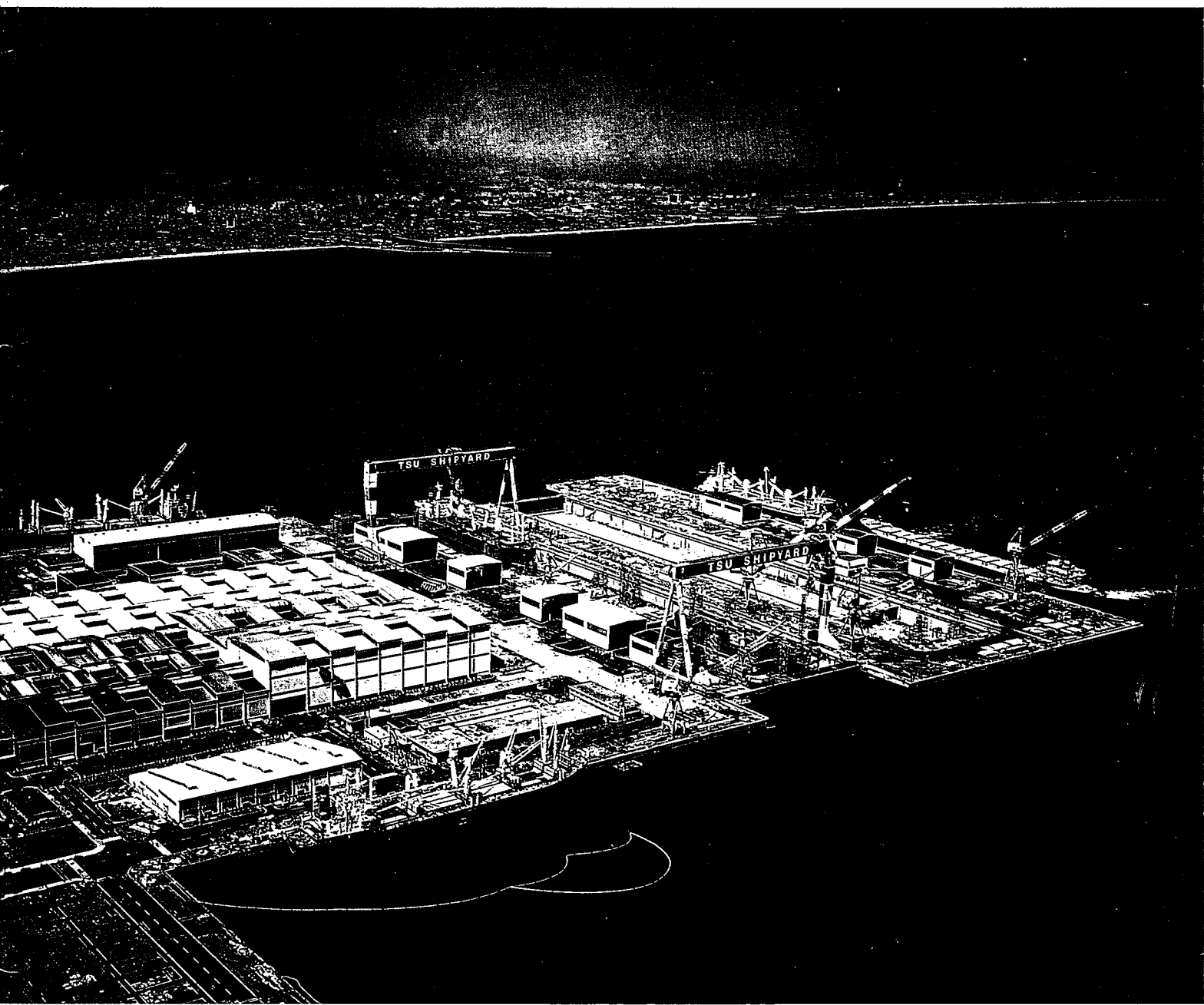


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKIB-REDERT

nr. 3/77



Redaktører:

Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

Redaksjonskomité:

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



Leder

Sikkerheten til sjøs

Første kvinnelige styrmann

TARCOOLA — nytt redningssystem

Dåp i Japan

Nytt fra Operativ Seksjon

TREASURE FINDER og TREASURE SEEKER

Postavdelingen

Med leverandører i 300 havnebyer

Skipsadopsjon

TORO i brann i Bombay

Glimt fra utenriktstjenesten

90 røkykkere på TROLL FOREST

Kristina uken

Mini Mal

Firmanytt og Personalia

Skipsidrett



Forsidebildet:

Rederiet har i 1977 hatt et omfattende byggeprogram ved Tsu Shipyard, Japan, Her er hele 6 nybygg avbildet.

Skjønnhetens Forrædere?

Da «Tricolor» og «Tønsberg» i 1960 stevnet inn i rederiets flåte, skulle ingen fortelle oss at bakladeren var et vakkert skip. Nyttig og praktisk, men vakker — nei.

Man hadde på det tidspunkt selvfølgelig akseptert at «Temeiraire» og «Turnadot» var herlige syn, men sverget fortsatt til at et virkelig Wilhelmsen-skip hadde delt midtskip. I dag synes de fleste at «Tønsberg» var et vakkert skip. Dette innebærer ikke nødvendigvis at man kommer til å synes det samme om for eks. «Troll Forest». Det innebærer bare at man bør holde seg til de små bokstaver når man skal felle en estetisk dom over dagens skip.

Et lengre historisk tilbakeblikk stemmer til enda større forsiktighet. Den store Thomas Carlyle skrev tidlig i forrige århundre om sin tid: «It is no longer a worship of the Beautiful and Good, but a calculation of the profitable».

Det ble skrevet mens verdens skipsfart ble betjent av de stolteste seilskip som ennå står som innbegrepet av maritim skjønnhet.

150 år etter Carlyle er mange like veltalende rasende mot profittens forræderi overfor skjønnheten. I august måned 1977 kunne man i Farmand lese under tittelen «Skjønnhetens Forrædere»: «... Mens firkantede containerskip med åpent rectum i akterstevnen begynte å myldre på fjorden, fantes det intet annet enn Wilhelmsens ulastelige lasteskip, som fremdeles var vakre å se på...»

Men nå er alt håp ute. I går aftes gled langsomt et uhyrlig skip inn fjorden. Hva var dette? I første omgang trodde man seg utsatt for et skjebnesvangert optisk bedrag: Var det en flytende låve, som svømmet i aftensolen? Nei. Det var en representant for Wilhelmsens nye rødmalte flåte, men med Wilhelmsens verdensberømte blå ringer på skorstenen. Det veldige skrog var malt zinober-rødt, containere og brobygg var grågrønt! For en skam!...

Jeg lukker herefter øynene. Ørene lukker jeg også, så jeg slipper å høre at bøying av plater er for dyrt, at rød maling hindrer korrosjon og at hvit maling koster vedlikehold. Jeg er forberedt på alt.

«Skjønnheten på havet er ikke verd 25 kroner...»

Det er neppe tvil om at skribentens følelser er ekte og forbitrelsen stor. Det er heller ingen tvil om at skipenes form og farge bryter med det tilvante. Men kravene til og innholdet i skipsfarten har også vært i oppbrudd fra det tilvante. Da kan man ikke la seg binde av en estetisk konvensjon. Det betyr ikke at man mener at et skip er vakkert bare det tjener penger. Skip bør være vakre og tjene penger.

Det blir med skip som med kunst at innholdet gir formen. Vellykket blir det når innhold og form oppretter harmoni. Det skjer ikke alltid ved første forsøk. Bevares hvor mange stygge skip man finner når man blar tilbake i skipsfartens historie. Alt har såmenn ikke vært stolte fullriggere. Men også disse mindre vellykkede fartøyer har uttrykt en søken etter det skip hvor formål og form oppretter harmoni. Og et slikt skip vil tjene penger. Deri ligger håpet også for den som søker skjønnhet. Det er ikke i det profitable at forræderiet ligger.

JPS.

KÅRE SKARREBO:

SIKKERHETEN TIL SJØS

Alle komponenter som er ment å skulle bidra til å øke sikkerheten til sjøs må bare betraktes som store eller små deler av et sikkerhetssystem med mennesket i sentrum.

Isolert sett er ingen av enkeltkomponentene gode nok. Det er bare som totalt sikkerhetssystem de skal og må virke.

Mennesket må helt klart stå i sentrum også av et sikkerhetssystem. Selv det beste utstyr er ikke bedre enn mennesket som vedlikeholder og bruker det.

Grunnlaget for sikkerheten til sjøs er basert på utstrakt forskning. Målet og resultatet er stadig bedre skip, stadig bedre utstyr, stadig bedre regelverk og stadig bedre utdanning og opplæring av personell. —

Men alt dette kan gjøres ennå bedre. Det pågår forskning kontinuerlig innenfor alle disse, og mange andre områder. Vi vil derfor også i fremtiden få stadig flere og bedre komponenter som i et totalt sikkerhetssystem vil bidra til fortsatt bedring av sikkerheten til sjøs.

Etterhvert som den teknologiske utvikling har frembragt stadig mer avanserte skip og utstyr har kravet til utdanning og opplæring i bruk av dette utstyret øket tilsvarende.

Det har vært satset særlig meget på forebyggende verne- og sikkerhetsarbeide. Grunnsynet har vært at det aller viktigste er å forebygge mulighetene for ulykker, havarier og skader. I tillegg til godt utstyr kommer her den kunnskapsmessige og mentale oppbygging av rederiorganisasjon og maritimt personell sterkt inn i bildet.

Sikkerhetsfagene har fått en stadig bredere plass innen det Maritime Skoleverk fra Sjøaspirantopplæringen til den høyeste sertifikatgivende utdanning. — I tillegg har adskillig tusen sjømenn bare gjennom de siste 10-år fått tilleggs- og etteropplæring og utdanning. Det mest oppløftende er at dette skjer i akselererende takt, og det må til. —

I fremtiden vil Statens Havarivernskole bli den nødvendige og naturlige koordinator for all opplæring og utdanning i sikkerhetsfag innen det Maritime skoleverk i Norge. Jeg tenker her også på sikkerhetsfag innen oljevirkosomheten der dette er praktisk.

Havarivernskolen må også dekke opplæringsbehovet for lærerkreftene innen det øvrige Maritime Skoleverk. Disse skolene må også i fremtiden ta seg av den elementære undervisningen. Havarivernskolen må utvikles til sentrum for et sikkerhetsmiljø innen det maritime skoleverk. Et miljø som er aktivt, idéskapende og fremtidsrettet, innenfor rammen av alle faktorer som vedrører sikkerheten til sjøs. —

Etter min oppfatning er det sjøfolkenes teoretiske og praktiske kvalifikasjoner for en trygg, fagkyndig



og sikker operasjon av skipet som danner hovedgrunnlaget for sikkerheten til sjøs. — Sikkerheten hviler i alle deler av sjøfolkenes kunnskaper, innsikt og ferdighet, sammen med en høy grad av ansvarsfølelse og årvåkenhet. —

Det er min overbevisning at jo bedre det forebyggende sikkerhets- og vernearbeidet, utviklet gjennom forskning og skoleverk er, desto færre ulykker og havarier vil vi få. — Men likevel kan og vil uforutsette ting skje. Det som da først og fremst er viktig er solid utdannet og godt trent personell, som sammen med riktig utstyr, kan få havariet under kontroll.

Jeg er nokså overbevist om at det er innenfor sektoren havarikontroll vi har det største kunnskapsbehov idag. — Vi har her et meget vidt felt å dekke innen vårt Maritime Skoleverk. Dette kunnskapsbehovet vil alltid være dynamisk. Teknologien vil stadig utvikle nye skipstyper, for nye og idag ukjente laster, som skal betjene stadig nye formål. — I dette fremtidsrettede arbeide må Statens Havarivernskole, med sitt skapende miljø, bli det naturlige sentrum. —

Jeg forutsetter at skipene med alt utstyr, også utstyret som inngår i det totale sikkerhetssystem, er i forskriftsmessig stand.

Jeg forutsetter videre at det stadig åjourførte nasjonale og internasjonale regelverk kjennes av personellet, og blir fulgt. — Dette krever igjen først og fremst utdanning, opplæring og mentaloppustning.

Hvis disse forebyggende forutsetninger er oppfylt, vil vi sjelden få havarier eller ulykker, men de vil forekomme. —

Etter de fleste ulykker og havarier foreligger store muligheter for å få situasjonen under kontroll. Dette krever solide kunnskaper generelt, solide kunnskaper om eget skip, forhåndslagede rutiner og solid trening i gjennomføring av disse.

Dette vil ytterligere redusere behovet for redning, men behovet vil forekomme.

Selv redningsaksjoner av forskjellige slag bør være resultat av forhåndslegede rutiner, samt regelmessig og realistisk innøving av disse. — I tillegg til andre gode krefter, som myndigheter, skoleverk, organisasjoner, klasseinstitusjoner osv. har her rederiene et stort ansvar.

De må sørge for at deres personell får den nødvendige informasjon og opplæring, utover det obligatoriske. De må sørge for klare instruksjoner og rutiner ombord, og at øvelser og opplæring er en selvfølgelig del av rutineene. De må sørge for regelmessig vedlikehold og kontroll av utstyr. Til dette kreves omhyggelig rapporteringssystem fra skipene, og omhyggelig oppfølging fra rederiene. —

Dette krever et internt sikkerhetsorgan innen rederiorganisasjonene. Det krever regelmessige rederikonferanser med hjemmenværende personell, for mentaloppustning. Det krever sikkerhetsoffiserer ombord i hvert skip, og det krever verneombud ombord.

Som kjent er det fra 1. januar d.å. etablert en verneombudsordning ombord med hjemmel i sjømannsloven. Ansvaret for det organiserte verne- og miljøarbeide påhviler skipsføreren og rederen. Men det pålegges verneombud, verneutvalg og den enkelte sjømann et klart medansvar for egen og andres sikkerhet. —

Nok et viktig ledd i sikkerhetssystemet er **meldeplikt** fra skipene og **oppfølging** innen rederiorganisa-

sjonene. Dette systemet må til enhver tid vise hvor skipene er, eller skal være. Systemet må videre reagere øyeblikkelig hvis melding uteblir.

Systemet krever en bestemt **oppfølgingsoperatør** som må være navigatørutdannet. Det krever streng kontrollrutine for disse meldingene. Det krever **oppfølgingsavtalesystem** hvor skipene registreres når de melder seg, og det krever plottingsystem som trer i kraft hvis et skip av en eller annen grunn ikke skulle melde seg. Men minst like viktig er en klar **beredskapsplan**. Systemet krever videre at samtlige skip har obligatorisk meldeplikt til den amerikanske kystvaktens redningssystem A.M.V.E.R. —

Alle rederier vil erfare fra tid til annen at skip ikke rapporterer innen den fastsatte periode. Man vil også erfare at dette skyldes forhold som ikke henhører under havari.

For nøktern vurdering må beredskapsplanen inneholde fast prosedyre med klare retningslinjer om hva som skal gjennomgås før hver enkelt fase i ettersøkingen settes i gang.

Men jeg vil avslutte som jeg begynte, og påstå at isolert sett er ingen av disse enkeltkomponenter gode nok. Det er bare som totalt sikkerhetssystem de skal og må virke.

Videre vil jeg gjenta at mennesket må helt klart stå i sentrum også av et sikkerhetssystem. — For selv det beste utstyr er ikke bedre enn mennesket som vedlikeholder og bruker det. —

WW HAR FÅTT SIN FØRSTE KVINNELIGE STYRMANN



Bildet viser Wilh. Wilhelmsens første kvinnelige styrmann, Berit Stolpnes, som ønskes til lykke av mannskapssjef Tore Moen.

Kristiansund-pike 2. styrmann på M/S TANABATA

Rederiet har i disse dager fått sin første kvinnelige styrmann. Det er den 25 år gamle **Berit Stolpnes** fra Kristiansund som har mønstret 2. styrmann på bulkskipet TANABATA på ca. 57.000 dwt. Hun kom ombord i den spanske havnebyen Tarragona, og derfra gikk TANABATA 2. september til Svartehavet for å hente en malmlast til Japan.

Berit Stolpnes tok i sommer styrmannseksamen 2. klasse ved navigasjonsskolen i Kristiansund etter

å ha seilt som matros hos oss siden våren 1975. Idag er det 3—4 kvinner som seiler som styrmenn i den norske handelsflåten.

Vi har jevnt over meget gode erfaringer med kvinnelige seilende, og vi ser positivt på at kvinner som er skikket til det prøver å gjøre en karriere til sjøs, sier mannskapssjef Tore Moen.

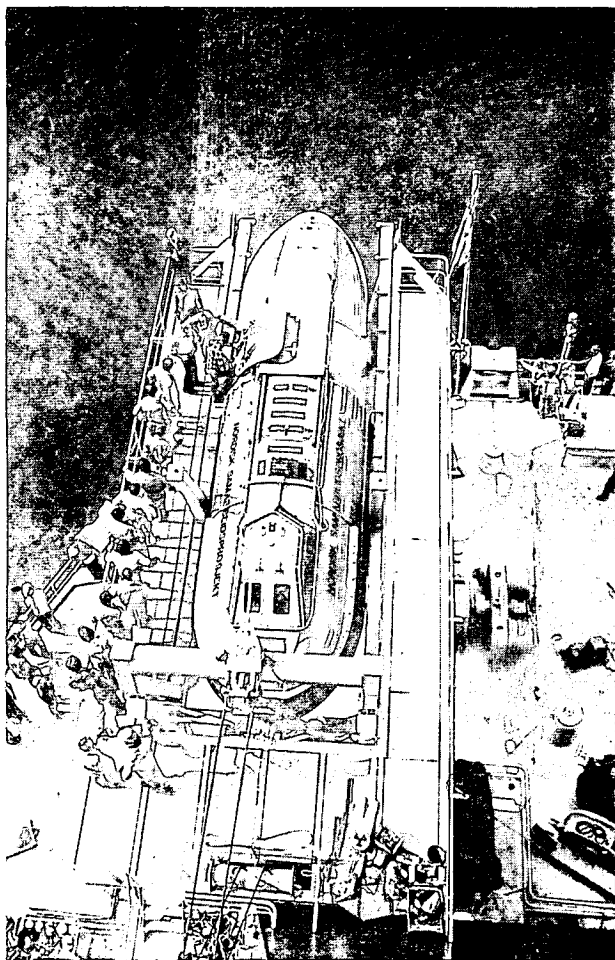
— Vi har nå 135 kvinner beskjeftiget i vår flåte. Av disse er 88 hjelpepiker, 34 radiooffiserer, 4 kokk-aspiranter, 2 offisersaspiranter/dekk, 2 kokker, 1 stuert, 1 matrosaspirant, 1 lettmatros og 1 2. maskinist som har seilt hos oss siden 1973.

TARCOOLA - Alle meldte seg frivillig til å være med på fritt fall

Vellykket prøve av nytt redningssystem

Hele besetningen på TARCOOLA meldte seg frivillig til å være med på verdens første fritt-fall med overbygget livbåt hvor «passasjerene» er et skipsmannskap. Begivenheten foregikk i Kristiansand 7. juli, dagen før den 120.000 tonn store bulkskipet ble overlevert rederiet og la ut på jomfruturen til Brasil for å hente malm til Japan.

Tre av besetningsmedlemmene måtte imidlertid nøye seg med å være tilskuere da livbåten stupte 16 meter fra akterdekket og med 29 personer fastspent ombord. Plassene til de tre sjøfolkene var for anledningen opptatt av prosjektleder Per Larsen, Norges Skipsforskningsinstitutt, rederilege Ole W. Tenfjord og mannskapssjef Tore Moen.



Klar for oppskyting — Apollon-rakett på vei til månen? — Denne gang er det «TARCOOLA-raketten» klar for nedskyting ved fritt fall-prøve i Kristiansand.



Livbåten har gått inn for landing i et vått målområde 16 meter ned fra akterdekket.

Prøven ble på alle måter vellykket. Deltagerne lot ikke til å tvile på at de videre prøver som under forskjellige værforhold skal foretas med den overbyggede livbåten vil bli så gode at myndighetene kan godkjenne det nye redningssystemet. Foruten fritt-fall, kan livbåten også frigjøres ved låring eller oppflyting om skipet synker.

Den overbyggede livbåten og utsetningsutstyret er utviklet gjennom et nordisk forskningsprosjekt og med Norges Skipsforskningsinstitutt som ansvarshavende for den praktiske gjennomføringen av prosjektet. Både livbåten og utsetningsarrangementet er tidligere prøvet fra land og ved skipsverftet med sandsekker og forskere ombord. De tre besetningsmedlemmene, som ikke fikk være med på prøven i Kristiansand, ble trøstet med at de står øverst på deltagerlisten for det neste prøvestupet.

I tillegg til det nye redningsutstyret, som altså ennå ikke er godkjent, har TARCOOLA også konvensjonelt redningssystem ombord.



Noen av besetningen ombord på M/S TARCOOLA. Fra venstre kaptein Finn Østlie, Fredrikstad, matros Kjell Fjørtoft, Fjørtoft, matros Knut Erik Skotheim, Sykkylven, hjelpepike Inger Emblem, Ålesund og maskinsjef Olav Vassbakk, Ålesund.



Besetningen på TARCOOLA foreviget 7. juli, mens skipet lå i Kristiansand.

1. rekke fra venstre: Reparatør John A. Tæktmoen, matros Bjørnar Heia, matros Jan Harald Lykling, arbeidsleder Roger Svendsen, matros Kjell Fjørtoft, hjelpemann Frank Nysæther, 2. maskinist Einar Sjøstad.
2. rekke fra venstre: Motormann Rolf Undhjem, kaptein Finn Østlie, 2. styrmann Bjørn Larsen, matros Knut Ohrstrand, hjelpepike Torunn Brattveit, 1. maskinist Oddvar Årseth, kokkaspirant Gunhild Sandbakken, hjelpepike Inger Emblem, smører Louis Magne Skaar.
3. rekke fra venstre: Elektriker Thore Stubberud, overstyrmann Sven Erik Dahl, 1. styrmann Paul Fjørtoft, 1. kokk Knut Stensrud, radiooffiser Morten Lund, matros Knut Erik Skotheim, motormann Knut Ingebrigtsen, lettmatros Frank Amundsen, stuert Tormod Abrahamson, 2. maskinist Tor Steffensen, maskinsjef Olav Vassbakk.

Johanne Herlofson

Dåp i Japan

*WW expects every woman to do her duty.
(Fritt etter admiral Nelson)*



Hva ville du gjøre hvis to høye herrer fra Konserndireksjonen, personifisert ved skipsreder Tom Wilhelmssen og høyesterettsadvokat Finn Scheie, høytidelig kommer inn på ditt kontor og spør om du har lyst til å døpe en båt i Japan?? Himmelfallen og vettaskremt fikk jeg stammet fram et «tusen takk for tilliten» og lovet å utføre oppdraget etter beste evne. Dessuten fikk jeg høre at direktør Kvande skulle være mitt reisefølge — og da så!

I Japan bor japanerne. De snakker som kjent japansk. Det gjør ikke jeg. Men godt assistert av hyggelige japanske naboer fikk jeg lest inn det japanske dåpsritualet på lydbånd. Og så var det bare å sette i gang og lære det.

Avreisedagen kom. På Fornebu møtte jeg fru Kvande som overlot sin mann i min varetekt. Via Hamburg fløy vi over Alaska til Tokyo i strålende vær. Da Kvande hadde fått begge bena på jorden etter å ha svevet i skyene i mange, mange timer og vi var vel innstallert på Palace Hotel, forsto jeg hvorfor han populært kalles «Mr. Taiphon». Aktiv og smilende — men likevel bestemt — meget populær blant japanerne, både fryktet og avholdt. Alltid i aktivitet — over alt og ingen steder. Mens han i de to dagene vi var i Tokyo var i stadige møter og konferanser, ga han for sikkerhets skyld meg portforbud av frykt for at noe uforutsett (eller spennende?) skulle vederfares meg. Men den alltid travle Shaun Matheson fra Daiichi Werring tok meg med på en nærmere tre timer lang fottur i Ginza-distriktet slik at jeg kunne få nær føling med grasrota — eller kanskje

rette asfalten, for i Tokyo er det stor mangel på grønne oaser.

Men det var ikke i Tokyo saker og ting skulle skje. Vi fortsatte videre til Nagoya hvor mange kjente og kjære WW-representanter tok imot oss: Svein Lien, Asbjørn Marcussen, Arne og Mary Hagen. Jeg datt om halsen på dem. Gjensynsgleden var stor og hjertelig. Dagen etter dro vi alle i samlet flokk til Tsu — begivenhetenes sentrum — til Toba international Hotel (hvor i sin tid dronning Elizabeth og prins Philip har bodd). Ved cocktail-partyet om kvelden hilste jeg på en lang rekke prominente personer med Dr. Hanita, toppsjefen i Nippon Kokan, i spissen. Nå skulle de ha sett meg hjemme i Askergaten, tenkte jeg. Men det var nok ingen fra Torshov der. Til gjengjeld opptrådte geishaene med sang og spill og dans. Og stemningen steg. Ja den steg til de grader at gudmøren, assistert av fru Mary Hagen, gikk bort til mikrofonen og sang en japansk sang «Sakura» — (Kirsebærtreet) — til akkompagnement av en geisha på et japansk strenge-instrument. Og stemningen steg ytterligere da Shaun Matheson gikk opp på scenen og deltok i geishaenes dans, en dans som snart hele selskapet ble med på. Det ble faktisk så løssluppet at partyet — som skulle ha sluttet kl. 21.00 — holdt på helt til kl. 21.15! Til tonene av «Auld Lang Syne» ble det satt et hyggelig punktum for den offisielle del av festen. Den uoffisielle del fortsatte noe lenger i hotellets dansesal med norsk/engelsk/japansk forbrødring og forsøstring.

Omsider kom den virkelig store DAGEN, onsdag 26. mai 1977.



Vi hilser på skipets offiserer.



M/S TERRIER er behørig døpt på japansk og engelsk. Nippon Kokans Executive Vice President Dr. Hanita trykker en opprømt gudmor i hånden, mens Kvande smiler — lykkelig over at hun greide den delen av jobben.



Vi går ombord. Kaptein Baard Valstad på M/S TERRIER med gudmores blomsterbukett navigerer henne stolt omkring på sitt nye skip.

Post festum

Etter at dåpsfestlighetene var over, ville ikke Kvande mer. Nå ville han hjem. Han pakket sammen kofferten og Svein Lien gikk ombord i flyet til Norge. Etter et par dager i Japan fortsatte gudmoren alene via Hongkong og Bangkok og hjem til Oslo.

Men det er ikke vanskelig å reise alene når man over alt møter så mange hyggelige og hjertensgode WW-venner. I Kobe var Asbjørn Marcussen, Arne Hagen samt den koselige og gjestfrie fru Mary Hagen festlig selskap. I Hongkong var en trygg Per Holst fra Barber Lines en fast og sikker ankerplass sammen med Knut Berentson og

John Fr. Pedersen og hans aktive og shopping-villige fru Kari. Og i Bangkok var Per Søderlund og frue på pletten.

Imponerende var det å se den iver og glød ektefellene til de ute-stasjonerte legger for dagen når de representerer WW, og den innsats de yter og den fine støtten de er for sine hardt arbeidende menn. En annen ting man tydelig kunne føle, var den lojalitet de ute-stasjonerte viser overfor firmaet og de sterke bånd som knytter dem til rederiet. Nyheter og informasjon hjemmefra er interessant lesning. Besøk fra Hovedkontoret i Oslo er høydepunkt. Og hvis vi her hjemme studerte SKIB-REDERI like grundig som ute-folkene gjør, da kan redaktøren være lykkelig.



Hurra, vi greide det! To aktører så inderlig og tydelig tilfreds med seg selv og hverandre. Gudmoren har fått overrakt et vakert gull armbånd og har holdt sin tale. Kvande har tatt en pause i sin tale og går bort til gudmoren for å gi henne en klem.



nytt fra OPERATIV SEKSJON

J. E. Jørgensen:

Konjunkturoversikt pr. august 1977

Det som først og fremst bestemmer om skipsfarten skal tape eller tjene penger, er omfanget av det internasjonale varebytte til enhver tid. Stor aktivitet i de viktige industri-land vil gi stor etterspørsel etter transporttjenester, mens liten aktivitet vil gi liten etterspørsel. En god indikator på aktivitetsnivået er industriproduksjonen.

Som vist i diagrammet nedenfor, fikk vi en relativt kraftig stigning i OECD-landenes industriproduksjon 1. kvartal 1976. Fra 2. kvartal og ut året har veksten vært noe mer moderat. Indeksen lå i 4. kvartal 1975 på 113 poeng (1970 = 100), mens den i 4. kvartal 1976 var på 122 poeng, det vil si en stigning på 8 prosent.

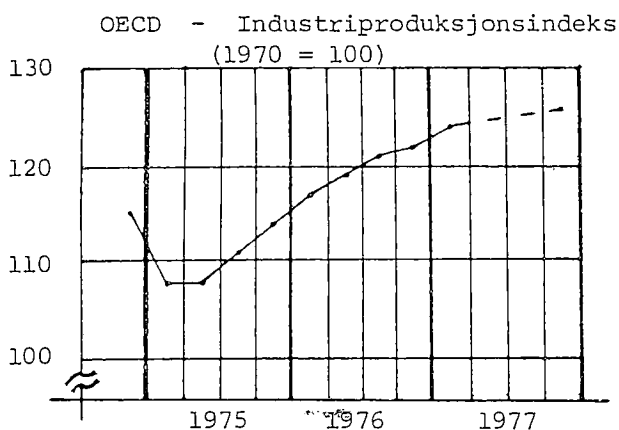
Konjunkturoppgangen har også fortsatt inn i 1977. Industriproduksjonen er økende i de fleste Vest-Europeiske land og vekst-takten er høyere enn i fjor sommer og høst, dog ikke så høy som i begynnelsen av 1976. Utviklingen varierer imidlertid vesentlig fra land til land.

Storbritannia opplever kun en svak konjunkturbedring, mens Sverige opplever stagnasjon og tildels tilbakegang. Da disse land er to av våre viktigste handelspartnere, påvirker de også i meget sterk grad vår egen industriproduksjon.

I USA fortsetter konjunkturoppgangen i høyt tempo. Man regner imidlertid med at veksten vil avta noe i 3. og 4. kvartal.

Japan opplever også en relativt sterk oppgang i konjunktorene.

Som vist i tabellen nedenfor regner imidlertid de aller fleste land med at veksten i bruttonasjonalproduktet for 1977 vil ligge under veksten for 1976.



Vekstøkningen for Norges vedkommende skyldes i stor grad oljevirkosomheten.

Som man ser, lå industriproduksjonen på et lavmål i 1975. Senere har det gått stadig fremover og oppover.

Når vi allikevel har så elendig fraktrater både på tank- og bulkmarkedet, skyldes det at verdensflåten for tiden er langt større enn det er behov for. Dette må vi slite med inntil balansen mellom etterspørsel på og tilbud av transporttjenester blir bedre. Det går fremover, men det tar tid.

Bruttonasjonalproduktet i utvalgte land

Prosentvis endring fra foregående år:

	1975	1976 (anslag)	1977 (prognose)
Danmark	÷0.5	4.5	2.0
Frankrike	÷1.0	5.0	3.5
Italia	÷3.5	5.7	2.0
Japan	2.0	6.3	6.0
Norge	3.0	5.0	7.0
Storbritannia	÷2.0	1.0	1.5
Sverige	1.0	1.0	1.3
USA	÷2.0	6.25	4.9
Vest-Tyskland	÷3.0	4.5	4.0



Odd A. Lundberg

Tankmarkedet



Til tross for en fortsatt økning i verdens oljeforbruk og produksjon — produksjonen i 1. halvår 1977 lå 8.4% over tilsvarende periode året før — har markedet hittil i år vært mildest talt meget skuffende — for mange katastrofalt. Det er fremdeles et stort overskudd på tanktonnasje med en total eksisterende tankflåte ved halvårsskiftet på ca. 324 mill. tons dw.

Den økende etterspørsel, med stigende rater man så mot slutten av 1976, hadde tydelig sin bakgrunn i den forventede stigning i råoljeprisene pr. 31. desember, og markedet falt omgående ved årsskiftet fra ca. WS 34 til ca. WS 23 i februar for VLCCs. Bortsett fra et lite blaff i mars måned har ratene siden fluktuert mellom WS 20 og WS 24/25 for denne tonnasje-gruppe. Mindre skip har måttet akseptere rater som har gitt enda dårligere resultater, ofte både relativt og absolutt. Under slike forhold der nivået ofte ligger under hva man anser som opplags break-even, er det et stort spørsmål hvorvidt man bør gå i opplag eller fortsette å seile. Det er heller ikke bare spørsmål direkte om ratenivå, men ofte simpelthen om å finne passende laster i det hele tatt.

Bortsett fra for «TURCOMAN» som ble lagt opp i Stavanger i juni, har vi valgt å forsøke å «stick it out» med de øvrige skip. «TEMPLAR» og «TABRIZ» har således seilt i løsmarkedet hele året og «TITUS» som ble tilbakelevert fra sitt EXXON-certeparti i mai har senere vært sluttet løst. I øyeblikket er skipet sikret beskjefligelse som storage tanker i Caribbean, faktisk til en vesentlig bedre rate enn ellers oppnåelig. «TARTAR» ble tilbakelevert fra MOBIL 2. september, slik at det eneste skip som fremdeles seiler på et periode certeparti er «TIGRE» — til SHELL til april 1979.

Vi kan i øyeblikket ikke se noen bakgrunn for snarlig hverken lysning eller løsning på den nåværende situasjon, bortsett kanskje fra kortvarige, mindre blaff i markedet. En rekke skip går imidlertid nå igjen i opplag — bare fra 30. juni til 30. august øket opplagsflåten fra ca. 30 til ca. 37 mill. tons dw. — hvilket i noen grad vil bidra til å minske tonnasje-presset. Videre er det en jevn avgang av tonnasje i form av scrapping — vel 6 mill. tons dw. inntil 30. august — og endelig tynnes verftenes ordrebøker ut etter hvert. Mens det i hele 1977 ventes levert ca. 23 mill. t.dw. foreligger kontrakter for 1978 og 1979 bare for henholdsvis 8.9 og 4 mill. t.dw.

Det som imidlertid først og fremst trenges for å bringe tankmarkedet på fote igjen er øket økonomisk aktivitet i verden som helhet.

Aage R. Aaberg

Dry cargo markedet



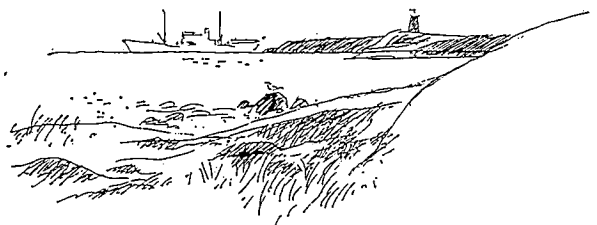
Dette året har vært preget av et meget deprimentert tørrlastemarked. Verdens stålindustri har drastisk redusert sin produksjon og som en følge av dette er behovet for transport av råvarer til denne industri relativt lite. Korn har imidlertid vært en viktig faktor i markedet også dette år og har bidratt til at ikke store deler av verdens dry cargo flåte har måttet gå i opplag.

I tillegg til et generelt tonnasjeoverskudd er nybyggingsprogrammet meget stort for 1977, og dette har ført til at det dårlige markedet vi hadde i 1976 ytterligere har forverret seg i 1977. Verdens tørrlastemarked er så dårlig at vi langt fra oppnår «break-even» på våre driftskostnader, men generelt sett er nivået over opplags «break-even».

Bilbåtmarkedet har også i 1977 vært sterkt og vi har i disse dager gjort en relativt god avtale med en japansk befrakter for et 1—2 års T/C for et av våre Panama-skip — TANABATA — som skal bygges om ved et verksted i Østen til Ro-Ro bilbåt.

Open Bulk (Troll Carriers) har gjennom sin kontraktsfart i Atlanterhavet med TROLL PARK og ARTIC TROLL oppnådd bra resultater for 1977, og vi er nå i gang med forhandlinger med våre papiravskipere om nye kontrakter for de nærmeste år. Det har lyktes oss å fornye våre VW-kontrakter for 2—3 år til bra rater.

Vi har i øyeblikket 5 Panama-skip i løsmarkedet, og utsiktene for å oppnå drifts-«break-even» for disse skip i løpet av de nærmeste 12 månedene er små. Generelt sett er vi pessimistiske når det gjelder tørrlastemarkedet for det nærmeste år og siden dette markedet har nøye sammenheng med bevegelsene i verdenskonjunktorene, håper vi at en bedring av disse vil føre til bedre vilkår for verdens dry cargo flåte. Vi frykter imidlertid at en stadig økende bulkflåte vil gå i bøyene i løpet av de nærmeste månedene.



Tore Fjelberg:

Offshore – Rigger

Aktivitetsnivået i Nordsjøen har i 1977 vist en stigende tendens både for leting etter nye felt og for utbygging av de felt som er fastslått kommersielt drivverdige. Alle norske rigger er i arbeid, dels i borevirksomhet og dels som diverse hjelpefartøy i utbyggingsfasen. Hele 17 rigger er engasjert som hjelpefartøy, noen som rene hotellrigger og andre som kombinerte hotell/kranrigger.

Man venter at aktivitetene vil reduseres noe utover vintermånedene, for så igjen å ta seg opp på vårparten i 1978. Ratenivået har frem til 1/8-77 ligget på et lite tilfredsstillende nivå, men de siste slutninger indikerer at ratene beveger seg i riktig retning. De siste riggleveranser fra kontraheringsbølgen i 1974/75 leveres i inneværende år, og man har et berettiget håp om at tilbud og etterspørsel etter rigger i 1978 vil ligge noenlunde i balanse.

Våre rigger er alle sikret beskjeftigelse. TREASURE HUNTER har fra oktober 1976 og frem til 1/8

1977 vært engasjert som hotell-/kranrigg på Frigg-feltet. Riggeren er utstyrt med 20 300-tonns kraner og sengekapasitet for 310 personer. Operatør på feltet er Elf.

I september overtok TREASURE FINDER TREASURE HUNTER's oppgave og HUNTER forflyttet seg til Heater-feltet på britisk side, der Union Oil er operatør. HUNTER vil sannsynligvis være engasjert her frem til sommeren 1978.

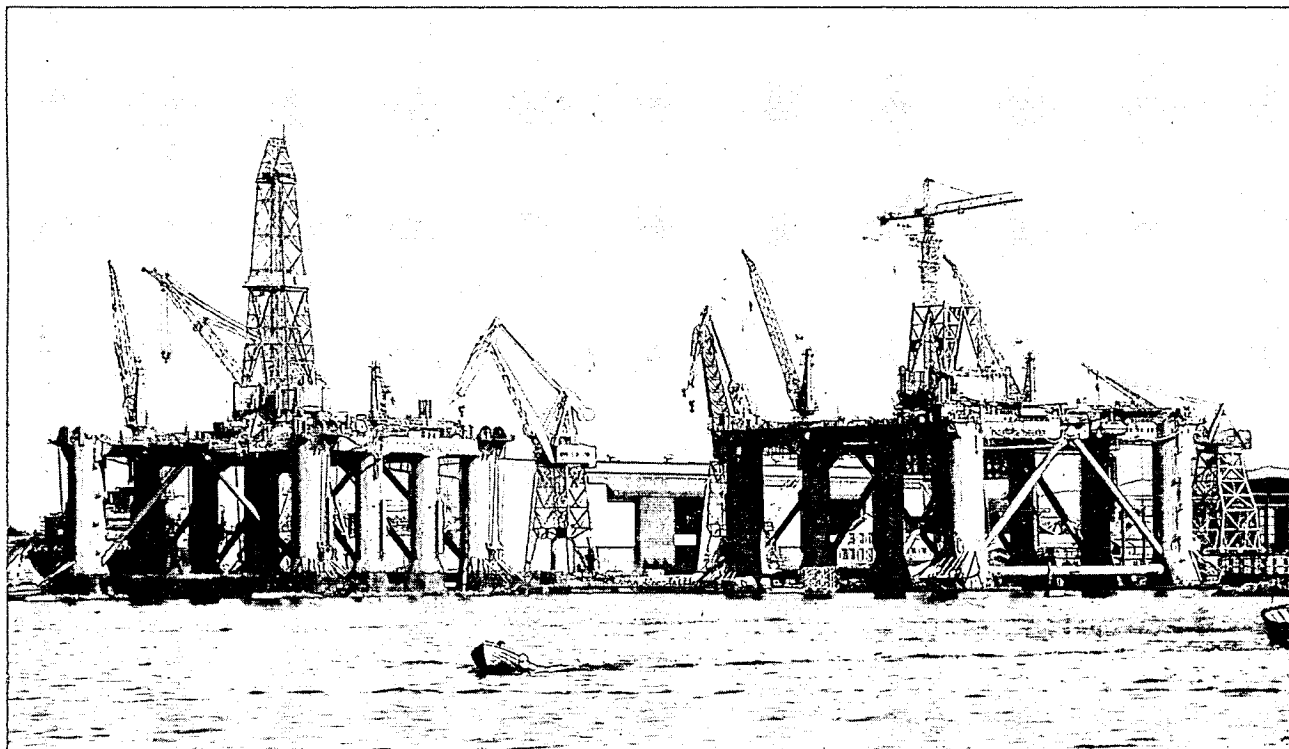
TREASURE FINDER er utstyrt med sengekapasitet for 250 personer, men med alt boreutstyr intakt. Man regner med at FINDER avslutter sitt oppdrag for Elf våren 1978 og man satser da på å sikre riggeren boreoppdrag.

TREASURE SEEKER ble levert fra Singapore i mai og ligger for tiden for utrustning ved Rosenberg Verft i Stavanger før Norsk Hydro som operatør overtar riggeren 1. november for et 2-års certeparti.

SEEKER utstyres for boring for vanndybder ned mot 1250 fot med spesielt, avansert utstyrt som kan tåle meget høye trykk i borehullet.

Vår primære målsetning er å finne fremtidig beskjeftigelse for våre rigger i Nordsjø-området, fordi dette geografisk er enklere for WW og fordi dette området vel må betegnes som det mest interessante offshore-området world-wide med et stort potensiale for fremtidig aktivitet.

Treasure Finder og Treasure Seeker



TREASURE FINDER og TREASURE SEEKER side om side ved Rosenberg Verft under de ombygningsarbeider som ble gjennomført før de tok fatt på oppdrag i Nordsjøen.

Boreriggen TREASURE FINDER ble døpt i Stavanger 23. august. Gudmor var Madame Annie le Rest, gift med presidenten for Elf Norge.

TREASURE FINDER er som kjent vår tredje rigg av typen Aker H-3, og den ble levert fra Rauma Repola i Finland 10. august. Riggen var deretter innom Stavanger for å få montert boligseksjoner ombord.

TREASURE FINDER er sluttet til Elf som boligplattform for 250 mann fra 1. september og skal være stasjonert på Friggfeltet i Nordsjøen. Slutningen er gjort for 4 måneder med opsjon på ytterligere 2 måneder. Selv om riggen skal benyttes som boligplattform, blir boreutstyret beholdt ombord, slik at den senere kan ta boreoppdrag.

Boreriggen TREASURE SEEKER, som 22. mai i år ble levert rederiet fra Far East Levingston i Singapore, har også vært i Stavanger for å gjennomgå omfattende ombyggingarbeider ved Rosenberg Verft. Riggen vil få montert avansert utstyr som oppfyller sikkerhetskravene for boring i høytrykksformasjoner.

TREASURE SEEKER er den første borerigg som har gått gjennom Suezkanalen, og riggen gikk 1. oktober inn på en kontrakt med Norsk Hydro for boreoppdrag i Nordsjøen. Avtalen er foreløpig på to år, men med mulighet for forlengelse i inntil tre år.

Se opp for sjørøvere

Undrenes og piratenes tid er visst ennå ikke forbi. Selv hundre år etter kaptein Sorte Bill herjet de mange hav skjer saker og ting blant sjøfarere langs Afrikas vestkyst. Året er 1977, nærmere bestemt 21. august, og piraten denne gang er Sorte Sambo med bande.

Overfallet skjedde på M/S TAMPA som lå oppankret på Thema roads utenfor Ghana. Moderne sjørøvere bruker nå motorbåt, ellers er oppskriften den samme. I ly av natten entret de sorte banditter skipet ved å klatre opp etter tamper som ble kastet over rekken. Vakthavende styrmann purret straks kapteinen og resten av besetningen. Kapteinen og dekkvaktene løp ned på akterdekke med slagvåpen for å prøve å jage bandittene. De ble imidlertid overmannet av 10—15 mann som gikk til angrep med kniver og slagvåpen. Like etter ble også telegrafisten overmannet og alle 3 ble ført bak akter mastehus og holdt under bevoktning, kapteinen fikk hendene bundet sammen med tauverk. Alt foregikk i beste sjørøverstil.

Nå dukket maskinsjef, overstyrmann og 2. styrmann opp og gikk til angrep. Etter hvitt som flere av besetningen dukket opp, ga bandittene lopp og forlot skipet. Overfallet avstedkom ingen alvorlige skader, men en mann fikk et knivrisp i maven og en mann fikk slag i hodet. 2 mann ble fratatt sine kostbare armbåndsur. Det var tydelig at de sorte pirater var ute etter å stjele last. Men den gang ei, sa de norske vikinger fra WW. De har vært ute for sjøslag før, om enn i noen andre former.

HeS



Overtagelsen av TREASURE FINDER er et faktum. Direktør M. Kvande, til høyre, undertegner overtagelsespapirene på vegne av rederiet. Sammen med ham sitter teknisk direktør Matikainen og økonomidirektør Ainamo fra Rauma Repola. Sentrale personer i forbindelse med bygging og drift av TREASURE FINDER er tilskuere til begivenheten. Fra venstre ser vi sivilingeniør Tore Gaustad, plattformsjef Åge Tiltnes, teknisk sjef Gunnar Himberg, riggmanager Buster Ivarson, sivilingeniør Erik Ziegler, drilling superintendent Jack Matthews, forpleiningssjef Finn Engedal og plattformsjef Klaus Olsen (med ryggen til).



Med hilsen til M/S TERRIER

Fra lektor Alf Try ved Politiskolen i Oslo har M/S TERRIER fått en interessant og hyggelig bok-hilsen. Vi gjengir fra lektor Try's brev til rederiet:

«I Sjøfartstidende ser jeg at Deres rederi igjen har fått en «TERRIER». Jeg var i 1928—1930 lettmatros ombord i Deres S/S ved samme navn, kaptein Røed Gjertsen og E. Bjonness — og det vil være meg en glede og ære om De ville la min bok «Samfunnskunnskap for voksne» stå i Skipsbiblioteket på den nye båten.

Jeg avsluttet min sjømannstid i 1932, men var ute igjen under krigen 1939—1945.»

Postavdelingen



Denne artikkelen omkring et rederis postavdeling er hentet fra bladet Post, organ for Postverket.

AV ARNE WOLL

Post til sjøfolk — det er et kjent informasjonsbegrep fra de siste årene, og et problem vi har slitt med fra seilskutenes tid.

Realiteten sier oss at det nesten må være slik også. Å sende post til de ca. 28.400 sjøfolk som til enhver tid befinner seg på de nærmere 1.200 utenriksgående norske skip over hele kloden fortøner seg for oss som en nærmest umulig oppgave. Skip i linjefart, tankfart, bulk og supply, og hva det nå heter alt sammen — med omdirigeringer, forsinkelser, vanskelig tilgjengelig havner, dårlig organiserte postverk, opptil 30 sammenhengende døgn i sjøen osv.

For å prøve om våre bange anelser holdt stikk, avla vi forleden et besøk i Wilh. Wilhelmsens rederi, hvor vi ble tatt godt imot av sjefen for postavdelingen, Arne Høgenes. Og Høgenes hadde mye å fortelle oss, bl.a. dette:

Vi ser det som vår største oppgave å sørge for at posten kommer raskt og sikkert fram til de 1.300 sjøfolk som for tiden seiler på våre fartøyer. Førrige år sendte vi således 9.000 samlekonvolutter med noe slikt som 220.000 enkeltbrev. I tillegg kommer ca. 100 samlesekker med trykksaker og nærmere 3.000 aviser. Rederiets portoutgifter, inkludert tilleggsfrankering av mannskapsposten, beløp seg til nærmere 620.000 kroner.

Dermed forstår vi at det er ingen liten jobb rederiet har med posten. Postavdelingen bemannes da også av 7 kvinner og menn som stiller med posten på heltid — og som

vet like mye om post som mange av våre postale kolleger. De kjenner portosatser, innpakkingsregler, trykksakbestemmelser, valg av sendingskategori og andre reglementariske forskrifter.

Men, sier Høgenes, når vi får problemer, tar vi kontakt med Postverket — og samarbeidet fungerer helt utmerket.

Hva betyr posten for sjøfolkene?

For å holde oss til den maritime terminologien, kan det uten videre slås fast at posten betyr like mye for en sjømann som surstoff for en froskemann. Brevet med de mange store og små hendelser er som regel eneste mulighet for å opprettholde kontakten med familien og andre kjente og kjære som ofte befinner seg på den motsatte siden av jordkloden. Dette forstår vi godt, og derfor anstrenger vi oss til det ytterste for at posten skal komme fram uten forsinkelser. Som et eksempel på dette kan jeg nevne at ved enkelte anledninger benytter vi våre egne mannskaper som postverk. I de tilfelle hvor vi erfaringsmessig vet at mottakerstedet i utlandet ikke har det beste ord på seg, sender vi brevposten med et mannskap som står i ferd med å mønstre på. Men la meg for all del tilføye at dette ikke er vanlig, men noe gjør vi når vi finner det nødvendig. Jeg kan også nevne at vi nummerer samlekonvoluttene fortløpende for hvert skip. Når kapteinen får konvolutten, må han kvittere for at posten er mottatt, og at det ikke er brudd i nummerrekken. Dette gjør vi også for å være sikre på at posten kommer dit den skal.

Når tante Sofie skal sende et par strømper eller en kake eller en fiolin til en nevø på de sju hav, da spør hun gjerne på postkontoret hvorledes hun skal sende dette. Har du noen tips å gi dem som skal svare?

Først og fremst vil jeg gi honnør til Postverkets tjenestemenn, som erfaringsmessig gir de beste råd.

Det har jo i de siste årene vært drevet en utstrakt opplysningsvirksomhet om posten til sjøfolk, og dette har gitt gode resultater. Men jeg benytter gjerne anledningen til å gi noen tips.

- Forsøk å få den som sender, til å holde seg til små gjenstander under ett kilo. Da kan småpakke benyttes, med de fordeler det innebærer både når det gjelder porto og framsendingstiden.
- Fiolinkassen til tante Sofie ville jeg helst unngått. Men er det nå engang slik at den må sendes, så be tanten ta kontakt med rederiet. Da kan vi bli enige oss imellom hvorledes fiolinen skal komme fram på beste måte. Den bør i alle tilfelle ikke sendes fram som postpakke m/innenriks. adressekort. Det gjør bare saken komplisert ved videresending herfra.
- Vær oppmerksom på vektgrensen for bøker. Det sendes i dag en del bøker som pakkepost m/adressekort. Dette er unødvendig all den stund vektgrensen for bøker sendt som trykksaker er 5 kg.
- Julekaker og sjokolade er bortkastet å sende. Resultatet ved fremkomsten skaper gjerne en helt annen reaksjon enn forventet. Forsøk å forestille deg sjømannen som tømmer tørre kake-smuler ut av pakken, og som kan helle sjokoladen direkte fra pakken og over i koppen. Da er det bedre å be kokken om et kakestykke og en kopp skikkelig kokt sjokolade.

Som leserne sikkert vil forstå: Rederiene nedlegger et solid og betydelig arbeid med posten, og vi for vår del sitter igjen med en følelse av at de etter beste skjønn forsøker å gjøre vårt valgspåk til sitt: Posten skal fram — hurtig og sikkert.



Det hersker aldri tvil om portoen. Takster for alle tenkelig sendingskategorier er strategisk plassert — og et blikk er nok til å sjekke om sendingene er tilstrekkelig frankert. Kanskje et eksempel til etterfølgelse?



Avdelingssjef Arne Hogenes har ikke bare posten å tenke på. Han må også svare på utallige telefonforespørsler i løpet av dagen.



Her henger gummistempler på rekke og rad. Disse benyttes når samlekonvoluttene skal adresseres og sendes. Og dette kan Harry Johnsen. I mer enn 20 år har han medvirket til at posten kommer dit den skal.



Travel dag i postavdelingen. Hvem skulle tro dette er fra et rederi — en ganske vanlig hverdag?

Innkjøpssjef
Erik F. Sundby

Med leverandører i 300 havnebyer

Av
Bjørn Johanson

Selvsagt kan båtsmannen hjelpe meg med den vesle messingskruen jeg er ute etter. Like selvsagt som at telegrafisten skaffer meg nytt fargebånd til skrivemaskinen og stuerten en pakke såpepulver til min ustanselige skjorte-vask.

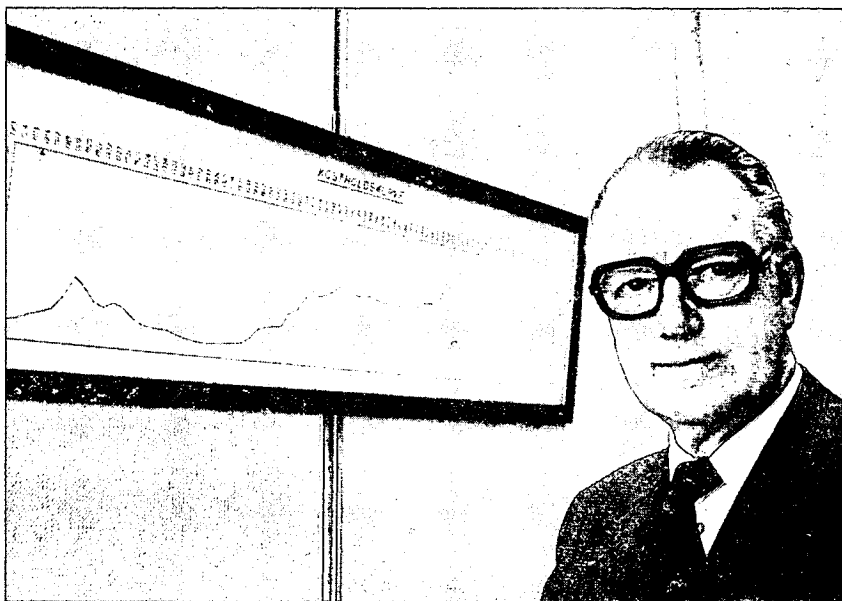
For skipet er et velassortert lite samfunn, der det stanger seg øst-over mot Chalna og Chittagong i Bangladesh gjennom eterrakstene av en syklon, som har blåst fra seg lenger ute i Bengalbukten.

Vi har, kort sagt, hva vi trenger ombord på «Toro». Av smått som av stort og alt mulig, og som jeg sitter der og fikler på plass min messingskrue, slår det meg at sannelig er denne vår skipsfart forbløffende velorganisert ned til den minste lille detalj.

Innledningsvis forestiller jeg meg at dette å holde en flåte som Wilh. Wilhelmsens utstyr etter behovet må kreve en stor og mangfoldig ekspertise. Bare for å bli klar over at rederiets innkjøpsavdeling tvert-om er en høyst komprimert affære, akset om en eneste mann, som til overmål sitter der ved det ryddigste av alle skrivebord og er av de mest smilende og ubekymrede.

Ingen skal kunne se på Erik F. Sundby at han årligårs med ansvar og omhu finkontrollerer anslagsvis 10.000 fakturaer og anviser for godt og vel 60 mill. kr. til proviant og smørrolje, maling og mønje og alt dette tenkelige og sist hører inn under begrepet skipsrekvisita.

Man kan løse denne oppgaven på to måter, forklarer innkjøpssjefen, — enten ved at rederiet oppretter en stor innkjøpsavdeling som tar hånd om det hele, eller ved å satse på et nett av leverandører i de forskjellige havnebyene. Det er denne siste løsningen vi har valgt i dette rederiet. Vi har bygget opp hva vi kaller et generaleverandør-system. I praksis betyr dette at Wilh. Wilhelmsen har i alt 185 registrerte generalleverandører som dekker omlag 300 større og mindre



Innkjøpssjef Erik F. Sundby har sirlige statistikker og diagrammer som forteller ett og annet om hva det koster å holde rederiets skip med alt som trenges.

havnebyer over, stort sett, hele verden.

Når dette er sagt, presiserer innkjøpssjef Sundby, vil jeg med en gang ha føyet til at det er opp til ledelsen ombord i skipene våre å bestemme hvor de vil kjøpe det de måtte ha bruk for. Satt litt på spissen, kan det sies at vi presser sjøfolkene til å ta et visst økonomisk ansvar. Her er med andre ord tale om en reell desentralisering av selve innkjøpsfunksjonen, noe som faller helt i tråd med rederiets oppfatning av kapteinen som en driftssjef med meget stor selvstendighet i sin stilling.

En helt annen sak er det, smiler Erik F. Sundby, at hverken kapteinen eller skipsoffiserer for øvrig vanligvis ikke er særlig glad i å sette seg til å gjøre kontorarbeid. Jeg har inntrykk av at en stuert ofte foretrekker å skrelle 100 kilo poteter for hånd fremfor å skrive et brev til oss som sitter i land og har bruk for best mulig kommunikasjon med skipet for best mulig å kunne gjøre jobben vår.

Nå, ja, det skal vel innrømmes at forholdet er blitt mye bedre med årene, men ennå må vi terpe om og om igjen hvor viktig og vesentlig det er, dette med kontakt mellom skipet og kontoret i denne sammenheng, og årsaken er nok mye den at sjøfolkene er for lite skolert i den typen arbeid det her er snakk om. I noen grad vil jeg si at utdannelsen deres ved de maritime skoler er for ensidig faglig orientert.

Om så noen skulle tro at vi sitter her på kontoret og mener oss feilfrie og uklanderlige, er det en solid misforståelse, fortsetter innkjøpssjef Sundby og gjør det helt klart at han er åpen for saklig kritikk. Vi ønsker saklig kritikk for å kunne rette på det som måtte være galt og uheldig, og — fremfor alt — for å gjøre arbeidet vårt stadig bedre.

Ellers tror jeg det er riktig og nødvendig med en sentral styring av denne virksomheten. Vi på kontoret og de som står ombord er selvsagt likeverdige kolleger i bedriften, men et visst kommandofor-

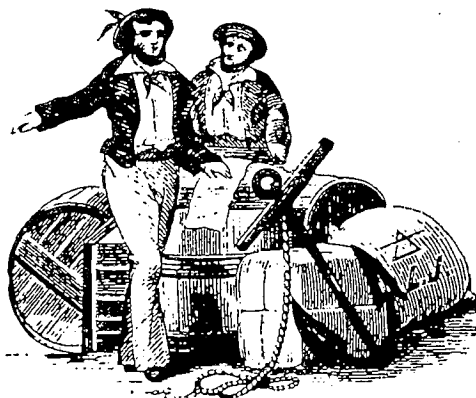
hold er likevel på sin plass. Det er mitt inntrykk at folkene trives med en fast styring og en bestemt «style».

Jeg har selv bare 2 års fartstid til sjøs, og det til og med før krigen, smiler Sundby. Denne korte sjømannsperiode og et helt liv i shippingmiljø har imidlertid lært meg å forstå hvor mye denne «style»'n har å si for oss alle i rederiet, noe å være loyal mot og stolt av.

Når det gjelder ordningen med generalleverandører, er det riktig nok slik at konkurransemomentet

er blitt borte for den leverandør, eller skipshandler, vi har sluttet avtale med, men dette betyr ikke stort hverken til eller fra. Vi spiller på leverandørens prestisje og forretningsmessige ærgjerrighet, samtidig som de til enhver tid er oppmerksom på at vi følger med og passer på. Dessuten betyr det adskillig for dem å være leverandører til et rederi som dette. Wilh. Wilhelmsen har godt omdømme, et omdømme som aldri er blitt forringet av at vi stiller store krav.

For det gjør vi unektelig, sier innkjøps sjef Sundby, som personlig



har fartet jordkloden på kryss og tvers for egenhendig å hilse på samtlige generalleverandører. Bare så de vet hvem de har med å gjøre.

Skipsadopsjonen

Et nytt skoleår er begynt, og kontakten mellom skoleklassene og adopsjonsskipene vil forhåpentlig fortsette i samme spor som ifjor. 1976/77 ble et rikt «adopsjonsår» med stor interesse og aktivitet fra alle parter. Rederiet arrangerte to turer for skoleklasser til Gøteborg og tallrike skipsbesøk i Oslo. Når vi ikke hadde skip inne, besøkte barna kontoret og fikk et innblikk i den siden av skipsfarten. Bortsett fra at arbeidet med adopsjonssaken er både hyggelig og givende, tror vi også at det er viktig å fremme forståelsen blant norsk skoleungdom for en av landets viktigste næringer.

Selv om vi er klar over at arbeidspresset ombord er hektisk og fritid er mangelvare, håper vi at flest mulig av våre skip vil påta seg oppgaven som adopsjonsskip. Det skal ikke så meget til, et kort fra skipet til skolen fra de forskjellige anløpshavner, et hyggelig brev av og til med beskrivelse av livet ombord, alle livstegn blir mottatt med like stor begeistring. Det aller morsomste er når vi klarer å arrangere klassebesøk ved anløp i Oslo eller Gøteborg, eller når en av mannskapet tar seg tid til å besøke klassen når han er hjemme på ferie, det blir satt stor pris på. Hvis det er noen som vil vite mer om adopsjonsarbeidet, er det bare å kontakte oss i Informasjonsavdelingen, skoleklassene står i kø, det er adopsjonsskip vi mangler.

Astri Howells



Jentene er tydelig imponert og begeistret over de tekniske instrumentene på broen. TRICOLORS kaptein Reidar Kolderup, som har fått nyplukkede blåveis fra Asker, forklarer Hagaløkka skoles femteklassinger hvordan det hele fungerer.



På vegne av M/S TAMERLANE mottar adm. direktør Leif Loddessøl det vakre teppet som Hosle skoles 6. klasse har knyttet til sitt adopsjonsskip.

M/S TORO i brann i Bombay

Torsdag 21. juli 1977 var som en av de vanlige dagene i Bombay for M/S TORO. Skipet hadde allerede ligget flere dager og losset og lastet inne i Indira Dock.

Lossingen og lastingen ble ofte avbrutt av regnbyger som er vanlige under monsunperioden.

Kl. 19.00 var således mannskapet ferdige med å tildekke lukene etter at lossingen/lastingen var blitt avbrutt av et voldsomt regnskur og hadde forlatt fordekket sammen med lossearbeiderne. Flere av folkene på TORO var denne kvelden opptatt med å se en Western-film. Kvelden før hadde de sett INFERNO I FLAMMER.

Hva hendte?

Kl. 19.13 hørtes 2 kraftige eksplosjoner etterfulgt av rystelser i skipet. Det viste seg at eksplosjonen stammet fra luke 3 hvor det bl.a. var stuet 261 tonn karbid i fat (2399 fat) for Karachi i akterkanten av underrom og mellomdekk. Det ble konstateret at dette måtte være kilden til eksplosjonen. Karbid reagerer som kjent med vann og danner asetylen. Nedre eksplosjonsgrense for asetylen i luft er 2.5 vol%, og den eksplosjonsmessig mest effektive blanding er ca. 12—13 vol% asetylen i luft. Med et gassutbytte på ca. 250 liter asetylen pr. kg karbid trenger man således å forgasse mindre enn et 1/2 fat pr. 100 m³ fritt volum for å nå opp i det mest effektive blandingsforhold.

Når man tar i betraktning den helt eksepsjonelt kraftige regnbygen som «feide» over havnen, er det klart at man lett kunne komme opp i denne grense ved at f.eks. noe lekket fat ble utsatt for fuktighet/vann.

Bombay brannvesen ble øyeblikkelig varslet og var på kaien kl. 19.25 med fullt utstyr.

På dette tidspunkt slo flammene ca. 10 meter over luke 3. Under eksplosjonen var flere av såvel mellomdekksluker som værdekksluker slengt vekk. Luke 3 var et sant flammende inferno.

Kl. 19.38 begynte brannfolkene å sprøyte vann i luke 3. Vann og karbid hører som nevnt ikke sammen, men i den oppståtte situasjon var nok dette det eneste riktige. Ved å fylle vann i underrommet ble brannbelatningen hevet opp mot mellomdekket slik at skutesiden ble kjølt og derved spart for å «knekke» sammen p.g.a. varmeutviklingen.

Samtidig ble lasterom nr. 4 satt under CO₂. Luke 1 og 2 var nærmest tomme.

Kl. 20.35 ble vannet i luke 3 stoppet og skumteppe lagt over lasten. Skutesidene ble kontineurlig avkølt med vann fra såvel sjosiden som fra kaisiden.

Selv om det var atskillige tonn vann i luke 3, brant acetyलगassene som karbiden avga intenst. Det fortsatte å brenne hele neste dag og hadde først lørdag formiddag avtatt så meget at flammene kun sto ca. 1 meter over lasten i underrommet.

Underrommet var ca. 3/4 fullt av last og en kunne anslå at det var pumpet ca. 400 tonn vann ned i rommet.

Heten fra lasterom nr. 3 hadde også antent last og noe av garneringen i luke 1 og 2. Det var imidlertid lite last i rommene og brannene ble hurtig slukket.

Onsdag 27. juli var situasjonen så meget under kontroll at man kunne tenke på hva man videre burde gjøre for å redde skipet og mest mulig av intakt last.

Skade på skipet.

Det kunne foreløpig konstateres at store deler av skutesidene både stb og b.b. side ut for lasterom 3 hadde fått store skader p.g.a. den voldsomme varmen. Dette var også tilfelle med deler av værdekket, mellomdekk, samt for og akterkantskott. Skadene omfattet her store vardebuler, nedsegne dekk og utbulende skott. Flere lukedecksler fra såvel mellomdekk som værdekk var blåst opp. To stk. havnet således i dokken. Alle 4 mellomdekksporter var blåst inn.

Elektriske kabler til kraner, formast, ankerspill etc. var ødelagt.

Last i underrom luke 3.

I tillegg til ca. 117 tons karbid var det endel fat med A-væske som var vannoppløselig og som ville gjøre vannet alkalisk. Videre var det ca. 8 tons aluminium fosid som bl.a. avga fosfin gasser som er giftige, og tilslutt ca. 8 tons svovel i sekker. Den øvrige last i underrommet besto av vanlige stykk-gods, sinkplate, rayon, ull, firebricks, gummi etc., tilsammen ca. 1030 tonn.

Last i mellomdekket i luke 3.

Det var her stuet 144 tonn karbid som hadde vært utsatt for såvel voldsom hete som vann, og man var til å begynne med ikke klar over hvor farlige fatene egentlig var ut fra et håndteringsmessig synspunkt.

Kontakt med rederiet.

Så snart som mulig etter brannutbruddet kontaktet kapteinen rederiet via skipets agent.

Dermed var en fast forbindelse mellom skip og rederi etablert.

Kontoret hjemme i Oslo ble gradvis bemannet med personell fra Maritim Seksjon, Linjeavdelingen, Assuransesavdelingen og Informasjonsavdelingen. Folk fra Skuld ble også innkalt.

Utviklingen ombord i Toro ble på denne måte fulgt fra time til time og kapteinen fikk hermed den nødvendige støtte i de første hektiske timer. Råd ble innhentet fra eksperter vedrørende de kjemikalier

som befant seg i lasterom nr. 3 og i de tilstøtende lasterom.

I første dekke resulterte dette i at Skulds representant E. Lyche og vår inspektør Finn-Aage Christofferreiste til Bombay fredag den 22. juli for å assistere.

Tirsdag 26. juli ble sikkerhetsinspektør P. Løvstuhagen fra Norgas (Norges største produsent av bl.a. karbid) sendt til Bombay som rådgiver.

Onsdag 27. juli ble inspektørene Bjørn Berg og Johan L'orange sendt ut for å avløse Finn-Aage Christoffersen og fortsette hans arbeid.

Skipets besetning — havnemyndighetene — fremdriftsplan

Fra å spille «annenfiolin» i brannbekjempelsen gikk man nå inn i en fase hvor skipets besetnings dyktighet og innsatsvilje skulle bli satt på en virkelig prøve.

Etter atskillige møter med havnemyndighetene for å få lagt opp en fremdriftsplan for det videre «opprydningsarbeide» var man endelig blitt enig om følgende plan.

- a) Skipet kunne av forskjellige årsaker ikke bli permanent reparert i Bombay og måtte følgelig settes i en slik stand at det fikk sjødyktighetsattest for å kunne forseiles til reparasjonsverksted. Dette betinget i første rekke at lasten i luke 3 måtte losses, slik at tanktoppen og andre vesentlige styrkeskott og sider ble blottlagt for inspeksjon.
- b) Skipet måtte selv sørge for å bli kvitt all karbid og andre kjemikalier. Havnemyndighetene påla oss å dumpe alt på et dyp over 45 favner eller vest av lengdegrad 72 øst. (Ca. 55 n.mil utenfor kysten).
- c) Havnemyndighetene ville bli kvitt Toro så fort som mulig da det utenfor lå ca. 50 skip som ventet på kaiplass. Dette til tross viste myndighetene til slutt forståelse for at det var viktig for oss å ligge ved kai inntil nødvendig lossing og midlertidig reparasjon var utført.

Lossingen planlegges

Vårt første problem var hvorledes vi skulle bli kvitt karbiden og de øvrige kjemikalier.

Flere lekteiere ble kontaktet med et heller negativt resultat. Et utrangert mudderapparat med lasterom som kunne åpnes i bunnen ble inspisert. Med tanke på monsuntid med ca. 6 meters høy sjø utenfor ble disse prosjekt imidlertid droppet.

Alt så temmelig håpløst ut da plutselig vår egen Tender Trout som var engasjert i supplytjeneste ut fra Bombay for «Indian Oil», dukket opp i tankene våre. Båten var nesten ferdig med sitt certeparti og ble prompte tatt ut av jobben for å hjelpe oss.

Med sitt åpne dekk og 80 tons vinsj var den ideell til dumpingsformål.

Selve lossingen av karbid kunne deles i to grupper. Den første etappen omfattet de fatene som var stuet i mellomdekket (134 tons) og som kunne være eksplosjonsfarlige på en slik måte at lokkene kunne «fyke» av og volde personskade.

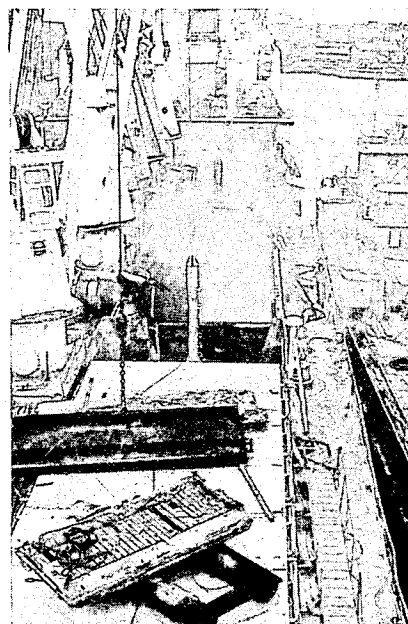
I tillegg var atmosfæren i lasterommet helsefarlig og tilsa bruk av gummidrakter med trykkluftmasker.

Den andre etappen omfattet underrommet hvor det nok ville bli mer en «grisejobb» enn en farlig jobb.

Myndighetene ville ikke «se» et eneste fat karbid og vi måtte derfor omfatte også disse fatene i vår dumpingsaksjon.

Lossingen begynner

Søndag 30. juli var «Tender Trout» fortøyd langs siden av Toro.



«TENDER TROUT» langs siden av «TORO». Røk og gass stiger opp av luke 3.

Begge besetningene ble sammenkalt til fellesmøte hvor planene ble fremlagt. Det ble presisert at all lossing kun skulle baseres på frivillig innsats.

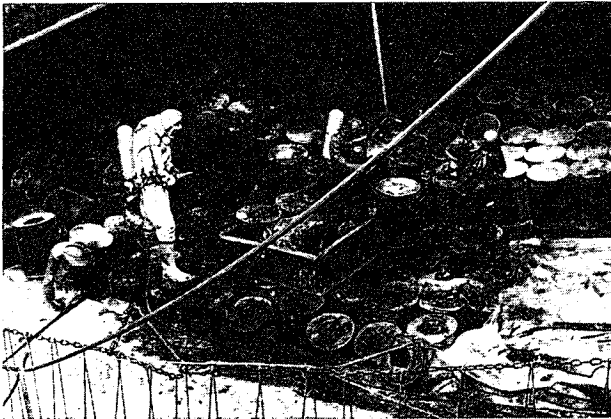
Våre eksperter Lycke og Løvstuhagen skulle kontinuerlig måle atmosfæren i rommet slik at nødvendige sikkerhetstiltak kunne iverksettes. Det skulle f.eks. ikke arbeides uten gummidrakter dersom phosphine verdien var over 2 p.p.m.



To mann entrer ned i luke 3 i gummidrakter.

Arbeidet med lossingen kunne imidlertid ikke begynne med en gang da det helt uventet begynte en kraftig røktvikling med «småbranner» i underrommet i luke 3 med helsefarlig atmosfære som resultat. Røken og brannene viste seg å skrive seg fra Aluminiums fosfiden som gradvis var kommet over vann-nivået i rommet. (Annen last hadde sugd til seg vann slik at nivået hadde sunket).

Den 3. august kunne 2 gjenger av 4 mann imidlertid begynne lossingen med hjemmelaget «sukkerklype», samt tobber som kunne ta 6 fat.



Måling av atmosfæren (Mann i hvit gummidrakt) tillater lossing.

Atmosfæren i rommet tilsa at man måtte benytte gummidrakter med trykkluftapparater. Lengden av oppholdet ble naturlig regulert av trykkluftflaskenes innhold (ca. 15 min.). Denne fasen krevde innsats av folkene da temperaturen inne i gummidraktene etter få minutter ble betydelig høyere enn utetemperatur på rundt 30°. Det var heller ikke få liter svette som ble tømt ut av draktene etter hvert skift. Vi hadde imidlertid en drakt til hver mann.

Det ble hele tiden arbeidet kun på dagtid, hvilket forsåvidt i seg selv var en prestasjon. Det kreves god kondisjon for å arbeide med trykkluftapparater over lengre perioder.



Lossingen av mellomdekket snart ferdig. Underrommet står for tur. (Strb. side)

På dekket av Tender Trout ble fatene stuert i blokker inneholdende ca. 70 fat. En sekkeltralle ble påsveisert en beskyttelsesplate for å hindre at lokket på eventuelt eksploderende fat skulle «fyke» i ansiktet på den som kjørte trallen. Folkene ombord benyttet kjeledress, hjelm og plast beskyttelsesskjærm foran ansiktet.



Lastingen av karbid ombord i TENDER TROUT i full gang.

Med et sinnrikt kasteblokkssystem var planen å vinsje «blokkene» til sjøs over hekkrollen. Den første turen var jo unektelig litt spennende. Været var dårlig med tilsvarende bevegelser i skipet. Vi brukte ca. 10 timer ut til selve dumpingsstedet og i grålysningen ble besetningen samlet i styrehuset hvor alle ble instruert og tildelt sine oppgaver.

Sikkerhetsinspektør Løvstuhagen hadde til oppgave å være klar til å stoppe operasjonen dersom vi gikk over «streken» hva sikkerhet angikk.

Det hele gikk programmessig, og etter ca. 1 time og 45 min. var første last på ca. 300 fat karbid dumpet så og si uberørt av menneskehender. De indiske myndigheters redsel for flytende fat var gjort til skamme og deres mitraljøseskytter (punktere fat) som av forsikringsmessige grunner i siste øyeblikk ikke fikk medfølge skipet, var også unødvendig.

Alle fat sank naturligvis (Ref. Archimedes lov som til å begynne med ikke ble godtatt av inderne.)

Operasjonen ble såvel sikkerhetsmessig som operasjonsmessig meget vellykket takket være en godt sammensveisert og erfaren besetning som med glød og innsatsvilje satte sin ære i å gjøre en god jobb.

Det ble nødvendig med 4 turer før mellomdekket var ferdig utlosset den 11. august.

Lossing av underrommet

Man kunne nå konsentrere seg om underrommet. Målingene av atmosfæren tilsa at karbidfatene hadde gasset fra seg og at det kun var noe gass fra de før omtalte boksene med aluminiumsfosfit igjen. Atmosfæren tillot således at man kunne arbeide uten annen beskyttelse enn kjeledresser, gummistøvler og hjelm.

Underrommet så forferdelig ut.

Flere forvirrede mellomdeksluker lå delvis dekket av alkalisk vann og last. I forkanten var det stuert 270 tonn rayon ull i baller. Ballene hadde svellet slik at båndene rundt hadde røket. Ballene var utvendig svartsvilde.



Underrommet så forferdelig ut. (B.b. side)

Den aktre del av rommet så ut som en eneste stor «grå suppe» med forbrent last stikkende opp over alt.

Karbiden som var stuert her hadde begynt å «koke» voldsomt i det lasten ble satt under vann.

Under selve brannen så derfor hele underrommet ut som et eneste stort rødglødende «lavateppe».

Etter å ha ryddet opp i overflaten av «suppen», begynte vi å pumpe vannet over i luke 1 dyptank med en dieseldrevet havaripumpe som vi fikk låne av Tender Trout.

Et par indiske lossegjenger ble satt til å begynne lossingen av rayonullen. Dette viste seg å bli en meget sen operasjon. Ballene måtte deles og losses i nett til lastebiler som kjørte disse til en egen losse-plass.

I akterkanten startet mannskapet med å losse Aluminium fosfid (ca. 5000 løse bokser fra oppbrente kasser) opp i en stor stålkasse vi hadde fått laget og som var plassert helt ute på hekken av Tender Trout.

De fleste av boksene hadde blitt ødelagt under brannen, men det fantes fremdeles aktive bokser som ved den minste «røffe» behandling eksploderte



TENDER TROUT ferdiglastet.

med et smell, en flamme og en røkdott gass. Boksene så ut som pøsebokser, og til tross for vår overvåkning klarte de indiske lossearbeiderne og «kvarte» en boks som ble tatt med i en av lastebilene. Lossearbeiderne hadde tydeligvis håpet på et godt måltid pølser, og de satt vel sikkert i ring rundt boksen da den ved åpning straks eksploderte. Alle slapp med skrekken, men rapporterte uhellet til politiet. Vi var redde for konsekvensene, men hørte imidlertid intet om uhellet.

Foreløpig reparasjon

Parallelt med lossingen av luke 3 begynte 10 mann fra et svensk firma den 20. august å foreta midlertidig reparasjon av skipet. I korthet gikk dette ut på å påsveise stålbjelker på dekket, skuteside og lasterom, samt dekke til lukene på værdekket med jernplater de steder hvor de eksisterende luker ikke kunne benyttes.

Sluttstrek

Den 20. august ble arbeidet i lasterommet avsluttet samtidig med at også den foreløpige reparasjon var ferdig.

M/S TENDER TROUT hadde vært ute i det Indiske hav 7 turer og dumpet tilsammen 2399 fat karbid (261 tonn) og anslagsvis ca. 400—500 tonn gjørme og annet avfall.

Kl. 11.00 den 1. september var M/S TORO sjøklar og avgikk Bombay for Karachi.

En langvarig operasjon var endelig avsluttet. Folkene på så vel M/S TORO som på TENDER TROUT hadde vist en enestående innsatsvilje gjennom hele perioden.

Det vil kanskje ikke være riktig å fremheve noen spesielle, men vi er allikevel fristet til å nevne kaptein Kristoffersen som gjennom hele perioden viste en enestående iver og vilje til å få tingene til å gå. Han sparte seg aldri og «slikker» vel ennå sine «sår» på bena i bokstavelig stand.

Vi vil heller ikke unnlate å nevne 1. maskinist Andersen, båtsmann Sund, matrosene Kisfoss og Bermudez, motormann Nes og aspirantene Hovland og Kristiansen som formelig sto til knes i sin egen svette inne i gummidraktene time etter time hverdag som helg.

La oss heller ikke glemme mannskapet på Tender Trout med kaptein Knutsen i spissen, som selv om de ikke akkurat sto til knes i svette, ofte sto til knes og vel så det i det Indiske hav på sine utallige «dumpingsturer».

Vi har før nevnt maskinsjef Jørgensen og 1. maskinist Andersens aldri sviktende innsatsvilje.

Stuert Karlsens gode humør og service bidro også i høy grad til å lette situasjonen.

Til slutt, iveren til førstereisguttene, aspirant Simonsen, kan også stå som et eksempel. Han ville alltid være med i forreste «front». Begynte som flaskegutt (brakte trykkluftflasker) og endte dypt nede i luke 3 til livet i gjørme.

I det hele tatt ble «Operasjon Toro/Tender Trout» et eksempel på at teamwork gjennom alle ledd gir resultater og «happy end» — tross alt.

Kaare Kopperud:

På vakt natt og dag for skib og rederi – og mange andre

Glimt fra utenrikstjenesten

Når vi snakker om norsk utenrikstjeneste, tenker vi både på Utenriksdepartementet hjemme i Oslo og på de diplomatiske og konsulære stasjoner som vi har i fremmede land.

Utenriksdepartementet er en viktig sentral hvor der kommer en strøm av rapporter fra alle kanter av verden. Pr. brev, telex og telefon kommer der meldinger om krig og fred, revolusjoner, naturkatastrofer, om forhandlinger i internasjonale organisasjoner, rapporter om utenriks- og sikkerhetspolitikk, handelspolitiske konflikter, valutareformer, husdyr sykdommer, sjøulykker, havnearbeiderstreiker, fremmede lands tilståelser av subsidier til skipsbyggingsindustri, om avdøde nordmenn i utlandet, norske statsborgeres inngåelse av ekteskap og meget mer. Det er en voldsom variasjon i arbeidsoppgavene. Utenrikstjenestemannen må være forberedt på hva som helst når som helst. Det er selvfølgelig vakt i Utenriksdepartementet døgnet rundt, og telexmeldinger tikker inn til alle døgnets tider.

Spredd rundt om i verden har vi 585 utenriksstasjoner. Av disse er det bare 73 såkalte fagstasjoner, det vil si med sjef utsendt fra departementet i Oslo. Vi har 46 ambassader, 5 delegasjoner, 21 general-konsulater og 1 konsulat. I tillegg har vi hele 512 valgkonsulater, også kalt honorære eller ulønnede stasjoner. Sjefene for valgkonsulatene er gjerne lokale forretningsmenn som ikke mottar lønn for sitt arbeid.

Man kan kanskje si at man er gått fra diplomatiets stripete bukser til en moderne utenrikstjeneste, en arbeidsetat med verdensomspennende arbeidsfelt. Sakene flommer inn, stadig i større og sterkere strøm. Antall land som Norge nå har diplomatiske forbindelser med er fordoblet i løpet av en tiårsperiode. Den veldige opptrapping av u-hjelp reiser stadig spørsmål for den norske utenrikspolitikken. Det store antall internasjonale konferanser som holdes krever en betydelig innsats arbeidsmessig og personellmessig. Stikkord som FN, EF, NATO, ILO, Svalbard, grå soner, havbunn, sjørett konferanser, flaggdiskriminering, norske turister i utlandet, norsk skipsfart og sjøfolk gir glimt fra hverdagen. Saksforberedelser skal gjøres i departementet og ved utenriksstasjonene, tjenestemenn skal være med på konferanser hjemme og ute, arbeidet skal følges opp.

Vi er fortsatt inne i en voldsom utviklingsperiode på mange områder. Stadig flere arbeidsoppgaver blir trukket inn i internasjonal politikk. Utenrikstjenesten synes stadig å få øket arbeidspress, og kravene til tjenestemennene hjemme og ute er store. Mange av etatens saker påkaller publikums oppmerksomhet, enten det gjelder saker av politisk format,

kriser i internasjonale ferieområder eller skipsulykker i utlandet.

En utenrikstjenestemann må beholde fatningen selv om papirhaugene blir store og sakene må løses innen korte tidsfrister. Utenrikstjenesten driver ikke bare storpolitikk. Blant viktige områder ellers nevnes eksportfremmende arbeid, aktivt informasjonsarbeid og kontaktskapende arbeid på en rekke felter. En norsk utenriksstasjon er et nyttig redskap for norsk næringsliv, herunder norsk skipsfart, og Utenriksdepartementet og stasjonene ute har et nært samarbeid med Norges Eksportråd, Norges Rederforbund og mange andre organisasjoner og kontorer.

Våre utenriksstasjoner har nær kontakt med publikum, og det legges vekt på publikumsvennlig ekspedisjon. Den norske utenrikstjenesten er særlig opptatt av praktiske spørsmål i forbindelse med vår skipsfartsnæring. Utenriksstasjonene hjelper den enkelte sjømann i tilfelle sykdom eller skade, ved hjemreise, avgjør tvister mellom skipsførere og mannskap, assisterer arresterte norske borgere, administrerer konsulrett, ordner opp med skipsertifikater, opptar forklaringer i både straffesaker og sivile saker. Arbeidsoppgavene er mange og tidspresset ofte hardt. Men man kjeder seg ikke i utenriksetaten.

Norrmän lever farligt

— För några dagar sedan testades en ny livbåt i Landskrona. Livbåten kastades vid provet ut i vattnet från 20 meters höjd och landade med ett plask. Den flöt och alle ombord var välbehållna.

När försökspersoner skulle väljas ut förbjöd Yrkesinspektionen medarbetarna vid varvet i Landskrona att delta — i livbåten satt bare norrmän!

Utvecklingen går framåt. I rymdålderns begynnelse använde man ju apor...

Ovennevnte kommentar ble funnet i en svensk avis etter prøvene med TARCOOLAS nye livbåt i Landskrona 15. juni. Synes den er god, men at svenskene var stygge mot oss i siste linje. Som en motvekt får vi ta denne historien: «Vet du hvorfor det trengs til svensker til å melke ei ku? — Jo, åtte mann løfter kua opp ned og to mann holder i jurene.» eller «Hvorfor svenskene alltid plystrer når de sitter på do? — Jo, for at de skal vite i hvilken ende de skal tørke seg.»

— Vi får si at dette ble 2—1 (som fotballandskampen i høst). — Red.

Innsendt

Brannvesenet imponert over sjøfolks brann-kunnskaper:

90 røkdykkere fra Oslo på TROLL FOREST

«TROLL FOREST» som i begynnelsen av september forlot Oslo etter å ha vært ombygget fra bulkskip til et moderne containerskip, må uten tvil være det norske skip som profesjonelle brannmenn har hatt flest utrykninger til. Omkring 90 av Oslos brannvesens faste røkdykkere fra fire forskjellige stasjoner har i puljer fra 11 til 17 mann saumfart skipet grundig. Ikke fordi det var branntilløp under ombyggingen, men fordi Oslo brannvesen gjerne ville lære mer om hvorledes et moderne lasteskip er innredet.

— Vi hadde meget stor nytte av disse befaringene. Vi må jo kontinuerlig dyktiggjøre oss på alle felter. Vi har forlengst lært hvorledes husbranner skal slukkes. Men skip har vi ikke vært så store «kunder» hos oss. Derfor er vi nå og da ombord i skip, fortrinnsvis passasjerskip, for å se på «terrenget.» Men vi har aldri hatt så mange mann på slike utflukter som vi hadde på «TROLL FOREST», sier overbrannmester Per Borg.

— Hva lærte dere denne gang?

— Vi lærte bl.a. at et slikt skip ikke er så komplisert innredet som mange av oss kanskje hadde fryktet på forhånd. Rent psykologisk er jo dette nyttig. Skipet var omtrent like oversiktlig som et vanlig hus. Vi så at det var gode muligheter både for å kunne slukke og for å komme frem. Realistisk slukkerfaring kunne vi ikke skaffe oss ombord, det er noe vi gjør på andre måter i en spesiell brannbygning vi har.

— Vil dere ombord i flere skip?

— Mer enn gjerne. Problemet er vel at skipene har det så travelt under anløpene av Oslo. Vi vil også gjerne ha litt tid til å planlegge slike arrangementer, men improvisasjon er jo det vi til daglig driver med. Så vi skal nok kunne få folk ombord også i læreøyemed på kort varsel.

Jeg vet ikke i hvilken grad brannvesenet i andre havnebyer har gjort noe tilsvarende som det vi gjorde under anløpet av «TROLL FOREST». Men våre erfaringer er så gode at vi vil anbefale å ta slike skipsbesøk.

— Hvorledes var brannberedskaperen ombord?

— Vi ble imponert over offiserenes branntekniske kunnskaper. Faglig sett lå de på et høyt plan. Godt slukningsutstyr var det også ombord. Brannberedskaperen var også godt organisert, slik virket det iallfall på oss. Og sånt synes jo vi brannmenn er godt å se, sier overbrannmester Borg.

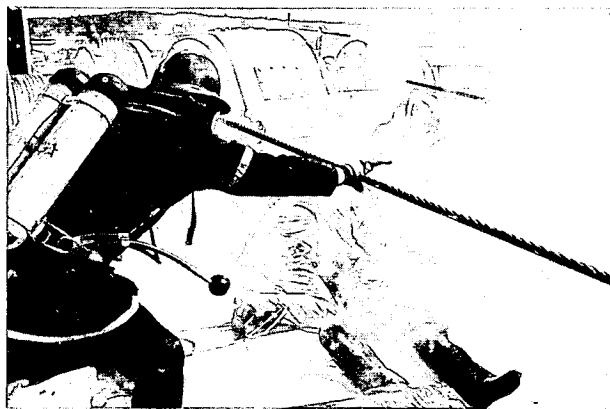
«TROLL FOREST», som er på 29.000 tonn dødvekt, er nå satt inn i SCANMEL, en nyopprettet linje mellom Europa og Persiske Gulf.



Overstyrmann Tormod Reppe, telegrafist Grete Fosse, overbrannmester Per Borg.



Overstyrmann Reppe instruerer.



Brann ombord og redningsaksjon i full gang.

KRISTINA-UKEN

En tiårsperiode er gått siden vi inviterte pensjonerte kapteiner i Tønsberg-distriktet på fisketur i Oslofjorden. Det var den gang 23 mann som la ut med reke-tråleren SOLFRID. Arrangementet ble vellykket og rammen utvidet. Distriktets maskinsjefer og stuerter kom med, slik at alle departementer var dekket. Sist sommer sto 75 mann på deltagerlisten, men om antallet er flerdoblet, går det hele i god gammel stil. Oslo-deltagerne drar med buss til Nøtterøy, hvor de møter stedets glade fiskere og hvor SOLFRID ligger klar med snører og agn og med en blid og jovial skipper Svendsen ombord, som fra første stund, med hjelp av glødemotorens dunk dunk og måkenes morgenfriske skrik over Nesbrygg-sundet, lager god stemning.

Og nettopp her, på bryggekant og svaberg mellom venner, smaker det godt med smørbrød og øl før SOLFRID med en armada av snekker og småbåter legger ut fra kai. Farvannet rund Bollærene er kjent som gode fiskesteder, og her fikk vi tidligere en del makrell, som Buen grillert etter beste oppskrift. De senere år er makrellen uteblitt, men småtorsk og hvitting blir halt ombord, sammen med den årlige sensasjon av en kjemperokke, havkatt eller en annen vederstyggelighet fra fjordens ukjente dyp.

Etter endt fiske, er det strandhugg på Maslø. I mangel av makrell til grilling, serveres reserveproviant, som kan være lapskaus, pølses, koteletter eller kylling. Buen har alltid et eller annet på lur med fint tilbehør av potetsalat, agurker, etc. Og Skarrebo går rundt med fine flakonger og gjør livet deilig å leve. Så kommer Tom Wilhelmssen med vannjet og setter en fin spiss på samværet. Han kjenner jo samtlige, fra nestoren Thor Bruu til yngste pensjonist.

De første par år henla vi fisketuren til Olsok, og fikk elendig vær. Så hørte vi om rektor Jahnsens Kristina-uke, som er første uke av juli, og som i Vestfold har vært solrik fra 1934. Rektor Jahnsens nitide statistikk gjorde at det historiske skuespill om dronning Kristina kunne spilles på Slottsfjellet en hel uke i strålende sommervær. Vi flyttet dato for fisketuren overens-



Reke-tråleren SOLFRID har vært med oss i alle år, og skipper Svendsen er blitt vår gode kamerat.



Kapteinene Hans Akselsen og Harald Andersen. Glade fiskere fra turen i juli 1967.



Direktør Kåre Skarrebo og kaptein Leif Haraldsen i samtale på Maslø i år.

stemmende, med særdeles bra resultat.

Oslo-deltagerne, som etter oppholdet på Maslø returnerer med turistbuss, har de siste 8 år fått en ekstra fin opplevelse, idet Skarrebo har invitert på «hjemveiskaffe» i sitt deilige hjem på gården Kornto i Våle. Fruen venter oss med det fineste traktement. Hjemmebakt kringle, rundstykker og kaker og først og fremst en vidunderlig god kaffe. Og Skarrebo har «noget att-

åt» både under kaffen og på tunet etterpå.

En tiårsperiode er passert. Nogen av dem som var med første gang, er gått bort. Gode, trofaste venner og kolleger, som vi minnes med glede og respekt. Livet er slik. Men nye pensjonister kommer til og vil forsøke å fylle tomrommet etter sterke individualister, med et felles trekk: lojalitet og ærbødighet for det firma de arbeidet i.

Bjarne Amundsen

Sviske- kompott



Ingen visste hvem Danielsen var. Vi så ham ved måltidene og i arbeide på dekk. På frivaktene leste han bøker i lugaren og spiste marsipanbrød. Men at han hadde sett bedre dager, var åpenbart. Nogen mente han var ingeniør. Andre advokat. Danielsen innledet aldri en samtale, men blev ofte stilt spørsmål. Han svarte med kultivert stemme og brukte velvalgte, klare ord. Han kunne svare på alt. Og sannsynligvis riktig.

Han var grovbygd og korpulent. Ansiktet hadde noget mildt over seg. Han drakk nykøkt sperm-olje av en øse og blev aldri forkjølet. På kommoden i lugaren lå alltid 60 marsipanbrød, som han langsomt fortærte mens han leste tykke bøker på køyen. Jeg lånte et leksikon av ham og blev vennlig mottatt. Men en slags særegen ærbødighet for dette merkelige menneske, fikk meg til å gjøre besøket meget kort.

Jeg beundret Danielsen for hans klare formuleringer. Han svarte bare en gang og diskuterte aldri. I matrosdressen blev han i tur og orden konsultert av oss alle om nær sagt alle ting. Fra farven på svartemaria i Tønsberg, til legenden om Zaratustra og elektromagnetiske bølgers forhold til Storsirkelen. Fikk han protest på et svar, så han bare flegmatisk ut i luften og blåste Rød-Mix-ringer i taket. Av og til, efter en god middag, kunne han sete bordkniven med spissen for munnen og plystre Fascination. En merkelig, klar skjelvetone fremkom, og det var virkelig vakkert. Kanskje var han musiker? Eller frafallen teolog som hadde havnet i hval-eventyret- Jeg tenkte meget på dette, men endte ved utgangspunktet: det måtte være ingeniør han var.

I mellemkrigsårene havnet så mange merkelige mennesker på hvalfangst. Akademikere, kunstnere, artister og næringsdrivende, som på en eller annen måte hadde spilt falitt, blandet seg med profesjonelle hvalfolk på flenseplanen og gjorde gode jobber. Det var vonde tider og arbeidsledigheten florerte iland. Folk med høy utdanning arbeidet ikke sjelden på bondegårder for kost og losji. Men Anders Jabre var i ferd med å fortelle hvalfangst-eventyret og trengte kraftige folk til et utsatt og krevende yrke, og klarte derved å eliminere en del av den store ledighet. Det var vonde tider. Folk på nødarbeide blev mer og mer deprimerte. De spilte kort og drakk øl. Til sist gav de faen.

Men her i matrosmessen satt altså Danielsen og plystret på kniv. I kokeriets dype indre, helt nede på tanktoppen, satt Christian Libak med pianotrekkspill og komponerte Farvel til Syd Georgia.

En middag var det sviskekompott. Danielsen var glad i søtt og bad om mer dessert. Jeg tok stålbacken og kastet den som en diskos fra anretningsbenken i hjørnet, over et par bordrader, bort til ham. Men backen oppførte seg som en dårlig diskos. Den snudde seg i luften, med det sørgelige og makabre resultat at mesteparten av kompotten havnet i Danielsens enorme og for øyeblikket nedbrettede sjøstøvler. Knappetillikheten senket seg over matrosmessens og jeg som forvorpen 17 års messegutt i konfirmasjonsbukse og hvit kelneryjakke burde normalt bli knust av dette store og sterkt forulempede menneske. Men takket være dettes altoverskyggende flegma, skjedde noget jeg aldri kan glemme. Danielsen gikk rolig på dekk, tok spyleslangen og rensset sjøstøvlene for det uønskede og klissete innhold, tørket med en twistdott og tok de på igjen, tente en røyk, gikk til sin plass i messen og bad om mer dessert. Det fikk han. Sviskekompott med sukker og boksefløte.

Hamsun var det vel som sa at vi menneskebarn kastes rundt på livets Ocean. Nogen kastes kan hende mer enn andre. Men det vet vi faktisk heller ikke. Vi vet så lite om hverandre. Og jo mindre vi gransker, desto bedre. Jeg kommer aldri til å glemme Danielsen, hvor han nu måtte befinne seg. Kanskje er han borte. Kanskje har han, som en elektromagnetisk bølge, fulgt Storsirkelen. Men Christian Libak lever. Nylig hilste jeg på ham ute på Nøtterøy, hvor han blir tatt godt vare på i stedets nydelige aldershjem. Libak var gammel og trett og busket ikke tanktoppen hvor han komponerte Farvel til Syd Georgia, men fortalte om turen til Oslo og innspillingen i Odeon's platestudio. Måtte Libak få gode og trygge år på aldershjemmet efter en lang og farefull ferd på livets Ocean.



ACL på informasjonsturne med utstillingscontainer

I den senere tid har ACL — Atlantic Container Line — bokstavelig talt vært på landeveien. Med en 40 fots container innredet som utstillingslokale har Pehr Pehrson og Harald Haavardsholm besøkt flere større byer på Østlandet for i ord og bilder orientere representanter for industri og handel om hvorledes last transporteres over Atlanteren.

Skib-Rederi fikk anledning til å være med til Sandefjord hvor to arrangementer gikk av stabelen 31. august. Det er kort og godt en imponerende informasjonsmetode ACL har tatt i bruk og representantene for de innbudte industriselskaper uttrykte tydelig sin begeistring over tiltaket.

I løpet av fem dager har vi nådd ca. 140 kunder og andre interessenter — og jeg tror vi har fått frem vårt budskap på en grei måte, sier Pehr Pehr-

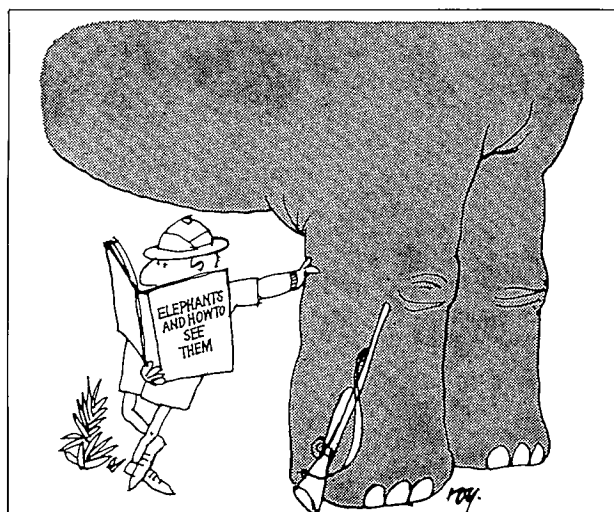


Noen av de interesserte ved utstillingscontaineren hos Jotun i Sandefjord. Fra venstre: Rolf Svanberg, Jotun, speditør Øistein Børwick, Pehr Pehrson og Harald Haavardsholm fra ACL Norge A/S, Rolf Hasle, Jotun, Hans Chr. Bangsmoen, WW, skipsmegler Jean B. Linae og Per Martinsen, Jotun.

son, daglig leder av ACL Norge A/S til Skib-Rederi. — Jeg tror bestemt at dette er en presentasjonsform vi kommer til å benytte oftere i tiden fremover.

På vårt spørsmål om en kort beskrivelse av hva ACL er, kan Pehrson si følgende:

— Det dreier seg om en sammenslutning mellom flere linjerederier som i en årrekke har samarbeidet på Atlanterhavs-trafikken. Fra Skandinavia deltar de svenske rederier Broströms, Rederiaktiebolaget Transatlantic og Walleniusrederiene, dessuten deltar det hollandske rederi Incotrans, det engelske Cunard Steamship Co. Ltd. og det franske Cie. Générale Maritime i gruppen. ACL har tretten skip som alle er bygget som en kombinasjon av store bilferger og moderne containerskip.



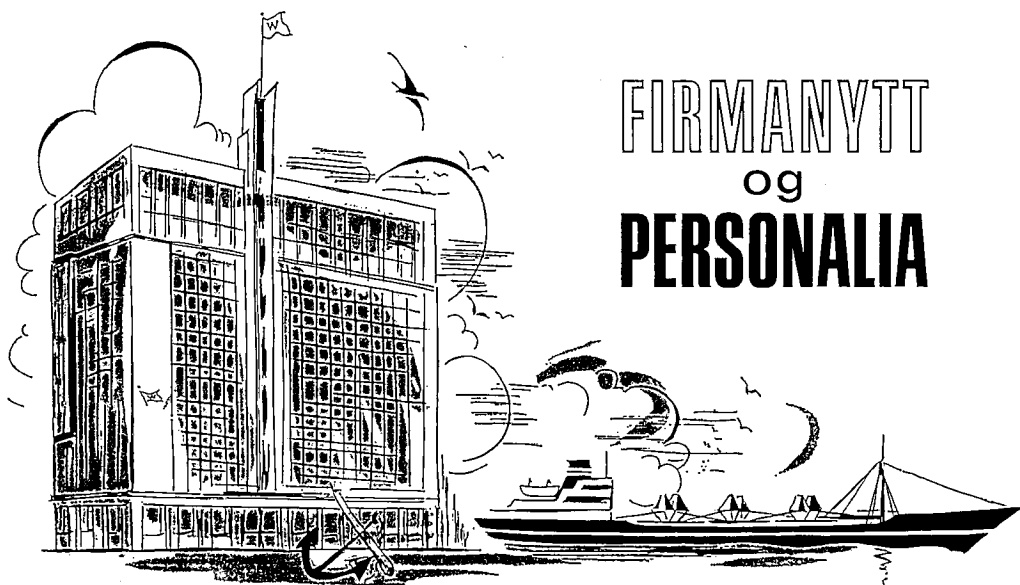
*Man skal ej læse for at sluge,
men for at se,
hvad man kan bruge*

(Ibsen)



SKIPSKATTEN IDAG

*Blir det en trivelig høst
på kontoret, mon tro?
Det kommer vel an på vettre'*



FIRMANYTT og PERSONALIA

Vi gratulerer

60 års fødselsdag

Albert B. Daviknes
Erling Madland
Odd R. Vik
Klara Eek Iversen
Einar Emanuelsen

50 års fødselsdag

Trygve Børve
Olav Sætre
Arne Strand
Tang Hon Chan
Tsiu Siu Mo
Gerd Krydsby
Sverre Kjelland-Mørdre
Inge Ervik
Per Ervik
Odd A. Lundberg
Ingeborg Dysthe
Gunnar Andersen
Karin Strøm

40 års tjeneste

Bjørn Arnesen
Ivar Husum

25 års tjeneste

Ingolf Fjelle
Åge Grønvold
Bjørn Mortensen
Oskar Øverås
Reinert Gjuv
Tor Nilsen Bua

John Giske
Knut Sollid
Einar Jenderå
Roald Torgersen
Henning Bergseth
Trygve Olsen



Skipsreder Tom Wilhelmsen (til høyre) har nylig overrakt erkjenningsgaven i gull og sølv for 25 års tjeneste i rederiet. Fra venstre verksmester Trygve Olsen, kaptein Ola Sætre, stuert Karl Fredrik Pettersen, driftssjef Roald Torgersen og linjeeksportør Henning Bergseth.



Fra venstre: Arbeidsleder Arne Holmen har fått rederiets gull for 25 års tjeneste og maskinsjef Bård Risvold kaffeservice for 40 års tjeneste.



Gull og sølv til fornøyde jubilarer: Nybygningsinspektør Ivar Husum, arbeidsleder Einar Løkkebø, maskinsjef Georg Haeselich, skipsreder Tom Wilhelmsen og overstyrmann Johan Henriksen (regnet fra venstre).

Skipsreder Niels Werring 80 år

80 års gave tilfalt pensjonistene



Skipsreder Niels Werring, til høyre, blir overrakt gavebrevet av skipsreder Tom Wilhelmsen.

Ledelsen ønsket naturlig nok å hedre rederiets tidligere seniorsjef, skipsreder Niels Werring, på hans 80 års dag 4. august. På forhånd hadde jubilaranten antydning at en eventuell gave burde kunne brukes til beste for rederiets velfortjente pensjonister. Dermed kom den til å bestå av en stiftelse hvis avkastning i første rekke vil bety en fortsatt rimelig husleie i aldersboligene på Nøtterøy.

Det synlige bevis på at Niels Werrings Stiftelse er opprettet, et gavebrev, ble overrakt jubilaranten av skipsreder Tom Wilhelmsen. Overrekkelsen fant sted under en enkel mottagelse på Ørsnes.

I sin tale ved overrekkelsen pekte skipsreder Tom Wilhelmsen på at skipsreder Niels Werring alltid har hatt en sjelden evne til å glede andre og at en stiftelse i jubilarantens navn og med et formål som det nevnte derfor måtte være en riktig jubileumsgave. Skipsreder Werring uttrykte håp om at stiftelsen vil bli til hjelp og glede for rederiets tidligere ansatte på sjø og land.

80 års jubilaranten, skipsreder Niels Werring, har vært medinneholder i rederiet siden 1930 og var rederiets seniorsjef fra 1957 til 1. juli 1973. Offisielt har han altså trukket seg tilbake, men han er fortsatt nesten daglig å se på sitt kontor i RA 5.

DIREKTØR ERLING FINSRUD

IN MEMORIAM

Direktør Erling Finsrud, som ved årsskiftet 1968/69 trakk seg tilbake med pensjon etter 43 års tjeneste i rederiet, er avgått ved døden, 79 år gammel.

Erling Finsrud begynte i firmaet i 1925 i linjeavdelingen India/Østen utgående. I 1934 overtok han den daglige ledelse av avdelingen. Han ble utnevnt til direktør i 1945 og ble samtidig meddelt firmaets prokura. I 1961 fikk han også ledelsen av linjene på Østen og Indonesia ut- og hjemgående samt Syd-Afrika, Australia og New Zealand utgående.

Direktør Finsrud nedla et fremragende arbeid for skandinavisk linjefart. I 1968 ble han utnevnt til ridder av 1. grad av Dannebrogordenen for sin innsats for utbyggingen av samarbeidet mellom de skandinaviske rederier i linjefarten mellom Europa, Asia og Australia.



Selv om det er gått hele 9 år siden direktør Finsrud gikk av med pensjon, er det mange i rederiet som husker ham fra hans aktive år og som vil minnes ham i dyp takknemlighet og ærbødighet.

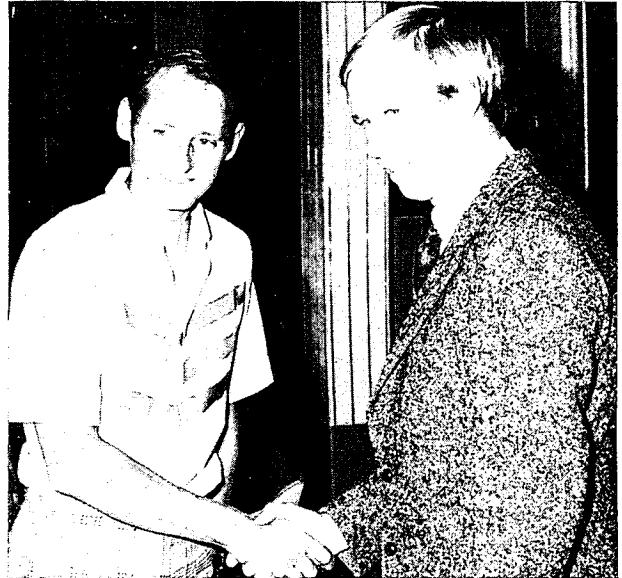


Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen blir flankert av telegrafist Kari Ann Falkenberg og 1. kokk Eli Hagen.

BESTE ELEVER

Månedskiftet juni/juli er klokkeoverrekkelsesens tid for Oslo Rederiforening. På dette tidspunktet foreligger eksamensresultatene fra de maritime skoler, og de beste elevene ved de forskjellige avdelinger ved henholdsvis Oslo Sjømannsskole, Oslo Teknisk-maritime skole og Kokk- og stuertskolen blir overrakt rederiforeningens ur. Våre to kvinnelige seilende, telegrafist Kari Ann Falkenberg fikk beste eksamensresultat ved Radioavdelingen og 1. kokk Eli Hagen viste de beste kulinariske ferdigheter ved kokk-avdelingen på Kokk- og stuertskolen på Etterstad.

Rederiforeningens ur ble også delt ut til Tor Olsen som beste elev ved maskinsjefeksamen 1977.



Tor Olsen blir gratulert som beste elev ved Maskinsjefeksamen av skipsreder Wilhelm Wilhelmsen.

ADMINISTRATIV SEKSJON — OMORGANISERING

Som følge av firmaets engasjement på offshore-sektoren, som innen Administrativ seksjon har lagt en rekke nye, løpende arbeidsoppgaver særlig på Juridisk avdeling og Assuranseavdelingen, og etter initiativ av den nåværende seksjonssjef, har Konserndireksjonen besluttet å gjennomføre en organisasjonsmessig oppdeling av seksjonen.

Juridisk avdeling og Assuranse/Havariavdelingen vil med virkning fra 15. september 1977 bli skilt ut og samlet i en nyopprettet **Juridisk seksjon** under ledelse av direktør **Sverre Kjelland-Mørdre**, som har ønsket å konsentrere seg om disse oppgaver.

De øvrige funksjoner, personaladministrasjon, informasjon og opplæring, kontororganisasjon samt intern revisjon vil bli tilbake i Administrativ seksjon. Som leder av Administrativ seksjon og dermed firmaets nye personalsjef for det land-baserte personal, er ansatt direktør **Erik A. Wettre**.

Wettre er 52 år gammel, er jurist og offiser av utdannelse, og har i de siste 7 år vært daglig leder av North European Management Institute (NEMI), Oslo. Han var tidligere i en årrekke direksjonssekretær og deretter personaldirektør i Chr. Spigerverk.

Direktør Wettre tiltrådte sin stilling 5. september 1977, men vil inntil årets utgang dele sin tid mellom WW og NEMI.



SKIPSIDRETT



Idrettsukene i USA

Selv om jeg har kommet med endel kritikk angående våre sjøfolks idrettslige innsats i de senere år har jeg allikevel alltid ment at de er like flinke som de fleste andre — bare de setter igang.

Som bevis for dette har jeg mottatt gledelige meldinger fra de Internationale Idrettsukene i New Orleans/Gonzales og Baltimore som forteller at B/C TAKARA ble nr. 4 (av 29) i lagkonkurransen i den førstnevnte uke, og at M/V TRAVIATA gikk helt til topps (av 12) i lagkonkurransen i Baltimore — med M/S TALABOT på en 6. plass. Egentlig burde man skrive at Ingri Berg ble nr. 6 siden hun var eneste deltager på TALABOT, og scoret dermed samtlige poeng som ble kreditert skipet — hennes 6 gullmedaljer ga hele 2153 poeng!

I motsetning til dette kan nevnes at TAKARAs 4. plass i New Orleans/Gonzales var et typisk eksempel på laginnsats — hele 20 av besetningen på 24 deltok, og ingen av dem fikk en individuell medalje. Ingri er sikkert enig med meg når jeg mener at — til tross for 6 gullmedaljer til TALABOT — er det TAKARA som fortjener gratulasjoner.

TRAVIATAs seier i Baltimore satt langt inne som de sier, men takket være fin lagånd og en sterk innspurt var det de som til slutt kunne ta imot pokalen for beste skip sammenlagt.

Følgende brev forteller mer om lagånd enn tørre tall:

M/S «TRAVIATA»: INTERNASJONAL SPORTSUKE FOR SJØMENN 1977

M/S «Traviata», ankom Baltimore mandag 23. mai om morgenen. Hr. Ove Bjørnerud og hans hjelper fra Velferden kom ombord og inviterte oss til fotballkamp og fri-idrett. Vi ble fortalt at det var den nest siste dagen av «International Sports week 1977» i Baltimore og spørsmålet var om vi kunne stille fotballag og ellers delta i friidrett — på selveste idrettsarenaen i Baltimore.

Borgermesteren av byen Baltimore, hr. William Donal Schaefer hadde satt opp en stor pokal til beste skip sammenlagt.

M/S «Traviata» fikk stilt et fotballag og vedkommende båt man skulle spille mot var det vest-tyske skipet «Leo Schröder».

Været og forholdene var ypperlige, og idrettsgledden stor hos samtlige som var med opp på banen (10 i antall).

Etter en stor innsats, sjanser — Klabb og Babb, var det et lykkelig norsk lag som gikk av banen som seierherre — nemlig, «Traviata» som vant 3—2.

Etterhvert som lekene skred fram, steg spenningen og innsatsen til de virkelige store høyder og etter

denne dagens innsats og prestasjoner så det ut som vi hadde sjanse til å slå det vest-tyske skipet M/V «Klaus Leonhardt» i sammendraget. Den siste dagen stevnet varte fikk vi ytterligere 5 mann mer opp på banen til friidrett. På grunn av disse 15 manns innsatsvilje og sportslige prestasjoner seilte «Traviata» opp på første plass og vant dermed «International Sports week 1977» i Baltimore.

Om ettermiddagen den 2. juni, ble det holdt premieutdeling og tilstelning for arrangør og idrettsutøvere ombord i M/S «Traviata». Borgermesteren av Baltimore var representert ved hr. Henry Lingefelder som overrakte pokalen for beste skip sammenlagt til kaptein Ambjørnsen.

Gull i 3x60 m stafett.

(Ambjørnsen/Guttormsen/Trondsen).

Sølv i 4x100 m stafett.

(Moldskred/Brudeli/Birkelund/Dahle).

Med 12 Gull-, 12 Sølv- og 6 Bronsemedaljer ble M/S «Traviata» beste skip av 10 nasjoner i International Sports week 1977 i Baltimore.

En av våre eldste deltagere skåret for oss de fleste dyrebare poengene — nemlig stuert Arnold Guttormsen med 1791 poeng.



Representanter fra TRAVIATA ved premieutdelingen.

Også i New York har man hatt idrettsuke, og enda en gang gikk et WW skip til topps — nemlig M/S TAMERLANE som, med kun en av besetningen som ikke-deltager, dominerte idrettsuken og ble best av 16 skip.

Uten å ville filosofere dypere vil jeg bare nevne at de aller fleste «poengplukkere» for WW finner vi blant de eldre årgangene samt våre kvinnelige sjøfolk.

La meg runde av med å gratulere alle deltagerne med innsatsen på idrettsbanen. Samtidig vil jeg takke de ikke-aktive som eventuelt «vikarierte for de aktive», slik at de kunne delta. Det er jo flere måter å gjøre en innsats på.

OFFISERSOPPGAVE

BÅT	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	1. STYRMANN	1-2. STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	1. MASKINIST	2. MASKINIST	3. MASKINIST	ELEKTRIKER
LINJEBÅTER											
TAGAYTAY	VOSS KOLBJØRN	GRAN PER	ELLINGSEN BJØRN	KRISTOFFERSEN V	SOLLIE JAN A	THAEN ELISE	VELLE PAUL	HANSEN INGOLF	JOHANSEN EGIL	BJØRNES JOHN	WALDERHAUG ARNE
TAIKO	KARLSEN THOR H	MATHISEN KARL	KOLSTADMOEN K	OLVÅL HARALD	OLSEN INGER K	OLSEN INGER K	VIKENE KJELLHAR	BERG AMUND	SYVERTSEN PAUL	VALDERBERG ROAR	WALDERBERG ROAR
TAIKYR	HIXALSEN TERJE	KLOCK OLAV	JACOBSEN VIDAR	GARTLAND GUNNAR	JENSEN PAUL	SAETRE ÅSE	LARSEN EINAR	VIKENE STEINAR	JORDE HERBRAHD	SAETRE OVE	SAETRE OVE
TAL FING	BERG NIC	FRIITZEN TOR	OSCARSSON HELGI	BRAATHAGEN KNUT	CHU QUAN FAH	LARSEN DAG	MYRENG ALF	AASEN HELGE	JOHANSEN EGIL	FARSTAD OTTO	SIMONSEN GCIR
TALABOT	LAUSUND MARTIN	LARSEN TORE	TORJUSSEN LEI	KVALØYSUND J	SOLEM FINN	JØRGENSEN BENTE	SOLLID KNUT	HANSLIEN GUNNAR	SEVES KARL-ERIK	ARONSEN SVEIN	ARONSEN SVEIN
TAMERLANE	RØVIK ARVID	ROJAHN ERNST	BYKLUM TORGEIR	LID OVE	GUUV REINERT	LANGDALLE KARI	BRU JAN INGE	GRØNNING JOHAR	MYKLEBOST TH	JOHANSEN TH	JOHANSEN TH
TAMPA	LARSEN ODD R	OSKARSEN GUNNAR	EVENSEN HELMULF	LUND TERJE	OLSEN KJELL	TORGERSEN ANNE	FROSTAD KARSTEN	NILSEN KARSTEN	VALGREN JAN	OLSEN TOR	FUNG YUNG KEUNG
TARAGO	PEDESEN JOHN	JOHANSEN ASLAK	FJELD EINAR	SEILDAL A	OPSAHL STEN	CHRISTOFFERSEN	HANSEN O D	HOEN JOHANNES	ØJERSBØY HALDOR	GJERSBØE HARALD	GRANDAL JENS
TARN	NILSEN BUA THOR	HANSEN INGE	MEHLUM KNUT	HANSEN ÅGE	MATHISEN KÅRE	JOHANNESSEN O	JOHANNESSEN R	HALMSTEIN ERIK	HOEL FINN	HALMSTEIN ERIK	ØSTEBRØD LARS
TARONGA	KVALHEIM ELIAS	EVENSEN ARNE	SHERTING ULF	RJØD OLA	OLSEN BJØRN BAY	GISKE JOHN	KRISTIANSEN KR	FREMHING BERGER	HELLAND KOLLBJ	LUNDE EUGEN	WILHELMSEN EINAR
TEMERAIRE	THOMASSEN OVE	EIDHEIM KJELL	LØSET ODD E	EIDKREH PETTER	OLSEN ODDVAR	JOHANNESSEN A	STRANDKLEIV PER	LUND FALKVOR	BENDIKSEN JOHN	FUNG CHEUNG	FUNG CHEUNG
TENNESSEE	GUSTAD SIGURD	AARVIK OLAF S	HOLGERSEN JAN	RODNASKAUG WILLY	BERG HELGE	ØDEGAARD WILLY	JACOBSEN ODD V	SVENDSEN VALTER	RJØD CARSTEN	LINVIK ODDVAR	ANDERSEN KAJ
TERRIER	VALSTAD BAARD	AMUNDSEN LEIF	GARTHE ALFRED	ANTONSEN ERLING	FREDRIKSEN OVE	RJØD KÅRE EGIL	LØKKEBØ OVE	NICOLAISEN PER	BERGERSEN EMIL	GUNDERSEN GRETE	SJØREIDE ROALD
TEXAS	LEIF HAUGEN	BRATTÅS BJØRN	KLEIVEN ARNE	VANBERG JAN	RUUD ASBJØRN	HILSTAD RØD M	NILSEN ARNE	NILSEN ARNE	NILSEN TOR INGE	HANSEN JAN M	JESPERSEN K
TIRIRANHA	LEMBOURN PHILIP	BONDHUS TRYGVE	VRENOSTED ARNE	VATNE JOHANNES	OLSEN NILS	BERGUM EDGAR	CHRISTOFFERSEN	TERJESEN SVEIN	STRØM ROAR	THOMPSON MILS	THOMPSON MILS
THERMOPYLE	LØVIK HARALD	JENSEN SVERRE S	RINDAL JOSTEIN	JOHANSEN GUNNAR	HELLESFJORD A	JOHANSEN ST	NILSEN BJØRN	HANSEN ROLF	PEDESEN THOR	SYDHAGEN HARALD	BREDE KÅRE
TOLEDO	ULSETH SVEIN	MONSEN FRODE	ANDERSEN JAN O	SMOSRUD ÅGE	KARLSEN MARKUS	ANDERSEN TORUN	NORBY STEIN	HANSEN HARALD	HAUGEN KJELL	ERIKSEN LEIF	ERIKSEN LEIF
TOMBARRA	DAVIKNES A O	ÅSVIK KJELL	KRAGSETH ODDVIN	MELAND JON	JØRAAS BJØRN	SAETRE KNUT	ERIKSEN FRANK	RISAM A	HANSEN REIDAR	SALVESEN S	HAMMERSETH A
TORO	KRISTOFFERSEN KR	GRUBBEN ÅGE	KNURVIK O	LANGNES JOSTEIN	MIKALSEN A	HATLEMAR SVEIN	BIQSETH SIGURD	ANDERSEN ARNE	HJUOLLA I	JOHANSEN H	JOHANSEN H
TORRENS	MYKLEBUST KÅRE	EIDE ODD REIDAR	SVENDSEN N	BÆVRE SVEN	BØYRE ROLF	SKYHOEN MAIKEN	THORVALDSEN JENS	SKÅNE LEIF	QUIOLEVU ERONI	TAUFORD ARILD	TAUFORD ARILD
TOYAMA	WAAGE GUNNAR	THOMSEN KLAUS D	ISDSE JAN	HERMANSEN H	JENSEN GUNNAR	EMHJELLEN STIG	HASUND PETTER	BØGH OLE	SVENDSEN K	SLÅTERÅTEN R	NEERGAARD ROLF
TRICOLOR	SKIPHES ARTHUR	EIDE PER TH	EDVANDSEN T	ERIKSEN A	SALÉN OLAV	KARLSEN INGER	HARTHINSEN HÅKON	ALDRIGTSEN V	HALLERÅKER A	MARTHINSEN R	ØVIK ULF
TRINIDAD	ØKSENVÅG LEIF	NYHEIM ATLE	ENGER TERJE	HEGOELUND ULF	WESTERØREN C	EIDE HELEN	HAUG BERGER	EIDE ANDERS	FLAATEN ASBJØRN	VASSBOTTEN ALF	VASSBOTTEN ALF
TROJA	SAETRE OLAV	FJØRSTADVÅG L	JACOBSEN LEIF	RJØSVIK PER	ÅRØNES FINN	JENSEN GUNNAR	LJØRSTAD HÅKON	GUNDERSEN T	SOLLID OLE	FAGERHEIM R	FAGERHEIM R
TROLL FOREST	HANSEN THORLEIF	REPPE TORMOD	CHRISTIANSEN W	WJØGB GUNNAR	BLOM-PETTERSEN	FOSSE GRETE	PETTERBØ JOHN O	GULBRANDSEN PÅL	HAUGSAHD GUNNAR	KOLBERT ROBERT	KOLBERT ROBERT
TSU	AKNES SIGMUND	LYSTAD TOM	BJERK ODDBJØRN	FLJØYSTAD TORE	FLUTO TERJE	FLUTO BJØRG	VOKSØ JOSTEIN	BJERKVIK PER	ÅANESTAD TRULS	ANDERSEN TERJE	JENSEN ODD EGIL
TYR	THYGESSEN ASLAK	BUAAD TROND	DALE ALF	LARSEN HELGE	REMME HÅKON	ØREVIK O	KVAM ODDMUND	NYBERG HÅGEN	HELLE JAN A	LARSEN JAN	LARSEN JAN
TYSLA	JOHANSEN FRANK	LIE PEDER A	JOHANSEN HJALMAR	RYTHER JAN	BUELDE ARNE	NILSEN KARL J	KONGSHAUG OLAF	KVARTVEIG BERGER	MILAND SVEIN	GRUNNREIS SVERRE	ANDREASSEN JAN
TØNSBERG	KARLSEN ROLF	LILLEBØ ROLF A	JOHANSEN HJALMAR	RYTHER JAN	BUELDE ARNE	NILSEN KARL J	KONGSHAUG OLAF	KVARTVEIG BERGER	MILAND SVEIN	GRUNNREIS SVERRE	ANDREASSEN JAN
BULKEBÅTER											
TACHIBANA	HORSENG HARALD R	GAMLEN LAURITZ	TEISRUD RUNE	STORHEIL WILLY	ØVERREIN INGOLF	SJØRENSEN ÅGE	HOLE KÅRE	ØAHL SVEINUNG	HELGÅS RUNE	JOHANSEN TERJE	JOHANSEN TERJE
TAGUS	ANDERSEN ROLF	LARSEN FRED	SETER PER	STOLPNESSETER	EIDEN KARSTEIN	TELLEFSSEN JARL	JENDERÅ EINAR	VINDHEIM ARNE	DANIEL ERLING	LARSEN ERIK	LARSEN ERIK
TAKACHIO	CHRISTOFFERSEN O	BOVEN DAHL SVEIN	WINGE KÅRE	LARSEN ROBERT	LØVANG ELSE K	ARONSEN HALVAR	AKKRE SVERRE	RJØEGGEN EGIL	KRISTOFFERSEN R	MADLAND ERLING	MADLAND ERLING
TAKAMINE	MELBYE CARL	ØSTGAARD ROLF	PETTERSEN KÅRE	HAT OLE JOHAN	MELBYE WERNER	FALKENBERG K A	SIMONSEN SVEIN	CORNELIUSSEN J	HATHOSBY JACOB	BARSTAD KNUT	BARSTAD KNUT
TAKARA	ANTONSEN KÅRE	JOHANSEN PER O	LINDSTØJ JENS	JENSEN JARLE	BERGSSON LEIFUR	NIELSEN OLINE	GISKE JOHN	BECKER MORTEN	LARSEN WALTER	HJILUND MORTEN	HJILUND MORTEN
TAKESIS	PILSKOG ROLF	THOMASSEN H	BØHN TOR	FJØRSTAD ALF	KJØR SIGURD	KVALSVIK AINA	RISVOLD BÅRD	KVALSVIK KJELL	SANDØY ROLF	HELGESEN MARTIN	HELGESEN MARTIN
TANABATA	VALLDAL PEDER	ARONSEN GUDMUND	BERG ARNE	STENBEK JAN	LAURITZEN A	GROTLE BJØRG	URHEIM SVEIN	SLETTA LEIF	ERIKSEN LEIF	STOKKE TERJE	STOKKE TERJE
TARCOOLA	ØSTLE FINN	DAHL SVEN ERIK	FJØRTOFT PAUL	LARSEN BJØRN	ABRAHAMSEN TH	LUND MORTEN	VÅSJBÅKK OLAV	ÅRSETH ODDVAR	STEFFENSEN TOR	SJÅSTAD EINAR	STUBBERUD THORE
TONGALA	VERPEIDE ROLF	LINGE NILS	EIDE HARALD	LIEN WALTER	HYDLAND KJELL	ANDERSEN VIGGO	HALSETH THORLEIF	MIDTHAUG HELGE	GAUSEL JAN	KRISTENSEN TH	ROGERS WILLIAM
TANKBÅTER											
TABRIZ	KVASTAD ARNE	TJØSTOLFSSEN K	EIDE HARALD	LIEN WALTER	HYDLAND KJELL	ANDERSEN VIGGO	HALSETH THORLEIF	MIDTHAUG HELGE	GAUSEL JAN	KRISTENSEN TH	ROGERS WILLIAM
TARTAR	RJØSTAD ARNE	JENSEN SVEIN	LJØSEN KÅRE	ØRMSJET ARNULF	MOE NILS	BRAAEN KARI	GULLIKSEN LEIF	NESS ROLF	HUSBY ARILD	KLOKKEIDE I	KARLSSON BO
TEMPLAR	SOLHEIM JOHANNES	VERPEIDE ARNE	HERDEN BERNT	ANDREASSEN K	HOÅS ENDRE	JOHNSEN K	GAMLEN HELGE	OLSEN ERLING	SIVERIO MANUEL	HAUGEN KJELL	FJØGSTAD HJÅL
TIGRE	CHRISTENSEN ERIK	LISETH HÅKON	HERVIG KR	FLAGESTAD LASSE	KRISTIANSEN O	BRJØTEN JON	SCHRADER OLAF	MATHISEN KÅRE	PEDESEN ARNE	AKSETH PER	SARGINSON PER
TITUS	PEDESEN HENNING	GJESTAD TORGEIR	GOTTEBERG ALF	HANSEN HENNING	HOLMEN THOR	HAGA ELSE MARIE	JANSEN KJELL	FLAATEN OLAV	TYRHOIM P	BRUNVATNE K	STREITLIEN ÅGE
TURCOMAN	STRAND SIGMUND	STRAND SIGMUND	STRAND SIGMUND	STRAND SIGMUND	STRAND SIGMUND	STRAND SIGMUND	STRAND SIGMUND	STRAND SIGMUND	STRAND SIGMUND	STRAND SIGMUND	STRAND SIGMUND
SUPPLYBÅTER											
TENDER CAPTAIN	HOLBU SVEIN	SCHANKE HANS	VATNE JOHN	STRØM BJARNE	MYRLUND STEIVIH	MILEVSKI K	STAKE TORE	LUNDESTAD ERIK	GISSUM EGIL	HARANG ATLE	FEDDE JAN
TENDER CARRIER	FARSTAD PERRY	SAGBERG JOSTEIN	ASPMO EDGAR	KAMSVÅG EDGAR	JACOBSEN JAN	ØSTBY ERLING	ANDERSEN EGIL	ØRNEVAD ØDOVAR	BLANKHOLM P	WESTERLAND	HUSBY ØVIND
TENDER CLIPPER	ØAHL HARRY	NOTLAND BJØRN	ASPMO EDGAR	KAMSVÅG EDGAR	JACOBSEN JAN	ØSTBY ERLING	ANDERSEN EGIL	ØRNEVAD ØDOVAR	BLANKHOLM P	WESTERLAND	HUSBY ØVIND
TENDER COMMANDER	ROSBACK OLE	TODAL RAGNVALD	KAMSVÅG EDGAR	JACOBSEN JAN	ØSTBY ERLING	ANDERSEN EGIL	ØRNEVAD ØDOVAR	BLANKHOLM P	WESTERLAND	HUSBY ØVIND	JULIEBØ DAGFINN
TENDER CONTEST	HAALAND ØBROE	LJØSTAD TORE	HANSEN ROAR	JACOBSEN JAN	ØSTBY ERLING	ANDERSEN EGIL	ØRNEVAD ØDOVAR	BLANKHOLM P	WESTERLAND	HUSBY ØVIND	JULIEBØ DAGFINN
TENDER POWER	HANSEN TORMOD	SCHJØI ARNSTEIN	ANDERSEN EGIL	ANDERSEN EGIL	ANDERSEN EGIL	ANDERSEN EGIL	ANDERSEN EGIL	ANDERSEN EGIL	ANDERSEN EGIL	ANDERSEN EGIL	ANDERSEN EGIL
TENDER PULL	TENDENES PER	HADDAL KARL	BRÆKKE PER	KONGSLIE BJØRN	HALHE ODDVAR	MELHEIM KJELL	LILAND SVEN	KVERNE SIGMUND	ANDERSEN EIRIK	ENGAN PETTER	ENGAN PETTER
TENDER SEARCHER	BRÆKKE PER	KONGSLIE BJØRN	HALHE ODDVAR	MELHEIM KJELL	LILAND SVEN	KVERNE SIGMUND	ANDERSEN EIRIK	ENGAN PETTER	ENGAN PETTER	ENGAN PETTER	ENGAN PETTER
TENDER SENIOR	HAGEN OLE	BERGLAND JOHN	STANGELAND GUNNAR	SAURE STEINAR	HJØRUND KNUT	VEVANG LARS	NILSEN KYRRE	KARLSEN TROND	BJØRNEVIK SVERRE	BJØRNEVIK SVERRE	BJØRNEVIK SVERRE
TENDER TARPON	ØJERMELAND TRYGVE	HYBERG H	SAURE STEINAR	HJØRUND KNUT	VEVANG LARS	NILSEN KYRRE	KARLSEN TROND	BJØRNEVIK SVERRE	BJØRNEVIK SVERRE	BJØRNEVIK SVERRE	BJØRNEVIK SVERRE
TENDER TRIGGER	PODHORN Y PER	HVAN LARS RAADE	NYENGEN SVERRE	ENGEDAL FINN	HIMBERG GUNNAR	HANSEN TERJE	HÆSELIICH GEORG	KARLSEN EINAR	LYSØ HARRY	AMUNDSEN ARNE	AMUNDSEN ARNE
TENDER TROUT	KNUTSEN YNGVAR	HAGESTAD HANS	NYENGEN SVERRE	ENGEDAL FINN	HIMBERG GUNNAR	HANSEN TERJE	HÆSELIICH GEORG	KARLSEN EINAR	LYSØ HARRY	AMUNDSEN ARNE	AMUNDSEN ARNE
TENDER TRUMPET	SALVESEN THOR	JACOBSEN PER	GRJØNLI CARL OTTO	SANDBLÅST FRITZ	GRJØNLI CARL OTTO	SANDBLÅST FRITZ	GRJØNLI CARL OTTO	SANDBLÅST FRITZ	GRJØNLI CARL OTTO	SANDBLÅST FRITZ	GRJØNLI CARL OTTO
TENDER TURBOT	GRJØNLI CARL OTTO	SANDBLÅST FRITZ	GRJØNLI CARL OTTO	SANDBLÅST FRITZ	GRJØNLI CARL OTTO	SANDBLÅST FRITZ	GRJØNLI CARL OTTO	SANDBLÅST FRITZ	GRJØNLI CARL OTTO	SANDBLÅST FRITZ	GRJØNLI CARL OTTO
OLJERIGGER											
ARMENSEN HUNTER	ARMENSEN NILS O	STJØP ERLING	BERG HAGNE	JOHANSEN GUNNAR	OPSAHL ARILD	HESTHARK Ø	EVENSEN BENT	GABRIELSEN S	DUGTEN TORE	ERIKSEN Ø	ERIKSEN Ø
TEIGE KARLE	VIK HÅKON	FOSSLAND K	RYDJOED KÅRE	TJØMERÅS FINN	GARNES HANS	KRYDSBY HANS	MOVIK EINAR	ERIKSEN Ø	ERIKSEN Ø	ERIKSEN Ø	ERIKSEN Ø
TREASURE SEEKER	KVINNSLAND ARNE	KJØNSVIK HARRY	BURGER HORST	BAKKEN LEIF	JOHANNESSEN FR	BERTELSEN PER	KNUDSEN ARILD	SJØHOLT NILS P	HITTET JOHN	NILSEN JOHAN	LJØLAND ØYSTEIN
TREASURE FINDER	OLSEN KLAUS	TANGEN ANDREW	SKAGENO JOHAN	MARØ KNUT	ENGEDAL FINN	HIMBERG GUNNAR	HANSEN TERJE	GYRAM TORE	GUSTAVSSON E	VIKENE ARILD	WAGØ ROALD
TREASURE SEEKER	RIENKS B	JOHNSON C	HAPPER R	WEBBER D	LAROUX	ANDERSEN K	GLEDITSCN (ASSISTENT)	ROBINSON STEPHEN	ROBINSON STEPHEN	ROBINSON STEPHEN	ROBINSON STEPHEN
BOREDEPARTEMENT											
TREASURE SEEKER	BORESJEF	ASS. BORESJEF	BOREN	SUD. SIA, ING.	BORESJEF	ASS. BORESJEF	BOREN	SUD. SIA, ING.	BORESJEF	ASS. BORESJEF	BOREN