

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKTB-REDERT

nr. 1/76



INNHold

NR. 1 - 15. ARG. - APRIL 1976

Redaktører:

Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

Redaksjonskomite:

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



Spirit og samhold

1975 likevel et godt år for WW

Hats off for the past,
coats off for the future

Meldeplikt- og beredskapssystem

Nippon Kokans skipsverft i Tsu

Rapport fra TALABOT

Fotokonkurransen

Redningsaksjon i Stillehavet

Intervju Johanne Herlofson

Ut i kveld?

Tilbeblikk i nuets glede

Firmanytt og Personalia

Nytt fra Operativ Seksjon

Skipsidrett

WIL-Nytt



Forsidebildet:

Tre generasjoner motes.

Bildet som er tatt av
kaptein Tom Bang-Olsen,
er innkjøpt etter
Skib-Rederis fotokonkurransen.

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

Fra skipsreder Niels Werring jr.'s tale ved WIL's årsfest:

Spirit og samhold!

Det er egentlig ikke så lett ved en festlig anledning å kombinere alvorssord med en hyggelig takketale, særlig ikke når man tenker på all den usikkerhet og de vanskeligheter vår næring er preget av for tiden.

Dette er imidlertid blitt en tradisjon ved disse anledninger og tradisjoner er også noe vårt firma er preget av. Jeg tror det er sunt og riktig, og vi skal holde fast ved dem.

Som vi alle vet, har vi i WW foreløpig ikke vært alvorlig rammet av den krisesituasjon som har skapt problemer for så mange innen vår næring. Dette skal vi glede oss over.

Vi skal samtidig være klar over at vi alle er medlemmer i én og samme verden og at vår egen innflytelse på dennes utvikling er uhyre begrenset uansett hvor høye tanker hver og en av oss måtte ha om oss selv. Mesteparten av de problemer vi står overfor kan vi ikke påvirke alene hverken på det personlige, det firmamessige, næringsmessige eller det nasjonale plan. Det er kun et samarbeide over disse grensene som vil kunne føre frem, men for å få til det er vi nødt til å begynne med oss selv i vår egen krets, miljø eller lille verden.

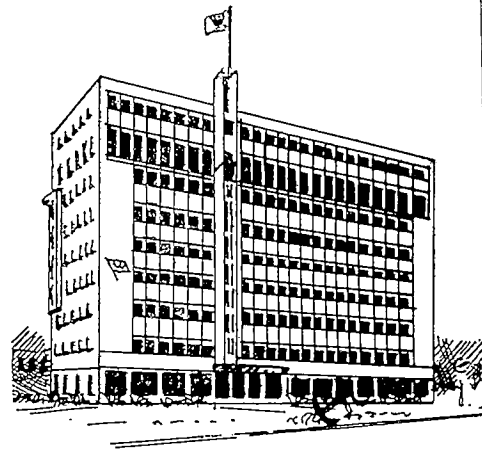
I vår lille WW-verden — skjønt i øyeblikket fortøner den seg slett ikke så liten — har jeg en følelse av at dette ikke er noe problem. Det må være helt på det rene at uten den spirit og det samhold, den vilje til samarbeide eller teamwork som dere her og alle de andre på sjø og land over hele verden representerer, ville vi ikke kunne produsere resultater som i 1975. Dette skal vi alle være takknemige for, og jeg vil gjerne fra denne plass uttrykke ledelsens takk fordi vi har den følelsen av trygghet som dere har vært med på å gi oss.

Skulle jeg prøve å si noe om fremtiden, måtte det være at jeg ser på den med behersket fortrøstningsfullhet. Vi sitter med gode kort, gode medarbeidere på sjø og land, en for shipping usedvanlig risikospredning, en forsiktig forretningsmessig filosofi i et tradisjonsrikt firmamiljø. Med alle disse gode kort på hånden kan jeg vanskelig forstå at vi skulle oppleve de store problemer, men det er som nevnt ikke bare vår verden som bestemmer, og på lang sikt kan det røyne på.

Niels Werring jr.

LEIF TERJE LØDDESØL:

Verste depresjon i verdensøkonomien siden 30-årene



1975 likevel et godt år for WW. Fremtiden usikker, men oppgang i vente

Verdensøkonomien har siden oljekrisen 1973 gjennomgått den verste depresjonsperiode siden 1930-årene. Den vestlige verden har opplevet høye arbeidsledighetstall og skremmende inflasjonstakt. Industrien i de fleste land har utvist lave produksjonstall og produksjon i stor utstrekning for lager. Gjennom 1975 har økonomene spådd at bedring ville komme, men den har stadig latt vente på seg. Det beste man derfor kan si om 1975 synes å være at det var året da bunnen ble nådd. Nå synes det å foreligge tegn på at utviklingen går i positiv retning, men konjunktur-forbedringen har foreløpig gått langsomt.

På bakgrunn av det dystre bilde som her er tegnet, er det hyggelig å konstatere at 1975 ble et godt år for vårt rederi. Dette vil vi komme nærmere tilbake til i årsberetningen for 1975. Når vi imidlertid også her fremhever kontrasten mellom den generelle økonomiske depresjon og våre resultater, kommer det av at det kanskje vil være et tilsvarende bilde vi vil få se i 1976. Usikker er imidlertid den generelle økonomiske situasjon, og konsekvensene for skipsfarten er enda usikrere, men når Skib-Rederi ber om en kommentar om mulighetene fremover, vil jeg likevel ikke si nei.

EKSPERTENE SIER BEDRING, — MEN NÅR?

La oss ta verdensøkonomien først. Forsåvidt angår denne synes ekspertene å være samstemmige om at konjunkturene vil bedre seg. Tempoet i forbedringen enes man imidlertid ikke om. Meningene differensierer også når det gjelder spørsmålet om hvilke land som først vil føle de positive virkninger. Tendensen er imidlertid positiv i de større industriland som USA, Japan og Tyskland, og det er da naturlig å tro at andre vil følge etter. Virkningen på skipsfarten vil vi imidlertid neppe føle i særlig stor grad i 1976, men hvis den generelle økonomiske forbedring kommer i 1976, burde virkningen for skipsfarten i hvert fall komme i 1977. Det er grunn til å tro at forbedringen først vil føles innen linjefarten, deretter innen bulkfarten, for så senere å gi seg utslag på tanksektoren.

På tankskips-sektoren er situasjonen helt spesiell. I dag er det et meget markert tonnasjeoverskudd. Når det så i tillegg leveres tankskip i et tempo som overstiger forbruksøkningen, blir spådom om fremtiden temmelig fåfengt.

Dette vil ventelig være situasjonen for i hvert fall størstedelen av 1976. Fra og med 1977 er det imidlertid sannsynlig at forbruksøkningen vil være større enn den tanktonnasje som leveres ny fra verkste-

dene. Dette forhold sammen med økt «scrapping» burde da gradvis lede til at det overskudd som eksisterer spises opp, men det vil nok ta tid å fordøye hele dette overskudd.

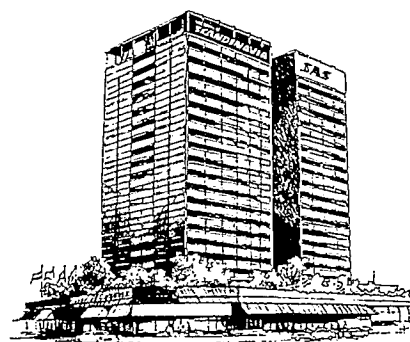
1976

Også for 1976 vil situasjonen for vårt rederi være at vi til en viss grad vil være skjermet mot en dårlig konjunktur. Tre store enheter vil gå av charter i løpet av 1976, men først mot slutten av året og effekten for våre resultater vil være begrenset for dette år. Av store leveringer har vi bare én, nemlig 380.000-tonneren som i slutten av mars er levert fra NKK. Skipet er sikret beskjeftigelse for i hvert fall 1 år fremover, noe vi er meget glad for selv om rate-nivået er svært svakt.

I disse dager legger vi også siste hånd på en avtale som vil sikre TREASURE HUNTER beskjeftigelse en periode fremover. Rigger gjorde en imponerende innsats for boringen utenfor Marokko, men i mangel av funn ble videre boring der oppgitt.

1977

I 1977 vil vi være mer utsatt enn vi vil være i 1976. For det første får vi altså en del skip fri i løpet av 1976. Pr. i dag er beskjeftigelsessituasjonen for disse i 1977 bekymringsfull. Videre forventer vi levering av 6 linjeskip, 4 bulkskip og 2 rigger. Alt vesentlig er disse enheter finansiert, men beskjeftigelses-problemene kan bli store hvis bedringen i verdensøkonomien lar vente på seg. Vi nærer ikke frykt for at vi ikke skal klare å håndtere problemene. Samtidig er det imidlertid riktig å understreke nødvendigheten av — når inntektssiden vanskelig lar seg påvirke — i det daglige arbeid å påvirke utgiftssiden så godt vi kan gjennom besparelser der slike kan oppnås og ved å utsette utgifter som strengt tatt kan tas på et senere tidspunkt. Ved samlet innsats vil vi være i stand til å løse de problemer som måtte komme.



LARS EKELUND:

Hats off for the past, coats off for the future

WIL's årsfest ble i år holdt på Hotell Scandinavia. Ca. 560 ansatte med ektefeller deltok i arrangementet som etter sigende ble kjenneegnet av god mat, presis servering, morsom toastmaster og taler med fine poenger. En årsfest preget av en høylydt og god stemning og som de fleste hadde bare godt å si om etterpå.

Skipsreder Niels Werring jr.'s tale ved avslutningen på middagen er gjengitt på lederplass. Her gjengir vi utdrag av direktør Lars Ekelund's tale.

Når vi samles på denne måte — hele familien, om jeg får lov å bruke det uttrykket — er det naturlig at våre tanker går til de av oss som ikke er tilstede her, — våre seilende kollegaer ute og hjemme.

I tankenes verden bygger vi bro over de avstander som skiller oss og favner dem inn i det fellesskap som vi føler er tilstede innen det firma vi har gledet av å arbeide for. Takknemlige tanker og vår hyldelse går til denne gruppe av våre folk som i så stor grad bidrar til de gode forhold vi leuer under og som i vesentlig grad har bidratt til at: «Norge er større enn noen vet av».

Vi vet hva vi skylder våre seilende og vi gleder oss over at de idag lever under gode forhold. De har fått kortere mønstringsperioder og rimelige ferieordninger, lettere adgang til utdanning og større utviklingsmuligheter. De er kommet på like fot med andre grupper i samfunnet i den grad det er mulig. Dette i tillegg til at de seiler i en moderne og velutstyrt flåte.

Men veien dit har vært lang, og den stilling Norsk Skipsfart innehar er nådd gjennom seig og iberdig kamp i hard konkurranse med mektige nasjoner som lenge hadde dominans på havet.

Engelskmennene snakker ofte om «The Spirit of the Sea». Uttrykket er ikke til å oversette, det rommer så meget mer enn oversettelsen kan gi. Det ut-

trykker alt som binder en sjømann til yrket, som får de unge til å lengte ut og som gjør at den gamle sjømann fortsetter å leve på sjøen, fortsetter å følge skipet i tankene over de hav han engang krysset i medgang og motgang, solskinn og regn, storm og stille.

Det blir en egen livsinnstilling hos disse mennesker som føler seg knyttet sammen i havets brorskap. De har slitt mye, sett og opplevd mye, — sjøen har satt sitt preg på dem.

Sjøfolkene er imidlertid ikke anderledes enn andre, men deres situasjon er en annen og det stilles helt andre og langt større krav til deres evne og vilje til samarbeide og sameksistens med medmennesker. De er fjernt fra sitt opprinnelige miljø, familie og omgangskrets og plassert i skipssamfunnet, et samfunn med snevre grenser selvom horisonten er aldri så vid. De lever i et samfunn innenfor skipsrekken, stadig på vei til et annet sted i en rastløs og urolig verden.

Vi har dvelt litt ved fortiden, ved slitet og savnet som hørte sjølivet til, ved tradisjonene. Men som den nyutnevnte president i Rederforbundet sa: «Verdifulle tradisjoner er alltid en god ballast, men ikke noe navigasjonsinstrument». — Dette er våre sjøfolk klar over og som alltid tidligere har de den innstilling som kommer til uttrykk i det gamle amerikanske ordspråk: «Hats off for the past, Coats off for the future».

Vi finner våre sjøfolk på store kostbare enheter som jager over havet med en fart som var utenkelig for noen få år siden — en stadig kamp med tiden og økende konkurranse. Det blir aldri tid til å hvile på årene.

Vi finner dem på kostbare og kompliserte bore-rigger i nære og fjerne farvann, i en ny arbeidssituasjon som de har satt seg inn i på rekordtid.

Vi finner dem ombord i små iltre supply-skip i den stormfylte Nordsjøen.

De pløyer fremdeles ny mark, de vandrer nye veier som så mange ganger før. Når det gjelder å bevare vår plass som sjøfartsnasjon, er vi overbevist om at våre sjøfolk vil klare sin del av oppgaven.

Vi kan bare ønske dem lykke til og fortsatt fremgang til glede for dem selv, deres familier og oss alle.

Meldeplikt- og beredskapssystem

1. MELDEPLIKTSYSTEM

Skipsfarten, som i de senere år har vært forskånet fra ulykker ombord i større skip, har dessverre igjen opplevd et totalforlis hvor kun to av besetningen overlevde. I denne forbindelse ble det gjennom våre massemedia stillet spørsmål om hvorvidt de melde- og oppfølgingssystemer som benyttes i vår handelsflåte er sikkerhetsmessig på høyde med det våre kommunikasjonsmidler tillater. Denne diskusjon går videre, og våre sjøfartsmyndigheter vil sannsynligvis på et senere tidspunkt utarbeide nye generelle regler for meldeplikt.

Vi vil ikke her ta opp den generelle diskusjon for handelsflåten som helhet, men kun holde oss til de systemer som har vært benyttet ombord i våre egne skip, samt det nye meldeplikt-system som vi nå har iverksatt.



2. TIDLIGERE RAPPORTERINGSSYSTEMER

Rapporteringssystemene har vært i stadig utvikling og til enhver tid tilpasset våre forskjellige aktiviteter. Med dette menes at systemene er utarbeidet i henhold til trades, samseiling med andre rederier, befrakningsmessige opplegg og andre spesielle behov.

I tillegg til ovennevnte systemer er alle våre skip medlem i AMVER (automatisert rapportsystem for handelsflåten) og sender regelmessige meldinger til AMVER-senteret i New York. Vi har tidligere skrevet om dette system i Skib-Rederi så nærmere redegjørelse vil derfor ikke bli gitt her.

3. VURDERING AV TIDLIGERE SYSTEMER

I forbindelse med det som er nevnt innledningsvis ble det av rederiledelsen bestemt at vi skulle gjennomgå våre rapporteringssystemer og gi en totalvurdering av disse hva angår de sikkerhetsmessige forhold i en krisesituasjon.

Som nevnt under punkt 2 var oppfølgingspliktene tildels lagt på instanser utenfor vår organisasjon, som f.eks. J.O.C., befraktere, agenter etc. Dette har virket tilfredsstillende, men det ligger i sakens natur at oppfølgingsinstanser utenfor vår direkte kontroll kan ha svake/ukjente ledd som i en nødssituasjon kan gi negative sikkerhetsmessige utslag.

Totalvurderingen ble fremlagt for rederiledelsen, og det ble besluttet å utarbeide et meldeplikt-system hvor vår rederiorganisasjon selv skal ivareta all oppfølging av skipene.

4. MELDEPLIKTSYSTEMET

Et meldepliktssystem kan utarbeides på mange forskjellige måter, men der er gitte basisregler som alltid bør være klarlagt dersom systemet skal virke tilfredsstillende i en krisesituasjon. Av disse kan nevnes:

- a. Meldepliktsintervall
- b. Bestemte ukedager for meldetjenesten
- c. Bestemt senderperiode i døgnet
- d. Type melding
- e. Rederiets oppfølgingssystem
- f. Beredskapsplan
- g. Beredskapssystem
- h. Vurderingsprosedyre før ettersøkning igangsettes
- i. Naturlig opptrappingsfaser i ettersøkningen.

Her vil vi kun gi en generell redegjørelse for ovennevnte punkter, da det vil føre for langt å gå i detaljer vedrørende dette.

Når man skal fastlegge informasjonshyppigheten fra skip til rederi i et meldepliktssystem, må man vurdere dette ut fra det erfaringsmessige behov. I den forbindelse kan det nevnes at i løpet av de siste 30 år har det hendt kun en gang at vi har etterlyst et skip. Skipet kom til rette før ettersøkning ble igangsatt, og det hele skyldtes radiosvikt ombord.

Selv om vår statistikk viser kun et minimalt behov, kan det vises til flere tilfeller i handelsflåten hvor et meldepliktssystem ville ha vært til hjelp under ulykker og ettersøkning.

Ved en helhetsvurdering av ovennevnte valgte vi å bygge opp et system med to faste posisjonsangivelser pr. uke. Ved valg av ukedagene ble det tatt både sikkerhets/praktiske- og økonomiske hensyn, og vi kom frem til at mandag og torsdag ville være de riktige dager. På disse dager skal alle våre skip sende posisjonsmeldinger til rederiet innen tidsrommet 0000—1200 G.M.T. Meldingen skal inneholde følgende:

Skipets navn, dato, klokkeslett, posisjon, kurs og fart.

I første melding gis også ETA (estimated time of arrival) neste havn, og dersom ETA senere blir forandret skal dette justeres i meldingene.

Meldingene sendes i enkel og klar tallkode, som dekodes av rederiets operatør og videreføres til en fellestavle over alle rederiets skip.

Driftsinspektør Hornburg vil være ansvarlig for dette arbeid, og i hans fravær vil driftsinspektør Lien ta over arbeidet. Forøvrig vil systemet medføre noe ekstrabelastning for telexavdelingen og vakthavende driftsinspektør.

5. BEREDSKAPSSYSTEM — ETTERSØKNINGSFASER

Når man iverksetter et system av dimensjoner som her er skissert, må man være forberedt på situasjoner hvor enkelte skip ikke rapporterer innen den fastsatte id. Situasjoner av denne art kan oppstå av forskjellige årsaker som ikke nødvendigvis behøver å være p.g.a. havari.

For å kunne vurdere nøkternt i slike situasjoner må man ha en fast prosedyre med klare retningslinjer over hva som skal gjennomgås før ettersøking settes igang. Blant annet bør følgende vurderes nøye:

- a. Skipstype
- b. Lastetype/lastesammensetning
- c. Spesielle forhold under lasting
- d. Fartsområde
- e. Værforhold i farvannet
- f. Senderforhold i området
- g. Radio-offiserenes erfaring/kvalifikasjoner
- h. Radioutstyrets særegenheter
- i. Tidligere meldingers regelmessighet
- j. Andre momenter som er særegne for det enkelte skip
- k. Spesielle krigs- eller kapringsfarer og andre særegenheter i området.

Foruten de nevnte punkter vil det alltid være andre momenter som varierer fra sak til sak.

Når ovennevnte punkter er nøye gjennomtenkt, vil man lettere kunne ta beslutning om hvorvidt første fase i ettersøkningen bør iverksettes, eller om det vil være riktig å utsette denne.

Vårt beredskapssystem består av fem ettersøkningsfaser. Her er innbygget en naturlig opptrapping av alarmtilstanden, slik at fra fase 4 er det full ettersøking av det aktuelle skip. De forskjellige faser inneholder mange punkter vedrørende undersøkelser og vurderinger. De involverer og trekker opplysninger fra vår egen organisasjon, J.O.C., agenter, befraktere, egne skip, Rogaland radio, andre aktuelle radiostasjoner, Hovedredningssentralen, AMVER, Sjøfartsdirektoratet og andre myndigheter, klasseinstitusjoner, assurandører, meteorologiske stasjoner og andre som kan gi opplysninger i saken. Melding til pårørende, pressemelding m.m. har også fått sin naturlige plass i nevnte fem faser.

6. BEREDSKAPSTEAM

Vi har i lengre tid hatt et beredskapsteam som stasjoneres fast ved kontoret når havarier og andre uhell inntreffer. Nevnte team består av nøkkelpersoner i Maritim- og Administrativ seksjon. Om nødvendig kaller disse inn annen nødvendig ekspertise. Blant disse kan nevnes medisinsk/teknisk/linje/befraktning- og assuranseseksjon ekspertise. Forøvrig blir alltid rederiledelsen holdt løpende underrettet om utviklingen.

Ovennevnte team vil i fremtiden også bli kalt inn for stasjonering ved kontoret dersom ettersøking av et skip blir aktuelt.

Det bør nevnes at telexavdelingen og sentralbordet vil bli bemannet i henhold til fastlagt prosedyre som er nedlagt i ettersøkningsfasene.



7. IVERKSETTELSE AV SYSTEMET

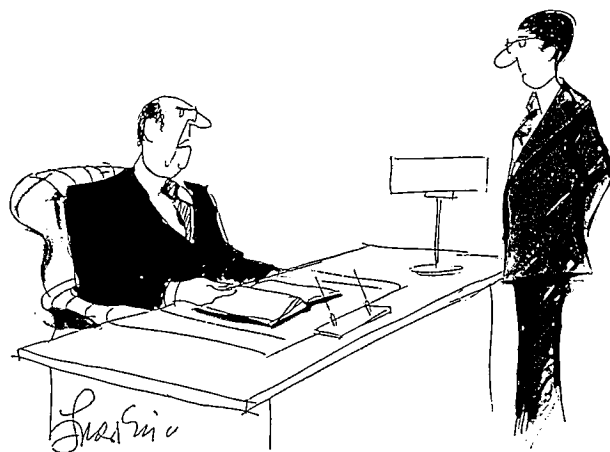
Den 1. mars i år ble et sirkulære sendt til alle våre skip vedrørende meldepliktssystemet og iverksettelse av samme.

Vi regner med at innen relativt kort tid vil alt være i fast gjenge, men vi vil allikevel regne de tre første måneder som prøvetid. Deretter vil vi vurdere de erfaringer vi har fått, samt vurdere om det er mulig å forenkle den øvrige meldetjeneste som skipene i dag har til J.O.C., agenter, befraktere, AMVER m.fl.

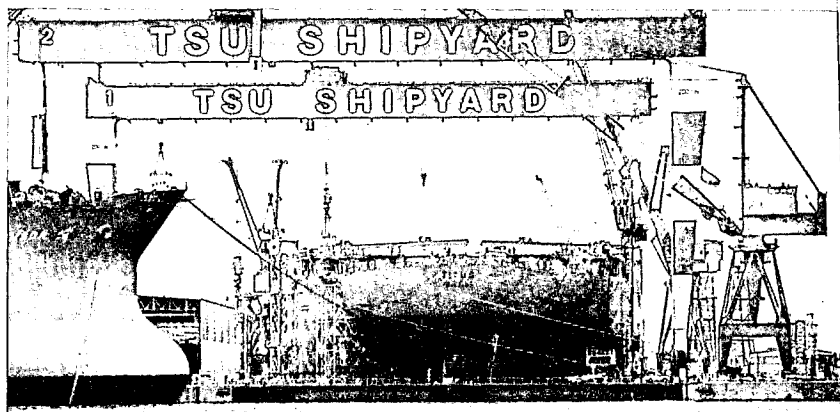
8. ANDRE BETRAKTNINGER

Ved iverksettelse av et slikt stramt system som her er skissert gis det ingen mulighet for «slingringsmonn», og vi utsetter vår skips- og rederiledelse for øket ansvar/press som ved feil/mangler i utførelse/oppfølging kan gi alvorlige utslag. Sikkerhetsmessig sett har vi allikevel funnet det riktig å ta denne ekstra belastning, selv om et «romsligere» system muligens ville være tilstrekkelig til å dekke det aktuelle behov.

Det bør til slutt nevnes at vi ikke ville innført et slikt stramt system uten at vi hadde full tiltro til at våre skipsledelser ville kunne gjennomføre det på en kompetent og effektiv måte.



"Les! you forget, Brimmer, you were hired to do market research. These reports of yours are becoming more and more autobiographical."



HER ER VI STOR-KUNDE:

Nippon Kokans skipsverft i Tsu

En titt på vårt nybygningsprogram avslører et mangesidig engasjement og en sterk tro på en fremtid for norsk skipsfart. En høyere granskning avslører nok et faktum: I de 8 første-måneder av 1977 skal Nippon Kokans verft i Tsu levere ett skip hver eneste måned til oss. Det dreier seg om 6 linjeskip (multipurpose-carriers) og 2 bulkskip.

Skib-Rederi har besøkt verftet — kikket på de ulike aktiviteter der — snakket med en del av de ansatte — og tatt T/T TITUS nærmere i øyensyn.

«Armer oppad strekk — bøy og tøy. Høyre, venstre — en, to». Over høyttaleren lyder en kraftig, stakato stemme — ikke ulik den som i sin tid anga tonen i gymnastikktimenes «linjegym».

Hvor befinner vi oss? Jo, like innenfor hovedporten til NKK's skipsverft i Tsu — 5 minutter før lunsj-pausen er over. Foran oss, på kryss og tvers, står de ansatte, med få unntak ivrig deltagende i dagens formiddagstrim. Det gjelder å være i god fysisk form — og lunsjpausen ved en rekke japanske bedrifter benyttes ofte til fysisk aktivitet der ballspill og linjegym synes å dominere.

Like fullt var dette en noe overraskende start på et verftsbesøk og undertegnede fant en fin anledning til å tøye ut etter en tre timers togreise fra Tokyo.

En smilende og alltid imøtekommende guide, Mr. Kajitani, kunne imidlertid berette at denne trimmen bare var ett av mange arrangementer for personalet. Listen over velferdstiltak og fritidsaktiviteter var meget lang.

Senere kunne representanter for verftsledelsen be-krefte at japanske bedrifter legger stor vekt på å knytte nær kontakt med sine ansatte både i arbeid og fritid, og dette gir seg utslag i liten eller ingen turn-over. Den ansatte er nærmest helt og holdent bedriftens mann etter avsluttet grunnutdannelse.

Tilbake til selve verftet. Fra en enorm mengde faktiske opplysninger fra informasjonsvillige japane-re velger vi ut enkelte kjennetegn ved verftet i håp om å kunne formidle visse inntrykk av hva som rører seg hos våre hovedleverandører av skip.

For de fleste er vel Tsu vanskelig å plassere i geografien — og vi gjør derfor et forsøk på å oppklare dette:



Nippon Kokans skipsverft i Tsu ble som det tredje av konsernets verft planlagt og bygget for å møte behovene for stadig større tankskip. Det ble fullført i 1969 med en kapasitet til å bygge enten 6 250.000 tdw, eller 4 stk. 380.000 tdw, tankskip årlig, og verftet regnes idag blant verdens mest moderne og effektive. For egen regning vil vi gjerne legge til at verftet må være et av de mest attraktive også, med sine parklignende omgivelser, med trær som kranser brede veier gjennom verftsområdet, med mengder av busker og blomster. Det enorme plateverkstedet og andre bygninger er holdt i en beroligende blå og kremgul farge — og det er tydelig at det er lagt stor vekt på miljøet.

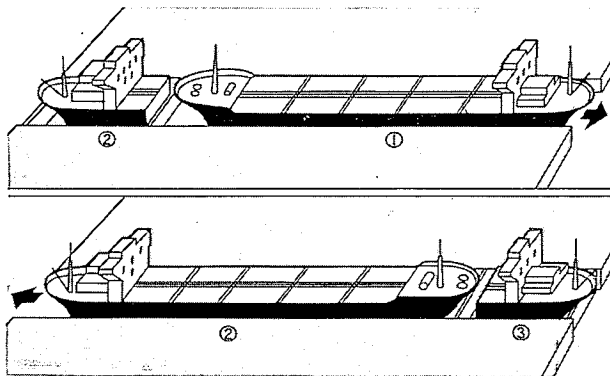
For en som ikke er særlig vel bevandret i skipsbygningsteknologien er det spesielt to ting som virkelig imponerer:

Først og fremst gjelder det selve «produksjonslinjen» fra losseplass for stålplatene (platene produseres ved NKK's egne stålverk) via plateverkstedet frem mot selve dokken. Nybyggets enkelte deler kan

veie opptil 360 tonn og delene blir transportert fra enden av plateverkstedet på spesialkonstruerte lave traktor-trailere i et vifteformet mønster til dokk-kanten — og nøyaktig dit det skal løftes ombord i nybygningen. De siste løft besørger av to kjempemessige Goliath-kraner. Kjempemessig må vel være ordet når vi snakker om en høyde på 75 meter og en bredde på 130 meter. Produksjonslinjen danner en T — med plateverkstedet som stammen og dokken som den øvre delen av bokstaven.

Verftets 500 000 tdw. dokk er i seg selv noe av et teknisk vidunder, den første av sitt slag i verden. CANALOCK er betegnelsen på det systemet som er tatt i bruk, et system som kombinerer fordelene ved en kanal og en sluse.

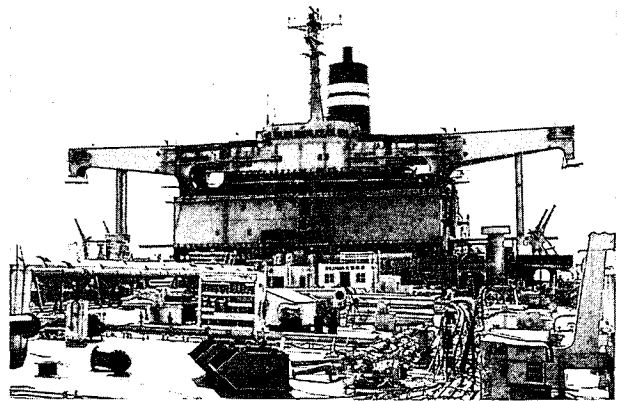
Dokkens endestykker munner begge ut i sjøen. En bevegelig skilleport deler dokken i to avdelinger. Dette gjør det mulig å bygge et helt skip og akterenden av et annet samtidig. Sjøsettingen av det første skipet avbryter ikke byggingen av det andre. Skilleveggen blir flyttet, slik at man kan fullføre skip nr. 2. Skip nr. 2, når fullført, blir så sjøsatt fra den andre siden. I mellomtiden er et nytt skip under bygging i den delen av dokken som er blitt ledig etter det første skipet.



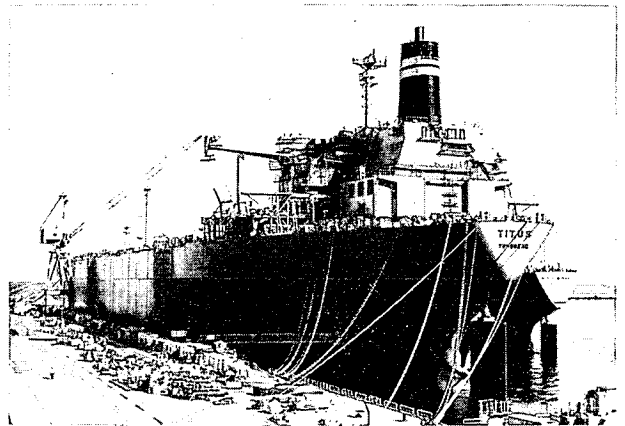
Som nevnt ble verftet i Tsu planlagt og bygget først og fremst for å møte behovet for store tankskip. Vi kjenner alle tilstandene på dagens tankmarked, og Nippon Kokan har som mange andre skipsbyggere fått føle disse vanskelighetene. Opprinnelig hadde rederiet 3 supertankere i kontrakt, men som

kjent er det bare en av disse som blir levert — T/T TITUS som overleveres i disse dager. De andre kontraktene har det lyktes å kansellere/legge om i samarbeid med verftet, et samarbeid som utvilsomt må ha virket utmerket, bedømt ut fra den positive omtale rederiet fikk fra alle hold.

Verftets nesten 3000 ansatte må altså i en viss tid fremover omstille seg fra bygging av supertankere til bygging av bulk- og linjeskip. Våre nybygningsinspektører i Tsu, Arne Hagen og Asbjørn Marcussen, hadde tro på at denne omstillingen ville gå meget bra og regnet med fortsatt godt samarbeid med vår hovedleverandør av skip — Nippon Kokan.



T/T TITUS — slik så vårt største skip ut ca. 4 mnd. før levering.



Tillitsmann med teft

Direktøren for en stor fabrikk i England skulle gifte seg, og de ansatte, ca. 15.000, gikk sammen om å spleise til en gave, forteller Berlingske Tidende.

En av tillitsmennene ble satt til å samle inn pengene, og han krevde fra hver ansatt det beløp en pakke sigaretter koster.

Etterpå gikk han til den lokale kjøpmann og bestilte 15.000 siga-

rettpakker av et merke hvor det i hver pakke var en gavekupong. Han åpnet alle pakkene, tok ut kupongene og sendte hele bunten til tobakksfabrikken. De sendte ham den fineste og dyreste gaven på listen, gafler, skjær og kniver i sølv til 12 personer i et praktfullt etui.

Den vakre gaven ble overrakt direktøren og hans brud, som ble svært glade, og hver bidragsyter

fikk deretter en pakke sigaretter, altså det samme som de hadde ydet.

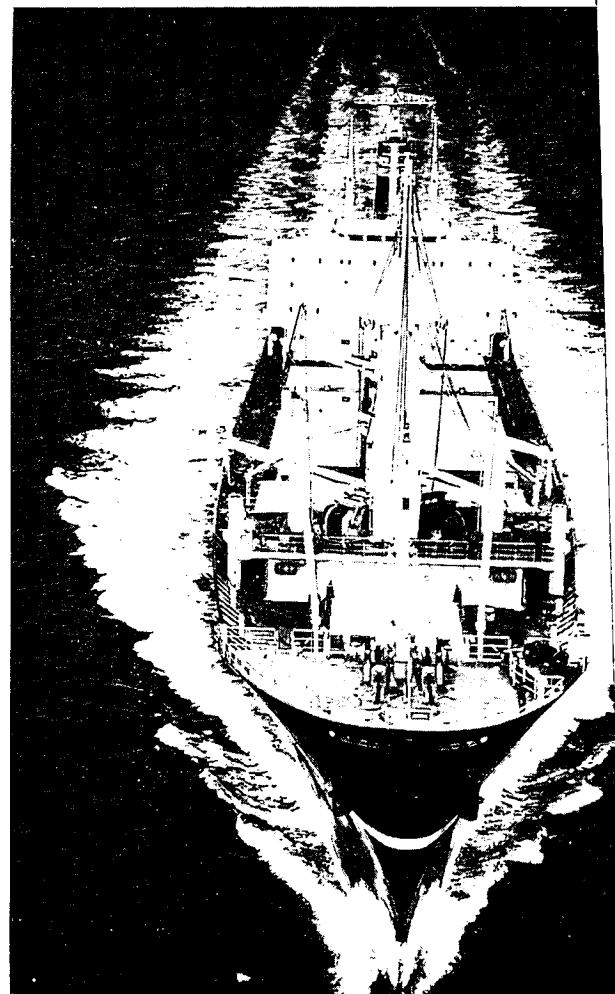
Da direktøren hørte om den geniale ideen, ble han og styret enige om at en slik hjerne måtte kunne utnyttes bedre, og han sendte bud etter tillitsmannen.

Men han hadde tatt en ukes ferie i Syd-Frankrike sammen med sin kone. Alt betalt med den rabatt han hadde fått av kjøpmannen, der han kjøpte sigarettene...

Fra «Trivsel»

Rapport fra TALABOT

TALABOT er et kjent skipsnavn i W.W. Som de fleste vet ble forgjengeren senket på Malta havn under siste verdenskrig. Så galt får vi håpe at det ikke går med oss. Vår TALABOT, det første skip i en serie på fire, ble bygd ved Mitsui, Tamano i Japan i 1967. Største lengde er 552 fot, største bredde 79.5 fot. Som åpen twindekker er hun 12 390 tonn D.W. Med en Mitsui B & W hovedmaskin på 16 100 BHP v/114 RMP gjør vi 21,5 knop ved 28 fots dyptgående.



1. styrmann JOSTEIN RINDAL

Arabiske Gulf - engang Edens Have?

Da vi gikk fra St. John, New Brunswick i Canada i slutten av november i fjor med kurs for Suez håpet vi på, — og fikk en godværsreise over Atlanteren. Etter lasting i Suez og Djibouti ankom vi Damman for registrering den 10. desember. Dessverre har ventetiden i Damman forverret seg slik at vi antagelig ikke er ute av gulfen før bort imot 10. mars.

Selv om vi har vært innom noen lossehavner i mellomtiden, har ikke adspredelsene vært store. Julen feiret vi på redan i Abu Dhabi, selv om de fleste vel heller hadde foretrukket å feire den i familiens skjød, var ikke arrangementet i stuert Flutos regi noen dårlig erstatning.

Tiden til ankers her i A.G. kan falle noe lang for noen og enhver. De fleste av oss holder imidlertid motet oppe med forskjellige fritidssysler. Dekksgolf, for eksempel, er en kjærkommen sport og tidtrøyte. To 3-mannslag stiller til dyst på båtdekket hver kveld klokken 18.00. Hvem som vinner har mindre betydning, selv om spillereglene enkelte ganger blir tøyd noe langt.

Å kjøre inn til land for å hente og levere post blir regnet som en kjær avveksling. Turen — og posten ikke minst, er en oppmuntring i en ellers til dels ensformig tilværelse. Men i alle fall, tiden har tross alt gått ganske fort. Værgudene er på vår side i denne årstid. En 20—25 grader i skyggen er vel hva de fleste hjemme regner for normal sommer-temperatur.

Talabot — et godt skipssamfunn.

Talabot begynner sakte men sikkert å skinne som en nyslått femøring. Dekksfolkene har banket rust og malt til den store gullmedalje.

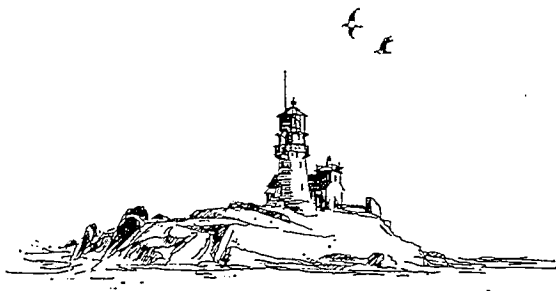
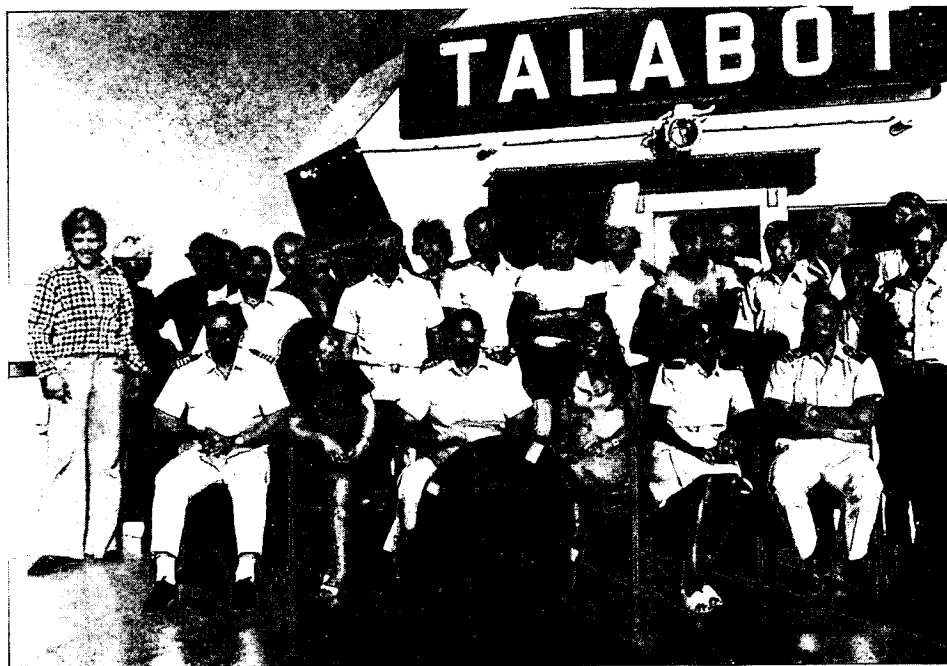
Maskinrommet er under opp-pussing og begynner å se ut som en bestestue. Stuertdepartementet sørger for vår forpleining på en utmerket måte. Besetningen i sin helhet står sammensveiset i et godt kameratskap. Det skal skipsledelsen ha ros for. Frihet under ansvar, slik som det praktiseres her, er uten tvil den beste måten å drive et skipssamfunn på. Fyll forekommer ikke, og det skal godt gjøres med såpass mange mann og lang tid her på gulfen. Tidligere erfaringer fra andre skip med «2 flasker øl pr. mann pr. dag» har tydeligvis vist sine svakheter når man kom til havn. Da skulle det «tas igjen», med påfølgende fyll og spetakkel.

Bahrein — Edens Have?

Selv om det nå ikke er mye som bærer preg av det, hevdes det at engang i tiden lå Edens Have i Bahrein! Hvor den engang lå, blir vel helst bare gjetning. At det engang i forhistorisk tid har vært et rikt plante- og dyreliv her nede i gulfområdet kan i hvertfall oljen bevise. Nå er det imidlertid ikke mye igjen av fordums storhet. Hvor du enn snur og vender deg er det, med få unntak, sand og atter sand så langt øyet rekker. Det eneste som gror opp av jorden er stort sett oljetårn og den nyere bebyggelse som oljepengene har bekostet.

Talabot-laget på dekk. Sittende fra venstre maskinsjef A. Hole, hjelpepike Oi Ying Hepworth, kaptein S. Aksnes, hjelpepike C. Heitz, radiooffiser I. Olsen og overstyrmann L. Haugen.

Stående fra venstre: Off. aspirant O. J. Salomonsen, matros P. Mäkäläinen, 1. matros N. Stundenko, 1. matros K. Sjøberg, hjelpemann Wan Yan Luk, motormann T. Hasselquist, matros O. J. Andreassen, elektriker C. Hepworth, smører T. M. Holsether, 1. styrmann H. Hagestad, reparatør V. Heitz, 1. kokk H. W. Teigene, matros T. Madsen, 2. maskinist T. Karlsen, maskinsjef L. Skaar, 1. maskinist K. B. Olsen, motormann Foo Che Boon, 1. styrmann J. Rindal og stuert C. Westergren.



Ikke stedet for «La dolce vita»

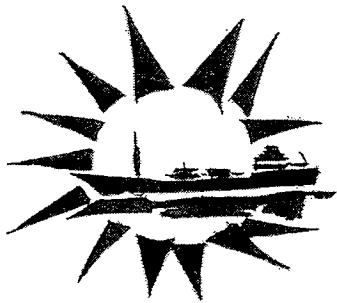
Vi har nettopp fått vite at vi skal tilbake til U.S. i ballast, med mulig lastning i forskjellige havner i Rødehavet. For de fleste av oss kom det «som julaften på kjerringa», og etter forskjellige utsagn å dømme, er det jevnt over skuffelse over at vi ikke fikk vår hardt tiltrengte tur til Singapore-Malaysia. De som har reist til sjøs for å oppleve piker, vin og sang har såmenn ikke havnet på riktig plass. At sjømenn har en pike i hver havn er i hvertfall ikke riktig når det gjelder Den Arabiske Gulf. Arbeide, sove og spise er vel den mest riktige karakteristikken av en sjømannstilværelse i dag. Er det da noe rart at enkelte tar «vann over hodet» når de etter 6 måneder eller mer får en hardt tiltrengt ferie? Ja, jeg bare spørr! La det med en gang være sagt: Har du reist til sjøs for å se... oppleve? Da skal du ikke seile på A.G. Skal man se og oppleve noe her nede må man «tenke Arabisk» som det så smukt heter. Nei prøv da heller å få et skib som går på Østen, New Zealand, Australia, nær sagt hvor som helst, bare ikke A.G. Hvis du derimot seiler for å legge deg opp penger for å bygge hus, kjøpe bil e.l. kan du godt seile her. Selv om tiden kan bli lang og varmen noe trykkende om sommeren, er det tross alt ikke så galt hvis du bare har evnen til å innrette deg — og ikke minst — forsake.



Livbåtøvelse under rolige forhold i Kuwait.



Lossing av tungloft i Bahrain.

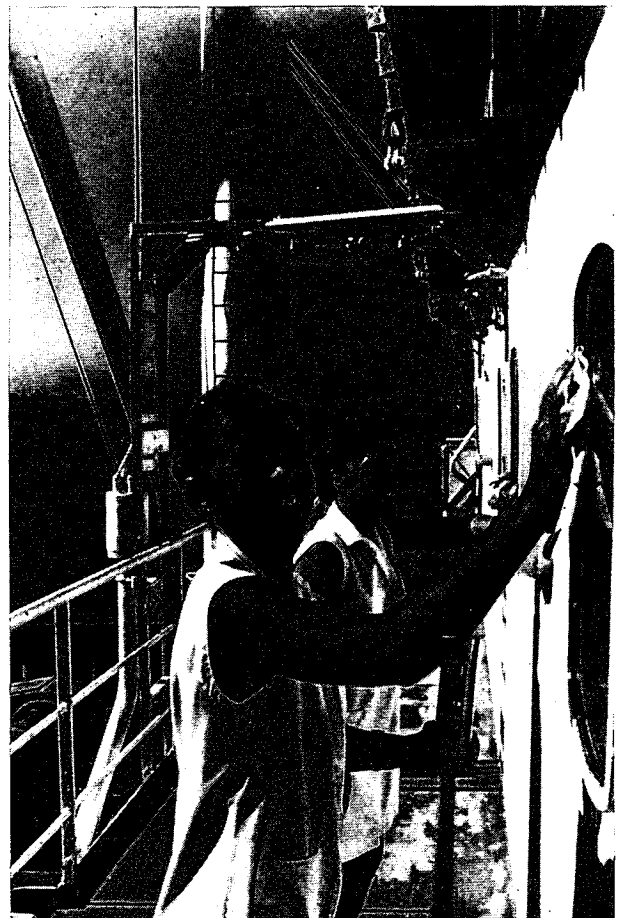


I maskinrommets verksted ser vi 2. maskinist Karlsen og reparator Heitz.

Radiooffiser Inger Karin Olsen i aksjon.



Kokkaspirant Bratseth og 1. kokk Teigene.

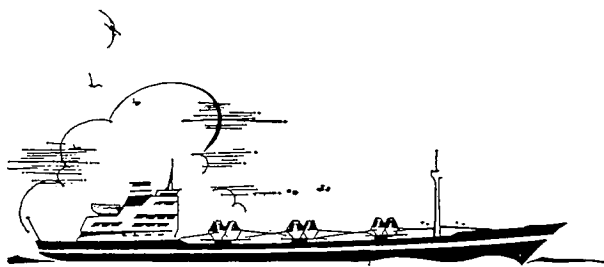


Skinnende blankt ved hjelpelikene fru Christine Heitz og fru Oi Ying Hepworth.

Bildene er tatt av off. aspirant Salomonsen.

Maybe today - Maybe next month

Kaptein S. AKSNES



Etter å ha tjenestegjort på skip i fart på Arabiske Gulf i flere år, første gang med stykkgodsskip i 1962, synes jeg det er på sin plass å nevne litt om de tilstander som hersker i dagens stykkgodsfart her ute sett fra sjøsiden.

Det er nok fra landsiden skrevet lange rapporter, ja, selv sjefene i de forskjellige linjerederier har nok vært her ute og sett de forvilede losseforhold som idag har oppstått. Allikevel tror jeg ingen egentlig er klar over hva de mennesker, som er isolert ombord alle de skip, som bare venter og venter på at noe skal hende, er utsatt for i dagens linjefart på Arabiske Gulf.

Etter flere års aktivitet på forskjellige linjer innenfor vårt eget rederi rundt om i verden, er det klart at sjømenn som virkelig vet hva linjefart er, blir høygearet og innstilt på den speed som ellers er vanlig rundt om i verden. For en tid tilbake var det også slik i Arabiske Gulf at man kunne få unnagjort lossingen på en 4—5 uker, idag er dette forlenget til minimum 10—12 uker. Det eneste som er sikkert er at man må smøre seg med tålmodighet og bare vente. I de fleste større havner i Gulfen ligger det idag fra 50 til 200 skip og venter på kaiplass, og da kan man selv tenke seg situasjonen. De fleste skip er gamle travere som for lengst har passert både 20 og 30 år, men man ser også helt moderne linjeskip av nyeste årgang, som gjør en fart på 20 knop og mer. Det eneste som er likt for alle fartøyer, er at de er fullastet til havnene her ute i Gulfen uten mulighet til lossing av sin last innenfor et rimelig tidsrom.

Fra hardkjør til 30 døgn venteferie.

Hvordan føler så de mennesker det, som er vant til hardkjør både natt og dag, når denne bråstoppen oppstår i Gulfen, med ventetid til ankers opp til 30 døgn? De første 3—4 dagene ser man det som en avveksling. Så begynner rastløsheten å melde seg. Dette er ingen vant til. Hverken hardt arbeide, lesing eller andre fritidsbeskjeftigelser av forskjellig slag kan kompensere denne ventingen hvor intet hender. Spesielt vi norske kan ikke tilpasse oss dette. Hadde vi vært født og oppvokst i Syd-Europa, hadde det kanskje gått bedre. Nå vil alle etter en tid automatisk bli rastløse og utilpass. Som én ombord sa: «Jeg føler det som jeg går i en dvaletilstand». Jeg er så enig. Hvis jeg tar for meg hva man opplever til ankers og rundt om i havnene, vil det bli dette:

Dagens rutine i eteren begynner vanligvis med at mellom kl. 0800 og 1200 roper samtlige skip på VHF canal 16 i munnen på hverandre til havnekontrollen for å høre om det er noe nytt. Da VHF canal 16 er mer enn overbelastet, er bare halvparten så heldige å få svar, og svaret er alltid det samme. «Intet nytt, stand by canal 16.» Jeg har til og med opplevd å høre havnekontrollen i en havn svare et skip at det

var intet nytt — uten å vite skipets navn. Mellom kl. 1200 og 1600 er det intet svar å få, for da har alle i land... «siesta». Det vanlige her er at enten man ligger 2 eller 30 dager til ankers og venter på kaiplass, så skal man alltid være stand by. Hva disse menneskene håper på, vet jeg ikke. Noe under kan umulig skje slik at trafikken begynner å gå normalt.

Når sant skal sies, så gjøres det i flere av disse land forsøk på å få lossingen til å gå unna. Vi ser stadig utvidelser med nye kaiplasser, men om disse blir ferdig neste måned eller om to år, ja se, det spiller ingen rolle.

Selvfølgelig er lastemengden øket betraktelig siden første gang jeg var her ute, men folkene er de samme, og mentaliteten er uforandret.

Kaos og tålmodighet.

Kaos opplever man hva er når man ankommer ankerplass. I en havn med radarkontroll (det begynner å forekomme), blir man gjerne skjelt huden full for ikke å adlyde instruks fra radarkontrollen. Ser man seg rundt etter anvist ankerplass, ender man på siden av et annet fartøy i beste fall, muligens oppe på dennes dekk i verste fall.

I en havn vi anløp, droppet et skip ankeret nesten i vårt svømmebasseng. Siden vi den dagen ikke hadde vann i det, ombestemte de seg i siste liten. Ellers forsøker havnekontrollen å være så behjelpelig som mulig. Han man ligget for anker noen dager og blir utålmodig i spørsmålet om kaiplass, kan de plutselig si at man må gjøre klart, og at los snart kommer ombord. En time eller to etter kan de komme tilbake og si at det dessverre var et annet skip det gjaldt. De har nå i alle tilfelle oppnådd å få skipet i «stand by», og det er ikke så verst.

En annen form for linjefart!

Det er ikke få opplevelser man har under en rundtur i Gulfen i disse dager. Sammenlignet med for noen år tilbake, vil jeg nå si at Arabiske Gulf er blitt en plass man ikke vet enten man skal le eller gråte av. Det er lenge siden jeg sluttet å sammenligne dette med det man mener med linjefart.

Jeg kan imidlertid ikke annet enn beundre offiserene og mannskapet jeg har ombord idag. Det er folk av høy kvalitet, og jeg er overbevist at selv om det nærmer seg tre måneder i Gulfen nå, vil de klare en tid til i ensomhet og forsakelse. Vi gjør det beste ut av situasjonen, og jeg kan enda si at det er ingen sure miner. Alle er innforstått med at både post og aviser må hentes med livbåt, og når den dagen kommer, stiger humøret enda et hakk. Vi har en fin skute, men det er ikke tvil om at mannskaper på skip her ute i Gulfen blir mer stresset enn om vi ble klokket ut og inn av havn slik vi tidligere er vant til.

FRA SKIPSAVISEN

«TALATUTEN»

MÅNEDENS INTERVJU:

GUNVOR ENDRESEN

Om hun gråt du hun ble født skal vi ikke påstå. Hun så ihvertfall dagens lys i Stanvanger for snart 22 år siden, om det da skulle være noen grunn. De første 17 årene av sitt liv tilbrakte hun der. Siden har det (etter eget utsagn) blitt noe mere rot. Etter et år i USA avsluttet hun gymnas i Oslo, havnet deretter på hybel i Stavanger med jobb i nystartet Uteseksjon (en avd. av sosialkontoret). Uten at hun går nærmere inn på det, sier hun at det etterhvert ble så mye rot at hun sa opp og flyttet til Tvedestrand, hvor hennes foreldre i mellomtiden hadde bosatt seg. Etter et halvt års vaskejobb på et sykehjem, samtidig med forberedende prøver, ble hun overbevist om at Tvedestrand egnet seg best som feriested. Etter dette flyttet hun til Drammen, hvor hun jobbet som praktikant på vernelagets hybelhus i et år før hun mønstret på M/S Talabot.

Hvorfor reiste du ut, spør vi, var det for å oppleve palmesus og easy go?

Nei, til det er jeg for realistisk sier hun. Jeg vet egentlig ikke hva som var viktigst. Husk at jeg hadde et år bak meg som praktikant med sultelønn, og etter det hadde jeg lyst til å tjene litt penger. En annen årsak er at jeg ville «reise» nå mens jeg bare har meg selv å tenke på. Og til slutt den årsaken som fikk noen til å tro at jeg dro ut for å analysere dem; — jeg har tenkt å utdanne meg i sosialsektoren, hvor også sjøfolk og deres familier er en del av de som søker hjelp. Jeg ville gjerne ha svar på slike spørsmål som hvorfor sjøfolk har så vanskelig for å slå seg ned hjemme. Og så ganske enkelt hvordan det er å være sjømann.



— Vi vet du skal mønstre av i Dubai, hvordan er det, har du fått nok av sjølivet nå?

— Det er planen å ta en ny båt, sier hun, men det spørs hvordan hyrestuasjonen er når jeg har tenkt meg ut igjen.

— Er sjømannsromantikken en myte?, spør vi.

— Det manglet ikke på advarsler da jeg dro ut, men hva som er romantisk med sjølivet har i hvertfall ikke jeg oppdaget ennå, får vi til svar.

— Din mening om sjøens folk?

— Du kunne like gjerne spurt meg hva jeg mener om metallarbeidere. De er individuelt like forskjellige som sjøfolk. Den eneste forskjellen mellom yrkene som så danne er at sjøfolk bor og lever sammen store deler av året og har mindre kontakt med samfunnet hjemme. Det er kanskje det som gjør at de er så forhistorisk konservative i forhold til folk flest hjemme?

— Hva mener så landkrabber om sjøfolk?

— Tja... sier hun, det som de fleste hjemme ser av en sjømann er vel avmønstringsrusen, og det preger vel inntrykket. En kan jo vanskelig få noe realistisk inntrykk av folk en sjelden ser.

— Hvor stor betydning tror du skipsfarten har for Norge?

— At skipsfarten har stor betydning for landet vet vel de fleste, men hvor stor er vel et spørsmål om manipulering av summer. Det ble under EF-krisen lagt frem høyst forskjellige tall om den saken. Hvem som får rett, det vet ikke jeg.

— Til slutt et spørsmål som vanskelig kan besvares i farten, men stress har i den siste tiden også blitt et problem på sjøen likedan som i land, — hva mener du kan gjøres for å bedre forhold ombord og avstresse miljøet til sjøs?

— Jeg tror forholdene ombord i stor grad er preget av to-delningen av besetningen og et stresset arbeidsmiljø. Det blir som regel lite initiativ igjen når arbeidsdagen er slutt til å arrangere fellesarrangementer osv. Ta for deg det såkalte trimrom her. Det er for lite og alt for dårlig utstyrt. Og dessuten blir det på P.G. brukt til messe for vaktfolk etc. Skulle hele mannskapet ønske å se film samme kveld, er det overfylt slik at bare halvparten kan se skikkelig. Ta slik som felles messe og dagrom. Det burde vært en selvfølge. Da ville kontakten mellom offiserer og mannskap bli bedre, og dagrommet kunnet bli stort nok for fellesarrangementer. Se bare på mannskapslugarene nede. De er sikkert bedre enn for ti-år siden, men det er og blir noen triste «kott» som jeg som jente heldigvis slipper å bo i. Jeg er jo privilegert uten riktig å vite hvorfor.

Og til sist og ikke minst viktig: Psykologi på arbeidsplassen. Enkelte ganger virker det som om ordet er like ukjent som i militæret.



“Oh, that wasn't me talking. It was the alcohol talking.”

FOTOKONKURRANSEN

Fotokonkurransen er nå avsluttet, og vi har gått igjennom og vurdert de innsendte farvefotos. Deltaelsen har vært på 15 — et fantastisk lite tall i forhold til det antall av de seilende som er i besittelse av et kamera og ellers er ivrige amatørfotografer. De innsendte slides har stort sett vært av bra kvalitet. Motivene har variert en god del, men hovedvekten har ligget på solnedganger og stemninger, gjerne fra Østen. Miljøbilder og kreative shots har det med få unntak vært lite av.

Vi har funnet å premiere 3 bilder i konkurransen. Disse motivene vil bli brukt i firmaets årsberetning som blir distribuert i mai.

I tillegg vil en del bilder bli innkjøpt for Informasjonsavdelingens arkiv.

1. premie — 1.000 kr. og kobberplate av MATHILDE Tom Bang-Olsen

Motiv: «Jorda rundt med WW» — TAIKO

2. premie — 750 kr. og kobberplate av MATHILDE Jon R. Langaas

Motiv: «Liten storm på Afrikas sørkyst» — TRIANON

3. premie — 500 kr. og kobberplate av MATHILDE A. Maresca

Motiv: «Stemning i Indiske hav» — TAKASAGO

Premievinnere: Tom Bang-Olsen — 1. premie

Jon R. Langaas — 2. premie

A. Maresca — 3. premie



SKIB-REDERI gratulerer premievinnerne.

Vi vil igjen appellere til de mange fotografer i flåten. Vi ønsker oss farvekopier og slides for vårt fotoarkiv og til bruk i trykksaker, og til Skib-Rederi savner vi sårt bidrag fra de seilende i form av bilder, gjerne med billedtekst til eller ledsaget av en liten beretning.

HeS



Igjen har en av våre offiserer tatt seg tid til å besøke en adopsjonsskole, et tiltak som er meget populært hos såvel elever som lærere. Vi har fått et begeistret brev fra lærer Lasse Sandven fra

Bryn Skole, der de har hatt besøk av overstyrmann Svein Jensen, som dengang kom fra skolens adopsjonsskip M/T TAURUS. Han hadde med filmer og bilder fra TAURUS og andre skip og fortalte fra livet

SKIPSADOPSJON

ombord og i land der skipet anløper ute i verden. Elevene var mektig interessert og stilte et utall av spørsmål som Jensen beredvillig svarte på. Spesielt morsomt syntes elevene det var at Jensen stilte i uniform, en detalj som er vel verd å merke seg for andre som måtte føle seg kallet til å besøke en av våre adopsjonsskoler.

Klasse 4 B ved Bryn skole vil gjerne sende en hilsen til TAURUS og mannskapet. Vi hadde nylig besøk av noen av elevene som kunne fortelle at de nettopp hadde mottatt en stor forsendelse fra skipet med mange hyggelige hilsener. Her i rederiet tror vi at det har stor betydning å opprettholde kontakten mellom skoleelever og sjøens folk, og vil be om at alle våre adopsjonsskip følger opp så godt som mulig.

AHo

REDNINGSAKSJON I STILLEHAVET

I tiden 13/12—16/12 -75 deltok TACHIBANA i en redningsaksjon i området N17°00' E 129°00.

Skipet SEKURAU — ca. 6000 DWT og registrert i Liberia — fikk på sin reise fra Filippinene til Japan overhendig vær med sjø på dekk. Skipet var lastet med logs, og hadde en dekkslast av ca. 3 meters høyde. Dekkslasten slet seg og skipet tok inn vann og sank.

Det britiske skipet GEOMITRA kom først til nevnte posisjon og fant 10 overlevende. TACHIBANA fant senere 2 overlevende.

Vi har mottatt journalutdrag fra TACHIBANA vedrørende saken, samt et brev fra kapteinen hvor han forteller litt om de overlevende.

Brevet gir en virkelighetsskildring av de følelser og tanker en nødste person gjennomgår når alt håp synes å svinne hen.

Vi gjengir brevet her, og vil igjen benytte anledningen til å takke TACHIBANAs besetning for en meget god innsats ved redning av menneskeliv under særdeles vanskelige vær- og arbeidsforhold.

Fra rederiet P. T. Porodisa Raya Shipping Lines har vi mottatt følgende brev:

Dear Sirs,

On behalf of the Owners, Officers and members of crew and their families, We wish to express our most grateful thanks to you for your invaluable help rendered to the m.v. «Sekurau» in distress.

The bravery and exemplary seamen's spirit of your Officers and the members of crew of m.v. «Tachibana» saved the lives of our people under the extremely difficult conditions. Had it not been for the great heroic rescue, there would have been no chances of their survival.

The warmest assistance given to those survivors who were rescued and taken care of by your people on the way to Damphier should be long remembered with great appreciation. They have now safely got home in good health.

We thank you again.

With best regards,

*Respectfully yours,
Capt. W. P. Lumintang
Exec. Vice President*

EN SAMTALE MED OVERLEVENDE FRA M/S «SEKURAU»

15/12. Vi sto på broen da en overlevende ble oppdaget på babord side akterut. Vi måtte bruke halv fart forover for å unngå at vi driftet ned på ham og at han kom inn i propellen. Han hadde sett at vi hadde tatt opp livbåten og trodde at vi skulle dra derfra uten å oppdage ham. Vi fikk se et forskrekket ansikt, som lyste som en sol da vi stoppet og låret livbåten igjen. Da virkelig forsto vi at vår redningsaksjon ikke hadde vært forgjeves, og alle om bord kjente en varm følelse i hjertet.

De reddede fortalte at deres skip kom fra Samarinda, lastet med logs for Tokyo. Logsen var stuet i ca. 3 meters høyde på dekk og surret. Været forlisdagen var nordøstlig stiv kuling og mye sjø. Ved midnattstid mellom 12. og 13. desember kom noe av dekkslasten løs, og rev opp lukepresenningen på luke nr. 1, slik at denne begynte å ta inn vann hver gang sjøene brøt over skipet.

Livbåtalarm ble gitt kl. 0100 og alle ble iført redningsvest. Skipet hadde slagside til styrbord, og da surringene på noe av logsen hadde røket, falt trolig en del av logsen i sjøen. Skipet rettet seg opp og la seg over til babord side. Kl. 0230 ble det gitt sakte fart i maskin, trolig for å få lagt skipet opp mot været. Hele tiden etter at det ble oppdaget vann i luke nr. 1, ble det lenset fra dette rommet, men skipet helte mer og mer forover. Like før kl. 0300 begynte skipet å helle over til styrbord, og innen ca.



5 minutter gikk det rundt og sank. På grunn av slagsiden var det umulig å sette livbåt på vannet, og mannskapet hoppet av den grunn i sjøen iført redningsvest. De ble liggende mellom store konsentrasjoner av logs.

Fjerdemaskinist Fierman Abbas kan fortelle at han hadde vakt fra kl. 0000 til 0400 i maskinen og ved livbåtalarm kl. 0100 gikk han på dekk og iførte seg redningsvest, for deretter å returnere til maskinen sammen med maskinsjef, annenmaskinist og tredje-

maskinist. Like før kl. 0300 ble det slått stopp i maskinen, og ordre ble gitt om å komme opp på dekk.

Da skipet sank var, etter det han kan huske, alle på dekk unntatt kapteinen og styrmennene. Han forteller at han hoppet i sjøen sammen med radiooffiseren og ble liggende mellom logsen. De forsøkte å holde logsen vekk med hendene. Etter et tid forsvant radio-offiseren. Fierman Abbas så ingen flere av skipskameratene etter det.

På lørdag 13/12, ca. kl. 1000 så han T/T «GEOMITRA» passere forbi uten at han selv ble sett. Han drev hele dagen og natten inntil middag neste dag, da han kolliderte med en tømmerstokk som skadet ham i kneet og ga ham et slag i hodet. Etter det husker han ingen ting, før han våknet i sykelugaren på «TACHIBANA». Han hadde da vært ca. 36 timer i sjøen, og han var så utmattet da han ble plukket opp, at han etter all sannsynligvis kun hadde klart et par timers opphold til i sjøen. Han ble ikke plaget av fisk eller hai, men solen var meget plagsom og han fikk stadig sjøsprut over seg. Abbas lå i vannet og tenkte på kone og barnet deres, som han trodde han aldri ville få se igjen. Fierman Abbas kommer fra Sumatra, hvor også han og hans familie bor nå.

Båtsmann Pouw Kolary forteller, at da alarmen gikk kl. 0100 møtte han opp på dekk og iførte seg redningsvest. Han oppholdt seg på båtdekket helt til de hoppet i sjøen kl. 0300. Det var ikke mulig å gjøre noe med surringene på logsen, forteller han. Tømmerstokkene skled ut fra skipet på samme side som mannskapet hoppet. Han hoppet og kom sammen med overstyrmann, en matros og en dekksgutt. Kl. 0400 var han blitt alene mellom tømmeret. Bestemte seg da for å svømme vekk fra tømmeret og ble liggende å drive i redningsvesten for å spare på kreftene. Slik drev han inntil mandag morgen. Fikk da øye på en livbøye, tok av seg redningsvesten som var begynt å gå i oppløsning og smøg seg inn i livbøyen. Han surret seg fast til bøyen og drev slik til han ble plukket opp av oss.

Lørdag formiddag så han «GEOMITRA» passere, men etter det så han ikke andre skip før «TACHIBANA». Samme formiddag så han en av skipskameratene flytende i redningsvest. Han svømte bort til ham, men oppdaget at han var drept av tømmeret, og svømte raskt derfra. Han uttaler at han tror flere var blitt skadet eller drept av tømmerstokkene, som lå i konsentrasjoner og slo mot hverandre i sjøen. Han kan videre opplyse, at kort tid før skipet sank, så tok kapteinen selv over styringen av skipet. I tillegg forteller han at en del fisk forsøkte å spise på tærne hans, slik at han hele tiden måtte holde dem i bevegelse.

Da han lå i sjøen, tenkte han på familien, kone og fem barn, som han hadde gitt opp håpet om å få se igjen. Han er født på Celebes, Indonesia der han og hans familie nå er bosatt. Den siste dagen han lå i sjøen begynte han å se Sankta Maria. En tid før han ble reddet, så han først et fly passere og deretter «TACHIBANA». Han så at livbåten ble låret og senere tatt opp igjen. Da han så at maskinen ble startet igjen, trodde han at skipet ville forlate området og var i ferd med å gi opp alt håp om å bli berget. Han hadde da vært 59 timer i sjøen, og han tror selv at han ikke ville ha klart mange timene til i sjøen.



Alle om bord er svært glade for å ha de to overlevende om bord, og ser det som den største julegaven de har fått.

Hans glede da han så livbåten bli låret igjen, kan ikke beskrives, og han strålte som en sol da han ble tatt om bord i livbåten.

De ser nå frem til å treffe sine familier igjen, og de er fast bestemt på å reise ut igjen etter en vel fortjent ferie. De kan fortelle at hele mannskapet på M/S «SEKURAU» kom fra Indonesia.

Etter initiativ fra mannskapet ble det foretatt en innsamling til dem her om bord, og hele 610 Austral-ske Dollar ble samlet inn.

De har strålt som soler den tiden de har vært om bord, og er nå helt restituert etter store forbrenninger av solen, og etter skader og sår fra redningsvestene.

Vi om bord ønsker dem vel hjem og all lykke sammen med familiene, samt alt godt for fremtiden.



Organisasjonen

Vernearbeidet her ombord går sin vante gang med møter 3—4 ganger i måneden, og ved ti-tiden møtes vi over en kopp kaffe hvor ordet er fritt. På disse møtene har vi til fast regel å demonstrere enten førstehjelpskufferten eller dukken «Anne» fra Stavanger.

Vi er i grunnen kommet godt ivei med munn mot munn-metoden såvel som hjertemassasjen. Her er det stort sett bare finpussen igjen m.h.t. å løse hverandre av når det er to operatører i sving.

På noen av møtene tar vi også inn et helt hjelpe-lag av gangen hvor det blir demonstrert som ovenfor nevnt. Det viser seg at interessen for disse demonstrasjonene er langt større enn ventet. Laglederne var de første som ble trent opp, og siden har det vært deres oppgave å trene den enkelte på deres lag. Overstyrmannen er således koblet ut fra å være den aktive trener til bare en tilsynelatende tilskuer.

Ifølge alarminstruksen er det lederen på hjelpe-lagene med sine menn som skal ta vare på de som måtte komme til skade ved ethvert branntilfelle. Her ble det fremmet at ingen uten førstehjelpskurs skulle ha lov til å bli satt opp som leder for et så livsviktig arbeide. Siterer følgende som ble fremhevet på et av møtene: «Overstyrmannen kan ikke løpe opp fra et brennende lasterom- eller maskinrom for å besvare spørsmål i forbindelse med en/de skadede som er blitt brakt opp på dekk. Rederiet burde om mulig sette noe mere fart i førstehjelpsopplæring av arbeidsledere og stuerter. Disse har blitt pålagt en oppgave som få av dem har greie på, og denne oppgaven er livsviktig.» sitat slutt.

Overstyrmannen mente at rederiet allerede var i full sving med opplæringen av arbeidsledere og stuerter. Ellers kan det komme til ganske livlige og interessante diskusjoner under «ordet er fritt.»

Disse møtene bruker vi sånn bortimot en time på, alt etter antall deltagere som vil prøve sine ferdigheter.

Det er alltid konferanserommet som blir brukt til disse vernemøtene.

Skadestatistikken pr. 31. des. er på god vei mot 300 dager siden siste uhell, og vi får håpe at den fortsetter å stige i det nye år uten noen som helst form for «break down.»

Overstyrmann Johs. Johansen,
M/S «Talabot»

Førstehjelp: Rederiets kommentar:

Som innlegget indikerer er vernearbeidet ombord i TALABOT i god gjenge, og vi vil komplimentere skipet med den gode form dette arbeidet har fått.

Førøvrig vil vi kommentere endel av innholdet i innlegget.

Hva angår førstehjelpsoppgaver for hjelpe-lagene så er det, i henhold til Alarminstruksen og sirkulære av



2/75, kun stuertens hjelpe-lag som skal foreta førstehjelp. Følgende er et utdrag av nevnte sirkulære:

«Som nevnt i branninstruksen skal stuerter lede førstehjelpsarbeidet. For dette formål må overstyrmann, som er den daglige leder av arbeidet, sette stuerter inn i arbeidet, samt påse at adkomst til sykkelugar, førstehjelpsrom, førstehjelpskuffert og båre er planlagt.»

Skulle førstehjelpsarbeidet være av en slik vanskelighetsgrad at stuerter ikke makter dette, så må overstyrmann frigjøres til å overta ledelsen. Førstehjelpsarbeidet kan under nevnte forbindelse også utføres av kapteinen eller 1. styrmann dersom dette skulle passe bedre i det totale operasjonsbildet. Man kan ikke her gi en fast norm fordi krisesituasjoner vil alltid være av varierende art. Av samme grunn må også skipets besetning være drillet til å kunne forandre fremgangsmåte som passer til den aktuelle situasjon.

Hva angår opplæring av stuerter i førstehjelp, så vil vår rederi-lege gi dem timer i dette fag når forholdene ligger til rette for en slik undervisning.

Arbeidsledere vil som junior-offiserer gjennomgå grunnkurs ved Havarivernskolen.





Foreløpig nøyer vi oss med et par fotos fra det skjønnede området, og titter samtidig inn i kaptein Olav Moens elegante leilighet, hvor han selv sitter blid og fornøyd, uten problemer med det som kalles å nyte sitt otium.

Rederiet Wilh. Wilhelmsens Stiftelse

Dette noe høytidelige og alderdomspregede navn er for lengst blitt forkortet til Stiftelsen. Nærmere 10 år har rederiets pensjonister fra land- og sjøsiden kunnet glede seg over å bo på denne, om ikke fredede, så i alle fall fredelige plett på Nøtterøys vest side. På Nøtterøys solside kan vi vel si, med deilig furu- og bjerkeli rett ned til relativt rent vann hvor Hellatorsken ennå kan fryde seg mellom tangplantenes grønne gress.

Det er godt å bo i Vestskogen, for så er det egentlige navnet på området, som er bebygget. Og at det er godt å bo, betinges ikke bare av boligens fine kvalitet. Vi skulle tro at menneskematerialet også er av topp klasse. Her finnes lite kaffedrikking og formiddagslarv husene i mellom, mens en hyggelig og nobel tone, en halvveis kameratslig følelse av samhörighet, ligger i de vennlige nikk ved postkassetider.

Kontorsjef Thoresen og vaktmester Stålesen burde neste år holde en dundrende jubileumsfest for å markere at Edens have faktisk kan bestå når ingen forsyner seg av Kunnskapens tre. De kan reise en mai-stang og la tilfredse beboere og tilreisende gjester danse på tunet i gledesforvisning om at vi fortsatt er gift med firmaet.

Forberedelse til pensjonsalderen

Rederiet arrangerte også i november 1975 et kurs i forberedelse til pensjonsalderen for et engere antall av fast ansatte seilende personell. Også denne gang ble ektefeller invitert, da det jo er minst like viktig for disse å bli orientert, og kanskje i enda større grad for sjømannshustruene, som største del av året tar hånd om hele hjemmets drift og økonomi.

For enkelte fortoner ordet pensjonsalder seg som noe vanskelig og skremmende, men da vi hørte kaptein Carl T. Corneliussen i intervju med kurslederen, fikk vi et levende og gledelig inntrykk av at overgangen fra aktiv tjeneste til pensjonist kan gå så greit og harmonisk at praktisk talt ingen problemer gjør seg gjeldende.

Bildet av den enslige mann sturende på kjøkkenstolen og den eldre dame på parkbenken med brødposen til fuglene, er vel stort sett søkt og urealistisk. Den sunne og friske arbeidstager med livsmot og skaperglede, som har innrettet sin tilværelse noenlunde fornuftig og sørget for en ordnet økonomi, vil også i pensjonisttilværelsen finne oppgaver å løse og viktige, givende ting å ta seg til. Sutrende og sturende enkeltpersoner har vi jo også i arbeidslivet, og for DISSE kan intet kurs være til hjelp for noe.

Det kurs vi arrangerer, er da heller ikke ment som noen faktor til å forandre menneskesinn og mentalitet. Det er i all enkelthet ment å gi svar på rent praktiske ting som erfaringsmessig dukker opp, som vårt forhold til Folketrygden, samt andre statlige institusjoner, salg av hus, rettigheter som automatisk inntreffer, arbeidsmuligheter for de som søker å fortsette i en liten jobb, skattelettelser, lån osv.

Etter å ha fått uttalelser fra deltagere ved de to kurs som er avholdt, er vi ikke i tvil om viktigheten av denne form for orientering og informasjon.



Elektriker Nils Hegge og hustru Gerda i samtale med maritim personellsjef Nils Wetlesen.

Hun liker jobben sin

«Afholdenhet er en deilig Dyd,
Men Uafholdenhet gir større Fryd.»

Johan Herman Wessel



Personalia personifisert, Johanne Herlofson, er kjent av de fleste i vårt firma. Fra sitt 9. etasje behandler hun WW-folk med vita og data, og hun registrerer nyansattes famlende skritt i vår store bygning. Som personalmedarbeider har hun nok sine kjepphester, noe ikke minst de eldste WW-travere har bitt merke i gjennom «Seniorklubben», pensjonistenes hyggelige forum. Som regel i godt humør med replikken i orden og kvinnesak i hjertet. Johanne liker mennesker og har menneskekunnskap, og vi kan vanskelig tenke oss vår personalavdeling uten henne.

— Noen kommentarer til introduksjonen?

Ja, det kan du skrive opp. Du sier jeg har «kvinnesak i hjertet», og det får meg til å føle at jeg blir sett på som en rødstrømpe. Kan ikke fordra røde strømper. Dessuten er det en stor og overdådig plass i mitt hjerte til «mannssak».

— Litt om din arbeidsdag i rederi-
riet?

En høstklar og solfylt septemberdag i året 1949 tok jeg de første vaklende skritt inn i firma Wilh. Wilhelmsen og ble plassert på det som den gang het Chefernes Forværelse i Toldbodgaden 20, hvor firmaet den gang holdt til. Streng, majestetisk og utilnærmelig sto den grå kleberstensbygningen der, og det var med skrekkblandet nysgjerrighet jeg trådte inn i templets haller. Og der inne møtte jeg — ikke opphøyede guder som jeg hadde ventet — men hensynsfulle og varme mennesker som til og med hadde et smil til overs for lille meg.

Årene gikk. Jeg fant meg godt til rette i firmaet. Likte jobben. Arbeidsområdet ble etterhvert utvidet og endret, og da firmaet i 1960 flyttet til RA 5, ble jeg tilknyttet Personalavdelingen hvor jeg siden har prøvd å gjøre nytte for meg.

— Spesielle hendelser gjennom årene?

En av de begivenheter jeg tenker tilbake på med spesiell glede var den avskjedsfesten vi hadde i kantine i Tollbodgaten 20 like før vi skulle flytte over til vårt palass i RA 5. Det var en vemodig festlig sammenkomst.

— Hvordan er menneskene i firmaet?

Jeg er glad i mennesker, spesielt WW-mennesker. Man håper nu bare at man gjennom sitt arbeide i Personalavdelingen av og til har kunnet få anledning til å gi uttrykk for sine varme følelser. Så skyt derfor ikke på personalmedarbeideren — man gjør så godt man kan'.

— Hva bedriver du helst i fritiden?

Så langt tiden rekker, er jeg sammen med gode venner og lytter til god musikk. Prøver selv å famle meg bortover tangentene på pianoet — helst når jeg er alene.

— Har du f.eks. et skjult talent?

Talent høres så bombastisk ut. Men du sier i din presentasjon av meg at jeg har mine kjepphester. Bokstavelig talt så stemmer det. Det er en gamp som står på stallen og som av og til blir tatt frem.

Navnet er Pegasus, og det hender av og til at den forlanger å komme frem i rampelyset for å leke med ord.

Dessuten liker jeg å synge viser.

— Hva er det beste du vet?

a.

En kopp rykende varm nykøkt kaffe ved pulten ved 10-tiden om formiddagen.

b.

Kålrabistappe.

— Hva er det verste du vet?

Åndssnobberi.

— Hva eller hvem er det morsomste du vet?

Johan Herman Wessel.

— Hvilken yrkesgruppe beundrer du mest?

Sjøfolkene.

— Kommentarer til det foregående kvinneår?

Det omdiskuterte og sterkt karikerte kvinneår har intet med industrilandenes kvinner å gjøre. FN's internasjonale kvinneår 1975 ble instituert med tanke på å bedre kvinnens kår i en rekke av utviklingslandene, der kvinnen har en lite menneskeverdig tilværelse ba-

MINI MAL

Ut i kveld?



Med godt mot gikk vi mørketiden imøte. Refleksbånd og tåkelys rustet oss for regnfulle kvelder i ulende oktobervind etter sommerens deilige sol. Vi skiftet motorolje og fylte frostvæske, mens nye vinterdekk med forskriftsmoderate pigger spøkte i vår økonomiske fantasi. Tropestormer i Atlanterhavet feiet mild fønvind over farvesprakende løv, som krampaktig holdt fast ved sprikende grener. En slags Indian-summer-stemming fra Sigud Hoels roman — En dag i oktober.

Men vi busket sneen som falt ifjor, uten langtidsvarsel og tydelig tegn. Vi husket iåketunge morgener med kuledøde bilbatterier og tilfrosne panoramaruter. Forstadsbaner sto fast i tettpakke de fonner, og busser skled på humpete holke.

Det er i slike stunder Nord-boere tenker på mat. Den ni-time-vedtatte nasjonalrett får-i-kål står på de tusen hjemms meny og vederkveger grådige ganer når Petter rimfrost setter seg på hustakene og fører tankene hen på fimbulvinter med lange ubenevnelige og lusekofter over en høy sko. Husmannskost kalles den nevnte nasjonalrett og flere restauranter reklamerer med husmannskost-uke, hvor der i tillegg til sauen serveres raspeball, kokte rensdyrstuinger, fersk suppe og kjøtt med sylt saus. Flott alt sammen. Så kommer hakk i hel jakttidens delikatesser, og den sagnomsuste elegante annenetage byr på det fineste vilt, som rødvinbraisert harerygg, rensdyrkoteletter med sukret rips og pepperkrem, samt jerpebryst med gåselever i butterdeig og rype i fløtesaus med kompott.

Så kommer nok en annonse. Ennu en gang like uventet og overraskende som sneen ifjor. Plutselig er vi ved Mortensmesse 11. november, da vi burde ta kone og barn med på byen og unne oss en helt ny smaksopplevelse. Mortensgås med rødkål og eplesyttetøy. Hvor vi har lengtet etter stunden da familien sto klar til et slikt restaurantbesøk. Men indoktrinert av Kruse i drift, iler vi til å helhetsvurdere, ganger febrilsk kuvertpris med antall familiemedlemmer og plusser på taxi, hårlegging, dobbelt forbruk av sigaretter, drikkepenger og vanlig svinn ved slike utskeielser, og helhetsvurderingen med langtidbudsjettet in mente fører til den dystre beslutning: Det blir neste år. Basta, for ikke å si bom.

Mørketiden kulminerte som alltid med solbuer for hjertene bange, og selv om enkelte landsdeler ble forulempet av sne i metervis, fikk Oslo-området beholde sin fønluft og juledagene ble faktisk vårlige, med spaserter uten frakk og hvite seil i Drøbaksundet. Så er det bare glede fremover. Hvert døgn blir dagen litt lysere og lenger. I Statene er konjunkturoppgangen synlig og omsetningen stiger på ny. Det lover godt for utkant-Norge med båter i bøyer og rigger på rad.

Når nu kaskoforsikring, motorvognavgift, telefon og lisenser er betalt, kan vi trøstig se våren i møte. Og våren før våren, da igjen en fornem annonse minner om annenetagens tips. Ingen grillerte torsketunger denne gang, ingen bokna-fisk eller smalehove. Det er de lette retters sesong, tildels flybarent fra sydlige strøk, som en forsmak på vårt eget frapperende forår. Gravlaks på skotsk manér, innbakte havreker og årets aller første asparges. Og avkokt sjøørret med jordbær. Og når samtlige retter koster under hundrelappen og direktør Müller på Bristol forsikrer at det rimeligste som finnes er å gå på restaurant, så hvorfor ikke si med Dagbladets noble spalte: Ut i kveld?

sert på gamle fordommer, tradisjon og religiøs fanatisme. I stedet for å harsellere med kvinneåret, burde vi prøve å skape forståelse og opplysning.

Så et privat lite hjertesukk om kvinnelig arbeidskraft i vårt land. La oss ta gruppen sekretærer. Dagens sekretærfunksjon er like anti-kvert som fjærpenne og hører ikke hjemme i et moderne og effektivt miljø. Firmaene har ikke lært seg til å benytte de ressurser man har i høyt kvalifiserte sekretærer. Flinke sekretærer vil ha utfordrende

arbeidsoppgaver — ellers visner de. Man snakker så meget om jobb-utvikling, lederskap, delegering av ansvar etc. etc. — men lite synes å bli gjort i praksis. Det ser ut som det i mange firmaer er en nedartet skepsis mot å slippe kvinnene til.

Den enkeltes arbeid skal gjøres så meningsfylt som mulig, er blant de vanlige slagord i moderne personalpolitikk. Gjøres det noe for å eliminere ensformigheten i arbeidssituasjonen? Jeg tillater meg å kaste denne hanske til seksjons- og avdelingssjefer.

— Hva synes du om omverdenen?

Foreløpig ser jeg den i sort/hvitt perspektiv. Skal komme tilbake til saken når jeg har fått meg farge-TV.

— Noe om din egen person?

Jeg anser meg selv for å være sydd etter vanlig konfeksjonsstørrelse 38, at jeg er relativt ukomplisert og forsøker etter beste evne å ha en vid horisont. Har muligens revolusjonære tendenser — forøvrig ingen spesielle kjennetegn.

Tilbakeblikk i nuets glede

Det er riktig tid for skrivning, for etter fire dagers godvær, fikk vi tilbake sydvestlig kuling som klasker svære regnbyger inn i vesterveggen, slik at det er ufyselig å arbeide ute. Neppe går en dag uten at jeg minnes de deilige solskinsdager i sjøen, med det staute skipet under bena. Enogtredve år og 4 måneders utenriks fartstid er skrevet i mitt skipsfører-sertifikat, og såklart var det ikke bare finvær, men moro var det allikevel. Som det har laget seg, har jeg mer enn nok å gjøre ut for husene, ofte fisker jeg i min lille båt, det blir mest småsei og småtorsk, men jeg passer det slik at jeg får Dagsrevyen. Det er i sannhet trist å høre i radio og TV hvordan homo sapiens krangler seg til matbiten på alle vis. Salige er de enfoldige.

Jo, jeg fisker når været belager seg. Forleden var det stille på fjorden og 5 grader Celsius, da tok jeg småbåten og la utpå. Øst av Nordlandsøen, hvor vi ofte ble med far og fisket, dit dro jeg, ca. 15 minutter fra stoa med gode 8 knops. Jeg så måse som seilte rundt i høyvelig høyde og forstod det var fisk oppunder det kjente sted mens sjøen falt. På en times tid hadde jeg 82 småsei. Kona ble glad og stekte til kvelds. Poteter produserer vi selv. Jeg synes det er fantastisk å betrakte alle ting som vokser opp av denne merkelige jorden, jo mer jeg graver, jo mer får jeg kjennskap til. Noen frukttrær har vi, og festlig er det å betrakte hvordan disse utvikler seg i den deilige vårtiden. Plommer og pærer ble det meget av, men eplene kom ikke, og det skyldes sikkert regnet og den kalde sommer.

Meget er forandret på land og sjø siden jeg var gutt, det mest forunderlige er klimaet rundt grenna vår på Nordmøre. Jeg erindrer fra guttedagene at sneen kom tidlig og lå til langt over påske. Uteble sneen, hadde vi tørrvær med skøyteis opp til to måneder i slengen. Vi bodde på isen til langt på kvelden og krøllskøytene skar seg med liv og lyst bortover blåisen i alle



slags leker. Når vi ble sultne, jumpet vi opp i lyngen, tente et koselig bål og gumlet hjemmebakket brød med plenty margarin og gammelost på. Vann, og et herlig sådant, slurpet vi fra bekken, som sprudlende lekte ilag med oss på sin reise fra Kveinberget tilbake til sitt evige oppkomme.

For kort tid siden tok jeg et vikariat og mitt prektige skip denne gang var på hele 812 D.W., og vi fosset av gårde med 11 knop bound for Bodø med full saltlast fra Almeria. Syv manns besetning, vaktfritt maskinrom, hvor Alfa Diesel trallet betryggende. Vi seilte forbi Ekofisk-feltet og kunne peile den voldsomme flamme i timevis. Uttikken hentet kaffe, jeg kveiket pipa med Three Nun og spekulerte på denne Nordsjøhistorien. Jeg har sett tusenvis av disse oljetårnene siden jeg begynte i tankfarten. Toskete, tenkte jeg høyt, bore etter olje midt ute i det verste havet vi har med snestormer og bulder og brak for folk og skip. Noe av det VERSTE jeg har sett, er disse opptakrørene fra brønnene, støpegods, som ikke tåler noe, flenser med dusinvis av borehull for bolter, som supplyskipene naturlig nok deiser bort i når vær og vind er ugunstig. Rørene burde komme opp midt i boretårnet. Det måtte la seg gjøre, mumlet jeg mens pipa surret hyg-

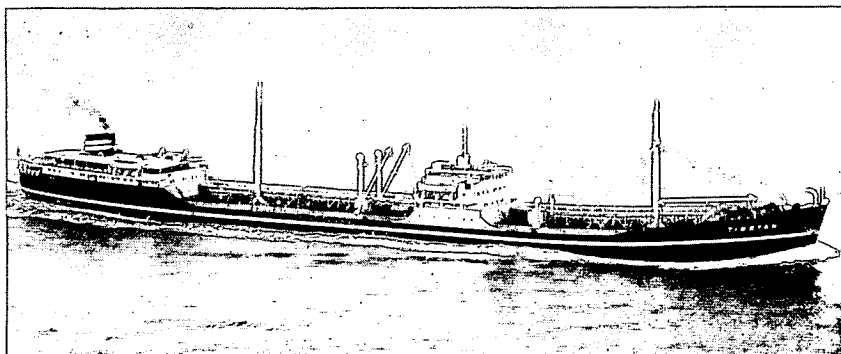
gelig og mitt lille koselige skip stanget seg ivrig opp mot Svinøy.

Men jeg må tenke mere på Ekofisk og skulle gjerne snakket med karene i Oljedirektoratet og forklart hvor ufornuftig det er å bore etter olje i rom sjø, all den stund det bobler og syder under fjordene på vår langstrakte kyst. Det er utmerket plass for et raffineri på tanken som stikker ut øst for Gomalandet, nærmere bestemt Skorpa, som står avmerket i kartet. Her finnes ingen bebyggelse, og jeg skulle like om Wilh. Wilhelmsen satte igang der. Rederiet har jo skaffet seg dyktige folk til alle gjøremål og derfor håper jeg at gjengen snarest innfinner seg, for det gjelder å komme først.

For et par uker siden, hendte noe gledelig. Ute i Sveggesundet, kun 2 kvartmil fra byen, kom det sigende inn og helt opp i fjæra 8000 hektoliter med den herligste fettsild. Snakk om fest, det ble måse-skrik og masse sei og torsk i kjølvannet. Denne fine silden, som fremdeles står ute i Sveggsundet, er blitt et mareritt for folkene der, for det er nemlig forbudt å fiske sild.

Det peneste skutebilde jeg har er TIBETAN. Den ligger vakkert på vannet, med fine hus midtskips og akter. Skroget har et vakkert spring, som gjør det elegant. TIBETAN var det beste skip jeg har hatt. Jeg har skrevet en vise om denne deilige båt. Det hadde seg slik at min gode venn og telegrafist Jens Skjellanger hadde fått et flott lydbånd i sin stasjon, noe helt nytt den gang. Vi skulle ha hyggekveld, og noen måtte synge. Vi befant oss midtveis mellom Lands end og Azorene, fin vestlig dønning på morravakta, på reise fra Rotterdam til Puerto La Cruz. I mange år hadde jeg travet dette havstykket og opplevet adskillig, som ikke så fort glemmes. Nå førte jeg et prektig skip i landets største rederi. Jeg følte meg stolt og glad. Jeg var frisk og sunn, med solid fortjeneste. Livet var lyst og godt for sjomannen. Så kladdet jeg første vers på visa om TIBETAN:

TIBETAN så stille seiler fra
Holland til Puerto La Cruz.
Bud når skipet er inne blir sendt,
såsnart en ligger på kurs.
For Shell's analyse må følges,
da skipet er chartret av dem.
På bro navigers, på dørk indikeres
og TIBETAN kommer frem ...



INNSAMLING OMBORD

Fra T/T TARTAR er avsendt kr. 50,— til Østlandets Blindforbund.

Besetningen på B/C TROLL FOREST har samlet inn kr. 1.300,— som gjennom Norges Handicapforbund er gitt til Linde skole for bevegelsehemmede, Nøtterøy.

Fra velferdskassen på M/T TIBETAN er avsendt tilsammen kroner 2.445,— til Elton offentlige skole, Raufoss.

BÅTFØRERKURS

Rederiet mottar ofte brev som viser at det foregår en stor grad av undervisning og kursaktiviteter ombord i våre skip. Man ser tydelig hvilken virkning slike aktiviteter har for hele skipsmiljøet.

Båtførerkurs er i vinden for tiden. På TROLL FOREST er det fullført enda et kurs. Kandidatene besvarte 20 spørsmål skriftlig og muntlig, og alle besto prøven med glans. I 1975 er det på TROLL FOREST avholdt 3 båtførerkurs og utdelt 17 båtførerbevis, og dette er en statistikk vi må gratulere både kaptein og inspirerende kursleder med.

Skituren

Vinteren er over. Sne og skispor er borte. Vi finner likevel spalteplass til denne inspirerte stemning skrevet av vår pensjonist og friluftsentusiast, Arthur Sekelsten.



På lette ski går en eldre mann i god løype inn i skogen. Sneen ligger lett og hvit over busker og trær. Solen skinner fra klar himmel, og føret er godt. Alt er skjønt denne vakre vinterdagen.

Den eldre går sakte. Det har han lært seg i de senere år. Hverken han eller noen lege vet noe sikkert om hva han tåler av anstrengelse, og tid er det han har mest av.

I motbakkene føler han nok en frisk lyst til å prøve kreftene sine, men han temmer seg. Litt stiv i kroppen er han også blitt med årene, og mye av motet er borte. Brattbakkene er ofte hardere å komme ned enn opp.

Likevel er han glad til sinns der han går. Friluftslivet gjør sitt til at pensjonstiden er god å leve. Han lever det på en annen måte enn i yngre år, men friluftsgleden er den samme. Fra guttens lek i skogen til pensjonistliv, kjærligheten til naturen forandrer seg ikke.

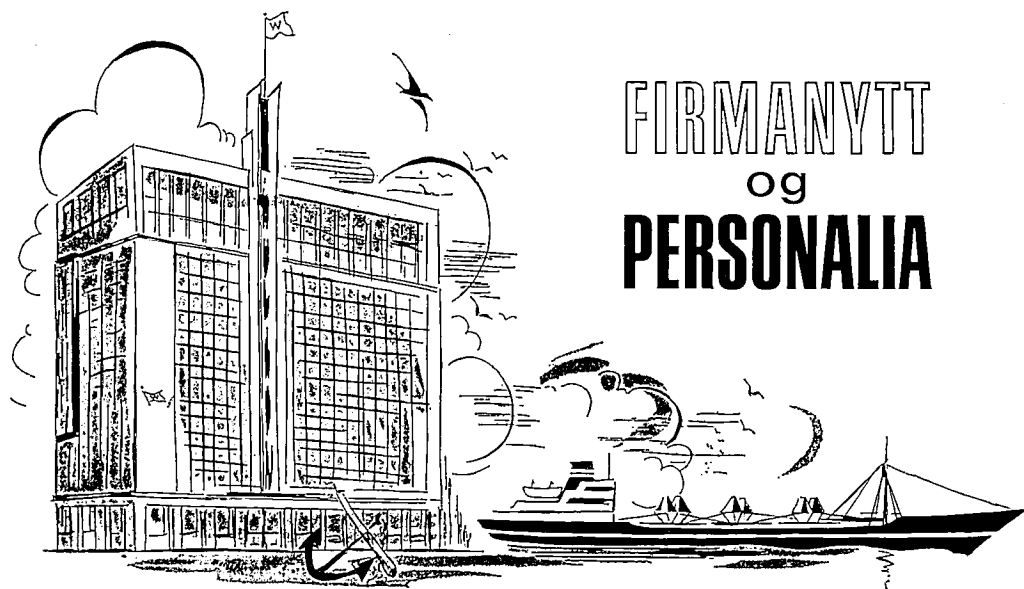
Sol og silkeføre, mennesker møtes i løypene og hilser vennlig på hverandre. Ung og gammel engasjerer kropp og sinn og opplever den utrolige gleden ved å fungere godt.

Skispor og Skiforeningens røde merker fører den eldre over ås og myr, gjennom drag og trange skar der sne og skyggevirksomheter skaper en nesten trolsk stemning. Og i fin stemning er han, den eldre. Aldri er naturen så vakker og rik som i eldre dager.

På toppen av en ås setter han seg ned. Det er tid for en rast. Han er hverken sliten eller sulten, men det å sitte langt til skogs med kaffe og en brødbit hører til hans beste stunder.

Det er stille i skogen, luften er ren og god å puste i. Her er best å være akkurat nå. Men vinterdagen er kort. Solen skinner bare såvidt over tretoppene.

Den eldre skiløper begynner på tilbaketuren.



FIRMANYTT og PERSONALIA

Vi gratulerer

80 års fødselsdag

Alf E. Hamre Cranner

Cranner var blant stifterne av Wilhelmsens Idrettslag i 1931 og var lagets første formann. Han er æresmedlem i WIL. Etter krigen måtte han trekke seg tilbake fra aktiv tjeneste i firmaet. Men til tross for vond helse og høy alder følger han med i rederiets og WIL's virksomhet.

60 års fødselsdag

Knut Lerseth
Gunnar Hansen

50 års fødselsdag

Martinus Kvande
Martin Lunde

25 års tjeneste

Tørstein Kjørholt
Leif August Andresen
Torleif Kollbær
Nils Ingemann Leirvik
H. R. Horseng
Reidar B. Brattvang

Norges Rederforbunds gullmedalje er tildelt:

Sjøkaptein Ole Albert Abrahamsen, 47 år

Langøveien 76, Kråkerøy,
1600 Fredrikstad. Født på Hvaler.
Fartstid: 26 år.

Maskinsjef Torkel Akerbæk, 50 år

Iddeveien 48, 1750 Halden.
Født i Halden.
Fartstid: 27 år.

Sjøkaptein Rolf Andersen, 49 år

3143 Kjøpmannskjær. Født i Asker.
Fartstid: 26 år.

Sjøkaptein Kåre Berthelsen, 48 år

Labråten 36, 1600 Fredrikstad.
Født på Hvaler.
Fartstid: 25 år.

Sjøkaptein Herman Ingvald Blindheim, 49 år

Bregneveien 17, 3150 Tolvsrød.
Født i Giske.
Fartstid: 25 år.

Elektriker Egil Gissum, 51 år

Banebakken 26 b, 3100 Tønsberg.
Født i Sandefjord
Fartstid: 26 år

Radiooffiser Svein Hatlemark, 50 år

Vollebakken 15,
4600 Kristiansund S.
Født i Ulstenvik.
Fartstid: 26 år

Sjøkaptein Bjørn Georg Havnør, 54 år

Hegrevei 24, Nordre Nes,
3100 Tønsberg. Født i Gamvik
Fartid: 25 år

Maskinsjef Odd Verner Jacobsen, 50 år

Bjørnør, Ringshaugveien 61,
3100 Tønsberg. Født i Maridalen
Fartstid: 25 år

Sjøkaptein Franck Johansen, 49 år

Strandgt. 208, 5000 Bergen.
Født i Bergen
Fartstid: 27 år

Sjøkaptein Alvin Martin Kristiansen, 57 år

Nøklesvingen 33, Oslo 6
Født i Hadsel
Fartstid: 26 år

Sjøkaptein Martin Lausund, 51 år

3400 Lierbygden. Født i Haram
Fartstid: 29 år

Sjøkaptein Philip Robert Lembourn, 47 år

Tangen Terrasse 62, 1450 Nesoddtangen. Født i Tønder, Danmark
Fartstid: 26 år

Sjøkaptein Terje Egil Mikalsen, 51 år

Sætreveien 6, 1400 Ski
Født i Dverberg
Fartstid: 27 år

Sjøkaptein Arne Nesbjørg, 58 år

5540 Førdefjorden. Født i Håland
Fartstid: 25 år

Overstyrmann

Willy Leonard Pettersen, 49 år
1550 Hølen. Født i Borre
Fartstid: 25 år

Overstyrmann Kåre Sandvik, 55 år

Kai Møllers vei 7 c,
1600 Fredrikstad. Født i Rovde
Fartstid: 27 år

Stuert Odd Teigen, 51 år

5066 Hjeltestad, Født i Fiskåbygd
Fartstid: 26 år

Sjøkaptein Alf Olai Tepstad, 60 år

Jørgen Moes gt. 10 c,
5000 Bergen. Født i Hamre
Fartstid: 25 år

Sjøkaptein Peder Valldal, 53 år

6030 Langevåg. Født i Molde
Fartstid: 25 år

Sjøkaptein Baard Valstad, 54 år

Norde Halseth vei 45,
7000 Trondheim. Født i Fosen
Fartstid: 25 år

Sjøkaptein Rolf Johan Verpeide, 53 år

Nes Terrasse 22 b
1360 Nesbru. Født i Haram
Fartstid: 27 år

Gaveoverrekkelse



25 års jubilarer:

Fra venstre: Torstein Kjørholt, Alf Vorren, Torleif Kollbær, Atle Nyheim, Willy Pettersen og Leif August Andresen.



Under en liten høytidelighet på kontoret i februar ble det overrakt gaver og medaljer. Kaptein Nils Didrik Arnesen fikk et gullur for utmerket innsats og handling ombord i oljeriggen Treasure Hunter.

Kaptein Rolf Andersen mottok Rederforbundets gullmedalje.

Kaptein Svein Dimmestøl fikk sølvfat for 25 års tjeneste i rederiet. Kaptein Hans Fr. Tonholm fikk utdelt Emil Robins legat for 1974. Til høyre skipsreder Tom Willhelmsen.

Årets vakreste eventyr

Årets vakreste eventyr fortelles de første dager av januar, da barn i sin beste stas forventningsfulle møter til julefest. Små jenter og gutter som bokstavelig talt tror på julenissen og lever i sin egen rene verden av begeistring og optimisme. Små fortryllende vesener, som ugenert og uoppfordret generøst viser både bukse og bak, og som hilser det grønne, glitrende tre med undringens klare blick.

Med nissetante Veslemøy er det bare moro å synge om politen i gaten og bjørnen Colargol. Det er liv og lyst, og deilig er jorden når onkel tryllekunstner kommer i snippkjole og sender levende duer og kaniner inn i det forgjettende eventyrland. Og Donald Duck blir vel aldri for gammel til å akkompagnere kosetund med iskrem, boller og brus. Høydepunktet, den store, virkelige julenisse med langt hvitt

skjegg, som selv i våre hektiske januardager kan sitte på låven med sin julegrøt og med de enkleste, små menneskelige midler gjøre en kveldstime mer verdifull enn all verdens blendende mekanikk.

Jo, dette er årets vakreste eventyr. Det er generasjonenes håp. Det er fremtidens byggende krefter som i naiv og troskyldig glede lever i nypressede matrosdresser og fot-side skjørt.





nytt fra **OPERATIV SEKSJON**

BULKCARRIERS:

TAKACHIHO fortsetter på sitt tidscerteparti til Daiichi Kisen Kaisha. For disse befrakterne har skipet lastet bauxite i Weipa 7.—11/2 for Porto Vesme (Sardinia) med ETA 21/3. Neste reise blir sannsynligvis en transatlantisk rundtur eller kull ut til Japan.

TAKARA ble tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til Kaiser Steel (I. E. L.) i Japan 10/12-75. Deretter tok skipet en kull-last for regning Eurobulk fra Port Kembla til Rotterdam hvor utlosset 19/2. Deretter ble skipet sluttet på et reise-certeparti til International Carbon and Minerals (I. C. M.). For disse befrakterne lastet TAKARA kull i Port Richmond og Hampton Roads 3/3—12/3 for Ghent hvor forventet utlosset 30/3, hvorefter skipet foreløpig er avsluttet.

TANABATA. Etter utlossing Stade 19/12 ble skipet sluttet på et reise-certeparti til Japan Line. For disse befrakterne tok skipet en malm-last fra Lower Buchanan 30—31/12-75 til Bakar (Jugoslavia) hvor utlosset 15/1. Deretter ble skipet sluttet på et tidscerteparti til A/S Klaveness med levering passing Gibraltar 20/1. For disse befrakterne tok skipet en bauxite-last fra Port Kamsar (Guinea) og ble tilbakelevert fra befrakterne i Fos 11/2. Deretter ble skipet sluttet på reisebasis til Shipping and Coal og bulklastet til Baltimore hvor det lastet kull 27/2—1/3 for Antwerpen hvor utlosset 18/3. Skipet er nå sluttet på tidscerteparti til Cobelfret for en transatlantisk rundtur og ble levert befrakterne 18/3. Skipet ventes åpent Kontinentet i slutten av april.

TROLL FOREST fortsetter på sitt tidscerteparti til N. Y. K. Etter utlossing Jeddah 4/1—21/2 (forsinkelse p.g.a. lang ventetid) ballastet skipet til Japan hvor det tok en ny billast 11—14/3 for Red Sea med ETA off Djibouti ca. 31/3. Skipet kommer sannsynligvis til å fortsette en tid fremover i denne traden.

TROLL PARK er britisk eiet og fortsetter på sitt langtidscerteparti til Open Bulk Carriers Ltd. Skipet er beskjeftiget i transport av papirprodukter fra havner på Canadas og USA's østkyst med lossing UK/Kontinentet. Returlasten er biler til USA.

ARCTIC TROLL er også britisk eiet og går på tidscerteparti til de samme befrakterne som TROLL PARK og i samme trade.

TROLL RIVER som er britisk eiet fortsetter på sitt tidscerteparti til M.O.S.K. Etter utlossing av biler fra Japan i Pireaus 3—7/1 ballastet skipet tilbake til Japan via Suez hvor det lastet biler 3—7/2 for Port-

land/Los Angeles hvor utlosset 26/2. Deretter ballastet skipet tilbake til Japan hvor det tok en ny billast 14—16/3 for Seattle med ETA 29/3.

TROLL LAKE som også er britisk eiet fortsetter på sitt tidscerteparti til N.Y.K. Etter utlossing Jeddah 14/12 ballastet skipet til Japan for å ta en ny billast 5—10/1 til Red Sea. Skipet ankom Jeddah 29/1 og ventes å gå i slutten av mars (forsinkelse p.g.a. lang ventetid). Skipet vil ventelig fortsette i biltrade på Japan/Red Sea.

BULKCARRIERS

MORTEN WERRINGS REDERI:

TACHIBANA (Skips A/S Triton) fortsetter på sitt tidscerteparti til Nippó Kisen. Etter utlossing Japan 10/12 ballastet skipet til Dampier, Australia hvor det lastet malm 24—29/12 for Japan, utlosset 11/1. Deretter ble det en ny australsk rundtur med kull fra Port Kembla 25—29/1 til Hirohata hvor utlosset 15/2. Deretter ballastet skipet til Newcastle hvor det lastet kull 28/2—8/3 for Rotterdam hvor ETA medio april.

TAKAMINE (Skips A/S Triton). Skipet ble tilbakelevert fra sitt tidscerteparti til Canadian Transport i Rotterdam 27/2. Deretter ble skipet sluttet på et reise-certeparti til Philipp Brothers. For disse befrakterne skal skipet ta en malmlast fra Port Elisabeth hvor ETA 20/3 for Rotterdam. Skipet ventes åpent Rotterdam ca. 17-18/4 og er foreløpig avsluttet.

SKIP TATT PÅ TIMECHARTER:

KLAVDIA/SMEL ble tilbakelevert i Arabian Gulf 9/2.

SACHA/Willine ble tilbakelevert i Arabian Gulf 2/2. ANGELINA/SMEL har blitt forsinket i Arabian Gulf og ventes nå tilbakelevert ca. 25/3.

ISOBEL/Willine er tatt på timecharter for en reise Japan/Arabian Gulf og ventes tilbakelevert medio april.

LINDENHALL/SMEL er tatt på timecharter for en reise Kontinentet/Arabian Gulf og ventes tilbakelevert ultimo april.

TAXIARCHIS/Syd-Afrika linjen er sluttet på timecharter for en reise Skandinavia/Syd-Afrika og ventes levert månedskiftet mars/april.

MATIJA IVANIC/Willine er sluttet på timecharter for en reise Japan/Arabian Gulf og ventes levert i månedskiftet mars/april.

TANK vil bli behandlet i neste nr.

SKIPSIDRETT



Å bruke benevnelsen «idrettsår» for 1975 må vel sies å være en smule overdrevet, men til tross for at 1975 vel var det svakeste året jeg kan huske, har man allikevel registrert noen virkelige fine prestasjoner, selv om det er kun et fåtall av våre seilende som står for disse.

Som et eksempel vil jeg gjerne trekke frem Ingri Berg som ifjor deltok i Kl. II og gjorde så å si rent bord med fire gull og en sølvmedalje. I tillegg ble hun Nordisk Mester(inne)! Det sier seg selv at uten henne vil WWs innsats blitt nokså blek.

Når det gjelder fotball, har jeg fått registrert åtte — jeg gjentar åtte — kamper i løpet av 1975! Riktig nok har jeg hørt «rykter» om et par andre kamper, men det er alt. Til alt hell var det TAKACHIHO som sto for disse åtte kampene, og med syv seire og én uavgjort ble skipet nr. 2 i Den norske serien som omfattet 243 lag. Dessverre var det bare fem av disse kampene som talte i den Internasjonale serien, og der besatte TAKACHIHO en 30. plass.

Ved siden av Velferdens pokal for 2. pl. i Den norske serien har TAKACHIHO også WW-pokalen og Kjell Trystads pokal — de to sistnevnte uten konkurranse i det hele tatt!

Den tredje vandrepokal — Sjefenes pokal — som tildeles det beste idrettsskip blant våre tank/bulkskip — har man ikke kunnet finne å tildele ifjor på bakgrunn av de resultatene man kjenner til.

Dette er en trist utvikling som trenger mere spalteplass enn man har til rådighet denne gangen, så jeg vil komme tilbake til dette senere.

FOTBALL:

Internasjonal serie:

Nr. 30 B/C TAKACHIHO 5 kamper 10.5 poeng

Norsk serie:

Nr. 2 B/C TAKACHIHO 8 kamper 16.5 poeng

Friddrett:

Norsk mesterskap i Friddrett Klasse II:

Nr. 40 M/S TENDER TROUT 257 poeng pr. påmønstrede

Norsk mesterskap i 4 x 100 m stafett:

Nr. 37 M/S TROJA 56.3 sek.

Nordisk mesterskap i Friddrett

Individuelt Klasse II Kvinner:

60 m løp:

Nr. 3 Ingri Berg 8.7 sek.

Høydehopp:

Nr. 1 Ingri Berg 1.35 m

Lengdehopp:

Nr. 1 Ingri Berg 4.31 m

3-kamp:

Nr. 1 Ingri Berg 1755 poeng

Norsk mesterskap i Friddrett

Individuelt Klasse I Menn:

Kulestøt:

Nr. 79 Arvid Holtberget 10.22 m

Høydehopp:

Nr. 53 Per Podhorny 1.58 m

Nr. 62 Morten Eriksen 1.56 m

Høyde u/t:

Nr. 85 Håkon Abrahamsen 1.40 m

Kulestøt Klasse II Menn:

Nr. 61 Finn Østlie 10.16 m

Høyrehopp:

Nr. 79 Ronald Kristoffersen 1.41 m

Lengde u/t:

Nr. 45 Sven Dahl 2.90 m

Kulestøt Klasse III Menn:

Nr. 22 Svein Dimmestøl 9.81 m

Høydehopp:

Nr. 28 Per Gran 1.35 m

60 m løp Klasse IV Menn:

Nr. 13 Karl Fr. Pettersen 8.6 sek.

Kulestøt:

Nr. 1 Kr. Kristoffersen 10.64 m

Nr. 24 Leif Skaare 8.43 m

Nr. 47 Sverre Aakre 7.70 m

Høydehopp:

Nr. 28 Karl Fr. Pettersen 1.21 m

Nr. 41 Kr. Kristoffersen 1.18 m

Lengdehopp:

Nr. 20 Karl Fr. Pettersen 3.78 m

3-kamp:

Nr. 22 Karl Fr. Pettersen 1517 poeng

Nr. 34 Kr. Kristoffersen 1305 poeng

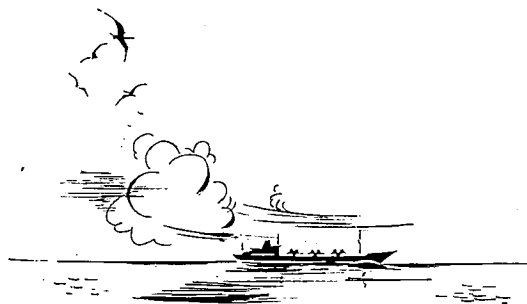
Lengde u/t:

Nr. 31 Leif Skaare 2.45 m

Nr. 40 Kr. Kristoffersen 2.40 m

Høyre u/t:

Nr. 32 Leif Skaare 1.10 m



Norsk mesterskap i Friidrett
Klasse I Kvinner:

Kulestøt:

Nr. 8 Jorid Hansen 8.34 m

Høydehopp:

Nr. 2 Jorid Hansen 1.32 m

Lengdehopp:

Nr. 15 Jorid Hansen 3.86 m

3-kamp:

Nr. 10 Jorid Hansen 1575 poeng

Norsk mesterskap i Friidrett
Klasse II Kvinner:

60 m løp:

Nr. 2 Ingri Berg 8.7 sek.

Kulestøt:

Nr. 1 Ingri Berg 7.98 m

Høydehopp:

Nr. 1 Ingri Berg 1.35 m

Lengdehopp:

Nr. 1 Ingri Berg 4.31 m

3-kamp:

Nr. 1 Ingri Berg 1755 poeng

SVØMMING:

Svømmekonkurransen:

Nr. 96 B/C TAKAMINE 13 knapper 18.31%

4 x 25 m stafett:

Nr. 7 M/S TARONGA 1.11.0 min.

Individuelt Klasse I Menn:

50 m fri:

Nr. 2 Per Egeberg 30.7 sek.

Nr. 9 Trond Gaarder 35.1 sek.

Nr. 24 Ole M. Tønnesen 38.5 sek.

100 m bryst:

Nr. 3 Per Egeberg 1.21.7 min.

Nr. 7 Per Skaug 1.30.3 min.

Nr. 11 Rolf Ruden 1.36.9 min.

Nr. 15 Ketil Dinesen 1.40.0 min.

Nr. 18 Vidar Johansen 1.45.7 min.

Se opp for TAKACHIHO

I det vi kvitterer for utfordringen i siste Skib-Rederi har vi tatt opp hansken og svarer med sju seirer og en uavgjort kamp i 8 spilte kamper.

Av taktiske hensyn har vi funnet å vente med bilde og poesi til fløten er skummet.

«Se opp for Takachiho!» lød det da stjernelaget stilte opp med en innsats som hevet oss fra 46. plass til 19. plass — «ukens runup!» store ord? Så ble det stille fra Takachiho, det skyldtes papirmølla.

Vi har notert oss for 43 mål i «nota», bare tre ganger har vår knallharde, langhårede trønder sett seg akterover etter ballen. De ganger forsvaret har sleivsparket har målmannen's kaldblodighet og høye vrinsk reddet situasjonen. At angrepet blir lagt opp og fullført taler målforskjellen tydelig om.

Alle de som har lånt beina til «Takachiho, W.W. og laget kunne vært gjenstand for mange og fortjenstfulle ord, derfor er det ikke riktig av meg å trekke fram noen spesiell. På tross av det siste vil jeg gi lagets honnør til stjernelagets kaptein, trener og matros Larsen fra fotballens tidligere Mekka, — Fredrikstad.

Laget er basert på kameratskap. Kjefting forekommer fra de fleste, men utelukkende i pausen og etter kampene. Det hersker en god og sportslig tone innen laget, noe vi håper å bevare.

Vi har vært velsignet med et minimum av skader under kampene. Dette fører vi tilbake på sympatiske motstandere, oppvarming og trening.

Treningskveldene er tirsdag og torsdag kl. 1830. Innsatsen og oppslutningen er bra i treeren under et hav av lyskastere.

Til sist må det sies at det kan arrangeres masser av kamper i Svartehavet, Port Said og Japan. Kulde og snø demper ikke på innsatsen! Vi smeller til for fullt i den Internasjonale serien, om muligheter for kamper, vi kan greie en hederlig plassering!

Vi lar hansken gå videre til de førige av rederiets skip: «Noen bedre?»

Vi krysser fingrer og håper.

På fotballagets vegne

H. Vennesland

H.back



1. rekke fra venstre: Motormann Hauglién, 1. styrmann jr. Halvorsen, lettmatros Andreassen, motormann Strømberg, matros Torp, 1. maskinist Vennesland.

2. rekke fra venstre: Elk.asp. Kolstad, matros Nilsen, lettmatros Millan, matros Larsen, motormann asp. Rotmo, Matros Fagerheim, reparatør Aasberg.



W.I.L.

NYTT

Generalforsamling i WIL

30. JANUAR 1976

Det hadde samlet seg ca. 70, da formannen Helge Selmer erklærte generalforsamlingen for lovlig satt kl. 19.15 og startet på dagsorden:

1. Innkallelsen til generalforsamlingen — godkjent uten kommentarer.
2. Referat fra forrige generalforsamling — Kirsten Haune nevnte at det måtte foreligge en feil i Holtans forslag til utleie av Skramstad. Helge Selmer bekreftet at det var en formuleringsfeil som var rettet opp i retningslinjene fra Hyttestyret. Ellers ingen kommentarer.
3. Årsberetning — rapport fra gruppene — godkjent uten kommentarer.
4. Revidert regnskap til godkjenning — godkjent uten kommentarer for både WIL og Hyttestyret.
7. Valg — Tormod Aasgaard tok ordet og takket på vegne av valgkomitéen de nye kandidater og de kandidater som hadde sagt seg villige til gjenvalg. Valgkomitéen hadde ikke funnet ny oppmann for bridge, men hvis ingen andre forslag skulle komme fram på generalforsamlingen var Marianne Fosaas og Arne Johan Larsen villige til å ta på seg oppmannsjobben. Det kom heller ingen nye forslag til valgkomité, så de tre som hadde sittet i 1975 sa seg villige til gjenvalg. Disse to forslag pluss valgkomitéens øvrige innstillinger til styre, hyttestyre, oppmenn og andre ble godkjent uten kommentarer:

WIL's styre:

Formann: Helge Selmer
 Viseformann: Hans Olav Nordby
 Sekretær: Elisabeth Topaas
 Kasserer: Tor Bergersen
 Styremedlem: Venche Olsson
 Suppleant: Kjell Sverre Johansen

Hyttestyre:

Formann: Tore Langeland
 Viseformann/
 kasserer: Bjørn Næss-Andresen
 Styremedlemmer: Helge Bjørnerud
 Anton Larsen
 Solveig Svang Olsen
 Ingrid Henriksen

Klagenemnd: Grete Mørch, Jan Lampe,
 Aage Aaberg
 Materialforvalter: Jon-Erik Lund
 Revisorer: Einar Emanuelsen, John Eng-
 lund, Martin Lunde
 Medaljeutvalget: Formannen, sekretæren,
 Georg Nordal, Kristian Monsen
 Valgkomité: Marianne Fosaas, Frithjof
 de Lemos, Tormod Aasgaard

Oppmenn:

Fotball: Tor Helge Andersen
 Oppmann A-laget: Alan Light
 Oppmann B-laget:
 Håndball:
 Damer: Marit K. Helliesen
 Rolf Hansen/Bjørn Jan
 Jørgensen
 Jan Simonsen
 Friidrett: Per Thronsen
 Tennis: Morten Müller
 Bordtennis: Bjørn E. Kristiansen
 Bridge: Marianne Fosaas/
 Arne Johan Larsen
 Arne Mugerud
 Bowling: Kjell Sverre Johansen
 Mosjonsgymnastikk/
 innendørstrening:

8. Eventuelt — Kirsten Bolstad spurte om det var satt opp noen regler for leie av Blehytta, eller om den også i fremtiden kom til å bli leid ut på ukebasis, slik at det ikke var anledning til å ta kun en weekend der. Helge Selmer ga ordet til Hyttestyrets formann, Tore Langeland. Tore Langeland svarte at det hadde vært snakk om at Blehytta skulle være weekend-hytte, blant annet for de som driver med ski. Det er ennå ikke utarbeidet noen faste regler, så de samme regler som for de andre stedene gjelder, dvs. at de som søker leie for en hel uke går foran. Jan Simonsen foreslo at hyttebytte skulle flyttes fra lørdag kl. 14.00 til fredag ettermiddag. Helge Selmer konkluderte med at Hyttestyret arbeider med saken, angående uke/weekend utleie og vil komme tilbake. De kommer også til å vurdere Jan Simonsens forslag.

Formannen, Helge Selmer, takket på vegne av seg selv og styret forsamlingen for tilliten. Han takket også de avgående medlemmer av styret, Vidar Bekkavik, Jan Simonsen, Kristi Bratseth og Kristin Funderud for den jobben de hadde utført og for godt samarbeide i 1975.

9. Generalforsamlingen ble formelt avsluttet kl. 19.45. Deretter gikk man over til middag med premieutdeling, og senere dans.



Skifestivalen

WIL's Skifestival var i år lagt til Frognerseteren, og den gikk av stabelen fredag 5. mars. Oppslutningen blant WW-folket var stor — med over 80 deltagende skiløpere samt en gruppe med funksjonærer. Start og innkomst var ved Skistua, og vi benyttet en 5 km rundløype til løpet.

I et par timers tid etter at speaker Tønnes hadde sluppet folket avgårde vrimlet det av en fin blanding av racerkledd og kortpustede løpere med glassfiber-ski og Mieto i blikket, raskt passerende kuffertløpende naturskjønnere som hadde god tid og anorakk fra

påsken -58. Raskest rundt var Kjell Sverre Johansen i yngste racerklasse, og tiden hans — 25.52 — ble regnet som en etterolympisk god tid.

Påmeldt nr. 19 kom aldri rundt løypa. Han visste imidlertid høyrevridde tendenser, tok feil av løype og bånd, og ankom Blankvann i god stil, men litt desorientert. Han tok seg tilbake til mål et kvarter før middag, gikk smilende i dusjen og mente han hadde hatt full klaff. WIL's nye 5-milmester.

Stedet rundt Skistua var sterkt preget av WW, og det skulle også kvelden bli etter at vi forflyttet oss til Storstua på Frognerseteren hvor det ble inntatt erter, kjøtt og flesk med m.m. Tradisjonelt var det så premieutdeling og dans, og etter stemningen å dømme må det ha vært en meget vellykket kveld.

RESULTATER SKIFESTIVALEN 1976

DAMER KL. G (u/35 år)

1. Trine Nytvedt	18.21
2. Marit Helliessen	22.11
3. Anne Furu	22.55
4. Karin Johansen	23.15

HERRER KL. A (u/35 år)

1. Kjell Sverre Johansen	25.52
2. Jan Simonsen	27.07
3. Sjur Lars Galtung	30.40
4. Christian Knudsen	31.35
5. Rolf Hansen	34.35
6. Svein Ellingsen	35.32
7. Klaus Bjørgaas	36.02
8. Per Watnaas	36.32
9. Øystein Klørck Nilssen	36.41
10. Tor Helge Andersen	38.08
11. Arne Mugerud	41.35

HERRER KL. E (43—49 år)

1. Halfdan Løken	28.55
2. Anders Gauslaa	29.15
3. Bjørn Hansson	29.53
4. Aksel Håkonsen	31.41
5. Kristian R. Monsen	37.43

DAMER KL. H. (0/35 år)

1. Margit Larsen	18.13
------------------	-------

HERRER KL. D (35—42 år)

1. Petter Larsen	26.07
2. Frithjof de Lemos	27.46
3. Wilhelm Wilhelmsen	28.25
4. Per Øyvåg (Barber Lines)	30.32
5. Per Thronsen	30.57
6. Hans Olav Nordby	32.07
7. Per Arne Andersen	33.41
8. Ronald Kristoffersen	33.45

HERRER KL. F (0—49 år)

1. Johan Engelund	35.09
2. Olav Fjeld Halvorsen	35.10
3. Ole W. Tenfjord	35.26
4. Bjørn Arnesen	35.36
5. Einar Emanuelson	36.25

IDEALTIDKLASSE

1. Inger-Johanne Holm	— 1.15
2. Svein E. Tangen	— 1.26
3. Harald Haavardsholm	— 2.13
4. Einar Steen-Olsen	— 2.28
5. Bjørn Næss-Andresen	— 2.48
6. Kristin Funderud	— 2.55
7. Erik Kolstad Christiansen	— 3.01
8. Kjell Sandholtbråten	— 3.10
9. Astrid Tallaksen	— 3.24
10. Grete Mørch	— 3.30
11. Per Bryn	— 3.35
12. Arne Johan Larsen	— 3.46
13. Franz Kirchhoff	— 3.57
14. Bernt Brustad	— 4.07
15. Knut Try	— 4.22
16. Petter Dalholt	— 4.40
17. Sissel Nygaard	— 5.27
18. Per Sendresen	— 5.33
19. Perdis Wikstrøm	— 5.34
20. Bill Hutchings	— 5.55



SIDSEL OG FINN SCHEIE'S POKAL

(Fearnley og WIL-rennet sammenlagt)

1. Kjell Sverre Johansen				
2. Petter Larsen				
3. Jan Simonsen				
4. Frithjof de Lemos				
5. Wilhelm Wilhelmsen				
Fearnley	+	WIL	=	Total
1.	28.05	+	25.52	= 53.57
2.	28.14	+	26.07	= 54.21
3.	28.50	+	27.07	= 55.57
4.	29.45	+	27.46	= 57.31
5.	29.24	+	28.25	= 57.49

NINNI OG WILHELM WILHELMSEN'S POKAL

(Tilfaller WIL-mesteren)

1. Kjell Sverre Johansen	25.52
2. Petter Larsen	26.07
3. Jan Simonsen	27.07
4. Frithjof de Lemos	27.46
5. Wilhelm Wilhelmsen	28.25
6. Halfdan Løken	28.55
7. Anders Gauslaa	29.15

SKIHORNET

(Vandrepemil til beste seksjon)

	Poeng
1. Linje-seksjonen	61,8
2. Økonomi-seksjonen	61,8
3. Wilhelmsen Offshore Services	35,0
4. Operativ seksjon	34,0
5. Konserndireksjonen	32,0
6. Maritim seksjon	29,8
7. Administrativ seksjon	29,1
8. Wilhelmsen's Linjeagenturer	26,8
9. DW/MW's rederi	14,0

OFFISERSOPPGAVE

PR. 1. APRIL 1976

BÅT	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	1. STYRMANN	1-2. STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	1. MASKINIST	2. MASKINIST	3. MASKINIST	ELEKTRIKER
LINJEBÅTER											
TAGAYTAY	JOHANSEN FRANCK	HENRIKSEN JOHAN	AUKAN EGIL	LANGNES J.	CHU QUAN FAH	ROGNE EVA	VOKSØ JOSTEIN	NILSSEN ARNE	ROGNE HARALD	HANSEN JAN	SCHAUFEL ARNE
TAIKO	HANSEN THORLEIF	EIDE PER TH.	GRAN PER	STORSTEIN ÅDNE	BAY OLSEN BJØRN	HAGA ELSE MARIE	VIKENE KJELLMAR	NICOLAISEN PER	SYVERTSEN PAUL		JØRGENSEN NILS
TAIMYR	LAUSUND MARTIN	MORTENSEN BJØRN	SVENDSEN OLAV	EVENSEN HERULF	HEGGEM ASBJØRN	JOHANSEN S.	NILSEN BJØRN	LARSEN EINAR	JORDE HERBRAND		PUGOS LAJOS
TAI PING	FOYNES VIDAR	HARSTAD PAUL	KVAMMEN EINAR	OLSEN ODDVAR	ARNESSEN BENGT	GROTLE BJØRG	JACOBSEN ODD	MALMSTEIN ERIK	STRØM ROAR	LINDVÅG ODDVAR	ANDERSEN KAI
TALABOT	AKSNES SIGMUND	HAUGEN LEIF	RINDAL JOSTEIN	SANDE JOHNNY	WESTERGREN C.	OLSEN INGER K.	SKAAR LOUIS	OLSEN KARL B.	KARLSEN TERJE		HEPWORTH CHR.
TAMERLANE	ANDERSEN ROLF	AMUNBSEN LEIF	JOHANSEN HJ.	MYHRE PÅL	HATLEMARCK SVEIN	HATLEMARCK SVEIN	VARØY ASMUND	HAMMERVOLD OLE	FREDHEIM JAN	ANDERSEN R.	NÅLSUND ARNT
TARAGO	PEDERSEN JOHAN	HANSEN ROLF	WETTRE PER	DAHL OSCAR	OPSAHL STEN	SÆTRE KNUT	ERIKSEN FRANK	GJØSDAL KJELL	LUNDENG WILLY	ANDREASSEN K.	VÅGØ ROALD
TARANTEL	LEMBOURN PHILIP	FAGØRBAKK KJELL	HJELLE KJELL	ROGNALDSEN ALF	CARLSEN TORE	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TARN	HOFF OLE	EVENSEN ARNE	BJØRNSETH H.	KJELBY MAGNE	ENGSAUND JENS	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TARONGA	HELMINSEN KNUT	BERG NIC.	HANSEN ÅGE	GIOVANNI TONI	BERG HELGE	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TEMERAIRE	KARLSEN ROLF	BJERKENG TOR	GRUNNREIS LEIF	BYKLUM TORGEIR	OLSEN ODDVAR	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TIBER	HOLTAN NILSEN D.	SØNSTEBY JENS	MARTHINSEN H.	NIELSEN PER SV.	OLSEN KJELL	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TIJUCA	HORSENG HARALD	ÅRVIK OLAV	ERSAN CENGIZ	ANDERSEN ARILD	JØRÅS BJØRN	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TIRRANNA	SETRE OLAV	OLSEN KÅRE B.	SVENDSEN NIC.	ANDREASSEN ODD	AAGENSEN KNUT	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TOLEDO	THOMASSEN OVE	JOHANSEN JOHS.	KNURRVIK OLE	PEDERSEN SVERRE	PEDERSEN SVERRE	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TOMBARRA	DAVIKNES A.B.	SAKSHAUG BJØRN	KRAGSETH ODDVIN	EDVARDSEN HANS	HELLESFJORD A.	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TORO	BJØRHEIM JON	JOHNSEN NILS	ASBJØRNSSEN PER	ANDERSEN JAN	KARLSEN ODD	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TORRENS	LEYRE OLSEN FR.	LARSEN JARLE	JOHANSEN KNUT	AUSTAD RAGNAR	HANSEN INGE	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TOYAMA	IVERSEN NILS	CHRISTOFFERSEN	LILLEBORG	KARLSEN SIGLEIV	JOHANNESSEN G.	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TRAVIATA	VALSTAD BÅRD	KLOCK OLAV	JOHANNESSEN G.	HJELTUMANN TORE	LIE PAUL	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TRIANON	MIKALSEN TERJE	DAHL KJELL	JOHANNESSEN G.	HJELTUMANN TORE	LIE PAUL	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TRICOLOR	SKIPNES ARTHUR	LIE PAUL	BRYDE THORLEIF	FJELD EINAR	JOHANSEN GUNNAR	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TRINIDAD	GUSTAD SIGURD	JENSEN SVERRE S.	ÅSVIK KJELL	JOHANSEN GUNNAR	BERG EGIL	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TROJA	HOKOBSEN JAKOB	THOMSEN DIETER	NYMOEN SVEIN	BJØRHRUSDAL O.	HANSEN SVEIN R.	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TUGELA	JORNTVEDT OLE	OSKARSEN GUNNAR	MEHLUM KNUT	ROGNSKAUG W.	FRØSTAD ALF	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TURANDOT	ULSETH SVEIN	LIE PEDER	KRISTENSEN JARL	SANDBLÅST K.	SEM REIDAR	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TYR	THYGESSEN ASLAK	NYHEIM ATLE	ROJAHN ERNST	KARLSEN KARLY	MATHISEN KÅRE	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
TØNSBERG	VERPEIDE ROLV	KVALHEIM ELIAS	GULLIKSEN KNUT	HOLGERSSEN JAN	SOLLIE JAN	FLATAUKAN TERJE	STRAND HANS	LEKNES JENS	CARLSON HANS	STUE ARILD	RØRVIK ERLING
BULKBÅTER											
TACHIBANA	PILSKOG ROLF	JOHANSEN PER	GRØNLI CARL O.	EDVARDSEN TOM	BLOM-PETERSEN	LUND MORTEN	RISVOLD BÅRD	CORNELIUSSEN	HELLE THOR		ØSTVIK ULF
TAKACHIHO	ØSTLIE FINN	HANSEN TORE	CHRISTIANSEN W.	KAMSVÅG EDGAR	RØED ROLF	BRØTEN JON	ÅAKRE SVERRE	WENNESLAND H.	LARSEN WALTER		ERIKSEN LEIF
TAKAMINE	PETTERSEN EIV.	DAHL SVEN A.	KRISTOFFERSEN	WRENGSTED ARNE	ENGELBRETSSEN E.	SØRENSEN ARNE	BENDIKSEN ODD	RØEGGEN EGIL	HAUGSAND GUNNAR		JENSEN EGIL
TAKARA	BERTHELSEN KÅRE	STEINSVÅG JOHS.	LARSEN FRED A.	SIEGWART LARS	LØVÅNG ELSE	BERTHELSEN KARI	HOLE KÅRE	ANTONSEN NILS	SKOTVEDT PER		KRISTIANSEN JARLE
TANABATA	NESBJØRG ARNE	THOMASSEN HEIBERG	GRINDSKAR K.	FRØSTAD ALF	MOE NILS	ÅANERUD TURID	OLSEN JOHAN	VINDHEIM ARNE	JOHANSEN JOHAN		PETRICEVIC MLADEN
TROLL FOREST	MELBYE CARL	SANDVIK KÅRE	NORDVIK SIGURD	HALVORSEN WILLY	EIDEM KARSTEN	KVALSVIK AINA	PETTERØD JOHN	KVALSVIK TORE G.	JONASSEN H.		YTTERSTAD S.
TANKBÅTER											
TURCOMAN	CHRISTENSEN ERIK	SOLHEIM JOHS.	LJØEN KÅRE	KROGH BERNT	DYBÅ HARALD	DAHLEIR ØIVIND	LEIRVIK NILS I.	NILSEN ERLING	HUSØY ARILD	HAGEN PER E.	SØLAND THORBJØRN
TABRIZ	AMUNDSEN OLAV	NILSEN ROLF	BRANDSER KARL	ORMSETH ARNULF	HOLMEN TOR	SVINDSÅS P.	GULLIKSEN LEIF	MYRENG ALF	TOLLESHAUG W.	PEDERSEN PER	SVINSÅS PER EINAR
TAMANO	HALTEN PER	SØRENSEN JAN	HERVIG CHRIST.	HØJLUND PAUL	JANSON AUGUST	SØRENSEN RAGNH.	JOHANNESSEN R.	MARVOLL OLAV	PEDERSEN ARNE	VILAND LARS	PEDERSEN MARDON
TARTAR	ABRAHAMSEN H.	JENSEN SVEIN	GOTTEBERG ALF	HANSEN HENNING	OVERREIN INGOLF	ARONSEN HALVAR	JANSEN KJELL	MIDTHAUG HELGE	LØLAND ØYSTEIN	NÆSS ROLF	GUNDERSEN EINAR
TEMPLAR	RØSTAD ARNE	PEDERSEN ANKER				JOHANSEN GUNNAR	LITHUN ALF	ANDERSEN ULF T.			HARANG ATLE
TIBERIUS	HAVNØR BJØRN	LISETH HÅKON	WINGE KÅRE	HAUGSTULEN I.	RØED CHRISTEN	JOHNSEN KÅRE	SLYNGSTAD KÅRE	SLETTA LEIF	UNDHJEM O	ORSTAD ØIVIND	MADLAND ERLING
TAURUS	KVASTAD ERIK	OLAFSEN T.	REPPE TORMOD	STRØMNES TRYGVE	KURE SIGURD	ANDERSEN W.	VASSBAKK OLAV	ÅRSETH ODDVAR	STEFFENSEN T.	LYSØ HARRY	STUBBERUD T.
TIGRE	MIKALSEN ALF	LINGE NILS	BOWEN DAHL S.	RAMBERG KÅRE	ABRAHAMSEN T.	HANSEN JAN	SCHRADER OLAF	MATHIESEN K.	PAULSEN OVE	KULØ JAN	BARSTAD KNUT J.
TITUS	PEDERSEN HENNING	GJESTAD T.	ARNESSEN ULF	TJØSTOLFSEN	ENGEDAL FINN	ARNESSEN TURID	MATHISEN ODD	FLAATEN OLAV	IVERSEN ARTHUR	TYRHOLM PER OTTO	STREITLIEN ÅGE
SUPPLYBÅTER											
TENDER CAPTAIN	FARSTAD PERRY	AARRESTAD CARL	BAKKEMO R.		SPELLING ERIK	HAREIDE HÅVARD	OLDERØ NILS				BJELLAND SEVERIN
TENDER CARRIER	KARLSEN ODD	BJERMELAND T.	SANDBLÅST FRITZ		GULBRANDSEN ARNE	OLSEN OLE	HANSEN STEINAR				NYHUS HELGE
TENDER CLIPPER	JOHANNESSEN E.	BREKKE PER	PEDERSEN SVEN		HANSEN ROY	RØRSTAD BJARNE	MONSEN PER				SKOG KJELL
TENDER COMMANDER	HANSEN TORMOD	BJERKLI HANS	BØHN THOR		LARSEN SVEIN	HAGEN JOHAN	RING OVE				RINGSTAD ODDVAR
TENDER POWER	HUNGNES MAGNE	GREAKER KJELL				SØRENSEN OLE	LARSEN KAI				KARLSEN JOHN
TENDER SEARCHER	BANG-OLSEN TOM	HAGEN OLE				FOLGERØ PER	BERG HELGE				THORESEN E.
TENDER SENIOR	DAHL HARRY	BAKKE BJØRN				MYRLUND S.	KLOKK ARNE				BUER ARNFINN
TENDER TARPON	HOLBU SVEIN	BRATTÅS BJØRN				OLSEN-KIHLE R.	ARONSEN LEIF				
TENDER TRIGGER	SALVESEN THOR	SOLVOLL K.				ANDERSEN PER	FØLSVIK ELДАР				
TENDER TROUT	FØLSVIK ELIAS	TALGØ GUNNAR				PEDERSEN ASBJ.	KOLBJØRNSSEN V.				
TENDER TRUMPET	PODHORNIA PER	KNUTSEN IVAR				ØVERÅS OSCAR	ENGAN PETTER				
TENDER TURBOT	ROSBACK OLE K.	GITMARK ARNE				RØDSETH O.	ANDERSEN E.				
285 SURKEN	TENDENES PER	KNUTSEN Y.				ØXNEVAD B.	KARLSEN EINAR				