



INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKTB-REDERT

nr. 3/80

INNHold:

NR. 3 — OKTOBER 1980
(Nr. 84 — 20 årg.)

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSEN

Redaktører:

Ansvarlig redaktør Jan P. Syse
Redaktør og layout Helge Selmer

Redaksjonskomité:

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



Orkesterplass

Gode utsikter for bulkfarten?

Skipsfarten med rekordinnseiling

Tønsbergs Blad går ombord i TOMBARRA

Bulkskip i varierende fart

Styrmann Eriksen i farten

TENDER CONTEST i redningsaksjon

Fotomontasje bulk

Dypvannssprengning i Middelhavet

Foto: Per Arne Carlsen

Skipsadopsjon

Kryssord Maritim

MINI MAL: Minnenes melodi

Personalia

Skipsidrett



Forsidebildet:

M/S TONGALA i Europort

Orkesterplass

Det er ikke bare kjært barn som har mange navn. Også ryster og elendighet suger til seg etiketter. Når nå troen på at man kan bevilge seg til velstand får sitt grunnskudd — endog i Sverige —, så snakker man om engelsk syke, leve over evne, strekke seg lenger enn skinnfellen rekker. En innarbeidet livsstil, for mange nærmest en barnetro, får en knekk like foran våre øyne.

Mange land møtes i tilbaketoget. Omstillingen er hard. Sammenbruddet ble utløst av oljekrisen. Selve drivfjæren for økonomisk vekst — billig energi — sviktet, og få ville i tide erkjenne skriften på veggen. Man fortsatte som om grunnlaget for vekst fortsatt var tilstede, istedenfor systematisk å skaffe seg andre fortrinn. Resultatene sees i Storbritannia, Danmark, Sverige, og flere vil følge etter. Også Norge, men hos oss tar det noe lenger før det synes, fordi vi også sitter på den andre siden av oljebordet. Vi har en betalt orkesterplass til lærdom. Men troen på at vi kan bruke enda flere penger fra Nordsjøen til alle slags gode formål, uten andre virkninger enn at vi får det bedre, er i ferd med å innhente oss også. Inflasjon, lønnspress og svenske tilstander er følgen, hvis man ikke i tide legger om og utvikler nye fortrinn.

Situasjonen i vårt eget firma ble nøkternt beskrevet i lederartikkelen i forrige nummer av «Skib-Rederi». Situasjonsbeskrivelsen er senere fulgt opp i Halvårsrapporten, hvorfra noen sentrale punkter fremheves:

«Første halvår 1980 bekreftet riktigheten av moderniseringsprogrammet vi gjennomførte for linjeflåten i de foregående år.» ..

«Wilhelmsen Offshore Services har oppnådd et tilfredsstillende resultat hittil i år... Utsiktene for offshore influeres imidlertid sterkt av tarifforhandlingene og streiken som begynte i juli. Det hersker stor usikkerhet om det fremtidige kostnadsnivå. Samtidig kan konsekvensene av at lønnsutviklingen i Nordsjøen bringes i uttakt med resten av Norge, bli betydelige ...»

Resultatene i første halvår i år er således vesentlig bedre enn for hele fjoråret. ... Den positive resultattendens fra annet halvår 1979 er derved forsterket. Usikkerheten omkring tarifforhandlingene og den geherelle konjunkturutvikling gjør imidlertid at vi ikke bør regne med mer enn en gjentakelse av første halvårs driftsresultat i annet halvår ... Totalt sett vil imidlertid 1980 gi et vesentlig bedre resultat enn 1979 ...»

JPS.

Gode utsikter for bulkfarten?

Selvom fraktmarkedet for store bulkskip i dag er noe svakere enn tidligere i år, er det mange som mener at det er godt håp om relativt gode markedsforhold i årene frem mot 1985. Det vil bli større behov for bulkskip enn eksisterende og kontrahert tonnasje kan dekke.

Med disse fremtidsvyer retter vi spørsmål om rederiets bulkengasjement til assisterende direktør Aage R. Aaberg, Befraktningsseksjon skip.



Assisterende direktør Aage R. Aaberg.

— Blir det nå overkontrahering av store bulkskip?

Den eksisterende «dry bulk» flåte i verden pr. juli 1980 består av ca. 139 mill. dwt. Tonnasje i kontrakt er ca. 21 mill. dwt., m.a.o. ca. 15% av den eksisterende flåte. Det har vært relativt stort aktivitet i kontraheringsmarkedet for bulkskip i første halvår hvor hele 8 mill. dwt er kontrahert — vesentlig større bulkskip.

Hovedtyngden av de kontraherte bulkskip forventes levert i løpet av 1981 og 1982. Følgende tabell viser leverte bulkskip siden 1980 og forventet levering i årene som kommer:

MILL. DWT

1970	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82
6,6	8,7	9,5	9,5	8,4	7,9	10,9	13,0	5,3	2,8	4,5	9,0	8,6

Man kan kanskje si at kontraheringsmassen generelt sett ikke virker skremmende, men en litt nærmere analyse viser at hovedtyngden av de kontraherte skip befinner seg i klassene Panamax (50.000—80.000 dwt) og større. Videre viser det seg at skip over 80.000 dwt står for den største tilvekst.

Følgende estimerte tall pr. juli i år viser dette:

(Kilde: Fearnley & Egers Befragtningsforretning. Deres tabell er ajour pr. mai i år, og vi har plusset på våre egne anslag for perioden mai/juli 1980).

MILL. DWT

Størrelse dwt	Seilende pr. juli 1980	Total i ordre	Lev. 80	81	82 —
10.000—50.000..	87,0	5,6			
50.000—80.000..	32,0	6,5			
80.000— ..	20,0	8,9			
	139,0	21,0	3,4	9,0	8,6

Ordremassen av Panamax bulkskip utgjør med andre ord ca. 20% av seilende Panamaxere pr. juli 1980, og ordremassen av skip over 80.000 dwt utgjør 44,5% av tilsvarende seilende skip! Slår man disse to gruppene sammen utgjør ordremassen ca. 30% av seilende tonnasje.

Kontraheringsaktiviteten har imidlertid nå stilnet litt av, og det er å håpe at aktiviteten ikke fortsetter i samme store tempo som den vi så i de første 6

mndr. av året. Ovennevnte tall gir etter min mening likevel grunn til bekymring for de nærmeste par år for de større bulkskip litt avhengig av den økonomiske og politiske utvikling rundt i verden.

— **Vi tar utgangspunkt i forventet økonomisk utvikling i ulike deler av verden. Hvordan vil sjøverts handel med jernmalm og kull influeres av dette?**

Det er mange tegn som tyder på at konjunktorene er på vei nedover i store deler av verden. Hvor dypt dette tilbakeslag kan bli og hvor lenge det vil vare er ekspertene høyst uenige om.

Spørsmålet gjelder transport av jernmalm og kull — m.a.o. transporter av råmaterialer for stålindustrien (samt energi kull for kraftindustrien).

La oss se på stålindustrien først. En nedgang i konjunktorene betyr normalt også nedgang i stålproduksjonen og dermed også et mindre behov for råmaterialer som kull og malm. En motsatt effekt vil en opprustningsaktivitet som følge av en tilspisset internasjonal situasjon få. Min personlige mening er at vi vil få en utflatning i sjøverts handel av kull/malm for stålindustrien over de nærmeste par år.

Imidlertid vil behovet for kull for kraftverksindustrien verden over øke sterkt i årene som kommer — dette dog litt på lengre sikt.

— **Du nevner kraftverksindustrien — kan du si litt mer om forventet sjøverts handel med kull for denne industri?**

Grunnlaget for den utbredte optimisme som hersker for bulkskipsmarkedet for fremtiden er basert på en formidabel vekst i kulltransportene for nevnte industri. Denne transporten er (sammen med korntransporten) i sterk grad uavhengig av den økonomiske vekst i verden sammenlignet med f.eks. stålindustrien. La oss se nærmere på kullet, (det såkalte «steamingkull»). Etterhvert som oljeprisene stiger vil flere og flere skifte over fra olje til alternative energi-

kilder, hvorav kull kanskje blir den viktigste. De største kjente kullforekomster finnes i følgende deler av verden: Australia, Canada, Syd-Afrika, USA, China, Vest-Tyskland og UK, samt i Østblokklandene Sovjet, Polen og DDR.

Man regner idag med at behovet for kull frem til år 2000 vil stige enormt sammenlignet med dagens forbruk. Jeg besøkte tidligere i år Australia hvor man regner med en rivende utvikling i sin kulleksport. Man får et visst inntrykk av potensialet når det gjelder kulltransporter ved å se litt på de estimerer kullindustrien i f.eks. Australia opererer med p.t.:

År:

1979 — eksport av ca. 40 mill. tonn kull

1985 — eksport av ca. 110 mill. tonn kull

1990 — eksport av ca. 160 mill. tonn kull

2000 — eksport av ca. 230 mill. tonn kull

Disse tall dekker alle typer kull. Tallene må naturligvis sees på med en smule skepsis, men likevel ... Det tar imidlertid enda noen år før kullet for alvor begynner å bevege seg i riktig stor målestokk. Først i 1982—83 kan man regne med kvantum som teller, og full tyngde blir det neppe før utover i 84-85-86.

Infrastrukturen inklusive nye havneanlegg i såvel eksport- som import-havner må utbygges, og dette tar tid. Og selvom man regner med disse store tall er det foreløpig svært vanskelig å komme igang med kontraktsforhandlinger om skipninger i vesentlig grad, fordi salgskontraktene ennå ikke er gjort. Imidlertid er potensialet meget interessant, og vi arbeider aktivt med en rekke muligheter.

— **Du nevnte også korntransporter — hvordan virker så dette marked?**

Som nevnt er også korntransportene konjunktur-uavhengige og vil ha en stabiliserende virkning på bulkskipsmarkedet selvom verdenskonjunktorene er i nedgang.



M/S TONGALA — 121.161 TDW —
ved GEM's anlegg i Europoort.

Ser man på de tre hoved-varesorter innen bulkfarten var den estimerte fordeling som følger i 1979 målt i tonn-mill. — mill. metric tons:

Jernmalm 1945, kull 630 og korn 980. Som man ser er korntransportene en meget viktig del av alle bulktransporter. Tallet for korn har dessuten bare steget for hvert år siden 1974 på tross av alle dårlige konjunkturer, og bidro sterkt til at tørrlastmarkedet ikke førte flere bulkskip i opplagsbøylene i de vanskelige årene fra 1974 til 1979.

Utviklingen i kornmarkedet vil etter min mening fortsatt være av meget stor betydning for bulkmarkedet. Det er imidlertid et uberegnelig marked. USA, Canada, Australia og Syd-Amerika (Brasil og Argentina) er de store korneksportører, hvorav USA er desidert størst. Sovjet/Østblokklandene, Europa forøvrig, Kina og Japan er de største importører. Det som er avgjørende for hvor store korntransportene skal bli år om annet er blant annet værforholdene i såvel eksport- som importland. Svikter f.eks. høsten dramatisk i Sovjet kan man forvente store mengder korntransporter fra de land som har overskudd. Noe som i år har gjort markedet enda vanskeligere å bedømme er politiske forhold som f.eks. USA's kornboycott av Sovjet. I skrivende stund har vi et relativt stabilt og godt kornmarked.

— Vil så WW's bulkflåte vokse — og hva slags skip vil det bli aktuelt å kontrahere?

Ja, jeg tror på en vekst i vår bulkflåte i løpet av de neste årtier. Imidlertid skal vi være klar over at bulkflåten allerede representerer en stor andel av firmaets investerte kapital. Skal vi se fremover tror jeg videre at nye kontraheringer fra WW's side i større grad enn tidligere vil bli basert på faste transportavtaler. Jeg har da de fremtidige kulltransporter i tankene for skip i størrelsesorden 100/200.000 dwt. Vi må her sette alle kluter til for å sikre oss avtaler med kulleksportører/importører. Dette forhindrer ikke at vi også må være våkne for muligheter som byr seg i markedet når det gjelder kontrahering av skip uten å ha sikret transportavtaler.

Jeg ser også et økende behov for nye og større bulkskip for transport av skogsprodukter (papir, cellulose etc.) — de såkalte «open type» skip à la våre Troll-skip. Ro/ro skip begynner også å gjøre seg gjeldende i denne fart.

— Vi har idag to bilskip (Ro/Ro). Vil det bli et større engasjement innen biltraden?

Det håper vi. Vi arbeider p.t. aktivt på forskjellige prosjekter med tanke på nye ro/ro bilskip. Men også her ønsker vi certepartidekning av noen varighet før vi kontraherer.

Bilfarten har utviklet seg fenomenalt i løpet av de siste 5—10 år, og foregår idag stort sett med ro/ro skip. Jeg aner idag en viss fare for overkontrahering av bilskip på kort sikt hvis japanernes kolossale eksport av biler blir redusert. Imidlertid vil nye bilmarkeder utvikle seg og «nye» land kommer til å øke sin bilimport. Det er derfor å håpe på et relativt stabilt marked for bilbåtene.

— Hva med kombinasjonsskip som er bygget for å ta oljelast eller bulklast?

Kontraheringene av kombinasjonsskipene er mer eller mindre stoppet opp. Verdenstonnasjen har holdt seg stort sett uforandret på ca. 48 mill. tsdw. siden 1977.

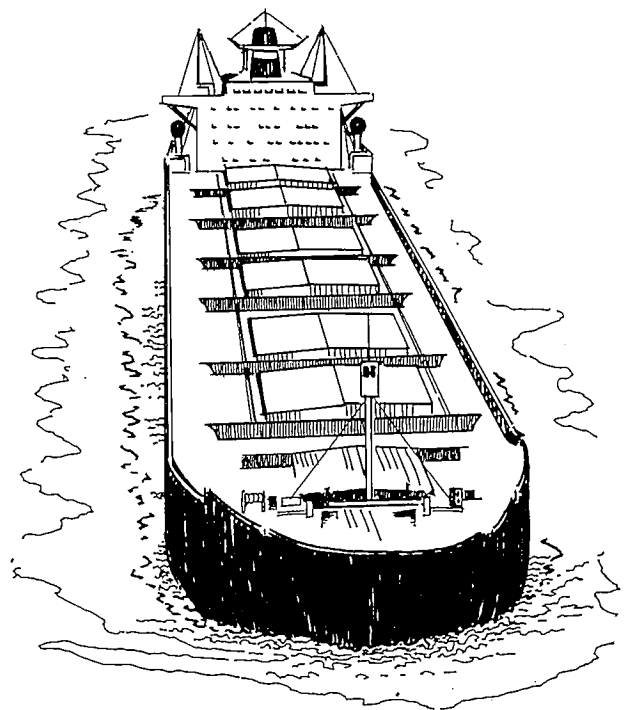
Vi har som kjent hatt kombinasjonsskip i WW flåten uten særlig kommersiell suksess. Derimot ser man at redere som f.eks. Leif Høegh & Co. A/S har tro på denne type skip, og har nylig kontrahert en rekke nybygg i Panamax størrelsen i Syd-Korea. For å drive kombinasjonsfart trenger man en større flåte på si 8—10 skip for at de rasjonelt kan utnyttes i denne spesielle fart. Det er vel slik med disse skip som med mange andre ting, det fungerer relativt bra for dem som spesialiserer seg på et bestemt felt.

Historisk sett vil man imidlertid oppdage at kombinasjonseffekten er blitt lite utnyttet. Enten har skipene gått hovedsaklig med tørrlast — eller med olje. (Idag går over 70% i dry cargo).

Rent markedsmessig bidrar kombinasjonsskipene til å skape usikkerhet og en smule forvirring i såvel tørrlast som tankmarkedet i det ca. 70% av en totaltonnasje på ca. 48 mill. tdw «flyter» frem og tilbake mellom de to markeder og bidrar på denne måten til å presse ratene.

— Har du så tro på et godt og fremtidig liv for bulkfarten?

Ja, så absolutt. Selvom jeg uttrykte en viss frykt for at kontraheringsaktiviteten for større bulkskip har vært for stor i den senere tid er dette kortsiktige vurderinger, og jeg tror at den langsiktige utviklingen vil bli meget interessant og lovende — et marked hvor WW må være med.



Skipsfarten med rekordinnseiling på 29 milliarder i brutto-frakter

Regjeringen med ny skipsfartsmelding

Norges handelsflåte får i inneværende år en rekordinnseiling på over 29 milliarder kroner i brutto fraktinntekter. Dette er 7 milliarder kroner mer enn i 1979. Det er videre antatt at nettovalutainntektene i år øker fra 9 til vel 11 milliarder kroner.

Det var Presidenten i Norges Rederforbund, skipsreder Fridtjof Lorentzen, som opplyste dette på Rederforbundets årsmøte i Oslo. Han minnet imidlertid om at dette hovedinntrykket må nyanseres. Utsiktene på fraktmarkedet varierer sterkt:

— Tankmarkedet er fremdeles preget av over-skuddskapasitet. Tonnasjeoverskuddet kommer til uttrykk i form av fartsreduksjoner, partlasting, bruk av tankskip som oljelager og forlenget havnetid. I løpet av sommermånedene er imidlertid en rekke skip blitt liggende ledige og enkelte har gått i opplag.

— For tørrlasteskip har forholdene vært gode. Dette gjenspeiles også klart i skipsverdiene.

— For offshore er det en kraftig bedring. Men også her er det mye som skal tas igjen av tidligere under-skudd.

Nedgangen i flåten er stoppet opp. Antall skip i utenriksflåten er nå 826 og tonnasje er ca. 38 mill. dwt. Fornyelsen er kommet i gjenge. Norske rederier har nå kontrakter for bygging av nye skip på tilsammen ca. 4 mill. dwt. Dette er ca. 8 prosent av kontraktsmassen i verden.

Jeg har tro på fremtiden for norsk skipsfart. Men det stiller store krav til oss og til de politiske rammebetingelser.

Kravene til norske myndigheter er at de dels makter å begrense kostnadsveksten, dels at noen av næringens øvrige rammebetingelser blir bedre. Rederforbundet la høsten 1979 frem et handlingsprogram for skipsfartsministeren med forslag til tiltak.

Den nye skipsfartsminister, statsråd Steen, ba om å få næringens problemer nærmere belyst. Resultatet av hans initiativ ble oppnevning av to arbeidsgrupper der departementet, Rederforbundet og sjømannsorganisasjonene var representert. Rederienes egenkapitalsituasjon og skipsfartens internasjonalisering ble temaet for de to arbeidsgruppene.

Felles for disse områdene er at man her finner svært mange av de særnorske problemer som svekker norsk skipsfarts konkurranseevne, i tillegg til det generelt høye omkostningsnivået i vårt land.

Innstillingen ble avgitt i vår og støtter opp om mange av Rederforbundet's synspunkter. Arbeidsgruppene har lagt frem en rekke forslag til tiltak som kan gjennomføres av Regjeringen. Selv om vi gjerne skulle ha sett at forslagene gikk lengre, er det vesentligste i denne fase at de blir gjennomført av Skipsfartsdepartementet så snart som mulig.

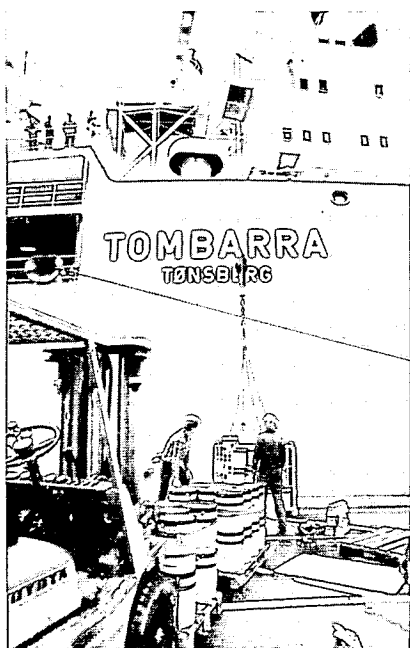


Revisjon av bemanningsreglene

De økende kostnader krever øket produktivitet. Det vil i praksis si at vi kan drive skipene med færre folk. Den rammeavtale som er inngått med Sjømannsforbundet har gitt oss øket produktivitet samtidig som de sikkerhetsmessige hensyn er fullt ut ivaretatt. Derfor er det nå maktpåliggende å videreføre bemanningsavtalen med Sjømannsforbundet i nye forhandlinger med de tre offiserorganisasjonene. Vår foreløpige erfaring tyder på at det kan bli vanskelig å komme til enighet innen rimelig tid.

Vi må da overveie om det er en mer tjenlig fremgangsmåte å be de politiske myndigheter ta de samlede bemanningsregler opp til revisjon. Vi lever i dag med krav til bemanning av norske skip som ikke er tilpasset de senere års tekniske og økonomiske utvikling. Andre skipsfartsnasjoner arbeider aktivt med moderne bemanningsforskrifter som vil gi dem et konkurransefortrinn. Med vårt høye kostnadsnivå er det derfor viktig å forsere arbeidet med en bemanningsreduksjon. I erkjennelsen av dette problem har myndighetene gitt dispensasjoner, men norsk skipsfart kan ikke på sikt drive på basis av dispensasjon fra bemanningsforskriftene.

Det er bebudet at Regjeringen om relativt kort tid vil legge frem en skipsfartsmelding. Det er viktig at det skjer en hurtig behandling av de spørsmål vi her har omtalt. Skipsfartsdepartementet har derfor lovet oss handling så snart det er skjedd en klarering i Stortinget, sa Presidenten i Norges Rederforbund, skipsreder Fridtjof Lorentzen.



— Det er altfor få sunnmøringer ombord, utbrøt 2. styrmann Oddvar Jacobsen da Tønsbergs Blads utsendte sammen med informasjons-sjef Hans Chr. Bangsmoen ankom Skandiahavnen i Göteborg for å gå ombord i M/S TOMBARRA. Utmerket! tenkte jeg — for det var seilende Vestfoldinger jeg var der for å treffe. Bangsmoen hadde antydnet to, tre fra avisens nedslagsfelt — men i virkeligheten var det hele ni ombord fra Tønsberg og omegn. Jeg forsto da den ensomme sunnmørings utbrudd. TOMBARRA var i sannhet et stykke Tønsberg og Vestfold i drift.

Som næringslivsmedarbeider i Tønsbergs Blad har jeg nesten ukentlig kontakt med rederiet Wilh. Wilhelmsen. Selv om rederiets hovedkontor ligger i Oslo — regner vi fremdeles rederiet som et Tønsberg-rederi. Alle skip og andre farkoster i rederiets tjeneste er registrert i hjembyen — og gatenavn og statuer osv. bare understreker hvilken posisjon rederiet har hatt og fremdeles har i tønsbergensernes hjerter.

Etter å ha arbeidet med shipping-spørsmål en tid: kontraheringer, slutninger og forandringer i rederi-struktur osv. hadde jeg et sterkt ønske om å få treffe sjøfolk — og jeg var så heldig at rederiet inviterte meg på en tur med TOMBARRA fra Göteborg til Rotterdam. Linjefarten er jo fremdeles Wilhelm-sens ryggrad — til tross for stadig økende offshore-engasjement. Tankfarten er jo dessuten blitt et sørge-lig kapittel.

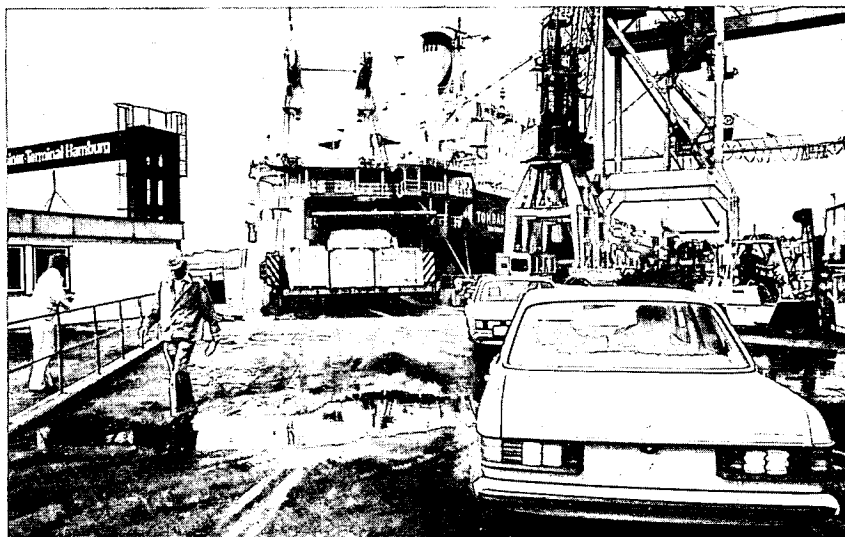
TØNSBERGS BLAD går ombord i TOMBARRA

Det er et imponerende arbeide som ligger forut for hvert havnean-løp. Alt skal være klart en uke i for-veien — og lasteinspektøren, Petter Akset i dette tilfelle, sørget for at apparatet var så velorganisert som mulig med sine losse/lastegjenger og lastefordelingsskjemaer. — Men ikke til forkleinelse for alt det arbeide som blir gjort fra land. Fremdeles har kaptein og mannskap herredømme ombord og ansvar for sitt skip. — Og det er fantastisk store verdier de skal bringe trygt andre verdensdeler.

Jeg er glad for den fine mottagelse jeg fikk ombord. Det var bare blide fjes å se overalt og jeg fikk mine hyggelige samtaler både med vestfoldinger og andre. Med fotobag og blokk vandret jeg skipet fra kjøll og til pipe — og til tross for hektisk aktivitet — hadde alle tid å avse til en spørrelysten journalist.

TOMBARRA er et moderne skip, men allikevel ikke av WW's nyeste ro/ro-skip. Fremdeles er offiser- og mannskapsmesser adskilte og skipet har ikke databridge. Forholdet offiserer — mannskap var det beste ombord. Kaptein Jon Bjørheim er en avholdt skipssjef og hans lederskap har skapt et ubetinget godt miljø. Og han har dyktige medarbeidere både på dekk og i maskin.

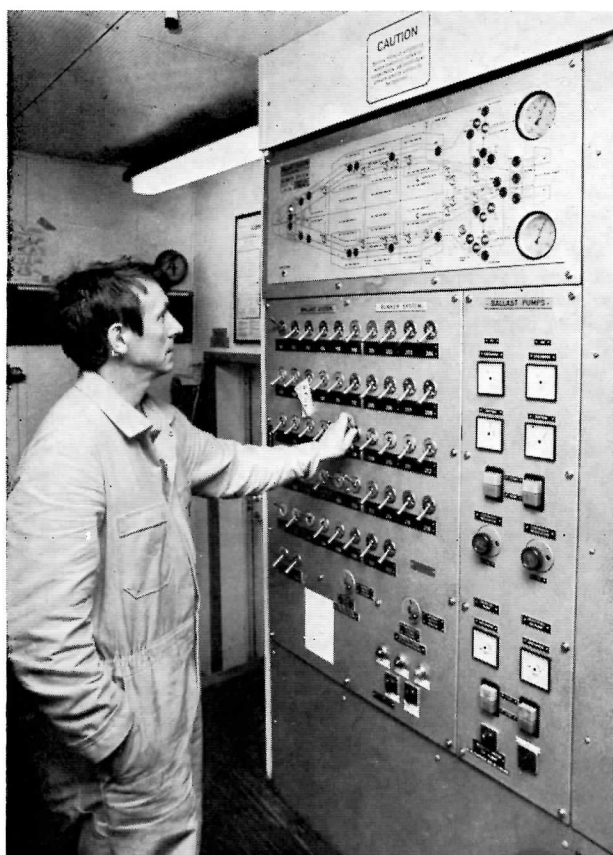
— Men noe som også i høyeste grad er med på å skape et godt arbeidsforhold og et hyggelig miljø, er maten. Ingenting er vel viktigere enn variasjon i kosten og et riktig sammensatt kosthold. God mat er ensbetydende med trivsel. Stuert John Engelbrethsen og hans medarbeidere i byssa kan sine saker. Jeg var faktisk redd for å måtte betale for overvekt på flyet hjem fra Amsterdam....



TOMBARRA i Hamburg. Luksus-kjøredoninger bruker bare det beste skip til frakt over til Australia.



Ekteparet, overstyrmann Thorleif Bryde og pike Karin Bryde får nyheter fra Tønsberg.



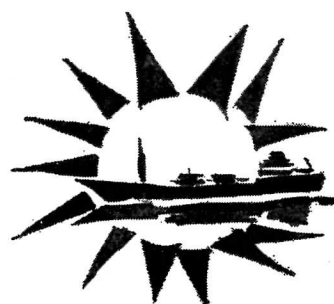
1. maskinist Wilfred Albrigtsen sjekker ballasten.



Lasteinspektør Petter Akset og 2. styrmann Oddvar Jacobsen diskuterer lastearbeidet.

Turen for meg var meget lærerik. Jeg fikk se hvordan et skipssamfunn fungerer, det ble «mer kjøtt på bena» i forhold til det jeg til daglig arbeider med. Jeg fikk føle den spesielle atmosfære på broen en tidlig morgentime i trafikert farvann. Du verden så godt en kopp kruttsterk kaffe smaker på broen. Jeg vil takke alle som gjorde turen med TOMBARRA så minnerik for meg.

vennlig hilsen
Pål Stensaas



— Jeg misunner ikke dem som om ett eller to år er ferdige med telegrafistutdannelsen. Det blir ikke enkelt å få hyre. I øyeblikket blir det utdannet for mange telegrafister og det er for få ledige jobber. Derfor vil jeg anbefale alle som har planer i retning av telegrafistyrket å tenke seg om både to og tre ganger. Uansett er det nødvendig å ha et ben innenfor et rederi før man setter igang, sier «gnisten» ombord i Wilh. Wilhelmsens TOMBARRA, Inger Albrigtsen — uteksaminert fra Tønsberg Navigasjonsskole i 1975.

— For å få de nødvendige sertifikatene er det obligatorisk med en opplæringsperiode på tre måneder ombord- og denne tre-måneders perioden er svært vanskelig å få til. Vi opplever faktisk at mange ferske telegrafister tilbyr seg å arbeide gratis — men det tillater ikke fagorganisasjonen.

Etter denne advarende pekefinger fra «gnisten» tar hun seg tid til å minnes skoletiden i Tønsberg. — Vi hadde det fint. Jeg trivdes med å bo i Tønsberg, sier hun.

Inger Albrigtsen som egentlig er fra Hov i Land, arbeidet også før telegrafisttiden i Wilhelmsen — på hovedkontoret i Oslo. I denne tiden fattet hun interesse for skipsadopsjon og den har holdt seg siden. Når Inger er hjemme på ferie, hender det at hun sammen med andre rederirepresentanter reiser rundt på skoler for å knytte kontakter mellom skip og skole.

— Da jeg arbeidet ombord i WW-skipet TØNSBERG i 1976/77 hadde vi god kontakt med elevene på Husø skole. De var virkelig flinke til å holde kontakt.

— Er mannskapet engasjert i skipsadopsjonsspørsmål?

— Det varierer noe, noen legger ned endel arbeide i brevskrivning og noen sender gaver fra steder vi besøker. Men det meste av kontaktarbeidet ligger på meg, og det gjør ingenting. Totalt sett tror jeg nok at skoleelevene har størst utbytte av denne form for kontakt. De lærer litt om skipsfart og sjømannsykket og får styrket sine geografiske kunnskaper. Når skipet er i en norsk havn, hender det at klassen vi har kontakt med får komme på besøk ombord. I øyeblikket har TOMBARRA kontakt med en klasse på Gjøvik.

Få arbeidsmuligheter for nye telegrafister



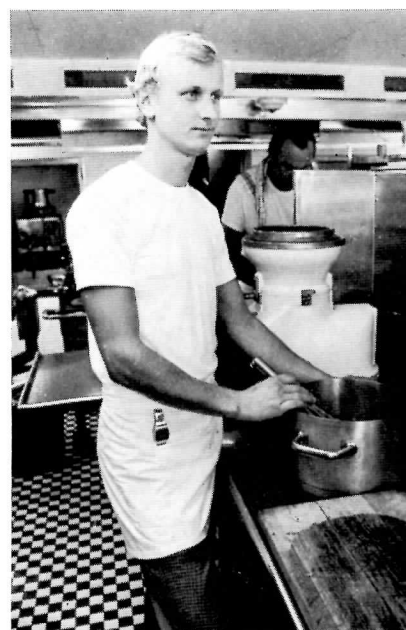
Telegrafist Inger Albrigtsen viser frem morsenøkene. Den til høyre er den tradisjonelle utgaven. Den til venstre er hypermoderne med mange innstillingsmuligheter — korte og lange støy etc. og det finnes to plater — en for korte og en for lange støy — det gjør sendingen mer effektiv.

Kokken fra Våle

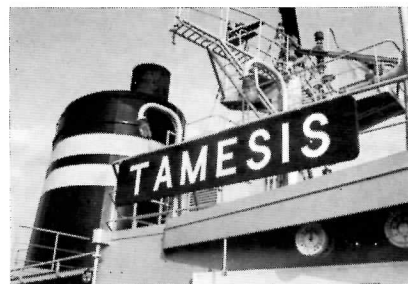
Arve Wittingsrud fra Lur gård i Våle har nå et par års fartstid bak seg i Wilh. Wilhelmsen som kokk. Etter husmorskole ble det kokk- og stuertskolen i Sandefjord. Arve har seilt mellom Østen og Statene i Barber Blue Sealinjen og på TOYAMA mellom Europa og Østen. Nå er han påmønstret TOMBARRA i Scan-Carriers og i øyeblikket på vei mot Australia.

— Når broren er odelsgutt må'n jo finne på noe annet — og jeg har alltid hatt reiselyst, sier lysluggen fra Våle. — Jeg gleder meg til å se Australia og New Zealand — på den kant av verden har jeg aldri vært før.

Arve har ansvaret for matlagningen til 30 sultne sjeler og arbeidsdagen er lang — fra syv om morgenen til syv om kvelden — skjønt pauser er det innimellom.



Bulkskip i varierende fart



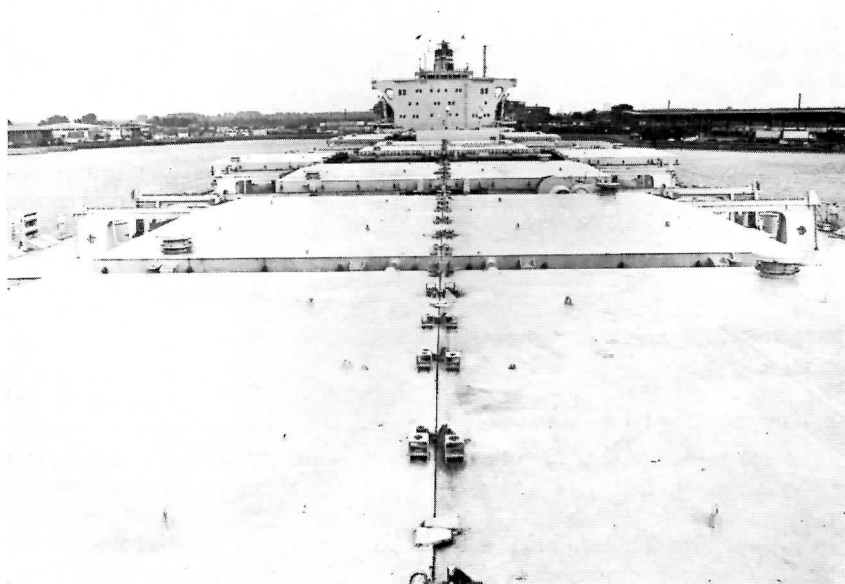
M/S TAMESIS på 70 610 tdw ble levert 4/2-77 fra Nippon Kokan, Tsu. Søsterskipet, M/S TAGUS, ble levert et par måneder senere. Begge skip er hva vi kaller Panmax størrelse bulskip, d.v.s. maksimale dimensjoner for å passere Panama kanalen. Et særtrekk ved såvel TAMESIS som TAGUS er de 13 lukene skipene har i motsetning til hva som ellers er normalt — 7 luker for 7 rom.

Da M/S TAMESIS ble levert, gikk det rett inn på timecharter for Scanbulk for en 4 måneders periode. I løpet av den tiden som fulgte, har skipet blitt beskjeftiget i varierende fart — malmlaster fra Narvik til Kontinentet, malmlaster fra Vest-Afrika og Syd-Amerika til Kontinentet, Alumina fra Australia til Italia, en rekke kornlaster fra USA til Europa, kull-laster i ulike retninger som til Europa såvel som Japan. Pussig nok har det ikke blitt så mange Panama passeringer — totalt kun 5 ganger. Suez kanalen har M/S TAMESIS kun benyttet en gang.

M/S TAMESIS er et stort skip til Panmax bulskip å være. Den gode kubikken skipet har er derfor ypperlig for kornlaster og skipet har i løpet av disse tre og et halvt år det har seilt, transportert ikke mindre enn 16 kornlaster — de fleste av dem fra US Gulf til kontinentet.

Idag er skipet sluttet til Showa Line for et tidscerteparti på 12 til 14 måneder. Under dette certepartiet har skipet transportert vekselvis kull og malm og vil ventelig fortsette med dette ut perioden.

Våre bulskip kommer sjelden til Norge, om de i det hele tatt kommer hit. M/S TAMESIS er i så måte et unntak. I 1977 var skipet i Narvik tre ganger og i 1979 ble skipet dokk-satt i Haugesund.



Styrmann Eriksen i farten



Asbjørn Eriksen er 34 år. Han har vært i rederiet siden 1966 og tok skipsførereksamen i 1973. Han er bosatt i Drammen, gift med Torunn og har 1 barn. Eriksen har også vært på rigg og vikariert i maritim personellavdeling flere ganger. Fru Torunn har vært i RA5 i flere år, så røttene til rederikontoret er der så absolutt.



Styrmann Eriksen i farten!

Asbjørn Eriksen bruker benene til mer enn å stå på et skipsdekk. Han er aktiv på flere måter, trener og holder seg i form til sjøs og til lands. Han er kjent som en fanatisk syklist hvorfor han selvsagt har tatt med sin racer ombord for å drive kondisjonssterkt temporitt i land ved anledning — til stor engstelse for div. WW-kapteiner og intetanende havnearbeidere. Han nøyer seg ikke med det. Da han var på kontoret, syklet han til jobben — det er 5 mil hver vei! I beste Knut Knudsenstil passerte han en langsomtgående bilkø på Drammensveien, og vi ristet beundrende, men oppgitt på hodet. Han har også satt andre spor etter seg — på ski. For 5 år siden tok han med seg alt han kunne av pokaler som beste langrennsløper i WIL-rennet. Ikke dårlig av en som hadde drevet tørrtrening på et skipsdekk.

Med disse portslige presentasjonene som bakgrunn satte vi han til veggs, og han gikk med på en intervju-runde med S-R.

— Hvordan liker du bulkfarten?

Det er stort sett bra i bulkfart, men det er litt lite action for unge folk. Det er enkelt å operere skuta og ingen særlige problemer. Farten vi går i bringer oss til varierte steder, men det blir lange døgn i sjøen.

— Lange døgn i sjøen — hva med arbeidstid kontra fritid ombord?

Hva skal man med fritid ombord i en båt? De fleste som seiler er interessert i å tjene mest mulig penger på kortest mulig tid. Arbeid er den beste rekreasjon for oss som seiler, da vi ikke har de samme mulighetene som landkrabbene til å bruke fritiden på en meningsfylt måte.

Arbeidstidsloven kan vi da selvfølgelig komme i konflikt med, det er så, men den burde ikke gjelde for oss sjøfolk. Man kan selvfølgelig prøve å «prakke» på folk velferd i alle mulige varianter. Og det er jo vel og bra for de som liker det. Men, man er vel ikke kommet ombord for å drive velferd. Man kan også som kjent «velferde seg ihjel». Så forleng arbeidstiden eller la folk jobbe overtid, f.eks. 2—3 timer pr. dag i sjøen. Og la oss få fri ved land. Det fortjener vi.

Nå har jo rederiets policy vært å få bort bruk av overtid — for å begrense mannskapsutgiftene. Dette er etter min mening feil vei å gå. Nå er det jo visse privilegerte som nesten kan jobbe så mye overtid de ønsker, mens andre ikke får en time. Denne forskjellsbehandlingen skaper selvfølgelig misnøye, og det er jo ikke bra i skipsmiljøet! For skal først overtiden begrenses, må den begrenses for alle grupper. Da blir det mest rettferdig. Dette er daglige «problemer» som opptar oss, men dette er vel ikke noe nytt.

— Mange søker seg over i offshore?

Lønnsmessig blir det nok det samme. I offshore er det mer konsentrert arbeid. Man jobber i team-work og blir kjent med gjenget ombord. Dette har mye å si. Hensynet til familielivet teller mest. Man savner dette når man er ute i lange perioder av gangen.

— Hva med rekrutteringen til handelsflåten?

Det er ikke mange ungdommer som er villig til å satse på sjømannsyrket idag. Årsakene til dette er mange. De som har «noe oppe i hodet» slutter etter en tid. For hvem får du idag til å gå å banke rust og male i 2—3 år for å komme inn på styrmannsskolen? Nå tjener jo en matros snart like mye som en styrmann. Hva er da vitsen med å gå på broa og ha ansvar for skutas sikkerhet, når man kan gå nede på dekk uten ansvar og tjene like mye? Det får mange bare dårlige nerver av.

— Hvordan er kontakten med rederi og familie?

Kontakt med rederikontoret er i form av postgang, sirkulærer etc., og dessuten telefonkontakt begge veier. På informasjonsmøtene beretter inspektørene nyheter fra kontoret som stort sett går på begivenheter og økonomi.

Folk skriver brev, men ikke alle er flinke til å skrive selv igjen. De fleste ombord ringer hjem i helgene.



Vi takker Asbjørn Eriksen for intervjuet. I lett båten drar han på land. Hans fritid får ihvertfall ben å gå på — der han jogger en times tid langs kaianlegget i Bremerhaven.

TENDER CONTEST i redningsaksjon

Blow-out utenfor Brasil

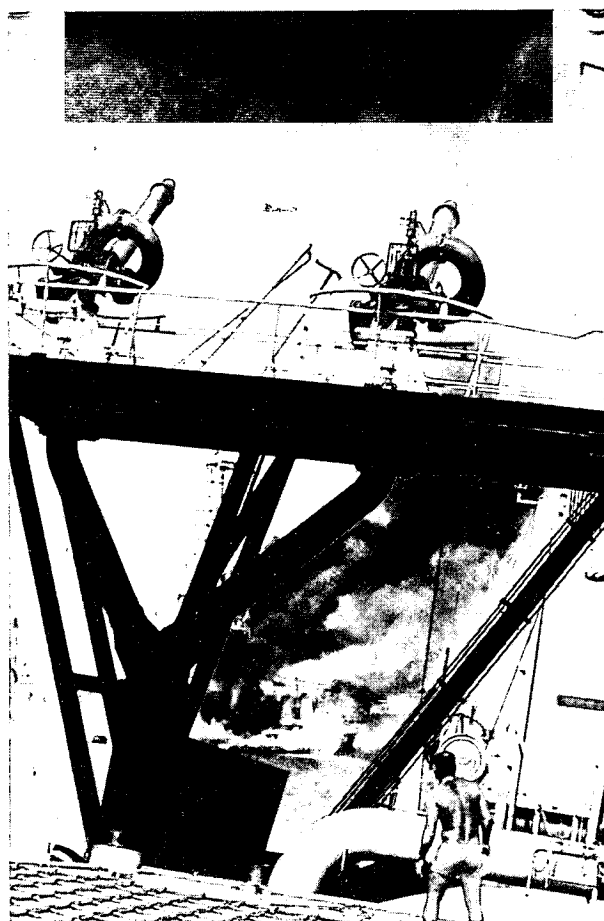
6. juni skjedde det en blow-out ved boreskipet DISCOVERY 534 som var i gang med boring i et gassfelt utenfor Rio de Janeiro. Et supplyskip lå fortøyd til boreskipet. Det hadde lyktes å stenge blow-out preventeren, men det oppsto gasslekkasje, og det brøt straks ut brann.

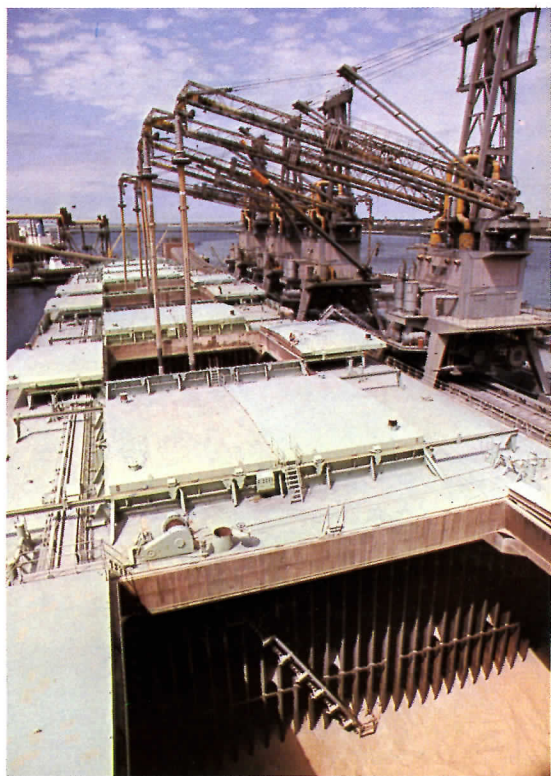
TENDER CONTEST, som bare lå 3 n. mil unna og holdt på med dykking, gikk umiddelbart til assistanse. Ved hjelp av fire-fighting utstyret ble brannen slukket etter 1 1/2 time. Det ble sendt røkdykkere ombord for om mulig finne skadete eller omkomne. Det viste seg at et 20-talls personer hadde kommet til skade. Røkdykkerne kunne fortelle om betydelig skade på supplyskipet som senere ble slept til lands. Det var senere uklart hvor store skadene ble på boreskipet.

Gasslekkasjen ble tidlig stoppet, og TENDER CONTEST lå i tiden etter stand-by ved boreskipet.

I et brev til kapteinen sier Maritim seksjon:

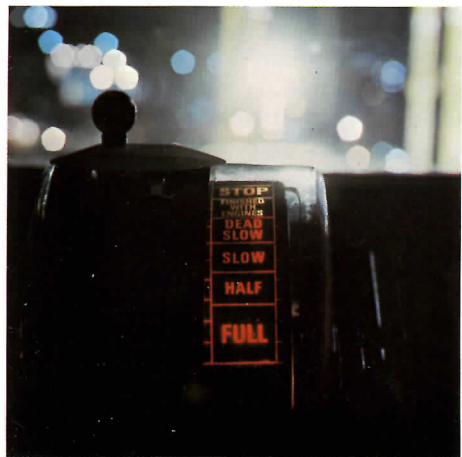
«Det er helt klart at De og Deres mannskap har utført en enestående innsats for å redde folk og verdier, samt vist sjømannskap av beste merke.»





BULK



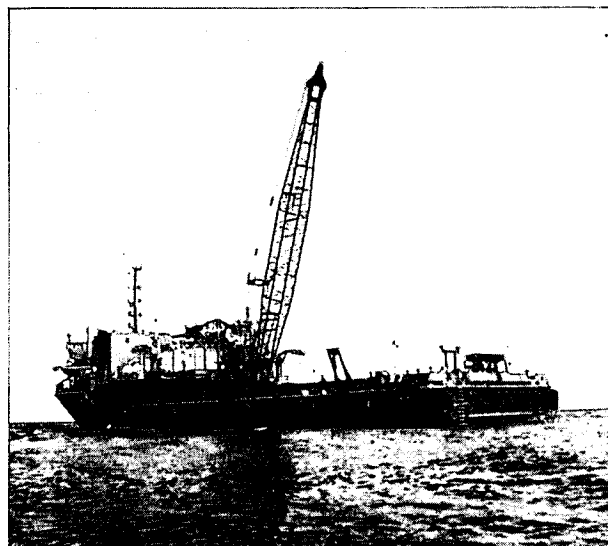


Dypvannssprengning i Middelhavet

Sensommer 79 ble TENDER CARRIER chartret av Brown & Root for å sprengne trase for gass-rørledning fra Tunis til Sicilia. Bunnforholdene i Siciliakanalen er sterkt varierende både av bestanddeler og dybde, fra store sandørkner som er flate som fotballbaner til kuperte områder som for det meste består av koraller. Dybdene varierer fra ca. 60 til 600 meter med store dybdeforskjeller over korte avstander.

Traséene skulle være 50 meter brede og bestå av en nordlig og en sydlig, hvor det skulle legges inntil 4 rørledninger.

I korte trekk består vår jobb i å gjøre bunnen så jevn som mulig, og da særlig å sprengne vekk spisser som stakk 1—4 meter opp.



TENDER CARRIER under sprengningsarbeide i Middelhavet.

Kaptein Børge Haaland

Her var det ikke snakk om å bore hull og fylle med dynamitt. Sprengstoffet (Nitromethane + Deta) som var flytende, ble helt opp i beholdere, spesialkonstruerte slik at sprengvirkningen bare virket nedover.

En stållamme på 6 x 10 meter var konstruert slik at man kunne henge 24 av de spesialkonstruerte (shape charges) sprenglegemer i den og med hydraulisk utløsningsmekanisme frigjøre dem fra rammen.

Når rammen var kommet i ønsket posisjon over aktuelt sprengningssted, ble den satt på bunnen og bombene utløst av vår fjernstyrte ubåt.

På vår vei til Middelhavet var det mange ting vi måtte studere og prøve å finne løsning på. Vi var meget spente og ikke helt sikre på om vi ville klare jobben. Vi ble heller ikke styrket i troen på en heldig utgang da vi i Biscaya hadde rendezvous med British Voyager som forgjeves i 5—6 måneder hadde prøvd å utføre samme jobben. Båten så nå ikke så bra ut da vi møtte den og var heller ikke utrustet på langt nær så godt som oss. Dette siste fikk vi rede på senere.

For å finne frem til sprengningsstedene ble det benyttet Hi-fix (syledis) overflate-posisjoneringssystem. Manuelt kjørte vi inn på dette før vi droppet våre beacon og gikk over til dynamisk posisjonering.

En fjernstyrt liten undervannsbåt (R.C.V.) som etter hvert bare ble kalt «Little Harvey», skulle stå for arbeidet på havbunnen. Den hadde aldri tidligere vært så dypt, og fikk sikkert sitt navn på grunn av alle forsøk på å pløye havbunnen.

Little Harvey hadde følgende utstyr: Meget fint T.V.-kamera med overføring til kontrollrom og bro, barberblad for kutting av tau, lyskaster og meget gode manøvreringsegenskaper. Den ble fjernstyrt fra eget kontrollrom ved hjelp av T.V.-skjerm. På broa hadde vi også T.V.-skjerm der vi kunne følge Little Harvey's pionerarbeid på havbunnen. Hans nysgjerrighet for blekkspruter, kamp mot hai og sist men ikke minst fortvilte forsøk på å finne det sunkne Atlantis, ga han nesten menneskelige egenskaper. Han ble sogar ført opp på mannskapslista. Det ble stor sorg den dagen bombene ble utløst for tidlig og Little Harvey ble liggende fastklemt på 550 meters dyp. En bemannet storebror måtte tre hjelpende til for å få han fri.

Før vi begynte vårt arbeid var traséene stukket ut av en bemannet undervannsbåt. Viktige punkter var markert av oljefat og sprengningsplassene var markert med små nummererte markører.

I starten hadde vi store problemer med å finne plassene, da Syledis (Overflate navigasjonssystem) av og til hadde feil på fra 15—20 meter. Av og til var sikten på bunnen nede i 1—2 meter, og det ble som å lete etter en nål i en høystakk. På broa kunne det til tider være nesten uholdbart. Italienerne, amerikanere, engelskmenn og nordmenn, alle skulle se T.V.-skjermen og følge med i utviklingen. Alt det avanserte utstyret på broa utviklet mye varme, så aircondition tiltross hadde vi opp mot 40 grader. Brukte vi for lang tid på å finne markøren, steg temperaturen ytterligere.

Når markøren var funnet, ble skipet posisjonert sånn omtrent der vi mente rammen ville komme ned. Rammen ble så låret til den var ca. 5 meter over bunnen. Da fikk vi som regel rammen inn på S.V.-skjermen.

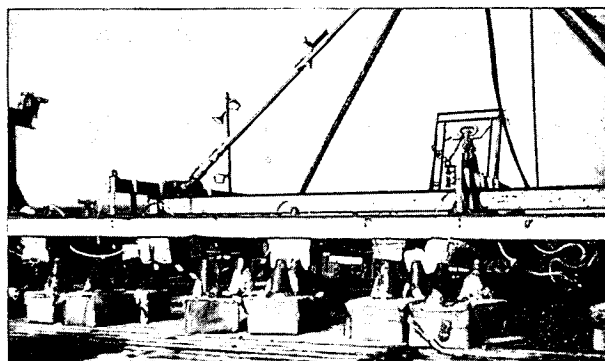
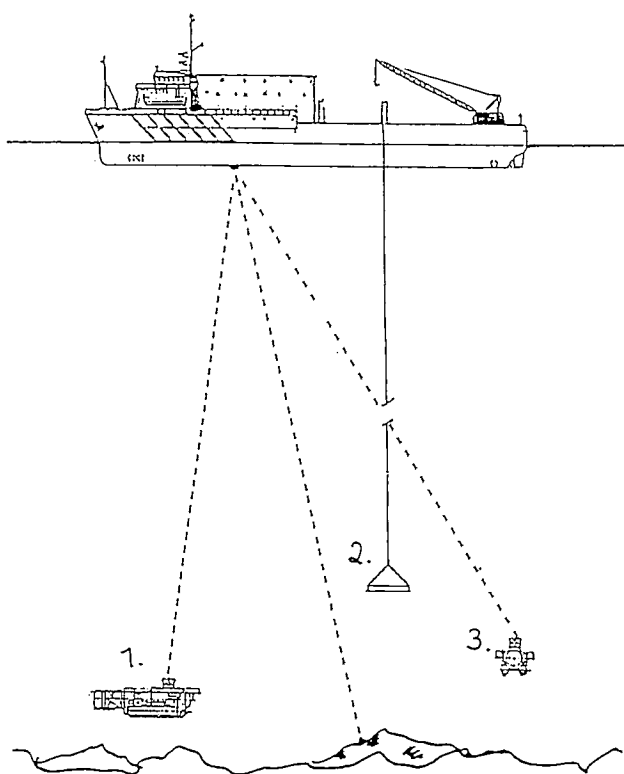
På Little Harvey var det også plassert et lite mini-beacon slik at vi hele tiden kunne se og fortelle ham hvor han skulle gå. Fra R.C.V. kontrollrom mottok vi retning fra ramme til markør og kunne også ved selvsyn se at vi posisjonerte riktig. Av og til skulle rammen plasseres i en bestemt retning og imellom to markører, og det ble bare tolerert en meters feilplassering. Til vi hadde fått den nødvendige erfaring var også dette meget vanskelig. Var det vind, strøm og sjø, måtte det gå fort da skipet ikke holdt seg helt i ro. Som de fleste også vil forstå, fulgte ikke rammen akkurat båtens bevegelser.

Når så rammen var i nøyaktig posisjon og Little Harvey var klar, ble rammen plassert på bunnen. Little Harvey kuttet snoren som sikret utløserhendelen og skjøv hendelen til utløserposisjon. Sprenglegemene var nå plassert. Disse var innbyrdes forbundet ved tau og detonasjonslunte.

De fleste ganger ble salvene avfyrt elektronisk. På dyp over 350 meter ble de avfyrt fra skipet, på dyp under 350 meter fra Zodiac. To mann sto for avfyringen fra Zodiacen. Skipet var på forhånd flyttet 600—700 meter unna.

På de største dyp lå vi til å begynne med nesten rett over sprengningsstedet, men fant etterhvert ut at det var best å flytte et par hundre meter unna.

Ladningene besto av 180 liter nitromethane, så det smalt ganske kraftig. Brannmeldere, alarmer og sikringer var stort forbruksmateriell.



Bombelast — ladningene besto av 180 liter nitromethane.
1. Undervannsbåt, 2. ramme med bomber, 3. «Little Harvey».

Før salvene kunne avfyres, måtte Little Harvey, ramme og beacons hives ombord. Hydrofonene måtte hives klar av vannet og skipsfarten underrettes.

På grunn av språkproblemer og kanskje dårlig vakt-hold på passerende skip var dette siste ikke helt enkelt. I alt alvoret hadde vi også for oss noen humoristiske episoder:

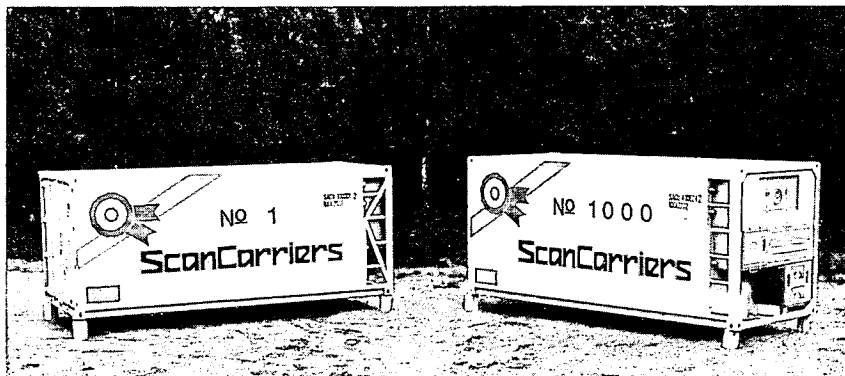
En natt vi var klar til å skyte, hadde vi et fartøy som stevnet rett ned på oss. Vi brukte alle midler for å tiltrekke oss oppmerksomheten, men til ingen nytte. Da skipet hadde kurs for vår Zodiac og fremdeles var over en n.m. unna, besluttet vi å detonere. De fikk seg nok en ordentlig vekker og forandret 90 grader til styrbord. Nå var det ingen problemer med å få dem i tale på V.H.F. Vi fikk fortalt dem hva vi drev med, og de kunne fortelle at de trodde de hadde gått på grunn midt i Siciliakanalen.

Den neste skjedde om dagen da en stor gresk supertanker i ballast fikk maskinstopp bare 5 n.m. unna og drev raskt nærmere. Skipets kaptein hadde vanskeligheter med å forstå hva vår melding gikk ut på, men oppfattet tydeligvis detonation. Han kom tilbake på V.H.F. og kunne opplyse følgende: «I am an empty crude-oil carrier with engine trouble so please —». Da båten så solid ut og avstanden var 3 n.m. lot vi salva gå. — Etter dette ble språkbarrieren enda større.

Ettersom tiden gikk, fikk vi større erfaring med å posisjonere ved hjelp av T.V. og å utnytte Little Harveys mange egenskaper. I løpet av 12 timer klarte vi en gang å skyte 10 rammer. Tiltross for det farefulle arbeid med 60 mann av mange nasjonaliteter ombord, hadde vi bare et mindre uhell i løpet av 5 måneder.

Alle impliserte parter var dessuten godt fornøyd med det utførte arbeid.

Frysecontainer nr. 1000



Den 1. juli i år ble frysecontainer nr. 1.000 akseptert og levert til ScanCarriers fra A/S Finsam's fabrikk i Grimstad. Av de 1.011 containere hittil levert har 532 gått til WW, 279 til RABT og 200 til DØK.

Til venstre på bildet ser man også container nr. 1 — levert til ScanAustral i 1971 og «still going strong». Denne containeren hadde nettopp gjennomgått et «refurbishment» program og ventes å ha mange års levetid igjen ennå.

Det sier seg selv at ScanCarriers er meget fornøyd med Finsam's produkter og det er gledelig å konstatere at en norsk bedrift er i stand til å konkurrere i et slikt internasjonalt marked.

Alan Light

FOTO: *Per Arne Carlsen*

Fotograf Per Arne Carlsen er vår nyutnevnte hoff-fotograf. Han er mannen som heretter kan påtreffes — eller omvendt — ombord på skipene og som tar bilder ved jubилantlunsjer og andre begivenheter i RA5. Derfor presenteres han overfor Skib-Rederis lesere.

Hoff-fotograf er ingen ueffen tittel for Carlsen. Som freelance fotograf og på oppdrag fra ukeblad har han i årevis fulgt Kongefamilien på reiser og tilstelninger — med Sonja og Silvia som spesielle stjerneobjekter. Vår 31 årige fotograf har drevet 12 år i foto. Han er utdannet i faget og vært innom det meste. Han har vært innom VG, Mannskapsavisa og Associated Press før han i 1971 etablerte eget portrett- og reklamestudio på Fr. Nansens plass 5. Han overtok et gammelt og veletablert portrettstudio (J. B. Carlsen på Stortorvet, etabl. 1893).

Fotograf Carlsen har vært billedleverandør til samtlige norske dags- og ukeblader, også korrespondent for utenlandske magasiner som Stern, Paris Match, Daily Express, Ekspresen, Aftenbladet m.fl. Nå altså WW og Skib-Rederi som prioritert og viktig kunde.

Til Skib-Rederi sier Per Arne Carlsen:

«Samarbeidet som jeg nu har innledet med WW er meget spennende. Jeg har allerede truffet mange hyggelige mennesker på kontoret og på de få skipene vi har rukket å besøke. Alle som blir bedt om å posere for fotografen, stiller opp og avleverer sitt beste smil. Dette lover godt for vårt fremtidige samarbeid.»

Carlsen er en spesielt omgjengelig og smilende representant for sitt kreative yrke. Han bringer smilet frem og dekker også de alvorlige begivenheter innen WW's fotoaktiviteter.



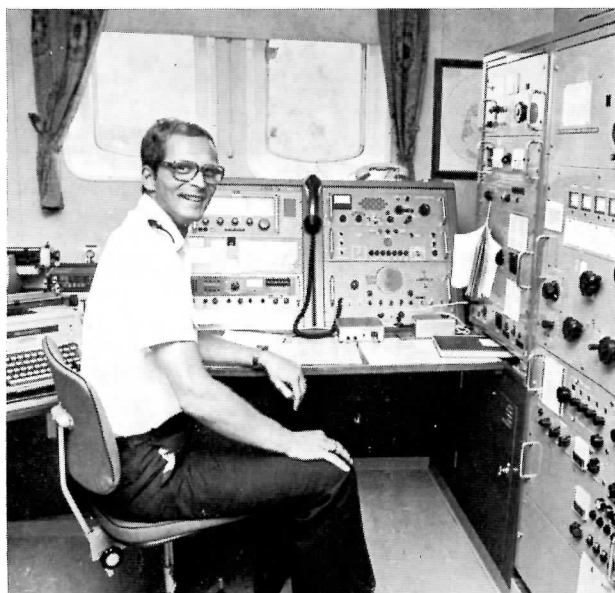
Ta godt imot fotograf Carlsen!

HeS

Foto:
Per Arne Carlsen



TROLL FOREST: En blid kokke, Kirstin E. Johansen overbeviser stuert Blom-Pettersen om at dagens Göteborg-middag holder mål.



TOYAMA: Radiooffiser Morten Lund, også kjent fra kontoret — en smilende kontrast til bildet av gnista som vi ofte gjengir.



TONGALA: Et lunsjbord verdig et høyfjellshotell presentert av stuert Tømmeraaas, hjelpepike Solberg og kokk Teigene.

TAMESIS: Kaptein Daniel Varholm.



SKIPSADOPSJONEN

Til tross for at vi har solgt en del skip under bena på adopsjonsskolene, har vi fremdeles 17 adopsjonsskip og ganske livlig aktivitet og god kontakt skip/skole. Dessverre er det blitt lenge mellom Oslo-anløp av WW-skip, og det blir færre og færre skoleklasser som får anledning til å komme ombord. Men når mannskapet er penneføre, klarer de allikevel å bringe en frisk sjøsprøyt inn i skolestuen.

Våren har vært en hektisk «adopsjonstid», og spesielt har skolene rundt Mjøsa vært aktive. Forsendelsene har gått jevnt og trutt mellom skip og skoler, og det er mange flotte eleverarbeider som har funnet sin plass på skottene ombord.

Reinsvoll Ungdomsskole har sendt materialbilde ombord til TROLL FOREST. Biri ungdomsskole fikk besøke TOURCOING i Oslo, og vi har besøkt skolen tidligere i år. Sørkedalen skole, som har adoptert TIGRE, fikk en tur ombord i TANABATA da den lå i Drammen, deres eget skip kommer jo aldri til Norge. De hadde med to festlige materialbilder, ett ble plassert ombord og ett har Erik A. Kruse hengt på kontoret sitt.

Vindingstad skole besøkte TOMBARRA i Oslo og vi hadde en hyggelig søndag med besøk i Sjøfartsmuseet og middag på Lanternen på Bygdøy.

Like før sommerferien kom Reinsvoll Ungdomsskole på besøk til RA5. Dessverre hadde vi ingen skute i havn, men vi hadde et par hyggelige timer i Undervisningsrommet med lysbilder og foredrag. Mest populært er nok oljeboringen og alt det nye i den sektoren. Øyvind Jordanger tegnet og forklarte og fikk alt til å høres såre enkelt. Bekkavik fortalte om de nye utdannelsesmulighetene, og kanskje kommer noen av elevene til å bytte ut Mjøsavannet med det salte hav en gang i fremtiden. Både Rigmor Tollaas fra Skipsadopsjonen og jeg fikk overrakt surrealistiske kunstverk, så ferske at de ikke var tørre ennå.

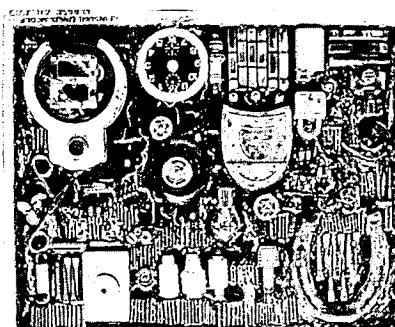
Så var skoleåret slutt, vi håper kontakten skole skip blir like livlig utover høsten, selv om noen klasser nå går ut og nye krefter skal overta.

Først ute i høst er igjen Biri, som har anmeldt besøk av adopsjonsgruppa til RA5, i begynnelsen av oktober. Ildsjelen lærer Gerd K.

Mortensen står på, men vi håper jo å høre fra andre skoler utenfor Mjøsområdet i løpet av høstmånedene.

AHo

Reinsvoll Ungdomsskole, klasse 8 A har laget dette festlige materialbilde til TROLL FOREST.



Biri besøker TOURCOING.



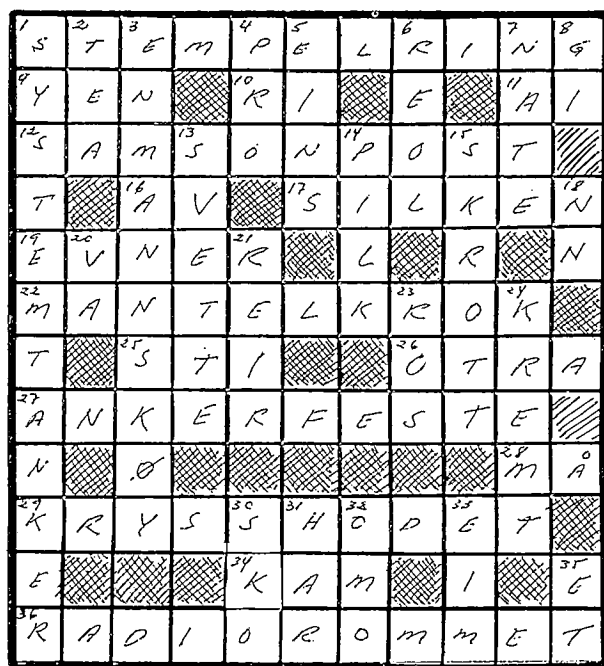
Fra skolebesøk på Vindingstad skole med overrekkelse av en praktfull modell av TOMBARRA laget i papp av elektriker Rolf Neergaard.

KRYSSORD MARITIM

Kryssord Maritim nr. 6 fikk 12 innsendte oppgaver. Et lavt tall, men vi tror nok det er flere som løser oppgavene, men som ikke sender inn. Vi mottar gjerne flere løsninger, og imens fortsetter vi som før.

Vi trakk denne gang ut følgende premievinnere:

1. Torill Christoffersen, Horten
2. Aslak Thygesen, Grimstad
3. Bjørn Bakke, Stavern.

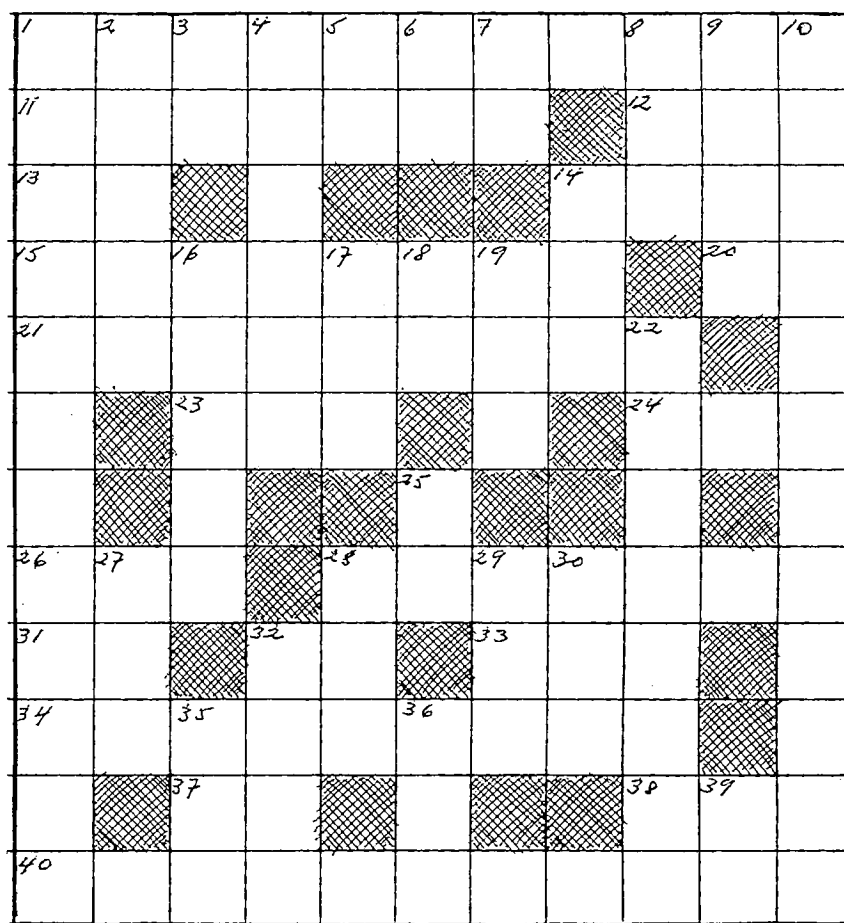


VANNRETT

1. Fraktes varene i
11. Familienavn
12. Belegg
13. Øker mest
14. Finsk arkitekt
15. Arbeidsleder
20. Senterpartiet
21. Plage for eldre
23. Glor
24. Sesong på landet
26. Snakk
28. Stemmen
31. Helgen
32. Tidsangivelse
33. Journalist i Aftenposten
34. Sendes til giveren
37. Det er (latin)
38. Overfall
40. Kalles pikker ombord

LODDRETT

1. Livsviktig materiell
2. Seiler
3. Øyne
4. Frigjøre kornet
5. Voks
6. Tone
7. På på engelsk
8. Lengdemål
9. Malm
10. Varme og mørke
14. Ha på følelsen
16. Kjøkkenredskap
17. Alfabetnaboer
18. Utrop
19. Nyhetsorgan
22. Trosten liker å sitte i et
25. Tresort
27. Vaske/pussemiddel
28. Lærstropp
29. Vokse
30. Atmosfære
32. Byrden
35. Vulgærord for mann
36. Sier visst kråken
39. Flatemål

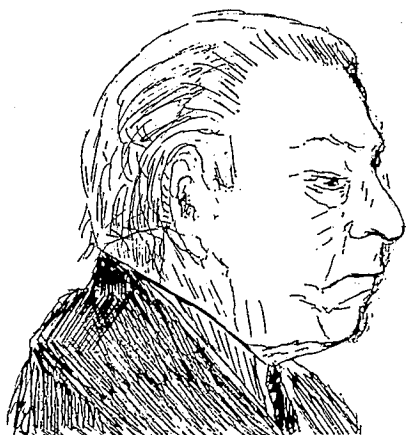


KRYSSORD MARITIM NR. 7

De tre uttrukne premier er atlas, parker penn og kortsett. Frist for innsendelse 15. november.

Navn:

Adr.:



MINI MAL

Minnenes melodi

Olav Flydal



Nordisk sommer lot ustabile luftmasser drysse regn og sol over SKRAMSTAD. Frodig og grønn ligger plenen, som i deilige, dovne feriedager svalet brune barnekropper etter helsebringende lek i den varme sand. Nu ligger Soria-Moria-slottets ruiner forlatt på grensen til høst. Gulnede bjerkeblad er begynt å falle og gråpærene tar form på de eldgamle trær.

Flydal er ikke her. For år tilbake gikk han bort i fred en frostnatt i oktober. En kvinnelig prest stedte ham til hvile på kirkegården i Ås. Hun holdt en god minnetale og leste velsignelsen under en høy og høstklar himmel. Helt fra en modig kvinne dro til Torsken menighet, har jeg likt de feminine teologer. De tøver mindre enn sine mannlige kolleger og har, kan hende, bedre sans for kjærlighetens evangelium.

Grønne og frodige plener. Blomsterbed og busker, grunnlagt og pleiet av Olav Flydal. Jeg lovet å skrive om ham, men får det bare ikke til. Det ville bli flat og prosaisk skildring av noget monumentalt. Jeg tør i det hele tatt ikke søke noen opplysning om dette helstøpte menneske som blir stående som mystikeren fra Hamsuns vidunderlige verden. I slekt med August, Rolandsen og Benoni. Ja, med både Isak på Sellanrå og Mack på Sirilund. For Flydal var intet menneskelig fremmed. Hans viten var stor. Hans øyne så langt. Han spiste et stykke røkelaks og bedømte dets kvalitet og konsistens. Matskjønneren fra Continentals annen etage. Han spiste et tørt stykke grovbrød og drakk svart kaffe av et emaljekrus. Rallaren fra anleggsplassen. Under en lyrisk aften i peisestuen fremførte han Prestens tale ved graven. Han VAR presten, som vi så sørgelig savner i radioens morgenandakter. Hans fremkomstmiddel til vanns var treprammen med digre årer. Til lands var det sykkelen han trakk på. Jeg kom uheldigvis til å spørre om han hadde bil, og fikk vite at han solgte sin siste straks etter krigen. Men det var en deilig vogn, sa han. En Packard. Siden spurte jeg aldri om noget. Jeg bare beundret denne ensomme vandrør.

Nordisk sommer drysset regn og sol over SKRAMSTAD. Ennu en sesong har hovedhus og hytter vært et gledens sentrum for feriegjester som ikke biger lenger syd enn Drøbak. Emanuelsen satte sine trollgarn. Vagle har uførtroddent kastet sine sluker mens unge pikebarn lot spenstige kropper bevise at Guds skaperverk er såre godt. De mer tilårskomne huppetitter med uskjønne attributter tytende ut av badedrakten fra ifjor kunne bare minne om at det gjelder å telle sine dager. Akk ja.

Gulnede bjerkeblad faller og gråpærene tar form. De skulle normalt være modne når Torskefestivalen går av stabelen i midten av september. Da skal livskraftige pensjonister samles til fest. Våre tre gratier skal bære avkokt taretorsk fra Hurumlandet inn i en pyntet spisesal og SKRAMSTAD er atter samlingsstedet for frie og frigjorte mennesker. Thoresen lar piano-trekkespillet låte og sanger skal synges i det høstlige sus.

SKIPSKATTEN

Hodebry vil det saktens volde når dirke-messen har utspilt sin rolle.

Og dette vil ergre de store.

Enkelte små vil det more.



W PERSONALIA

Vi gratulerer

40 års tjeneste:

Bjarne Amundsen

25 års tjeneste:

Otto Torgersen
Bjørn S. Ødegård
Anders Gauslaa
Harald Knutsen
Tormod Aasgaard
Ivar Bjørseth
John Engelund
Harry Johnsen
Rolf Jørgensen

90 ÅR

Jacob Anker Jensen
Hulda Hansen

80 ÅR

Aasta Ellefsen

70 ÅR

Ketil Eika

60 ÅR

Knut Bilov-Olsen
Rønnaug Jacobsen
Asbjørn Hansen

50 ÅR

Fred Rygh
Leif Basberg
Astri Howells
Henning Bergseth
Edith Andersen
Anders Gauslaa
Cyril Hutchings
Rolf Neergaard
Arvid Røvik
Kristian Larsen
Ngok Ka Wai
Andreas Lervik



25 ÅRS JUBILANTER

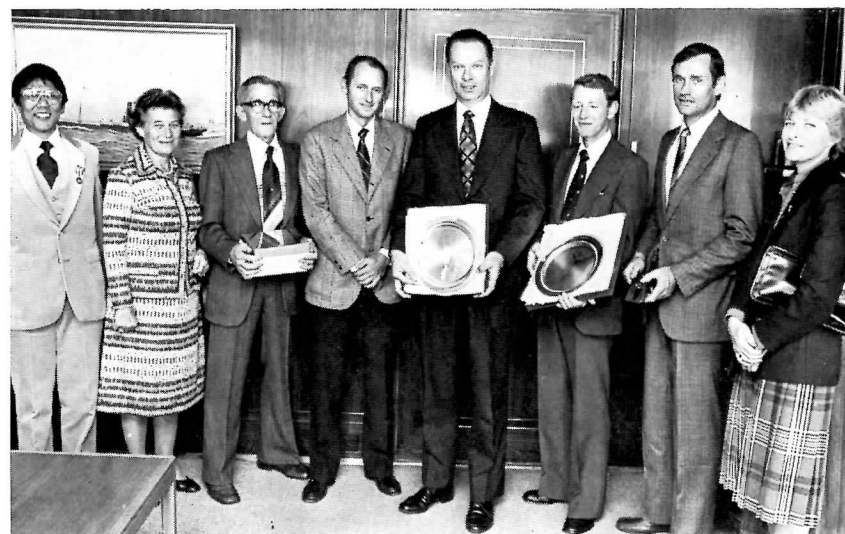
De to sølv-jubilantene hadde sine koner med da rederiet bød på jublant-lunsj i begynnelsen av august. Fra venstre ser vi kaptein Rolf Hugo Ambjørnsen med fru Inger, adm. direktør Ivar Lovald, fru Aase og kaptein Ove Magnar Thomassen.



JUBILANTER

Fortjente jublantar samlet til jublantlunsj. Fra venstre avdelingssjef Bjarne Amundsen og fru Anna, maskinsjef Trygve Børve og fru Noriko, skipsreder Niels Werring jr., fru Dagmar og mekaniker Einar Østerhaug, fru Lilly og formann Otto Torgersen og adm. direktør Ivar Lovald.

Bjarne Amundsen er 40 års jublant, de andre 25 års jublantar.



JUBILEUM OG FRATREDEN

Utdeling av gull og sølv til fortjente medarbeidere. Fra venstre kokk Chu Shu Lueng, Rederforbundets gullmedalje, fru Ragna Aasheim, Knut Aasheim, fratrede med pensjon etter 45 års tjeneste, skipsreder Wilhelm Wilhelmsen, 2. maskinist Kjell Svendsen, 25 års jublant, lasteinspektør Bjørn Ødegård, 25 års jublant, stuert Olaf Ludvig Salen, 25 års tjeneste og fru Inger Salen.



BJARNE AMUNDSEN

Avdelingssjef Amundsen, som er bosatt i Glimmerveien 10 på Lambertseter begynte som telegrafist ombord i rederiets M/S TOURCOING. Han seilte som telegrafist ombord i forskjellige Wilhelmsen skip, og begynte på kontoret i 1946. I 1960 ble han utnevnt til avdelingssjef i Maritim seksjons personellavdeling, hvor sosialsaker er hans spesialitet. Avdelingssjef Amundsen er dessuten rederiets «hus-poet» og er kjent under psevdonymet Mini Mal.

JUBILANTER



OTTO TORGENSEN

Otto Torgersen, som er bosatt i Ravnkollbakken 60, begynte i rederiet som matros i 1952. Han gikk gradene og ble overstyrmann i 1962, en stilling han hadde ombord i flere av rederiets skip frem til desember 1965 da han gikk i land. I 1968 ble han ansatt som formann ved snekkerverkstedet i Filipstad, en stilling han fortsatt har.



TRYGVE BØRVE

Maskinsjef Børve, som er bosatt i Hovland, begynte i rederiet som 4. maskinist i slutten av 1954. Han avanserte raskt og ble maskinsjef i mars 1961 ombord i TURCO-MAN. Maskinsjef Børve blir ansett som en dyktig maskinsjef klart over gjennomsnittet og utpreget pliktoppfyllende, og han har tjenestegjort ombord i såvel tankskip, som linje-skip og bulkskip.



EINAR ØSTERHAUG

Einar Østerhaug som er bosatt i Hartmannsvei 5 C, ble ansatt ved rederiets bilverksted i 1955 og har vært en trofast medarbeider i alle år.



SKIB-REDERI GRATULERER!



BJØRN ØDEGÅRD

Bjørn Ødegård, som er bosatt i Krøderen kommune, mønstret ut som dekksgutt i 1953. Han gikk gradene i rederiet og ble overstyrmann i 1963. Han var midlertidig skipsfører en kort stund, men begynte som lasteinspektør i rederiets Havneavdeling i 1969 og har som sådann hatt flere oppdrag i utlandet.



CHU SHU LUENG

Kokk Chu Shu Lueng har fått Rederforbundets gullmedalje. Han har tidligere fått heder for 25 års ansettelse i rederiet.



OLAV LUDVIG SALÉN

Stuert Salén, som er bosatt i Langevåg, begynte som messegutt i rederiet i 1950. Han ble 1. kokk i 1958 og stuert i 1960. Denne stilling har Salén senere hatt ombord i en lang rekke av rederiets linjeskip.



KJELL SVENDSEN

Svensen begynte som smører i 1949 og har siden gått gradene i rederiet. Han ble 3. maskinist i 1956 og 2. maskinist i 1961. Denne stillingen har Kjell Svendsen hatt ombord i en lang rekke av våre linjeskip.

Tore Moen:

SKIPSIDRETT



Rederimesterskapet

M/S TONGALA har tatt en overlegen ledelse i kampen om sjefenes pokal i lagmesterskapet. Foreløpig har vi registrert at 10 av WW's skip er med i konkurransen, og vi gjengir her oversikten pr. 15. september d.å.

	brutto poeng	gjennom- snitt
1. M/S TONGALA	54.773	856
2. T/T TITUS	23.880	702
3. M/S TARCOOLA	8.213	158
4. M/S TAKAMINE	4.146	86
5. M/S TOMBARRA	1.881	75
6. M/S TROLL FOREST	3.279	58
7. M/S TSU	2.187	49
8. M/S TARAGO	1.245	44
9. M/S TAIMYR	959	41
10. M/S TOYAMA	1.174	39

Det er ennå tid til å sikre seg flere poeng, og vi håper på en ekstra innsjutt innen året er omme.

SKIPSFOTBALL

M/S TARCOOLA har tatt ledelsen i WW-mesterskapet og i kampen om Kjell Trystad's vandrepokal.

I den internasjonale serien i fotball hvor det deltar 672 lag, har TARCOOLA foreløpig plassert seg på en 33. plass med 8 poeng på 5 kamper.

Vi må be om at skipene sender inn resultater fra årets kamper da vi foreløpig har mottatt svært få rapporter.

SVØMMING

Foreløpig har 2. maskinist Ole Sollid på M/S TENNESSEE vist de sterkeste resultatene. Som kjent

gjorde Sollid det meget skarpt ifjor, så det er ikke uventet at han oppnår topp-plassering i år også.

Vi nevner at 2. maskinist Sollid leder 1.000 meter med 16.40.6. Han ligger over 2 minutter foran nr. 2 på resultatlisten.

Også WW's kvinnelige svømmere ligger godt an i konkurransen. Vi kan nevne at Margot Christiansen på BARBER TAIF leder 25 meter fri med 59.8 sek.

M/S TENNESSEE leder 4 x 25 meter stafett med tiden 0.57.7 min. foran M/S VANJA med 1.01.8 min., så her er det muligheter for fin plassering når den endelige resultatlisten foreligger fra årets konkurranse.

SYKKELKONKURRANSEN

Her deltar 90 skip, og vi registrerer at supply-skipene TENDER SENIOR og TENDER COMMANDER ligger på henholdsvis 11. og 12. plass. Videre har vi TITUS på en 14. plass og TERRIER på 25. plass. Med en ekstra sterk innsats de siste 3 måneder burde WW-skipene bedre sine plasseringer.

FIN INNSATS AV TONGALA I NEW ORLEANS

Mannskapet fra M/S TONGALA gjorde en fin innsats under den internasjonale sportsuken i New Orleans.

I fri-idrett scoret TONGALA totalt 17.428 poeng, som gir 726 gjennomsnittspoeng. Denne flotte innsatsen førte til at TONGALA ble nr. 2 i konkurransen.

Fotball-laget fikk spilt 2 kamper og resultatene ble 4—1 seier over danske M/S IRENA DAN og uavgjort 1—1 mot M/S VENTURE fra Syd-Afrika. Med bare disse 2 spilte kampene greide TONGALA å plassere seg som nr. 4.



TONGALA's fotballag fra idrettsuken i Gonzales.



Full innsats av kaptein Solheim.

15. OKTOBER 1980

SKIP	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	1.STYRMANN	1-2.STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	1.MASKINIST	2.MASKINIST	3.MASKINIST	ELEKTRIKER
LINJEBÅTER											
TAIF BARBER.....	HELMINSEN KNUT..	HARSTAD PAUL....	HERMANSEN HERMAN	HEGGE LUND ULF..	SOLEM FINN.....	LARSEN DAG.....	STRANDKLEIV PER..	LARSEN EINAR T..	FURUHEIM KÅRE..	.....	SCHAUFEL ARNE.....
TAIKO.....	CHRISTOFFERSEN G	FRØYSTADVÅG LEIF	LID OVE.....	FLØ STEIN ERIK..	PETERSEN KARL F.	CHRISTOFFERSEN T	BAKKE SVEIN.....	FREMMEING BIRGER.	HARSTAD KNUT..	.....	PETRECEVIC MIADEN.....
TAIMYR.....	THOMASSEN OVE...	PETERSEN WILLY..	FIEM KARL JOHAN..	LIAN SNORRE...	BAY OLSEN BJØRN..	LARSEN HENKI...	OLSEN JOHAN M...	GULBRANDSEN PÅL.	LUNDE EUGEN...	.....	NILSEN STEN OTTO..
TALISMAN.....	LAUSUND MARTIN..	DAHL SVEN ERIK..	ERSAN GENGIZ...	STOLPNES BERIT..	GJUV REINERT...	FLØKENES KÅRE...	AAKRE SVERRE...	KEMI FINN.....	MENSEN SVERRE..	.....	ANDERSEN KAJ.....
TAMPA.....	MIKALSEN TERJE..	DAHL KJELL.....	DOKSRUD TERJE..	KLEPPE PER.....	EIDEM KARSTEIN..	EIDEM INGER LISE	SCHRAIDER OLAF..	HANSEN HARALD..	BUNES HALLGEIR.	HANSEN EINAR B.	RIOS ALVAREZ.....
TARAGO.....	ULSETH SVEIN...	JOHANSEN ASIAK..	MEHLUM KNUT...	SIMONSEN ULF...	KARLSEN ODD E...	FLAATA KRISTIN..	CHRISTOFFERSEN F.	LANGELAND SVEIN.	KJOSÅS BJØRN..	ARNESSEN ULF...	NEERGAARD ROLF..
TENNESSEE.....	VERPEIDE ROLV...	NYHEIM ATLE...	BJERKE SVEN...	KRISTIANSEN HANS	AARØNES FINN...	GISKE JOHN...	HILSTAD PER M...	ANDREASSEN CHR.	SKOLLID OVE...	.....	JOHANNESSEN BJØRN.
TERRIER.....	VALSTAD BAARD..	THOMSEN DIETER K.	KVALSUND BJØRN..	FIDJE AUD.....	BAVRE ROLF.....	BERGUM EDGAR...	OTTERSEN ODD H..	LUND FALKVOR...	MYKLEBUST RUNE.	.....	AMUNDSEN PER.....
TEXAS.....	BERG NIC.....	HENRIKSEN JOHAN.	STOKVIK KENNETH.	AAMODT-LØKEN G.	LAURITZEN ARNE..	KOLDERUP HARALD.	BIGSTED SIGURD..	PEDERSEN PER OVE	KINN ROLF OVE..	.....	ERIKSEN LEIF.....
THERMOPYLÆ.....	ANDERSEN ROLF..	BRANDSER KARL...	HAGSTAD HANS...	HANSEN JORD...	OPSAHL STEN E...	HATLEMARK SVEIN.	LØKKEBØ OVE...	HAMMERVOLD OLE.	AAS HARALD...	.....	LAU CHI MING.....
TIJUCA.....	KRISTOFFERSEN KR	VOSS KOLBJØRN..	VIK GUDBJØRN...	ENGE BJØRN...	JØRAAS BJØRN...	JOHANNESSEN BERIT	JOHANNESSEN ROGER	NILSEN KARSTEN.	THORESEN JØRAN.	BREIVIK PER INGE	GUSGAARD ULF.....
TOKA BARBER.....	RIDMAN ARNE F...	JENSEN SVERRE S.	WETTRE PER H...	MARESCA ALEXANDER	HELLESFJORD A...	JOHANSEN STEINAR	HANSEN LEIF...	BERG AMUND.....	GRUNNREIS SVERRE	.....	SIRNES ROLF.....
TOMBARRA.....	BJØRHEIM JON...	BRYDE THORLEIF..	SEILDAL ARNE...	JAKOBSEN ODDVAR.	ENGELBRETHSEN JOHN	ALBRIGTSEN INGER	VARØY ASMUND...	ALBRIGTSEN WILFRED	TORMEN ARNE...	ANDERSEN EGIL..	LARSEN LEIF.....
TOURCOING.....	PEDERSEN JOHAN..	SKAUSHAUG BJØRN.	MYHRE PÅL...	SANDBERG JOHN KR	LONGUM ODD.....	CHRISTOFFERSEN S	MARTHINSEN HÅKON.	HANSEN INGOLF...	SLATLEM SVEIN..	.....	ROGERS WILLIAM...
TOYAMA.....	IVERSEN NILS...	LARSEN ODD RAGNAR	ROGNSKAUG WILLY	HOLTHE TERJE...	OLSEN NILS...	INGEBRETSEN ARNE	LARSEN KRISTIAN..	SANDUM IVAR...	ORSTAD ØIVIND..	FAGERHEIM ROLF.	MØLLER PER.....
TRICOLOR.....	MYKLEBUST KÅRE..	OLSEN KÅRE B...	GRUNNREIS LEIF.	HANSEN REIRAR M.	SALÉN OLAF...	SIMONSEN OLE N...	HANSEN ODDVAR B.	HOLSTAD JAN...	ERIKSEN JAN...	HELLE JAN.....	SKRØVSETH NILS...
TROLL FOREST.....	HANSEN THORLEIF.	THYGESEN ASIAK..	NORDGÅRD ARTHUR.	SUNDE ERIK.....	BLOM-PETERSEN...	LUND MORTEN...	PETERØD JOHN...	JØRGENSEN HARALD	BERG HELGE...	.....	LARSSON LARS E...
TSU.....	AMBJØRNSSEN ROLF.	LERVIK ANDREAS...	KVAMME JOHANNES.	BYFUGLLIEN NORALF	ARNESSEN BENGT...	FOSSE GRETE C...	DAHL SVEINUNG...	LEKKNES JENS...	HAUGSUND GUNNAR.	.....	GJERSTED TORBJØRN.
TYSLA.....	PILSKOG ROLF...	AMUNDSEN LEIF..	ANDERSEN JAN...	CARTLAND GUNNAR.	LØVANG ELSE KARIN	ÅNERUD TURID...	BENDIKSEN ODD..	QUIOLEVI ERONI..	ARVSEN ODD ANDERS	.....	TEIGEN VIGGO.....
TØNSBERG BARBER...	JOHANSEN FRANCK.	ÅRVIK OLAV S...	JOHANNESSEN GJERMUND	TORPE ERLING	BERG SØRENSEN WILLY	DALE MAGNE...	GRØNVOLD ÅGE...	SVENDSEN VALTER.	JORDE HERBRAND..	.....	SARGINSON JOHN...
BULKÅTER											
TACHIBANA.....	MADSEN MAGNE...	ARNESSEN ULF....	LJØSEN KÅRE.....	RYSTAD KJELL...	BERG ALF.....	ANDERSEN VIGGO..	VIKENE KJELLMAR.	RØEGGEN EGIL...	SEIANDER EILIF R	.....	NORDUM RUNE.....
TAGUS.....	RINGSØY THORSTEIN	BOWEN DAHL SVEN	SETER PER.....	SMÅDAHL EGIL...	MELBYE WERNER..	JOHNSEN KÅRE...	HOLE KÅRE.....	HUSØY ARILD...	GAUSEL JAN VIDAR	.....	HUNG CHEUNG.....
TAKAMINE.....	SAMUELSEN KAI...	THOMASSEN HEIBERG	LUND TERJE...	SMADVIK BERNHARD	RIVELSRØD RAGNAR.	HEUM ELLEN...	URHEIM SVEIN...	BECKER MORTEN..	DANIEL ERLING...	.....	MAGNUSSON FRED..
TAKARA.....	KARLSEN ROLF...	KVALHEIM ELIAS...	RØD OLA.....	MATHISEN BJØRN..	HAGA TERJE.....	RØVREIT BIRGIT.	YSTENES BIRGER..	VIKENE STEINAR..	OLSEN FREDDY...	.....	HØY VIGGO.....
TAMESIS.....	VARHOLM DANIEL.	SØRENSEN JAN...	HAY OLE JOHAN..	ERIKSEN ASBJØRN.	RUUD ASBJØRN...	SØRENSEN RAGNHILD	NORDBY STEIN O.	HELLE TOR.....	JOHANSEN EGIL..	SØNSTEBØ TORBJØRN.	.....
TANABATA.....	MELBYE CARL...	OSKARSEN GUNNAR.	SMEDSRUD ÅGE...	PEDERSEN TROND..	OLSEN KJELL...	GROTTLE BJØRG...	IVERSEN ARTHUR..	PEDERSEN ARNE...	HJELSETH GUNNAR.	.....	PEDERSEN GISLE...
TANCOOLA.....	GJESTAD TORGEIR.	JACOBSEN JAN...	STORHEIL WILLY.	KARLSEN KARLY...	KRISTIANSEN OLAF.	MICHÉLSEN AUD...	JENDERÅ EINAR...	BOSTAD KJETIL..	SANDØY ROLF...	.....	BARSTAD KNUT...
TONGATA.....	CHRISTENSEN ERIK	LINGE NILS.....	BURGER HORST...	WERMEDAL FRODE.	HOLMEN THOR...	JENSEN MARGOT..	BØRVE TRYVE...	BÅRDNES EGIL...	MARTHINUSSEN JAN	.....	NYMOEN JAN.....
TANKÅTER											
TIGRE.....	KVASTAD ERIK...	VIGELSJØ BJØRN..	OSKARSSON HELGI.	FALMÅR ARNE WILLY	REMME HÅKON....	NYGÅRD KARI...	JENSEN ARVID...	MATHISEN KÅRE A.	KRISTENSEN TH...	PEDERSEN S.....	HØILUND S.....
SUPPLIKÅTER											
TENDER CAPTAIN...	ISAKSEN ROLF...	SCHANKE HANS U.	LIVENDAHL ROLF..	HANSEN ODDVAR...	.....	.....	ØVERÅS OSKAR...	FLESSEBERG TERJE	.....	.....	JENSEN ODD.....
TENDER CARRIER...	HANSEN TORMOD..	RUNDE PER.....	NYENGEN/HOLGERSEN	SPELLING ERIK...	ANTONSEN FINN..	STÅLSMO JAN...	HERMANSEN GUNNAR	BJERKESETH MARVIN	.....	.....	KARLSEN JON.....
TENDER CHAMPION...	HAGEN OLE.....	SOLHEIM JOHANNES	GODØ TRYØVE...	MELHEIM KJELL...	.....	VALEN HARALD..	SYDHAGEN HARALD.	.....	.....	.....	STOKSTAD ERIK..
TENDER CLIPPER...	KNUTSEN YNGVAR.	GRUBBEN ÅGE...	BJUNE RAGNAR..	KARLSEN STIG...	.....	PEDERSEN ASBJØRN.	MARVOLL OLAV...	.....	.....	.....	GISSUM EGIL.....
TENDER COMMANDER.	SOLVOLL KNUT...	LYSTAD TOM.....	NORUM ARVID...	OLSEN LEIF.....	.....	OLSEN OLE.....	MILEWSKI K.....	.....	.....	.....	TARFJORD ARILD.
TENDER COMET.....	HUNGNES MAGNE..	SCHÆI ARNSTEIN..	FJØRTOFT PAUL...	JENSEN GUNNAR..	.....	HAGEN JOHAN...	KLOKK ARNE...	.....	.....	.....	SANNE ODDVAR..
TENDER CONTEST...	JOHANNESSEN ERLING	SKÅRE JAN.....	JACOBSEN JAN...	HELLAND JOHN...	.....	BOLSTAD ØIVIND..	EIDE ANDERS...	BERSETH MORTEN..	.....	.....	TUFTO ERLING...
TENDER POWER.....	JENSEN SVEIN...	TUVSTEIN KNUT...	.....	HOAAS ENDRE...	.....	ANDERSEN PER...	SKAUG PETERSEN..	.....	.....	.....	.....
TENDER PULL.....	BERGLAND JOHAN.	LUND ARNE.....	.....	LEFDAL STEFFEN	.....	KARLSEN TROND..	HAUGLAND HÅKON.	.....	.....	.....	LUNDESTAD ERIK.
TENDER SEARCHER...	THOMESSEN ROLF.	SALVESSEN THOR..	.....	HANSEN BJØRN O...	.....	KONGSHAUG OLAV..	AANNESTAD TRULS.	.....	.....	.....	.....
TENDER SENIOR.....	GREAKER KJELL...	SIEGNWARTH LARS.	.....	WESTERGREN CLAUS.	.....	VIGRE KÅRE.....	ÅRSETH O.....	.....	.....	.....	.....
TENDER TROUT.....	YTTERGÅRD ARILD.	SANDELBÅST FRITZ.	VATNE JOHN...	DAE NILS.....	.....	KOLEBJØRNSSEN WILLY	OLDERØ NILS...	.....	.....	.....	SKOG KJELL.....
TENDER TURBOT...	HOLBU SVEIN...	SAGERBERG JOSTEIN.	BJØRHUSDAL ERIK.	HANSEN ROY.....	.....	LILAND SVEIN...	GJØSDAL KJELL..	.....	.....	.....	FEDDE JAN.....
SUPERCARGO: TILLOS KLOCK OLAV CHARTRET TORRENS KAPTEIN: RØVIK ARVID, OVERSTYRMANN MORTENSEN BJØRN, MASKINSJEF LEIRVIK NILS											
TARONGA KAPTEIN: BLINDHEIM HERMAN, OVERSTYRMANN BRATTÅS BJØRN, MASKINSJEF HARLEM JAN											
OLJERIGGER	PLATTIFORMSJEF	STAB.SJEF	KOMTR.ROMS.OPR.	RADIOOFFISER	STUERT	TEKNISK SJEF	TEKN.ASSISTENT	MASK.ROMS.OPR.	ELEKTRIKER	BORESJEF	ASS.BORESJEF
TREASURE HUNTER...	ARNESSEN NILS D.	PETERSEN TORBJ.	GITMARK ARNE...	BJERKAN KÅRE...	JOHANSEN GUNNAR..	OPSAHL ARILD...	KRYDSBY HANS P..	NORDNES ØIVIND..	ERIKSEN ØISTEIN.	.....	.....
	TEIGE KARLE...	.....	FOSSILAND KNUT..	RYDJORD KÅRE...	.....	JOHANSEN RONALD.	VENNESLAND HARALD	NILSEN OTTAR...	WAAGØ ROALD..	.....	.....
	DAGEID TERJE...	HAUGSTAD IVAR.	FAUGSTAD ANDERS.	STAM ODD BJARNE.	KRISTOFFERSEN K.	MIDTHAUG HELGE.	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	ANDERSEN ARILD.	BERG MAGNE...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	OLSEN KJELL G...	STENE SVEN...	OLSEN ROALD..	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	THOMMESSEN HELGE	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	WANGBERG JAN...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	MØLLER HUGO...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
TREASURE SEEKER...	KVIINDSLAND ARNE.	NORDAL AGNAR..	ANDREASSEN KARL.	BAKKEN LEIF...	ENGELBRETHSEN EDDY	BERTELSEN PER...	BERG NILS.....	NORDBØ SVERRE..	STUBBERUD TORE.	IAROUX NATHAN...	POLDERMANN JOHANNES
	OLSEN HELGE...	.....	THORSEN HANS P..	LARSEN JAN EGGERS	MØTEN NILS...	TALLAKSEN GUNNAR	HESTMARK Ø.....	LINVAAG ODDVAR..	NILSEN JOHAN...	WEATHERFORD J...	TAYLOR MICHAEL...
	KJØNDVIK HARRY.	WOXHOLT KNUT.	HANSEN WILLY...	STENSEN ODDMUND.	.....	.....	.....	SYVERTSEN PAUL.	AMUNDSEN ARNE.	.....	DICKTEN ERNEST..
	.....	.....	BYKJUM TORGEIR.	ANDERSEN TORE..	HART RAYMOND...	KNUDSEN ARILD..	.....	HENRIKSEN TORE.	BUER PER.....	.....	STOCKWELL TIM...
	.....	.....	NOTLAND BJØRN..	MARSTOKK KJELL.	.....	.....	.....	TOMREN BÅRD...	GABRIELSEN S...	.....	.....
TREASURE FINDER...	OLSEN KLAUS...	GUNNARSCHJAA T.	LUNDE ANDERS...	MARG KNUT...	.....	HIMBERG GUNNAR..	PEDERSEN JARLE..	ANDERSEN EIRIK.	GUSTAVSON E...	.....	.....
	TILTNES ÅGE...	.....	KJELLIN ØIVIND..	RIAN TROND...	.....	GARNES HANS...	BUCTEN TORE...	VIKENE ARILD...	JULIEBØ DAGFINN.	.....	.....
	KRISTOFFERSEN P.	NASS OLE CHR...	MARTHINSEN H...	BACK ERLING...	.....	.....	.....	LYSØ HARRY...	.....	.....	.....
	.....	.....	FJELD EINAR...	LUNDE BJØRN...	.....	ANDERSEN ULF T.	.....	STAVIK AKSEL...	WAAG KRISTOFFER.	.....	.....
	.....	.....	KAMSVÅG.EDGAR.	MYRSTAD JAN...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
TREASURE SUPPORTER	LINDEN GUNNAR...	.....	STRØMALL HUGO.	.....	.....	HØK PER.....	ØSTREM PER...	ERIKSEN LEIF M.	GYRAN TORE...	ERIKSSON JAN...	.....
	ÅBERG LASSE...	TANGEN ANDREW..	VOLD JAN.....	PERSSON ALLAN...	.....	HAMMER JONAS.	KARLSEN EINAR..	ANDERSEN ARNE...	VIREN LARS...	.....	.....
	TØRNQUIST BO...	SKAGEMO JOHAN..	KNUTSEN IVAR...	PALMERSJO SVEN.	.....	ENGLUND SVEN...	HANSEN TERJE...	JACOBSEN HARALD.	GUSTAVSSON SVEN.	.....	.....
	.....	HALVORSTAD H...	FLAGESTAD LASSE.	SANDER GØRAN...	.....	.....	.....	MITTET JOHN...	SANDVIK KNUT..	.....	.....
	.....	.....	GRINDSKAR K...	GUTÅ LENNART.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	.....	.....	LARSSON JARLE.	LARSSON LENNART.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....