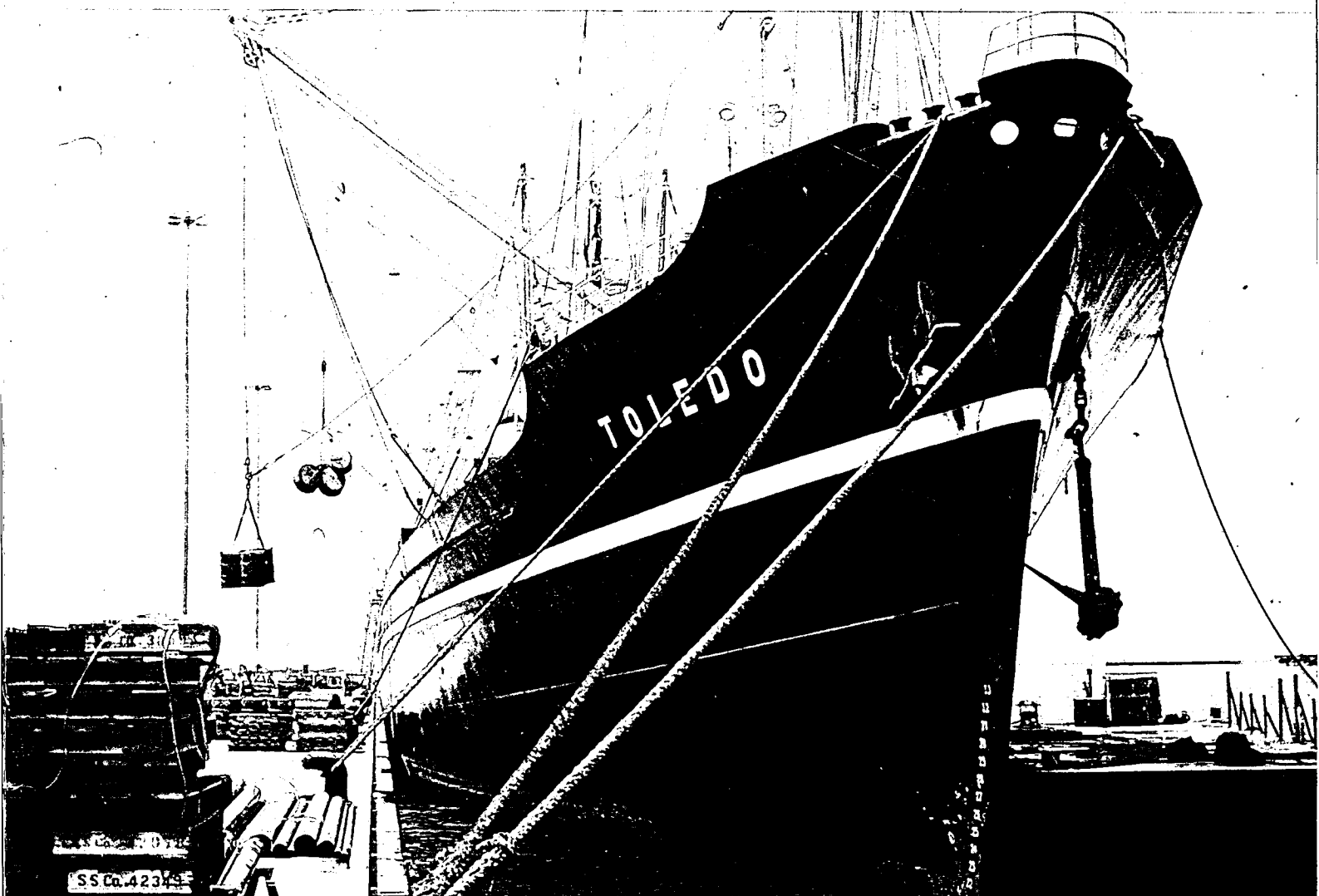


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKTB-REDERT

nr. 4/78



INNHold:

NR. 4 — DESEMBER 1978

Redaktører:

Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

Redaksjonskomité:

Hans Chr. Bangsmoen, John Bartolf,
Aksel Håkonsen, Nils Wetlesen



Informasjonsmøte

Fra Mitsubishi, Kobe

Ro-Ro TOURCOING

Lloyds Open Form

Journalistbesøk på
SENIOR og SEEKER

Rapport fra TENNESSEE

Rederikonferanse

Sjømannsmisjonen —
dobbeljtubileum i New York

Worldscale

TITUS-kaptein på Fagerlund besøk

Arbeidsfysiologiske undersøkelser TARN

MINI MAL

Firmanytt

Skipsidrett

WIL-Nytt



Forsidebildet:

Kjente og kjære WW-farver forsvinner.
Et siste farvel til det gamle linje-bildet —
For Speed and Service, tradisjon og
identitet. TOLEDO seiler som et av de
siste skip med sort skrog.

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSEN

«Det som er i orden, skal ikke repareres...»

Livet går visst forttere enn før, derfor tar det kortere tid å komme utenfor, hva mange har opplevet i disse hårde tider.

Derfor kreves det også mer for å være å jour eller helst litt foran.

Hva kreves det så mer av? Ja, når moteluner fra en tid da så mange trodde trærne skulle gro inn i himmelen, er borte, ser det ut til at det er nettopp de egenskaper som også tidligere ga fremgang, som holder. Nøkternhet, soliditet og viten må være bakgrunn for nye fremstøt og metoder. Det er et lite tidens tegn at annonser av typen «kreativt, ungt og ekspansivt miljø...» ikke lenger preger stilling ledig-spaltene. Flere synes å erkjenne at det er mer enn et snev av sannhet i gamle Harry S. Trumans ord «det eneste nye i tilværelsen er den historie man ikke kjenner».

Det viser seg at matematikkens, økonomiens og budsjetteringens grunnleggende lover stadig gjelder. Man må ikke klusse med virkeligheten. Hvorfor skulle f.eks. Tandberg pådyttes Radionette, hvorfor skulle bankene pådyttes ny eierform? Man kan fortsette å spørre. Det er kanskje ikke bare i det militære man kunne trenge den påminnelsen som var å finne på et oppslag i et militært depot: «Det som er i orden, skal ikke repareres»!

Til tross for at også vårt firma arbeider under vanskelige konjunkturførhold og rammes av den særnorske kostnadsutvikling, vil vi ved dette årsskifte igjen komme ut med brukbare resultater, i overkant av det planlagte. Som i fjor må vi glede oss over at vårt firma har kunnet bringe sin bredde, erfaring og innsikt gjennom et nytt kriseår og lagt grunnlag for ny vitalitet og konkurranseevne. Utviklingen i agenturvirksomheten er interessant. Nye former i linjefarten ikke mindre. Et Wilhelmsen-oppdrag er med på å prege nyhetsbildet i avisene i disse dager. Norges Handels- og Sjøfartstidende skriver «Super Carriers — et nytt steg fremover for norsk skipsfart». Lenger ned i artikkelen kan man lese at de seks nye superskip til Barber Blue Sea, hvorav tre for WWs regning (en investering på 500 mill. kroner), representerer et «voldsomt teknologisk fremskritt» innenfor linjefarten.

Vi gleder oss over slik omtale. Alle som har tilknytning til WW føler at det ligger både en tillitserklæring og en oppmuntning i det som skjer.

Selvfølgelig skjer det også hos oss store forandringer, og vi liker vel ikke alt i første omgang. Men det er mellom ledelse og ansatte en gjensidig tillit til at forandringene ikke skjer for «å reparere det som er i orden». Kombinasjonen av fortsatt soliditet og ny slagkraft viser at forandringene skjer for å bevare — bevare nettopp soliditet og slagkraft!

Godt År 1979!

JPS

INFORMASJONS- MØTE

i Oslo Konserthus

Høstens informasjonsmøte for firmaets ansatte ble arrangert i Konserthuset i Vika som har utmerkete lokalteter til slike møter. Dirigenten var som vanlig Leif T. Løddesøl, og et lydhørt publikum besto av ansatte fra RA 5, Filipstad og Ørsnes, en del seilende og noen ansatte fra Barber Lines. Tilsammen et anseelig antall på 250 personer.

Løddesøl slo an tonen med å introdusere forfatteren og visesangeren Odd Børretzen, et uvanlig innslag for våre informasjonsmøter. Børretzen m/gitar foredro noen historier hvorav «Tankbåt Blues» som var et aktuelt tema, ga stor respons fra salen.

På programmet ellers sto:

Vår agenturvirksomhet ute.

Barber Wilhelmsen Agencies presenterte sin nye organisasjon og omfattende agentnett, spesielt i USA og Midt-Østen. Bakgrunnen for WW's engasjement i agenturdrift er den betydelige kapital som er lagt ned i linjene og at det i fremtiden vil bli stillet meget større krav til agentene enn tidligere. Presentasjon av BWA sto forevrig i Skib-Rederi nr. 3/78.

Oljeleting i Nordsjøen.

Her ble vist en film fra Saga-selskapene om hvordan oljeleting til havs foregår.



Odd Børretzen ga med sine historier en fin og lodig åpning på informasjonsmøtet.



Agenturvirksomhet og terminalvirksomhet hjemme

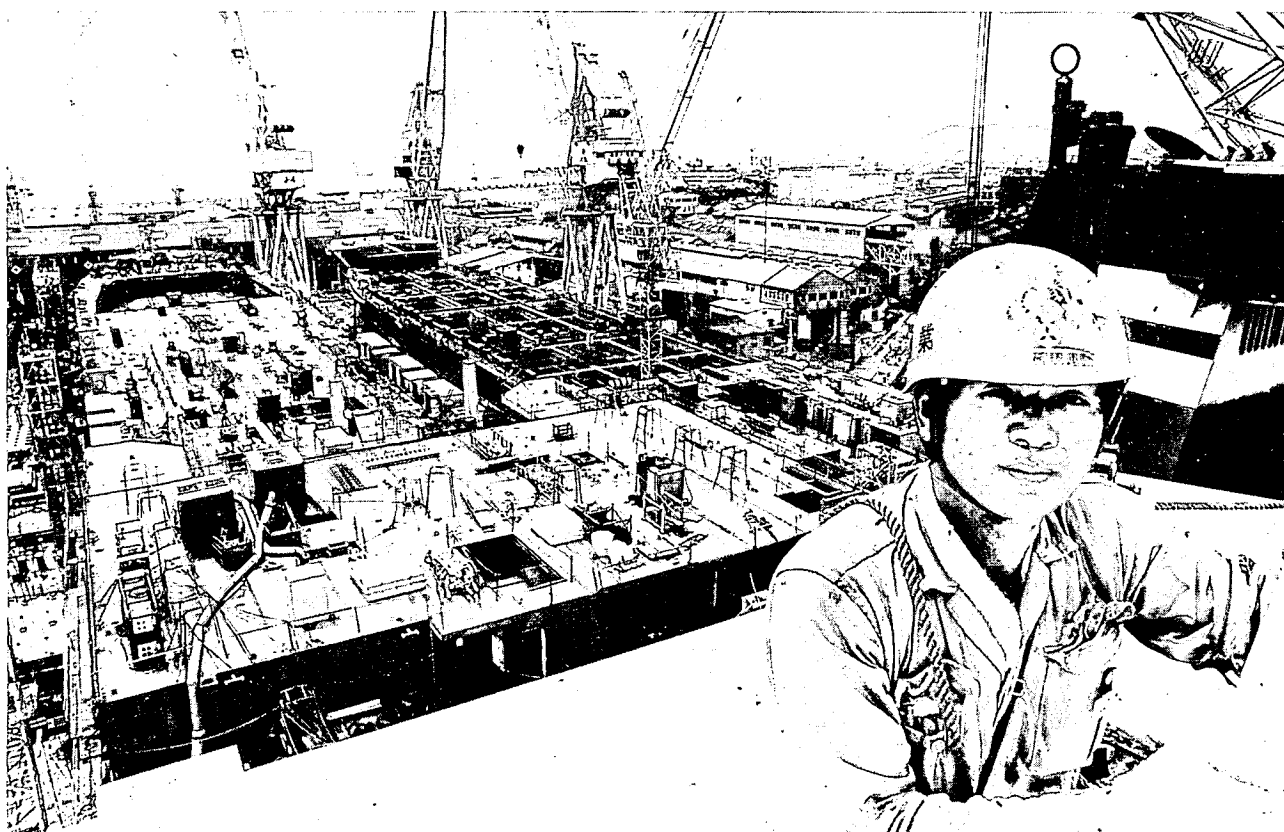
Wilhelmsens Linjeagenturer A/S hadde dannet et panel med det for øye å svare på spørsmål om sine gjøremål. Panelet med direktør Ekelund i spissen representerte flere avdelinger i Wilag, og hadde god bakgrunn for å besvare spørsmål fra salen. Og med en opplagt Løddesøl som illuderte som henholdsvis salgsjef i Jotun og kunde som ikke visste noe om «kanossamenter», levering og innbetaling, fikk panelet besvart hvordan de behandler sakene i de forskjellige stadier. Panelet klarte seg bra, og denne panel-metoden ga således et utmerket bevis på hvordan en avdeling fungerer innad og utad.

Rikets tilstand

Leif T. Løddesøl ga her en orientering om de forskjellige greners utvikling gjennom året og status. Vi skal ikke gå årsberetningen i næringen, men mye tyder på at det i vår næring er en ny struktur i emning. For vårt rederi vil det måtte medføre utfasing av skip, nydannelser av selskap, forandringer i drift/bemannings og sirkulasjon av kontoransatte.



Panelet fra Wilag. Fra venstre: Lars Ekelund, Marit-Kamilla Vasaasen, Jan Rydgren-Knudsen, Inger-Johanne Holm, Hans M. Hallum og Harald Haavardsholm, ACL.



Hektisk aktivitet, ledninger og installasjoner preger den korte byggetiden ved japanske verft. Ro-Ro skipet BARBER TOBA er et enormt avansert skip bygget med det japanske varemerke — effektivitet, tempo og kvalitet.

Mitsubishi, Kobe

Effektivitet, tempo og kvalitet

Mitsubishi-verftet i Kobe har nå fullført byggingen av rederiets nye Ro-Ro skip BARBER TOBA. Levering vil skje i januar. To like skip bygges som kjent ved norske verft for levering i april og juni.

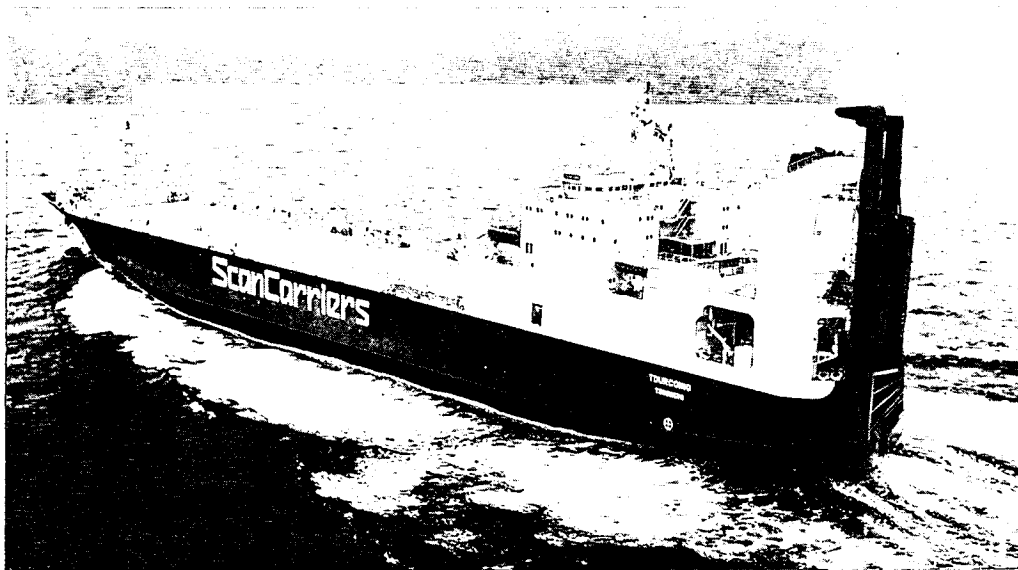


Nybyggingsinspektør Øystein Arntzen har vært ved Mitsubishi-verftet i byggeperioden. Her gjennomgår han dagens arbeidssituasjoner med arbeidsformenn.

FOTO: S. Marlenborg.



Slik begynner verftsarbeidernes arbeidsdag. Verftet er så stort at det må sykles til stedet man arbeider.



M/S TOURCOING er på 31.611 dwt. og med en lengde på 228,5 m og bredde på 32,26 m. Service speed er 21 1/2 knop.

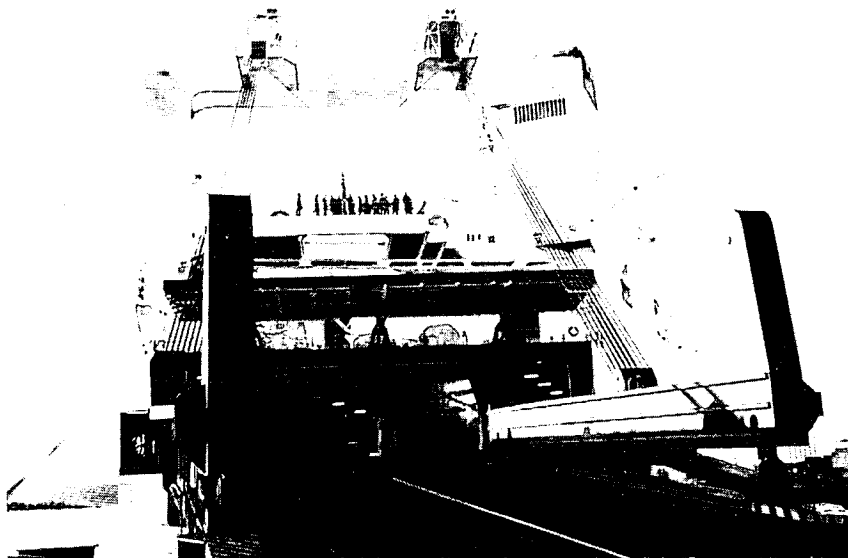
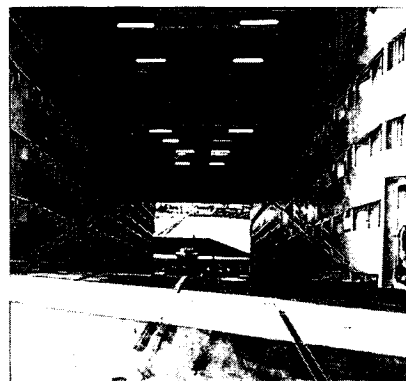
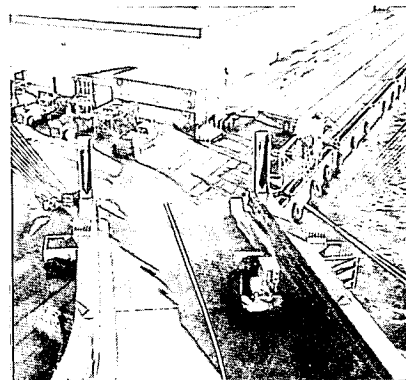
M/S TOURCOING ble levert fra Mitsubishi Heavy Industries i Nagasaki den 4. oktober. Det er det 7. Ro-Ro-skip som er satt inn i operasjon for ScanCarriers.

Skipet vakte betydelig oppmerksomhet ved første anløp Oslo og Filipstad i midten av november. WW-ansatte, fraktkunder og spesielt innbudte fikk anledning til å bese vidunderet, og oppmerksomheten var i det vesentlige konsentrert om den enorme innkjøringsrampen akterut. På en overbevisende måte demonstrerte TOURCOING at jo større rampen er dess mer effektivt kan de betjene laste- og losseoperasjonene.

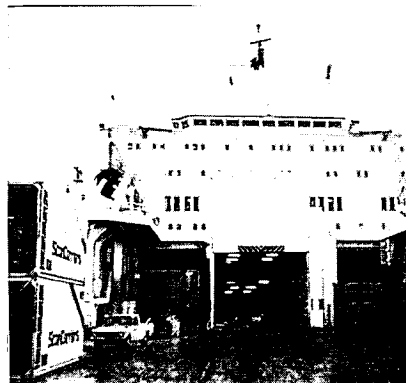
WW har ytterligere tre skip av denne typen og samme arrangement under bygging. Det første i serien skal leveres i januar -79 fra Mitsubishi hvorefter Akergruppens nybygg nr. 785 kommer i april og byggenummer 212 ved Kaldnes mek. verksted kommer i juni.

MED JUMBORAMPE
OG STORE
PERSPEKTIVER

Ro-Ro TOURCOING

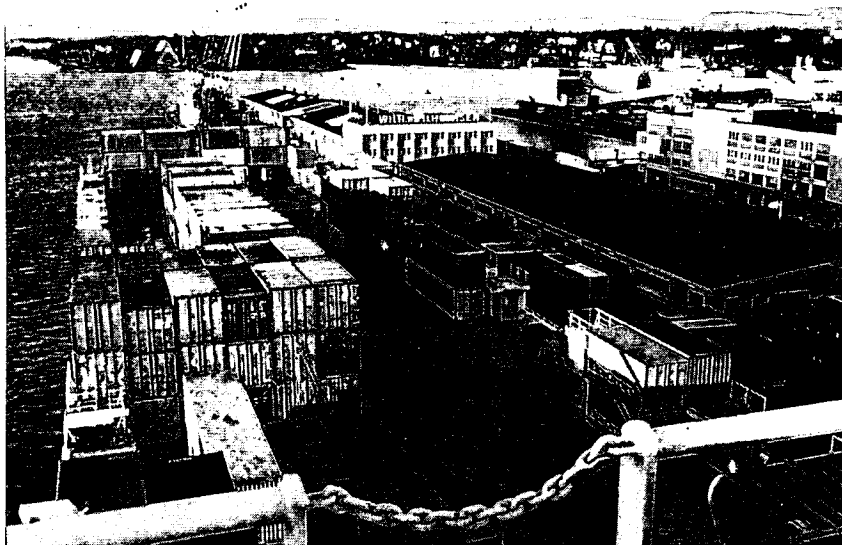


Akterrampen, den såkalte jumborampen, er hele 12 m bred og 53 m lang og med en bæreevne på 5—600 tonn. På grunn av rampens store bredde og robuste konstruksjon kan lastning og lossing foregå parallelt.



En befaring ombord i TOURCOING gir grunnlag for refleksjoner — og bokstavelig talt enorme perspektiver. Med utsikt fra broen er man høyt hevet over Bygdønes og Vikaprofilen nær ved, mens Filipstad såvidt skimtes nedenfor det store containerdekket.

Borte er lossegjengen, bommer og hiv, i yrende liv på kaien. Teknikkens seier og inntog i skipsfarten. Dimensjoner, effektivisering og time-schedule. Med RO/RO går vi inn i fremtiden — For Speed and Service.



Sverre Kjelland-Mørde:

Frykten for Lloyds Open Form – en myte?

Spørsmål og kommentarer under stabsmøte for noen måneder siden tyder på at det er behov for en viss avklaring rundt begrepet Lloyds Open Form, den mest kjente av de standardkontrakter som anvendes i bjergnings situasjoner til sjøs.

Når regulær bjergning ansees for påkrevet, innebærer dette ofte at det er overhengende fare for skip og last dersom øyeblikkelig redningstiltak ikke iverksettes. Det er med henblikk på slike akutte situasjoner hvor man må «handle først og diskutere etterpå», at vi har fått internasjonale regler som i konvensjons form er tiltrådt av praktisk talt alle sjøfartsnasjoner, deriblant Storbritannia, USA og Sovjet-samveldet.

For Norges vedkommende er disse regler innarbeidet i sjølovens bjergningskapitel. Det fremgår her at når intet er avtalt på forhånd om bjergelønnens størrelse, skal den fastsettes under hensyn til bl.a. graden av fare, hvor vellykket bjergningen har vært («no cure no pay»), den kyndighet og dyktighet hvormed bjergningen er utført, samt det bjergedes verdi.

Dersom ingen avtale inngås, vil det normalt være nettopp disse retningslinjer som legges til grunn ved utmåling av bjergelønnen, hva enten avgjørelse treffes ved norsk eller de fleste andre lands domstoler.

Men dette er også nøyaktig de samme prinsipper som legges til grunn dersom man har inngått avtale på Lloyds Open Form. Når det hos enkelte av våre skipsførere knytter seg en viss skrekk til begrepet Lloyds Open Form, skyldes dette derfor muligens en misforståelse.

Et norsk skip som bjerges utenfor et land f.eks. i Afrika og som ikke har tiltrådt bjergningskonvensjonen, vil antagelig være bedre stillet med Lloyds Open Form enn uten noen kontrakt i det hele tatt. Ved å bringe det bjergede skip inn til kyststaten vil bjergeren kunne fremtvinge at avgjørelse om bjerge-

lønn treffes av vedkommende lands domstoler hvis integritet muligens er tvilsom og som ihvertfall har sparsom erfaring i slike saker.

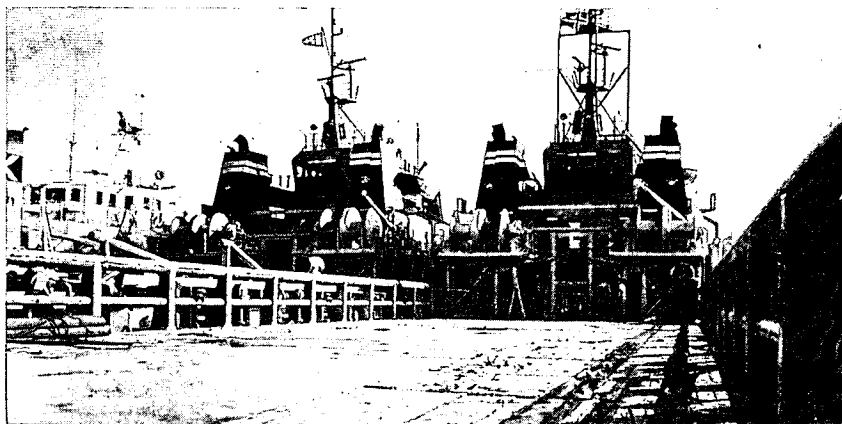
Når Generalinstruksen for skipene (side 30) advarer kapteinen mot å sette sin signatur på «Lloyds Form eller tilsvarende annet formular», er dette for å holde muligheten åpen for å avtale at vederlaget til den som yter bistand heller skal baseres på dag-/timebetaling. Altså et fast beløp, ikke «no cure no pay — cure, very good pay indeed». Oftest vil nemlig situasjonen ikke være mere overhengende enn at rederi og assurandører kan hjelpe til med å arrangere dette.

Det er på den annen side like klart at dersom faren for skip og last er så stor og umiddelbar at øyeblikkelig hjelp er absolutt påkrevet, vil det ofte ikke være mulig å forhandle seg frem til noe som helst. Hvis kapteinen vurderer situasjonen slik, er i og for seg Lloyds Open Form ikke verre enn andre bjergningskontrakter — eller ingen kontrakt overhodet. Man må for all del ikke innrette seg slik at man på grunn av ren skrekk for Lloyds Open Form havner i samme situasjon som tankskipet AMOCO CADIZ, som nylig drev på land utenfor den franske kyst og foranstaltet en oljesølkatastrofe.

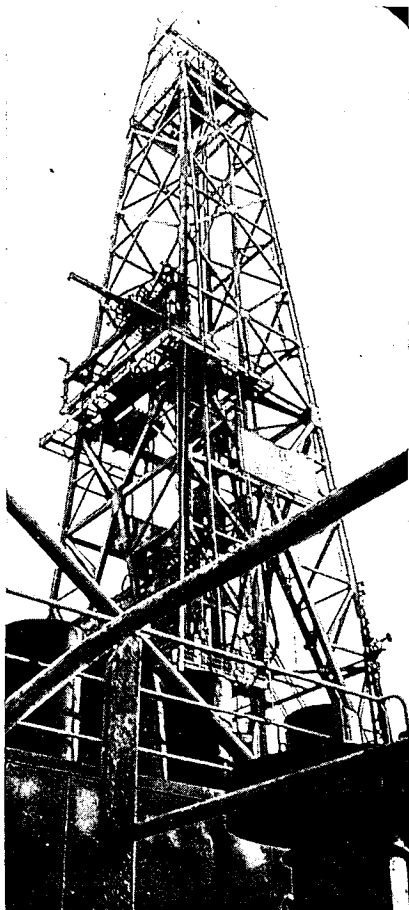
Lloyds Open Form fastsetter voldgift i London. Dermed er man ihvertfall sikret at avgjørelsen om bjergelønnens størrelse og andre forhold treffes av sjøkyndige voldgiftsdommere med stor erfaring når det gjelder behandlingen av nettopp disse spørsmål. Og voldgiftsrettens vurderinger skal altså bygge på nøyaktig de samme grunnprinsipper som dem som er fastlagt i vår egen norske sjølov.

Kanskje denne artikkel kan tjene til å avlive «myten» rundt Lloyds Open Form, samtidig som vi ikke utvanner Generalinstruksens alminnelige retningslinjer med hensyn til å vise tilbakeholdenhet med å inngå «åpne» kontrakter hvor dette ikke av skipets fører bedømmes som uomgjengelig nødvendig.

BJØRN SEGROV,
Tønsbergs Blad



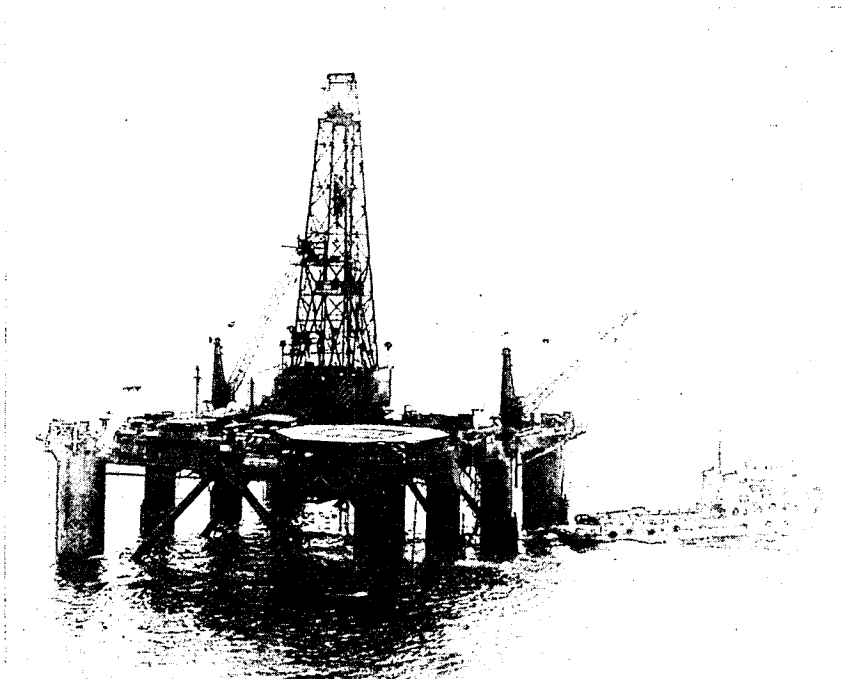
Journalistbesøk på «Senior» og «Seeker»



Det er ikke uvanlig at vi har journalister på besøk ombord i våre skip. Det hører imidlertid til sjeldenhetene at pressefolk følger med supplybåter på oppdrag i Nordsjøen. I høst ba journalist Bjørn Segrov i Tønsbergs Blad om å få tilbringe et døgn eller to ombord i et av rederiets forsyningskip. Kaptein Ole Hagen på «Tender Senior» hadde ikke noe imot å få pressen på besøk, og 26. september var Segrov på plass. I oktober tilbragte han fire dager på boreriggen «Treasure Seeker». Oppholdet der og turen med supplybåten skulle gi bakgrunnsstoff til en reportasjeserie om Vestfold-rederienes offshore-engasjement.

—«Jeg fikk stoff i massevis, og lærte mye om livet til sjøs og om Wilh. Wilhelmsens offshore-aktiviteter. Er akkurat nå ferdig med reportasjeserien, som ble på fem helsider pluss to halvsider,» forteller Segrov til Skib-Rederi. Han vil gjerne gjennom våre spalter takke for mottagelsen både på «SENIOR» og «SEEKER»: — «Alle var hjelpsomme og sørget for at jeg fant meg til rette fra første stund.»

Og det er en takk vi gjerne formidler videre!



«Angrer på at jeg ikke søkte meg over mye tidligere -»



Overstyrmann Håkon Nyberg

— Om jeg angrer på at jeg valgte supply-tjeneste fremfor linjefart? Nei, slett ikke. Angrer jeg på noe, må det være at jeg ikke søkte meg over på en supplybåt mye tidligere, sier overstyrmann Håkon Nyberg (34). Nyberg, som er bosatt i Sandefjord, er en av de mange «langpendlerne» i Vestfold som har sin arbeidsplass ombord på et forsyningsskip i Nordsjøen.

Journalist Bjørn Segrov i Tønsbergs Blad har fulgt ham og førstemaskinist Harald Jacobsen (41), også han fra Sandefjord, halvannet døgn — fra de reiste hjemmefra til de var vel installert i Tønsbergbåten M/S «TENDER SENIOR» og hadde gjort den første turen ut til boreplattformen «TREASURE SEEKER» vest for Sleipner-feltet.

Sammen med søsterskipet «TENDER SEARCHER» er «TENDER SENIOR» chartret av Norsk Hydro for å betjene «TREASURE SEEKER». Proviant, reservedeler, borerør, vann og sement fraktes ut til riggen flere ganger ukentlig. Supplybåten assisterer også med ankerhåndtering når riggen skal flyttes. Av og til får man med passasjerer som skal ut til plattformen, men mesteparten av

persontrafikken går her som ellers i Nordsjøen med helikopter. To ganger i uken er det helikopterforbindelse mellom «TREASURE SEEKER» og Forus-basen ved Stavanger.

Svært mange av de vel 300 som arbeider ombord i Wilh. Wilhelmsens flåte av forsyningsskip er rekruttert fra rederiets linjeskip. Både Nyberg og Jacobsen har seilt i linjefart. Det var flere grunner til at de søkte seg over i supplytjenesten, men viktigst både for dem og mange andre er nok den familievennlige arbeidstidsordningen. Etter en periode på seks uker ute har supplymannskapene like lang fritid hjemme, og det med full lønn. I praksis betyr dette at hver båt har to besetninger som skifter om å arbeide.

— Jeg har vært knyttet til Wilhelmsens Offshore Service siden våren 1974. Den gang fikk vi fire ukers sammenhengende fri etter åtte uker ombord, men nå er ordningen forbedret. Personlig synes jeg seks ukers-turnusen fungerer greit, skjønt om vinteren kunne det holdt med en måned ute om gangen, sier Jacobsen. Han begynte hos Wilh. Wilhelmsen i 1965 etter først

å ha tilbragt noen sesonger på hvalfangst med Anders Jahre og Thor Dahl.

Og Nyberg, med halvannet års ansiennitet i supplybåtfarten, er langt på vei enig:

— Jeg er mye oftere hjemme nå, samtidig som jeg har en fast, sikker inntekt og trives godt. En sjømann føler seg nokså desorientert når han kommer tilbake til gamlelandet og hjemstedet etter noen måneder i utenriksfart. Mye er forandret, og det har skjedd en god del som han ikke har hatt muligheter for å følge med i. Så lenge vi opererer i Nordsjøen beholder vi kontakten med Norge. Vi ser fjernsyn og hører på radio hver dag.

— Den største ulempen er kanskje at dere blir bundet til båten i seks uker sammenhengende?

— Det er riktig at vi er bundet til båten og må være klar til å stikke til sjøs på meget kort varsel. Jeg oppfatter imidlertid ikke dette som noe stort problem. Sånn sett er dette prisen vi må betale for å ha såpass lang ferie, sier Nyberg, som godt kunne tenke seg at seks ukers-perioden ble forandret, og at man istedet innførte mannskapskifte hver fjerde uke. Særlig hyppigere skifte har han ingen tro på: Det kan lett bli for masete med all reisingen frem og tilbake. Og dessuten tar det jo litt tid å finne seg til rette og falle inn i rytmen ombord hver gang man kommer hjemmefra.

Turen som Tønsbergs Blad var med på gikk i rolig sjø og var unngått i løpet av vel ett døgn. Lasten besto av 350 tonn vann, mat og andre forsyninger til «TREASURE SEEKER».



Uten mat og drikke . . .



— Du får laks til middag, håper den smaker! sier (fra venstre) stuert Eddy Engelbrethsen, hjelpemann Frode Sveen og kokk Viggo Andersen.

Maten på «TREASURE SEEKER» er et kapittel for seg. Ansvarlig for forpleiningen er stuert Eddy Engelbrethsen (38) fra Tønsberg, og med seg i byssa har han bl.a. kokk Viggo Andersen (30), Sem. Fire ganger i døgnet serverer de varm mat. I tillegg presenterer stuerten et koldt-bord som ville vært et høyfjells-hotell verdig. På menyen står det søndagsmat hver dag. Eller hva sier De til pepperstek på mandag og laks til middag tirsdag?

— Arbeidet på boreplattformen er hardt, og bl.a. av den grunn bør vi ha godt utvalg i matveien. Det serveres frokost, lunch og middag henholdsvis fra kl. 05—07, 11—13 og 17—19. I tillegg kan man spise nattlunch ved 11-tiden om kvelden. Til hvert måltid er det minst to varmretter. Vi prøver å variere så mye som mulig, sier stuert Engelbrethsen, som begynte sin karriere til sjøs hos Wilh. Wilhelmsen i 1956. Etter å ha vært innom et par andre rederier, kom han tilbake til Wilhelmsen i 1971. Han har seilt både linje, tank og bulk. Livet ombord på et forsyningskip i Nordsjø-fart frister derimot ikke.

— Jeg fikk spørsmål om jeg ville over til riggavdelingen. Takket ja, og i februar i år var jeg på plass i byssa på «SEEKER». Fritiden betyr en god del for meg, selv om det blir litt pendling. Men reising kunne det sandelig være mye av også i utenriksfart. De lønnsmessige betingelser er dårligere her enn ombord på et skip, men så får man bare innrette seg deretter.

— Hvor mange munnar skal du mette hver dag?

— Det varierer fra uke til uke, men antall ansatte på riggen ligger vanligvis mellom 65 og 70, medregnet Norsk Hydros folk. Det er Hydro som er operatør og leier plattformen.

— Det spises godt?

— Hver mann spiser gjennomsnittlig 550 gram kjøtt og kjøttvarer/pålegg daglig. Det er vel 150 gram mer enn det man regner som et normalt forbruk på båtene.

— Enkelte forsyner seg kanskje for mye av matfatene?

— Det finnes dem som spiser tre varme måltider hver dag. Naturligvis holder det lenge med ett, men

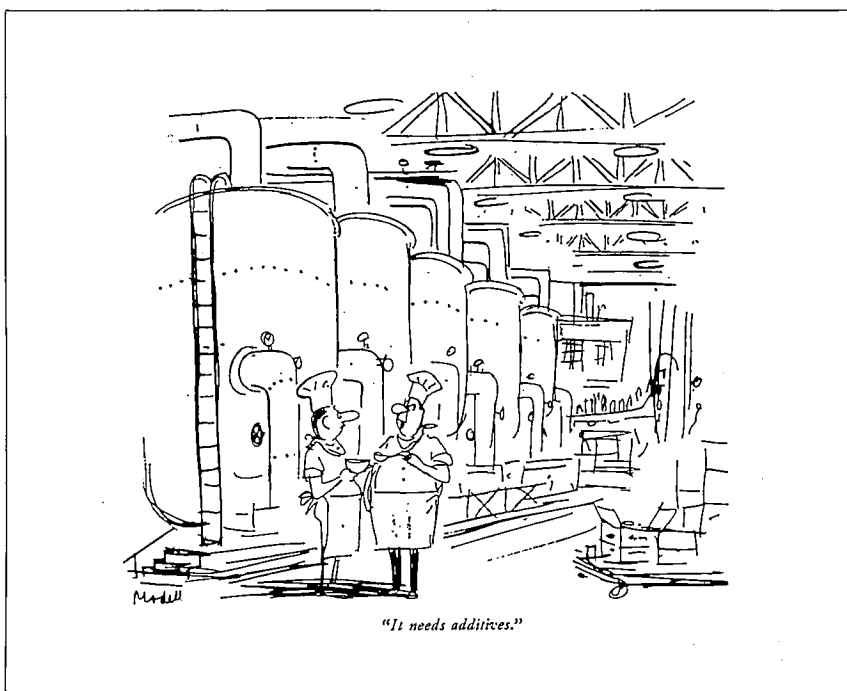
folk må regulere dette selv. Koldt-bordet står dekket, og det er bare å forsyne seg der.

— Kostøret?

Kostøret ligger rundt 30 kroner dagen. Har akkurat regnet ut hva som medgikk av råvarer i forrige måned, og er kommet til at hver mann spiste for kr. 29,74 pr. dag.

— Og hvor kommer så varene fra?

— Kjøttet får vi fra Wilh. Wilhelmsens faste forbindelse i Oslo, mens frukt og grønnsaker, melk og øst kjøpes i Stavanger. Alt brød bakes ombord. Vi har full bakeridrift i byssa på nattskiftet.



"It needs additives."

— Ferdigmat unngår du?
— Det hender at vi tar inn ferdig panert flyndre og torsk. Ellers baserer vi oss så å si utelukkende på råvarer som vi tilbereder selv.

— Den mest populære retten?

— Biff i alle variasjoner. Biffen er internasjonal, og like populær blant engelskmennene og amerikanerne som blant nordmennene på riggen. Miljøet her er internasjonalt, og matstellet blir deretter. Vi lager alt fra russisk til kinesisk mat.

— Vi hører ofte at de har spist for mye. Det er ros god nok, sier stuert Engelbrethsen.

Hans høyre hånd i byssa, kokk Viggo Andersen, bor i Sem, men skal flytte tilbake til Tjøme — hvor han er oppvokst — straks huset han bygger står ferdig. I motsetning til Engelbrethsen har ikke Andersen noen maritim bakgrunn. Han begynte sin løpebane som kjøkkengutt på Havna Hotell i 1964 og gjennomgikk læretiden på Hotell Klubben. Senere var han innom Grand i Horten, Le-Ni i Tønsberg og tilbragte halvannet år i USA og Canada før han ble ansatt ved Jarlsberg Vertshus. Derfra gikk veien til «TREASURE HUNTER» og siden mai 1977 har Andersen hatt «SEEKER» som sin arbeidsplass.

— Stor forskjell på et restaurantkjøkken på land og byssa på «SEEKER»?

— Det er nok mer hektisk på land, særlig i de mindre bedriftene hvor en mann kanskje sitter med alt ansvar alene. Arbeidsforholdene på riggen er adskillig bedre, og dessuten er fritiden sikret ved at vi har fri tre uker etter to ukers jobbing.

— Lønnsforholdene?

— Jeg tjener litt mindre brutto nå enn jeg ville gjort på land, men takket være sjømannsskatten kommer jeg ut med større nettofortjeneste.

— Hva liker du best å tilberede?

— Jeg synes det er veldig fascinerende å arbeide med grønnsaker og fisk, sier Andersen, som er travelt opptatt med husbygging og etterutdanning på bedriftslederskolen når han ikke lager mat til mannskapet på «TREASURE SEEKER». Han har således ingen problemer med å få de 21 fridagene til å gå.

Tilslutt en liten «smakebit» på hva Engelbrethsen og Andersen varter opp med på vanlige hverdager: Lunch — stekt makrell. Wiener-schnitzel. Gelé. Middag — dampet flyndrefilét. Kokt ferskt kjøtt med løksaus. Karamellpudding.

Lunch — bakt torskefilét. Spansk



hønssegryte med ris. Dessertis. Middag — kyllingsuppe. Stekt ørret. Pepperstek med peppersaus.

Lunch — champignonsuppe. Praterskinke. Får-i-kål. Cherrypudding. Middag — bakt laks med dill. Filét Wellington.

Vi forstår ham så inderlig vel, mannen som klaget over at han gikk opp en drøy kilo i vekt hver fjortendagers-periode ute på plattformen!

«Nordsjøens Cadillac»



— «TREASURE SEEKER» er «Nordsjøens Cadillac». Du finner ikke bedre utstyrt rigg i norsk sektor, sier driller Georg Balazs fra Sandnes. Han er full av lovord over de tekniske hjelpemidlene som gir større sikkerhet mens boringen pågår. Rigger er ombygget med sikte på dypvannsoperasjoner og høytrykksboring og kan bore i vanddyb ned til 1250 fot, som er 650 fot mer enn vanlig for denne typen. Blow out Preventer-utstyret tåler dessuten trykk som er 50 pst. høyere enn de sikkerhetsventilene som vanligvis benyttes i Nordsjøen.

Driller Georg Balazs

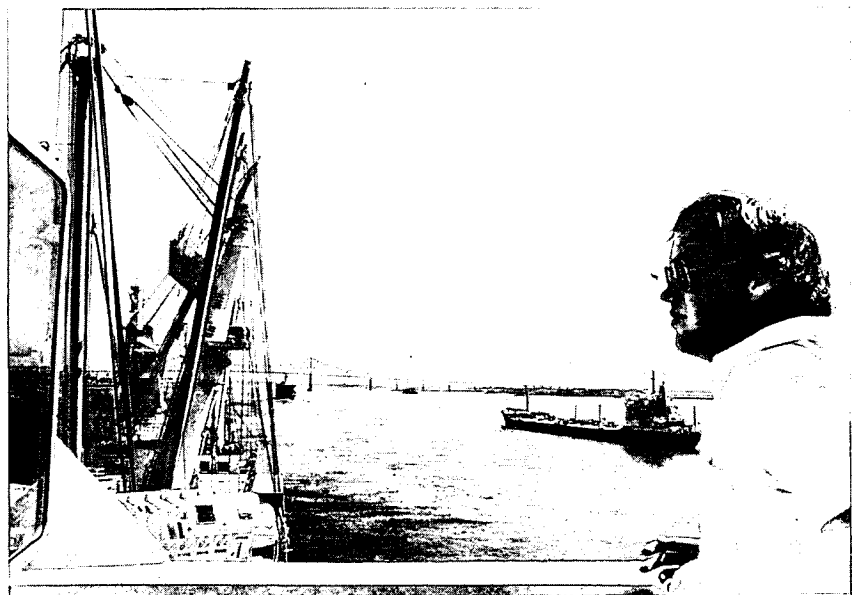


Hele TENNESSEE-besetningen på 24 samlet på dekk: Første rekke fra venstre: 2. styrmann Bjørn Kvalsund, matros Ramon Sto Pineiro, pike Magdalena Sjøe, matros Helmer Hansen, motormann Tore Wærness og lettmatros Johan Moltu. Annen rekke fra venstre: Radio-offiser Eva Rogne, 2. maskinist Harald Rogne, kaptein Sigurd Gustad, stuert Odd Karlsen, elektriker Yung Leung Fung, 1. kokk Helge Hansen, hjelpemann Kau Mei Chiang og 2. kokk Britt Forseth. Tredje rekke fra venstre: 1. styrmann Cengiz Ersan, 1. maskinist Stein Nordby, overstyrmann Olav Årvik, arbeidsleder Gunnar Sjøe, maskinsjef Odd Jacobsen, reperator Einar Hansen, matros Terje Moe, lettmatros Borger Brandvold, smører Rolf Krumsvik og smører Niels Nevstad.

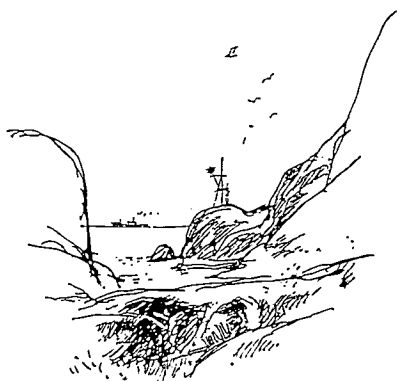
Journalist Rolf L. Larsen, Aftenposten:

TENNESSEE viste meg sjølivet seks år etter —

Det organge-farvede skroget skrek liksom mot meg gjennom den forurensede Yokohama-luften. I den varme juli-disen som lå over havnen skimtet jeg navnet. TENNESSEE sto det i stevnen. Den svarte skorsteinen med to blå ringer overbeviste meg helt. Målet var nådd. Etter en reise halve kloden rundt, var jeg fremme til mitt «studie-sted» og «hjem». I nesten to måneder skulle jeg følge skipet. Fra Japan til USA. Lære mere om sjøfolk, havner, skip og skipsfart. Sjømannsyrket skulle under «lupen». Seks år etter at jeg selv gikk ned gangwayen fra et annet norsk skip. Forlot sjøen og slo inn på journalistikk, sto jeg igjen på et skipsdekk. Riktignok hadde det i løpet av de seks årene vært flere skipsbesøk, men å «mønstre» på igjen på et skip for nesten to måneder var en ny opp-



Journalist Rolf L. Larsen på brovingen ombord i TENNESSEE. Deilig å flytte kontorstolen «til sjøs» et par måneder, mente Larsen.



Overstyrmann Olav Årvik (til venstre) og kaptein Sigurd Gustad har god plass til rådighet på broen.

levelse. Det var derfor både med en viss forventning og frykt jeg gikk ombord i TENNESSEE denne sommerdagen i slutten av juli. — Hvordan ville jeg bli mottatt? — Ville jeg bli godtatt og få de opplysninger jeg var ute etter? Som tidligere sjømann var jeg kanskje mest redd for å bli «avspist» med et svar som: — Men dette vet du jo godt. Du som tidligere har seilt!

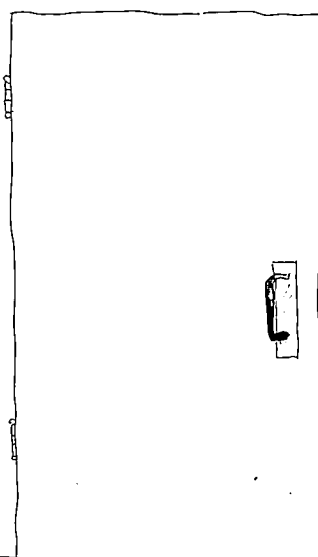
La meg med en gang få det sagt: Jeg hadde lite å frykte. Når jeg nå ser tilbake på oppholdet ombord på TENNESSEE er fasiten klar. Et uforglemmelig, lærerikt og hyggelig gjensyn med sjøfolk og skip.

Med seks år på landjorden var det godt å komme ut «på bøljan» igjen. Lytte til og diskutere med sjøens menn og kvinner. Selv om jeg alle disse årene har fulgt godt med i det som har skjedd på de fleste områder innen skipsfartsnæringen, føler man seg alltid litt på «sidelinjen» når man sitter på en kontorstol i en avis. Langt borte fra de strøkene de fleste norske skip og sjøfolk befinner seg. Her skal man vurdere utviklingen innen medbestemmelse, opplæring og sosiale former ombord. Ta stilling til dagens redningsmidler til sjøs. Er de gode nok: Hvilke pluss- eller minussider har de? Man får sjelden oppleve skipet som arbeidsplass og sammenligne det med andre arbeidsplasser på landjorden. Hva mener sjøfolkene selv om alle spørsmålene som knytter seg til yrket. Er de tilfreds med sikkerheten på skipet som arbeidsplass, trives de på fritiden, er hyrene gode nok? Må fartstiden skjæres ytterligere

ned? Hva med forholdet til sjømannsorganisasjonene i land?

Transportformene til sjøs har gjennomgått en stor forandring de siste årene. Hva vet den vanlige avis-leser om f.eks. LNG-, LPG-, Ro-ro og MPC-skip. For mange er det sikkert bare tekniske begreper som svirrer i luften. TENNESSEE er et MPC-skip. Hva betyr dette egentlig? Hva kan skipet laste? Jeg tror den vanlige avisleser ville ha sagt som en kollega av meg da jeg viste ham et bilde av skipet, før jeg reiste. — Men, Rolf, du må være gal som går ombord i det skipet. Med alle de containerne på dekk, kan det jo vippe rundt hvert øyeblikk.

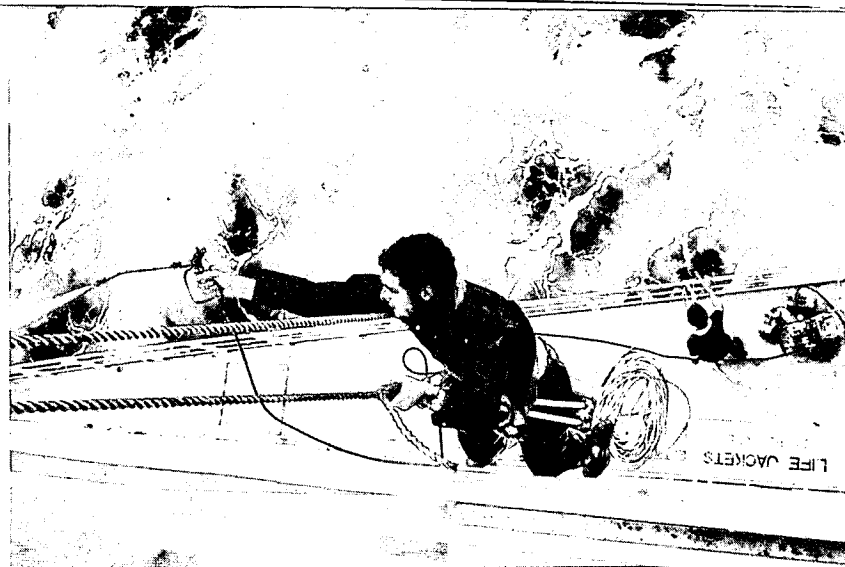
Men jeg tok sjansen og kom velberget fra det. Det å flytte kontorstolen fra Akersgaten til dekk og dørk ombord i MPC-skipet TENNESSEE har gitt meg — i likhet med hva et MPC-skip trenger — god ballast. «Ballast» til å forstå hva som har skjedd på en rekke områder innen skipsfart de siste årene, og ikke minst forståelse for hva den jevne sjømann og sjøkvinne er opptatt av ombord i dagens skip. Derfor går takken til alle og enhver ombord i TENNESSEE. Uansett grad og stilling. Jeg hadde en umåtelig fin tid sammen med dere alle, og jeg håper at jeg kan få dele mine inntrykk med dere fra turen, både i Skib-Rederi og i «Aftenposten» med mange reportasjer i tiden fremover.



FOR MANUAL OPERATION

1. STAND FACING DOOR, ARMS AT SIDES, BODY RELAXED.
2. STEP FORWARD WITH YOUR RIGHT FOOT, EXTEND LEFT ARM, AND GRASP HANDLE FIRMLY.
3. DRAW THE HANDLE TOWARD YOU, STEPPING BACK AS YOU DO SO, THUS SHIFTING WEIGHT FROM YOUR RIGHT FOOT TO YOUR LEFT FOOT.
4. BRING YOUR BODY FORWARD BY PLACING YOUR RIGHT FOOT IN FRONT OF YOUR LEFT FOOT, RELEASING HANDLE AS YOU PASS THROUGH DOOR FRAME.
5. RETURN LEFT ARM TO YOUR SIDE AND CONTINUE ALTERNATING YOUR LEFT AND RIGHT FEET AS YOU PROCEED TO DESTINATION.

(Foto: Rolf L. Larsen)



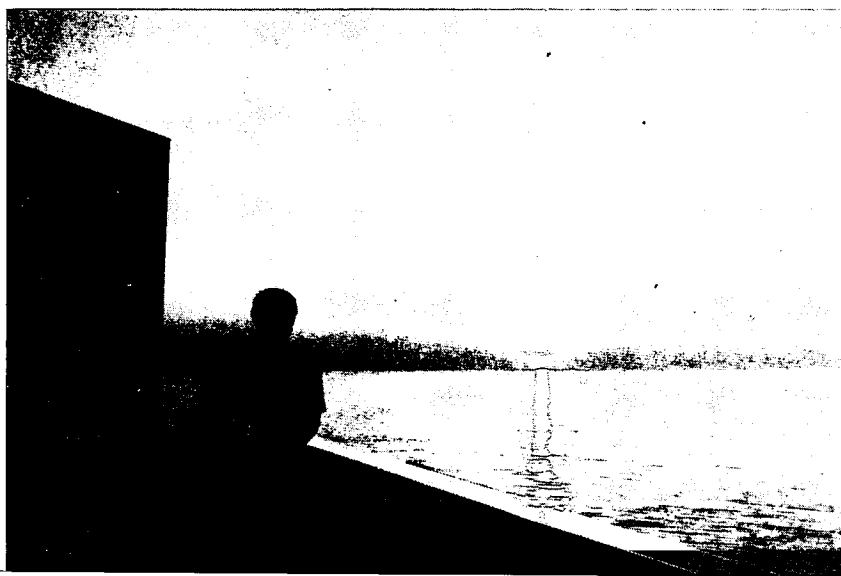
Matros Terje Moe i luftig svev. Høyden er stor og sikkerhetsutstyret er korrekt.



Skipet nærmer seg havn, og matros Ramon Soto Pineiro sørger for at flagget kommer til topps.



1. kokk Helge Hansen og 2. kokk Britt Forseth trivdes godt sammen i byssa.



En stille stund langs rekka, mens solen «synker» i Stillehavet.

REDERI- KONFERANSE



Fra siste rederikonferanse i høst. Gruppeoppgaven er Planlegging av verkstedopphold. Fra venstre: Elektriker Tor M. Fjærtøft, 1. styrmann Ove Lid, maskinsjef Trygve Børve, maskinsjef Kåre Vigre og kaptein Baard Valstad.

Det vil sikkert være kjent for mange at vi med jevne mellomrom har holdt rederikonferanser i RA 5.

Tidligere ble det holdt en konferanse hver måned unntagen i juni og juli, men vi har nå økt antall deltagere på hver konferanse og kan derfor redusere antall konferanser. Vi regner med å holde 6 konferanser i året og da med deltagelse fra alle kategorier offiserer samt personell fra kontoret.

Hensikten med konferansen er bl.a. at de ansatte skal bli bedre kjent med rederiet generelt, samt å få nærmere kjennskap til de forskjellige aktiviteter. Ved siden av dette regner vi med at det er en verdi i seg selv å treffe kolleger og andre i rederiet.

Den nye utvidede konferansetype tar sikte på å samordne de tidligere rederikonferanser med de drifts- og sikkerhetskonferanser som man har holdt separat tidligere. Generalinstruksen. Maritim seksjons budsjett og rederiets systemer danner utgangspunktet for konferansen.



Skal vi benytte reisereparatører denne gang og la gutta få fri? Delte meninger mellom 1. styrmann Arthur Nordgaard og overstyrmann Paul Harstad.

Målsettingen er:

- gjennom informasjon og motivasjon å øke forståelsen av rederiets systemer for drift av skip
- å klargjøre lederskapsfunksjonen samt å diskutere personalpolitiske virkemidler for maritimt personell
- å øke kontakten og utvikle samarbeidet mellom skip og kontor.

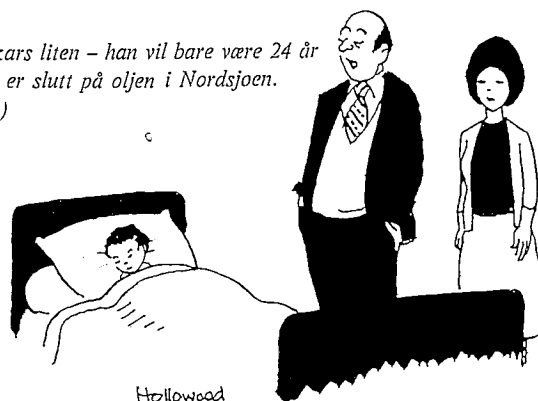
Konferansen starter hver dag kl. 0830 og holder på til kl. 18.00, bortsett fra mandag da vi starter kl. 11.00 og fredag da konferansen avsluttes kl. 14.30.

Det er mange emner som berøres og som eksempel kan nevnes: Driftsøkonomi og policy — Lastehandling/farlig last — Planlegging av verkstedopphold — Rekruttering og opplæring. — Helse og Helsevern — Forsikring og havari — Nybygg og prosjekt — Ledelse og samarbeide.

For at det skal bli størst mulig utbytte av konferansen, ber vi om at de som skal delta forbereder seg ved å tenke gjennom sin arbeidssituasjon og notere spørsmål som de vil stille samt andre ting som de gjerne vil ha belyst nærmere.

V. B.

— Stakkars liten — han vil bare være 24 år når det er slutt på oljen i Nordsjøen.
(Punch)



Torleif Ingebrethsen,
Den Norske Sjømannsmisjon.

Dobbeltjubileum i New York

I dagene fra 8. til 15. oktober sto Sjømannskirken i jubiléets tegn. En hel uke til ende feiret man 100 års dagen for Den norske Sjømannsmisjons start i verdensbyen New York. Fra gamle Norge kom H.K.H. Kronprinsesse Sonja og kastet glans over jubileumsfeiringen sammen med Sjømannsmisjonens kirkelige tilsynsmann biskop Thor ith, ledere innen organisasjonen og over 200 venner fra Katedralen blant sjømannskirkene. Fra New York og omliggende områder strømmet norskamerikanere til for å være med på festlighetene.

Igrunnen var det to jubiléer som ble markert. Foruten starten for 100 år siden var det nemlig 50 år siden man gikk til innkjøp av den prektige kirken på First Place i Brooklyn, den tidligere «Westminster Presbyterian Church».

Før hadde sjømannskirken vært plassert i Pioneer Street, et tradisjonsrikt sted, men i slutten av 20-årene var den håpløst akterutseilt som kirkehjem for våre sjøfolk.

Vi kan ikke gi en historisk oversikt over årene som har gått siden Sjømannsmisjonen først fikk fotfeste i denne enorme havnen. I en kort artikkel som denne er det helt umulig. Vi kan bare stanse ved enkelte spredte trekk fra kirkens liv og virke til beste for våre seilende landsmenn.

Visse perioder peker seg ut fremfor andre, og ikke minst nødsårene etter første verdenskrig var en uhyre innholdsmettet og dramatisk tid.

Wall Street krakket kom som kjent i 1929 og årene som fulgte ble svære nedgangsår som utviklet seg til langvarige nødstider.

Det var på den tid ingen hjemreiseordning for sjømenn, ingen offentlig nødhjelp fra Norge og Sjømannskirken måtte forsøke å hjelpe etter fattig evne. I New York gikk det på denne tiden ikke mindre enn tusen norske sjøfolk! Det var husnød, matmangel like til sultegren-



Kronprinsesse Sonja holder sin tale under jubiléet.

sen, sykdom med økt dødelighet... og den beryktede Ørkenen Sur der folk fra sjø og land overvintret under de mest nedverdiggende forhold.

Sjømannskirkens ansatte gjorde i denne tiden en uforglemmelig innsats for å hjelpe landsmenn i nød. De gikk igang med bespisning i kjelleren og hver eneste dag kom sjøfolk for å få sin porsjon av havregrøt som deres eneste daglige måltid! Man fikk satt igang innsamling blant norske i Amerika og fra privatpersoner i Gamlelandet... og som daværende sjømannsprest Sverre Nordborg skriver: «Aldri har vel evangeliet vært så sentralt avgjørende i Sjømannskirkens fellesliv som i disse årene: Vi trengte til Gud og hans barmhjertighet».

Krigsårene 1940—45 betegner også en periode hvor Sjømannskirken i New York sto overfor veldige og påtrengende oppgaver. I en statistikk fra den tiden kan vi lese noe om tjenestens spennvidde og innhold. Sjømannskirken hadde ikke mindre enn 4 000 sparekonti for sjøfolk til et samlet beløp på over 4 millioner dollars! Bare i 1941 mottok kirken 95 024 brev til sjøfolk samtidig som 746 ettersøkte nordmenn ble funnet av 1573 etterlyste.

Skipsbesøkene knyttet de viktige bånd mellom kirken og dem ombord. I 1944 var det ialt 1052 norske skipsanløp, båter som gikk i farefull fart over krigsherjede havstrekninger. Sjømannsprest Leif Gulbrandsen minnes en ung maskinist på en liten 700 tonner som kvelden før de dro til sjøs sa: «Husk på

oss i bønn. Vi har en liten båt og et stort hav foran oss».

Han var ikke den eneste som opplevet Sjømannskirken i New York som noe av et ankerfeste, et fast og trygt tilholdssted i en urolig og farefull verden.

Da kirken på First Place ble innkjøpt i 1928 lå den midt i det norske strøket i Brooklyn. Etterhvert har kirkens nabolag forandret seg. I samme grad som italienerne flyttet inn beveget de norske seg ut av området og Bay Ridge ble stedet hvor de norske slo seg til.

Idag er nabolaget helt italiensk og i den forbindelse kan følgende historie fortelles:

I slutten av 1960-årene ble kirkebygget forsøkt ødelagt av ungdomsgjenger fra strøket. En morgen sjømannspresten ankom kirken oppdaget han til sin forferdelse at over 50 av kirkevinduene var knust i løpet av natten. Sjømannspresten kjente en frisør som hadde visse kontakter med den berømte og berøkte «Mafiaen», og han besluttet seg raskt å avlegge ham et besøk. Vel anbragt i barberstolen fortalte

han om ødeleggelsene og antydte at man nå ville overlate Sjømannskirken til «The Black Panthers», en revolusjonær negerbevegelse som nettopp på denne tiden okkuperte kirker på Manhattan.

Dette gjorde tydeligvis et dypt inntrykk på den italienske barbereren! Neste morgen ble sjømannspresten oppsøkt av en deputasjon av italienere som ville forhøre seg om det var noe i ryktet om at The Panthers skulle overta kirken? Presten bekreftet dette og delegasjonen ble synlig nervøs. «Hvis de fra nå av garanterte kirken fred og ro, ville den så likevel bli overlatt til de sorte?» Presten på sin side svarte at da ville forutsetningene for å forlate First Place selvsagt være ryddet av veien.

Dagen etter møtte sjømannspresten selve lederen for banden tilfeldig utenfor kirkeinngangen. Før hadde denne unggutten arrogant passert presten utallige tidligere morgener, men denne morgenen var det skjedd en tydelig forandring. Han stanset opp, bukket dypt og hilste meget belevant: «Good Morning, Father».

Siden den dag har kirken fått være i fred... og idag er forholdet til naboene så godt at det under jubileumsuken til og med ble arrangert en spesiell «italiensk aften» hvor alle naboene ble invitert til spagetti og italiensk opera! Festsalen var stappfull denne kvelden og jubelen sto i taket.

Idag fremstår kirken på 33 First Place som et innbydende og vennlig kirkehjem både for sjøfolk og fastboende. Den har virkelig vært et hjem for mange, et lite stykke Norge i det fremmede. Den har også i stor grad fungert som et norsk kultursentrum i verdensbyen... men fremfor alt har den i alle år fått være kirke for våre landsmenn i det fjene og på havet. Evangeliet har blitt forkynt... sakramentene forvaltet.

Jubiléet fortonte seg som et takkens jubileum. Takk til alle dem som i trofast tjeneste har gjort kirken kjær for tusenvis, en takk for innsats i medgangs og motgangs tider.

Men takken gikk først og fremst til Kirkens Herre som gjennom de mange år har vedkjent seg tjenesten og lagt sin velsignelse til.

Sjømannskirken i New York 100 år

Jubileumsfest og gaveoverrekkelse:

På Kirkens jubileumsfest i Brooklyn 15. oktober ble det fra rederiet overrakt gavesjekk og blomsterbukett. Gaven ble overrakt på vegne av WW av fru Pedersen, gift med inspektør Johan Pedersen, med følgende hilsen:

«På vegne av Wilh. Wilhelmsen Rederi, Oslo, vil jeg få lov å overbringe de hjerteligste gratulasjoner i anledning Kirkens 100 års jubileum. Jeg vil også samtidig på vegne av det seilende personell, få lov å takke for alle de store og små tjenester som kirken har utført i alle de 62 årene som Rederiet har drevet med linjefart på New York. Som tidligere sjømannskone, og fremdeles i nær tilknytning til yrket er det derfor en glede for meg på Rederiets vegne å få overlevere disse blomstene, med en gavesjekk til Pastor Mølback, med de beste ønsker om fortsatt frisk seilas i medbør, i de kommende år...».



Fru Bjørge Pedersen var iført Hardangerbunad ved jubileumsfesten.

Wilh. Wilhelmsen-sjøfolk sluttet «ringen» for Halvdan Rasmussen



Halvdan Rasmussen bodde under kummerlige forhold i gaten Broadway i Baltimore. Her er han fotografert i inngangen til leiegården, hvor han levde en fattigslig tilværelse på et lite rom.



Halvdan Rasmussen var beveget da han mottok beskjeden om at sjøfolkene på M/S TENNESSEE ville betale turen hans hjem til Norge. Her overrekker tre representanter fra skipsbesetningen beløpet i begynnelsen av september. Fra venstre matros Helmer Hansen fra Hjørungvåg, stuert Reinert Gjuv fra Tønsberg og lettmatros Borger Brandvold fra Vinstra.

(Foto: Rolf L. Larsen)

— Deilig å være hjemme igjen. Og så få et så nydelig velkomstvær! 80-årige Halvdan Rasmussen satte søndag 19. november foten på norsk jord igjen etter 58 år borte fra «gamlelandet». Litt sliten var han naturlig nok etter nærmere fjorten timers reise fra Baltimore i USA til Gardermoen flyplass. Men han var lykkelig og takknemlig for å være i Norge igjen. Denne nydelige søndagsmorgen gikk tankene og takken også til et skip i fjerne færvann. Til Wilh. Wilhelmsens M/S TENNESSEE. Det var nemlig skipsbesetningen her ombord som tok det første steget for å realisere Rasmussens hjemreise. Omkring tre måneder tidligere — i slutten av august — fikk sjøfolkene høre om 80-åringen. Journalist Rolf L. Larsen i Aftenposten var med TENNESSEE på en stipendiereise, og Larsen kom tilfeldig i kontakt med Halvdan Rasmussen gjennom Sjømannskirken i Baltimore. Det var kirkeassistent Kjell Rasmussen som tok Larsen med på en tur til Halvdan. Til hans ensomme og fattigslige rom i gaten Broadway i Baltimore.

Gaten har lite til felles med den berømte teatergaten med samme navn i New York. Og Rasmussen bodde i en eldre leiegård, hvor et lite skap, en kommode, to stoler og et vaskevannsfat var eneste inventar. Rommet vendte ut mot en trist bakgård.

— Rasmussens fattigslige tilværelse gjorde et sterkt inntrykk på meg. Historien om hans lange fartstid som sjømann og spesielt hans fratrede fra dette yrket, var heller ikke lett å glemme, sier journalist Larsen til Skib-Rederi. — Rasmussen så frem

til en fin pensjonstid i USA etter nesten 50 år til sjøs på 1960-tallet. Nesten halvparten av tiden hadde han seilt ombord i lektre til et stort amerikansk oljeselskap. Han hadde bare et halvt år igjen å seile for å få en god sjømannspensjon av selskapet da han fikk beskjed om at «man ikke trengte ham lenger». Mange firmaer i USA brukte tidligere slike metoder for å slippe å utbetale pensjon. Halvdan var en av dem som ble rammet.

Han slo seg likevel til i USA og levde fra hånd til munn på en liten trygd som han fikk utbetalt. Kirkeassistenten kom i kontakt med Halvdan for nesten syv år siden, og han forsøkte hele tiden å få ham til å reise hjem. Problemene var at Halvdan ikke hadde penger til å klare å dekke hjemreisen. Han hadde heller ingen å komme til i Norge. Kun en av hans ti søsken var i live. Hun bodde i Bodø og var ikke ved så god helse.

Journalist Larsen og kirkeassistent Rasmussen fortalte historien om Halvdan til TENNESSEE-besetningen. Saken spredte seg raskt ombord, og den ble noen dager etter avgang Baltimore diskutert på en velferdskveld. Her ble det bestemt at Halvdan — en mangeårig representant for deres egen yrkesgruppe — skulle hjelpes hjem. I løpet av noen dager var det kommet inn et beløp som var stort nok til å dekke hjemreisen og gi ham en god start i Norge. Da Baltimore påny ble anløpt av skipet to uker senere, ble Halvdan overrakt sjekken av tre av besetningsmedlemmene.

— Farvel Broadway, utbrøt han stille som takk til sjøfolkene, mens et par tårer sakte trillet nedover kinnene hans. Første steget var tatt for å oppfylle Halvdans høyeste ønske — å se «gamlelandet» igjen.

Men fortsatt gjensto det mye å ordne før han kunne sette kursen mot Norge. Han var blitt frastålet pass og andre viktige papirer for noen år siden. Sjømannskirken i Baltimore og Generalkonsulatet i New York ordnet i fellesskap denne saken, godt hjulpet av domprosten i Bodø. En plass å bo var det verre med. Journalist Larsen forsøkte både å finne plass i Bodø og Oslo. Det var nesten umulig. Men en oktober-dag fikk han Bjørn og Grethe Holtebakken ved Theodor Henrichsens Sjømandshjem «på tråden».

— Hit er Halvdan hjertelig velkommen. Vi holder av et rom til alt er ordnet, sa de. Og det gjorde de, og dermed fikk saken både en lykkelig begynnelse og slutt som er Wilh. Wilhelmsen-sjøfolk til stor

ære. Ekteparet Holtebakken er nemlig begge tidligere rederi-seilere. Bestyrer Bjørn ved Sjømannshjemmet har mange års fartstid som stuert på TABOR og TAI YANG. Mens husmor Grethe seilte som «gnist» på de samme skipene sammen med mannen. Dermed var «ringen sluttet» for Halvdan. Skikkelig i Wilh. Wilhelmsen-farger. Med begynnelsen hos TENNESSEE-besetningen, og den lykkelige slutten hos ekteparet Holtebakken fra TABOR og TAI YANG.

Og nå stortrives Halvdan på Sjømandshjemmet som ligger nydelig til ved Sjømannskolen på Ekeberg i Oslo — Jeg har det så fint her. Akkurat som å komme på ferie, sier Halvdan mens han skuer ut gjennom vinduet. Ned mot havnen. Stundom minnes han sikkert dengang han selv dro ut med skip fra Norge. For 58 år siden. — Det er deilig **endelig** å være hjemme igjen, smiler han.

Ringen er sluttet

— Velkommen til oss, Halvdan, ønsker bestyrer Bjørn og Grethe Holtebakken ved Theodor Henrichsens Sjømandshjem på Ekeberg i Oslo. Ekteparet Holtebakken er tidligere Wilh. Wilhelmsen-seilere.

(Foto: A-foto)



THE AGENT

If your vessel enters port,
If your berth appears to short,
If your ship wrecks on a mole,
If she drifts towards a shoal,
Or the tug runs out of coal,
CALL THE AGENT.

If the doctor is running late,
If the gangs are forced to wait,
If immigration does not appear,
If delay is what you fear,
Or the 'sparks' is acting queer,
CALL THE AGENT.

If the customs need more paper,
And your patience starts to vapour,
If they keep you from a letter,
From your wife — or even better,
(Those from 'Principals' do not
matter)

CALL THE AGENT.

If the dockers wreck your space,
If you have nerves to brace,
If you have to stop for rain,
Wait for cargo all in vain,
Or the crew's adrift again,
CALL THE AGENT.

If you want to go ashore,
To have some fun, and maybe more,
If the crew have had a fight,
Or the water is running light,
Urgencies throughout the right,
CALL THE AGENT.

If there's fuel spilt on the deck,
If the gangway is a wreck,
If the Old Man is on the blink,
Or asling goes in the drink,
If you have no time to think,
CALL THE AGENT.

If you want to know the time,
Or a copy of this rhyme,
If the wind has lost its force,
Or the ship goes off its course,
Then by semaphore or morse,
CALL THE AGENT.

This is who the fall guy is,
All the petty griefs are his,
And if the bloody fool,
Remains to you a useless tool,
Thank heaven you are always cool,
AND NOT THE AGENT.

Hva er worldscale? Fra NR's pressekontor har vi fått oversendt en artikkel som forklarer begrepet. Artikkelen er skrevet av cand.oecon Finn-Arne Johansen som er sekretær for Tankshipsgruppen i Norges Rederforbund.

Worldscale - ikke det samme for små som store tankskip

Hvorledes kan Worldscale 45 for en supertanker være en brukbar rate, mens Worldscale 100 bare er sorgen for et skip på ca. 20.000 tonn dødvekt?

I den senere tid har massemedia daglig registrert «oppblomstringen» på tankmarkedet. Det har vært overskrifter om «kjemperater» på noe over Worldscale 40, mens Worldscale 100 for mindre skip ikke er funnet verdige til kommentar.

Det er forståelig at det hersker uklarhet om tankskipsratene hos dem som til daglig ikke arbeider med norsk skipsfart. Av denne grunn vil jeg prøve å bringe større klarhet omkring systemet Worldscale som er utarbeidet av og blir justert to ganger pr. år av ledende internasjonale tankskipsmeglere.

Noe forenklet kan man si at Worldscale er et takstsystem eller en «prisliste» for befraktning av tankskip. Systemet er i praksis utformet som en stor tabell. Tabellen forteller hvor mange dollar man får pr. tonn oljelast for å utføre forskjellige transportoppdrag når Worldscaler basisrater gjelder, eller sagt på en annen måte — når man har avtalt at fraktraten skal være W 100. (Dvs. 100 Worldscale-poeng.)

Har man avtalt raten W 100 vil man f.eks. få \$17,65 pr. tonn olje for en frakt fra Ras Tanura i Den arabiske Gulf (AG) til Rotterdam, mens man bare får \$ 1,76 pr. tonn for en reise fra Ekofisk til Rotterdam. Grunnen er selvsagt at den siste reisen er mye kortere. Systemet er laget slik at det skal være «like godt» å ta to 10-dagers turer som en 20-dagers tur.

Når man avtaler raten W 40, betyr dette rett og slett at man får 40 pst. av W 100-raten. Dvs. \$ 7,06 pr. tonn fra AG til Rotterdam, eller \$ 0,70 pr. tonn fra Ekofisk til Rotterdam.

Nå er det med skip som det er med biler: Man kan spare penger ved å bruke større transportenheter. Det lønner seg å transportere sand med 5 tonns lastebil fremfor en 500 kilos pick up. På samme måte lønner det seg å transportere olje med 250.000-tonner fremfor en 25.000-tonner.

Det største skipet (som fordi det er over 200.000 tonn betegnes som Very Large Crude Carrier, forkortet VLCC) tar med sine 250.000 tonn en ti ganger så meget last som 25.000-tonneren, og får altså ti ganger så høy brutto frakt når raten er den samme, f.eks. W 40. Nå koster ikke en 250.000 tonner ti ganger så mye å bygge, faktisk kan den ofte bare koste tre ganger så mye. Driftsutgiftene vil bare ligge 30—40 pst. høyere, og bunkersforbruket er anslagsvis 4 ganger så høyt for det store skipet.



For å vise hva dette fører til i praksis, kan vi tenke oss en reise som tar 20 dager og hvor W 100-raten er \$ 7. Hvis man nå tar en last til W 40 betyr dette at man får

$$\frac{\$ 7 \times 40}{100} = 2,80 \text{ pr. tonn som fraktes på turen.}$$

Bruker vi nå en 250.000-tonner kan regnestykket bli slik:

	\$
Fraktinntekter 250.000 x \$ 2,80	700.000
÷ Bunkersutgifter i 20 dager	200.000
÷ Driftsutgifter i 20 dager	150.000
÷ Renter i 20 dager	275.000
÷ Avdrag i 20 dager	275.000
Resultat	÷ 200.000

Dette vil i praksis si at det kommer inn penger nok til å betale bunkers, drift og renter, men bare en brøkdel av avdragene. Det er altså liten grunn til å bruke oppslaget «kjemperater», slik en del aviser har gjort. Det strømmer ikke penger inn — det går penger ut: \$ 0,80 pr. tonn. Imidlertid er dette meget bedre enn å ligge i opplag, uten mulighet til å dekke noen av utgiftene. Hvis skipet fikk noe over W 50, ville det bli penger igjen etter at man hadde betalt renter og avdrag.

La oss se på 25.000-tonneren om den gjør samme tur:

	\$
Fraktinntekt 25.000 x \$ 2,80	70.000
÷ Bunkersutgifter	50.000
÷ Driftsutgifter i 20 dager	105.000
÷ Renter	90.000
÷ Avdrag	90.000
Resultat	÷ 265.000

Her blir resultatet en utstrømning av penger tilsvarende hele \$ 10,60 pr. tonn. Dette er uendelig mye dårligere enn opplag, og det er derfor aldri aktuelt å seile de mindre skip til en så lav rate som W 40. For mindre skip må ratene være mye høyere for at turen skal lønne seg, og skipet i regneeksemplet foran må f.eks. ha over W 190 før det blir penger i kassen. Det er svært forskjellig — og avhengig av skipsstørrelsen — hvor høye Worldscalerater må ha for å seile med likviditetsmessig overskudd.

„Detta var no anna enn hønseegg“

Det er blitt en tradisjon på Fagerlund at en skoleklasse har skip under «sine beskyttende vinger». I nesten 20 år har det vært en adopsjonsklasse på Fagerlund. Det var Synneva Lien som startet det hele gjennom Norsk Skipsadopsjon, og etter det har ringene i vannet stadig blitt vedlikeholdt.

Og vedlikeholdt blir også kontakten mellom mannskapet på «TITUS» og elevene i 5. klasse. Klasseforstander Kjell Vonen forteller at den gjensidige kontakten er til stor nytte i undervisningen, og det levedegjør også det stoff som skal gjennomgås. Dessuten er dette en fin måte å bli kjent med skipsfarten på, sier han. — Det er ikke mange her i innlandet som kjenner så godt til dette livet. Kontakten går pr. brev og en «avis» som skoleklassen lager. Gaver hører også med, og for ikke å snakke om alle de raritetene som blir sendt Fagerlundelevne fra fjerne himmelstrøk. Koraller, konkylier, sedler, mynter, bilder og annet blir tatt i mot med stor begeistring.

Kaptein Michaelsen hadde torsdag med seg bilder fra romfarts-senteret i Texas som elevene fikk utdelt, dessuten et bilde fra Syd-Afrika. Men det største var nok smykkestenene han hadde med til hver enkelt av elevene. Øynene ble temmelig store og praten stilnet et øyeblikk da «tigerøynene» ble dem forært.

Michaelsen bragte også med et gedigent strutsegg, som vil bli plassert i et glassskap sammen med de andre gjenstandene «TITUS»-mannskapet har sendt sine venner på Hadeland.

Michaelsen orienterte om skipet, om de forskjellige titler og arbeidsoppgaver og litt om livet på sjøen. Mannskapet på «TITUS» teller 32, og består hovedsakelig av nordmenn, men også noen spanjoler og kinesere er ansatt.

Elevene stilte kapteinen en rekke spørsmål som han besvarte villig

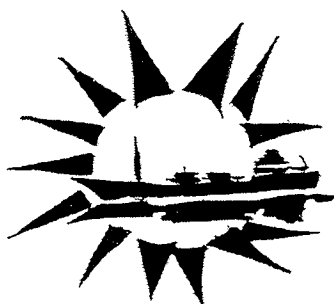


Kaptein Alf Michaelsen på «TITUS» blant sitt Fagerlundmannskap. Til høre sees klasseforstander Kjell Vonen. Som det går frem av veggpyrden er det «TITUS» som dominerer. Kart der en kan følge båten i fremmede farvann og bilder av «TITUS» eller steder der den anløper.

«Er «TITUS» en god båt i uvær? Har du vært sjøsyk? Har du sett hai i det siste? Kan du mange språk?» og så videre.

Når det gjelder forespørselen om hai, lovte Michaelsen å sende hai-tenner til elevene neste gang de fanget en hai på «TITUS».

Klasseforstander Kjell Vonen regner ikke med at det blir noen tur ombord i båten eller muligheter til å se den. Det er bare få kaier i verden den kan legge til ved, da den er så stor. Når det skal losses og lastes, legger 78—80.000 tonnere til ved siden av «TITUS» for å føre lasten til og fra skipet. I Europa kjenner Michaelsen kun til to kaier som «TITUS» kan legge til ved, en i Sør-Irland og en ved Brest i Frankrike.



Når det gjelder kontakten mellom elevene og mannskapet på «TITUS» er Norsk Skipsadopsjon inne i bildet. Skipets rute blir nøye fulgt av femte klasse ved Fagerlund skole som blir holdt løpende orientert om denne og om anløpssteder.

Mannskapet er ute et halvt år om gangen, og da Michaelsen ble spurt om han lengtet hjem måtte han innrømme det. — Alle som har familie lengter hjem, sa han. Og på spørsmål anbefalte han at de som hadde lyst til å prøve sjømannsykket bør gjøre det.

For vår egen del må vi få legge til det positive i at kontakten blir opprettholdt på dette plan. Det gjør «adopsjonen» mer nær, og holder interesse og begeistring ved like i langt større grad enn om det kun var brev som ble utvekslet. Og Fagerlundelevne kan være meget stolte av alle de gaver og gjenstander som blir dem til del. Det er ikke mange forunt å lære fremmede himmelstrøk å kjenne på en slik måte.

Besøket fikk stort oppslag i bladet Hadeland, hvorfra dette er saksat.

Dr. Ole W. Tenfjord:

Arbeidsfysiologiske undersøkelser ombord i «TARN» sommeren -77

Den undersøkelsesrekken som begynte på «TOY-AMA» og på «TENDER PULL» ble fortsatt ombord i «TARN» i tidsrommet 16/8—26/8 -77. Hensikten med undersøkelsen denne gangen var å måle belastningen på sjømenn under ekstrem varmepåvirkning. For dette formål ble PG ansett for å være særlig velegnet. Undersøkelsen måtte foretas i tidsrommet juni-august da gjennomsnittstemperaturen i denne perioden ligger på sitt høyeste.

Utstyret ble bragt ombord i «TARN» i Hamburg da man ikke ville ta noen sjanse på å sende det til PG på annen måte. En del av utstyret var nyanskaffet, meget kostbart og skulle utprøves for første gang. De tidligere undersøkelser bestod i registrering av pulsfrekvensen og måling av stresshormoner i urinen. Denne gangen ville det i tillegg bli foretatt kontinuerlig registrering av kroppstemperaturen (ved hjelp av sonde i endetarmen) og hudtemperaturen (ved sonde øverst på låret), veiing før og etter arbeidet og av væskeinntaket. Det deltok et team på 4 fra Arbeidsforskningsinstituttene, ledet av dr. Sv. Mæhlum. Prof.

Ved ankomst Dubai fikk vi straks føling med den sterke varmen som vi senere skulle bli fortrolig med. Nattertemperaturen var 32—33°C og luften meget fuktig, så svetten begynte å renne allerede mens vi stod stille og ventet på å passere passkontrollen og tollen. Senere skulle vi oppleve maksimumstemperaturer på opptil 46—47°C i skyggen, og den relative fuktighet svingte mellom 20% i Kuwait og 99% lenger syd i Gulfen.

Undersøkelsene:

En del av programmet gikk ut på å registrere maskinbesetningens reaksjon på varmepåvirkningen, ut fra den antagelse at maskinbesetningen har den sterkeste påkjenning her. Denne blir imidlertid gjerne høyest etterat hovedmaskineriet har vært igang i 2—3 dager. Dette oppnådde vi ikke på turen. Vi hadde bare 2 perioder i sjøen: 1. fra Ras al Khaimah til Dammam og 2. fra Dammam til Kuwait, begge perioder av ca. 17—18 timers varighet. Resten av tiden var landligge, og da viste det seg at ventilasjonen i maskinrommet var ganske bra og forholdene der bedre enn for dem som arbeidet på dekk.

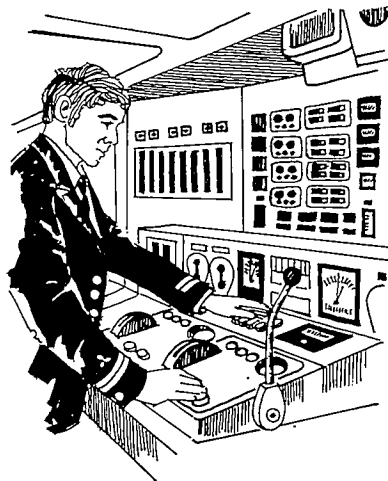
Undersøkelsesprogrammet er allerede omtalt. Båndspillerne med sonder i endetarmen og på huden ble montert om morgenen og fjernet etter 24 timer. I den siste tiden ombord ble denne registrering bare foretatt i arbeidstiden — kl. 0800—1700. Et medlem av teamet fulgte vedkommende sjømann og førte kontinuerlig log med nøyaktig tidsangivelse og be-



B. Schäffer loser teamet avgårde fra Dubai. Videre fra venstre: dr. Mæhlum, en fotograf, tekniker Bolling, tekniker Jebens og dr. Ole W. Tenfjord.

skrivelse av arbeidets art slik at dette senere kunne sammenholdes med kurvene. Det var selvsagt meget ubehagelig å gå med alt dette utstyret: båndspillere, sonder, ledninger og plaster i fullt arbeide mens svetten rant. Og kanskje aller mest brysomt om natten når man trengte noen timers velfortjent søvn.

Det oppstod tekniske vansker med computeren som var helt ny, og det lot seg ikke gjøre å få registrert mer enn 3—4 kurver. De kurver man fikk var imidlertid gode og ga viktig informasjon som tillot å trekke visse slutninger.



Noen observasjoner skal kort refereres:

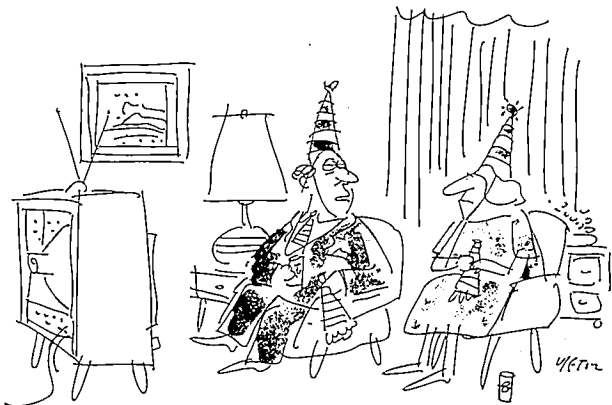
1. Som allerede nevnt varierte dagtemperaturen fra ca. 30°C til ca. 47°C med en relativ fuktighet som svingte fra 20% til 99%. Natttemperaturen var ganske behagelig, 25–30°C, (skipet luftkondisjonert) slik at det ikke var særlige problemer med nattesøvn.
2. Praktisk talt uten unntagelse var vekten før og etter arbeidets slutt den samme, d.v.s. at inn- og uttak av væske var i balanse. Dette er viktig for å unngå uttørring (dehydrering). Og mannskapet mestret denne siden av saken. Salt-tabletter sto fremme i begge messer og ble jevnlig brukt. Jeg fulgte arbeidslederen gjennom 2 arbeidsdager, og han drakk ca. 8 liter væske. Det høyeste forbruk hadde overstyrmannen med 10 liter.
3. Arbeidet var hardt. Dekksmannskapene skrapte rust og malte på skutesiden dagen lang i den nådeløse solsteken. Men de som var utsatt for den sterke belastningen var styrmennene så lenge lossingen pågikk. De måtte stadig opp og ned i rommet hvor luften var stillestående, sterk opphetet og full av eksos. I lastetankene i 3. rommet er det overhodet ingen ventilasjon. De var for anledningen fylt med stykkgods. Styrmennene måtte også kjøre truckene, da det ikke var noen av losse- og lastegjengene som kunne kjøre dem. Det lyktes å få en vellykket 24-timers registrering av 2. styrmannen. Han hadde gjennom store deler av arbeidstiden en pulsrekvens på ca. 150 som gir god treningseffekt og svarer til 40–45% av maksimal arbeidskapasitet (30% er jevngodt med tungt arbeide). I denne perioden steg kroppstemperaturen til 38,3°C og falt til normalen først etter 2–3 timer (kroppstemperaturen bør helst ikke overstige 38°C etter internasjonale normer). På overstyrmannen ble det målt kroppstemperatur på hele 38,8°, og vanligvis går man jo tilsengs som syk med en slik kroppstemperatur. På «TOYAMA» var styrmennenes kurver temmelig flate.
4. Jeg vil ikke unnlate å gi uttrykk for min beundring for den arbeidsinnsats som ble utført av hele besetningen, uten unntagelse, under disse ekstreme forhold. Det var full innsats fra arbeidsdagens begynnelse til slutt. En særlig ros fortjener styrmennene. Denne innsatsen sto i sterk kontrast til alt vi så av arbeide på land og av laste- og lossegjengene.
5. Teamet ble møtt med velvilje og interesse fra mannskapets side. De ble orientert om prosjektet da vi kom ombord, og om resultatene så langt det lot seg gjøre før vi gikk fra borde. De var meget samarbeidsvillige, og gikk med båndspillere, sonder og ledninger uten å knurre tross den meget intense heten. Bare én av besetningen ønsket ikke å delta. Kondisjonen ble også vurdert ved submaksimal belastning på ergometersykel. Som rimelig ventet hadde de fleste middels bra, noen få god og én meget dårlig kondisjon. Man savnet så avgjort et trimrom av rimelig størrelse ombord. Best egnet er et rom for ballspill.



Arbeidsleder Daniel R. Formoso var en sentral person i undersøkelsene. Her med kokkasp. Rune Hatlevold til venstre, 1. maskinist Erik Malmstein bak.

Helsetilstanden ombord var meget god så lenge vi var der.

Agentene og WW's lokale representanter i Dubai og Kuwait var ytterst hjelpsomme og gjorde alt de kunne for at vi skulle få mest mulig ut av oppholdet.



«Seventy-something, isn't it?»

MINI MAL

GRÅPÆRER



Som fordums seilende på skip med opptil åtte nasjoner ombord og senere ansatt i bedrift med hele verden som virkefelt, mener jeg å ha utviklet et godt forhold til hudfarver, sprog og tenkesett, og derfor verdsetter et menneske uten nevneverdig påvirkning av disse faktorer. Men ved T-banens avgang Munkelia 0657 vil sikkert en eventuell side-sittende pakistaner eller protestsanger av typen Lillebjørn Nilsen ta meg for en ekte rasist. Og tilsynelatende sant nok, for noget utpreget barn av Regnbuen er jeg på dette tidspunkt så absolutt ikke. Da vil jeg fin-sove, noget jeg har praktisert lenge før Karl Ludvig Bugge oppfant ordet, og lenge før asiatiske fremmedarbeidere invaderte vår vinterkolde kyst. Fin-sovingen tiltres momentant og denne iherdige innøvde overflatesøvn lar seg lett avbryte på Karlsrud, hvor hardangersøm-damen stiger på og inntar den ledige plass på min venstre side. Mens hun fremtryller meterlang duk og den fornødne redskap til møysommelig søm, fisker jeg fra innerlommen frem en Eukament, som prisstoppen til tross, Kiellands Fabrikker har fått presset opp i kr. 2,— og lar denne sterke pastill, etter oppskriften, vederkvege munn og svelg, inntil sydamen absenterer seg på Grønland. Aller helst ville jeg fin-sove også denne del av reisen, men de nette og fine sting i duken, undlater ikke å gi såkalte ringvirkninger i form av damens like nette albue, som gir registrerbare, men slett ikke ubehagelige, støt i min arm, eller rettere sagt: mitt jakke-ærme. Jeg lar dette skje morgen etter morgen og tenker på moteordet fysisk kontakt i den videste forstand. Hender det at hardangersøm-damen uteblir, venter jeg til Manglerud med Eukamenten, og ved da å benytte en annen suge-prosedyre, pastillen under tungen, virker den velgjørende for munn og svelg helt til Sentrum. Slike små finesser gir likesom livet litt kulør.

Gråpæresesongen er kort. Som en lynets pil farer setningen inn i mitt hode. Overraskende og umotivert, som en løsreven setning jeg husker fra et absurd teaterstykke: Selv Thorsen må ha mat for å eksistere. I min fin-sovende halvdøs får jeg en intens og grådig lyst på gråpærer, disse saftige, kryddersmakende, deilige frukter, som jeg senest så trillende nedover veien til SKRAMSTAD, og som jeg av pur latskap ikke plukket opp, men overkjørte til pæremost for ekorn og mus. Så hvorfor nu denne kroppens bigen etter de samme gråpærer? Kan det være polstreiken som forårsaker katastrofal mangel på visse mineraler, salter eller andre nødvendige stoffer for legemets fullkomne funksjon? Selv Thorsen må ha mat. Epler og pærer de henger på tre, når de blir modne så faller de ned. En, to, tre, på det fjerde må det skje. Epler ja. Eplesyltetøy og svsker. Mortensgås. Nu blir linjene klarere. Det er Mortensmesse 11. november, og det er sikkert restaurantenes lekre annonser om denne tradisjonsrike begivenhet som har ligget i underbevisstheten og ulmet. Aldri har gåsestek smakt meg så godt som på Carlia i Uddevalla, dengang Scandia-båtene blev bygget og Rederiet på høykonjunktursens deilige bølge sendte oss sydover i hyper-elegante turistbusser til hotellværelser med televisjon og fullpakkede kjøleskap. Men gåsen var høydepunktet. Med eplesyltetøy og svsker, nennsomt og verdensvant servert av smokingkledde tjenere på Carlia, dette Las Vegas i en liten by som bygde store båter.

Neste og siste stasjon: Sentrum. Fortryllesen i fin-søvnens dagdrøm er over. Nu er det rulletrapper og våt gate til Vestre Vika, hvor snoen er gjennomtrengende kald en tidlig morgen i en tidlig november. Gråpæresesongen er kort. Sluttes ikke snart denne streiken, går det på helsa løs.

HISTORIEN

«Hvorfor slo du opp med Karl? Jeg synes han er liddelig kjekk kar.»

«Jo, kjekk er'n nok, men han kan så mange grove sanger.»

«Og dem sang han for deg?»

«Nei, ikke akkurat det, men han plystret dem.»

Etter at skipet er sunket, vet alle hvordan det kunne ha vært berget.

Hvis alt annet slår feil, er det lurt å lese bruksanvisningen.

Fra:

Odd Børretzen – andre norske folkeeventyr (1975)

Det var en gang en liten mann som bodde på landet. Det var land rundt ham på alle kanter og ingenting annet, både i sør og nord, øst og vest. Og akkurat på midten, mellom alt dette, bodde den vesle mannen sammen med familien sin og alle dyrene. Han hadde en stor og sint kone og en mangfoldighet av barn, for han var meget fruktbar, enda så liten han var, og alle barna hadde koner og menn og barn og de bodde der de også. Til sammen ble det ganske mange.

Mellom alle disse konene og mennene og barna til de forskjellige og dyrene, gikk mannen omkring hver dag. Når som helst han traff noen, og det gjorde han nesten hele tiden, om det så var folk eller dyr, hadde han et vennlig ord til dem. Han så så snill og vennlig ut. Det var som om det vokste smil i hans hår og som om han beveget seg omkring, inne i en sky av vennlige små ord. Derfor, og fordi han så sånn ut, trodde alle at han var en vennlig mann. Men det var han ikke. I virkeligheten var hans hjerte mørkt, og han likte ikke i det hele tatt å bo sammen med alle de andre, men først og fremst likte han ikke å bo akkurat der hvor han bodde, for han likte ikke å bo på landet.

Inne i den vesle mannens runde og blanke kropp, bodde det mest som en hatsk banditt. En grusom tsar over folk og krigsmenn. Han kunne stå og tilsynelatende klappe katten vennlig på ryggen, mens det i virkeligheten vrinsket svarte hingster i hans indre og hans sjel tordnet over sletten. Mens han sto og sa «ja ja og nei nei og hvordan går det?» og andre små ord strømmet ut av hans vesle munn, som farge-lagte sommerfugler, og hans stemme var som en fløyte: Inne i ham drønnet hans ville blod. Med andre ord: Han var ikke fornøyd med tilværelsen, enda han så sånn ut mer enn de fleste. Han drømte hele tiden, i all hemmelighet, om et annet liv et annet sted. Og først og fremst var han ikke fornøyd med å bo på landet. Han lengtet, som en plante, mot vann. Han ville ut på Havet, enda han hadde aldri sett det. Han ville så gjerne på båttur.

Men hvordan kunne han noengang komme på båttur, han som var omgitt av stein og jord og koner, døtre og sønner og døtres og sønners menn og koner og døtres og sønners barn og ingenting annet både i øst og vest, sør og nord og ikke hadde han båt heller? For hva skulle han med det på landet?

Og sol sto opp og sol gikk ned, dugg falt og dugg steg, måned føyde seg til måned og år til år, som et støvet smykke av leire. Slik var hans liv. Dag og natt i hele den tiden gikk den vesle mannen og lurte på hvordan han skulle få det til, det som han så gjerne ville.



Forfatteren og visesangeren Odd Børretzen underholdt på Informasjonsmøtet.

Og se: En dag fant han det ut.

Mens han gikk bak sin okse og sin plog slo Tanken plutselig ned i hans hjerne, som en hvit bolt av lys. Og han slapp oxen og han slapp plogen og lot dem ligge i støvet som intet, og han gikk derfra og han gikk hjem til busene og sa med høy stemme:

«Kvinne. Fli deg og ditt hus. Pakk sammen det nødvendige. Ta dine barn og dine barns barn med og FØLG MEG. Thi vi skal på båttur.»

«Båttur? Båttur, slåtur, vrøule og støvle, mann brann.» Sa hun. «Tørk av deg på beina og snakk ikke til meg med høy stemme,» sa hun.

Men den vesle mannen sa: «Husj deg kvinne og gjør som jeg sier for se: HERREN HAR BEFALT DET.

Herren kom til meg og sa: Du skal bygge en båt. Av gofetre skal du bygge den og du skal gå ombord og dra avsted, du og dine og dyrene. Det er Herrens bud.»

Sa han. For det var det han hadde oppdaget blant markens støv, for oss alle: Herrens Bud.

«Herren?» sa kvinnen. «Jo jo...» sa hun, og hun gjorde som han sa, flidde ham hans øks og sag og sa ikke mer men hun og hennes barn og hennes barns barn og en del av dyrene fulgte den vesle, runde mannen inn i skogen og hvor han sa og gjorde som han gjorde, og hvordan det senere gikk er fort fortalt: Det ble et elendig vær.



«I don't get it, but that's all right. I never get it.»

BARNE- JULETREFEST

Hvert år i begynnelsen av januar arrangeres i kontorets spisesal juletreffest for barn i alderen 3 til 12 år. Såvel fast ansatte seilende som kontorfunksjonærene blir invitert, og disse enkle sammenkomster er blitt populære. Barna kommer på «pappas kontor», og foreldrene, som følger de små, får hilse på kolleger og kjente fra sjø og land.

Vi tar mange bilder fra festene, og fotos sendes til de barn vi kjenner. Enkelte klarer vi ikke å plassere, og har endel bilder liggende av slike ukjente charmetroll. For moro skyld, laget vi hosstående montasje, og vi skulle tro at foreldrene vil kjenne sine igjen. Bildene vil, kan hende, også vekke gode og fine minner fra år tilbake.



NB!

MARITIM PERSONELLAVDELING

Fast ansatte offiserer som har planer om skolegang fra høsten 1979, må underrette kontoret om dette (skriftlig) så snart som mulig.

I begynnelsen av mars vil vi sende svar og opplyse om godtgjørelse er innvilget.

De som ikke er fast ansatt kan også søke, men de vil bli vurdert etter behov i midten av mai måned.

Offisersaspiranter

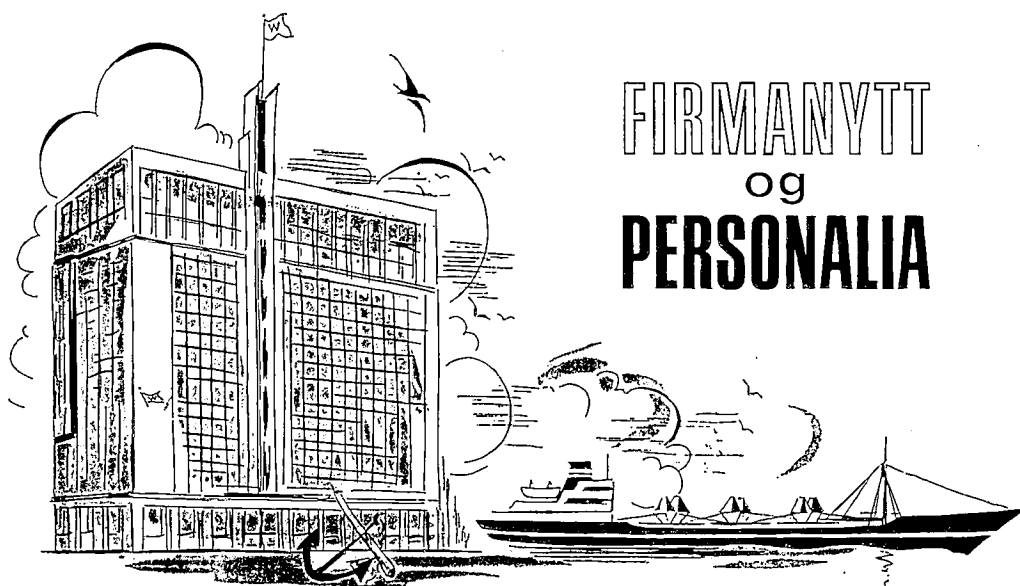
Underordnede som ønsker å utdanne seg til offiserer ved skolegang fra høsten 1979, kan sende søknad om fast ansettelse og godtgjørelse under skolegang via kapteinen. Søknadene vil bli vurdert samlet i midten av mai måned.

For å få en oversikt over hvem som ønsker å tjenestegjøre på rigg, eventuelt i supply, ber vi interesserte kontakte disse grupper. Det er for tiden ikke noe prekært behov, men vi synes det er riktig å ha denne oversikt.

SKIPSKATTEN



Skattekortet leveres i kassen.
Det må du Huuse.



Vi gratulerer

40 års tjeneste
Eimar Brevik Andersen

25 års tjeneste
Inge Ervik
Hans Mytting
Tore Larsen

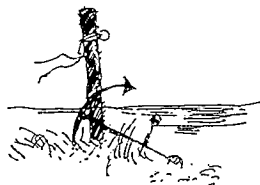
Norges Rederforbunds Gullmedalje
Frank L. Eriksen
Johan Hagen
Haakon L. Marthinsen
Ole N. Simonsen
Einar Løkkebø

80 år
Einar Bjerke
Hjørdis Haugen
Hildur K. Lund

70 år
Magda Dalsbø
Lars Løvold Fredriksen

60 år
Leif A. Andersen
Olav Kurås
Rolf Nilsen
Edith Alice Pedersen

50 år
Svein Blom-Pettersen
Knut Jarl
Harald Rydning
Roald Torgersen
Kjell Vagle



Fra gaveoverrekkelser til 25-års jublanter. Fra venstre: Maskinsjef John Oddmund Giske, kaptein Rolf Pilskog, fru Aslaug Michelsen, postavd., h.r. advokat Finn Scheie som overrakte gavene og maskinsjef Sverre Aakre.



25-års jublanter. Fra venstre: Arbeidsleder Herolf Strømskag, stuert Ansgar Hellesfjord, driftsinspektør Rolf Nilsen, adm. direktør Leif T. Løddesøl som overrakte gavene og formann Ingve Ervik.

FRATREDEN MED PENSJON

Maritim inspektør Rolf Nilsen trakk seg tilbake med pensjon 31. oktober, samtidig med at han rundet 60 år.

Han begynte i rederiet som salonggutt ombord i TITANIA i 1934 og mønstret om til jungmann i 1935.

Under hele 2. verdenskrig seilte Nilsen ute, med unntak av ett år ved styrmannsskolen i Brooklyn. I denne periode ble han beordret til skip tilhørende andre rederier, og først i 1952 kom han tilbake til sitt gamle rederi. I 1961 ble han ansatt som maritim inspektør.

Rolf Nilsen har i hele sin karriere vært et forbilde for andre ved sin faglige dyktighet, sitt vennlige vesen og sin positive innstilling til hele vår virksomhet. Hans ledelse av Tank/Bulkgruppen viste en klok og ryddig person med gode lederegenskaper.

Alle vi som har hatt den glede å få samarbeide med Rolf Nilsen vil takke ham for alle hyggelige år og ønske ham alt godt i årene som kommer.



Fredrikstad Blad «For 50 år siden»

Rederibedriften i fare?

Opsigtsvækkende opplysninger,
fremlagt av firma Wilh. Wilhelmsen.

Advokat Kaare Schønning, medindehaver av firmaet Wilh. Wilhelmsen, landets største rederi, skrev i Morgenbladet følgende, som har krav paa almen oppmerksomhet:

«Alle avisene meddelte igaar med store overskrifter den nyhet at norsk skibsfart har større driftsutgifter og haardere beskatning end noget andet lands. En kgl. kommission har fundet det ut. Det er værd en overskrift.

Norske redere har i mange aar paavist med ugjendrivelige tal, hentet fra deres bedrift, hvilke meningsløse tyngsler det offentlige paalægger vor skibsfart. Paavist hvorledes lovbestemte byrder, forskrifter og gebyrer, som intet andet land har make til, snart har ødelagt vor smaaskibsfart, og hvorledes vor beskatning er ifærd med at kvæle de større rederibedrifter. Det er op-

lyst om og om igjen, at norske redere ikke bare betaler større skatter end andre landes, men at vi betaler det fem- og sekسدobbelte beløp av hvad vore nærmeste utenlandske konkurrenter maa svar i skat av tilsvarende inntægter. Det er paavist hvorledes vor merkværdige kommunalbeskatning lar en rederibedrift i Oslo svare 15% skat til kommunen, mens al anden næring og alle andre borgere slipper med ca. 12%. Fondsskatten straffer oppbygning av reserver. Dobbeltskatten paa aksjonærer løper op i 50% av utdelt utbytte. Og skatten av skatten sørger for at der altid, selv i de værste undderskudsaar, blir store skatter at svare.

Kommissionen uttaler at norsk skibsfart har en saa enorm betydning for landet, at den maa «vernes om» av statsmyndighetene. Men rederne forlanger bare at staten skal avholde sig fra at ødelægge deres bedrift.

HANDS ACROSS THE SEA

Kjære SKIB-REDERI

*Pensjonist fra WW's bolig
ser igjennom tåke-bruset
Stundom nikker hun fortrolig
tykkes meg, mot WW-buset.*

(Meget fritt efter Henrik Ibsens
«Akershus».)

Godt år til SKIB-REDERI og alle kjente i WW fra ex-Personalia JH som fra sitt kontor i Norges Krigsseilerforbund på Akershus' ærverdige område daglig kan titte vmodig over fjorden til RA 5.

Notat om eksperter

*En ekspert skrev et notat
for å finne på no'.
Men noen måtte jo lese det
og dermed var man to.*

*To eksperter satt og tenkte
og fikk en lys idé.
Men idéen måtte testes —
det ble en jobb for tre.*

*Tre eksperter dro så på kurs —
fant at gode råd var dyre.
En konsulent til trengtes
og dermed ble de fire.*

*Fire eksperter slet så hårdt,
tok jobben med seg hjem.
Der ventet TV, oppvask, unger —
de måtte utvide til fem.*

*Fem eksperter fant stadig
et utredningskompleks.
To ble ass. dir., tre kons.,
med sekretær ble de seks.*

*Seks eksperter sprang i møter
fordi de måtte.
En måtte se til det løpende
og siden kom også nr. åtte.*

*Åtte eksperter dro på reise
og seminar til Napoli.
Det ble en kjemperapport
som måtte skrives av nr. ni.*

*Ni eksperter skrev et notat
om alt de ville si.
Men ingen reagerte eller leste det
fordi ingen hadde tid.*

remles

Tore Moen:

SKIPSIDRETT



Lettmatros Arild Kursetgjerde.

Idretten til sjøs er kommet inn i den avsluttende fase i årets konkurranser. De endelige resultater vil vi komme med i neste nummer av Skib-Rederi. Foreløpig ser det ut til at det er radiooffiser Anne Torgersen på TROJA, og lettmatros Arild Kursetgjerde ex. TAIMYR, som vil hevde seg best i de individuelle konkurranser.

I lagkonkurransene må vi lete litt lengere ned på listen før vi finner TONGALA på en 14. plass i Norsk Serie i fotball.

TAKARA ligger på en 13. plass i idrettsmerkekonkurransen, og på 35. plass i Norsk Mesterskap i friidrett.

I svømmeknappkonkurransen finner vi igjen TITUS på en foreløpig 30. plass, TARTAR 32. plass og TAKARA på 43. plass.

Ellers registrerer vi at TROJA også i år vil få en fin plassering på 4 x 25 meter. Den ligger foreløpig på 3. plass.

SVØMMING INDIVIDUELT:

Det er i svømming vi finner de største lyspunktene og vi bør vel først og fremst nevne Arild Kursetgjerdes tid på 100 meter bryst med 1.08.1 min. Det resultatet lukter det «proff» av. Når vi vet at Ove Wis-

løffs norske rekord lyder på 1.05.61, forstår vi hvor bra dette resultatet egentlig er. Kursetgjerde har også førsteplass på 50 meter fri med tiden 27.4. I kl. II ligger Kjell Flote ombord i TOYAMA på 5. plass.

I dameklassen er det radiooffiser Anne Torgersen som fremhever seg. Hun har tatt ledelsen på 25 meter fri med tiden 15.9 sek. På 50 meter bryst ligger hun an til en 3. plass med tiden 45.2 sek. Ingerid Bjercke også på Troja ligger på 5. plass med 48.2 sek.

FRIIDRETT:

I friidrett er det også Anne Torgersen på TROJA som er aktiv og oppnår gode resultater. Etter at Ingri Berg har sluttet er det hyggelig at vi har fått en ny stjerne i dameklassen. Foreløpig ligger hun på en 3. plass i 3-kamp. Flott gjort!

Vi kan også glede oss over Marwell Larsen på TAKARA med 3. plass på 60 meter og Marianne Røyseth på 4. plass i kulestøt.

I herreklassen må vi fremheve Terje Rønning på TENDER PULL med 2. plass på 1500 meter i klasse II, og Walter Larssen ex. TAKARA med 3. plass på samme distanse i klasse I.



Radiooffiser Anne Torgersen.

Wilhelmsenbåter de sterkeste i Dubai

Årets absolutt siste idrettsuke ble avviklet i Dubai i tiden 6. til 12. november. Uken var nærmest en prøveuke og var lagt opp til noe mer lettbetonte øvelser enn ellers. Prøven var absolutt vellykket idet 445 deltagere fra 17 skip og 11 nasjoner var med.

Resultatmessig ble det en stor triumf for de norske farver idet Wilhelmsenskipet TAIMYR vant både lagmesterskapet i friidrett og skyting mens kompaniskipet THERMOPYLÆ tok seg av dartmesterskapet.

Sammenlagt ble det også seier til TAIMYR foran JARABELLA fra Sandefjord med de to finnene FINN-

MAID og FINNARROW på 3. og 4. plass. KOSOMBOLSK, Sovjet ble nr. 5 og POSEIDON, Sverige nr. 6. På 7. plass fulgte THERMOPYLÆ.

Individuelt gikk gullmedaljene i skyting til Per Jørgensen, JARABELLA og Ingerid Bjercke, TAIMYR. Dart ble vunnet av Jarle Roksvaag, THERMOPYLÆ.

I friidrett ble det 2 gullmedaljer til Thor Eriksen, JARABELLA i kule og lengde uten tilløp med gode henholdsvis 10.74 og 2.84 i klasse II.

Kvinneklassen ble dominert av de 2 TAIMYR-damene Lillian Hjelle og Ingerid Bjercke som delte medaljene mellom seg.



W.I.L. NYTT

FORMANNEN HAR ORDET:

I høst- og desembermørket er det naturlig nok innendørsaktivitetene som i stor grad har opptatt idrettsutøverne i WIL. Og det er så absolutt ballidrettene som har engasjert de fleste. Disse idretter har da også vist fin fremgang gjennom sesongen og innbragt pokaler og fine plasseringer i konkurranse med kretsens beste bedriftsidrettsutøvere.

Nå er det dame- og herrelaget i håndball, bordtennisspillere og bowlingspillere som hevder WIL's ære i kretsens serier. Håndballagene spiller i 2. divisjon og ligger pr. idag blant topplagene i sine respektive avdelinger. Jentene som i fjorårssesongen hadde nok med å forsvare sin plass i 2. divisjon, er nå oppe på en 2. plass i avdelingen med visse muligheter for opprykk til 1. divisjon. Denne fremgangen skyldes kanskje ikke minst god rekruttering i høst. Det gir ofte positive resultater når det må trenes litt mer for å få plass på laget.

Etterat bordtennisgruppen fikk treningsmuligheter i forbindelse med trimrommet i kjelleren, har interessen blant såvel konkurranse- som mosjonsspillere øket jevnt og sikkert. Laget som representerer WIL i bordtennisserien er på god vei oppover i divisjonene etter å ha startet helt på bunn.

Bowling spillerne har også forbedret sine ferdigheter etterhvert gjennom trening og servicekamper. Bowlingkulene triller jevnt og støtt for WIL's representasjonsspillere og strikes er ikke lenger bare tilfældigheter. Derfor ligger laget også på en 2. plass i seriens 3. divisjon.

Tennis- og fotballfolket har gjort unna sine viktigste konkurranser, men de er også på denne tiden av året i full aktivitet. Tennisgruppen spiller sin tradisjonelle «hyggedouble» innendørs hvor både «stjerner» og mosjonister er med. A-laget i fotball er i år for første gang med i en five-a-side turnering innendørs, og dette er uten tvil en populær og fin avveksling i treningen.

Over til vinter —

Når dette skrives, har vinterens første lette snøteppe lagt seg og gitt muligheter for noen forsiktige skiturer. Da gjelder det selvfølgelig å ta skiene fatt og å komme seg ut i skog og mark igjen. Naturopplevelsen er vel påskudd godt nok, men dessuten er jo skigåing den beste form for mosjon. Og med tanke på WIL-renn og skifestival er det også best å finne stilen og formen så fort som mulig.

SKIFESTIVALEN vil igjen bli lagt til Frognerseteren. Datoen er fredag 16. februar. Med gode snø- og løypeforhold og noenlunde samme opplegg som ifjor håper vi festivalen virkelig blir en stormønstring av skiløpere og skigåere i WIL.

WIL's generalforsamling er berammet til fredag 2. februar. Nærmere innkallelse vil bli sendt ut en gang i januar.



OFFISERSOPPGAVE

15. DESEMBER 1978

SKIP	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	1.STYRMANN	1-2.STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	1.MASKINIST	2.MASKINIST	3.MASKINIST	ELEKTRIKER
LINJEBÅTER											
TAKO	CHRISTOFFERSEN G	KLOKK OLAV	BUKUM TORGEIR	VIK GUDBJØRN	CHU QUAN FAH	ØDEGAARD WILLY	HILSTAD PER	FREMMING BIRGER	PEDERSEN PER O		SØLAND THORBJØRN
TAIDR	PILSKOG ROLF	HJELLE KJELL	ERIKSEN TANCRED	ENGER TERJE	ERIKSEN BENGT	SKILLESTAD JAN	BAKKE SVEIN	SANDUM IVAR	JORDE HERHARD		AUSTRHEIM PER
TAIBOT	THOMASSEN OVE	GRUNNHETS LEIF	ELLINGSEN BJØRN	GULLIKSEN KNUF	SKAU EGIL	ANTONSEN FINN	VIKENE KJELLAR	TERJESEN SVEIN	LEIRVIK OLA		ERIKSEN FRANK
TALISMAN	KRISTOFFERSEN KR	HILTON HÅKON	LANGNES JOSTEIN	KOLSTADMOEN K	HEGDEM ASBJØRN	DALE MAGNE	HOLE ARVID	MILAND SVEIN	SVENDSEN KJELL		ARONSEN SVEIN
TAMERIANE	LARSEN ODD R	JOHANSEN KNUF	EYVENSEN HERULF	SANDBERG JOHN	STENSRUD KNUF	THAEN ELISE	CHRISTOFFERSEN F	GRØNVIK JOMAR	KARLSRUD FRODE		HALVORSEN HELGE
TAMPA	RJELLE INGOLF	PETTERSEN WILLY	HOEL ARNE	BOEBERG PER	NORDEAK AGE	GISKE JOHN	MYRENO ALF	NILSEN KARSTEN	OLSEN TOR	RANDBY ROLL S	KLAUSMARK ARNT
TARAGO	MYKIEBUST KARE	EIDE PER TH	JOHANSEN GUNNAR	MELA JOHN	ENGELBRETHSEN	HATTENMARK SVEIN	BECKHOFF KR	LANGEHALD SVEIN	ELVEGÅRD KJETIL	RONES KJELL M	ALVESTAD WERNER
TARONGA	KVALHEIM ELIAS	EYVENSEN ARNE	BJØRBAKKEN OLA	ULSTAD ARNE	ÅRØNES FINN	EMHJELLE STIG	BJERKVIK LEIF	HANSLIEN GUNNAR	KINN ROLF OVE		FEDDE JAN
TENNESSEE	GUSTAD SIGMUND	FRUITZEN TOR KR	ERSAN CENGIZ	KVALSUND BJØRN	KARLSEN ODD E	NILSEN KARL	SOLLID KNUF	NORDBY STEIN	KRISTIANSEN JAN		LAU GHT KING
TERRIER	THYØSEN ASIAK	GRAN PER	BJØRHRUDAL OIE	OLSEN ODDVAR	GUTTORMSEN A	HAGEN UNNI	OTTERSEN ODD H	GLØRUM LEIDULF	HALLEBRÅKER A		ANDERSEN HANJ
TEXAS	KARLEN ROLF	HENRIKSEN JOHAN	LØSETH ODD E	LIVLAND ROLF	ØYERLAND KR	HOFF HANS	SIMONSEN SVEIN	ANDREASSEN KJELL	MYKLEBUST RUNE	HANSEN JAN M	PETRICOVIC MADEB
THERMOPYLE	LAUSUND MARTIN	ÅSVIK KJELL	STØHR SIEGFRIED	KVALØYSGUND J	MINDREUSUND J	BREVIK GUNNAR	NILSEN BJØRN	LARSEN EINAR	PEDERSEN THOR M		PUPOS LAJOS
TOLEDO	BLINDHEIM HERMAN	GAMLEM LAURITZ	AUKAN EGIL	STOKVIK KENNETH	ØNSAHL STEN	VATNE ELI	YSTENES BJØRGE	RØDSTED JAN O	VATNE OIE		PAGERHEIM R
TOMBARA	SKIPNES ARTHUR		SEIDAL ARNE		ENGSAAD JENS		ERIKSEN FRANK	ALBERTSEN W	TOMREN ARNE	BJØRNBY HALDOR	NEERGAARD ROLF
TORRENS	LUND WILLY	HANSEN INGE	KJELDBY MAGNE	ENGE BJØRN	JENSEN PAUL	JOHANNESSON A T	KVAM ODDMUND	LUND FALKVOR	ANDREASSEN CHR		ROLIGHETSEN IVAR
TOURCOING	PEDERSEN JOHAN	SAKSHAUG BJØRN	FJELD EINAR	KRISTOFFERSEN V	LONGUM ODD	CHRISTOFFERSEN	MARTHINSEN HÅKON	BØGH OIE	SIATLEM SVEIN A	LILLEVIL LEIF A	SCHAUFEL ARNE
TOYAMA	IVERSEN NILS	THOMSEN DIETER	HULTMANN TORE	HOITE TERJE	PEDERSEN SVERRE	INGEBRETSEN A	JOHANNESSON R		ORSTAD ØVIND	GUNDERSEN O	MØLLER PER H
TRICOLOR	KOLDERUP REIDAR	OLSEN KARE B	EDVARDSEN TOM	ANDERSEN JAN D	TEIGEN ODD	SIMONSEN OIE	VARØY ASMUND	HOLSTAD JAN M	STRØM RØYV	BRUNVATNE KJELL	MISUND ARNE
TROJA	SÆTRE OLAV H	FRØYSTADVÅG L	WANGEBERG JAN	SMEDSRUD AGE	OLSEN ODDVAR	TORGENSEN ANNE	KRISTIANSEN KR	LEKNES JENS	BENDIKSEN JOHN		FJØGSTAD NÅL
TROLL FOREST	HANSEN THORLEIF	AMUNDSEN LEIF	VÅGØY GUNNAR	RØDVIK PER	BLOM PEDERSEN	AMERUD TURID	GREEN SVENDSEN	GULBRANDSEN PÅL	ERIKSEN LEIF M		SKRØVSETH NILS
TSU	LEMBOURN PHILIP	LEIRVIK ANDREAS	BJØRCK ODDBJØRN	BRUNGOT GUNNAR	FLUTO TERJE	FLUTO BJØRGE	VOKSØ JOSTEIN	VIKENE STEINAR	FURUHEIM KARE		JENSEN ODD EGIL
TSYIA	LIE PAUL ROBERT	BONDHUS TRYGVE	JACOBSEN LEIF	KVAMME JOHANNES	SOLEM FINN	RØED KARE EGIL	HANSEN LEIF	HAMMERVOID OIE	AANNESTAD TRUIS		ULLEBERG ROAR
BULKBÅTER											
TACHIBANA	MADSEN MAGNE	JOHANSEN PER O	BERG ARNE	WALDERHAUG E	MELBYE WERNER	BINGEN HELGE	HOLE KARE	OLSEN ERLING	KRISTOFFERSEN R		RIISE BJØRN
TAGUS	VARHOLM DANIEL	DAHL SVEN ERIK	PETTERSEN K	LØJEN KARE	BØMMERÅS FINN	FALKENBERG K	PETTERBØY JOHN	BECKER MORTEN	SJAASTAD EINAR		STREITLIEN AGE
TAKAMINE	HAUTEN PER	ØSTGAARD ROLF	DRABLØS BJØRN	WINGE KARE	SOLLIE JAN	HEUM ELLEN	OLSEN JOHAN	ARSETH ODDVAR	HAUGEN K S		GRINAKER EDDIE
TAKARA	RINGSØY TORSTEIN	LINDSTYL JENS	HALVORSEN WILLY	FJARA TERJE	EIDEM KARSTEIN	LINDSTYL OLIVE	GISKE JOHN	MOEN JOHANNES	ALEXANDERSEN T		ØSTVIK ULF
TAMESIS	BERTHESEN KARE	SØRENSEN JAN	HERVIG CHR	VARVIK INGAR	REMME HÅKON	SØRENSEN RAGNI	RISVOLD BARD	HOFF BJØRN	RØEGGON EGIL		HERNES JAN T
TANABATA	STRAND SIGMUND	THOMASSEN H	JOHANNESSON O	THOMASSEN JAN	BJAY OLSEN BJØRN	HELLE KARL	ØSTREM PER	BERO HELGE	SØRENSEN IDAR		KOLSETH ROBERT
TARCOOLA	SOLHEIM JOHANNES	JACOBSEN JAN	ERIKSEN ASBJØRN	KARLSEN KARLY	LJØVANG ELSE	JOHNSSEN KARE K	VASSBAKK OLAV	FREDRIKSEN ALF	SANDY ROLF		OLSEN GOTTFRED
TONGALA	VERPEIDE ROIV	LINDE NILS	STORHEIL WILLY	BEKKJORDEN SV	TEIGENE ARNE	JENSEN MARGOT	LEIRVIK NILS	IVERSEN ARTHUR	JOHANSEN EGIL		KARLSEN R
TANKBÅTER											
TADRIZ	GJESTAD TORGEIR	VERPEIDE ARNE	OSCARSEN H	EIKELAND B	MYDLAND KJELL	LUND MORTEN	HAISETH THORLEIF	LARSEN IARS	KRISTENSEN TH	GAUSEL JAN V	HØIUND STEIN
TIGRE	KVASTAD ERIK	BOWEN DAHL S	HAY OIE JOHAN	ARNEVIG KJELL	BERG ALF	SVINSÅS PAULINE	JENSEN ARVID O	TOLLESHAUG W	NEKSTAD THOR	BERGQUIST JON	SVINSÅS EINAR
TITUS	RØSTAD ARNE	LISETH HÅKON	ØRMSET ARNULF	LANGAAS JON R	ABRAHAMSEN TH	HANSEN JAN	MATHISEN ODD	PIAATEN ASBJØRN	STEFFENSEN TOR	SØRØGE K	LEITHE RAGNAR
SUPPLYBÅTER											
TENDER CAPTAIN	ISAKSEN ROLF	TANGEN ANDREW	EIKSUND ODDLEIV		HANSEN ODD R		KOLBJØRNSSEN WILLY	KLOKK ARNE			STAMLAND ODD
TENDER CARRIER	HAALAND BØRGE	BØYEN THOR	HOLTERSEN BJØRNSETH/VATNE		LARSEN SVEIN		ØYSTROM IDAR	ENGAN PETTER	HOEL FINN		LUNDESTAD ERIK
TENDER CLIPPER		GJESDAL K	JACOBSEN JAN		KARLSEN STIG		PEDERSEN ASBJØRN	ANTONSEN NILS			GISSUM EGIL
TENDER COMMANDER	PAIK ODD	JOHANSEN FRITZ	RINDAL JOSEFIN		FORBERG AGE		OLSEN OIE	BJØRNEVIK SVERRE			THORSEN EINAR
TENDER CONTEST	JOHANNESSON ERL	DALE ALF	MATHISEN/ANTHONSEN/TORSETH		KVERNHJELM HANSEN		POJØRØ PER	MONSEN PER	BAITZERSEN S		SKOG KJELL
TENDER POWER	GRØNLI CARL OTTO	SANDBLAST FRITZ			BLOM ULF		MYRLUND STEVIN	MARVOLL OLAV			WESTERUND T
TENDER PULL	SOLVOLL KNUF	MYRNE HARALD			PRESTHAUG L		BJØRGE SVEIN	ANDERSEN EIRIK			HUSBY ØVIND
TENDER SEARCHER	FØLSVIK ELIAS	MASS OIE KR			LEFDAL STEFFEN		KVERNE SIGMUND	FØLSVIK ELGAR			WAAG KRISTEN
TENDER SENIOR	TALØY GUNNAR	SAGEBERG JOSTEIN			WESTERHAGEN C		RIND OVE	KVALSVIK K			MARKMANN ROLF
TENDER TARPON	BERGLAND JOHAN R	LUND ARNE			NEVERDAHL E		VATEN JOHAN	SØVIK MAGNE			
TENDER TRIGGER	ROSEBACH OIE	HVAM LARS RABBE			SAURE STEINAR		ANDREASSEN BJØRN				
TENDER TRUMPET	BAKKE BJØRN	SIGSWARTH LARS			HANSEN HÅKON		SAKSEIDE KR	ARONSEN LEIF			
TENDER PUMA	TENDENSEN PER	SVENDSEN NIC	HANSEN AGE		KARLSEN MARKUS		BOLSTAD ØVIND	STOR-RE GUNNAR			
TENDER PANTHER	KNUISEN YNGVAR	SATHER PER	HANSEN ODD		THAEN STIG		ØVERÅS OSCAR	KALSVIK MAGNAR			
NYBYGG											
RO-RO 1094	LØVIK HARALD	JENSEN SVERRE S				LARSEN DAG	HARSELICH GEORG	SVENDSEN WALTER			SIRNES ROLF
RO-RO 785	ABRAHAMSEN OLE	RINNAN ARNE F					STRANDKLEIV PER	BJERKVIK PER J			SÆTRE OVE
RO-RO 212	AKSNES SIGMUND							HERMANSEN GUNNAR			
SYPPLY 161											
OLJERIGGER	PLATTFORMSJEF	STAB SJEF	KONTOR-ROMS.OPR.	RADIOOFFISER	STUERT	TEKN SJEF	TEKN ASSISTENT	MASK ROMS.OPR.	ELEKTRIKER		
TREASURE HUNTER	ARNESSEN NILS D	HAUSTULEN IVAR	LYSTAD TOM	BJERMAN KARE	JOHANSEN GUNNAR	OPSAHL ARILD					
	TEIGJE KARLE		FOSSJAND K	RYDJDORD KARE		JOHANSEN ROMALD	LJØLAND ØYSTEIN	EILERTSEN J	SANDVIK KNUF		
	VIK HÅKON		STAN ODD B	KRISTOFFERSEN K	KARLSEN EINAR		KRYDSBY HANS	HÅBERG JON			
			DREIVIK ARNE	BERG MAGNE				MOVIK EINAR	ERIKSEN Ø		
			OLSEN KJELL O	BREKKE JAN	OLSEN ROALD			BEJMANSEN H	WAGØ ROALD		
			VOID JAN					NILSEN OTTAR			
			MØLLER HUGO	STENE SVEN	HART RAYMOND						
TREASURE SEEKER	KVINDSLAND ARNE	MORDAL AGNAR	ANDREASSEN KARL	BÅKKEN LEIF		BERTJENSEN PER	HESTMARK Ø	NORDEØ SVERRE	SJØHOLT NILS P		
	OLSEN HELGE			LARSEN JAN B	MØJEN NILS		PEDERSEN JARLE	LIVNAAG OTTAR	NILSEN JOHAN		
	KJØNSVIK HARRY	WOLHOLT KNUF	GRØNSTE TORE	STENSEN GUDMUND	OLSEN STIAN	TALLAKSEN GUNNAR		HALVORSEN TRUIS	HØYER-PEDERSEN		
			NILSEN GUDMUND	ANDERSEN TORE	ENGELBRETHSEN E			MITTET JON	NALSLUND ARNT		
TREASURE FINDER	OLSEN KLAUS	DAGEID T (CO)	THORSEN HANS P	MARSTOKK KJELL		KNUDSEN ARILD		BERG NILS	QARTELSEN S		
	TRITUNES AGE	GUNNARSCJUA T	LUNDE ANDERS	MARO KNUF		HIMBERG GUNNAR	JOHNSSEN IVAR	OYRAN TORE	GUSTAVSON E		
	KRISTOFFERSEN P	SKAEMO JOHAN T	KJELLIN ØVIND	RIAN TROND	CARLSEN TORE		BUOTEN TORE	VIKENE ARILD			
		MARTHINSEN H	LUNDE BJØRN	MOLVIK ARVID		CARNES HANS		LXØØ HARRY	AMUNDSEN ARNE		
		HANSEN WILLY	LUNDE BJØRN					STAVIK AKSEL	JULIEBØ DAGFINN		
		PETTERSEN TORE	MYRSTAD JAN			HANSEN TERJE		ANDERSEN ULF T			
BOREDAPARTEMENT											
TREASURE SEEKER	BORESJEF	ASS.BORESJEF	BORER	SUB.SEA.ING.							
	RINKENS BOUKE		SPORSHJEM ALBIN	WEBBER BUDDY							
	DON BLACK	WEATHERFORD J		ANDERSEN KURT							
		LYON PETER	CAMERON MIKE	OLEDITSCH SVEIN							
		LAROUX NATHAN	POLDERMANN J	ROBINSON STEPHEN							
			FRIBORG STEPAN								
			BAJAZS GEORG								