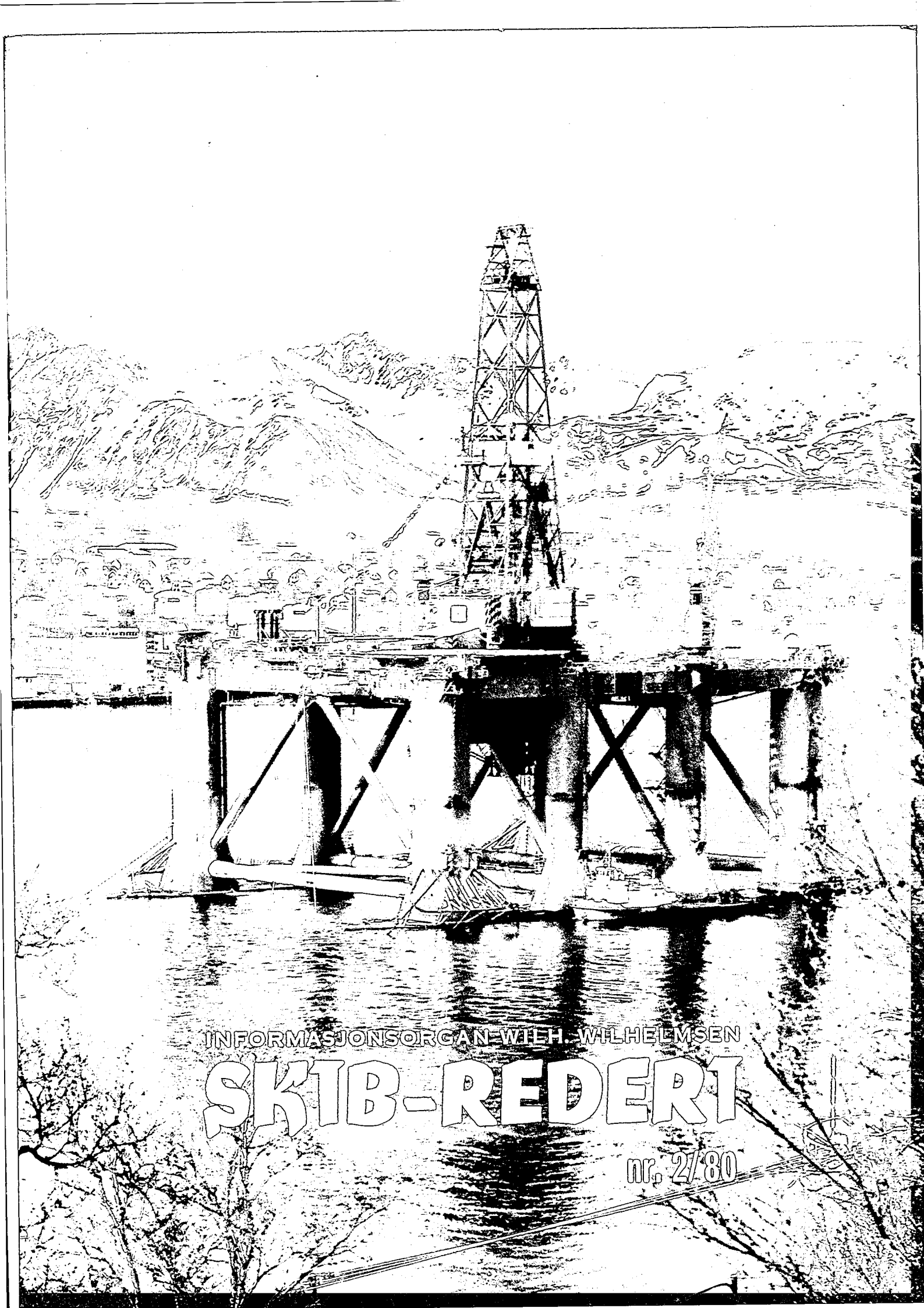




INFORMASJONSORGAN WIEH. WILHELMSEN

SKIB-REDERI

nr. 2/80

INNHOOLD:

NR. 2 — JULI 1980
(Nr. 83 — 20. årg.)

Redaktører:

Ansvarlig redaktør Jan P. Syse
Redaktør og layout Helge Selmer

Redaksjonskomité:

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



Etter årsoppgjøret

Takk til Havets helter

Møte i rederistyret

Norsk skipsfart og mer egenkapital

Internasjonalisering av norsk skipsfart

Rederiet har investert 800 mill. kroner
i offshore

Klart for pionérarbeide nord for 62°

Med TREASURE SEEKER til Harstad

MINI MAL — Minnenes melodi

Seniorklubben — 5 års virke

Kryssord Maritim

Firmanytt og personalia

Skipsidrett



Forsidebildet:

TREASURE SEEKER ankommer Harstad
og innleder oljealderen i nord.
(Foto: Norsk Hydro)

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

Etter årsoppgjøret

Vi har nettopp avlagt vårt dårligste regnskap på mange år og burde kanskje derfor føle oss ille til mote. Når det motsatte er tilfelle kan det høres rart ut, og jeg vil gjerne få dvele litt ved hvorfor.

Det er snart 5 år siden vi kunne forutsi at 1979 skulle bli vårt vanskeligste år. Det ligger ingen liten tilfredsstillelse i å vite at vi traff blinken i så måte selv om vi naturlig nok har gjort alt som stod i vår makt for å bomme. Men viktigere — vi har også tatt våre forholdsregler, hvilket hele organisasjonen på den ene eller annen måte har fått merke. Klarest kan dette leses på våre tonnasje-disposisjoner. Et stort antall linjeskip er avhendet og erstattet med et fåtall super-effektive enheter. Hele vår tankflåte med unntak av ett skip er solgt. Til erstatning er grodd frem et offshore-engasjement. Det er verd å reflektere over at vi har gjennomført overgangen i stor skala og uten dramatikk.

I våre tre store samarbeidsselskaper ScanDutch, ScanCarriers og BBS tillike med hovedadministrasjonen har det vært skifte av administrerende direktør. Dette har skjedd uten at organisasjonen har tapt noe av sin dynamikk. Tvert imot føler jeg at vi er kommet ut av denne prosess styrket på alle plasser. Ekstra gledelig er det å konstatere at vi har kunnet gjennomføre alle skiftene ved interne forflytninger. Det sier noe om bredden og styrken i vår organisasjon.

Fordi vi har sett det riktig, har kravene til nye prosjekter vært strengere enn vanlig, men heller ikke det har stoppet oss. De nye forretninger vi har gjort har kanskje ikke vært så mange, men til gjengjeld er de solid gjennomtenkt og fyller nøye tiltenkte oppgaver i vår virksomhet.

Vi møter 80-årene i tillit til at vi har en sterk organisasjon og en konkurransedyktig flåte. Vi må håpe at vi får fred i verden, ro på arbeidsmarkedet og en kostnadsutvikling i Norge som ikke ødelegger vår konkurranseevne.

Takk til

HAVETS HELTER



Besetningen på TENDER POWER samlet foran WW-byggets ankermonument. I forgrunnen til høyre overstyrmann Svein Erik Pedersen, sittende foran maskinsjef Kristian Sakseide og matros Arild Brattaas. Bak fra venstre kaptein Bjørn Bakke, 1. maskinist Olav Marvold, kokk Sigurd Himberg, matros Arne Mork og matros Gunnar Hasselberg.

To overlevende fra «Alexander Kielland» kan i dag takke besetningen ombord på TENDER POWER for at de lever. Redningsdåden i et stormpisket hav er historien om fremragende sjømannsskap og heltemot fra et mannskap som satte sitt eget liv i fare for å redde andre.

Beretningen om den fremragende aksjonen har vært gjengitt i pressen hvor VG hadde et stort oppslag.

Kjølhalt

Med en line rundt livet hoppet han i havet og reddet 23-åringen Otto Grinde fra Haugesund, som mer død enn levende klamret seg fast til en lastepalle. Redningen ble dramatisk. Da han fikk grep rundt Grinde, ble han trukket under båten

og nærmest kjølhalt. Kameratene på dekket hadde nærmest avskrevet overstyrmannen, før han kom fri av havet. En hånd satt krampaktig i gangveinettet opp til skipet. Den andre hadde tak i håret på den skibbrudne:

— Jeg var så lenge under vann at jeg var begynt å angre. Jeg tvilte et øyeblikk på at jeg ville greie det.

— I neste nå ble jeg slynget opp av sjøen. Etter flere hiv greide karene på dekk å få både meg og Otto Grinde om bord, forteller overstyrmann Svein Erik Pedersen.

Straks han hadde kommet til hektene, satte han i gang opplivingsforsøk på mannen han hadde reddet:

— Han måtte ha vært i vannet i 40 minutter. Etterpå fikk vi vite at Otto Grinde var blitt trukket under vann — klemt fast av en kranbom — da «Alexander Kielland» veltet rundt. Bommen gav etter, mannen kom seg til overflaten og fant en palle. Etter vårt skjønn skulle han både vært knust, druknet og frosset i hjel i de 10 meter høye bølgene med stri storm. Han var heldig og hadde englevakt, sier Sven Erik Pedersen.

Fortvilte krefter

Mens opplivingsforsøkene fortsatte, fikk kaptein Bjørn Bakke på broen øye på enda en overlevende. I det opprørte havet fikk han manøvrert båten inntil Ola Gaustad fra Trondheim, som med fortvilte krefter holdt seg fast på alle fire oppå en flat trelem.

Mannskapet på dekk greide til slutt å få liket trønderen inn i det provisoriske redningsnett utenfor skutesiden. Enda en overlevende var reddet fra den visse død.

— Også Ola Gaustad måtte hatt englevakt. Like før hadde han vært nesten oppå dekket av en forsyningsbåt, men ble dratt ut igjen. Han fortalte at han hadde gitt opp da vår båt tårnet seg opp like ved, sier kaptein Bjørn Bakke.

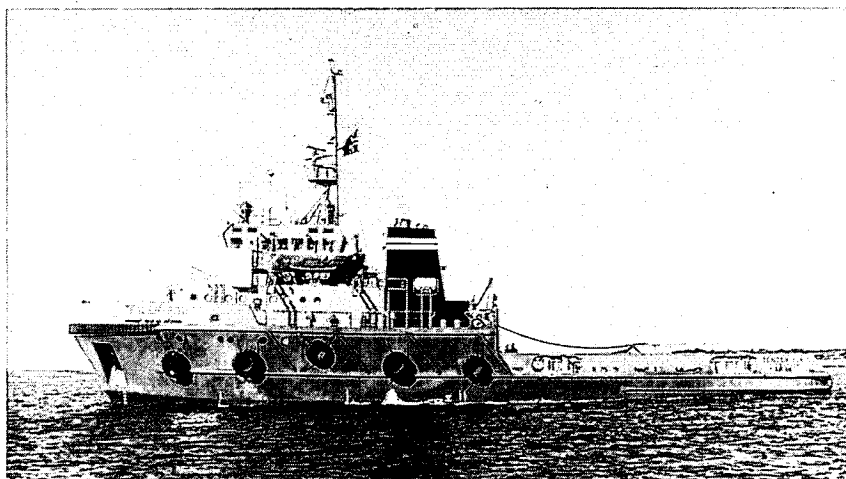
Fantastisk gjeng

I rapporten til rederiet påpeker kaptein Bjørn Bakke med en sjømanns nøkterne ord mannskapets innsats:

— En fantastisk gjeng som jobbet i team og utførte redningsoperasjoner etter beste sjømannstradisjoner.

Særlig blir overstyrmann Svein Erik Pedersen fremhevet:

— Med sine lederegenskaper, sin evne til å ta en situasjon på sparket, samt hans solide sjømannsegenskaper, vil han alltid stå som et eksempel, skriver kapteinen om innsatsen i redselsnatten i Nordsjøen.



Forsyningsskipet TENDER POWER er på 627 tdw. og bygget i 1976.

«Jeg måtte hoppe i sjøen»

— Jeg kunne ikke stå ved rekka og se et menneske omkomme foran øynene våre. Ikke kan man kommandere andre over bord. Jeg hoppet fordi jeg følte jeg måtte, jeg følte det som en sjømannsplikt.

Overstyrmann Svein Erik Pedersen opplevde sitt livs vanskeligste avgjørelse i stormhavet rundt «Alexander Kielland»:

— Jeg greide ikke å se at mannen flere ganger slo inn i rekka på båten uten sjanse til å trekke seg opp. Jeg tok en tamp, knyttet til og kastet lina til nestemann. Gjør fast, sa jeg, og hoppet.

Iskald sjø

Etterpå vet han ikke hvor lenge han var uti. I løpet av minutter trakk den iskaldе sjøen kreftene ut av kroppen hans. Men på en mirakuløs måte greide han å holde fast i håret på stakkaren under seg. Overlevelsesdrakten han var ikledd ble fylt med vann. Forente krefter langs rekka greide å trekke begge om bord.

— Jo, jeg ville nok gjøre det samme om igjen. Men det er vanskelig å snakke om det, innrømmer overstyrmannen som ofret seg.

Han forteller at han den første tiden etter at han var kommet hjem til Horten, unngikk å snakke for mye om redningsdåden. Måtte få de dystre inntrykkene av omkomne som fløt i sjøen med ansiktene ned, på avstand:

— Men husk alle de andre båtene som også gjorde en fenomenal innsats. Uten hjelpen om bord hadde det vært nytteløst å hoppe over bord.

Dessuten har jeg gjennomgått kurs i redning til havs, sier Svein Erik Pedersen beskjedent.



Overstyrmann Svein Erik Pedersen fikk rederiets gullur for sin innsats.

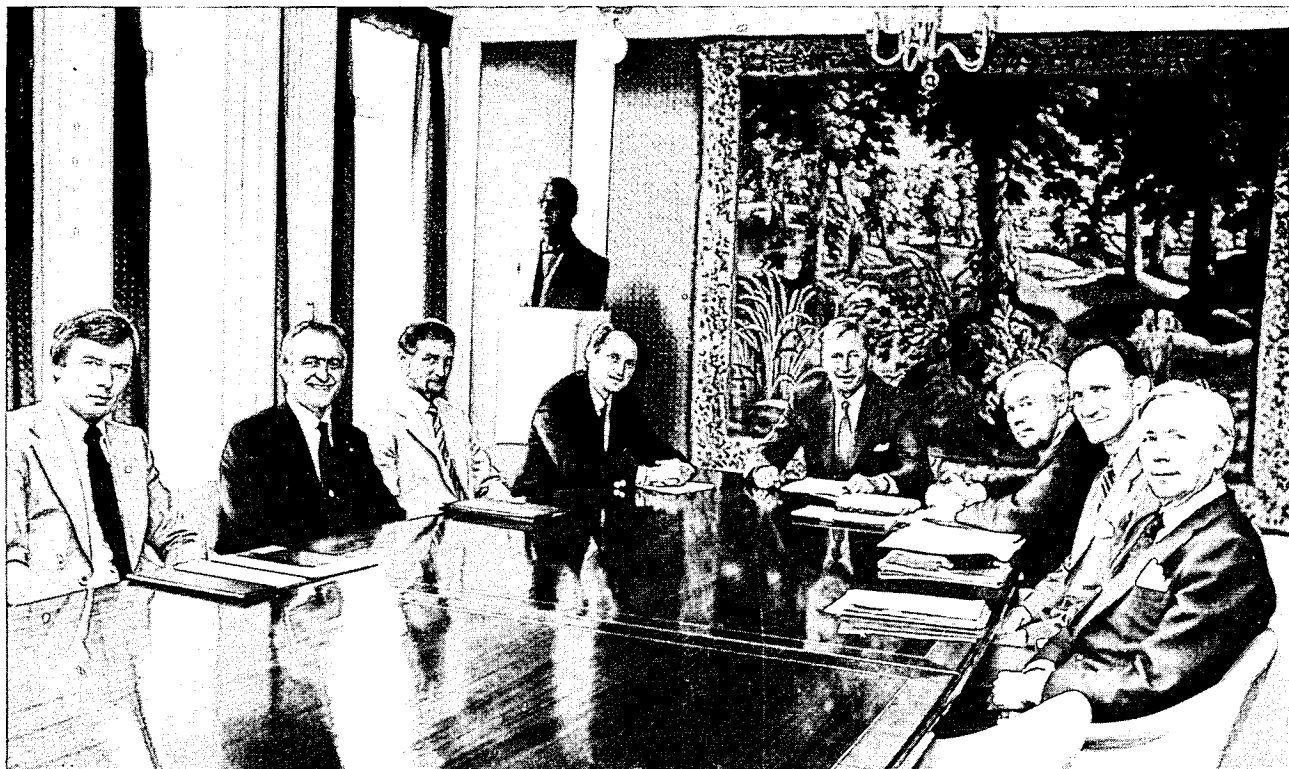
Tirsdag 13. mai var besetningen på TENDER POWER sammen med ektefeller invitert inn til Oslo av rederiet for å motta erkjentlighetsbevis og heder. Overstyrmann Svein Erik Pedersen fra Horten ble hedret med rederiets gullur for sin spesielle innsats.



Under sitt Oslo-besøk gjorde man under sight-seeing turen lunsj-stopp på Frognerseteren hvor det ble tatt en rekke «smilebilder» — besetning med ektefeller flankert av representanter fra Maritim S.

12. juni merkedag

Møte i rederistyret



Møte i rederistyret 12. juni. Fra venstre informasjonssjef Hans Chr. Bangsmoen, plattformsjef Karle Teige, arbeidsleder Håkon Ebeltoft, skipsreder Wilhelm Wilhelmsen, skipsreder Niels Werring jr., direktør Sverre Kjelland-Mordre, adm. direktør Ivar Løvald og høyesterettsadvokat Finn Scheie.

De valgte representanter



Plattformsjef Karle Teige (43 år) fra
Nerlandsoy.



Arbeidsleder Håkon Ebeltoft (42 år fra
Narvik.

Rederistyrets sammensetning

Valget av ansattes representanter til Rederistyret
gav følgende resultat:

Valgkrets I. For ansatte med arbeidsvilkår regulert i
tariffavtale mellom Norsk Sjømannsforbund og Skips-
fartens Arbeidsgiverforening.

Representant: Arbeidsleder Håkon Ebeltoft (76 stem-
mer)

Varamenn: Materialforvalter Andreas Mauseth
(56 stemmer)
Elektriker Rolf Neergaard (47 stem-
mer)

Valgkrets II. For ansatte med arbeidsvilkår i tariff-
avtale mellom Norges Skipsførerforbund, Norsk Styr-
mandsforening, Det norske maskinistforbund, samt
kontoransatte.

Representant: Plattformsjef Karle Teige (152 stem-
mer)

Varamenn: Maskinsjef Frank Eriksen (85 stemmer)
Informasjonssjef Hans Chr. Bangsmoen
(67 stemmer)

Da representanten er valgt blant de seilende, blir
Hans Chr. Bangsmoen i. h.t. reglene fast møtende
varamann med talerett i rederistyret.

Fra rederiledelsen er det utpekt følgende:

Representanter: Skipsreder Niels Werring jr.
Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen
Høyesterettsadvokat Finn Scheie
Administrerende direktør Ivar Løvald

Varamenn: Direktør Sverre Kjelland-Mørdre
Direktør Erik A. Kruse.

Valget ble avholdt 12. mars, og det synes å ha
gått greit ombord på de fleste skip. Da opptellingen
av stemmene ble foretatt 29. april, hadde vi mottatt
stemmesedler fra alle skip og rigger samt en del
hjemmeværende. Så det var adskillig flere som stem-
te ved valget enn de som sendte inn forslag.

Når det gjelder innkomne forslag, varierte antallet
sterkt fra skip til skip, helt ned til 0 forslag fra «BAR-
BER TOBA».

På rederibasis kan følgende tall gi et visst bilde
av oppslutningen:

Forslagsrett, stemmeberettigede:

Valgkrets I (NSF)	ca. 890
Valgkrets II (OFF/KONTOR)	ca. 975
Totalt	ca. 1.865

Forslag mottatt fra:

Valgkrets I	160
Valgkrets II (seilende)	110
— II (kontor)	52
— II (Norsk Styrmandsforb.)	1
Totalt	323

Av de foreslåtte var det følgende antall som svarte
ja til å stille som kandidat:

Valgkrets I	104
Valgkrets II	108
Totalt	212

Antall stemmer:

Valgkrets I	552
Valgkrets II	616
Totalt	1.168

Noen av stemmene (ca. 10—15) ble forkastet, enten på grunn av feil valgkrets eller at kandidaten ikke var på kandidatlistene.

Konstituerende valgstyremøte ble avholdt torsdag 12. juni.

Paragraf 3 i avtalen mellom reder- og sjømannsorganisasjonene sier følgende om rederistyrets kompetanse:

1. Rederistyret skal ha til behandling saker som angår hele rederiet eller enkelte deler av det så sant det gjelder virksomhet i skipsfart eller større investeringer i annen virksomhet gjennom de skipseiende selskaper.
2. Innenfor dette felt skal rederistyret drøfte og fatte vedtak i saker av langsiktig art, av større økonomisk rekkevidde eller av spesiell betydning for de ansatte, som f.eks. kjøp, salg og kontrahering av tonnasje, befraktningspolitikk, starting av eller avvikling av bestemte typer skipsfart, personalpolitikk — herunder rederiets ansettelses- og oppsi-

gelsespolitikk. Rederistyret skal få seg forelagt utkast til budsjett og regnskap for rederiet. Rederistyret skal kunne kontrollere at dets beslutninger og retningslinjer blir etterlevet og skal gis alle opplysninger som kan være til nytte for slik kontroll.

3. Den daglige ledelse av rederiet skal fortsatt ligge hos rederiledelsen/disponenten, som skal iverksette de vedtak som blir truffet innenfor rederistyrets kompetanseområde. Rederiledelsen/disponenten har plikt til å etterleve de retningslinjer som rederistyret har trukket opp og søke enhver beslutning i rederistyret gjennomført i de enkelte skipseiende selskaper. Rederistyret kan dog ikke binde et av sine medlemmer i spørsmål som angår vedkommende deltagers stilling som personlig ansvarlig deltager i et partrederi eller som kommanditist.
4. Rederistyret skal normalt ha møte minst 3 ganger pr. år. Forøvrig sammenkalles rederistyret når dette kreves av to medlemmer. Innkalling til møtene i rederistyret skal skje med rimelig varsel.

Norsk skipsfart og mer egenkapital

Vi gir vår fulle tilslutning til at det er nødvendig med ytterligere egenkapitaltilførsel for å sikre fornyelse og vekst i vår handelsflåte, uttaler administrerende direktør i Norges Rederforbund, David Vikøren, i en kommentar til rapporten fra arbeidsgruppen som har vurdert skipsfartens egenkapitalsituasjon.

Når norske rederier de siste 12 måneder har foretatt kontraheringer for nær 10 milliarder kroner, viser dette med all ønskelig tydelighet at det er en vital næring vi har foran oss, fremholder direktør Vikøren. Rapporten gir imidlertid en situasjonsbeskrivelse av en næring preget av et stort antall rederier som må anses som økonomisk vel funderede bedrifter, men også med et antall rederier som fortsatt sliter med en vanskelig økonomi. Selv om rapporten gjennom sine beregningstekniske oppstillinger er kommet til en gjennomsnittlig egenkapital for næringen på 35%, er dette ikke sammenlignbart med tall fra andre næringer, idet man har basert seg på den antatte markedsverdi av skipene. Ved tilsvarende beregninger i industrien er det bokført verdi som legges til grunn, understreker direktør Vikøren.

Til tross for den relativt betydelige kontraheringsaktivitet som har funnet sted, er kontraktmassen ikke tilstrekkelig til å opprettholde flåten med en relativt betydelig tilgang på kapital til næringen fra kilder utenfra. Vi gir vår fulle tilslutning til alle de tiltak

arbeidsgruppen peker på. Jeg vil særlig understreke det arbeidsgruppen sier om ytterligere stimulerende tiltak med sikte på å styrke tilgangen på aksjekapital, samt bibehold av kommandittselskapsformen minst mulig uendret i den nåværende form.

Vi registrerer også med betydelig tilfredshet det prinsipielle syn som arbeidsgruppen gir uttrykk for, nemlig at skipsfarten som er avhengig av internasjonal markedsadgang ikke kan basere seg på et system med statsstøtte. Arbeidsgruppen tar heller ikke opp forslag om nye, eller foreslår noen utvidelse av eksisterende, statlige garantiordninger, hvilket vi er meget tilfreds med, påpeker direktør David Vikøren.

Dette harmonerer forøvrig fullt ut med Regjeringens uttalte målsetting, nemlig å arbeide seg bort fra selektive støttetiltak og over til mer generelle stimulerings tiltak nettopp av den type arbeidsgruppen selv foreslår.

Det foreligger nå innstillinger fra to arbeidsgrupper — nemlig en som har behandlet uteregistrering av skip, og den foreliggende som behandler egenkapitaltilgangen til skipsfartsnæringen. Utredningsarbeidet er avsluttet, og det er viktig at Handels- og Sjøfartsdepartementet raskt følger opp forslagene med det mål å opprettholde skipsfarten som en viktig norsk næringsgren, avslutter direktør Vikøren.

Internasjonalisering av norsk skipsfart



I den senere tid har det vært skrevet og sagt meget om hvor nødvendig det er at norske rederier får myndighetenes tillatelse til å internasjonalisere sin virksomhet. Hva betyr egentlig dette og hvor står WW i spørsmålet?

Internasjonalisering i denne forbindelse er simpelthen et spørsmål om norske rederier skal få lov til å danne eierselskaper i utlandet og å eie og drive skip under fremmed flagg. Skipsfarten er vel den næring i vårt land som hittil har hatt de strengeste restriksjoner. For industri, handel, bankvesen har ute-etablering med myndighetenes velsignelse aldri vært noe problem. Men skipsfarten, den mest internasjonalt konkurranseutsatte av alle norske aktiviteter, skulle altså pent holde seg hjemme. Nå er det igjen kommet bevegelse i saken i forbindelse med den innstilling Ølberg-utvalget har lagt frem. Her er det klare signaler om en mer konstruktiv og liberal holdning. Hvorfor er internasjonalisering nødvendig?

For en stor del av sjøtransporten, spesielt for vanlig bulk og tankfart er det først og fremst pris transportbrukeren spør etter. Skal man få oppdrag må prisen være på linje med eller helst lavere enn prisen til den billigste konkurrent.

Norsk kostnadsnivå, spesielt kostnader forbundet med hyrer og sosiale ytelser, ligger høyt og er klart høyere enn hva våre farligste konkurrenter kan varte opp med. Dette er i seg selv positivt, fordi det viser at vi har en god levestandard i landet vårt, men det gjør det naturligvis vanskelig å drive standardskip under norsk flagg. Ser vi fremover en 10 års tid, må vi regne at dette forhold blir ytterligere forverret. Våre store oljeinntekter vil etterhvert føre til et meget høyt pris- og lønnsnivå i Norge og også en sterk norsk krone. Begge deler reduserer vår internasjonale konkurranseevne.

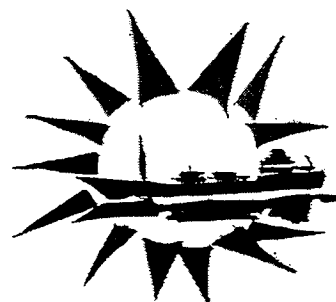
En internasjonalisering av norsk skipsfart vil skje over lang tid. Overgangen vil neppe bli smertefull. Holdningen i rederiene er den at man ønsker å drive under norsk flagg så lenge det overhodet er mulig, og først når omstendighetene tvinger oss, vil vi gå til utlandet. Vi har i WW uttrykt dette på følgende måte i vår strategiske målsetning: «Det er vårt ønske å være en norsk bedrift, men arten av vår virksomhet er slik at vi trenger og vil arbeide for å få full internasjonal handlefrihet.»

Det er etter min mening ingen grunn til å være bekymret for sysselsettingen for norske sjøfolk p.g.a. en eventuell internasjonalisering. Det store flertall av norske skip vil fortsatt seile under norsk flagg. Problemet i årene som kommer blir ikke å skaffe jobber for norske sjømenn, men snarere å skaffe nok sjømenn til norske skip. Konkurransen fra offshore-industrien er bl.a. meget følbart. Det er først og fremst med tanke på fremtiden og fremtidig ekspansjon at internasjonalisering er nødvendig.

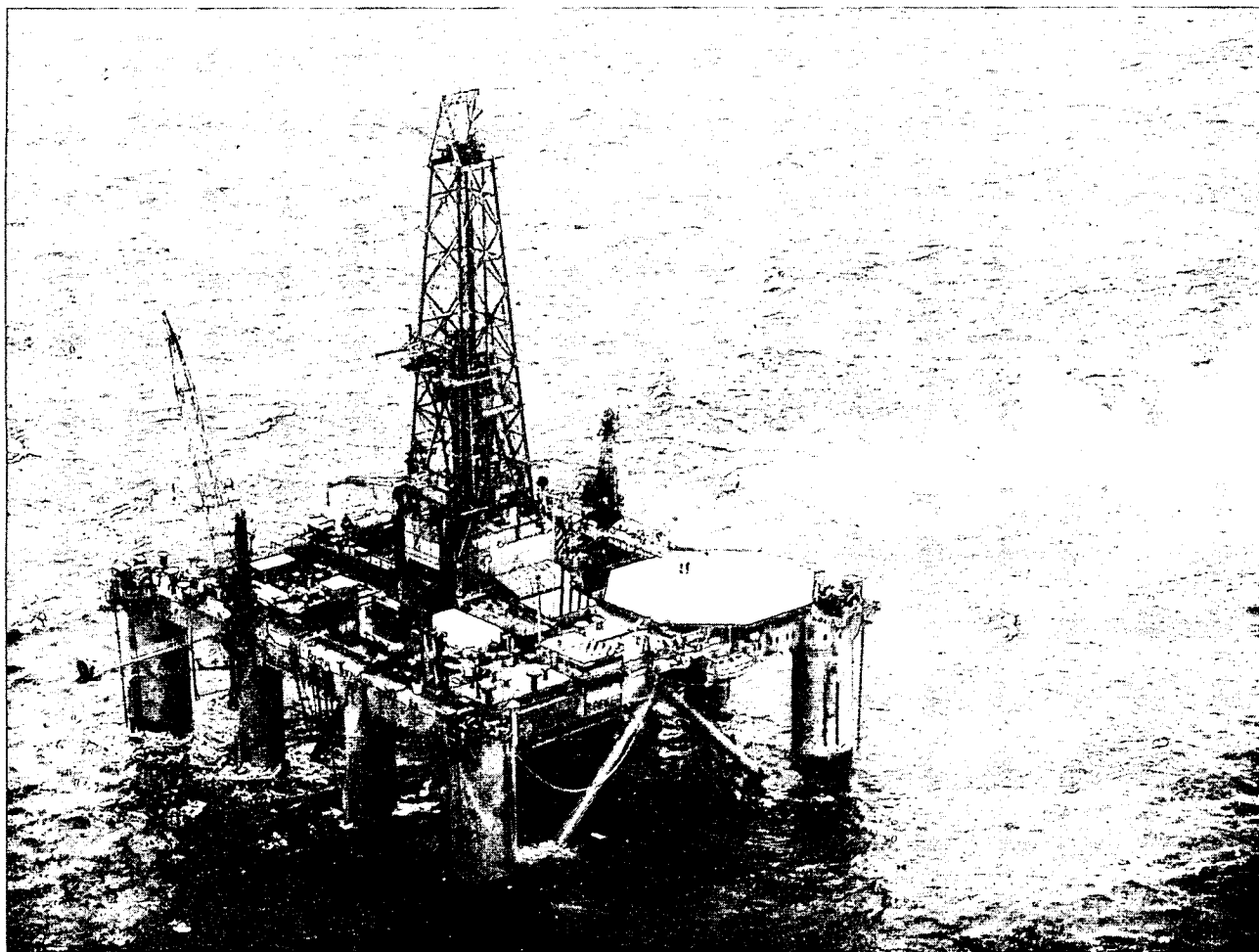
Internasjonalisering av skipsfarten er en utvikling helt i tråd med hva som for tiden skjer i industri, jfr. Elkems kjøp av ni smelteverk fra Union Carbide og Norsk Hydros oppkjøp av store utenlandske virksomheter. Norske myndigheter ser med stor velvilje på disse transaksjoner.

Den som har øynene med seg vil ha sett at utviklingen har kommet godt i gang også i vårt rederi. Riktignok har vi bare noen få skip under fremmed flagg, nemlig to registrert i Singapore, ett i Hongkong, ett i Australia og to i UK, men vi har i de senere år etablert en rekke agentkontorer og container-terminaler i utlandet. Vår siste ervervelse er Barber Steamship Lines Inc. som er vår generalagent i USA med ca. 450 ansatte og 11 kontorer i USA og Canada. Vi har også nylig ervervet 50% av en agentkjede i Brasil og Argentina i forbindelse med vår inntreden i Den norske Syd-Amerika Linje. Som sagt, internasjonaliseringen er så smått kommet i gang og den vil etter alle solemerker å dømme akselerere i årene som kommer. En interessant og spennende utvikling som vil gi utfordringer og muligheter for rederiet og for alle våre medarbeidere.

I. L.



Rederiet har investert 800 mill. kroner i offshore



Oljeeventyret fortsetter og i den senere tid har vi kunnet konstatere at WW og WOS er blitt en betydelig faktor i oljevirksomhet her i landet. I 1982 vil rederiet være i besittelse av ialt 5 rigger fordelt på 2 boligplattformer og tre boreriggen.

I år regner man i WW med 300 millioner kroner i bruttoinntekter på offshorevirksomheten, også omfattende flåten av supplyskip. Hittil har rederiet investert 800 millioner kroner i offshorevirksomhet, og offshore vil bli en alt mer omfattende del av vår virksomhet.

Boligplattformene er TREASURE FINDER og TREASURE SUPPORTER, boreriggene TREASURE SEEKER og TREASURE HUNTER, som for tiden gjør tjeneste som boligplattform, men som ledelsen regner med vil bli ombygget for boreoperasjoner om ikke altfor lang tid. Den siste riggen som leveres i 1982 fra Götaverken Arendalsvarvet blir en borerigg til nærmere 440 millioner kroner. Den er som kjent allerede sluttet for 5 års tjeneste for Norsk Hydro.

Rederiet har inntatt en fornuftig holdning til investeringer i offshorevirksomheten. Det vil i fremtiden bare være mulig å kontrahere rigger eller supplyskip dersom man samtidig kan sikre riggene eller skipet oppdrag for lengre tid. Man ønsker ikke å spille hasard med vår økonomi.

Klart for pionérarbeide nord for 62. breddegrad

TREASURE SEEKER har forlenget startet prøveboringen på Tromsøflaket. Den historiske begivenheten fant sted ved midnattstider 1. juni. Midnattsol over stille hav og måkeskrik som eneste akkompagnement til alt bråk og styr fra riggen og de tre forsyningskipene som assisterte, var rammen om begivenheten da borekronen begynte å gå rundt nede på bunnen 166 meter under havflaten.

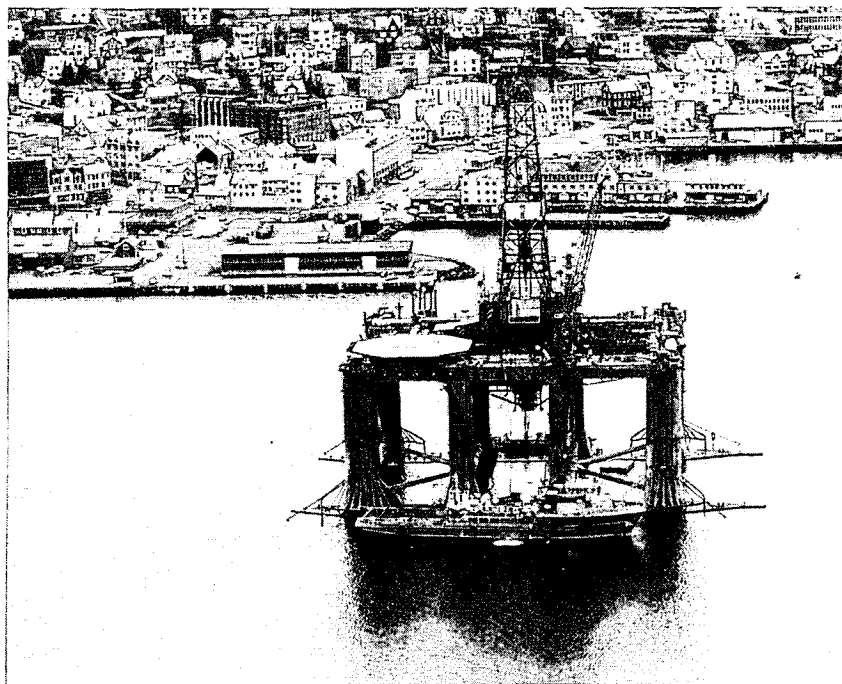
Riggen har endelig fått arbeidsro, men forut for dette var den gjenstand for adskillig interesse — fra starten fra Nordsjøen på vei nordover, passering av 62. breddegrad, ankomst Harstad med pressestøtte og «åpen rigg» for lokalbefolkningen. Etter avisclippene å dømme var interesse og omtale like stor som for S.S. Norway. Spesielt hyggelig var det at det var store oppslag og positiv stemning i de nordnorske aviser.

For Hydro som benytter TREASURE SEEKER koster hver dag med leting nord for 62. breddegrad 700 000 kroner. I oktober regner man med å ha brukt mellom 200—300 millioner kroner. Foreløpig er det gitt konsesjon for fem hull — så investeringstallet blir adskillig høyere og vi vil være langt ute i 1990-årene før man kommer i gang med eventuelt en produksjon.

— Vi har betydelige forhåpninger om å finne olje i nord, sier direktøren for Hydros oljedivisjon. — Det kan gå lang tid — ja år, før vi finner drivverdige oljeforekomster. Det blir en beskjeden aktivitet den første sommeren. Statoil borer to hull, Saga og vi likeså.

— Vil Harstad, Tromsø og Hammerfest få samme virkninger av oljevirkksomheten som Stavanger?

— For det første har vi spredt vårt tilhold til flere steder og vi satser på en gradvis utvikling slik at vi ikke får en Klondykeeffekt.



TREASURE SEEKER ankom Harstad 15. mai.

Hydro-direktøren fremholder at man er svært glade for å ha TREASURE SEEKER i sin tjeneste. Riggen er en av verdens best utrustede både sikkerhetsmessig og i forbindelse med boreoperasjoner i farvann som man møter på Tromsøflaket. Tønsberg-plattformen har vært i Hydros tjeneste siden 1977 og Wilh. Wilhelmsen har fem års kontrakt med operatørselskapet.

TREASURE SEEKER er av typen Aker H3 og er den første riggen i verden som er utstyrt med såkalte høytrykkssikkerhetsventiler. Det vil si at den kan motstå trykk på opptil 15 000 psi, som er mer enn 50 prosent av det som har vært vanlig i Nordsjøen. Riggen har dessuten siden den var ny, vært utstyrt med akustisk sikkerhetssystem for styring av utblåsningsventiler. H-3 riggen er en meget velprøvet type, som har vært benyttet i årevis i Nordsjøen under alle forhold i boring året rundt.

Plattformen er utstyrt med åtte ankere, hver på 15 tonn. Transpor-

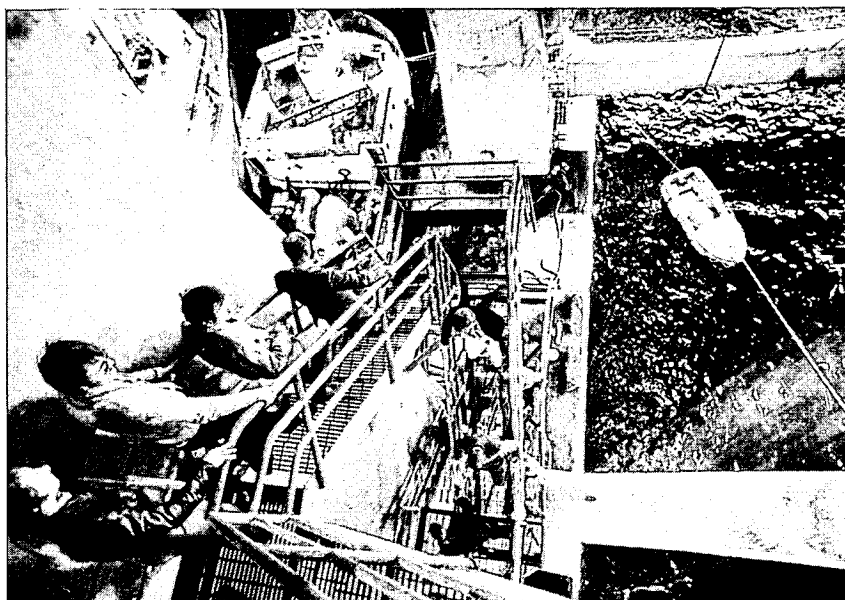
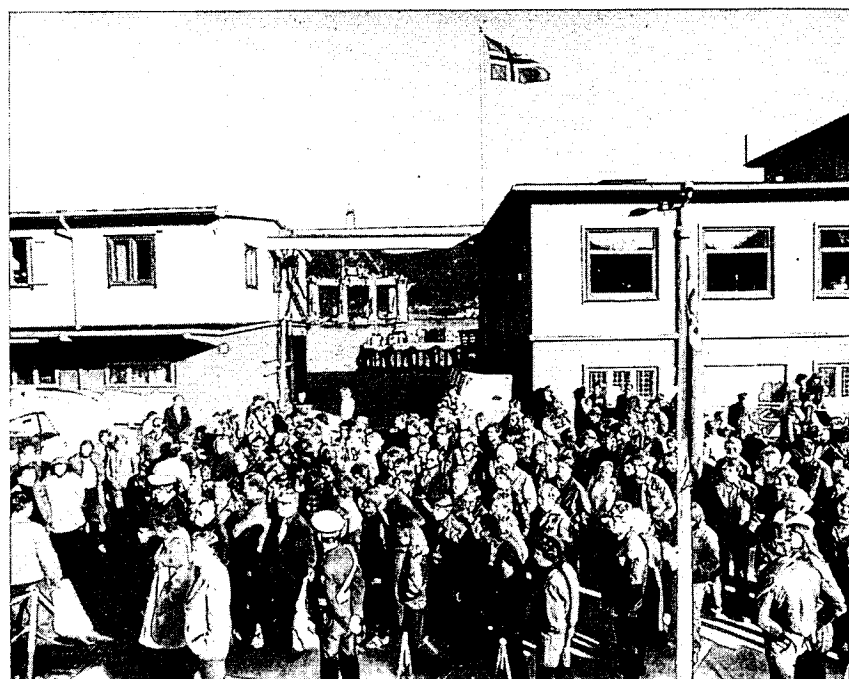
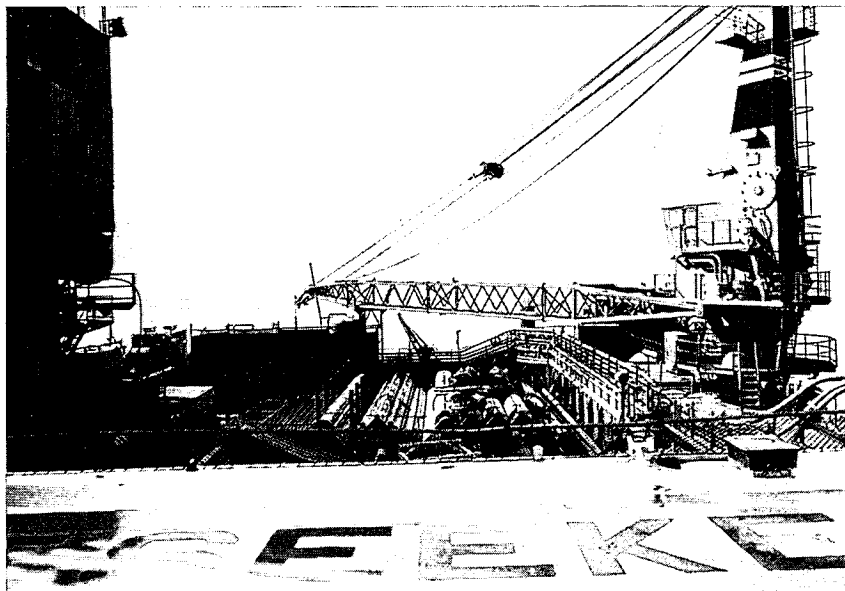
ten til og fra plattformen foregår oftest med helikopter. Riggen er utstyrt med 78 køyplasser, de fleste i to-mannslugarer. TREASURE SEEKER kan til og med bore i dårlig vær med vindstyrke opp mot full storm for kortere tidsrom. Under boring er TREASURE SEEKER alltid fulgt av minst en «stand-by»-båt. Det er supplyskipene med «Olav Viking» i tillegg. Når det gjelder den daglige administrasjon av riggen fra land, har Wilhelmsen etablert kontor i Harstad i tilknytning til et kontor for Norsk Hydro i byen. Men forsyningsbasen blir Hammerfest.

Leteboring i nord er godt forbedret. Det er satset maksimalt på beredskapen med sikte på å begrense skadeomfanget ved en eventuell ulykke blant annet ved at oppsamlingsutstyr skal være tilgjengelig til enhver tid. Det er allerede gjennomført en øvelse med lenser og oljeskimmere med hell utenfor Hammerfest.



«ÅPEN RIGG»

Under oppholdet i Harstad var det et stort antall journalister som entret riggen. Det ble også annonsert «åpen rigg» for lokalbefolkningen, og store køer på kaien vidnet om stor interesse for riggkolossen.



Med TREASURE SEEKER til Harstad

Den 17 år gamle skole-eleven Gerhard Helskog (sønn av Aftenposten journalist Sverre Helskog) fulgte TREASURE SEEKER på den historiske ferden nordover. Som free-lance fotograf har han forsynt Aftenposten, Norsk Hydro, WW og riggen med en serie glimrende bilder. En del bilder presenteres her, og i tillegg har vi fått unge Helskog til å formidle sine inntrykk fra møtet med riggen og fra turen nordover.



Artikkelforfatteren Gerhard Helskog.

TREASURE SEEKER er ingen hvilken som helst plattform, fikk jeg høre, hun er Nordsjøens Cadillac. Min første tanke da jeg så henne fra helikopteret var at det ikke kunne ha noe med formene å gjøre, — men så er jeg bare en ganske alminnelig landkrabbe på 17 år. En uke fikk jeg være på besøk, og hun ble bare finere og finere for hver dag som gikk, — til hun til slutt ble en Cadillac.

Hun fikk Wilhelmsens skorstensmerke i begge kranene. En blå W på hvit bunn i forkant av boretårnet, samt masse orange maling før ankomst til Harstad.

Det var i løpet av den uken jeg var ombord. TREASURE SEEKER ble forflyttet over den 62. breddegrad. Passeringen skjedde mandag 12. mai kl. 17.14.

Turen var i mine øyne en historisk reise, mens mannskapet derimot så på det som en helt alminnelig jobb. Jeg satt igjen med et inntrykk av at de alle er nøkterne sjømenn som hverken klager høylytt eller jubler over bagateller. Alltid en kjapp replikk på lur, mens de prøver unngå for mye ståhei rundt sin egen person.

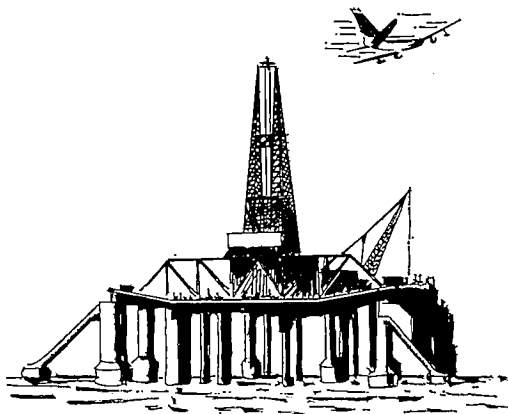
Menneskene var for meg like fascinerende som det som ble gjort ombord. Samholdet er upåklagelig. På TREASURE SEEKER hadde jeg aldri inntrykk av at noen falt utenfor, og ingen var for fine til å snakke med underordnede. Respekten som ble vist offiserene er til gjengjeld kombinert med en kameratslig tone. Dette var langt fra slik jeg hadde forestilt meg sjølivet.

Jobbene virket drepende slitsomme, spesielt med tanke på at man jobber 12 timers skift i to uker, for så å ha tre uker fri på land. Det er en ordning de fleste ser ut til å trives med. Men lønnen er det noe annet med, den er ikke lenger så god. Jeg hørte aldri noen eviglang syting, men spurte jeg rett ut fikk jeg høre hva de mener. Mannskapet trekker gjerne frem hvor bra det er ellers, med noe av det beste utstyret som går an å få kjøpt, og maten som er et høyfjellshotell verdig.

Ja, maten er virkelig et kapittel for seg. For meg var det som å være på restaurant hver dag, — og hver gang skjedde det samme, magen ble mett før øynene.

— På grunn av kulde og det harde arbeidet tror jeg de som jobber her trenger kraftig kost, sa stuert Eddy Engelbrethsen. Helsekost fantasten synes nok ikke det er særlig sunn mat, men mannskapet liker den.

I løpet av fire måneder boring i nord trenges det bl.a. 4 tonn kjøtt, 1600 kilo grønnsaker, 300 kilo frisk frukt og 1 tonn egg. Eggene og frukten blir bragt ut en gang i uken sammen med andre varer som må være ferske.



Forøvrig kunne stueren fortelle at det i løpet av et døgn går med 80 liter kaffe og 15 liter soft ice.

Soft ice ja, visste du at det ikke går an å bore uten soft ice?

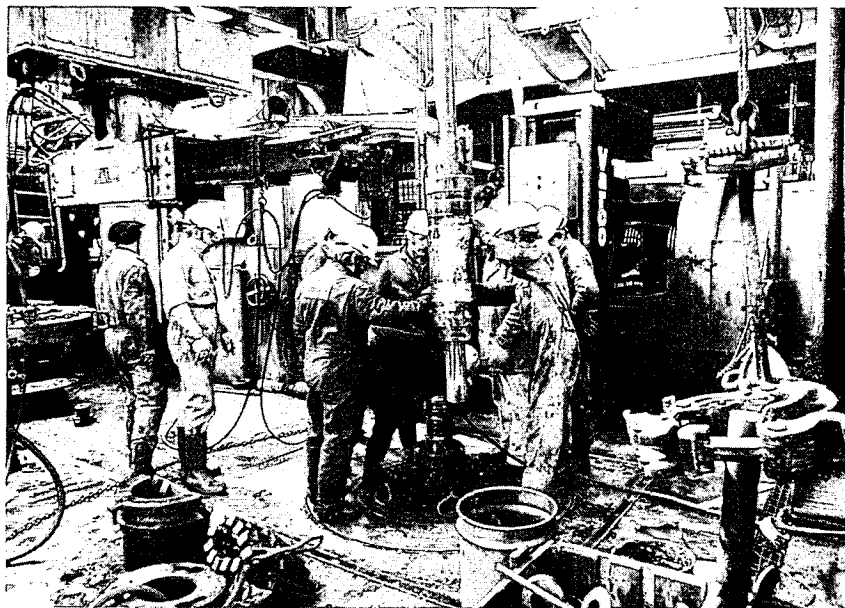
Gutta i byssa påsto i hvert fall så. Helt siden oljeboringen startet, og spesielt da, har Norge vært avhengig av utenlandsk ekspertise. Dette har i hovedsak vært amerikanere, og de forlanger å få sin T-bone steak og soft ice for i det hele tatt å ville jobbe. Dette må nok tas med en bøtte salt, men det så faktisk sånn ut.

Nå har nordmennene selv begynt å ta over etter utlendingene, noe jeg bare hørte lovord om.

— Vi er blitt mere erfarne og det betyr større sikkerhet, sa Inge Lysfjord som faktisk selv er nordlending og nå skal bore på hjemlige trakter.

— Det hjelper ikke hvor godt utstyret er dersom ikke folkene er erfarne. Slik det er i dag forsvinner de utlærte til andre rigger hvor de får bedre betalt, slo Lysfjord fast. Ellers hadde han bare lovord å si om riggen og utstyret ombord. Som nordlending syntes han det bare var bra med oljeboring i nord.

Riggens eneste jente var «Medic» Karin Bjørlo. Hun er en uhyre populær liten dame. Det snakkes enda om da hun i snøstorm lot seg heise ned i basket til en supplybåt, for å behandle to hardt skadede. Selv



Sjekking av utallige tekniske installasjoner og boreutstyr før boring i nord.

foretrekker hun heller å snakke om hverdagen:

— Det meste av skader ombord er finger og øye-skader. Jeg synes ikke det er så mange skader tatt i betraktning alt det farlige arbeidet som utføres, sier hun.

— Jeg tror heller ikke det blir flere skader i nord, selv om det er en kjensgjerning at skadene øker i dårlig vær. Jeg tror forresten ikke det blir dårligere vær i nord om

sommeren enn det er i sør om vinteren, slo hun fast.

Selve turen til Harstad tok ikke mer enn fire døgn, i en hastighet som flere ganger var oppe i ni knop. Under hele reisen ble det drevet intens opp-pussing av riggen, i form av vasking og maling. TREASURE SEEKER ble bare finere og finere, og det ble ikke spart på kommentarene: — Snart blir det så fint her at vi må ta av oss på bena når vi skal på dekk, mente noen.



Plattformsjef Helge Olsen.



Nordlendinger i hjemlig farvann. Fra venstre Jens Svendsen, Senja, Asbjørn Svendsen, Senja, Inge Lysfjord, Bindal og Viggo Markusen, Harstad.

Fint ble det nå ihvertfall, så Wilhelmssen behøvde ikke være flau over TREASURE SEEKER da hun, som en Cadillac, gled inn på Harstad havn den 15. mai. I Harstad var det rene 17. mai stemning, folk hadde virkelig gått mann av huse for å ta imot oljealderen.

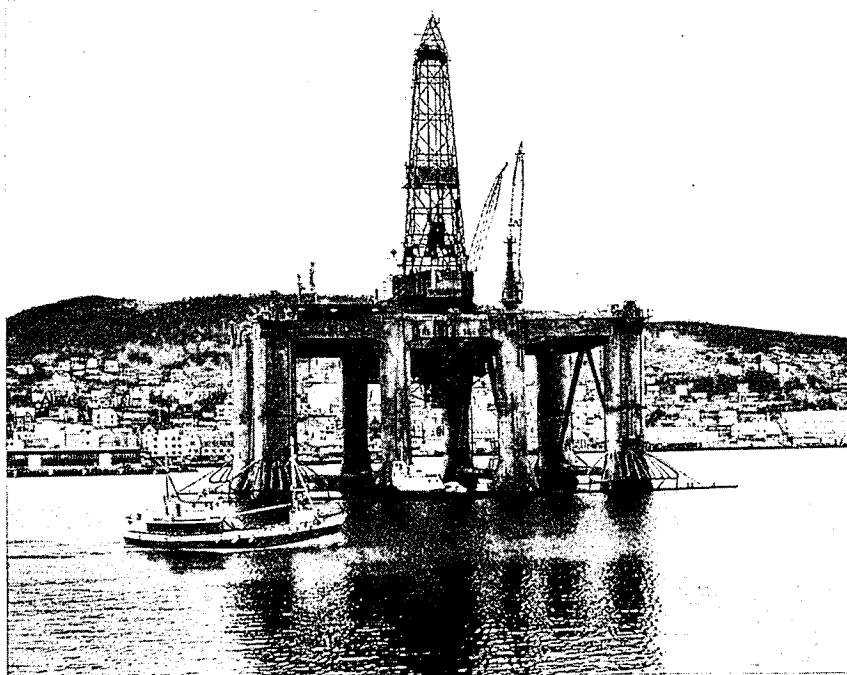
Harstad var også min endestasjon, og jeg måtte ta farvel. Jeg hadde i løpet av uken ombord lært ting jeg ellers aldri ville lært, ting som kanskje ikke er så lett å måle i skolens karakterer.

Men tro det eller ei, uken etter at jeg var kommet hjem, kom jeg opp i norsk skriftlig på skolen. Og oppgaven den var: Prøveboring nord for den 62. breddegrad.

Behøver jeg si at det gikk bra med stilen?

Takk for meg.

Gerhard Helskog.

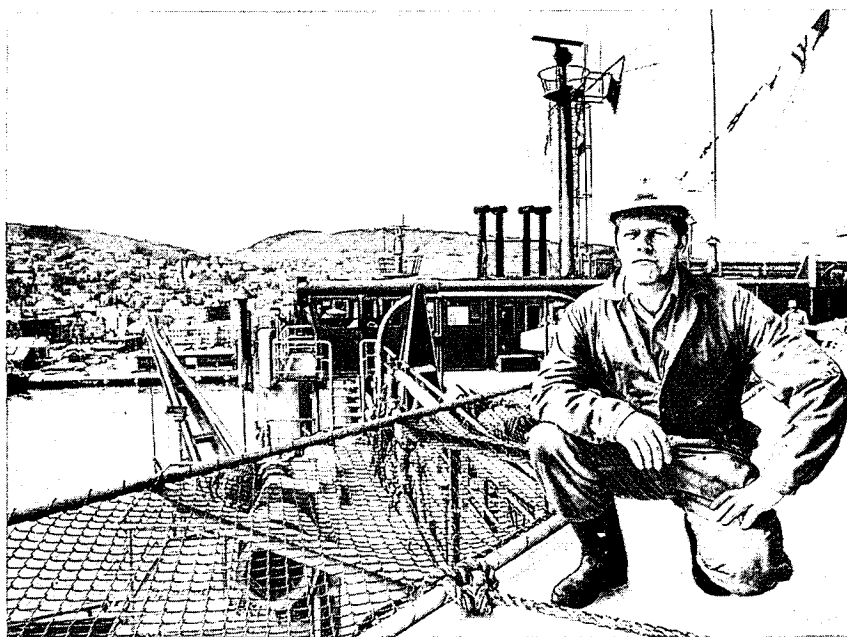
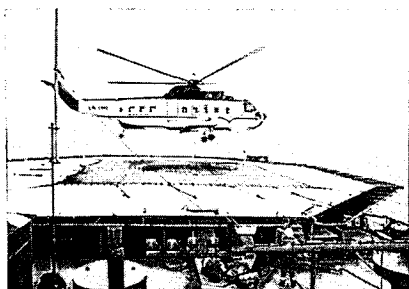


Da TREASURE SEEKER gled inn på Harstad havn 15. mai var det rene 17. mai stemning. Folk hadde gått mann av huse for å ta imot oljealderen.

Ingen frykt for sikkerheten

— Vi stoler så absolutt på TREASURE SEEKER. Aker H3 konstruksjonen er adskillig mer solid enn Pentagone-typen. Vi nærer ingen frykt for vår sikkerhet her nord, sier teknisk sjef ombord i TREASURE SEEKER, Gunnar Tallaksen, fra Tønsberg. — Det er bare tre rigger i hele verden som har de samme sikkerhetsforanstaltninger.

Gunnar Tallaksen fremholder at man nok vil begynne boring også om vinteren når det er gått et par år. — Den eneste forskjellen fra Nordsjøen er at vi får noe strengere kulde her nordpå, sier Tallaksen. — Vi har sett frem til dagen da vi skulle nordover helt fra det ble kjent. Vi fikk også en mottagelse som svarte til forventningene.



Gunnar Tallaksen fra Tønsberg er teknisk sjef ombord i TREASURE SEEKER.

Matkunstneren på plattformen

Matkunstneren ombord i TREASURE SEEKER er stuert Eddy Engelbrethsen — eller forpleiningssjef som er hans rette tittel. Han er bosatt i Tønsberg og blir en av pendlerne til nord for 62. breddegrad. Eddy fikk mange travle dager i Harstad og skulle bespise prominente gjester fra landsdelen. — Vi var spente på mottagelsen her oppe, sier Eddy til Tønsbergs Blad — men vi ble positivt overrasket. Nå håper vi bare på å finne olje. Når det gjelder forsyninger av mat til plattformen, blir det intet problem. Vi har god kontakt med næringslivet her.

Eddy viser frem en modell av TREASURE SEEKER som rekeoppsats. Imponerende arbeide og velsmakende.



Forpleiningssjef Eddy Engelbrethsen med sin versjon av plattformen.

Supplybåten plattformens livsnerve

Med 8,2 mil i timen og med ni mann ombord pluss elektriker, ankom TENDER SENIOR og TENDER SEARCHER av Tønsberg med slepet TREASURE SEEKER Harstad ett døgn tidligere enn beregnet. Demonstranter på kaien beskyldte operatøren Norsk Hydro for å bruke «overraskelsesmomentet» de hadde ikke klart å organisere seg i tide. Sannheten er at slepet fra Nordsjøen (plattformen yter også sitt med kraftige motorer) gikk under drømmeforhold. Det var pent vær og nesten havblikk, forteller stuerten ombord i TENDER SENIOR, Reidar Sem fra Åsgårdstrand. Elektrikeren ombord er Thorbjørn Søland fra Sandefjord. Begge stortrives de med arbeidet ombord i supplyskipet som medfører en tjeneste med seks uker ute og seks uker hjemme hos familien.

— Det kan være hardt til sine tider med sterkt arbeidspress, men tjenesten er å foretrekke fra utenriksfart, sier Reidar Sem som har vært med på litt av hvert — blant annet har han arbeidet på Svalbard. — Vi ser alle ombord frem til å arbeide her i den nordlige landsdelen. Tidligere har vi gått mellom plattformen og Bergen—Stavanger. Nå blir det Harstad og Hammerfest som blir våre havner.

Reidar Sem kan opplyse at mannskapet ikke lider noen nød i matveien heller. Det blir brukt 38—40 kroner pr. hode i mat hver dag. Hardt arbeide krever god kost, sier Sem.

Supplyskipene som benyttes i nord har begge gjennomgått ombyggingsarbeider for fire millioner kroner hver. Mye av investeringene ligger i ekstra fint redningsutstyr. Dessuten skal SENIOR gjøre tjeneste som hospitalskip. Det kan ta imot 80 personer — et helt plattformmannskap og litt til.

— Vi har meget flott utstyr ombord, sier elektriker Thorbjørn Søland og vi er utdannet til redningsaksjoner. Både overflatesvømming og redningstjeneste i vann har vært kurstemaer. Oljeskimmere for bruk i arktiske strøk er montert ombord og skal fraktes til landstasjonen i Hammerfest. Her skal de stå klare til å bli heist ombord igjen når situasjonen krever det.



Reidar Sem og Thorbjørn Søland liker supplytjenesten i nord — her på dekket til TENDER SENIOR.

Fra kirken i New Orleans har vi fått følgende hyggelige beretning:

Gjennom marineoperatøren kom det telefon til kirken her i New Orleans fra en båt som enda var ute i Mexico Gulfen. Båten var M/T TAKAMINE og det var «gnista» Solrun Andersen som ringte. De ville gjerne gifte seg når de kom inn, hun og 2. styrmann Ove Henning Øvergaard. Men vi måtte ikke si det til noen. Det skulle være hemmelig. Ingen ombord visste om det...

Båten kom omsider inn, den stoppet ikke før den var kommet helt opp til Burnside. En god times buss-tur fra kirken. Brudeparet ble hentet ned til byen på fredag og bryllupet ble berammet til lørdag 15. mars kl. 15.00. Dette var også fødselsdagen til Solrun. Fortsatt var alt ukjent for resten av besetningen ombord. Men så skjer det morsomme at de ringer fra båten lørdag morgen og spør om vi kan ha en buss der oppe kl. 13.00 for å ta 8 av besetningen til kirken. Selvsagt, sier vi og aner at vi kan få et enda festligere bryllup.

En halv time før Mendelsohn stimer så 8 skipskamerater inn på kirken og havner midt opp i bryllupet til Solrun og Ove. Da orgelet stemte i og brudeparet skulle mar-



Ekteparet Solrun Andersen og Ove Henning Øvergaard utenfor kirken i New Orleans flankert av «overraskende» skipskamerater fra TAKAMINE.

sjere opp til alteret, kunne de til sin overraskelse glede seg over en pen liten forsamling inne i kirken. Vi tror de satte pris på det. Det ble et riktig festlig bryllup, selv om de spiste middag så lenge i byen

at de mistet bussen tilbake til båten.

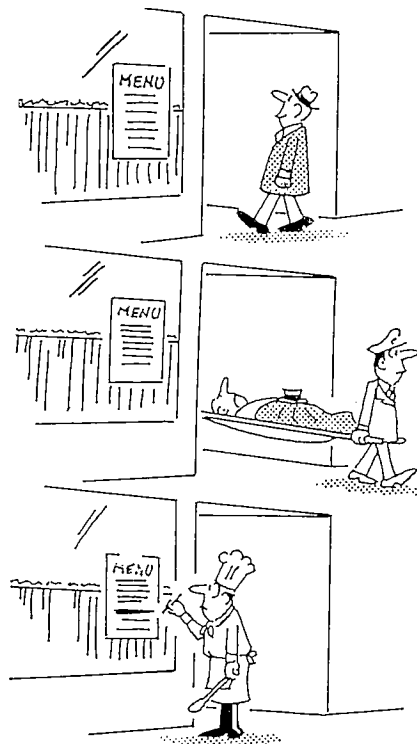
Vi ønsker dere alt godt på seilasen sammen og håper å se dere snart igjen.

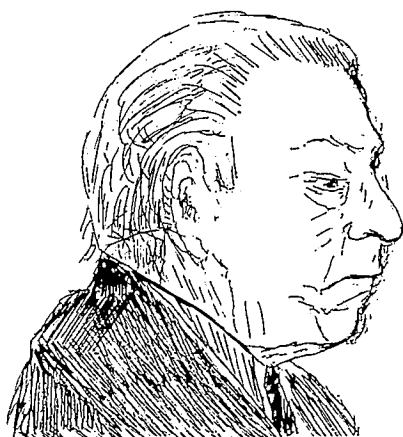
Kjell Bertil Nyland

CHARTERING DESERTSHIP



Fra C. Bryn, Barber International Shipping, Dubai har vi fått dette hyggelige bildet av general manager Ian Mackencie og skipsreder Wilhelm Wilhelmsen — med følgende forslag til tittel: Chartering desertship?



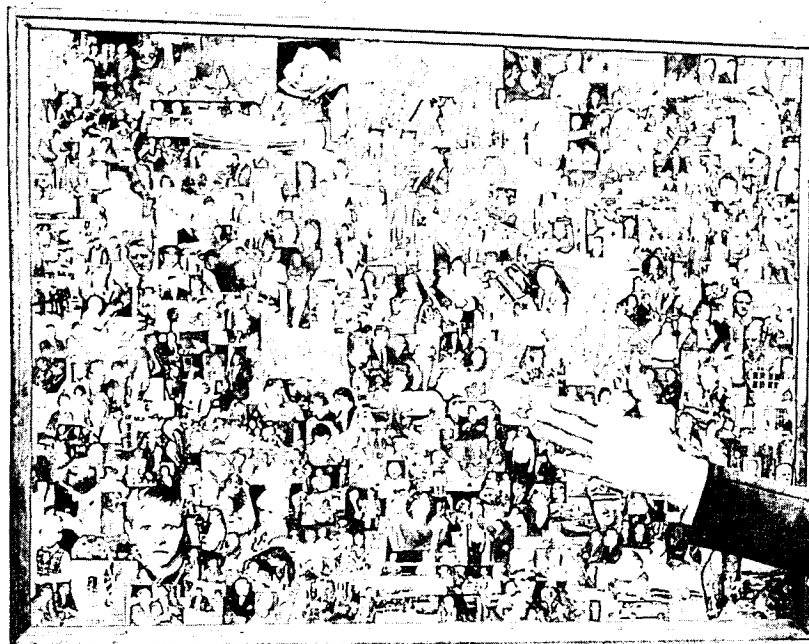


MINI MAL

Minnenes melodi

Juni, denne lette og lyse måned med nyperosens og jonsokbålets symbol, gikk oss vindstille imøte med høytrykkets rene og skyfrie himmel. Solen gav sinnet mot og munterhet og umiddelbar lengsel mot fjorden. Vannet var ennå kaldt og blomsterstøvet, men Oslo åpnet sine bad. Prinsdalsbussen la ruten om Hvervenbukta og nyoppussede fjordbåter stevnet mot Ingierstrand og Bygdøy. Vaskebalja gikk sikkert fra Vippetangen til Hovedøya, og alt var som før i dette deilige Norge vårt land, som en slik junidag overskygger Caribiske hav og Californias kyster. Vi som brukte motorveien og hadde reisemål lenger syd, kjørte bil-belte-bundet på Mosseveien gjennom et landskap så frodig som vi sjelden så det. Vi tok av til Drøbak, giret ned i Jørlebakken og snodde oss gjennom Johanne Dybwads vei til parkeringsplassen i SKRAMSTADs fruktblomstrende have.

Dagen derpå ser jeg at min tavle har mange bilder nær knyttet til SKRAMSTAD, og jeg sender en stille takk til de WIL-medlemmer som for 24 år siden maktet å få denne fantastiske eiendom i idrettslagets besittelse. De fire store fra den gang var Leif Johansen, Ivar Johnssen, Bjørn Arnesen



MINI MAL — Bjarne Amundsen foran sin egen komposisjon «Minnenes melodi».

og Erik Sundby, og det var da også en betydelig forretning som ble sluttet. Firmaets sjef skal vite at idrettslagets medlemmer har tatt vel vare på de verdier som så generøst blev skjenket, og til dags dato er SKRAMSTAD så velstelt og pen at eiendommen ligger som en prydd for idylliske Drøbak.

Jeg lar bildene tale. Først og fremst Hovedhuset med boketrærne og buskene ned mot plenen og flaggstangen. Så svabergene ned til badestranden, som har gitt så megen glede i alle år. Våre svenske venner elsker stedet, og når det om våren var pyntet til fest med nasjonalflaggene på verandaen og TRANSARNA inntok plenen, da var det som om ingen unionsoppløsning hadde funnet sted. Her har Sven Klasgren blandet cocktail, her har Ulla-Britt bikinikledd og hormonproduserende svevet over morgendugget gress, her har Stig Andersson i sommerlig ekstase lovprist Vår Herre i lyriske vendinger mens Lill-Stina var en åpenbaring fra Bergmans Sommarlek. Vår egen deilige Wenche er sporty nok til å posere for fotografen iført stripet badedrakt anno 1920 og parykk. Jo, SKRAMSTAD gir minner av beste slag. Svenskene elsker som sagt «stugan» og mange er de sammenkomster som har bekreftet god samseiling og godt kameratskap. Og da Klasgrens drinker hadde gjort sin fine virkning og Frank Sinatra lot «Strangers in the night» lyde gjennom stereoanlegget, da var det stemning og fest.

Men vi har rike tradisjoner å ivareta. Peisestuen på SKRAMSTAD har gitt plass til mange glansfulle tilstelninger. Her slo kunstmaleren opp sine store lerreter. Her arbeidet han dager i trekk når inspirasjonen kom. Men her blev også ryddet til fest og SKRAMSTAD tok imot sine venner med stor glede og vitalitet. Her har Wildenvey lest sine sommerdikt, her har Johanne Dybwad deklamert og her har Sven Elvestad fortalt skrekkehistorier mens Knut Hamsun rolig og maskulin beundret de skjønne kvinner.

Vi har meget å ivareta. De store dramaer og de gedigne verker er byttet ut med lettere ting. Men det sies da gullkorn i peisestuen fremdeles og selv om pianoforte, cello og fløyte erstattes av kassetter og bånd, kjører vi i god, gammel stil. Vi er allerede på vei mot blues og Storyville-jazz, og kanskje bytter vi ut platespilleren med levende musikk når vår unge og entusiastiske Inger-Lise har samlet sine utøvere. Vi har meget å se frem til.



SKIPSKATTEN



Verdens fraktemenn var norske til de begynte å forske.

5 års virke

WILHELMSSEN SENIOR KLUBB



MEDLEMSKORT 19 80

BJARNE AMUNDSEN

Vi begynner i småskolestil: Dagen opprant med strålende vær. Strålende var også de 90 medlemmer, som kom til vår elegante spisesal for å avholde Generalforsamling i Wilhelmsen Senior Klubb, som kunne se tilbake på 5 års virke. Klubben har vist sin berettigelse.

Sammenkomsten 16. april blev overmåte vellykket. Finn Engedal serverte en suppe i solen, Rolf Bjerke fantaserte melodisk på Anna Lovinda og Erik Kruse orienterte om Rederiets moderne flåte og illustrerte sine ord med klare lysbilder fra rigg, supply, tank og bulk, og naturligvis våre stoltheter TOYAMA og RO/Ro-skipene. Bedre kan informasjon ikke gjennomføres, og Kruse fikk spontan applaus fra spreke og opplagte pensjonister.

Wilhelmsen Senior Klubb har et styre på 6 medlemmer. Nu blev det litt bytte på formannsjobben og nedenstående foto viser Boja Djupvik som overlater klubben til Bjarne Amundsen.

For å markere vår deltagelse i Oljeeventyret, var våre tre gratier oppsangere i vårtrallen NICE I NORD, som gikk på melodien «Det blir atter sol og sommer.»



Bjarne Amundsen overtar formannsklubben av Boja Djupvik.

*Det er vår i luft og sanser
Det er olje i hver brønn.
Våre venner OPEC danser,
horisonten er så skjønn.
Selv om Steen og Nordli raser
over lønnskrav og tariff,
blir det bare tomme fraser,
nu når saken vår er biff.*

*Brød og graut er ikke lenger
Ola Nordmanns skrinne kost.
Pepperstek er det vi trenger,
tunge tider er som blåst.
Og vi er blitt pilsens venner,
mens vår krone er blitt stor.
Til det gode alt seg vender.
Vi er blitt et Nice i Nord.*

*Monte Carlo i sin vorden.
Bort med bingo, bridge og gnav.
Når vi svinger oss i Forden,
er vi fit for tidens krav,
som er smokingdress og kjole,
gjerne flossen litt på snei.
Søte liv er vår parole,
TENDER SEEKER søker deg.*

*Det er vår i kropp og lemmer,
Seniorklubben følger med,
Ja, selv vår ballett fornemmer
noe holder på å skje.
Det er oljemillioner
som vil stvre oss i havn,
alt mens vårens skønne toner
hvisker Arve Johnsens navn.*



KRYSSORD MARITIM

Kryssord Maritim nr. 5 fikk 30 innsendte oppgaver. Innsenderne var også denne gang bredt representert. Det ser ut som om det er en ganske fast stamme av kryssordløsere.

Vi trakk ut følgende premievinnere:

1. Arne Ingebrigtsen, Kleppe
2. Liv Glendrange, Eiksmarka
3. Geir Moen, Moss.

1	A	2	K	3	K	4	U	5	M	6	U	7	L	8	A	9	T	10	O	11	R
10	N	11	U	12	E	13	T	14		15	R	16	U	17	T	18		19	S	20	E
21	K	22	L	23	I	24	S	25	T	26	E	27	R	28		29	E	30		31	K
32	E	33		34	S	35	I	36		37	D	38	I	39	N	40	G	41	L	42	E
43	R	44		45	E	46	K	47		48	E	49	N	50	I	51	G	52		53	T
54	S	55	A	56	R	57	T	58	E	59		60	G	61	T	62		63	U	64	R
65	P	66	M	67		68	E	69	L	70	L	71	E	72	R	73		74	T	75	A
76	I	77		78	E	79	N	80	S	81		82	R	83	O	84	T	85		86	L
87	L	88	O	89	S	90		91	K	92	R	93		94		95		96	U	97	L
98	L	99	O	100	S	101	L	102	E	103	I	104	D	105	E	106	R	107	E	108	N

VANNRETT

1. Holder tett
9. Myntsort
10. Tokt
11. Utrop
12. Bom-feste
16. Ikke på
17. Spesiallasten
19. Makter
22. Hører til løpende rigg
25. Vei
26. Elv
27. For ikke å drive
28. Tvingende nødvendig
29. Det har glidesko
34. Har hanen
36. Radiostasjonen.

LODDRETT

1. Under hovedmotoren
2. Pikenavn
3. Har ofte plass til to
4. For
5. Like ---- å sjå
6. Bokhylle
7. Fukte
8. Levere
13. Utsondring
14. Fiskeredskap
18. I slakterkroen
18. Ukjent
20. Fiskeredskap
21. Dyrebolig
23. Anerkjennelse
24. Grynt
30. Berike
31. Er sikret
32. Vaskemiddel
33. Damp
35. Artikkel.

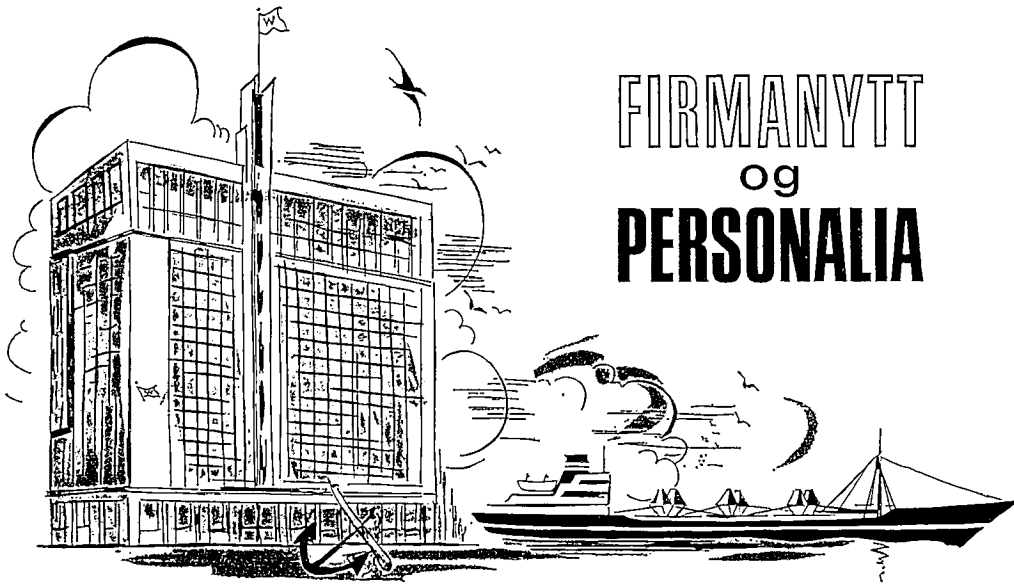
1	2	3		4	5		6		7	8
9				10					11	
12			13			14		15		
		16			17					18
19	20			21						
22						23		24		
		25				26				
27										
									28	
29				30	31	32		33		
				34						35
36										

KRYSSORD MARITIM NR. 6

Navn:

De tre uttrukne premier er atlas, parker penn og kortsett. Frist for innsendelse av løsning er 1. sept.

Adr.:



FIRMANYTT og PERSONALIA

VI GRATULERER

25 års tjeneste:

Trygve Børve
Gunnar Harald Johansen
Helge Sem
Johan Magnus Olsen
Sven E. Pedersen
Olaf Salen
Bjørn Nilsen
Einar Østerhaug
Johan Magnus Olsen

50 år

Tor Steffensen
Einar Thoresen
Jarle Larssen
Berit Johannessen
Niels Bjerregaard Jørgensen
Tong Kai Chau
Sigmund Aksnes
Ernst Ditlefsen

Rolf Thommessen
Frithjof Nanger
Nanna Meland
Per Bryn
Alf Bentzen
Arne Høgenes
Bjørn Berg

80 år

Esther Johansen
Ester Kittelsen

75 år

Olette Marcussen
Gudbjørg Olsen
Henrik Berg-Johansen
Anders Ege Rogstad

70 år

Erling Jacobsen
Finn Gitmark
Aase Aronsen
Leif Titlestad

60 år

Knut Try
Dorothy Hagen
Hjørdis Hopen
Robert Kolseth
Lauritz Hessen
Paul M. Jensen
Ove Stag
Gunvor Longva



Takk for 25 års tjeneste.

Ved en tilstelning på sjefenes lunsjrom 21. mai ble det av skipsreder Niels Werring jr. overrakt jubileumsgaver. Fra venstre Arbeidsleder Arne Holmem som mottok Norges Rederforbunds Gullmedalje, Arbeidsleder Ernst Ditlefsen som fikk rederiets gullur, skipsreder Niels Werring jr., Kaptein Kai Samuelsen som fikk rederiets sølvfat og til høyre fru Samuelsen.

Knut Aasheim tar farvel etter 45 år

Med sordin

Da Knut Aasheim begynte i 1935, hersket fortsatt trange tider, men arbeidsledigheten var på retur og båter forlot opplagsbøyer. LA HABRA, det siste av WWs opplagte skip, forlot Kongshavn den dag Aasheim meldte seg til tjeneste i Toldbodgaten 20. Som de fleste, begynte han i Postavdelingen. Det var sunt og lærerikt. Nybegynnerne gikk stadig rundt i bygningen og fordelte posten og fikk dermed innsikt i avdelingenes virkefelt og lærte folk å kjenne. I det ærverdige kleberstenshus hersket den korrekte tone. Volontørene sa De til hverandre og rettskrivningen var fra 1905. Det het skibene, cheferne og inspeksjonen.

Knut Aasheim var akademisk nok til helt naturlig å falle inn i rytme og rutine, og etter få måneder flyttet han til inspeksjonen som assistent i Herlands innkjøpsavdeling. Bedre kunne han ikke fare, for Herland hadde orden og style. Ingen slinger i hverken vals eller andre takter han har tatt over firmaets blanke parkett.

Straks etter krigen flyttet Aasheim til Teknisk avdeling og kom i

Brynhildsbakkens varetekt. Dette samarbeidet virket ideelt, og etter hvert overtok Aasheim alt som hadde med reservedeler å gjøre. Flåten ble gjenoppbygget med høyst forskjellige maskintyper, samtidig som man kjørte med gammel tonnasje. Jobben med reservedeler blev, naturlig nok, meget omfattende og uhyre viktig for skipenes kontinuerlige drift.

Som menneske er han enkel og stillferdig. Sporty i ordets egentlige forstand. Som WIL-medlem var han aktiv som få og deltok i fotball, ski og skøyter. I disse grener var han også oppmann og fungerte som viseformann gjennom flere perioder. Han sluttet brått med konkurranseidretten da årene falt på, men er ennå å finne i Østmarkas herlige terreng, når han ikke er opptatt med hus og have. Han er familiehmann og må ikke «på byen» for å finne adspredelse.

Jeg kjenner få som er så totalt fri for jåleri, sjargong og tøv som Knut Aasheim. Han har dessuten liten sans for skandaler og sur kritikk. Han er faktisk immun for Jante-loven.



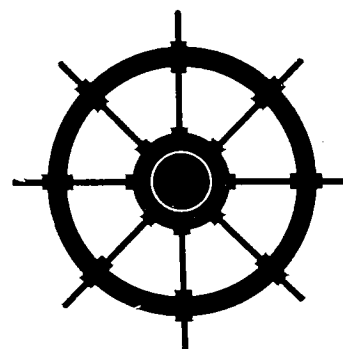
Avdelingssjef Knut Aasheim.

Og til høsten er han pensjonist og trenger neppe kurs i forberedelse til denne status. Like selvfølgelig som han forlot fotballbanen, like ubesværet og sunn vil han la glassdøren i RA 5 svinge utover. Ute i det fri vil han vandre med freidig mot. I tilværelsens symfoniorkester vil han fortsatt være med å spille. Med sordin.

Bjarne Amundsen

Dåp TENDER CHAMPION

Dåp av TENDER CHAMPION fant sted i Trapani, Italia i midten av februar. Skipets gudmor Anne Marie Hagen sees her med ektefelle og kaptein Hagen.



Tore Moen:

SKIPSIDRETT



Fint miljø ombord i TONGALA



2. maskinist Overvåg og kaptein Solheim.

Det slår nesten aldri feil at et godt idrettsskip også har et fint miljø ombord. TONGALA er et av de skip som beviser det.

At kaptein Solheim er aktiv og interessert i skipsidrett, og at stuert Tømmerås og hans departement alltid yder sitt beste for at folkene ombord skal trives, har ført til et fint team ombord som yder fin innsats i jobb og idrett.

Under skipets opphold i Rotterdam i mars i år ble det arrangert en hyggelig premieutdeling ombord. Det vanket mange premier og diplomer til skipet og til flere av besetningen. Spesielt hyggelig var det at jentene ombord i TONGALA gjorde så flott innsats i de sentrale idrettskonkurranser og scoret mange poeng for skipet. Vi kan nevne Ingrid Dahlmeyer, Eva Landsverk og Monica Studsrød som alle erobret mange fine premier. Eva Landsverk ble bl.a. nordisk — og norsk sølvmedaljevinner i høyde. Flott gjort.

Vi ønsker besetningen på TONGALA lykke til med årets konkurranser.

EXIT TITUS



Det er vemodig at TITUS — et av rederiets beste idrettsskip — ikke lenger tilhører WW-flåten. Som kjent ble skipet overlevert nye eiere utenfor Dubai 21. april i år.

Før besetningen gikk fra borde, sørget de imidlertid for at TITUS — antagelig også i år — blir å finne på premielisten i de sentrale idrettskonkurranser. De har gjort en flott innsats i idrettsmerke-, svømmeknapp- og sykkelkonkurransene.

Ved overleveringen av TITUS lå skipet på en 2. plass i svømmeknappkonkurransen og på 4. plass i idrettsmerkekonkurransen og sykkelkonkurransen. Man må selvsagt regne med at TITUS faller nedover på premielisten etter hvert som nye resultater kommer inn.

Vi gratulerer med de fine resultatene og håper at hver enkelt fra TITUS fortsetter i samme spor på andre skip de kommer ombord i. Lykke til.



Eva Landsverk — norsk og nordisk sølvmedaljevinner.

Idrettsuke i Hong Kong

I lagkonkurransen i friidrett besatte TAIMYR 4. plass, mens BARBER TAIF kjempet seg inn på en solid 6. plass av de over 20 skip som deltok. TAIMYR ble dessuten nr. 3 på 4 x 100 m stafett og nr. 2 på 3 x 60 m.

Stuert Asbjørn Heggem ble den beste fra rederiets skip denne gang. Med gull i lengde og sølv på 60 m (M. kl. III). Rune Bjørnbakken støtte kule til bronsemedalje i sin klasse.

Trond Trondsen besatte dessuten bronseplassen i kule i kl. IV.

Ole-Johan Høiback



Bildet viser en del av de deltakende besetningsmedlemmer fra TAIMYR.

TYSLA PÅ FLÅTE- ØVELSE i Yokohama



Flåteøvelsene i bassenget på Velferdstjenesten for handelsflåtens klubb i Yokohama er blitt en populær foreteelse, og denne gangen var det TYSLA's tur til å overvære en slik øvelse. Sammen med ca. 60 sjøfolk fra seks andre norske båter som lå i havn, fikk de 10 deltakerne fra skipet en realistisk og meget god innføring i både praktiske ting ved selve flåten og innsikt i bruk av overlevingsdrakt.

Gnisten og 2. styrmannen fra «Skaugran» hadde tatt med to av skipets drakter for demonstrasjon, og det er ikke tvil om effektiviteten i disse draktene.

Klubben i Yokohama vil heretter ha fast flåte ved bassengkanten, så er det flere Wilhelmsen-skip som er interessert, så kontakt velferden der.

bjølø-

Trim ombord

Man kan trygt si at TRIM ombord og TRIM iland er det samme, bare at aktivitetstilbudet er større iland. Flere og flere finner selv ut at det er behov for å trimme, og derved å kunne holde kroppen i tilfredsstillende stand. Kroppen har som kjent et naturlig behov for fysisk aktivitet og hver enkelt bør finne frem til hvor og hvorledes man best kan gjennomføre det.

Som eksempel på trim ombord kan vi nevne hva gnisten på TROLL FOREST gjør. Hun har hoppetauet i radiostasjonen og benytter det daglig. Man er altså ikke avhengig av kostbart spesialistutstyr for å kunne trimme.



Radiooffiser Lill-Ann Johansen på TROLL FOREST holder seg i form.



Overstyrmann Leif Amundsen og 1. styrmann Knut Gulliksen, fra Bergen og Horten, og begge fra M/S TYSLA, i full aksjon med å snu flåten.

Gnist fra Arendal

Han er ikke farlig for dem som lar ham i fred. Men så fort han blir antastet eller angrepet av fremmede virker han fryktinngytende med sitt «våpen» en «nunchaku».

Egentlig er det vel ikke så ille som beskrevet, men hans store hobby er judo, karate, ja, kort og godt selvforsvar.

Eric Gravet heter denne gnisten og er opprinnelig fra Paris, men har nå bodd i Norge i fire år. Han har tenkt å gjøre arendalitt av seg siden han gikk på radioskolen i sørlandets perle nr. 1, altså Arendal.

«De to trepinnene, sammenbundet med en kort taustump, er et japansk selvforsvarsvåpen, som jeg ble kjent med når jeg begynte med judo for snart ti år siden. Fikk kjøpt et i klubben hvor jeg trenet og lærte da å bruke det, og har siden

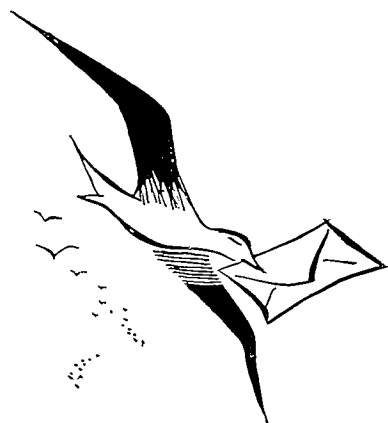
praktisert som en hobby uten å ha noen mørke hensikter. Nu «chaku» er egentlig en avlegning av de gamle japanernes treskeredskap. Da var våpen forbudt i Japan, og for å forsvare seg, kappet de av den lange trestaven og «nunchaku» oppstod». Hans demonstrasjon og behandling av våpenet er imponerende. Det svirrer rundt i luften. Bak, over, rundt og under, armer, bein og rygg. Først nå ser vi det uskyldige instruments slagkraft.

Gnisten er nå ombord på M/S TENNESSEE og det blir dessverre smått med judotrening ombord, det er jo vanskelig å trene denne sportsgren alene.

Men med nunchakuen ute på dekk om kvelden etter vakta, blir det rett som det er for å praktisere.



E. G. Eric Gravet med sin «nunchaku»



Noen venter på ditt brev

*Jeg står og betrakter brevet
et lykkelig langt minutt,
de kjære kjente bokstaver
over den grå konvolut.*

*Jeg kikker på datostemplet,
— fjorten uker er gått —
på frimerkeraden i hjørnet
som skinner så norsket og blått.*

*Jeg længtet så efter brevet,
mens ukene langsomt gik,
Jeg åpner det ikke endnu.
Jeg venter et øyeblik.*

*For det er det lukkede brevet
som eier den største charm,
og alt det som ikke er skrevet
som gjør os om hjertet varm.*

Kunsten å skrive er kunsten å begynne, sies det. Men det er nå engang ikke bare å ta en penn i hånden. Vitsen er jo i grunnen at det står noe i brevet — tanker og følelser, en artig opplevelse, nyheter fra sjø og land, en hilsen eller et svar. Det er klart at det ikke er alle forundt å formidle dette slik man helst ville. De skrevne ord kan ofte være en kunst. Men det er noe som heter etter beste evne, og den er god nok — for mottageren. Det er derimot ikke nok å feie ned noen ord på et kort med et artig motiv.

Tidsjag og stress gjør at vi «ikke får tid» til brevet, «man kan ikke rekke alt heller»! Brevet blir utsatt, påbegynt eller kanskje aldri avsluttet. Men det er i det hele tatt et spørsmål om å prioritere. Du skal virkelig ta deg tid til å skrive et brev! Selv om radio-telefoni og fjernsamtaler kan benyttes, er brevet en viktig form for meddelelse til familie og forbindelser, og kontakt betyr mye for mennesker som er avskåret fra hverandre lange stunder av gangen.

Vi bringer dette tankevekkende diktet av Nordahl Grieg som en oppfordring om å skrive noen ord.

OFFISERSOPPGAVE

15. JUNI 1980

SKIP	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	I. STYRMANN	I-2. STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	I. MASKINIST	2. MASKINIST	3. MASKINIST	ELEKTRIKER	
LINJEBÅTER												
TATF BARBER	ABRAHAMSEN OLE	HARSTAD PAUL	HERMANSEN HERMAN	LANGNESS JOSTEIN	HEGGEM ASEBJØRN	SÆTRE ÅSE	HASUND PETTER	BJERKVIK PER J.	OLSEN TOR		SÆTRE OVE	
TAIKO	CHRISTOFFERSEN G	GAMLEN LAURITZ	IDSØE JOHANNES	NIELSEN PER	PEDERSEN SVERRE	JOHANNESSEN A	GREEN SVENDSEN R	VELLE PAUL	HERSTAD KNUT		BJERREGAARD NIELS	
TAIMYR	SÆTRE OVE	PETERSEN WILLY	NORDGÅRD ARTHUR	FJØRA TERJE	ØVERLAND KRISTIAN	LARSEN HENKI	OLSEN JOHAN M	RØDSETH JAN O	TRONSDEN TROND		NILSEN STEN OTTO	
TALLSMAN	LAUSUND MARTIN	STYHR SIEGFRIED	JOHANNESSEN GJ	STOLPENSE BERIT	SOLEM FINN	FLOKENSE KÅRE	JACOBSEN ODD V	STRØM ROAR	CORNELIUSSEN JAN		SIRNES ROLF	
TAMPA	NILSEN BUA TOR	ANDREASSEN Ø	KJELBY MAGNE	HOEL ARNE	EIDEM KARSLEIN	EIDEM INGER LISE	SCHRAIDER OIAF	MALMSTEIN ERIK	SANDVIK EINAR	FARSTAD OTTO	MAGNUSSEN FRED	
TARAGO	HELMINSEN KNUT	KRISTIANSEN TORE	MEHLUM KNUT	HANSEN REIDAR	KARLSEN ODD E	FLAATA KRISTIN	CHRISTOFFERSEN F	GRØNNING JOMAR	ELVEGÅRD KJETIL	BJØRNØY HALDOR	NEERGAARD ROLF	
TENNESSEE	MIKALSEN TERJE	WRENGSTED ARNE	BJERKE SVEN	DVERGASTEIN DAG	SALÉN OIAF	ØISKE JOHN	ERIKSEN FRANK	ANDREASSEN CHR	SOLLID OLE		FUNG YUNG KEUNG	
TERRIER	LUND WILLY	THOMSEN DIETER	KLEIVEN ARNE	PEDERSEN TROND	GUTORMSEN ARNOLD	ROGNE EVA	ØTTERSEN ODD H	GLÅRUM LEIDULF	ROGNE HARALD		KLAUSMARK ARNT	
TEXAS	FJELLE INGOLF	HENRIKSEN JOHAN	ERIKSEN TANCRED	THOMMESSEN JAN	LAURITZEN ARNE	THAEN ELISE	BJERKVIK LEIF	SVENDSEN VALTER	FISKESETH ROALD	UTGÅRD GEIR	ERIKSEN LEIF	
THERMOPYLÆ	GUSTAD SIGURD	EDVARDSEN HANS	LARSEN TORE	HANSEN JORID	MINDRESUNDE J	EMJELLEM STIG	BØRVE TRYGVE	LARSEN EINAR	LØVTANGEN INGVALD		IAU CHI MING	
TIJUCA	LIE PAUL ROBERT	HAUGEN LEIF	HULIMANN TORE	VIK GUDBJØRN	FLATO TERJE	FLATO BJØRG	ECKHOFF KRISTOFFER	EINARSEN PER	GUNDERSEN TOR	ARNESTAD T	GUSGAARD V	
TOKA BARBER	LØVIK HARALD	JENSEN SVERRE	WETTRE PER H	OLSEN ODDVAR	HELLESFJORD A	NILSEN KARL	HANSEN LEIF	BERG AMUND	GRUNNREIS SVERRE		ULLBERG ROAR	
TOMBARRA	BJØRHEIM JON	HJELLE KJELL	MELAND JAN FR	JAKOBSEN ODDVAR	BERG-SØRENSEN W	KRISTOFFERSEN S	HANSEN ODDVAR B	PEDERSEN ARNE	GARTHE IARS	HJELLE JAN A	PUPOS LAJOS	
TOURCOING	PEDERSEN JOHAN	OLSEN KÅRE B	MYHRE PÅL	KVALHEIM EINAR	LONGUM ODD	KRISTOFFERSEN	JOHANNESSEN R	BØGH OLE	SIATTEM SVEIN		ROGERS WILLIAM	
TOYAMA	WÅGE GUNNAR	LARSEN ODD RAGNAR	ROGNSKAUG WILLY	RØD OIA	OLSEN NILS	BERNTSEN BIRGER	LARSEN KRISTIAN	HANSEN INGOLF	THORESEN JØRAN	ALEXANDERSEN T	FLORIAN OTTO H	
TRICOLOR	MYKLEBUST KÅRE	EIDE PER TH	GARTHE ALFRED	JØRGENSEN IARS	TEIGEN ODD	JENSEN GUNNAR	KVAM ODDMUND	LANGELAND SVEIN	VOLDSTAD BJØRN	DAHLE PER H	FJØRTOFT TOR	
TROLL FOREST	JOHANSEN FRITZ	THYGESEN ASIAK	EDVARDSEN TOM	KOLSTADMOEN K	BLOM-PETERSEN S	JOHANSEN LILLAN	PETTERØD JOHN	QUIELEVI ERONI	BERG HELGE		CHRISTOFFERSEN R	
TSU	LEMBOURN	LERVIK ANDREAS	VATNE JOHANNES	RELL TORE	FREDRIKSEN OVE	BREVIK GUNNAR	SOLLID KNUT	LEKNE JENS	LINDIN KNUT		GJERTSEN THORBJØRN	
TYSIA	TONHOLM HANS F	AMUNDSEN LEIF	GULLIKSEN KNUT	NICOLAYSEN GEIR	LØVANG ELSE K	INGEBRETSEN ARNE	STRAND HANS	HANSLIEN GUNNAR	BJERKESETH MARVIN		TEIGEN V	
TØNSBERG BARBER	JOHANSEN FRANCK	ÅRVIK OIAF S	KRAGSETH ODDVIN	KRISTOFFERSEN V	ENGSAUND JENS	SÆTRE KNUT	GRØNVOLD ÅGE	HERMANSEN GUNNAR	SVENDSEN KJELL		STREITLIEN ÅGE	
BULKBÅTER												
TACHIBANA	MADSEN MAGNE	ØSTGÅRD ROLF	LJØEN KÅRE	RYSTAD KJELL	HOIMEN THOR	WALTER I. L	VIKENE KJELLMAR	GULBRANDSEN PÅL	ØRBOG VIDAR		SLYDAL TERJE	
TAGUS	KVASTAD ERIK	BOWEN DAHL SVEN	SETER PER	KRISTIANSEN HANS	BERG ALF	JOHNSEN KÅRE	URHEIM SVEN	HOFF BJØRN	KRISTENSEN TH		STAMLAND OVE	
TAKAMINE	MIKALSEN ALF	JOHANSEN PER OTTO	LUND TERJE	ØVERGÅRD OVE	RIVELSRØD RAGNAR	ØVERGÅRD SOLRUN	HALSETH THORLEIF	BECKER MORTEN	STEFFENSEN TOR		ØSTVIK ULF	
TAKARA	KARLSEN ROLF	EVENSEN ARNE	LINDSTØL JENS	KVALØYSUND J	JENSEN PAUL W	LINDSTØL OLIVE	GAMLEN HELGE	ANDERSEN EGIL	KARLSRUD FRODE		WEUM LEIF KR	
TAMESIS	VARHOLM DANIEL	SJØRENSEN JAN	HAY OLE J	ERIKSEN ASEBJØRN	ØVERREIN INGOLF	SJØRENSEN RAGNHILD	JENDERÅ EINAR	MOEN JOHANNES	KNOTTEN SIGMUND		SJØNSTEBJ TØREBJØRN	
TANABATA	STRAND SIGMUND	BERTHESEN KÅRE	CHRISTIANSEN W	SKJELVANE OLE A	BÅVRE ROLF	MOEN TOVE	IVERSEN ARTHUR	DAHL SVEINUNG	HATMOSØY JAKOB		ØLJERSEN CHR	
TARCOOLA	GJESTAD TORGEIR	PETERSEN KÅRE	STORHEIL WILLY	BEKJØRDEN SVERRE	KRISTIANSEN OIAF	FALKENBERG K	VASSEBAKK OIAV	KVALSVIK KJELL	SANDØY ROLF		FARSTAD KNUT	
TONGALA	RØSTAD ARNE	LARSEN FRED	BJØLGERUD STEINAR	ENGNER TERJE	TØMMERÅD FINN	JENSEN MARGOT	JANSEN KJELL	PEDERSEN ARNE	MARTHINUSSEN JAN		NYMOEN JAN	
TANKBÅTER												
TIGRE	PEDERSEN HENNING	LISETH HÅKON		WÅGE GUNNAR	ABRAHAMSEN THORMOD	DALE MAGNE	MATHISEN ODD	FIAATEN ASEBJØRN			JOHANNESSEN R	
SUPPLYBÅTER												
TENDER CAPTAIN	ISAKSEN ROLF	SCHANCKE HANS	LIVENDAHN ROLF		HANSEN ODD R		ØVERÅS OSKAR	FLESSEBERG TERJE			JENSEN ODD EGIL	
TENDER CARROER	HANSEN TORMOD	RUNDE PER OVE	VATNE NYENGEN		SPELLING ERIK		STÅLSMO JAN	ARONSEN LEIF			KARLSEN JOHN	
TENDER CHAMPION	HAGEN OLE	SANDBLOST FRITZ	GOØ TRYGVE		NELHEIM KJELL		VALEN HARALD	SYDHAGEN HARALD			STOKSTAD ERIK	
TENDER CLIPPER	HOLBU SVEIN	GJØSDAL KARSTEN	GRUBBEN ÅGE		KARLSEN STIG		PEDERSEN ASEBJØRN	ANTHONSEN NILS			ØISSUM EGGIL	
TENDER COMMANDER	YSTERGÅRD ARILD	LYSTAD TOM	SKONTORP JAN		OLSEN LEIF		OLSEN OLE	MILEWSKI K			TARFJORD ARILD	
TENDER COMET	HUNGNES MAGNE	JENSEN SVEIN	BUAAS/NORUM		JENSEN GUNNAR		HAGEN JOHAN	KLOKK ARNE			SANDE ODDVAR	
TENDER CONTEST	BJERMEIAND TRYGVE	SKÅRE JAN	BJUNE/JACOBSEN		KRISTIANSEN BJØRN		FOLGERØ PER	EIDE ANDERS	BERSETH MORTEN		WALDERHAUG ARNE	
TENDER POWER	FAIK ODD	PEDERSEN SVEN E			HIMBERG SIGURD		SAKSEIDE KRISTIAN	MARVOILL OIAV			TUFTO ERLING	
TENDER PULL	BERGLAND JOHAN	LUND ARNE	LEFDAL STEFFEN		HOIMEN ÅGE		KARLSEN TROND	KVALNES GUNNAR				
TENDER SEARCHER	FØLSVIK ELIAS	TODAL RAGNVALD			WESTERGREN CIAUS		ANDREASSEN BJØRN	SØVIK MAGNE				
TENDER SENIOR	GREAKER KJELL	SIEGMARTH LARS					VIGRE KÅRE	ÅRSETH ODDVAR				
SUPERCARGO: TELEDOS, ROJAHN ERNST TILOS, KLOCK OLAV TYR, THOMASSEN OVE												
					CHARTRET LINJESKIP	TARONGA, KAPTEIN: BLINDHEIM HERMAN OVERSTYRMANN: LILLERØ ROLF MASKINSJEF: VOKSØ JOSTEIN						
					CHARTRET LINJESKIP	TORRENS, KAPTEIN: RØVIK ARVID OVERSTYRMANN: GRAN PER MASKINSJEF: LEIRVIK NILS						
OLJERIGGER												
TREASURE HUNTER	ARNESSEN NILS D	ANDERSEN JARLE	GIMMARK ARNE	BJERKAN KÅRE	JOHANSEN GUNNAR	OPSAHL ARILD	KRYDSBY HANS P	NORDNES ØIVIND				
	TEIGE KÅRE	POSSILAND KNUT	RYDSTAD ARNE	RYDSTAD ARNE	STAM ODD BJARNE	KRISTOFFERSEN K	MIDTHAUG HELGE	VENNESLAND HARALD	NILSEN OTTAR	ERIKSEN ØISTEIN		
	DAGEID TERJE	HAUGSTADEN IVAR	FAUGSTAD ANDERS	ANDERSEN ARILD	BERG MAGNE			SJÅSTAD EINAR	WÅGE ROALD			
				OLSEN KJELL G	STENE SVEN	OLSEN ROALD		MOVIK EINAR	JOHANSEN TH			
				THOMMESSEN HELGE				BENJAMINSEN H				
				WANGBERG JAN								
				MØLLER HUGO								
TREASURE SEEKER	KVINNISLAND ARNE	NORDAHL AGNAR	ANDREASSEN KARL	BAKKEN LEIF	ENGELBRETHSEN E	BERTELSEN PER	BERG NILS	NORDEØ SVERRE	STUBBERUD TORE			
	OLSEN HELGE		THORSEN HANS P	LARSEN JAN EGGER	MØTEN NILS	TALLIAKSEN GUNNAR	HESTMARK Ø	LINVAAG OTTAR	NILSEN JOHAN			
	KJØNSVIK HARRY	WOXHOIT KNUT	HANSEN WILLY	STENSEN GUMUND	ANTONSEN FINN	HART RAYMOND	KNUDSEN ARILD	HALVORSEN TRULS	AMUNDSEN ARNE			
			BYKLUM TORGEIR	MARSTOKK KJELL				HENRIKSEN TORE	FEVANG HARALD			
				WARG KNUT				ANDERSEN ASIAK	GABRIELSEN S			
TREASURE FINDER	OLSEN KIAUS	GUNNASSCHJAA T	LUNDE ANDERS	KJELLIN ØIVIND	RIAN TROND	HIMBERG GUNNAR	PEDERSEN JARLE	ANDERSEN EIRIK	GUSTAVSON E			
	TIILINES ÅGE			MARTHINSEN H	BACK ERLING	CARNES HANS	BUGTEN TORE	VIKENE ARILD	JULIEBØ DAGFINN			
	KRISTOFFERSEN F	NÆSS OLE CHR		LUNDE BJØRN		ANDERSEN ULF T	PEDERSEN JARLE	LYSØ HARRY	STAVIK AKSEL	WÅGE KRISTOFFER		
				KAMSVÅG EDGAR	MYRSTAD JAN			ANDERSEN ARNE G				
								ERIKSEN LEIF M				
BOREDEPARTEMENT												
TREASURE SEEKER	LAROUX NATHAN	POLDERMANN J	BOOTH LOIAND	SKREKOS GUNNAR								
	WEATHERFORD J	TAYLOR	TENOS STEINAR	ROBINSON S								
		DICKTEN ERNEST	TEKSUM STEINAR									
		STOCKWELL TIM	ØSTERHAUG TERJE									
			TJELTA TERJE	MADSEN SIGBJØRN								