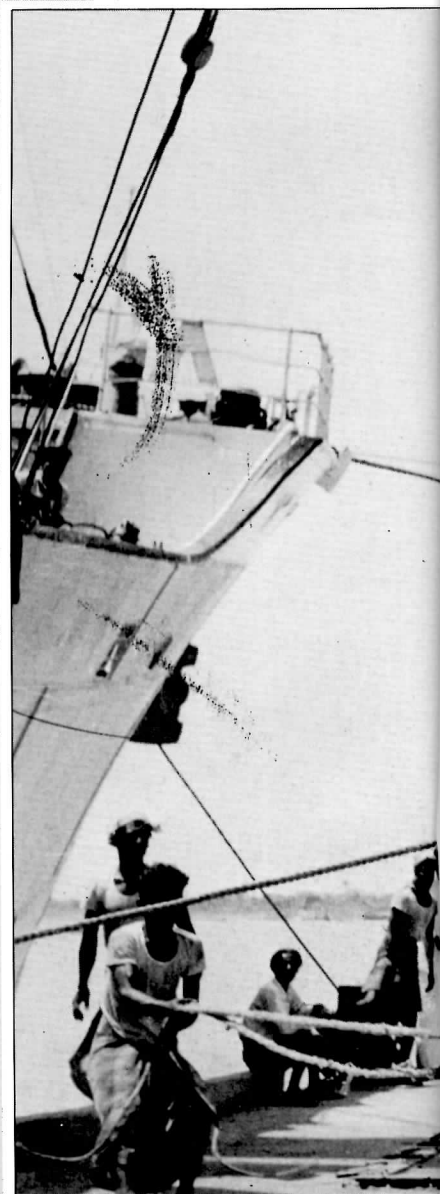


Når Søren Lemmich Juell skal oppgi tidligere adresse, er det best å ta globusen til hjelp. Nå forlater han WW, som han har tjent med usvikelig lojalitet i 35 år hjemme og ute, men mest ute.

Alltid like ulastelig, alltid elskverdig og høflig, og ikke minst diplomatisk har han forhandlet på firmaets vegne over hele kloden.

Vi snakker til stadighet om våre sjøfolk som Norges ambassadører ute, men her har vi en landkrabbe som gjør dem rangen stridig. Hans curriculum vitae ser ut som en reisebrosjyre, og vi nevner i fleng: Bombay, Karachi, Calcutta, Chittagong og Rangoon. Så et syv-års opphold i moderhuset, der vi husker ham som en av Finsrud/Johnssen-stallens rasehester. I 1968 gikk turen til London, der Søren fikk sitt umiskjennelige preg av «English Gentleman», et preg som passet ham og hans lynne fortreffelig, og som han sikkert kommer til å beholde livet ut. Til tross for forflytning til Kanada og toppstilling i Hurum Marine Ltd. i Montreal, ble det aldri noen «lumber jack» av Søren, men der borte fikk han vel likevel dyrket sin kjærlighet til naturen.

Et knapt år var han å se i RA's korridorer igjen, denne gangen som sjef for det vi kalte Special Projects, en stilling som medførte utstrakt reisevirksomhet til Bahrain, Tokyo og USA. Så stakk Søren for alvor hånden i hvesebolet og reiste ut til Iran som Resident Representative for Barber Lines A/S. Khomeini begynte å vise tenner, og Søren's engelske flegma må ha vært satt på alvorlige prøver. Men han kom helskinnet hjem igjen, dog bare for å snu i døren. I 1979 tok han en foreløpig avskjed med WW og dro til London som Managing Director for Saudi National Company i Riyadh for å bygge opp et nasjonalt rederi. Vel tilbake i moderhuset i 1980., men igjen for å snu i døren. I oktober gikk ferden til Brasil som Owner's Representative for WW og Den norske Syd-Amerika Linjen. I 1983 var jobben der ute gjort, og Søren kunne vende nesene hjemover for å overta stillingen som direktør i Syd-Amerika Linjen i Oslo.



Selv om Søren har tilbrakt hele sitt voksne liv langt fra den blide kyststripe, slår Arendal-dialekten igjennom og er med på å understreke denne litt stillfarne måte å føre samtaler og forhandlinger på. Ikke vet vi om aksenten slår igjennom på persisk eller portugisisk, vi vet bare at der Søren Juell har representert WW er han blitt hørt og har satt spor etter seg.

Hvordan reagerer så familien på denne sigøynertilværelsen. Her har Søren spilt sine ungdoms-kort bra. Han inngikk et av disse in-house ekteskap som synes å tåle en støyt. Han giftet seg i WW-regi med sin Solveig, som av egen erfaring visste hva shipping innebar. Overalt i verden skapte hun et hjem, et trygt sted å puste ut

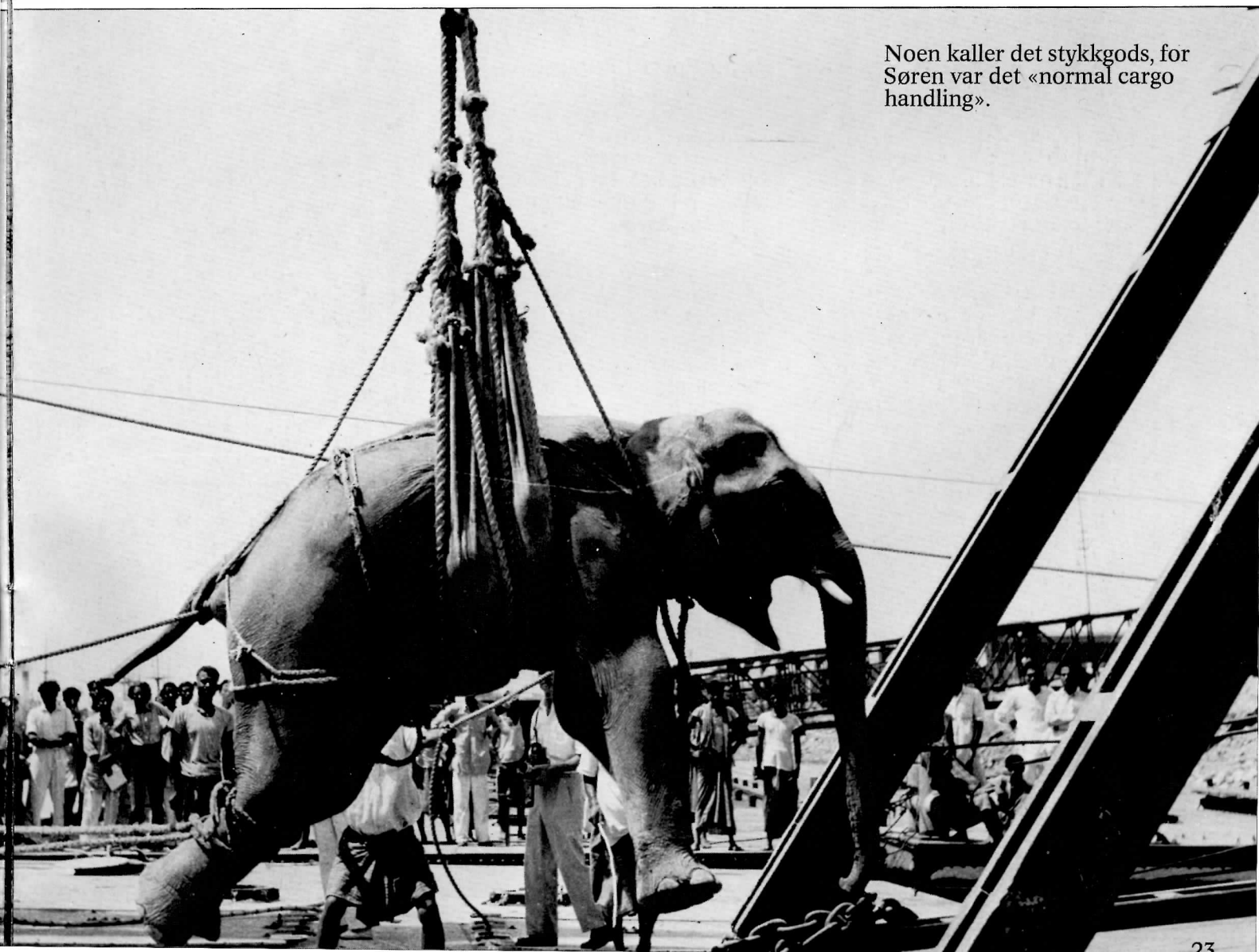
både for Søren og guttene, som begge har fått en fargerik og kosmopolitisk utdannelse. Nå skal de to nyte Sørenes otium – foreløpig bare hans, for Solveig jobber fremdeles. Men fra nå skal det bli mer tid til Norge, til lange turer i fjellet, der de trives best av alt. Så spennende er shipping, så variert kan et arbeidsliv bli. Vel blåst, herr Ambassadør!

AHo

125 år



Noen kaller det stykkgoods, for Søren var det «normal cargo handling».



VERDENS STØRSTE RO/RO SKIP



Passasjerer på ScanCarrier's M/S Barber Texas

– Å være passasjer på verdens største RO/RO-skip er ingen spøk, – det får pulsen til å stige betraktelig på grunn av de mange opplevelsene, dimensjonene og atmosfæren. Som sønn av kaptein Fritz A. Johansen, fikk jeg innvilget en aldri så liten tur fra Gøteborg til Rotterdam via Hamburg, – skipets jomfrutur i Europa.

Turen startet imidlertid ikke smertefritt fra Skandiahamnen i Gøteborg. Sterk sidevind ved kaien, gjorde at to slepebåter måtte gi opp å få skipet fra kai. Da den tredje kom til, gikk det imidlertid noe bedre. De store ismassene i Nordsjøen skapte imidlertid også problemer for Barber Texas, men til Hamburg kom vi da omsider.

Ved ankomst Hamburg, sto om lag 40 forventningsfulle personer klare til å entre skipet. Ca. halvparten av disse

utgjorde kunder av ScanCarrier's, mens den siste halvdelen besto av en lett blanding pressefolk og representanter fra havnemyndighetene. Drinkene stod klare på broen, og koldtbordet klart i salongen. Samtalene gikk livlig, og alle var tydeligvis mektig imponert over dette 262 meter lange skipet på ca. 44 000 dwt.

Representantene fra pressen utgjorde også en celeber forsamling med journalister fra Die Welt og BILD-Zeitung i spissen. Vest-Tysk fjernsyn hadde også innslag (NDR), og det var helt tydelig at anløpet til det Korea-byggede ScanCarrier-skipet i Europa, ikke skulle gå upåaktet hen.

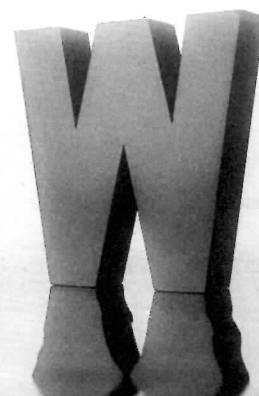
Turen fortsatte til Rotterdam – verdens største havneby – som var siste anløp før overfarten til Australia. Den samme mottagelsen var planlagt her, men forsinkelsene og uværet under nattens seilas, gjorde at denne seansen ble avlyst.



M/S Barber Texas utgjør et imponerende syn. Med rampen utlagt, spenner skipet over 300 meter. Høyden fra broen og ned i bunnen av skipet, om lag 60 meter, er en imponerende dimensjon. Dimensjonene får man også et godt inntrykk av når man nevner at det under byggingen ble brukt mere enn 200 000 meter med elektriske kabler, og over 30 000 meter med tynn koppertråd. Ferskvannsproduksjonen ombord utgjør daglig rundt 8 000 gallon, mens skipet produserer nok strøm til ca. 3 000 husstander. Skipets hestekrefter i hovedmaskinen, er på nærmere 33 000 HP, – så har da også skipet kostet vel en halv milliard kroner!

«Bon Voyage»

125 år



Vi gratulerer

WW 40 års jubileumsgave:

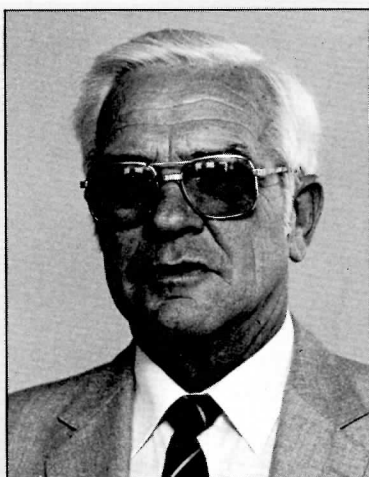
Stuert Odd Eugen Karlsen

Født: 23.11.29 i Tune

Bosted: Borgheim

Stuert Karsten begynte i rederiet som salongutt på M/ S TORRENS. Han mønstret første gang som stuert i 1954 på M/S TUDOR og har siden tjenestegjort i denne stilling. Stuert Karlsens siste skip var BARBER TAMPA hvor han mønstret av 14. februar i år.

Stuert Karlsen ble tildelt WW 25 års jubileumsgave og Norges Rederiforbunds gullmedalje i 1973.



WW 25 ÅRS JUBILEUM

Markedssjef Bjørn Jan Jørgensen

Født: 13/10 - 1942

Bjørn Jan Jørgensen ble ansatt i Postavd. i 1961. Ble assistent i Manifesteringen i Wilag i 1964 og var siden i Afrika/Australia utg. ekspedisjon og i Hjemg. ekspedisjon. Han ble fraktkonsulent i Eksportservice SOL i 1971 og avd.sjef i 1983. Fra 1/1 - 85 har Jørgensen vært Markedssjef for Markedsguppe 3 i Wilag, Middelhavet/Lokaltransporter i Norge.



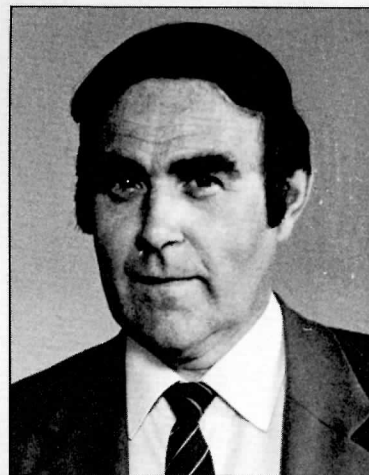
WW 25 ÅR

Kaptein Arvid Røvik

Født: 21/8 - 1930 i Odda

Bosted: Odda

Kaptein Røvik begynte i rederiet som 3. styrmann i 1959. Han har gått alle gradene, og ble forfremmet til fører TALISMAN 25/ 8 - 70. Han har senere tjenestegjort på en rekke av våre linjeskip som fører. Hans siste båt var HØEGH CAPE, hvor han mønstret av 15/8 - 86.



WW - 25 ÅR GULLUR

Regnskapssjef Helge K. Nor

Født: 1/2 - 1960

Hustru: Ragnhild (tilstede)

Helge Nor ble ansatt som assistent i NAAL's bokholderi 22. juni 1961. Han ble 1/1 - 1964 overført til Økonomiseksjonens statistikkavd. Helge Nor ble utnevnt til avdelingssjef for Budsjett- og Analyseavd. 6/6 - 1975 og til Regnskapssjef 15/10 - 1975, en stilling han fortsatt har.



WW 25 ÅR

Direktør Kay Otto Myhre

Født: 9.6.1937

Bosted: Tolvsrød

Kay O. Myhre har ca. 12 års fartstid i WW. Han begynte som dekksgutt TUNGSHA 1952. Han gikk gradene til overstyrmann TØNSBERG 1964, seilte som supercargo og hadde et fører-vikariat TARANTEL i 1969. Kay Myhre fikk stilling iland 1/1 - 1969 som ass. lasteinspektør hos Martinsen & Co. Inc., New York. Han ble 1/9 - 1969 overført til Barber Lines, New York, og kom tilbake til WW, Maritim divisjon, 1/9 - 1974. Var ute av WW gruppen fra 22/1 - 1975 til 15/1 1979 (Bugge Supply, Tønsberg) da han ble ansatt som General Manager ved BarWils' kontor i Jeddah. Han overtok som direktør i Intertransport 16/1 - 1984.



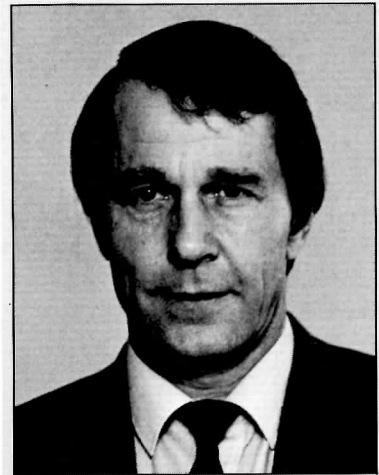
WW 25 ÅRS GULLMEDALJE:

Kaptein Rolf Harald Pilskog

Født: 08.07.29 i Hareide

Bosted: Ulsteinvik

Kaptein Pilskog begynte i rederiet som lettmatros på M/S TASCODEN i 1952. Han har gått gradene i WW og mønstret første gang som kaptein på M/S TRITON 20/8-66. Han har senere tjenestegjort i denne stilling, og er nå kaptein på M/S TOURCOING. Kaptein Pilskog ble tildelt WW 25 års jubileumsgave 1978.



WW 25 ÅR

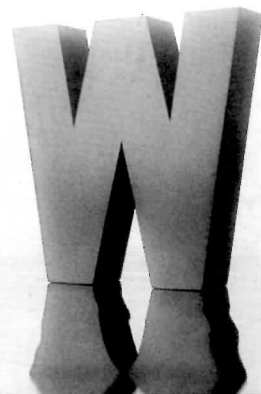
Innkjøpskonsulent Hans Olav Nordby

Født: 27/1 - 1939

Bosted: Nesodden

Hans Olav Nordby ble ansatt i WW 1961 som assistent i Manifesteringen. Han ble overført til Ekspedisjonen og var først i USA/Cuba/Mexico - linjen og fra 1963 i Østen/Indonesia. 16/6 - 1969 ble Hans Olav Nordby overført til Maritim divisjon, Innkjøpsavdelingen, en stilling han fortsatt har.

125 år



Vi gratulerer



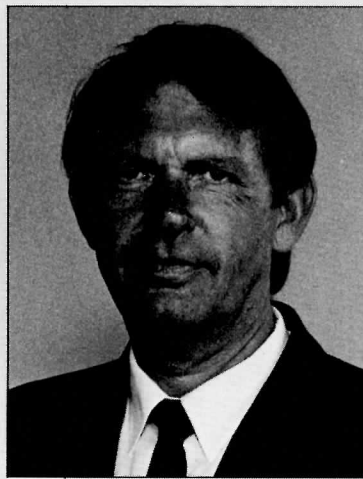
WW 25 ÅR

Teknisk sjef Hans Garnes

Født: 26/7 - 1939 i Ulsteinvik
Bosted: Eidsnes

Hans Garnes begynte i rederiet som motormann på TRITON 1960. Han steg raskt i gradene og ble maskinsjef på TAMPA 19/5 - 70. Han har tjenestegjort på en rekke av rederiets skip i utenriksflåten og mønstret på TREASURE HUNTER som teknisk sjef juli 1976.

For tiden tjenestegjør Garnes som teknisk sjef på POLAR PIONEER.



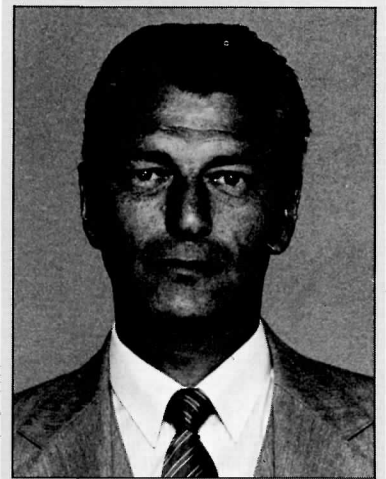
WW - 25

Storekeeper Kjell Roar Andersen

Født: 3/10 - 34 i Fredrikstad
Bosted: Fredrikstad

Kjell Roar Andersen begynte i rederiet som 3. maskinist på Trinidad 1956. Han har senere tjenestegjort på en rekke av rederiets skip i utenriksflåten frem til april 1977 da han mønstret på TENDER SEARCHER. Andersen seilte som maskinist i SUPPLY til august 1979. Siden 1979 har Kjell Roar Andersen vært ansatt i RIGG der han har tjenestegjort i forskjellige stillinger, bl.a. som maskinromsoperatør og undervannsingeniør.

For tiden tjenestegjør Andersen som storekeeper på TREASURE SAGA.

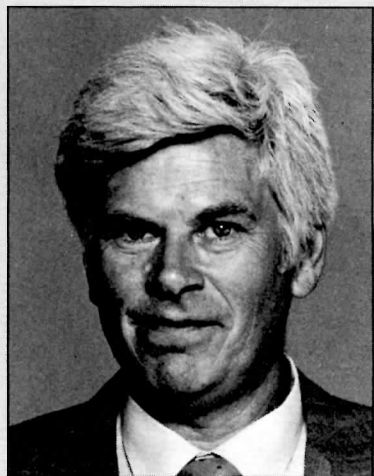
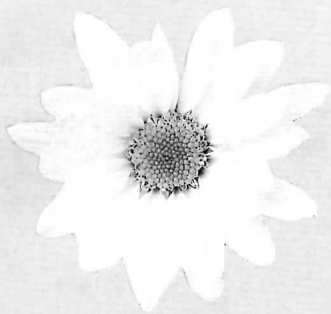


WW 25 ÅR

Kaptein Arne Frode Rinnan

Født: 11/11 - 1940 i Oslo
Bosted: Kongsberg

Kaptein Rinnan begynte i rederiet som dekksgutt på TENNESSEE 1958. Han har senere fullført sin maritime utdannelse og gått gradene i WW. Siden 1980 da han mønstret som kaptein på TOBA, har han tjenestegjort i denne stilling på flere av rederiets skip. Kaptein Rinnans siste skip var HØEGH CAPE der han mønstret av 29. mai i år.



WW 25 ÅR

Radiooffiser Kåre Paul Bjerkan

Født: 03/12 - 1937 i Ålesund

Bosted: Åsestranda

Radiooffiser Bjerkan begynte i rederiet 1960 da han mønstret på TYR som radiooffiser.

Han har senere tjenestegjort på en rekke av rederietsskip i utenriksfart inntil han i oktober 1977 mønstret på TREASURE

HUNTER og gikk over til rigg.

Radiooffiseren Bjerkan tjenestegjør for tiden på TREASURE SAGA.



WW 25 ÅR

Kaptein Sigurd Gustad

Født: 1/9 - 1926 i Kornstad

Bosted: Averøy

Kaptein Gustad begynte i rederiet som 3. styrmann jr. i 1960 ombord i gamle TEXAS. Han har gått alle gradene, og ble forfremmet til kaptein 9/5 - 73 ombord i samme skip. Gustad har tjenestegjort ombord i våre linjeskip. Siste skip M/S TOYAMA hvor han mønstret av 17/7 d.å. Etter avspasert ferie gikk han inn i pensjonistenes rekke 11/9 d.å.



WW - GULLMEDALJE

Radiooperatør Jan Myrstad

Født: 17/6 - 39 i Ålesund

Bosatt: Langøyneset (Nord-Møre)

Radiooperatør Myrstad begynte i rederiet som salongutt på THALATTA i 1956. Han

mønstret på som telegrafist på

TARAONGA 15/7 - 61 og

tjenestegjorde senere i denne

stilling på en rekke av våre skip. I

1977 mønstret han på

TREASURE FINDER. Myrstad

tjenestegjør for tiden på

TREASURE SAGA.



WW 25 ÅR

Arkivsekretær Randi Remer

Randi Remer ble første gang ansatt i Postavd. 1947 og sluttet

1954 da datteren meldte sin

ankomst. Hun begynte igjen 17/2

- 69 som arkivsekretær i Linjedivisjonen på deltid.



AVSKJEDSDIKT FRA EN PENSJONIST

Skuta er fortøyd, den ligger ved kai. Jeg tar min bagasje og går iland for siste gang. Jeg snur meg rundt, vinker og roper «good by» etter en «reise» så uendelig lang.

Ja, «reisen» har vært lang, over 40 år i samme rederi og på alle verdens hav. Vemod fyller mitt hjerte her jeg står, det er rart å tenke på at jeg nå skal «takke av».

Vel har det vært slit, tunge løft og mye savn. Tunge løft kan man bære, ja bedre en et savn til en familie så kjær. Nå er jeg da endelig trygt i «havn», og kan slappe av fra storm og ruskevær.

En takk vil jeg gi mine venner ombord fra første dag på skipets dekk. Takk for lojaliteten og gode ord, en takk også til dere som for alltid er vekk.

Til slutt en takk til mitt rederi. Takk for hjelp når det røynt mest. Takk for smil og sympati! Takk for «hverdag», takk for «fest».

Vennlig hilsen
Rolf Andersen.

I HAVEN.

Å arbeide med jord og få noe til å gro, hører til det mest givende en kan oppleve. Haven er det stille sted der en pusler og hviler i arbeid og har bare gode stunder. En planter, hypper, hakker og klipper plen og finner trivsel i arbeidet.

Jeg kjøper stauder og roser, men det blir lite ut av det, klager en haveeier. Kanskje er sannheten at han mangler sans for havestell. En må « snakke» med stelle og stulle med det som gror. Ja, en må elske det frem. Da får en mye igjen for strevet.

Det skjer alltid noe i en have. Fra dag til dag forandrer den seg i vekst, og farve. Det begynner med at snøklukkene titter vårfriskt opp fra snøklattene og slutter med løvfall i høstfagre farver.

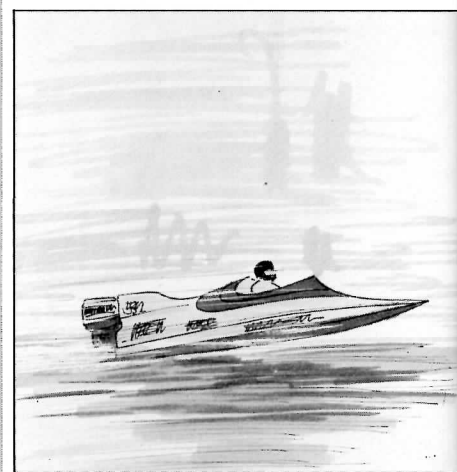
Overgangen fra arbeidsliv til pensjonisttilværelse er hard for mange, men eies en have kan virketrangen fremdeles tilfredsstilles. Livskvelden blant stauder, roser og blomstrende busker, der en har så mange gode minner, gjør alderdommen lys og god. I haven, sommerens dagligstue, hygger en seg med sine nærmeste og finner ro under treet en plantet i unge år.

Arthur Sekelsten

SPORT

AFTENPOSTEN 02. 07. 86

FORAN ØYNENE på 25 000 tilskuere gjorde de to norske outboard-kjørerne Jens Erik Lindstøl og Tor Egil Hylland en sterk innsats i Stockholm nylig. De to Formel 3-kjørerne kom inn på henholdsvis 5. og 7. plass, men det var bare Lindstøl som fikk verdenscup-poeng, nemlig to. Racet ble vunnet av svensken Lennart Ström, foran tyskeren Peter Walusch og engelskmannen Bill Marshall. Dette var første gang Grand Prix bare ble kjørt med et heat istedenfor tre.



Jens Erik Lindstøl er rigger/matros på Treasure Scout tydeligvis en av de med fart i...

125 år

