



INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN
SKTB-REDERT

nr. 4/77

INNHOOLD

NR. 4 — DESEMBER 1977

Redaktører:
Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

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



«Det er von i hangande snøre...»

Kåre Skarrebo ser tilbake

Skipsreder Niels Werring jr. —
President i Norges Rederforbund

1977 — Vårt store byggeår

Scanmel — Door-to-door service

TROLL FOREST —
med containere i PG fart

På besøk hos TIGRIS

Syv døgn's mareritt —
så kom TOLEDO

NB. Fra Maritim Personellavdeling

TOYAMA — med enormt vareutvalg

Mitt skip er lastet med

TREASURE SEEKER —
første borerigg gjennom Suez

Telex'en — rederiets livsnerve

Mini Mal

Wilag-kurs

Firmanytt og Personalía

WIL-Nytt

Skipsidrett



Forsidebildet:
TROLL FOREST —
kveldsstemming over Bandar Shahpour
Foto: Knut Erik Knudsen, NR

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

«Det er von i hangande snøre...»

Det skjedde under en vrien regjeringsdannelse noen år tilbake. Ingen resultater var oppnådd, men forhandlingene pågikk. Det fikk Kjell Bondevik til å uttale disse trøstende ord til en ventende presse: «Det er von i hangande snøre!»

Slik er også situasjonen i skipsfart ved dette årsskifte. Vanskelighetene er fortsatt meget store, men for den som har sin virksomhet under kontroll og sitt apparat i aktivitet og velsmurt beredskap er ikke fremtiden uten håp. I vårt rederi har systematikk og nøktern planlegging stått sin prøve. 30 nesten ubrutte år med sterke markeder forledet ikke firmaets ledelse til å glemme at planleggingen også må omfatte kriser. Man må ha vilje til i tide å akseptere realitetene i utviklingen. Hva så med fremtiden? Er det håp for den som har et godt snøre ute?

Midt i alle krisetegn er det interessant å merke seg at en større verdensflåte er i fart i dag enn noengang før. Problemet med den store kontraktsmassen man hadde ved krisens begynnelse i 1973, er i ferd med å bli overvunnet. Mens den totale kontraktsmasse våren 1974 utgjorde henimot 70% av den da seilende flåte, var nybygningskontraktenes andel av den eksisterende flåte sommeren 1977 kommet ned i 9%. At tilførslene av ny tonnasje nå er i ferd med å stanse opp, betyr at videre økning av fraktbehovet i høyere grad vil slå ut til fordel for den eksisterende opplagsflåte og de skip som i dag seiler med tap eller meget lav fortjeneste.

Ellers er bildet sammensatt. Linjefarten er akseptabel. Utviklingen på tankmarkedet er mindre gunstig, selvom det generelle marked har vært noe bedre utover høsten. Tankkrisen har i løpet av 1977 også spredt seg til tørrlastsektoren med stigende problemer særlig for store bulkskip. For borerigger er det skjedd et oppsving i markedet.

Vi gleder oss over at vårt firma har kunnet bringe sin bredde, erfaring og innsikt gjennom kriseårene på en slik måte at vitaliteten og konkurranseevnen er levende og aktiv. Årets resultater avtvinger igjen respekt. Gjensidig tillit mellom ledelse og ansatte preger firmaet. Og det er von i hangande snøre!

Godt nytt år!

JPS

KÅRE SKARREBO

*En maritim direktør
går bak plogen*

Av Jan P. Syse

55 år ung har Kåre Skarrebo bestemt seg for å forlate sin kommandoposisjon i norsk skipsfart. Skib-Rederi har hatt en samtale med ham på fallrepet.

Kåre Skarrebo er en av de store personligheter i norsk skipsfart. Han er Kapteinen, nyskaperen, lederen. I et land hvor talent, vilje, innsats og arbeidssomhet sees på med skepsis, hvor gevinst på spill og pengelotteri er den eneste form for skattefri fortjeneste som samfunnet tillater, hvor gjennomsnittet skal gjøres til den ideale norm, der er han systematisk unorsk.

*

Han er en kompromissløs dyrker av kvalitet. Han er kapteinen uten skippertaksmentalitet. Kontinuerlig toppinnsats og gode arbeidsvaner er hans merke. Rasjonalisering, planlegning, systematikk og informasjon er nøkkelbegreper i hans filosofi, og liv og lære er ett. Så er han da vel et forferdelig kjedelig vesen, en slags maritim metronom.

Men det er han nettopp ikke. Han har så mange talenter. Han er sporty. Når det kreves går han ikke engang av veien for å synge viser i radio eller berette skipperskrøner, eller han setter seg rett og slett ned og er avslappet og dagligdags hyggelig. Skjønt dagligdags —, man aner at han også da foretrekker temaer som kan utfordre tanken, gjøre den produktiv. Han må liksom være nyttig. Det ligger i ham at store gaver gir øket ansvar.

*

De fleste menn av hans kaliber bærer i seg både drømmeren og dåds mannen. Dåds mannen er lett å få øye på.

Det er kanskje bak plogen vi finner drømmeren i Skarrebo. Det er sagt at hver nordmann bærer drømmen om småbruket i sitt hjerte. For Skarrebos format er det for lite. Nå skal odelsgutten vende hjem til sine to gårder i Vestfold. Nå skal han være produktiv på den mest egentlige måte, ved å dyrke jorden. For oss som påny og påny leser «Markens grøde» vil Skarrebo være en slags moderne Isak



Sellanrå — Markgreven. En byggende mann, en mann som vet hva han vil og som vil det han vet.

— Jeg ser på det som en utfordring å drive gårdsbruk og går til det arbeidet med en høy grad av ydmykhet, sier Skarrebo.

55 år gammel, eller rettere sagt 55 år ung, forlater han altså sin sentrale kommandopost i norsk skipsfart. For å bli gårdbruker. Vi har visst det lenge. Det er planlagt som bare denne ener i systematikk kunne gjøre det. Mange har sagt og planlagt det samme. Men hvor mange gjør det når det kommer til stykket? Det er da det må en Skarrebo til.

Det er på farsgården han skal ha tilhold. Kornet heter gården. Man aner marinemannen i navnet — Korn 1 og Korn 2, men nei. Navnet har solid Vestfoldsk opprinnelse, og betyr egentlig at på denne gården er det «godt to for korn». Det blir nok ikke dårligere to i gården under Skarrebos drift. Han forteller at han har lagt opp en fullstendig plan for driften, basert på at det hele skal kunne opereres av én mann. Det er i grunnen synd for da kan han ikke bygge opp 5-års planer for utvikling av personell. Ellers føler vi oss trygge på at intet vil mangle.

*

Kåre Skarrebo har vært med på meget og har vært en ener på mange felter. For en patriotisk skøyteentusiast er det bare å beklage at han ikke også gikk inn for skøyteløp. Man kan liksom ikke tenke seg at han ville latt seg slå.

I en artikkel i Sjøfartstidende til hans 50-års dag finner vi en passasje som forteller meget: «Ellers kan man notere fra det biografiske verket «Norges

Skibsførere» at Skarrebo fikk en ublid medfart i de første årene av sin karriere. Fra 1941 til 1943 var han utsatt for tre krigsforlis i tysk-kontrollert farvann hvoretter han bestemte seg for å ta spranget over til England. Dette spranget tok han i første omgang fra båtdekket ombord i passasjerskipet «Kong Trygve», — et 10 meters stup ut i frihetens bølger der en svensk sjøkontrollkutter lå i posisjon og plukket ham opp. Det var i oktober måned, men den som intet våger, han vinner jo intet heller. Senere ble det flyfrakt over til England og innrulling i den norske marinen, derfra gjesterolle i Royal Navy og sjøkrigsskole i Portsmouth. Ved krigens slutt var Skarrebo offiser i marinen, polert i sine manerer, perfektionert i engelsk og med klar forståelse av disiplinens betydning i skipssamfunnet. Skarrebo er selv taus når det gjelder dette første kapittel i sjemannskarrieren...

*

Kåre Skarrebo forteller at han har hatt to klare karrieremål — skipsfører og gårdbruker. Begge mål har han nådd forlengst. Hans gårder skal være skinnende mønstergårder allerede i dag. Kaptein ble han tidlig, bare 28 år gammel, på M/S Tampa. Hans mening var å være skipsfører noen år for å å gi seg jorden i vold. Så lot han seg litt motstrebende hente i land, og ble assistent for kaptein Arthur Tiedemann i Inspeksjonsavdelingen. Etter et års tid sa han til den store Tiedemann at han ville ut igjen. Tiedemann ville ha ham i Inspeksjonen, men måtte bøye seg for Skarrebos lakoniske ønske: — Enten ut som kaptein i WW, eller jeg søker som matros i et annet rederi!

Etter en tid som fører av M/S Terrier kom Skarrebo til å se litt anderledes på «kontorkrakken»: — Jeg kom til at jobben ombord ikke lenger var den samme utfordring for meg som tidligere. Det ble ikke det samme å komme tilbake til en enkelt båt etter å ha hatt ansvaret for mange...

Dermed vendte kaptein Skarrebo tilbake til Inspeksjonen, hvor han gjennom årene har skapt en maritim avdeling som er et forbilde for andre og en bæresøyle for WW. Her er gjort pionerarbeide, her er en rytme, en arbeidsform og en «style» som viser hvordan suksess skapes. Utgangspunktet er en usvikelig tro på hva mennesker kan make.

— Med dyktig personell kan vi klare hva som helst. Uten nytter det ikke hva vi enn gjør, heter det i Skarrebos konsise sprog.



— Vi hadde aldri kunnet gi oss i kast med vår off-shore virksomhet uten den menneskelige basis som vår systematiske personellutvikling har gitt...

*

Men hvorfor skifter han virksomhet og utfordringer allerede nå?

— Jeg er like fornøyd med det arbeide jeg har nå som da jeg begynte. Men jeg har mine ønsker, jeg har lagt opp min plan, og jeg vil følge den. Jeg ville forøvrig ha sett på det som en fallitterklæring hvis jeg trengtes i denne jobben nå. Man skal bygge opp en organisasjonsplan og en utviklingsplan slik at man overflødiggjør seg selv...

Det er vanskelig å tenke seg Skarrebo overflødiggjort, selv av hans egne planer. Det finnes alltid nye utfordringer, nye problemer, nye områder som krever sine planer. Skarrebos metodikk vil det alltid være bruk for.

*

Det skal være en mening med det man gjør. Skarrebo hadde en klar mening da han for sytten år siden startet «Skib-Rederi». Det var ett av mange midler for å realisere den systematiske opplæring og utvikling som skulle sikre firmaet Wilh. Wilhelmsen den menneskelige kvalitet som må til for å mestre fremtidens muligheter.

— Først må vi informere og motivere våre folk, så må vi kvalifisere dem og deretter kan vi delegerer myndighet og ansvar til dem, sier Skarrebo.

Han brukte «Skib-Rederi» til dette formål. Nedskriveren av disse linjer var hans medredaktør, eller rettere sagt viseredaktør, i de første årene. Det var en sann fest. Man fikk forståelsen av å være med på noe viktig. Det var noe mer enn bare å utvikle karrieremønster og kvalitet. Det dreiet seg om å få både mennesker, båter og firma til å funksjonere bedre. «Virkelig god ledelse og korpsånd skapes bare ved gjensidig tillit og informasjon» het det fra første stund. Aspirantordninger, fast ansettelse, alturneringsprinsipper, styringssystemer, rasjonalisering, personellutvikling og mange, mange andre begreper ble preget inn i alle medarbeideres sinn, og har senere bredt seg i ringer langt utover i norsk skipsfart.

Han ble meget tidlig klar over at den store begavelsesreserve som man var vant til å ha blant ungdom uten videregående utdannelse, ville svinne inn etter som utdannelsessamfunnet gikk videre. Det er interessant å se nå, når de første aspiranter alle-

rede har nådd toppstillinger, at mange av de tanker som Kåre Skarrebo med visjonær stahet har ført frem, er selvsagte sannheter i dag.

*

Han tenner stadig raskt på nye tanker og stikkord. Han er så tydelig en person som har vanskelig for å høre om et problem uten å ville gjøre noe ved det. Det er vanskelig å tenke seg ham som en person som skal slutte om tre uker.

Vi sitter på hans romslige og hyggelige kontor. Telefonen ringer og det blir gitt klare, kjøppe svar. En kaptein er innom like før avgang og får en hyggelig hilsen med på ferden.

Skarrebo vender tilbake til personellutvikling: — En hver stor organisasjon, ikke bare en maritim, må se det som en av sine primære oppgaver å utforme en systematisk plan for personellutvikling. Det bør være like klare utviklings- og karrieremønstre for en ungdom som begynner i en kontororganisasjon som for en som begynner til sjøs. Det bør være et klart utviklingsmønster fra begynnerstilling til toppstillinger. Det vil gi sikkerhet for enhver stor organisasjon å ha en personellplan som dekker ihvertfall fra 5 til 10 år. En slik plan må ha god balanse. På mitt område var vi på et tidspunkt overbelastet med fagkunnskap, mens det var for lite administrativ tenkning og metode. Jeg tror vi er i balanse nå...

*

Hvis Kåre Skarrebo skulle ha overflødiggjort seg selv som han sier, så er det fordi han i typisk stil har trukket opp linjene fremover. På hans bord ligger to store bøker. Den ene er personellplan for de kommende 5 år, den annen er budsjett for maritim avdeling for de kommende 5 år. Hver side bærer preg av opphavsmannen. De gir en trygg følelse — steady

so...! Anslaget er umiskjennelig i budsjettets forord: «— Den kommende 5-års periode vil være sterkt preget av målbevisst arbeid med siktepunkt å nøytralisere de negative effekter av det særdeles høye kostnadsnivå som allerede er et faktum for personellutgifter under norsk flagg.

Vi tror ikke at generelle utviklingstrekk i den kommende periode, det være seg i skipsfartsnæringen spesielt eller i samfunnet generelt, vil tilsi noen vesentlige endringer i våre grunnleggende holdninger til ledelsesfilosofi, organisasjonsstruktur og administrasjonsmønster for drift av skip.

Denne grunnholdning skal imidlertid ikke være til hinder for at vi på alle områder har en positiv innstilling til nytenkning...»

Vi kjenner igjen den grunnholdning som er Skarrebos egen: Evnen til bevegelighet kombinert med faste prinsipper.

*

— Og etter årsskiftet blir det bare pløgen?

— Ikke bare. Jeg skal først ta meg en tenkepause. Jeg har lyst til å se andre deler av USA enn bare kyststrøkene og jeg har lyst til å delta litt mer aktivt på forskjellige områder av samfunnslivet. Jeg sitter ellers i 12 forskjellige utvalg som har med shipping å gjøre, sier mannen som bl.a. er nestformann i Havnestyret i Holmestrand, som — tragisk nok — snart er en av verdens ledende havner når det gjelder tonnasje.

— Og hvor mange andre rederier har allerede vært ute etter deg?

— Ingen, sier Skarrebo, for så å legge til litt nølende, men med et humoristisk glimt i øyet — det har jo vært noen forsiktige antydninger! Sier mannen som har gjort begrepet «Wilhelmsen-style» enda mer respektert enn tidligere.

Vi takker, hilser og hylder.

Niels Werring jr. president i Rederforbundet



Skipsreder Niels Werring jr. er valgt til president i Norges Rederforbund for perioden 1978/79. Han ble samtidig også valgt til ny formann i Skipsfartens Arbeidsgiverforening. Werring jr. har i de to siste årene vært henholdsvis vise-president og viseformann i de to nevnte organisasjoner.

Skipsreder Niels Werring jr. er den første i rekken av redere fra vårt rederi som bekler det viktige toppvervet i norsk skipsfart, og det gjør han nøyaktig 20 år etter at han ble partner i WW.

Han tiltrer vervet i en av de vanskeligste perioder norsk skipsfart noen gang har gjennomlevet. Vi ønsker ham lykke til og gratulerer både Norges Rederforbund og skipsreder Niels Werring jr. med valget.



1977 - Vårt store byggeår

Den 20/10-77 ble M/S TALISMAN overtatt av rederiet ved NKK's Tsu verksted i Japan.

Denne leveringen markerte slutten på et meget aktivt nybygningsår, det største i rederiets historie til nå når det gjelder antall driftsenheter.

Fra B/C TAMESIS ble levert fra Tsu verksted 4/2-77 frem til ovennevnte levering har rederiet i år overtatt totalt 2 bulkcarriere på hver 70.610 dw. ts., 2 bulkcarriere på hver 121.000 dw. ts, 6 linjeskip på hver 22.000 dw. ts og 2 boreriger av den norskkonstruerte H-3 typen, tilsammen 12 enheter.

Byggingen har foregått i Singapore og Finland for boreriggene, i Japan for de minste 2 bulkcarriere og de 6 linjeskipene og i Sverige for de to største bulkcarrierne, for en stor del til samme tid.

Oppfølgingen og kontrollen ved byggeverkstedene har skjedd i rederiets egen regi ved våre nybygningsinspektører; i Japan ved inspektørene A. Hagen og A. Marcussen, i Sverige ved inspektør S. Hafskjold. I Finland har maskinsjef Ø. Gomnes hatt oppfølgingen og i Singapore teknisk sjef P. Bertelsen og teknisk

sjef G. Haeselich. I tillegg til disse har offiserene til de forskjellige skip og rigger deltatt i kontrollarbeidet.

Ser vi tilbake på gjennomføringen av dette byggeprogram må vi si at når det gjelder skipene har dette godt gått, og vi sitter inne med det inntrykk at kvaliteten er blitt meget bra. Bortsett fra en mindre forsinkelse i Japan p.g.a. feil ved veivakslar, er skipene stort sett blitt levert rettidig, og i Sverige til og med før tiden, uten at dette har gått ut over den standard rederiet krever.

Nevnes bør også at alle skip har gjennomgått omfattende prøver og prøveturer, og at disse skjedde til vår fulle tilfredshet og med svært få og bare ubetydelige problemer.

Det har også vært en tilfredsstillende at alle skip ble satt i drift direkte etter levering, og at de mottatte driftsrapporter er gode.

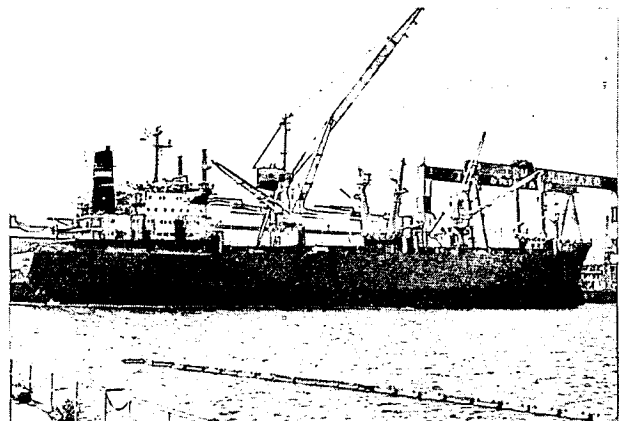
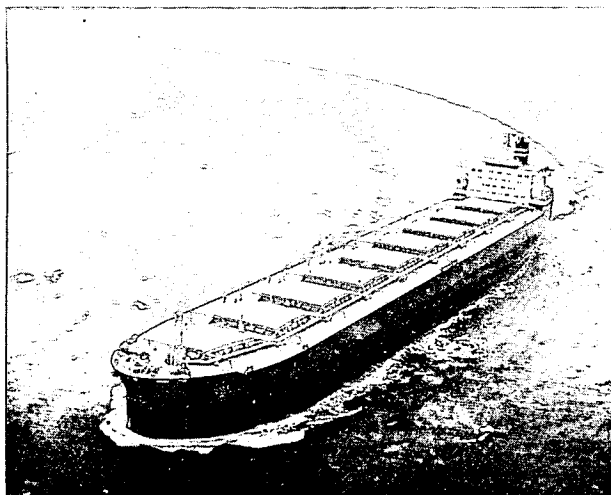
For riggene hadde vi en del vansker spesielt med stadige endringer av leveringstidspunkt, og fra prøveturene en del problemer med noe av materiellet som senere er brakt i orden.

Også for riggene har vi vært så heldige å få dem i drift. Leieavtalene kom i stand før de var helt ferdige fra de respektive verksteder. For å kunne møte leieavtalenes tidsfrister ble det nødvendig å få riggene til Norge, nærmere bestemt Stavanger for ferdiggjørelse. TREASURE SEEKER seilte fra Singapore gjennom Suez og TREASURE FINDER seilte fra Østersjøen. Begge er nå i operasjon, FINDER som boligplattform på FRIGG og SEEKER borer for Hydro i Nordsjøen.

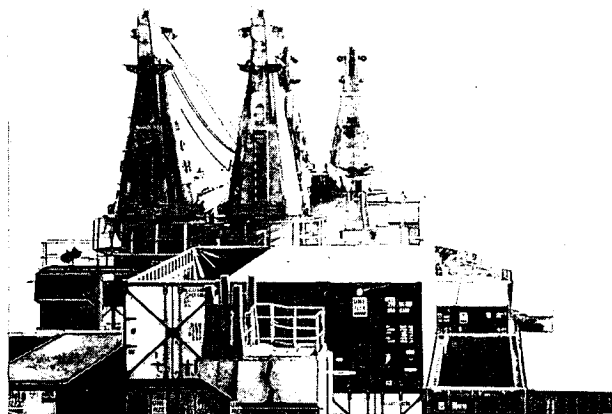
Ombyggingsarbeidet for disse leieavtaler har vært meget omfattende og har tatt fra 1/2 til 3 1/2 måneder.

I tillegg til nybyggingene har våre ombyggingsaktiviteter vært store dette år. Vi har allerede nevnt SEEKER og FINDER. Dessuten har HUNTER blitt ombygget fra boreriger til boligplattform og TENDER CONTEST for rør-supplyskip til dykke- og løfteskip. I tillegg til dette bygges TANABATA nå om til bilskip.

Alt i alt må en kunne si at det har vært et hektisk år på nybygnings- og ombygningssiden.



Til venstre B/C TONGALA fra Øresundsvarvet — og M/S TALISMAN fra Nippon Kokan.



Door-to-door service fra Europa til Midt-Østen

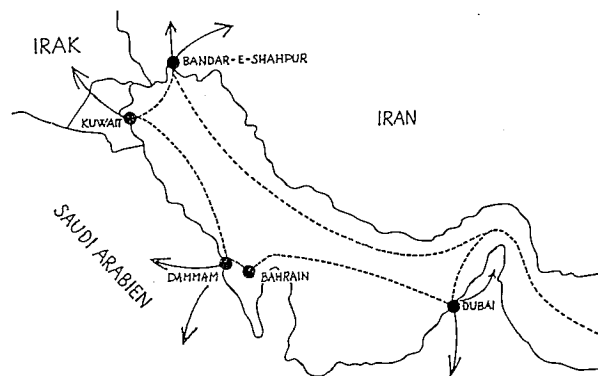
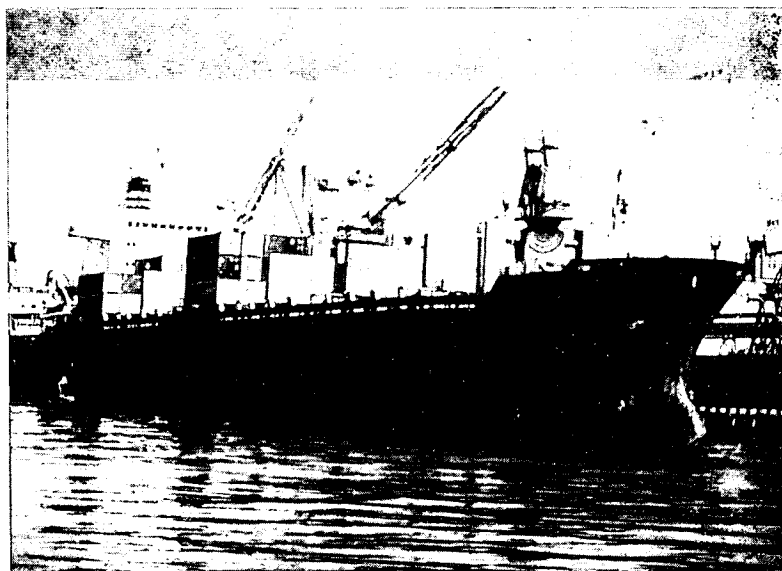
Med SCANMEL — Scandinavian Middle East Line — har rederiet komplettert sin service på Midt-Østen med en vesentlig utvidelse på containersiden. Dette har skjedd i samarbeide med svenske Broströms Rederi AB og er en utvidelse av den allerede eksisterende samseiling med konvensjonelle skip. Begge rederier deltar i SCANMEL med 50% hver.

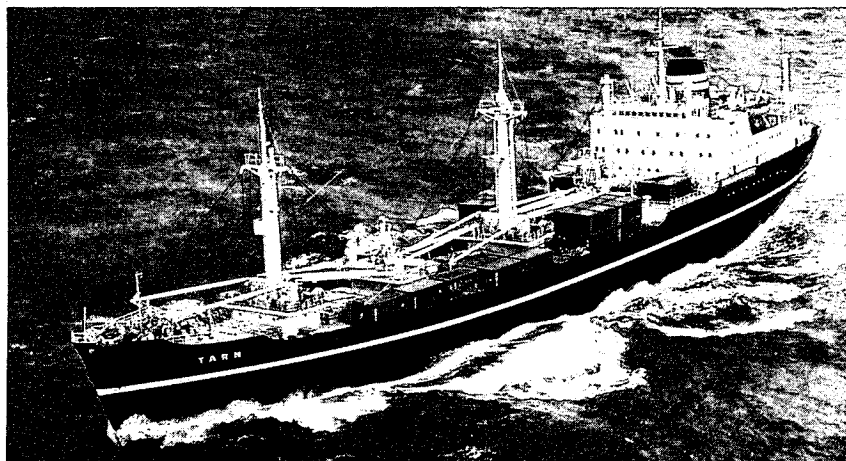
Den nye service, som består av general service og container service, er en utvikling av det tidligere SMEL som har operert i denne trade i årtier. Begge rederier har som kjent et omfattende engasjement i Midt-Østen. WW med Barber Lines og Willine og Broströms med Svenska Orient Linien (SOL) og Recon Line.

Bakgrunnen for denne utvidede service på Midt-Østen er den økning i varetransporten til landene rundt den Persiske Golf som har funnet sted helt siden oljekrisen i 1973/74. Havnene og det innlandske transportnett er ikke utbygget i takt med lasttilgangen, og derfor har man gått inn i et samarbeide med lokale transport- og terminalorganisasjoner for å sikre en effektiv dør-til-dør service.

Linjen har vært i virksomhet fra 1. april 1977. Det er i alt satt inn 8 skip samt den chartertonnasje det har vært behov for. Fire av skipene er cellulære containerskip på ca. 30.000 tonn dw. med en kapasitet på 1.000 20' containere hver. WW's bidrag her er containerskipene TROLL FOREST og TROLL RIVER

M/S TROLL FOREST — container service.





som begge er bygd om fra bulkskip. Den øvrige flåten består av moderne konvensjonelle skip på ca. 12.000 tonn dw, utstyrt med bommer for tungløft opp til 125 tonn. Her deltar vi med TYR og TARN. Containerskipene vil ha faste avganger to ganger i måneden fra følgende europeiske havner: Gøteborg, Hamburg, Bremerhaven, London/Tilbury, Rotterdam og Leghorn. Anløpshavner i Midt-Østen blir: Dubai, Bahrain, Dammam, Kuwait og Bandar Shahpour i Iran. De konvensjonelle skipene kommer til å anløpe de samme havner som tidligere, hvilket tilsammen skulle gi maksimal fleksibilitet og dekning både på laste- og lossesiden.

SCANMEL er bygget opp som en dør-til-dør service. Godset kan hentes ved fabrikkporten og leveres

på avtalt sted hvor som helst i Midt-Østen. Dette har krevd store investeringer i teknologi og effektivitet. Det har ikke vært vanskelig å få varene transportert inn til havnene. Det har vært langt verre å få varene i land og viderebefordret til mottager. SCANMEL har opprettet samarbeide med lokale transportorganisasjoner. Linjens tilbud til kunder er at tollbehandling, terminal operasjoner og innenlands transport blir tatt vare på av egne folk i egen organisasjon i Midt-Østen, folk med erfaring som bruker eget, godt og moderne utstyr.

Vi har tro på at vi gjennom SCANMEL's dør-til-dør service for fremtiden representerer et radikalt tiltak for å bedre sjøveis og landveis transport fra Europa og til landene rundt Persiske/Arabiske Gulf.

HeS

Beste skipsavis 1977

Velferdstjenesten for handelsflåten setter igjen opp statuetten «Rasmus» for beste skipsavis som utkommer i 1977.

For konkurransen gjelder følgende regler:

1. Skipsavisen må ha utkommet med minst 4 nummer i løpet av 1977. Hvert nummer må omfatte minst 6 sider stoff, tegninger inkludert.
2. To eksemplarer av hvert nummer sendes Velferdstjenestens hovedkontor. Ett av eksemplarene brukes av juryen, mens det andre blir oversendt Norsk Sjøfartsmuseum, etter museets ønske. Siste nummer må være mottatt ved Velferdskontoret innen 15. januar 1978.
3. Vinneren utpekes av en jury be-

stående av tre medlemmer oppnevnt av Velferdskontoret.

4. Ved bedømmelsen tar juryen først og fremst hensyn til avisens innhold, men oppsetting (layout) og illustrasjoner teller også med (på 3. side i denne folderen vil en finne noen redaksjonelle tips).

5. Vinneret mottar Rasmusstatuetten samt diplom. De 9 neste skipsavisene tildeles diplom, gradert fra nummer 2 til 10. Det utdeles også diplomer for god innsats.

Vi håper å motta mange gode skipsavisere. Sett i gang — skrivende folk — og lykke til.

VELFERDSTJENESTEN FOR HANDELSFLÅTEN

Postboks 7568, Skillebekk - Oslo 2



RASMUS

SKIB-REDERI
VAR MED:



Av Gunnar Vågbo

Med containere i PG-fart

For Scanmel
on schedule

Noen inntrykk
fra den første
turen i Gulfen.

M/S TROLL FOREST er en ombygget bulk-carrier som går i containerfart, i drømmefart mellom Europa og PG. Etter 1 måneds ombygging ved Aker i Oslo august -77 ble skipet satt inn i den nye linjen SCANMEL.

Skipet ble bygget som bil/bulk-skip ved Kaldnes i 1970. TROLL FOREST med en tonnasje på 29.000 tonn dw. har eget lossegear som gjør det mulig å losse/laste i 3 luker samtidig. Skipet laster 955 containere av type 20 fot.

Til et spesialfartøy trenges vel spesialister? Hvilke folk er det om bord? Er dette noe nytt for dem eller er de erfarne i denne måten å behandle last? Alle skip har en nerve som de går etter, — følger de den nerven eller er nerven for streng. Greier de om bord å tilfredsstillere rederiets krav/håp til

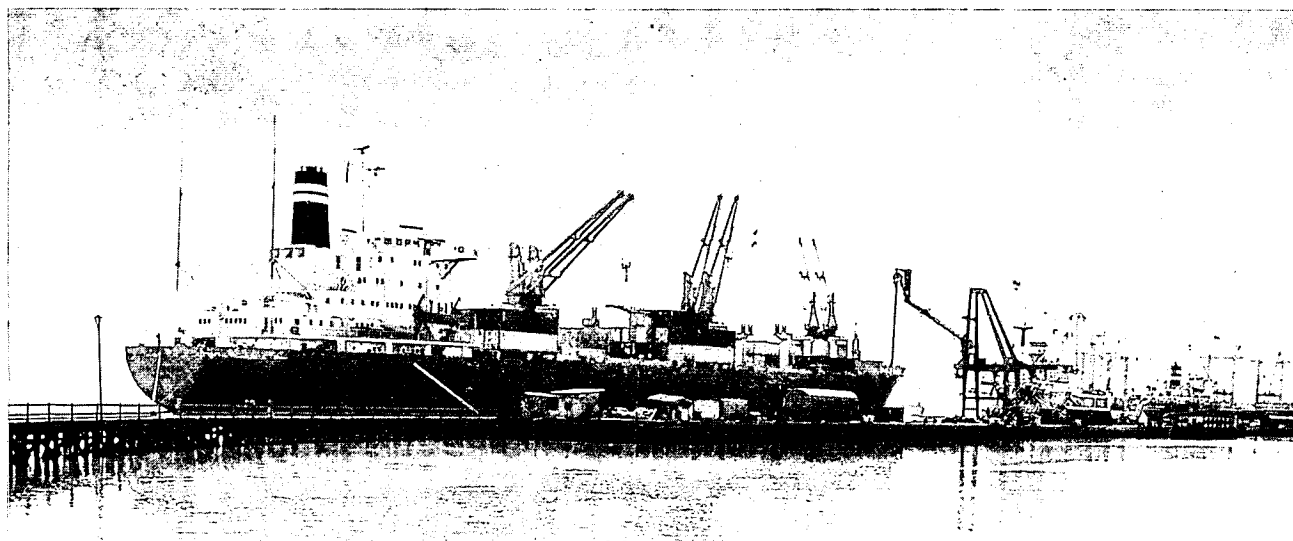
den nye linjen. Hvilke betraktninger har de om bord etter jomfruturen?

Det var med spent forventning vi begynte turen i Hamburg med lasting for Gulfen. Lastingen i Europa gled bra, også i London, der skipets gear ble brukt til lasting. Lossing i Gulfen med skipets gear vil nødvendigvis ta sin tid før det er innkjørt, men det skortet med last fra land.

1. tur gikk etter schedule og det må jo taes som et godt resultat av godt sjemannskap og samarbeid med representanter i fra land i de forskjellige havner. Alle gjør sin plikt, står på når det trengs.

Stemningen ombord er som på alle norske båter, noen liker farten godt, noen mindre og noen dårlig. De som liker seg dårlig, mønstrer av etter 1 tur og søker seg over i noe annet. Andre har/får et hjem

Containerskipet TROLL FOREST ved kai i Bandar Shahpour.





Kaptein Thorleif Hansen, Ringshaug ved Tønsberg.



ombord og står en god stund. Hvilke folk har vi ombord? Det er 8 i fra Tønsberg, resten spredt over hele Norge, 4 i fra Hong Kong og 1 spanjol. Folkene går godt sammen, prøver å gjøre det beste ut av en hver situasjon. Påstanden om at dette er den beste båten jeg/vi har vært på tæs med en klype salt som den gjøres for andre båter. Man hører også setningen om at på siste båten var det sånn og slik, noe overføres fra andre båter, mye er innarbeidet her ombord som på andre båter, her kommer vel skipets nerve inn i bildet, hvor fleksibel er nerven for omskiftninger? Noe prøves og det beste beholdes, tror vi.

Hva gjør man ombord for å få fritiden til å gå? På søndager avholdes skytekonkurranse over flere uker, onsdag og søndag kjøres film. Av og til er det grillaften, og det er i gang båtførerkurs for spesielt interesserte.

På den første turen i Gulfen hadde vi med fotograf og vi lurte på hva som blir resultatet av de bildene, vil bildene gi et riktig bilde av hva som blir gjort ombord eller er det kun enkelte som er blitt i skuddet. Vi håper at alle er blitt «skutt» på en slik måte at vi kan se frem til et nytt møte med fotografen og utskremt medarbeider fra Skib-Rederi.

Positive ting ombord her er stadig pågang med radiopresse utgitt av

Besetningsbilde TROLL FOREST tatt i sjøen i Persiske Golf 27. september 1977.

Fra venstre i 1. rekke: 1. styrmann Gunnar Vågbø, 1. maskinist Gunnar Haugsand, overstyrmann Tormod Reppe, hjelpepike Idun Brendmo, kaptein Thorleif Hansen, radiooffiser Grete Charlotte Fosse, stuert Svein Blom-Pettersen, 2. maskinist Paal Sture Sandgren.

Fra venstre i 2. rekke: maskinsjef John Otto Petterød, elektriker Thomas Salomonsen, motormann Geir Rusthagen, matros Aksel Frigaard, reparatør Kam Yee Ng, 1. kokk Ching Wa Chuk, hjelpemann Kwong Po Yam, arbeidsleder Ulf Harald Brurberg, motormann Enrique Padin.

Bakre rekke fra venstre: 1. styrmann Willy Christiansen, hjelpemann Sin Kan Ngok, matros Arne Syver Fjelle, matros Leif Åge Brendbakken, matros Dan Markus Østli, lettmatros Eivind Johannesen, smører Jan Bader, og lettmatros Karl Johan Eliassen.

gnista frå Bergen (Ka sa eg?). Praten ombord er slik den er på alle skip, husbygging, ombygging, båtbygging, ferieturer, liggetid i neste havn o.l.

Alle ser frem til Gøteborg — til eventuelt konebesøk og siste nytt hjemmefra.

Her har vi lang tid under land — ca. 8 timer i Europa og 16 timer i Gulfen.

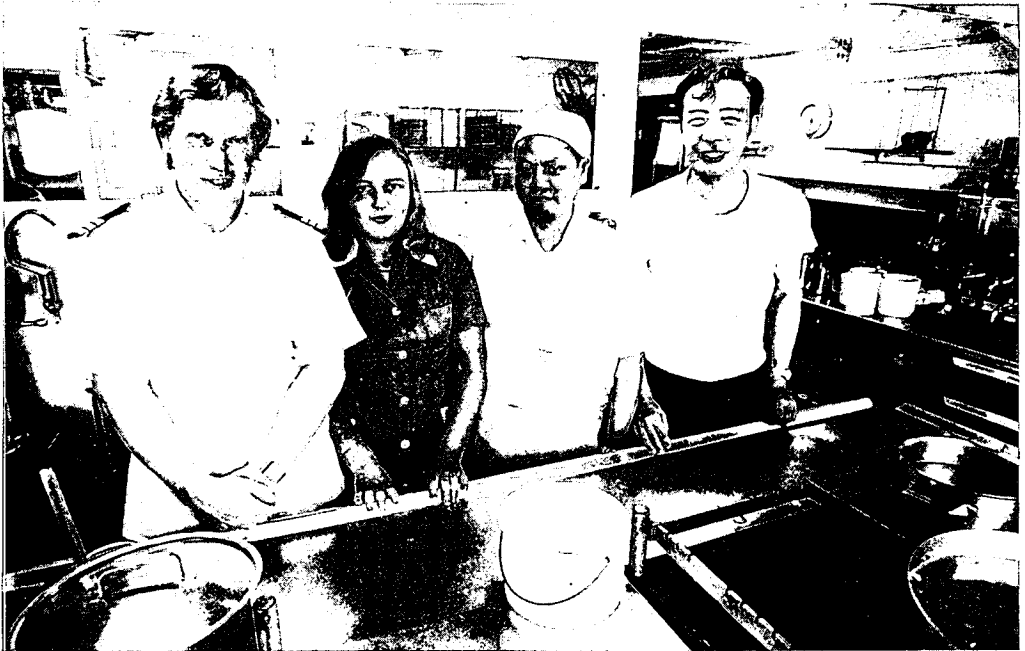
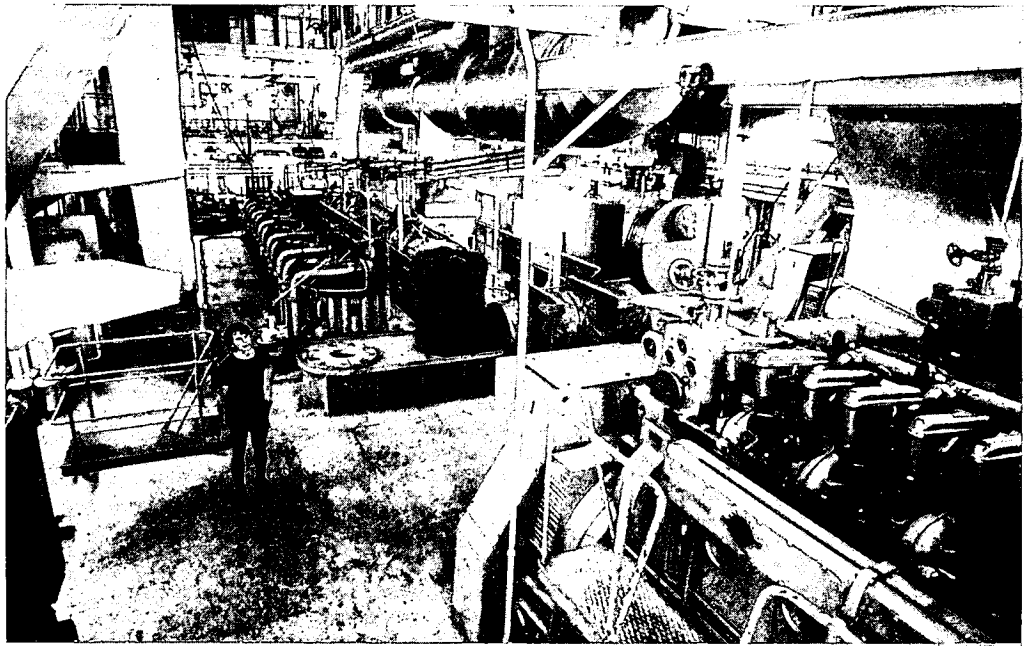
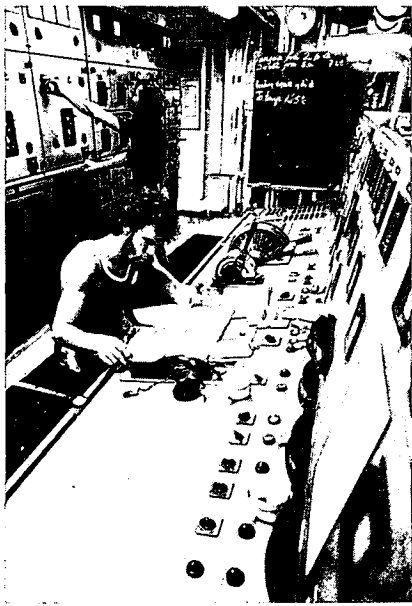
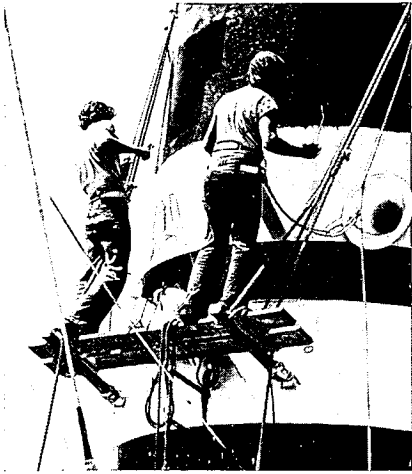
Vi har jo også besøk av Moses og de andre i Port Said og Suez. Plutselig får vi beskjed om lossing i Italia, og en rar forventning legger seg over skipet, dvs. ingen vet lossetid eller liggetid. Dette innvirker også på liggetid i Gøteborg, og noen sier noen salige ord i den forbindelse, men som de gode sjøfolk vi er, så tar Livorno som den utfordring det er.

Håper at de som er ombord og de som kommer etter, svarer til rederiets forventning til skipet i sin nye trade.



1. styrmann Gunnar Vågbø, Larvik.

Glimt fra
TROLL FOREST



Grete Charlotte Fosse

En meget tent gnist



Radiooffiser Grete Charlotte Fosse i kontakt med «Radio Tønsberg». Grete Fosse er født og oppvokst i Bergen. Hun var ferdig utdannet radiooffiser ved Bergen Sjømannsskole våren 1974.

— Hvor lenge har du vært til sjøs?

Reiste ut som «førstereis» med M/S «TOYAMA» høsten 1974. Møtet med TOYAMA var imponerende, og jeg var ikke høy i hatten da jeg gikk ombord i Gøteborg. Etter ca. 3 mndr. sammen med en erfaren telegrafist, mønstret jeg ut som selvstendig gnist i november 1974, på M/S TACHIBANA.

Siden 1974 har jeg vært på bulkskip, og jeg trivdes godt på denne type skip. Har fått sett og opplevd ganske mye, selv om bulkskipene ikke alltid har lang liggetid i de forskjellige havnene. Av morsomme opplevelser kan nevnes hesteridning i Newcastle. Og 2—3 timer på hesteryggen uten tidligere erfaring, det kjennes liddelig godt dagen derpå!

— Scanmel og PG?

Jeg synes det er fint å komme over i linjefarten og få anledning til å se andre plasser av verden, selv om det er litt mer hektisk på en linjebåt enn på en bulkbåt, men alt har sin sjarm.

Da vi startet fra Oslo 1. september med kurs for PG, så jeg fram til mitt første møte med landene i PG. Man har jo hørt en hel del om PG, så man er jo alltid temmelig nysgjerrig over å møte noe nytt.

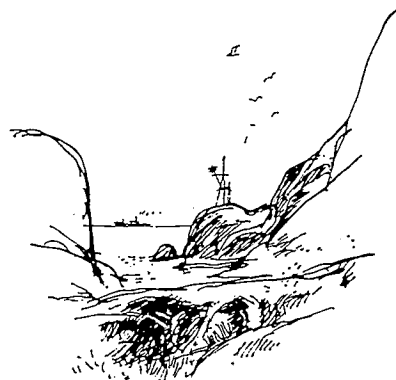
Ca. 2—3 dager før ankomst Dubai, hadde jeg første kontakten med «Radio Tønsberg». Klokken 0600 og 1300 gmt er Tønsberg på luften på

frekvensen 41177.2 KHz. Det var koselig å ha forbindelse med Bjørn Schäffer et co i Dubai over Radio, og lytteforholdene var gode hele tiden bortsett fra en del forstyrrelser da vi var oppe ved Bandar Shaphour og Kuwait. På utgående tur holdt vi kontakten i ca. 3—4 døgn etter passering Dubai.

Det første møtets «sødme» med PG var temmelig varmt. Men, man venner seg til alt, til og med 50 varmegrader i skyggen. Jeg synes ikke PG var så ille som mange vil ha det til, men takke meg til et norsk klima.

— Trives du som telegrafist?

Jeg trives godt som telegrafist, og angrer ikke på at jeg reiste til sjøs.



Radiostasjonen på TROLL FOREST» er en Standard stasjon, med hovedsender ITT 1400 C.

Det er koselig å være i radiostasjonen, og ha forbindelse med andre skip og kyststasjoner verden rundt.

En fordel med farten mellom Scandinavia og PG, er at det ikke er vanskelig å få tak i Rogaland radio, som det kan være andre steder på kloden. En telefonsamtale hjem i ny og ne er et stort lyspunkt i tilværelsen.

— Kvinner til sjøs?

Jeg synes absolutt det er på sin plass med kvinner ombord. Selv har jeg ikke hatt noen problemer med det å være kvinne til sjøs.

Hører jo så mangt om kvinner til sjøs av både godt og vondt, men stort sett klarer kvinnen seg godt til sjøs, se bare på de kvinnene som er styrmenn og maskinister, og matroser. Jeg har inntrykk av at de blir akseptert som fullverdige styrmenn og maskinister av det «sterke» kjønn.

Har inntrykk av at mennene liker å ha en del kvinner ombord som arbeidskamerater. Miljøet blir ofte bedre med kvinnelig innslag.

Fritiden fordrives stort sett med trimming, lesing, syng osv.

«Jeg trives godt om bord i TROLL FOREST og dagene flyr avsted. Det er en svært grei besetning her, og man føler seg virkelig hjemme.»

Arbeidsleder Ulf Harald Brurberg

— Litt om deg selv.

Reiste ut første gang i 1953 med S/S ULEFOSS av Oslo, som gikk med papir og trelast på Manchesterkanalen og i retur hadde vi kull og koks på dekk.

Første skipet i WW var M/T TOLUMA, som gikk i fart på PG-Italia i 1962. Har siden vært sjømann, bare avbrutt av kortere jobber på kaia.

— Farten på PG?

For meg ser det ut til at på farten mellom Skandinavia og PG kommer det til å bli mye kjøring og mas, men ikke desto mindre går tiden fortere.

— Hobbier?

Liker å samle på gamle ting, som antikviteter og snurrepiperier.

— Fritidsaktiviteter?

Liker å gå på ski og til fots i skog og mark når jeg er hjemme på ferie.

— Kvinner til sjøs?

Ja, så absolutt, men BARE i bysse/messe og radio, og kvinnene bør være fylt 21 år første gangen de reiser ut.



Arbeidsleder Ulf Harald Brurberg, Drammen.



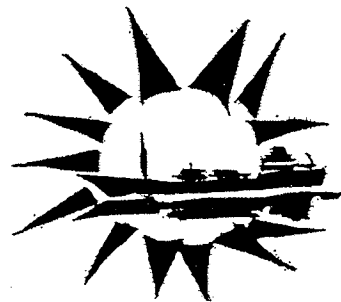
Stuert Svein Blom-Pettersen, Nøtterøy.

Stuert Svein Blom-Pettersen

Stuert Svein Blom-Pettersen er en blid og omgjengelig kar. Han er glad og flink i jobben sin. Det fikk ikke minst vi merke ved vårt opphold ombord. Hans diskrete og effektive service ville fått en Oslohovmester til å virke som en blek læregutt. Om Blom-Pettersen ellers er å si at han er fra Nøtterøy, har hatt samme kone gjennom 25 år, har enebolig og Passat i garasjen.

Som mange vestfoldinger har han også vært på hvalfangst gjennom flere sesonger, overvintret i isen og på Syd-Georgia flere ganger. Hans hvalfangsthistorier er det mange av, nok til en hel bok.

Svein Blom-Pettersen liker seg til sjøs. Men han er glad det har blitt kortere seilingstid slik at man har muligheter til litt mer familjeliv. Om PG-farten mener han at det nok er fart som er mer trivelig, men mener et pluss er at han nå har mulighet til kontakt med familien annen hver måned, og det teller meget. Fritidsproblemer har han ikke — tiden går med til trim, bordtennis, sykling, filmkjøring, prat omkring hus, bygging etc. Dessuten liker han å lese alt mulig.



TØNSBERG-LAGET

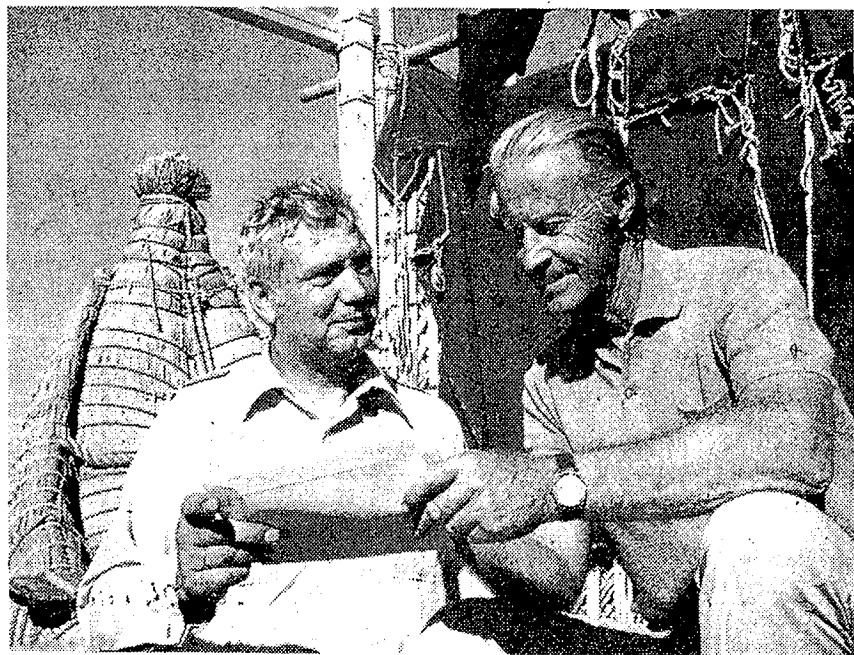
Ombord på TROLL FOREST var det et sterkt Tønsberg-innslag. Hele 8 mann av besetningen var fra traktene. Noe man ikke unnlot å høre i messer og ganger — «Guttær, Arabærær og Nå skal vi snart ovafor igjen». I tillegg hadde vi PG-farere sterk tilknytning til og sympati for Vestfold-andan.



På bildet fra venstre: kaptein Thorleif Hansen, Ringshaug, 1. styrmann Willy Christiansen, Husøysund, lettmatros Eivind Johannesen, Tønsberg, 2. maskinist Paal Sture Sandgren, Tønsberg, motormann Geir Rusthagen, Tolvsrød, smører Jan Bader, Tolvsrød, stuert Svein Blom-Pettersen, Nøtterøy og maskinsjef John Otto Petterød, Torød.

På besøk hos TIGRIS

WW-kaptein hos Heyerdahl



TARNs kaptein Tor Nilsen Bua overrekker Thor Heyerdahl en tabell over tidevann i Den persiske gulf.

Quarna, Irak 17. november 1977

Hva skjer med TIGRIS hvis den går på et kystrev, og taene som holder sivbunten kuttet? Hva skjer med TIGRIS hvis den blir liggende i veien for supertankere som pløyer Den arabiske gulf i nattemørket? Slik spurte folkene fra TARN som kom for å ta sivbåten til Thor Heyerdahl i øyesyn like før den la ut på sin ferd i verdens mest trafikkerte farvann.

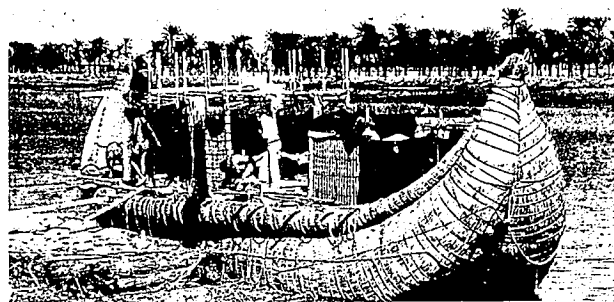
M/S TARN som går i fart for Scammel, er godt kjent i farvannet som TIGRIS skal følge. Skipet var beliggende i Basrah, og derfra var det ikke lang vei opp til Quarna hvor Thor Heyerdahl og hans folk drev iherdige forberedelser for seilassen.

— Båten blir helt avhengig av vind, uttalte kaptein Tor Nilsen Bua ved besøk hos TIGRIS. Han kunne også love Heyerdahl at det blir trangt om plassen i elveløpet Shatt al-Arab når man kommer nedenfor Basrah. Det skjer rett som det er at båtene kommer borti hverandre på denne strekningen. Kaptein Nilsen Bua mente at supertankere var den største faren. Disse tankerne har små sjanser til å stoppe, så TIGRIS måtte holde seg godt unna begge sonene som båtene går i.

Thor Heyerdahl hadde imidlertid regnet med slike farer. Han var vel vitende om at sivbåten ikke ville reflektere radarstråling fra båtene som trafikkerer strekningen. I masten på TIGRIS ville det bli montert en radar-reflektor. Båten vil også være utstyrt med seks par årer som skal brukes under vindstille og når skipstrafikken blir for nærgående.

— Når det er vind, skal vi ikke ha problemer med navigeringen, mente Thor Heyerdahl, som hadde stor tro på båtens sjødyktighet.

Kaptein Nilsen Bua var full av lovord over sivbåten — og spesielt det fine arbeidet med tauverket. Sivbåten har ikke en spiker i seg. Alt henger sammen med tau.





De trodde de hadde sett
solen for siste gang.

Men det femte skipet
stanset.

Redningen var der.

Syv døgns mareritt - så kom TOLEDO

Den 17. september
kom en kort melding
til rederiet.

M/S TOLEDO
meldte at 75 flyktninger
i havsnød var tatt opp
utenfor Vietnam.

Flyktningene har kommet vel ombord og fått klær, mat og forpleining. Alle bildene i denne TOLEDO-montasjen er tatt av 3 av besetningen ombord — maskinsjef Stein Nordby, 1. maskinist Harald Hansen og stuert Markus Karlsen.





Ut på det åpne kinesiske hav hadde de dratt — 75 flyktninger i et desperat forsøk på å nå friheten. Vekk fra kommunistregimet i Vietnam. Vekk fra «kommunist-okkupanter», fangeleire, korrupsjon og svartebørs, matmangel og arbeidsløshet, økende kriminalitet og usikkerhet. Syv døgn hadde de seilt mot det uvisse i en tilårskommen fiskebåt 31 fot lang og 9 fot bred. Menn, kvinner og barn hadde kjempet med sjøsyke, matmangel og mismot. Høye bølger slo inn over båten, og de siste to døgnene var lekkasjen blitt større og større. To mann øste hele tiden med de to bøttene de hadde ombord. De hadde nær sluppet opp for vann til barna, og dieseloljen ville ikke rekke stort lenger. En kvinne var gravid med nedkomst hvert øyeblikk.



Høyt over seg i natten hørte de plutselig motordur fra fly. De fikk frem en lykt og sendte desperat SOS-signaler i retning flyet. De oppfattet et kort lysglimt i nesen på flyet — R for mottatt — før det dreide av og ble borte. Så så de skipslanterner noen mils vei retning flyet... Febrilsk fikk flyktningsene tent en fakkell. Og fra hyttetaket strakte flammene seg med lange tunger ut i vinden. Skipet der fremme hadde dreiet. De så den grønne og røde lanternen — det kom rett mot dem. To kraftige lanterner ble tent på skipet og et søkelys ble rettet mot dem.

Det var et desperat rop om hjelp som steg opp fra fiskekutteren. Et rop om liv eller død. — Hjelp oss. Redd oss! Alle hadde reist seg. Kvinnene holdt barna sine i armene, så de der oppe kunne se at de ikke var pirater.

En høytaler drønnet spørsmål og ordrer gjennom vinden. Flyktingene svarte på alt til et bakgrunnskor av hysteriske kvinner og barn. — Ta det rolig, svarte høytaleren tilbake. — Dere vil bli hjulpet.

Høyt der oppe begynte den lange, tunge gangveien å senke seg ned mot dem. Redningen sto å lese i de utmattede, men forventningsfulle ansiktene i den vasstrukne fiskebåten. En for en ble flykting-



ene hjulpet opp på dekk, kvinner og barn først.

15 årige Duong Kim hadde reist seg sammen med de andre. Hun hadde ikke kunnet stå på bena de siste to døgnene. Nå var trettheten borte. Hun følte seg sterk. Dette var hennes 14. fluktforsøk — 4. gangen hun var havnet i båt. Hun trodde ennå ikke helt at dette var friheten. — For hva slags rett var det som tok dem ombord? Det var ikke amerikanere! Det kunne være et kommunistiskip? —

Hun klatret opp gangveien. De nakne føttene traff det solide dekket. Men da var det slutt på krefte-

ne i den lille pikekroppen. Hun ség sammen som en liten bylt, i sort og våt pyjamas. Hun merket ingenting da solide norske sjømannshender grep henne, løftet varsomt og bar henne bort, og tullet varme ulltepper omkring henne.

Det hadde lyktes. Måneders håp, skuffelser, planer, nye skuffelser, de siste syv døgners mareritt hvorav de siste to døgn var en ferd inn i den visse død — hadde likevel ført 75 vietnamesere til friheten. Da det siste håpet var ute, da de fleste menneskene på fiskekutter PTK 570 visste at de hadde sett solen gå i havet for siste gang, og de ikke ville leve til den sto opp igjen. Da hadde det skjedd. M/S TOLEDO hadde sett dem.

I fire døgn ombord på TOLEDO på vei til Bangkok fikk de vietnamesiske flyktingene hvile, mat og klær og den beste forpleining fra offiserer og mannskap. Vel i havn i Bangkok, Thailand gikk de i land med nye klær og effekter og med en tydelig tegn på takknemlighet til dem som hadde reddet dem.

I Bangkok oppholdt flyktingene seg i over en måned. I slutten av oktober ble et femtital flyktinger hentet hjem til Norge. Her er de tatt vel imot av Det norske Flyktingerådet.

Redigert utdrag fra bladet NÅ.

Takk og heder til besetningen på TOLEDO



Bildet viser to representanter for de vietnamesiske flyktingene Dam Nguyen Van (til venstre) og Trung Buu Lam sammen med kaptein Svein Ulseth og formannen i Flyktingerådet, prost Henrik Hauge.

— Vi kommer aldri til å glemme dere. Dere har reddet oss fra den visse død, og vi håper å kunne kvittere for hjelpen dere ga oss med å bli gode borgere av Norge.

Han var rørt til tårer vietnameseren Trung Buu Lam da han på vegne av 75 vietnamesiske flyktninger takket besetningen på TOLEDO under en enkel høytidelighet ombord på skipet (i Oslo) i begynnelsen av november. En enorm blomsterbukett var et synlig bevis på en dypt følt takknemlighet.

Den samme takknemlighet ble også uttrykt av formannen i Det norske Flyktningsråd, prost Henrik Hauge, da han overrakte kaptein Svein Ulseth Flyktningsrådets diplom for den redningsdåd han og hans besetning utførte 17. september:

— Vi gleder oss over at norske sjøfolk alltid er villige til å hjelpe. Det er en belastning på mannskapet å få flyktninger ombord. Besetningen på TOLEDO har gjort en innsats langt utover det som er vanlig, eller det man med rimelighet kan forlange.

I sin takketale var ikke kaptein Ulseth villig til å innrømme at han og hans mannskap hadde utført noen heltegjerning.

— Vi fulgte bare sjøens lov — vi reddet mennesker i nød, sa kaptein Ulseth. — Jeg er ikke i tvil om at jeg vil gjenta det, dersom jeg kommer i en lignende situasjon. Når det gjelder mennesker i nød, spør jeg ikke om nasjonalitet eller politisk bakgrunn. Her er det sjøens eldgamle lov som råder, og den vil jeg følge så lenge jeg seiler.

NORWAY TOLEDO

Så en liten solskinnshistorie til slutt — også en måte å uttrykke takknemlighet på: Da TOLEDO ankom Bangkok med de vietnamesiske flyktingene, måtte en høygravid kvinne kjøres til sykehus. Hun fikk en sønn kort tid etter. Sønnens navn? Jo — NORWAY TOLEDO.

*

Heder også til TOYAMA

Under mindre dramatiske omstendigheter enn de som preget TOLEDOs redningsdåd har også TOYAMAs besetning reddet vietnamesiske flyktninger fra den visse død.

Hendelsen fant sted 15. juni i år mens skipet var underveis fra Singapore til Hong Kong.

9 voksne og 10 barn ble tatt ombord fra en liten båt.

Når TOYAMA i slutten av desember kommer til Gøteborg, vil besetningen få overrakt Det norske Flyktningsråds diplom for denne redningsaksjonen.

NB

Fra Maritim Personellavdelingen

TJENESTETIDEN OG FRI HJEMREISE

Da vi ofte får forespørsler fra de seilende om avmønstring noen dager før 6 månedersperioden og hvordan man regner sammenhengende tjeneste, kan vi opplyse følgende:

Sammenhengende tjeneste regnes fra og med tiltrødelsesdato til og med fratredelsesdato.

Kortvarig fravær fra tjeneste på grunn av sykdom/skade som behandles i utlandet, regnes ikke som avbrudd i sammenhengende tjeneste såfremt vedkommende umiddelbart etter friskmelding gjeninntreffer i tjeneste på samme skip eller skip tilhørende samme rederi.

Direktoratet for sjømenn kan dessuten godkjenne en mindre avkorting av opptjeningstiden. Som mindre

avkorting regnes fra 1 til 7 dager, ut over dette vil ikke bli akseptert av Direktoratet for sjømenn.

SKOLEGANG

Offiserer som har planer om skolegang fra høsten 1978 må underrette kontoret innen 15/3-78.

Søknadene vil bli besvart etter den tid.

Fagutdannet personell som ønsker å utdanne seg til offiserer, kan søke om opptak som offisersaspirant med godtgjørelse under skolegang.

Søknaden skal sendes via kapteinen og blir behandlet samlet i slutten av mai måned. Søkerne underrettes da om opptak er i orden.

TOYAMA med enormt vareutvalg

Aldri kommet for sent til kai på fem år!

Journalist Robert Jamieson fra avisen Vestfold i Tønsberg ble i år tildelt Norges Rederforbunds prestestipendium.

I den anledning fulgte han TOYAMA på reise fra Gøteborg til Tokyo for å lære mer om norsk skipsfart generelt og om livet ombord på et moderne skip.

Journalist Jamieson gir i denne reportasjen til beste en del av sine inntrykk fra reisen.

For en bladmann som fra tidligere bare kan vise til et par timers «fartstid» som passasjer på ferja mellom Horten og Moss, har det vært en opplevelse å følge med «TOYAMA» fra Gøteborg til Fjerne Østen. En opplevelse som både har vært spennende og lærerik.

Hva var det egentlig jeg visste da jeg gikk ombord?

Stort sett bare at «TOYAMA» er et moderne containerskip med en enormt kraftig maskin som kan komme opp i en fart på over 30 knop. Om man ønsker det. Det gjør man sjelden. — Det ville bli altfor kostbart med dagens oljepriser. Med så stor fart ville vi brent godt over 290 tonn i døgnet. Derfor kjører vi mest på 20 til 22 knop. Da er forbruket omtrent halvvert, forteller vår maskinsjef Karsten Øverlid, som må være Norges blideste sunnmøring.

Og ekstra blid er han når han får legge ut om «kjæresten» som altså er et beist på vel 76 000 HK. Alltid like veltrimmet og klar til å skyte ekstra fart om det skulle oppstå forsinkelser i en eller annen havn.

Det har hendt. Det hendte sogar på denne tur. Nærmere bestemt i Fos ved Marseilles hvor strømbrudd på land kostet oss et helt døgn. Takket være vår speed tok vi det raskt inn. Det er verd å merke seg at «TOYAMA» har gått i 5 år mellom Gøteborg og de øvrige europeiske havner og til Østen. Men til dags dato har skipet ennå ikke kommet for seint til kai noe sted. Og vi snakker da ikke om dag eller time — men på minuttet! Det lyder utrolig. Men sant er det.

KUNSTIGE NYRER OG RAKETTMOTOR

Containere ja... de ser svært like ut. De finnes i to størrelser — 20 og 40 fot. Ombord kan vi ta 2200 stykker. Men om de utvendig er temmelig like så skal jeg hilse og si at innholdet varierer. Hør bare på hva overstyrmann Klaus Dieter Thomsen kan fortelle:

— På denne turen har vi med kunstige nyrer, rakettmotorer, ost, engelsk konfekt, reker, kjøttvarer av forskjellige slag, bildeler, elektronisk utstyr, kjemikalier, biler, kameraer... Thomsen slår ut med armene og sier: Som du ser — alt mulig.

En last på 2 200 containere sier kanskje lite. Vi kan nevne at det utgjør på denne turen hele 19 800 tonn. Thomsen er medgjørlig og foretar en annen utregning som viser at om vi hadde tatt med containerne på land og lagt de etter hverandre, så ville de dekket veien mellom Tønsberg og Horten!

MEST LAST FRA ØSTEN

Det er ScanDutch som står for den daglige drift av «TOYAMA». I selskapet har man 7 container-skip til disposisjon. Og de betjener havnene i Gøteborg, Hamburg, Bremerhaven, Rotterdam, Le Havre, Marseilles, Port Keelang, Singapore, Hong Kong, Kobe og Tokyo. Hittil har det vært best tilgang på last fra Østen til Europa. Men også godsmengden østgående ser ut til å bedres. På denne turen er «TOYAMA» helt stappa. Vi er omtrent på grensen av det som er tillatt. Så det er i sannhet en oppløftende tur. Flere ganger har man nemlig ligget på bare 50 prosent av kapasiteten på østgående reise. Enkelte turer sogar enda lavere.

Før vi forlater containerne så må jeg nevne at det var imponerende å se hvor velorganisert alt var i de forskjellige havner. Over alt var det tusener på tusener av containere med ulike selskapsmerker, men alt sto på rett plass. Det er en presisjon som er fantastisk. Ja, noen steder er kranene datastyrt!



Fire av offiserene på «TOYAMA» samlet på brovingen i Great Bitter Sea der vi møter motgående konvoi gjennom Suez-kanalen. Vi ser fra venstre overstyrmann Klaus Dieter Thomsen, maskinsjef Karsten Øverlid, stuert Gunnar Jensen og kaptein Gunnar Waage.

VELSMAKENDE OG RIKTIG KOST

Mange bladfolk liker god mat. Jeg er ikke noe unn-tak. Dessverre. Og at jeg trives ombord kan vekta i Trim-rommet vitne om. Den foræderske innretningen går gale veien hele tiden. Nå fikk jeg riktig nok en god nyhet forleden da stueren fant ut at vekta viste 200 gram for mye. Altså hadde jeg ikke gått opp 3,7 men 3,5 kilo. Og det lyder jo langt bedre...

Stueren ja. Han heter Gunnar Jensen. Og han forstår seg altså på å tilfredsstille matelskere. Alltid like fristende og godt. At underteignede stadig blir større skyldes ikke at maten er fet eller usunn. Langt ifra. Er det noe stueren legger vekt på, så er det at kosten skal være riktig og næringsrik.

Jeg er overrasket over den store variasjon i kosten. Aldri vet vi på forhånd hva vi får. — Minst mulig rutine, sier vår oppfinnsomme matmann.

Trivelige arbeidsforhold og god og riktig mat er en ting. Fritidstilbud en annen. Og jeg må igjen innrømme at jeg er overrasket. Velutstyrt trimrom, svømmebasseng, rikt utvalg av aviser, stort bibliotek, film to ganger i uka, kassettspiller og TV som ikke virker. Men etter det vi erfarer er farge-TV med kassetts underveis. I tillegg har vi dessuten en mengde spill å slappe av med. Dessuten er det hyggelig bare å sitte å prate sammen. Og det gjorde man ofte ombord. Få gjemte seg vekk på lugarene. Vi blandet oss også i skytekonkurransen og knallet inn på foreløpig bronseplass. Men stueren var det lite å gjøre med...

Bøker ja. Maken til utvalg skal man lete etter. De som plukker ut burde få en blomst. Her er det noe for enhver smak. Og det er tydelig at tilgangen på nye bøker er bra. I hyllene finner vi MacLean, Bagley, Hazel, Hemingway, Dumas, Forester, London, Martin, Ibsen, Fønhus, Undset, Sandel, Henriksen, Vesaas, reiseskildringer, årskavalkader, sportbøker, lærebøker osv. osv.

Filmene vi ser er nye og bra. Med oss på vår tur var Barbara Streisand, Kirk Douglas, William Holden, Charles Bronson og Anthony Perkins for å nevne noen.

Det er bare en ting jeg savner ombord. Og det kan ingen hos WW eller ScanDutch rette på. Det er



Tre av mannskapet under en pratetund. Fra venstre matros Arnfinn Tafjord som har vært på «TOYAMA» siden starten i 1972, arbeidsleder Gunnar Hallstrøm og matros Johnny Chan fra Hong Kong. Sistnevnte er en populær herre idet han er vår «frisørmester».



Våre tre uunnværlige damer kan ta seg et lite, men fortjent pusterom. Vi ser fra venstre Dagny Mellem, Eva Marthinsen og Liv Westerby.

lytterforholdene. Jeg må innrømme at jeg forstår klagekoret. Det er fælt at man skal miste kontakten med fedrelandet så snart man har forlatt norskekysten. Det er selvsagt satt litt på spissen. Men konklusjonen er: Elendige forhold!

VELHOLDT SKIP

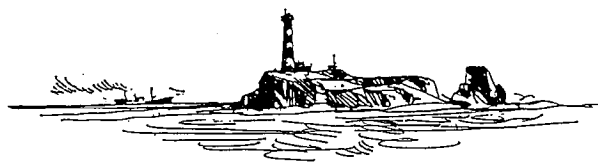
Jeg visste lite om skip og sjøfolk da jeg gikk ombord. Jeg håper jeg har lært litt om begge deler. En av de ting som jeg registrerte var hvor godt vedlikeholdt «Toyama» er. Etter 5 år ser hun fortsatt ut som et nybygg. Jeg så mange skip underveis. Men ingen kunne måle seg med «skuta vår». Norske redere ser ut til å ta atskillig bedre vare på sine skip enn de fleste utlendinger.

I Wilh. Wilhelmsen er det politikken at vedlikehold skal gis høy prioritet. Det er fornuftig politikk. Det er triveligere å arbeide ombord i et rent og velholdt skip. Dessuten er salgsværdien høyere den dag man eventuelt vil selge. Så noe av alt det man satser på vedlikehold vil man få igjen for, mener kaptein Gunnar Waage som har hele 28 år bak seg på skip med sorte skorsteiner med blå ringer.

Jeg har lyst til å nevne en ting til. Snakkes det om sjøfolk trekkes alltid alkoholen inn i diskusjonen. Ombord i «Toyama» har jeg hittil bare sett ei flaske cognac. Og den delte 9 mann en lørdags kveld. Så noe alkoholforbruk er det ikke snakk om her ombord. Det var en gledelig observasjon.

Som nevnt mener jeg at det har vært lærerikt å få være med på denne turen. Og jeg vil herved få rette en takk til rederiet og samtlige av de ombord i «Toyama». Bladmannen fant seg vel til rette i et hyggelig miljø.

Robert Jamieson
Combimann S



Av Bjørn Johanson:

Mitt skip er lastet med

Overstyrmannen kan sine ting og er en nøkkel-person ombord, med et mangfoldig ansvar, et mylder av forpliktelser, — i sjøen som under land, og det går ikke verre enn at bladfanten begynner å se på ham som en slags kvintessens av praktisk sjømannskap. Overstyrmannen er på det trinnet i sin maritime karriere hvor tilværelsen på mange måter er en eneste vedvarende eksamen, hard og krevende, før han eventuelt passerer nåløyet og avanserer til kaptein og får en helt annen status, et helt annet liv.

Eller han forblir overstyrmann, av en eller flere årsaker. For slik er det nå en gang og naturligvis, at vi ikke alle er like egnet til å være øverste sjefen, enten det er på et skip eller i en avisredaksjon eller hvor som helst.

For øvrig er det ingen grunn til å se på overstyrmannen med noen slags småfilosofisk medfølelse.

Det lærer bladfanten fort nok, der han prøver å følge ham i helene, — først frem under forpiggen, hvor et parti huder ligger i komprimert haug og svetter illeluktende striper bortetter dekket, så ned i rommet, hvor jute og te og all verdens annet fraktgods skal ha sine bestemte temperaturer og fornøden luftsirkulasjon, alt mens det i farten drøftes vedlikeholdsproblemer med båtsmannen, og på kontoret setter han seg til med sine fargeblyanter og sine lossetekniske forviklinger, — klør seg i luggen og har planser og pønsker ut løsning på finurlige laste- og tenkepause. Er en ganske alminnelig overstyrmann i fullt hverdagslig kjøp.

Lasting og lossing er hans spesielle ansvar. Situasjonen der nede under lukene vil på sett og vis avspille daglige kompetanse, røpe nitid omhu og systematisk planlegging like klart og presist som den vil reise mer eller mindre ubehagelige spørsmålsteget ved tankeløse og forkjærte disposisjoner.

I lasterommet viser overstyrmannen hva han duger til.

På et skip som «TORO», denne vår trivelige 10.000 tonner under en stadig like bengalsk solflom, er dette lettere sagt enn gjort. For vårt skip er lastet med stykkgods, som det heter, — flerfoldige typer last til flerfoldige havner, og bedre enn noen vet overstyrmannen at når lossingen begynner der hjemme i Europa, på den andre siden av verden, vil samtidig lastingen ta til for neste tur...

Bladfanten nikker med et hode tungt av uforstand og sier at det går da ikke an å laste før skipet er losset.

Hvortil Peder Lie fra Smøla trekker opp det store solbrente smilet og svarer at visst gjør det vel, det, — nettopp i disse fargelagte rebussene ligger den profesjonelle utfordring og de faglige nøtter, som krever tanker og evner og talent.

Nå er ikke overstyrmann Peder Lie fra Smøla den som bruker slike ord om seg selv og sin jobb. Han gjør ikke det. Sier bare det er jobben hans, dette her.

Seinere lærer jeg mer om nettopp overstyrmannenes plass i den store rederi-sammenhengen og skjønner at det dreier seg om en ettertraktet gruppe. I blant virker det nesten bemerkelsesverdig at slike overstyrmenn i det hele tatt lykkes å bli kapteiner, så mange som er ute etter dem, og jeg minnes påstanden om at rederiet ikke har «råd» til å la de mest fremragende overstyrmennene sine rykke opp.

Men, for all del, den slags må visselig taes med både en og flere klyper salt, selv om eksempelvis karene ved Wilh. Wilhelmsens havneavdeling — som ledes av Kaare Moen — smilende medgir at det kanskje til syvende og sist er en kjerne av sannhet...

Overstyrmannen er i alle fall en uhyre viktig person ombord, sier lasteinspektør Bjørn Ødegård og får fullt medhold av sin kollega Øyvind Storehjelm, — noen av dem er bedre og dyktigere enn andre, det er greitt nok, men ingen av dem er dårlige. Det ville simpelthen ikke være mulig.



Lasteinspektørene Øyvind Storehjelm og Bjørn Ødegård (sittende) med en av sine lasteplansjer.

Lasteinspektørene legger forholdene til rette

Disse to lasteinspektørene vet til fulle hva de snakker om. Rett nok sitter de nå ved kontoret i land, men laste- og losse-ekspertisen deres er tuftet på mange års erfaring fra sjøen, og den daglige gjerning gir så visst ikke anledning til å glemme. Det er lasteinspektørens oppgave å legge forholdene til rette for en mest mulig rasjonell og effektiv lasting og lossing i havnene, først og fremst i Europa, der den økonomiske faktor spiller en sentral rolle og hvor det kan koste utrivelige pengesummer om det oppstår kaos og rot og forvirring i forbindelse med skipet.

Utviklingen med stadig stigende havneomkostninger tilsier maksimal planlegging fra land, poengterer Bjørn Ødegård, og det som skjer i praksis er at lasteinspektøren drar fra havn til havn foran skipet for å se til at alt er klappet og klart og som det skal være. Lasteinspektøren har losset båten i hodet før han begynner å planlegge lastingen, og, viser det seg, å overlate denne vidløftige problematikken til en eller annen data-sentral, lar seg ikke gjøre.

Tidspresset i dag er på sin side et helt annet enn bare for relativt få år tilbake, sier de to lasteinspektørene videre. I dag haster det å få skipet ekspedert, uten at det et øyeblikk kan bli tale om å senke kravene om kvalitet og omhu.

Norske skip har godt ord på seg ute i verden, ingen tvil om det, — man vet at vi gjør vårt beste for å ta godt vare på lasten, og det lar seg forstå at de ofte forlanger å få sine varer sendt med nettopp et norsk skip.

Selve lasteteknikken kan vanskelig læres på noen skolebenk. Man må ha opplevd situasjonen ombord i all sin kompliserte mangfoldighet gjennom forholdsvis lang tid for å få kunnskap og erfaring. Tenk bare på et linjeskip full last av flere tusen forskjellige varer, som alle må stues nøyaktig på riktig sted for at lossingen skal kunne gå prikkfritt.

Jo, det er litt av hvert å tenke på for en overstyrmann, sier Bjørn Ødegård, og forsikrer meg om at det er befalet ombord som har det fulle ansvar for laste- og losseoperasjonene, selv om det kommer en lasteinspektør ombord.

Vår oppgave er å lette arbeidet for dem, gi råd og veiledning og være for hånden i den utstrekning det måtte være nødvendig.

Skipets eget befalet setter sin ære i få det lastet best mulig.

Sier lasteinspektørene og lar meg forstå at Peder Lie fra Smøla ikke er noe smilende unntak, men en gyllen regel.

Hva angår overstyrmannen skal man være varsom med å trekke sammenlikninger, fortsetter Ødegård, for det er klart at forholdene og vanskene kan skifte fra skip til skip. Enkelte av dem seiler på havner der det til stadighet er problemer, mens andre er i fart på havner hvor alt går glatt og greit. Det er underlig hvor stor forskjell det kan være fra en havn til en annen i så måte.



Her i Europa snakker vi gjerne om Antwerpen som en modellhavn, mens Gøteborg for eksempel har mindre produksjon av last i dag enn før havnearbeiderne kom på fast lønn.

Ellers er Rotterdam en av de virkelig kostbare havnene, og når det gjelder norske havner må det kunne sies at situasjonen stort sett er akseptabel.

Hvorpå lasteinspektørene Storehjelm og Ødegård bøyer seg over sine sirlige lastepiansjer og tar en tenkepause.

Nøyaktig slik Peder Lie på «TORO» gjorde det.



"We could streamline the organization, or step up our advertising, or issue new stock. But since it's such a lovely day, why don't we just go out of business?"

Sjømannshistorier – Skipperskrøner

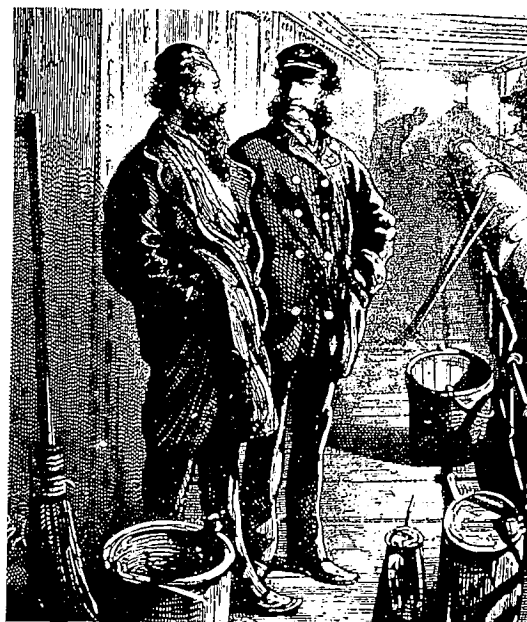
Det gikk, når sant skal sies, trill rundt for meg da blikket falt på skronehjørnet, og jeg så at jeg var blitt utfordret av kaptein Varholm. Jeg var dessverre ikke tilstede da humoren ble oppfunnet og utdelt, men vil forsøke å lage en blanding av historie, sannhet og skrøne.

«LINJEFART».

Det var i de gode gamle dagene en førstereisgutt som skulle krysse «linja» for aller første gang. Kapteinen ombord var en skøyer av de store, og nå hadde han lyst til å holde litt leven med «dekken». Han rakte ham kikkerten og spurte; ser du linja? Nei, svarte «dekken» troskyldig, vel, se bedre etter! Og unggutten stirret det han var kar om, men så fortsatt intet. Da nappet kapteinen et hår av hodet sitt, holdt det foran kikkerten og sa; ser du linja nå da? Åja, utbrøt gutten, og det går en elefant på den!

I RØFFESTE LAGET

Under siste verdenskrig, var det en kar som ble utskrevet til tjeneste i handelsflåten, og selv om han likte det lite, måtte han til. Etter en tid så rømte han fra skuta han var påmønstret, men ble raskt funnet og arrestert av politiet. Som rimelig var, ble han stilt for retten, og forhøret varte både lenge og vel. Så



ble han tilslutt spurt om hvorfor han hadde rømt. Ja, svarte mannen, det var så dårlig kost ombord! Ja, men det var da ingen grunn til å rømme, det var likt for alle. Joo, svarte mannen, det var så det, men første dagen ombord sjøldaua skipshunden av sykdom. Den fikk vi servert til middag, og det var greit nok det. Så kreperte skipskatten, og da den ble servert, så gled jo den også ned. Men så døde den gamle messejenta, og da stakk jeg av!

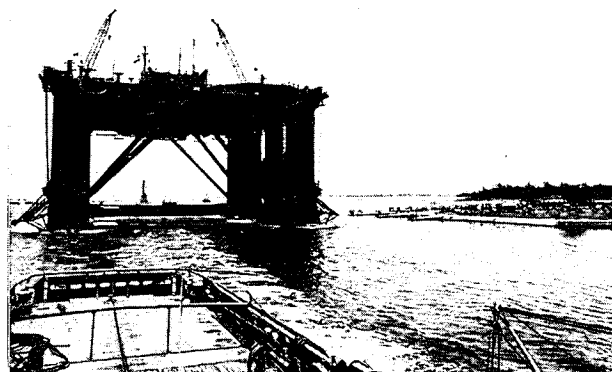
Rullende sten samler ikke mose, heter det, og jeg lar derfor stenen rulle videre, og utfordrer kaptein Ingolf Fjelle som nestemann ut i løypa.

Med hilsen
Rolf Pilskog
Fører av «TAMESIS»



«This survey indicates you can fool seventeen per cent of the people a hundred per cent of the time, thirty-four per cent of the people fifty-one per cent of the time, and a hundred per cent of the people twelve per cent of the time.»

TREASURE SEEKER



Første borerigg gjennom Suez

Siden midten av juli har Skib-Rederi ventet på fotografier fra kanalmyndighetene i Suez til å illustrere TREASURE SEEKER's minneverdige gjennomfart av kanalen 6. juli i år. Vi venter fremdeles. For at ikke historien skal miste all aktualitet, har vi bestemt oss til å ta den med i dette nummeret og illustrere den med et par amatørfotografier tatt fra TENDER TRIGGER.

Etter vellykket prøve 5. juli i indre havn med assistanse fra vår egen TENDER TRIGGER og taubåten MEAAWER, ble det besluttet å la TREASURE SEEKER gå foran nordgående konvoy dagen etter gjennom kanalen. For å kunne passere en svingbro nord for Suez som kun ga en åpning på 95 meter, ble alle ankre enten lagt inn på pontongene eller løftet opp på bolstrene. Her var det ikke meget å gå på! En provisorisk lossestasjon ble rigget opp på tverrstaget 20 fot over sjøen med rekkverk, presenning og batteriløs telefon til broen. Et tau måtte strekkes fra lossestasjon ned til senter av forre tverrstag for å få nøyaktig sikte fordi styrehuset på riggen ikke ligger i senterlinjen. Kl. 0400 begynte seilasen gjennom kanalen med TENDER TRIGGER og ANTAR forut, akter var MEAAWEN fast og NIMER var stand by. Vind ca. 10 knop og med riggens bredde var klaringen til kanalens bøyer bare 40—45 fot. Men heldigvis viste riggen seg å styre meget godt — ror og maskineri ble benyttet for den hårfine manøvrering sammen med taubåtene som sakte men sikkert lirket TREASURE SEEKER gjennom med 6—7 knops fart. En fordel var det at propellbannet fra taubåtene forut gikk mellom «skrogene» og derved hindret at riggen skar ut. Det eneste feilskjær under hele

passasjen var en lett berøring av en av bøyene, men heldigvis uten skader hverken på rigg eller bøye. Men la oss gi ordet til kaptein Arne Kvinnsland som førte TREASURE SEEKER som første borerigg i verden gjennom Suez-kanalen:

— Passeringen av Suez-kanalen gikk greit. Riktignok måtte vi holde tunga bent i munnen og passe nøye på med styringen, men med omkring sju knop hadde vi god styrefart, og med hjelp av to taubåter

foran og en akter, gikk alt bra, selv om klaringen til den skrånende bunnen på hver side bare var omtrent sju meter. Dybden var ikke noe problem. Kanalen er 35 fot, mens vi stakk 19 fot. Lengden på Suezkanalen er 164 kilometer, og vi brukte omtrent halvannet døgn. Vi lå i ro om natten for å slippe å manøvrere i annet enn dagslys, forklarer kaptein Kvinnsland.

TREASURE SEEKER vakte naturligvis en voldsom oppsikt. Folk kom løpende ut av sine hus, hytter og telt for å se på vidunderet. Det ble klappet, plystret og vinket og spesielt i Port Said var det et voldsomt folkeliv. Riggen er 25 m bredere enn noe tidligere fartøy som hittil har passert kanalen.

Og hva kostet så fornøyselen. Ja her er ikke snakk om småpenger. Rederiet måtte betale en avgift til kanalmyndighetene på 320 000 dollar, eller 1,6 millioner kroner på forskudd, den største avgift som noen gang er betalt for passering av kanalen. I tillegg kommer alle utgifter til de nitide forberedelser og til slepebåter. Men når enden er god... nå er TREASURE SEEKER på boreoppdrag for Norsk Hydro i Nordsjøen, og da må vel utgifter og strev med transitt gjennom kanalen kunne anføres under posten utgifter til inntekts ervervelse.



Kaptein Arne Kvinnsland fra Haugesund førte riggen gjennom Suezkanalen.

Av Bjørn Johanson:

TELEX'EN

Rederiets livsnerve



I shipping må man til enhver tid vite hva klokken er slagen så godt som overalt på kloden, og på telex-avdelingen hos Wilh. Wilhelmsen har operatørene ikke mindre enn åtte presise veggur å hjelpe seg med i så måte.

I forgrunnen Knut Brodal — bak ham Erik Laumann.

Ikke minst i skipsfarten gis det full dekning for påstanden om at tid er penger. I skipsfarten er dette en reell og hverdagslig kjennsgjering man må vite å leve med, hva enten jobben er ombord eller i land. Dermed er det visselig også sagt at i denne næringen gjelder det å ha kommunikasjonene i orden — mellom rederi og skip og verksteder, agenter og meklere og eksportører, samt uttallige andre forbindelser over bokstavelig talt hele kloden.

Så å si døgnet rundt og uavlatelig slåes det stadig nye tråder i denne kommunikasjonsmessige veven, for næringens puls banker vanligvis heftig, krever raske beslutninger, solid dømmekraft, og hver den som ønsker å være med, må så menn og til fulle evne å henge på.

Telex er nøkkelordet i denne sammenhengen, denne finurlige oppfinnelsen som gjør det mulig for folk å korrespondere direkte med hver-

andre over det offentlige telegraf-linjenettet ved hjelp av fjernskrivere, og hos Wilh. Wilhelmsen har forståelig nok telex-avdelingen dimensjoner i samsvar med omfanget av rederiets virksomhet.

Bladfanten, som regner seg for bortimot ubegavet når det gjelder teknikk, forvirres og forbløffes både sånn og slik over brått å være omgitt av ikke mindre enn 10 fjernskrivere, den ene mer hissige produktiv enn den andre, alt mens geskjeftige operatører løper til og fra med telex'er i metervis og vet nøyaktig hva som skal gjøres og hvordan.

Også her er det orden og style og system over alt og alle, og røslige Torbjørn Sæther, som er sjef og kjenner sitt ansvar, lar meg forstå at nevneverdig slingringsmann finnes det egentlig ikke. Telex'en er for selve livsnerven å regne, og hva enten man foretrekker å betegne denne bestemte avdelingen

for rederiets hjerte eller hjerne, vil det være nokså nær sannheten både på en og flere måter.

Å holde denne livsnerven i vigør koster Wilh. Wilhelmsen en dryg million kroner årlig, og trafikk-utviklingen ved avdelingen har vært jevnt stigende siden det første telex-apparatet ble installert i all beskjedenhet for omlag 25 år siden.

Idag er vi i alt syv ansatte, meg selv iberegnet, forteller avdelings-sjefen, og det er faktisk rent unn-taksvis at vi kommer herfra før det lir temmelig langt på kveld. Jeg er den eneste med en fortid som radio-offiser til sjøs, — operatørene våre er alle «hentet» fra Forsvarets Sam-bandstjeneste, og det er karer som vet å få sakene unna. Telex-avdelingen hos Wilh. Wilhelmsen favner hele verden, og her er det så langt fra tilstrekkelig å vite hva klokken til enhver tid er slagen i Oslo og Bergen og Fykesund. — Torbjørn Sæther og folkene hans må kjenne

døgnrytmen så vel i Sidney som i Tokyo, i San Francisco som i Calcutta og Den Persiske Gulf og i det hele tatt. Digre veggklokker gir god hjelp i så måte, og jeg blir fortalt at det knapt nok finnes et eneste fremkommelig sted hvor man ikke rekker fram med telex når det kreves.

I blant kan det naturligvis dukke opp problemer rundt omkring, sier Sæther, som eksempelvis i Midt-Østen og India, men stort sett går det greit. Uten å overdrive kan det vel slås fast at vi ikke har «hvite flekker» på kartet, og da mener jeg samtidig at det ikke skal være forbundet med noen vanskeligheter for våre skip og våre forbindelser å få kontakt med oss. Så fremt telegrafisten ombord tørner ut, vil han komme frem, smiler avdelingssjefen og lar meg forstå at han er i stand til å gjennomskue de fleste eventuelle unnskyldninger i denne forbindelse.

Meldeplikten, som nå samtlige Wilhelmsen-skip er pålagt når reisen overstiger tre døgn, skaffer telex-avdelingen en del merarbeid, men skaper ingen problemer, og her kan det være på sin plass å fremheve den utmerkede service som Rogaland Radio yter.

Rogaland Radio er perfekt, sier Torbjørn Sæther. — Det er egentlig ikke måte på hvilken hjelp personalet ved denne stasjonen beredvillig gir oss. Folkene der borte er i sannhet beundringsverdige, og vi for vår del er vel også i noen grad grepet av en viss sportsånd og setter vår ære i å avvikle trafikken uten stans.

Den skal ikke stoppe opp her, så sant det er i menneskelig makt å unngå det!

Egentlig er denne avdelingen på det nærmeste sprengt under van-



Avdelingssjef Torbjørn Sæther er selv erfaren radiooffiser, og sammen med folkene sine setter han sin ære i at telex-avdelingen fungerer uten lyte.

lige hverdagslige forhold. Er ulykken ute og vi får et havari, vil det røyne hardt på både utstyr og bemanning, — får vi to havarier samtidig, vil det kunne resultere i en telekommunikasjonsmessig katastrofe. Det er ikke fritt for at bare tanken på at noe slikt skulle skje, setter litt skremmende spiss på tilværelsen.

Ellers er det selvsagt slik at det hos Wilh. Wilhelmsen er etablert en nitid og gjennomprøvet beredskap med sikte på en havarisituasjon, og da er telex-folkene, med avdelingssjefen i brodden, blant dem som tar feltsengen med seg og blir på post til alt er overstått.

Mens vi står og prater er det til stadighet presise smell som forteller at en ny oppgave er kommet til telex-avdelingen gjennom det interne rørpost-systemet, meldinger som skal ekspederes ut av huset, og med tilsvarende hyppighet «skyttes» det en eller annen innkommen melding avsted til rette vedkommende i det ruvende kontorbygget.

Vi har ikke mindre enn 19 «blinker» å sikte på her i huset, forklarer Sæther med et smil og er en sjef som ikke går av vegen for å ta et tak med der det trenges.

Hvorpå han spør bladfanten om han vil veksle noen ord med «Toyama», som ligger i Singapore og er sånn omtrent ferdiglosset.

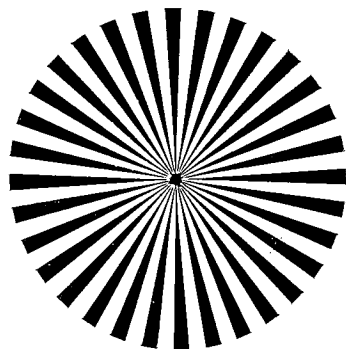
Og bladfanten ser med egne øyne hvordan en av operatørene setter

seg ved fjernskriveren og skriver et par hyggelige linjer med hilsen fra Dagen og vår del av verden. For så, med stadig de samme øynene, å se hvordan den forunderlige teknikken gir rom for en ny linje, der radio-offiseren, på «Toyama» ganske omgående hilser pent tilbake og sier han står på farten og skal en tur i land.

Det hele tar et minutt eller tre, — hva vet jeg — annet enn at dette linjeskipet «Toyama», ikke bare har telex-opplegg, men at det til overmål er med på utprøving av et ganske spesielt satelitt-system, der det er snakk om to amerikanske satelitter i fast posisjon over henholdsvis Atlanterhavet og Stillehavet, foruten en europeisk satelitt over Det indiske hav.

Ganske fabelaktig, kommenterer Torbjørn Sæther, men unektelig ganske kostbart, og senere har da også rederiet funnet å trekke seg ut av dette satelittsystemet inntil videre.

Før eller siden vil ventelig telex overta den tradisjonelle kommunikasjonen med morsesignaler, sier avdelingssjefen, men jeg tror det ennå kan ta tid, selv om vi opplever en utvikling som på mange måter er fantastiske på dette området. Og bladmannen kan ikke annet enn å nikke på et hode som fremdeles er bra forvirret. Over å ha «pratet» med en sjemann i Singapore over en amerikansk satelitt i verdensrommet.



MINI MAL

Sukret rips



I Lisboa for år tilbake, blev jeg invitert på søndagstur til fasjonable Estoril. Nydelig hvit Malibu cabriolet førte oss utover Strandveien. Sjøføren tok en avstikker, idet alle turister måtte beskue eks-kong Umberto's herskkelige bolig. Vi kjørte ni-stirrende rundt huset, en så hverken eks-konge eller tjenerskap. Som en slik ulykkelig Umberto følte jeg meg sist sommer, da jeg ferierte i Drøbak. Men til begynnelsen:

Helt fra SKRAMSTD ble vårt eie, har jeg lidenskapelig elsket og beundret denne skjønne eiendom, og har i deilige somre bebodd samtlige hytter utenom Havestua, som jeg alltid har funnet mørk og trist. Muligens fordi jeg en gang nattorienteringsomtåket skulle finne min køye der og istedet havnet i en pyramide av gråpærer og bare såvidt unnsnapp morfei armer midt i denne overflod av høstens velduftende grøde. Senere overnattet jeg i kjøkkenseksjonen og kom i skade for å velte en pøs vann, som bokstavelig talt bløtgjorde hovedbokholder Andersens Bally-sko og silkesokker. Havestua ligger dessuten i skjæringspunktet mellom sti fra parkeringsplass til Hovedhus og allfarvei fra Torkildstua til stranden. Til overmål badmintonbane like ved og vannpost for allehånde gjøremål, samt en temmelig frodig rips-buske-hekk, som under mitt ferieopphold kom til å spille en absolutt dominerende rolle.

For vemodige minner om gråpærer og vannskadede kledebon til tross, blev det Havestua eigode Solveig (Hyttestyrets sekretær) fikk kilt meg inn i, og jeg tok den da også i besiddelse med all den glade forventning man mobiliserer med et par ferieuiker foran seg.

Så endelig til rips-buske-hekken: Ikke visste jeg at denne simple og sure rips i den grad var populær og ettertraktet av mine medferierende. Fra den årle morgenstund til den sene kveld stod et eller annet kollegialt familiemedlem inne i buskene, som om sukret rips var en hovedingrediens i deres daglige kosthold. Når dertil trafikken på de nevnte stier var jevnt flytende og fjærballene smalt livlig i sommerbrisen, er det lett å forstå at jeg i dette mylder identifiserte meg med eks-kong Umberto.

En morgenstund listet jeg meg ut av hytten, hilste høflig på de som allerede var på plass i rips-buske-hekken og satte meg i fluktstol på plenen for å lese Aftenpostens kronikk. Men i likhet med Adam, fikk jeg ikke lenge være i Paradis, for en av mine energiske kolleger i sprinterklassen fant tiden inne til å slå gress. Som en pil fór han med klippemaskinen og tangerte min fluktstol med så liten margin for sammenstøt at jeg hurtigst reddet meg opp på stebellene. Aftenpost, fluktstol og mitt syndige legeme, var overøst av deilig morgendugget gress, iblandet løvetann og allehånde urter. Hadde jeg vært disponert for høysnue, måtte vel all denne pollen i den grad ha påvirket luftveiene at et opphold på Drøbak sykestue var uundgåelig. Sprinteren returnerte, farten blev ytterligere satt opp. Han lå på gressklipperskiftet som en gepard i gasseljaktens sluttfase. Ubevegelige, stirrende øyne over kropp og lemmer i ville bevegelser. Så var det hele slutt. To furer skar seg gjennom plenen, sikkert til ergrelse for Foseid, som samme dags eftermiddag med stor rutine stusset og pyntet hele haven. Han trimmet motorgressklipperen, som i en kyndig hånd malte som en Penta-diesel på kosetur i smult vann.

Allerede nu, dunkle og mørke adventsdager, lengter jeg efter Fjellstua. Idyllisk, tilbaketrukket beliggende. Der kan jeg som Borthen og Picasso sprade i underbuksen og ha det godt. Og jeg stjeler Hestenes' stil og sier: Hører du Solveig? Gi meg Fjellstua. Så er du grei, altså. Gode, snille, søte Solveig. HØRER DU!

Wilag-kurs nr. 2 avsluttet

I fjor høst gjennomførte WILAG sitt første omfattende kursopplegg for en del av sine ansatte. 14 elever gjennomgikk et 8 ukers kurs med 5 timers undervisning pr. uke.

Kurset ble lagt opp som en kombinasjon av forelesninger, diskusjoner og gruppeoppgaver, og de fleste av avdelingssjefene innen WILAG ble trukket inn under forberedelsene og de virket som forelesere/faglige veiledere under hele kurset.

De elevene som deltok på dette første kursopplegget var til dels meget fornøyd, og det ble besluttet å kjøre kurset på nytt høsten 1977. En del forandringer og justeringer ble foretatt, og følgende hovedtemaer har stått på programmet:

1. WW's og WILAG's organisasjon. De enkelte avdelingers arbeidsfelt/funksjoner — samarbeide med andre avdelinger.
2. Følge i detalj en utgående konvensjonell skipning.
3. Følge i detalj en hjemgående containerskipning.



Skib-Rederi fulgte undervisningen en ettermiddag mens avdelingsjef Fredrik Birkeland tok for seg fraktrater og tariffen på Østen.

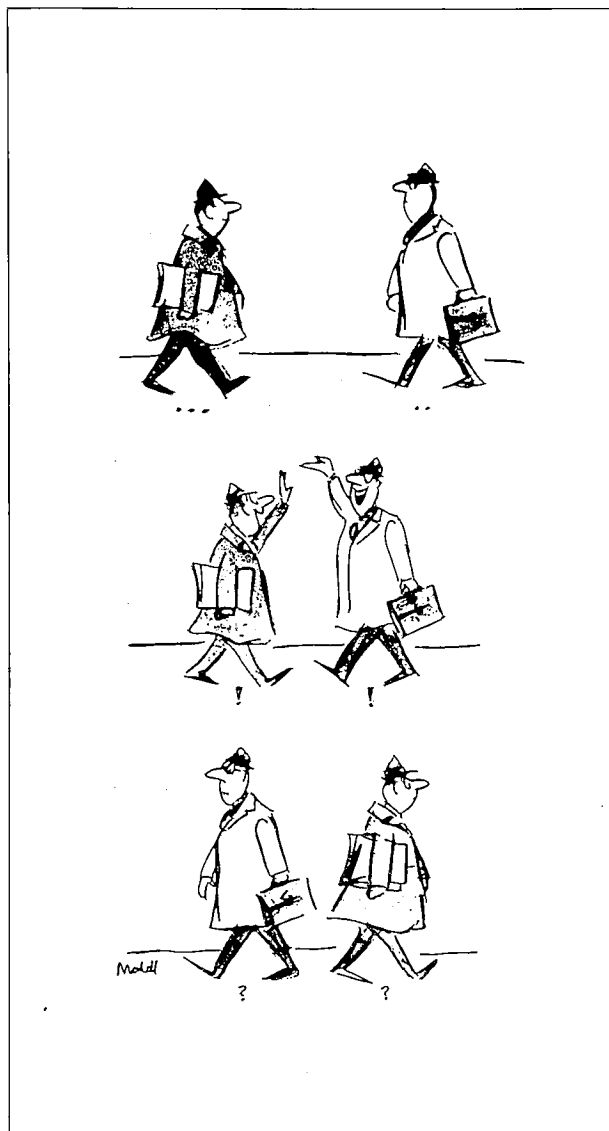


Vi ser fra venstre Arne Hamre fra Linjeavdelingen, Knut Salvesen fra Eksport-/Importservice, Thorbjørn Jensen og Per Ervik fra Bryggekontoret og Jon Biermann fra Trafik A/S.



Fra venstre Nanna Meland fra Ekspedisjonen, Jan Simonsen fra Stuerkontoret, Karin Nystad fra Ekspedisjonen, Lorentz Svea og Bjørg Iversen fra WILAG's regnskapsavdeling.

I tillegg til dem som er kommet med på bildene har også Kristin Pettersen, Bjørg Kristiansen, May Knudsen og Per Fredriksen, alle fra Ekspedisjonen, vært med på høstens WILAG-kurs.



Den amerikanske Kystvakt hedret av Rederforbundet



Admiral Wood (til v.) og skipsreder Charles R. Bergesen fotografert foran Chr. Krohg's bilde «Losskjøyte».

US Coast Guard, Den amerikanske Kystvakten, ble den første mottager av Norges Rederforbunds plakett for fremragende redningsdåd til sjøs. Det var Rederforbundets president, skipsreder Charles R. Bergesen, som overrakte sølvplaketten og diplommet under en middag i Oslo til Rear Admiral Raymond Wood, som er organisasjonens nestkommanderende.

Plaketten for fremragende redningsdåd til sjøs er for kort tid siden innstiftet av Hovedstyret i Norges Rederforbund. US Coast Guard fikk plaketten for det omfattende lete- og redningsarbeidet som ble igangsatt i forbindelse med norske skips forlis i de senere år.



SKIPSKATTEN IDAG

Skal Skarrebo slutte?
Ja — han lar seg ikke kruse.

FRA LESERNE:

Kursfastsettelse i forbindelse med utbetalinger til besetningen i fremmede havner.

Ved endel anledninger har jeg funnet det vanskelig å finne frem til en fullstendig korrekt kurs på den lokale valuta når kapteinsregnskapet skal gjøres opp etter opphold i utenlandske havner.

Vanligvis er ikke dette noe stort problem, men ved store utbetalinger og raske variasjoner i kursene kan det oppstå feil på mange tusen kroner. —

Videre er det jo forståelig at enkelte ombord vil reagere på dette.

Jeg vil derfor foreslå at rederiet pålegger sine agenter å opplyse skipet om dagens kurs på den valuta de bringer ombord.

For ordens skyld vil jeg tilføye at i noen havner er dette allerede gjennomført.

Med hilsen
R/O Stig Emjellem

Svar fra Maritim Seksjon:

Dette er et problem som den senere tid med hurtige og til dels store fluktasjoner er blitt stadig mer aktuelt. Vi vil vurdere på hvilken måte vi skal instruere våre agenter, og i mellomtiden kan man jo alltid spørre dem. Vi vil også fra kontoret besvare spørsmålene når de kommer.

Når det gjelder reaksjonene ombord, forstår selvfølgelig også vi dette. Imidlertid vil det jo slå ut begge veier avhengig av hvilken vei kursendringen slår ut.

FIRMANYTT

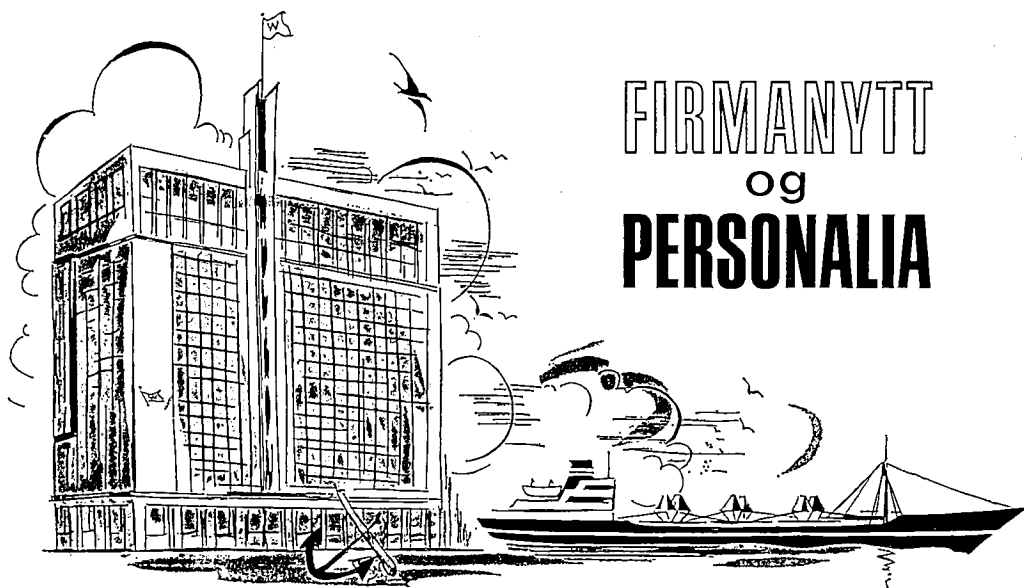
FRATREDEN MED PENSJON

Georg Nordal trekker seg tilbake med pensjon 31. desember 1977 etter 29 års tjeneste.

Etter å ha vært ved Sydney-kontoret 1 år, begynte Nordal ved hovedkontoret i mai 1950. Han var først i bokholderiet og deretter i Kontrollavdelingen. I 1955 ble han overført til Østen/Indonesia linjen og siden 1969 har han vært tilknyttet Import/Eksport Service, hvor han har gjort en fremtredende innsats i arbeidet med å utbygge og styrke kontakten med våre kunder og å øke firmaets goodwill blant våre forbindelser.

Nordal er blitt en kjent og kjær skikkelse også blant rederiets pensjonister gjennom sitt arbeide som formann i Wilhelmsen Seniorklubb — et verv han har innehatt siden klubben ble stiftet i april 1975.

Når nå Nordal trekker seg tilbake fra aktiv tjeneste, vil vi takke ham for hyggelig og kollegialt samarbeide og ønsker ham alt godt i årene som kommer.



FIRMANYTT og PERSONALIA

Vi gratulerer

60 års fødselsdag

Ruth Mikalsen
Sigurd Nordvik

50 års fødselsdag

Åge Grønvold
Johan M. Olsen
Eivind Pettersen
Erling Røeggen
Per Sendresen
Alfred Øyre

25 års tjeneste

Arnt Edvardsen
Kristian Monsen



Ved jubilentoverrekkelsen sees fra venstre: Arnt Edvardsen, Driftsavdelingen. Asbjørn Marcussen, Driftsavdelingen, maskinsjef Kristian Larsen, maskinsjef Oskar Øverås og Kristian Monsen, Regnskapsavdelingen.

Gave til TORO's «brannmenn»

Skipsreder Tom Wilhelmsen overrakte nylig erkjentlighetsgaver til tre mann for fremragende innsats i forbindelse med TORO's brannhavari i Bombay i sommer.

I forrige nummer av Skib-Rederi fikk vi en detaljert beskrivelse av hva som skjedde under den til dels dramatiske redningsaksjonen, og på bildet ser vi de tre fornøyde «brannmenn». Fra venstre sikkerhetsoffiser Per Løvstuhagen (ekspert på Carbider og utlånt fra A/S Norgas), driftsinspektør Bjørn Berg og Driftsinspektør Johan L'orange.

Kaptein Kr. Kristoffersen på TORO vil få overrakt sin erkjentlighetsgave ved en senere anledning da han fortsatt er ombord på TORO etter at skipet nå har gjennomgått omfattende reparasjoner i Japan.





W.I.L.

NYTT

Formannen har ordet:

Det er ikke vanskelig å la linjene falle i maskinen når status gjøres opp for idrettsåret 1977. Jevnt over har det vært god aktivitet i alle grupper med enkelte bra prestasjoner. På prestasjonssiden må nevnes fotballens A-lag som igjen er på plass i Bedriftsseriens fornemste divisjon — ikke nok med det, men A-gutta har også kjempet seg frem til å bli 2. divisjonsmestere av året. Blomster må også damelaget få — som etter god innsats i utendørsserien klarte å rykke opp til 3. divisjon. I skrivende stund topper håndballgutta sin avdeling i 2. divisjon, så det er klart at maken til laginrettsinnsats er det lenge siden vi har opplevd i WIL.

På prestasjonssiden finner vi like god grunn til å gratulere tennisgruppen ved Marianne Fosaas og Odd Jørgen Svennevig som begge spilte seg frem til finalen i sin klasse i bedriftsmesterskapet for Oslo. Forøvrig er det gledelig at oppslutningen i tennisgruppen har vært større enn noensinne.

Gruppens årsberetninger fremlegges snart, men fasit bør bli — et godt år for WIL og gode voner for en fortsettelse i 1978.

Etter 4 år som WIL-formann trekker jeg meg tilbake med mange gode minner og venner fra WIL-miljø. Det har vært både morsomt og inspirerende å lede, arrangere og være aktiv i WIL — og jeg ønsker styre og oppmenn lykke til videre med idrett og miljø.

Helge Selmer



ÅRSFEST

Den tradisjonelle årsfest
går av stabelen på Grand Hotel
fredag 20. januar 1978.

TENNIS-MESTERSKAPET 1977

KLASSE A

1. O. J. Svennevig (WIL-mester)
2. M. Fosaas
3. M. Müller
4. F. Thorvaldson
5. B. Arnesen
6. N. Eyde
7. P. Thronsen

KLASSE B

1. L. T. Løddesøl (Gruppevinner)
2. J. Kvarme
3. L. Vauvert
4. J. E. Jørgensen
5. E. Emanuelsen
6. A. Glendrange

KLASSE C

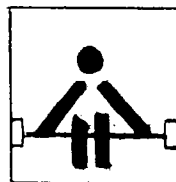
1. H. Haavardsholm (Gruppevinner)
2. M. Getz
3. A. Salvesen
4. B. Hansson
5. B. Sveen

KLASSE D

1. P. Bryn (Gruppevinner)
2. B. Næss-Andresen
3. K. Try
3. P. A. Andersen
3. J. Gaare

DOUBLE

1. L. T. Løddesøl/O. J. Svennevig
2. F. Thorvaldson/G. Tharaldsen
3. L. Vauvert/P. Eitzen
3. M. Müller/J. Kvarme



TRENING I WIL

Innendørstreningen fortsetter hver tirsdag i KG-hallen, Kristelig Gymnasiums gymsal, Oscars gt. 1 A.

Håndball	kl. 17.15—18.00
Mosjonsgymnastikk/grunntrening	kl. 18.00—19.00
Fotball	kl. 19.00—19.30



A-laget

WIL's seirende lag i finalen om 2. divisjonsmesterskapet. Stående fra venstre: Peter Neess, Lars Eiding, Hans Olav Nordby, Steinar Michelsen, Helge Selmer og Jon Biermann.

Sittende fra venstre: Tom Kristiansen, Bjørn Kristiansen, Tor Helge Andersen, Erik Laumann, Knut Persson og Ulf Slotvik.

Foran: Janos Horvath.

Odd Jørgen Svennevig og Vidar Ek, ikke tilstede på bildet er også mestere for WIL.



WIL DIVISJONSMESTER I FOTBALL

Wilhelmsens Idrettslag har vunnet 2. divisjon i fotballens bedriftsserie 1977. Laget vant sin avdeling med en klar margin etter 9 seire og 2 uavgjorte på 11 kamper. Dette medførte kamp om divisjonsmesterskapet for 2. divisjon hvor også avdelingsvinnerne fra Follo og Asker/Bærum var med. I semifinalen ble Vestby Kommune slått 4—1. Finalen mot EGA ble spilt 1/10- på Voldsløkka Matchbane og endte uavgjort. Omkamp og ny finale gikk av stabelen 13/10- på Bislett, der WIL vant 1—0.

Denne seieren sammen med 2. plassen i årets Shippingserie gjør at A-laget kan si seg meget godt fornøyd med sesongen. Oppmann har vært Knut Persson.

FASIT FOTBALLSESONGEN 1977

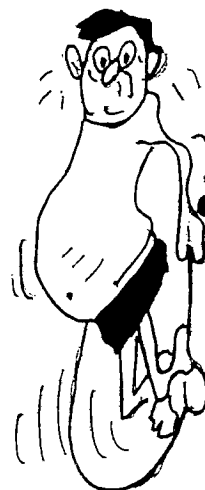
TABELL BEDRIFTSSERIEN 2. DIV. AVD. B

Wilhelmsen	11	9	2	0	29—10	20
Oslo Lærerne	11	7	0	4	32—17	14
Vinmonopolet	11	6	2	3	28—12	14
Hamas 1	11	6	2	3	22—21	14
F. Hansen	11	6	1	4	30—23	13
FBI 1	11	6	1	4	22—16	13
DnC	11	4	3	4	15—15	11
Fellesmeieriet	11	3	4	4	19—22	10
Lelev.sentr.	11	3	4	4	13—29	10
RADIL	11	1	4	6	10—25	6
RTV	11	1	2	8	10—26	4
Spigerv. 11	11	1	1	9	7—19	3

TABELL SHIPPINGSERIEN 1. DIV.

Veritas	14	11	1	2	41—14	23
Wilhelmsen	14	9	1	4	23—11	19
Fred Olsen	14	8	1	5	33—13	17
Barbør/Ditlev S.	14	6	2	6	25—28	14
Klaveness/G. Joh.	14	6	2	6	22—38	14
Høeg Sport	14	3	4	7	18—31	10
Fearnsport	14	3	3	8	13—19	9
R. S. Platou	14	1	4	9	12—33	6

Spillere benyttet:	Ant. kamper 1977	Totalt ant. kamper	Mål scoret -77
Tom Kristiansen	32	44	—
Hans Olav Nordby	30	456	2
Knut Persson	30	83	—
Lars Eiding	28	150	3
Janos Horvath	28	87	—
Jon Biermann	28	43	13
Odd Jørgen Svennevig	27	108	3
Erik Laumann	23	98	—
Tor Helge Andersen	23	85	1
Helge Selmer	22	130	18
Bjørn Kristiansen	20	183	4
Steinar Michelsen	20	54	14
Vidar Ek	16	44	4
Ulf Slotvik	14	14	—
Peter Neess	13	110	4
Bjarne Mathisen	13	96	—
Alf Gerø	10	64	2
Svein Ellingsen	5	7	—
Per Thronsen	5	85	—
Petter Dalholt	3	11	—
Øystein Klerck Nilssen	3	38	—
Knut Salvesen	3	3	—
Karl Kjeldsen	3	272	1
Jan Gaare	2	2	—
Bernt Brustad	1	2	—
Totalt spilt 34 kamper.			



Tore Moen:

SKIPSIDRETT



Fra oktober i år har Tore Moen overtatt administrasjon av skipsidretten etter Alan Light som har hatt oppmannsvervet siden 1973. Light har gjort en fin innsats for skipsidretten, og vi benytter anledningen til å takke ham for hans alltid positive innstilling når det gjaldt arbeidet med sjømannsidretten innen Wilh. Wilhelmsen.

Ved at skipsidretten nå administreres innen maritim personellavdeling, håper vi at vi skal kunne bedre kontakten og informasjon da vi jo til daglig har nær forbindelse med de seilende. Personellgruppene vil være med på å prøve å øke interessen ombord og forhåpentligvis prøve å aktivisere flere av våre seilende. Vi håper på øket innsats og at vi også får se mange W.W.-navn høyt oppe på premielistene i de forskjellige konkurranser.

SPORTSOVERSIKT PR. 1. NOVEMBER 1977:

Etter å ha gjennomgått siste sportsoversikt fra Statens Velferdskontor for Handelsflåten, sitter vi igjen med et inntrykk av at innsatsen hittil i år har vært absolutt bedre enn de magre resultater fra fjorårets forskjellige mesterskap.

For å begynne med svømming, så finner vi T/T TITUS på 3. plass av 186 deltagende skip i svømme-knappkonkurransen. Her er det muligheter til å bedre posisjonen, så vi håper på en kjempeinnspurt mens skipet ligger ved Cayman Island. TITUS ligger også godt plassert i idrettsmerke-konkurransen for 1977 med en 11. plass. Det ser ut for at aktiviteten er stor ombord i rederiets største skip.

Vi fortsetter med svømming og finner TROJA på en fin 3. plass i 4 x 25 m stafett svømming.

I svømming individuelt ligger 1. kokk Unn Stenersen ex. TEMERAIRE som nr. 3 på 50 m bryst og som nr. 4 på 25 m fri. Motormann Christer Berentsen ligger på 4. plass på 50 m fri for menn.

Når det gjelder fotball derimot, er det fortsatt nok så beskjedne plasseringer. TROJA ligger på 21. plass og TAIMYR på 25. plass i Norsk Serie i fotball.

I «The seven seas football series» for 1977 måtte vi lete lenge før vi fant TAKARA på 51. plass.

I friidrett ligger TAKARA foreløpig best an av W.W.-skip med en 35. plass i Norsk Mesterskap, klasse II.

I klasse II finner vi TENDER CAPTAIN på 10. plass, TREASURE SEEKER på 19. og TENDER COMMANDER på 30. plass.

Ellers finner vi TREASURE SEEKER på 26. plass og TAMERLANE på 39. plass i 4 x 100 m stafett. I 3 x 60 m stafett ligger TRAVIATA på en foreløpig 12. plass.

I friidrett individuelt er det som vanlig Ingri Berg som utmerker seg og leder 3-kamp i sin klasse.

Ellers noterer vi at kaptein T. Gjestad har løpt godt på 1500 m og leder sin klasse. Kaptein R. Ambjørnsen finner vi på 3. plass i 60 m løp i klasse IV.

Derimot savner vi resultat fra kaptein Kr. Kristoffersen i kule. Håper han får anledning til noen kast mens han er ombord i TORO. Det er alt for tidlig å legge opp ennå!

Vi vil i neste nummer av Skib-Rederi forhåpentligvis komme med sluttresultatene i samtlige grener og en oversikt over rederimesterskapet for 1977.

Vi henstiller derfor til alle W.W.-skip om snarest etter 1. januar å sende inn resultatene fra samtlige grener som man har deltatt i.

TROLL FOREST I PG

Søndag i sjøen etter avgang Dubai holdt gnista stevne. Sammen med henne stilte stuert Blom-Pettersen opp i konkurranse med to ferske crew-members. Øvelsene som inngikk i idrettsmerkekonkurransen, var kule og stille lengde, etterfulgt av skyting. Resultatene bar preg av sterk vind og intens varme. Problemer ved stevneavviklingen var at damekula forsvant under en av containerne og lengdegropen av og til forsvant i luften på grunn av vinden. De mannlige deltagerne avsluttet med 25 runder i bassenget før de krabbet til dusjen. Samtlige bidro til idrettsmerkeprøvene med å klare kravene.



WIL's deltager i stevnet, Helge Selmer, følger Grete Fosse i svevet, mens måldommer Svein Blom-Pettersen er spent på lengden.

OFFISERSOPPGAVE

PR. 15. DESEMBER 1977

SKIP	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	1.STYRMANN	1-2.STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	1.MASKINIST	2.MASKINIST	3.MASKINIST	ELEKTRIKER
LINJEBÅTER											
TÅIKO	TONHOLM HANS F.	BRANDSER KARL	MATHISEN EINAR	KOLSTADMOEN K.	FORBERG ÅGE	HEUM ELLEN	VARØY ASMUND	SANDUM IVAR	GJELLESTAD EGIL	ULLEBERG ROAR	
TAIMYR	MIKAELSEN TERJE	LERVIK ANDREAS	JACOBSEN VIDAR	GARTLAND GUNNAR	JENSEN PAUL	STAVÅS RUNE	STRAND HANS	VIKENE STEINAR	JORDE HERBRAND	ROLIGHETEN IVAR	
TALABOT	LARSEN ODD R.	GRUNNREIS LEIF	TORJUSSEN LEIF	KVALØYSUND J.	SKAU EGIL	DVALSVIK AINA	SOLLID KNUT	KVALSVIK KJELL	MALLAUG BJØRN	ARONSEN SVEIN	
TALISMAN	ABRAHAMSEN OLE	HILTON HÅKON	BJØRNSETH H.	HERMANSEN H.	HEGEM ASBJØRN	KVALE MAGNE	HOLE ARVID	MILAND SVEIN	SVENDSEN KJELL	BJERKESETH M.	PUPOS LAJOS
TAMERLANE	VOSS KOLBJØRN	ANDREASSEN Ø.	BYKLUM TORGEIR	LID OVE	GAUV REINERT	JOHANSEN LIV	ANDREASSEN BJØRN	GRØNNING JOHAR	BERG JAN H.	JOHANSEN KNUT	
TAMPA	FJELLE INGOLF	PETTERSEN WILLY	ROJAHN ERNST	LUND TERJE	MINDRESUNDE	JUSTEIN BREVIK G.	MYRENG ALF	NYBERG HAAGEN	LINVAAG ODVAR	OLSEN TOR	PETRICEVIC MLADEN
TARAGO	PEDERSEN JOHAN	EIDE PER TH.	VETTRE PER HÅKON	KRISTOFFERSEN	OPSAHL STEN	CHRISTOFFERSEN	HANSEN ODVAR B.	MOEN JOHANNES	BJØRNØY HALDOOR	ELVEGÅRD KJETIL	BJERREGAARD J.
TARN	NILSEN BUA THOR	HANSEN INGE	MEHLUM KNUT	HÅBU ROLF	BAARS REINER	HELLE KARI	SLYNGSTAD KÅRE	MALMSTEIN ERIK	NICOLAYSEN TERJE	JOHANSEN JØRGEN	
TARONGA	KVALHEIM ELIAS	EVENSEN ARNE	BRATHAGEN KNUT	NESSET SVEIN	BAY OLSEN BJØRN	FLOKENES KÅRE	BJERKVIK LEIF	HELLAND KOLBJ.	NESSJE RAGNAR	JOHANSEN EINAR	
TEMERARE	THOMASSEN OVE	EDVARDSEN HANS	LØSET ODD E.	EIDKREM PETER	OLSEN ODVAR	JOHANNESSEN A.	STRANDKLEIV PER	LEKNES JENS	BENDIKSEN JOHN	LUNDE EUGEN	HUNG CHEUNG
TENNESSEE	GUSTAD SIGURD	HJELLE KJELL	ERIKSEN TANCRED	MOEN JOHN KJELL	BERG HELGE	SKILLESTAD JAN	HARLEM JAN	SVENDSEN WALTER	LØVTANGEN INGVAR	ANDERSEN KAJ	
TERRIER	LUND WILLY	GRAN PER	MORTENSEN BJØRN	LØVTANGEN ERLING	CHU QUAN FAH	EMHJELLEM STIG	HILSTAD PER M.	NICOLAISEN PER	GUNDERSEN GRETE-LILL	SØREIDE ROALD	
TEXAS	HAUGEN LEIF	HENRIKSEN JOHAN	KLEIVEN ARNE	SKINNES ARNT H.	ØVERLAND KR.	ÅANERUD TURID	BAKKE SVEIN	KEMI FINN	MYKLEBUST RUNE	HANSEN JAN M.	ANDREASSEN JOHS.
THERMOPYLÆ	LØVIK HARALD	NYHEIM ATLE	RINDAL JUSTEIN	JOHANSEN GUNNAR	HELLESFJORD A.	JOHANSEN S.	NILSEN BJØRN	BØGH OLE	PEDERSEN THOR	SYDHAGEN HARALD	BREDE KÅRE
TIRIRANNA	LEMBOURN PHILIP	OSKARSEN GUNNAR	WRENGSTED ARNE	THOMHESSEN JAN	OLSEN NILS	THAEN ELISE	CHRISTOFFERSEN	TERJESEN SVEIN	STRØM ROAR	THOMPSON NILS	
TOLEDO	BLINDHEIM HERMAN	FRITZEN TOR	ANDERSEN JAN O.	SMEDSRUD ÅGE	KARLSEN MARKUS	ANDERSEN TORUM	YSTENES BIRGER	HANSEN HARALD	ALEXANDERSEN TOR	ERIKSEN LEIF	
TOMBARRA	ØAVIKNES A. B.	SAKSHAUG BJØRN	KRAGSET ODVIN	MELAND JON	ENGSAHD JENS	SATRE KNUT	ERIKSEN FRANK	LANGELOD S.	HANSEN REIDAR	KARLSRUD F.	NEERGAARD ROLF
TORO	KRISTOFFERSEN KR	MARKUSSEN TERJE	NORUM ARVID	KVAMME JOHANNES	PEDERSEN SVERRE	HATLEMARK SVEIN	BIGSTED SIGURD	ERIKSEN BJØRN	STUE ARILD	SIMONSEN G.	
TORRENS	MYKLEBUST KÅRE	BRYDE THORLEIF	SALVESEN TOR	BJERKE SVEN	TEIGEN ODD	SATRE ÅSE	VALEN JOHAN	LUND FALKVOR	QUIOLEVI ERONI	SATRE OVE	
TOYAMA	WAAGE GUNNAR	THOMSEN KLAUS D	IDSØE JAN	GÅARDE K.	JENSEN GUNNAR	INGEBRETSEN A.	ØVERLID KARSTEN	GLERUM LEIDULF	SØRENSEN I.	SLÅTSBRÅTEN R.	FLORIAN HORST
TRICOLOR	KOLDERUP REIDAR	OLSEN KÅRE B.	EDVARDSEN T.	HAAGENSEN KAJ	BERG-SØRENSEN W	SIMONSEN OLE	MARTHINSEN HÅKON	HOLSTAD JAN	PEDERSEN ARNE	BRUNVATNE K.	ØSTVIK ULF
TRINIDAD	AMBØRNSEN ROLF	JOHANSEN FRITZ	ENGER TERJE	ELLINGSEN BJØRN	OLSEN ROALD	JOHANSEN LILLAN	HAUG BIRGER	ANDERSEN ARNE	EDVARDSEN ALF G.	VASSBOTTEN ALF	
TROJA	SATRE OLAV	FRØYSTADVÅG L.	JACOBSEN LEIF	RØDSVIK PER E.	ÅRØNES FINN	JENSEN GUNNAR	LØKSTAD HÅKON	GUNDERSEN T.	SOLLIE OLE	FAGERHEIM R.	
TROLL FOREST	HANSEN THORLEIF	ÅSVIK KJELL	CHRISTIANSEN W.	WAAGBØ GUNNAR	BLOM-PETTERSEN	FØRRE GRETE	PETTERBØ JOHN O.	HAUGSAND GUNNAR	SANDGREN PÅL	SALDOMENSEN TH.	
TSU	BJØRHEIM JON	RINNAN ARNE F.	EIDHEIM KJELL	FLØYSTAD TORE	RUUD ASBJØRN	LARSEN DAG	OTTERSEN ODD H.	BJERKVIK PER I.	ÅNNESTAD TRULS	JENSEN ODD EGIL	
TYR	THYGENSEN ASLAK	KRISTIANSEN T.	KNUDVIK OLE M.	ELVERUD HARALD	SEM REIDAR	VATNE ELI	KVAM ODDMUND	EINARSEN PER	NJUOLLA IVER	LARSEN JAN	
TYSLA	JOHANSEN FRANCK	LIE PEDER A.	KVANVIG TOR M.	RØY OLAV	SOLEM FINN	BERG INGRID	HANSEN LEIF	KVARTEN BIRGER	FURUNHEIM KÅRE	JOHANSEN ARILD	SØRDAL EMIL
BULKBÅTER											
TACHIYANA	HADSEN MAGNE	STEINSVÅG JOHS	STORHEIL WILLY	TRAAGSTAD PER	RIVELSPØ R.	JENSEN MARGOT	OLSEN JOHAN	ENGAN PETER	HELGÅS RUNE	JOHANSEN TERJE	
TAGUS	YARHOLM DANIEL	KRISTENSEN JARL	LJØEN KÅRE	STOLPNESETER	ENGELBRETTSEN E	TELLEFSEN JARL	LITHUN ALF	HELLE THOR	MARTINUSSEN J.	LARSSON ERIK	
TAKACHIOHO	STRAND SIGMUND	SØRENSEN JAN	WINGE KÅRE	NORDVIK SIGURD	SOLLIE JAN	SØRENSEN RAGN	AAKRE SVERRE	SLETTA LEIF	KRISTOFFERSEN K.	RIISE BJØRN	
TAKAMINE	GJELDNES ODD	GAMLEM LAURITZ	PETTERSEN KÅRE	KARLSEN KARLY	SAMUELSEN A.	FALKENBERG K.A.	BENDIKSEN ODD	CORNELIUSSEN P.	HATMOSØY JACOB	BARSTAD KNUT	
TAKARA	ANTONSEN KÅRE	RINGSBØY THORSTEIN	GULLIKSEN KNUT	JENSEN JARLE	EIDEM KARSTEIN	AHLSEN MARVEL	STÅHILL P.	GULBRANDSEN J.	LARSEN WALTER	KOLSETH ROBERT	
TAMESIS	PILSKOG ROLF	JACOBSEN JAN	ANDREASSEN HANS	FRØSTAD ALF	PETTERSEN PER	HEITMANN YVONNE	BØRVE TRYGVE	HOFF BJØRN	SANDVIG ROLF	ELIASSEN ARNE	
TANABATA	VALLDAL PEDER	ARONSEN GUDMUND	BERG ARNE	STOLPNES BERIT	NILSEN KYRRE	GROTLE BJØRG	URHEIM SVEIN	BERG HELGE	NEKSTAD TOR	STENSTAD BIRGER	
TARCOOLA	PETTERSEN EIVIND	DAHL SVEN ERIK	LINDHOLM OLAF	LARSEN BJØRN	STENSRUD KNUT	LUND MORTEN	VASSBAKK OLAV	VELLE PAUL	STEFFENSEN TOR	SCHAUFEL ARNE	
TONGALA	VERPEIDE ROLF	LINGE NILS	ERIKSEN ASBJØRN	GRINDHEIM K.	REMME HÅKON	HANSEN JAN	LEIRVIK NILS	BÅRDSNES EGIL	STORLI HARALD	TYRHOIM PER	SØLAND THORBJØRN
TANKBÅTER											
TABRIZ	MIKAELSEN ALF	VIHELJSØ BJØRN	REINERTSEN ARNE	SMYKVIK KJELL A.	MYDLAND KJELL	ARONSEN H.	HALSSETH THORLEIF	NILSEN ERLING	GAUSEL JAN	KRISTENSEN TH.	ROGERS WILLIAM
TARTAR	ROWEN DAHL SVEN	ØRMSETH ARNULF	LYKLING JAN H.	BERG ALF	WALLIN RUNE	JENSEN KJELL	NASS ROLF	HUSØY ARILD	KLOKKETIDE I.	OLSTAD MORTEN	
TEMPLAR	GJESTAD TORGEIR	HAY OLE	EIDE STÅLE	ANDREASSEN K.	HANSEN E.W.	ANTONSEN FINN	GAMLEM HELGE	OLSEN ERLING	ØRSTAD ØIVIND	ERIKSEN LEIF	HØYBY STEN
TIGRE	SOLHEIM JOHANNES	HERVIG CHR.	FLAGESTAD LASSE	HELLEBUST GUNNAR	BINGEN HELGE	JENSEN ARVID	MATHISEN KAARE	ANDRESEN ARNE	SØRBJØE KNUT	SARGINSON JOHN	
TITUS	SAMUELSEN KAI	ARNESEN ULF	GOTTEBERG ALF	STOKKE LARS	LANGERUD VIDAR	BRØTEN JON	MATHISEN ODD	FLAATEN OLAF	SELANDER EILIF	JOHANSEN PÅL	STREITLIEN ÅGE
TURCOMAN	LISETH HÅKON						ALNES MAGNE	VENNESLAND H.			
SUPPLYBÅTER											
TENDER CAPTAIN	HOLBU SVEIN	SCHANCKE HANS	VATNE JOHN		HANSEN BJ.		MYRLUND STEIVIN	MILVESKI K.			STAKE TORE
TENDER CARRIER	HANSEN TORMOD	HALVØRSTAD G.	STRANDLI STEIN		LARSEN SVEIN O.		HAGEN JOHAN	PETTERSEN SKAUG			RINGSTAD ODVAR
TENDER CLIPPER	YTTERGÅRD ARILD	SCHEI ARNSTEIN	GUSTAVSEN HANS		OLSEN KJELL		VIGRE KÅRE	WAAGEN ARNE			STOKSTAD ERIK
TENDER COMMANDER											
TENDER CONTEST	HALAND BØRGE	SKÅRE JAN S.	JACOBSEN/HANSEN		GULBRANDSEN ARNE		LILAND SVENN	GJØSDAL KJELL	BERSETH MORTEN		FEDDE JAN
TENDER POWER	AARRESTAD CARL	ANDERSEN JARLE			ANDERSEN GEIR		ØKNEVAD BODVAR	BLANKHOLM PER			WESTERSUND TRULS
TENDER PULL	KNUTSEN YNGVAR	MYRRE HARALD			SALNES BJØRN		HEGGDAL EINAR	HAUGLAND HÅKON			HUSBY ØIVIND
TENDER SEARCHER	BREKKE PER	SANDBLÅST FRITZ			MALME ODVAR		STÅLSMO MAGNE	ANDERSEN ROAR			HARANG ATLE
TENDER SENIOR	GRØNLI CARL OTTO	LOENNECHEN JAN			HOPLAND ROLF		RING OVE	SNEKKESTAD SVEIN			MARKMANN ROLF
TENDER TARPON	FØLSVIK ELIAS	LUND ARNE			JENSEN RAGNAR		KOLBJØRNSEN W.	ANTONSEN NILS			ANTONSEN
TENDER TRIGGER	PODHORN PER	HVAM LARS RÅBE			SAURE STEINAR		ØYERÅS OSKAR	SØVIK MAGNE			
TENDER TRUMPET	ROSBACK OLE	KONGSLIE BJ.			HUBRED KNUT		BOLSTAD ØIVIND	KVALSNES GUNNAR			
OLJEFORMSJEF											
TREASURE HUNTER	ARNESSEN NILS D.	STØP ERLING	BJERKAN KÅRE	JOHANSEN GUNNAR	OPSAHL ARILD	HESTHARK Ø.					STENE SVEN
	TEIGE KARLE	FOSSLAND K.	RYDJORD KÅRE		TALLÅKSEN GUNNAR						BERG MAGNE
		NESS OLE CAR	HAUGSTULEN IVAR		STAM ODD B.	YMMERÅS FINN					
			DRETVIK ARNE								
			TUVSTEIN KNUT		BREKKE JAN						
			VOLD ARNE		HOLTET INGE						
			MØLLER HUGO								
TREASURE SEEKER	KVINNSLAND ARNE	KJØNSVIK HARRY	BURGER HORST	JOHANNESSEN FR.	BERTELSEN PER		KNUDSEN ARILD	NORDBØ SVERRE	SJØHOLT NILS P.		
	OLSEN HELGE	HOLDEN FRANK	EGGERS LARSEN	MØYEN NILS			PEDERSEN JARLE	ANDERSEN ASLAK	NILSEN JOHAN		
		WØXHOLT KNUT	NORDAL AGNAR	STENSEN GUDMUND			JOHANSEN RONALD	LØLAND ØYSTEIN	HÅYER-PEDERSEN		
			NILSEN GUDMUND	ANDERSEN TORE			MOSEN SIGBJØRN	NAALSUND ARNT			
			THORSEN HANS P.	MARSTOKK KJELL			BERG NILS	SANDVIK KNUT			
TREASURE FINDER	OLSEN KLAUS	TANGEN ANDREW	SKAGEMO JOHAN	MARG KNUT	ENGEDAL FINN	HIMBERG GUNNAR	HANSEN TERJE	GYRAN TORE	GUSTAVSSON E.	THINGSTAD PER	
	TILTNES ÅGE	KRISTOFFERSEN P	KJELLIN ØIVIND	RIAN TROND	CARLSEN TORE	HAESLICH GEORG	KARLSEN EINAR	VIKENE ARILD	WAAGBØ ROALD	SCHØFFTHALER V	
			MARTHINSEN H.	BACK ERLING		GARNES HANS		LYSØ HARRY	AMUNDSEN ARNE		
			GUNNARSJÅ T.	LUNDE BJØRN				STAVIK AKSEL	JULIEBØ DAGFINN		
			GRØNSETH TORE	MYRSTAD JAN							
BOREDEPARTEMENT											
TREASURE SEEKER	BORESJEF	ASS. BORESJEF	BORER	SUB. SEA. ING.							
	RIENKS B.	JOHNSON C.	NAPPER R.	WEBBER B.							
	DON BLACK	WEATHERFORD	LAROUX	ANDERSEN K.							
		CAMERON M.		GLEDITSCH (ASSISTENT)							