



"E. H. S. – GLIMT"

ERLING H. SAMUELSENS REDERI ^{A/S}

LARS KROGH & CO ^{A/S}

KOPPANG

"E.H.S.-GLIMT" nr.4 - 4.kvartal 1981 - 11.årgang

INNHOLDSFORTEGNELSE

- Biørnstadflåten til Sig. Bergesen d.y.
- Rederforbundet håper på en ny skipsfartspolitik
- Tankmarkedet
- Forsikringsordninger for seilende personell
- Orienteringsdag på Nesodden
- Seterferie som kan anbefales
- Daglig virksomhet ombord
- Tilbudene øker - Askeladden er det nyeste
- Vi gratulerer!
- Rederiets ombordværende personell pr. 1/11.81
- Takk
- Derfor kalles hun for "hun"

Redaksjon: Armand Carlsen

Opplag: 350

Trykk: Lobo-Gruppen A/S

BIØRNSTADFLÅTEN TIL SIG.BERGESEN D.Y.

Som det fremgikk av "E.H.S.-GLIMT" nr. 3/1981, anså vi mulighetene for et utvidet samarbeid med Biørnstad-rederiene om drift av T/T "BEAUMONT", T/T "BEAUMARIS" og T/T "BEAURIVAGE" for store. Slik gikk det altså ikke.

Som de fleste nå kjenner til fra avisene, kjøpte rederiet Sig.Bergesen d.y. 51% av rederiet for ca. NOK 93 mill., og med dette retten til management av skipene. Prisen for skipene fordeler seg således:

51% andel av T/T "BEAUMONT" utgjør NOK 40.8 mill.
51% andel av T/T "BEAURIVAGE" utgjør NOK 35.7 mill.
51% andel av T/T "BEAUMARIS" utgjør NOK 15.81mill.

To av skipene, T/T "BEAUMONT" og T/T "BEAURIVAGE" som begge ligger opplagt i Holmestrand, er allerede overtatt og får i disse dager påmalt nye navn og skorsteinsmerker.

Det siste, T/T "BEAUMARIS", ligger som lagerskip med full last utenfor Sardinia og er ventet til Nord Europa i november/desember for lossing og tilbakelevering. Skipet er deretter planlagt for opplag i Holmestrand og vil da bli overtatt av de nye eiere.

BM

REDERFORBUNDET HÅPER PÅ EN NY SKIPSFARTS- POLITIKK. FORVENTNINGENE TIL REGJERINGEN GIR PÅGANGS- MOT OG ARBEIDSLYST.

Det knytter seg store forventninger til den nye regjering. Mange har forsøkt å dempe dem. Jeg vil gjerne understreke at forventningene og optimismen er et gode i seg selv; det kan bety kimen til litt mer pågangsmot og arbeidslyst i den daglige virksomhet, sa Presidenten i Norges Rederforbund, Fridtjof Lorentzen under rederorganisasjonenes årsmøte i Oslo torsdag 1.oktober.

De borgelige partier har i sine fellesmerknader til "Skipsfartsmeldingen" trukket opp visse retningslinjer for en ny skipsfartspolitik. I de felles kommentarer til Regjeringens langtidsprogram, er det skissert en ramme for en ny økonomisk politikk, og ikke minst en langt mer positiv holdning til det private næringsliv.

Forventningene bør også være en stimulans for den nye regjering. Den har et berettiget press på seg til å gjøre noe nytt.

Vi venter at den i løpet av kort tid vil begynne å iverksette tiltak som er nødvendige for å gjenreise vekstkraften i norsk økonomi. Medisinen har de borgelige partier selv gjentatte ganger gjort rede for under valgkampen. Vi har dels sammen med alle de øvrige store næringsorganisasjoner kommet med våre anbefalinger. Vi har også kommet med et klart opplegg til en ny skipsfartspolitik.



Men aller viktigst er det kanskje at hele det næringspolitiske klima må endres. Myndighetene må nå se det som en hovedoppgave å stimulere alle krefter til innsats, fornyelse og vekst. For å realisere målet fra Skipsfartsmeldingen om å bevare skipsfarten som en viktig norsk næring, er det nødvendig å legge frem et nytt handlingsprogram. Hovedpunktene bør være følgende:

- Produktiviteten må økes gjennom nødvendige endringer i bemanningsreglene. Stengsler som hindrer en sunn og riktig produktivitetsutvikling må fjernes, bemanningsregler må derfor utformes med utgangspunkt i sikkerheten alene.
- Større handlefrihet må sikres ved å fjerne hemmende regler og "løyveordninger". Adgangen til å delta i den internasjonaliseringsprosess som foregår i verdens skipsfart må utvides. Dette vil styrke grunnlaget for en fortsatt ekspansjon av skipsfart også under norsk flagg.
- Kapitaltilgangen må bedres gjennom endringer i formuebeskatningen for aksjeselskaper og i personbeskatningen. Egenkapitalsituasjonen må styrkes ved å tillate økte fondsopplegg og ved stimulering til sparing i aksjer. Den risikovillige kapital må oppmuntres til investeringer i skipsfartsnæringen, bl.a. gjennom opprettholdelse av kommandittselskapsformen.
- Forskning og utdanning må styrkes. Skipsfartsnæringen selv satser betydelige beløp på forskningsoppgaver og har nedlagt et vesentlig arbeid for å styrke og bedre den maritime utdanning. Myndighetenes innsats på disse felter må trappes opp, og skipsfarten må her bli vurdert på linje med andre sentrale næringer.

Men aller viktigst er kanskje dette: Det næringsøkonomiske klima må endres. Myndighetene må nå se det som en hovedoppgave å stimulere alle krefter til innsats, fornyelse og vekst, sa Fridtjof Lorentzen i sin redegjørelse på årsmøtet.

TANKMARKEDET

Siden forrige oversikt har tankmarkedet beveget seg svært lite, og den lille bevegelse har stort sett vært negativ for de store tankskip.

Forbruket av olje er fortsatt på vei ned, og produksjonen har også sunket gradvis.

På det seneste OPEC-møtet fattet medlemslandene vedtak om en felles oljepris på \$ 34 pr. fat, en oppgang på \$ 2 pr. fat fra Saudi Arabias side, mens det i realiteten betydde en utjevning av prisene og en nedgang i prisnivået for enkelte av landene. Denne pris skal holde ut 1982.

Saudi Arabia vedtok samtidig å redusere sin produksjon til 8.500.000 fat pr. dag. Det ventes at det ovenstående vedtak etterhvert vil jevne ut etterspørselen, og sjeik Yamani fra Saudi Arabia spår at oljeoverskuddet i løpet av 1982 vil falle bort og at man får en jevnere og stigende etterspørsel igjen. Han truer også med at dersom noen av OPEC-landene forsøker å øke sin oljepris før utgangen av 1982, vil Saudi Arabia igjen øke sin oljeproduksjon, hvilket vil medføre overskudd av olje på markedet og mindre avsetning for de høyest prisede oljesorter.

Det kan her være interessant å notere at etterspørselen etter VLCC/ULCC-tonnasje i juli/august/september/oktober i 1981 lå 18% under etterspørselen i 1980, hvorav september 1981 bragte det laveste tall siden februar 1976 med unntak av desember 1977.

Det som skapte mest aktivitet i september var Texaco's inntreden for 12 måneders timecharter for ULCC-tonnasje. Vanligvis har Texaco når de har kommet i markedet for slike behov, sluttet flere skip, og de fikk ca. 15 skip tilbudt denne gang. Men det endte med at de kun sluttet ett skip, WIND EAGLE, for en periode av 12 måneder med befrakters opsjon av ytterligere 12 måneder.

WIND EAGLE kom av et Texaco tidscerteparti i juli i år, og vi synes det var ekstra gledelig at de sluttet vårt skip, tiltross for at andre tilsvarende skip svært sterkt uttrykte ønske å få forretningen, sogar til sannsynligvis lavere rater. Vi ser dette som en tillitserklæring til WIND EAGLE fra forrige certeparti.

I den senere tid har vi sett at lagrene, spesielt i USA hvor de i høst var på sitt absolutte høyeste, er blitt vesentlig redusert og også at de store volum av olje ombord i lagerskip i U.S.Gulf og Caribs er blitt redusert.

Dette kan igjen tyde på at vi kan gå inn i en periode med, som tidligere nevnt, en jevnere etterspørsel etter olje og tonnasje.

Våre skips posisjoner er som følger:

| | |
|------------------------------|--|
| <u>I/T "WIND ESCORT"</u> | - Avsluttet sitt lageropplag for EXXON og avgikk Aruba 8/11 for AG. |
| <u>I/T "WIND ENTERPRISE"</u> | - Ligger som lagerskip utenfor Aruba for regning EXXON. |
| <u>I/T "WIND EAGLE"</u> | - Skipet har eta Ras Tanura 14/11 og vil da levere på tidscerteparti til Texaco. |

EK

FORSIKRINGSORDNINGER FOR SEILENDE PERSONELL

Det har i den senere tiden vært foretatt endel endringer av rederiets forsikringsordninger for det seilende personell.

Vi synes derfor at det her og nå kan være på sin plass å gi noen konkrete opplysninger om våre gjeldende forsikringer for denne gruppen.

Det er 2 forsikringsordninger som er aktuelle, nemlig en kollektiv ulykkesforsikring og en reiseforsikring.

Når det gjelder ulykkesforsikringen, så er denne tegnet i Haugesund Sjø og omfatter alt seilende personell såvel under tjeneste ombord som under ferieavvikling hjemme. Forsikringssommene er loG ved dødsfall og 2oG ved invaliditet. G betegner folketrygdens grunnbeløp, som for inneværende år er kr. 17.400.-. De aktuelle forsikringssummer er altså henholdsvis kr. 174.000.- og kr. 348.000.-. Folketrygdens grunnbeløp (G) endres i takt med priser på varer og tjenester i vårt land, slik at forsikringssommene til enhver tid er på høyde med prisutviklingen.

Rederiets reiseforsikring er tegnet hos Norden og gjelder alle våre sjøfolk under reise til/fra og mellom rederiets skip i hele verden. Altså kun i tjenestereiser. Forsikringen dekker reiseulykke, reisesyke og reisegods, og de aktuelle forsikringsbeløpene er som følger:

| | |
|---------------------------|---------------|
| Reiseulykke - død | kr. 300.000.- |
| Reiseulykke - invaliditet | kr. 300.000.- |
| Reisesyke | kr. 70.000.- |
| Reisegods | kr. 25.000.- |

Når det gjelder tap av bagasje under reiser, så må et eventuelt krav overfor forsikringsselskapet dokumenteres med kopi av politianmeldelsen eller flyselskapets skjema for tap/beskadigelse (Property Irregularity Report).

Reiseforsikringen gjelder forøvrig også for rederiets funksjonærer iland under tjenestereiser.

ORIENTERINGS DAG PÅ NESODDEN

Årets orienteringsdag for de ansatte ved Oslo-kontoret gikk av stabelen 23. september i praktfullt høstvær på Nesodden. Som vanlig hadde Åbyholm vært løypelegger og plassert ut lo relativt lette poster i skogsterrenget rundt Bergerbanen. Selvom løypeområdet ikke var særlig stort, ble det tilbakelagt adskillige kilometer av samtlige 13 deltagerne utover ettermiddagen, og det er vel ingen tvil om at det ble prestert langt flere bom enn treff i den tiden det hele sto på. Selvom den etterfølgende middag stadig lokket i det fjerne, tok det lang tid før de fleste deltagerne innfant seg på målstreken - til Åbyholms store fortvilelse. Han slapp imidlertid å sette igang den helt store leteaksjonen, men det så lenge ganske stygt ut. Alle kom forøvrig velberget til mål før kvelden, til tross for at postene etterhvert måtte tas ned. Det var vel kanskje det fine været som forlenget skogsoppholdet for de fleste!

Vi har som vanlig full resultat tjeneste fra løpet og bringer den endelige listen nedenfor. Vi har også tatt med noen bilder fra arrangementet - såvel fra startstedet som fra det avsluttende samvær på rederiets feriested, "Knausen", på Øksvald. Som vanlig var det premier til alle - og dansen gikk helt til siste båt til Oslo la fra brygga og fraktet folket til byen igjen.

Atter en gang et meget vellykket arrangement som nok sikkert blir gjentatt.

Resultater:

Klasse for 10 poster:

| | |
|--------------------|---------|
| 1. Armand Carlsen | 1.20.45 |
| 2. Marit Hjerkin | 1.35.35 |
| 3. Karin Myklebust | 1.50.10 |
| 4. Ulf Nymo | 1.50.29 |
| 5. Håvard Dahlby | 2.27.02 |
| 6. Einar Gullhav | 2.44.14 |

Klasse for 9 poster:

| | |
|-------------------|---------|
| 1. Sigurd Hanssen | 2.56.01 |
|-------------------|---------|

Klasse for 6 poster:

| | |
|-------------------|---------|
| 1. Bjørg Kielland | 2.18.13 |
| 2. Jorunn Dahl | 2.21.36 |
| 3. Evy Eriksen | 2.25.36 |

Klasse for færre poster:

- Aud Sissel Øverås Olsen
- Magnhild Trahaug
- Inger Lund

Kartet studeres i ro og mak i startområdet på Bergerbanen av Marit Hjerkin og Håvard Dahlby





Inger Lund og Ulf Nymoen,
slapper av i målområdet
etter endt dyst

Magnhild Trahaug og
Ola Moen hadde gjemt
kreftene til gammeldansen.
Einar Gullhav passer på at
det går riktig for seg



Kvinnelig treklover i
sofaen mellom slagene.
Fra venstre Aud Sissel
Øverås Olsen, Magnhild
Trahaug og Jorunn Dahl

SETERFERIE SOM KAN ANBEFALES

I slutten av juli ble der her hjemme hos oss fremlagt et ønske om en liten ferietur før skolen begynte. Spørsmålet ble da: hvor skal turen gå? Det ble et ønske om en tur med minst mulig kjøring. Det var da jeg kom til å tenke på at jeg hadde hørt noe om en seter på Koppang som det var mulig å få låne. Etter kontakt med rederiet ordnet det hele seg raskt. Man måtte bare ha en ukens tid på seg til å sette setra i stand, da denne ikke hadde vært i bruk på en stund.

Lørdag åttende august ved tolvtiden dro vi så fra Sandefjord. Første stoppested på veien ble ved Eidsvollbygningen hvor vi tok en kafferast i historiske omgivelser. Vi kom frem til Koppang ved halvåtte tiden. På Koppangtunet Gjestgiveri skulle vi så møte en mann som skulle følge oss opp til setra. Setra ligger på nordre Koppangkjølen i 780 meters høyde og 25 km. fra Koppang sentrum, i nordlig retning. Vi var fremme der ved ni-tiden om kvelden. Etter å ha pakket ut, gikk vi og la oss. Vi våknet neste dag med et herlig vær, noe som faktisk holdt seg resten av uken.

Selve hytten består av en koselig peisestue på anslagsvis tretti kvadrat. Her er bord og benker, skap og sengeplasser til i det minste to personer i sengebenger. Kjøkkenet er stort og velutstyrt med vedovn, propankokeapparat, bord og stoler samt fullt kjøkkenutstyr som skal til for å gjøre livet behagelig. Her finnes også to sengebenger. I den ene enden ligger et vedskjul. Mellom vedskjulet og gangen, ligger et stort rom som antageligvis har vært brukt som stabbur i setertiden.

Terrenget rundt setra passer ypperlig for den som er glad i dagsturer til fots. Terrenget er en blanding av myrer og tynn, kortvokst løv-og barskog. I nord-øst kan man komme opp i 937 meters høyde på et sted som heter Gråkletten som ligger cirka halvannen times kosetur fra setra. Herfra har man god utsikt over området. I nord-vest kan man fint se Rondane i klarvær.

Den uken vi oppholdt oss på setra delte vi uken opp slik at vi benyttet en dag til dagsturer til fots i området rundt setra, og neste dag til en dagstur med bil, slik at det ikke skulle bli for mye av én ting. Koppang egner seg veldig godt som sentrum for dagsturer med bil. Det er ikke mer enn 13 mil til Rondane. Det er god vei og en lett dagstur. Kjører man inn til Dørålsetra, så er man midt inne i fjellheimen og kan nyte en herlig natur. Er man interessert i å besøke Røros, så ligger stedet bare 15 mil unna, og man behøver ikke kjøre frem og tilbake samme veien om man ikke ønsker det. Ellers har man Vinjeveien og Friisveien som fører over til Ringebu, eller Birkebeinerveien over til Lillehammer. Koppang ligger heller ikke langt fra Drevsjø og svenskegrensa. Hva med en tur til Femund og en båttur med M/S FEMUND II? Denne er i drift fra 20/6 til 10/9. Veiene i Østerdalen er prima, så her er mulighetene mange om man bare leser litt om området på forhånd.

Vi trivdes iallefall veldig bra den uken vi var der og ønsker oss gjerne tilbake om anledningen byr seg. En ting som overasket oss var at setra faktisk ikke var ordentlig brukt på mange år. Det er både synd og skam om et slikt fint sted skal ligge ubrukt. For den som liker fjellet og norsk fjellnatur og ikke er avhengig av luksushotell med bad og annen luksus, er dette å anbefale på det varmeste.

Setra er i førsteklasses stand og godt utstyrt. Vi var to familier med barn, tilsammen åtte personer, som hadde veldig god plass, natt som dag. Så med disse ord ønsker jeg på vegne av meg selv, min familie og venner å takke for en deilig uke på Nordstusetra, Koppang.

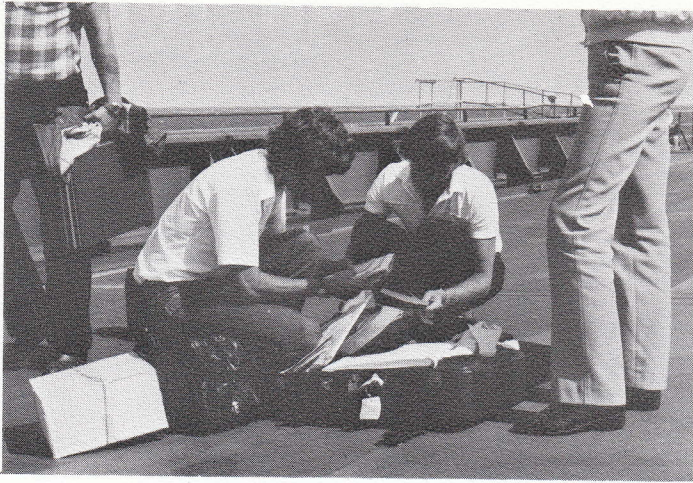
Ragnar Iversen (maskinsjef)



Nordstusetra



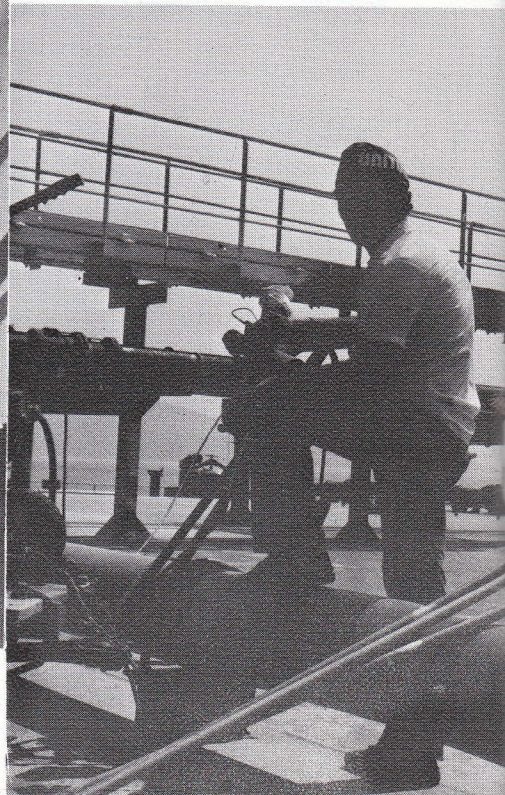
På Gråkletten 937 m.o.h.



Posten er kommet med de nye mannskaper. 1.maskinist Halle og radiooffiser Sollihaug foretar sorteringer



Elektriker Murthy sjekker vindmåleren



Matros Benito Nine Vinas i arbeid på dekk

TILBUDENE ØKER - ASKELADDEN ER DET NYESTE

Under denne overskriften hadde Østlendingen en reportasje fra Koppangtunet Gjestgiveri 15.oktober i år. Vi gjengir artikkelen i sin helhet:

"Koppang skal om ikke altfor lenge få et nytt tilbud. Askeladden blir navnet, og som kjent kunne folkeeventyrenes Askeladd overraske. Det er det Koppangtunet Gjestgiveri håper deres Askeladd skal gjøre. En gammel østerdalsstue blir nå ominnredet til bar/bistro/pub. Her blir det biljard, spill av forskjellig slag og det blir et topp moderne discoanlegg som skal tilfredsstille de yngre årsklasser i et alkoholfritt miljø.

Det er den nye daglige lederen ved Koppangtunet, Jan Tollhaug som forteller om Askeladden. Det måtte bli et norsk navn på dette, i så norske omgivelser som det gamle huset er. Selvom det blir spesielle bistroemøbler, fra Tyskland, men la oss ikke røpe mere.

- Nå skal stedets befolkning lokkes frempå?

- Vi får se da når vi kommer i gang. Jeg tror at vi skal kunne by på litt av hvert for de forskjellige aldersgrupper. Jeg er veldig spent på om Koppang er stort nok for tilbudene. Med dette vil kapasiteten kunne økes, samtidig som vi kan glede oss over en økning i trafikken her på Koppangtunet i høst, sier Tollhaug.

Koppang et bra sted

I snart fem år har Tollhaug bodd på Koppang og fra 1.september som daglig leder ved Koppangtunet Gjestgiveri. Trives godt gjør han selvom han seilte på de store hav i 17 år etterat han dro ut som femtenåring. Hans fag er kokk. Etterat han tørket sjøsprøyten av seg, var han bestyrer for en restaurant i Oslo før familien satte kursen mot Østerdalen.

- Her fant vi ro og en sjelden fin natur. En slik natur som tyskere og hollendere setter stor pris på, og som gjør at disse tiltrekkes spesielt av Østerdalen. Jeg trives med fiskestanga.

Idretten

- Idretten får sin støtte fra bedriften som du representerer, er det en bevisst politikk?

- Vi vet at idrett er et godt sosialarbeide som det bør satses mere på. Det er faktisk den beste barnepike i kommunen. Egentlig bør mange foreldre være takknemlige for alt det arbeide som blir gjort.

En elg venter på å bli delt opp. Tollhaug har handtert mange slike i de årene han har arbeidet på Koppang.

- Vi bruker mye elgkjøtt i løpet av året, elgstek, elgbiff, elghakk.....

- Så, så, dette blir reklame det.

- Sannelig trenger vi reklame for Koppang og tilbudene her. Turiststrømmen er blitt borte samtidig som riksveg 3 ble ferdig på vestsiden. Vi er avhengig av trafikk, ikke bare vi, men all virksomhet på Koppang. Vi skal forresten ikke bare klage selvom situasjonen er alvorlig. Flere og flere har funnet ut at det kan arrangeres møter, konferanser og seminarer på Koppang. Dette er resultatene av en ringvirkning.

Et sted trenger et hotell

- Om Koppangtunet stenger, hvor skal tilreisende overnatte? Tenk på alle de som kommer til Koppang i løpet av et år. De skal jo ha et sted å være.

- Skal Koppangtunet stenge?

- Finnes det ikke grunnlag for virksomhet av dette stedet så kan man ikke se bort fra det faktum. Jeg er optimist, jeg tror det skal gå bra. Tendensen den siste tiden er oppløftende.

Men vi må gjøre en vri fra tid til annen, fornye oss.

- Til det trengs det Askeladder?

- Blandt annet det. Dermed slipes kniven for en annen oppgave enn det å prate seg varm under skjorta om Koppang og miljøet. Elgen venter. Men trusselen om en omlegging av riksvegen gjennom sentrum er en fare for all virksomhet på stedet. Det kan bety kroken på døra for så mangt, mener Tollhaug. Det er en annen biff!"



I dette huset skal Askeladden holde til og det er med spenning at Koppangtunets daglige leder, Jan Tollhaug, ser frem til åpningen og opplegget der.

VI GRATULERER!

Redaksjonen gratulerer Kjell Åbyholm med hans overlegne seier i klasse 42-50 år i høstens shippingmesterskap i orientering ("Veritassen"), som ble avholdt ved Solli gård i Asker, 9. september.

REDERIETS OMBORDVÆRENDE PERSONELL PR. 1/11.1981

T/T "WIND ENTERPRISE"

| | | |
|-----------------------|--------------------------|-------------|
| Kaptein | Fredrik Klerck Nilssen | Oslo |
| Overstyrmann | Oddmund Ose | Ørsta |
| 1.styrmann | Gunnar Johansen | Tune |
| 1.styrmann jr. | Halvard Henriksen | Nanset |
| Radiooffiser | John Sollihaug | Fauske |
| Arbeidsleder | Sigmund Størseth | Malvik |
| Pumpemann | John Eilertsen | Gausvik |
| Matros | Tomas Boveda Abalo | Spania |
| Matros | Zacharias Joensen | Færøyene |
| Matros | Marcial Valle Vinas | Spania |
| Matros | Arve Aaseth | Ottestad |
| Lettmatros | Roy Eilertsen | Gausvik |
| Maskinsjef | Arnstein Becker | Pusnes |
| 1.maskinist | Tore Larsen | Fredrikstad |
| 2.maskinist | Henning Strand | Porsgrunn |
| 2.maskinist | Kåre Kleiven | Vågå |
| Maskinassistent | Kåre Øiongen | Kongsvinger |
| Elektriker | Lars Nordås | Fjellhamar |
| Reparatør | Johnny Vidar Pedersen | Uvdal |
| Reparatør I | Svein Roland | Moelv |
| Fyrbøter | Finn Andersen | Ål |
| Fyrbøter | Tom Bringsjord | Hammerfest |
| Fyrbøter | Odd Trygve Kollstrøm | Tana |
| Smører | Erik Westergren | Sandefjord |
| Stuert | Leif Johansen | Tromsø |
| Kokk | Carl Petter Andersen | Sandefjord |
| Forpleiningsassistent | Randi Helene Henriksen | Vestby |
| Forpleiningsassistent | Inger Bjørg Johansen | Ås |
| Forpleiningsassistent | Karin Synnøve Nikolaisen | Bekkestua |

T/T "WIND EAGLE"

| | | |
|--------------|-----------------------------|---------------|
| Kaptein | Gard Hansen | Torød |
| Overstyrmann | Tore Lund Anderssen | Ytre Laksevåg |
| 1.styrmann | Arild Hagen | Åbøgen |
| 2.styrmann | Per Aalmo | Slemmestad |
| Radiooffiser | Jan Armand Hansen | Moelv |
| Arbeidsleder | Svend Erik Sandberg | Songdalen |
| Matros | Ramon Perez Fernandez | Spania |
| Matros | Johannes Kristensen | Sommarøy |
| Matros | Jose Nine Oubina | Spania |
| Matros | Benito Nine Vinas | Spania |
| Matros | Asle Robertsen | Honningsvåg |
| Lettmatros | Roald Magne Karlsen | Skjervøy |
| Lettmatros | Jose Antonia Navarro Perera | Oslo |
| Lettmatros | Carlos Reyes Robles | Honduras |
| Maskinsjef | Ragnar Iversen | Sandefjord |
| 1.maskinist | Dagfred Solberg | Sandefjord |
| 2.maskinist | Erik Engell Andresen | Sandefjord |
| Elektriker | John Sayers | England |
| Reparatør | Bjørn Christoffersen | Horten |

| | | |
|-----------------------|--------------------------|--------------|
| Fyrbøter | Jan Pedersen | Dokka |
| Fyrbøter | Derek Williamson | England |
| Smører | Kjetil Berntsen | Tromsø |
| Smører | Ronny Dahl | Ørsta |
| Stuert | Egil Hammersland | Åsgårdstrand |
| Kokk | Jose Soto Esmerodes | Spania |
| Forpleiningsassistent | Elva Magdalena Rasmussen | Kvaløysletta |
| Forpleiningsassistent | Anna Stutlien | Brumunddal |
| Forpleiningsassistent | Aina Tvedt | Oslo |

T/T "WIND ESCORT"

| | | |
|-----------------------|------------------------|----------------|
| Kaptein | Torstein Ringholm | Silsand |
| Overstyrmann | Leif Arne Bekken | Kristiansund N |
| 1.styrmann | Peter Hammer | Saupstad |
| 1.styrmann jr. | Trond Fromholtz | Kristiansund N |
| Radiooffiser | Turid Ringstad | Vågsbygd |
| Arbeidsleder | Ali Balci | Tyrkia |
| Pumpemann | Erling Johansen | Lillehammer |
| Matros | Manuel Dieste Mendez | Spania |
| Matros | Pål Midtskog | Nord Fron |
| Matros | Geir Eilertsen | Håpet |
| Matros | Ove Ingvald Nilsen | Samuelsberg |
| Matros | Francisco Rey Padin | Spania |
| Lettmatros | Jan Jensen | Storslett |
| Maskinsjef | Kåre Heggemsnes | Kvisvik |
| 1.maskinist | Åsmund Haugan | Barkåker |
| 1.maskinist | Åge Johannessen | Bergen |
| 2.maskinist | Knut Ofstad | Oslo |
| Elektriker | Victor Sherer | England |
| Maskinassistent | Terje Kjell Larsen | Sandefjord |
| Reparatør I | Tor Holtermann | Oslo |
| Fyrbøter | Ignacio Mendia Bilbao | Spania |
| Fyrbøter | Philippe Marcel Cretin | Oslo |
| Fyrbøter | Arne Solberg | Sandefjord |
| Smører | Per Bjartle Larsen | Brønnøysund |
| Stuert | John Gjerde | Raudeberg |
| Kokk | Lisbeth Storli | Fetsund |
| Forpleiningsassistent | Berit Gutterød | Gol |
| Forpleiningsassistent | Tove Henriksen | Sørstraumen |
| Forpleiningsassistent | Lis Neve Uggerhøy | Ski |

TAKK

Da dette er avisens siste nummer i 1981, benytter vi anledningen til å takke våre bidragsyttere i inneværende år. En hjertelig takk til alle som har hjulpet oss med stoff og bilder i årets løp - og en spesiell takk til de som også overholdt tidsfristen. Vi håper at dere alle - og helst også andre i tillegg, vil hjelpe oss med å få til en brukbar rederiavis, også i 1982!

DERFOR KALLES HUN FOR "HUN"

Endelig har det lyktes redaksjonen å finne ut hvorfor man sier "hun" om en båt:

- Må styres av en mann
- I et ubevoktet øyeblikk tar hun makten
- Tåler ikke overbelastning
- Kan ikke rigges uten en manns hjelp
- Skifter navn når hun skifter eier
- Koster mer i underhold enn eieren hadde tenkt seg
- Kan dra en mann med seg i dypet
- Må sparkles og males før hun skal ut
- Blir med årene gissen, besværlig og vanskelig å håndtere