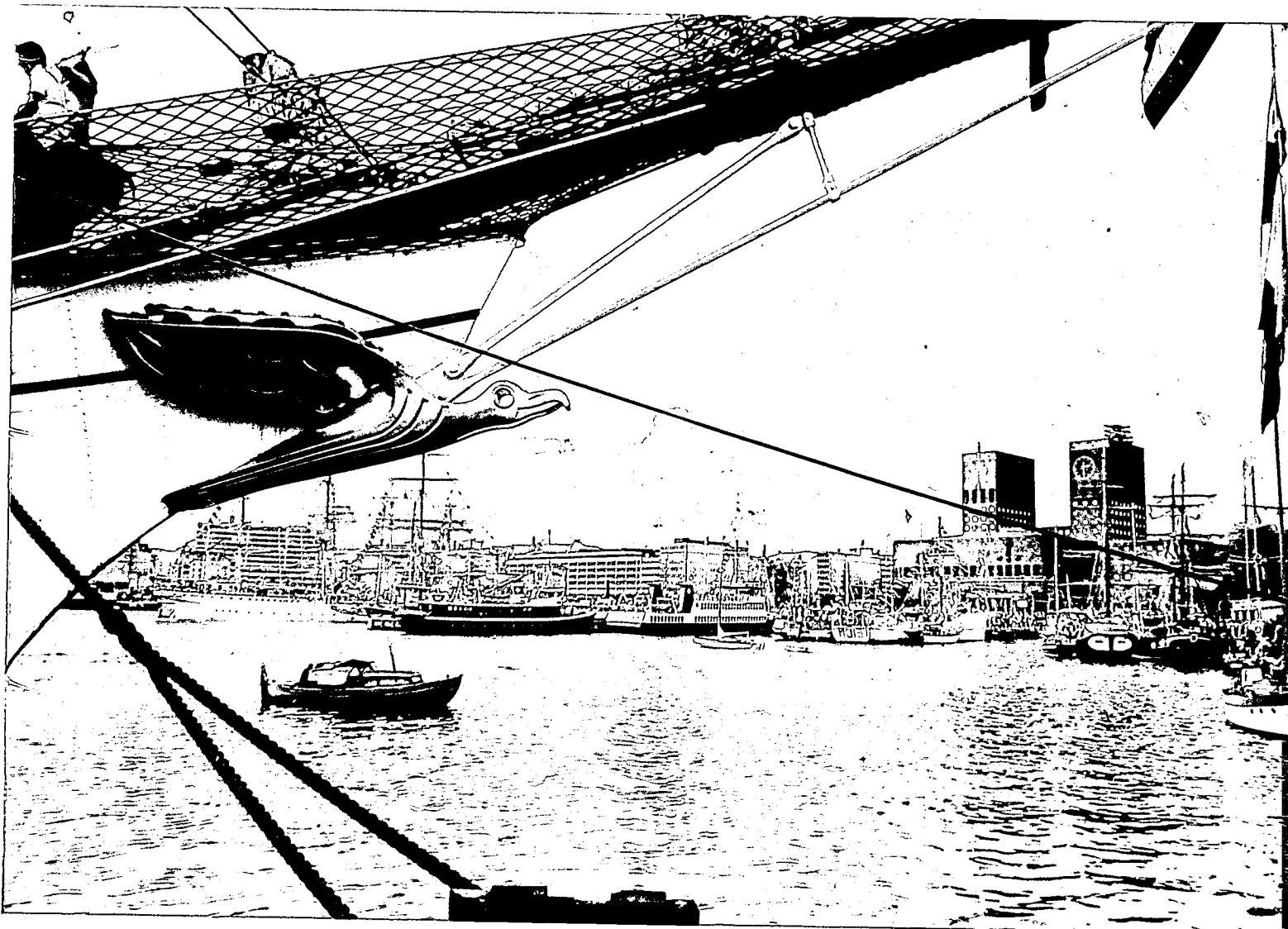


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKIB-REDERT

nr. 3/78



INNHold:

NR. 3 — OKTOBER 1978

Redaktører:

Jan P. Syse (ansvarlig) - Helge Selmer

Redaksjonskomité:

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



Diplom for sikkerhetsopplæring

TAGUS-prosjektet

Operation Sail

THERMOPYLÆ i skuddet

Barber Wilhelmsen Agencies A/S

ACL Norge A/S — Loenga

Redningsskipet TOLEDO

Høyt til fjells — høyt til værs

Bulkskipsfarten

Med 1. styrmann Stöhr fra Kråkerøy
til Singapore

Sykdommer til sjøs

Fransk nasjonaldag i Nordsjøen

PRAT

Med og uten ektefelle

Arthur Tidemann 90 år

Firmanytt og Personalia

WIL-Nytt

Skipsidrett



Forsidebildet:

Operation Sail, Oslo havn i august.

Foto: HeS

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMS EN

En hilsen fra «Fastlands-Norge»

Det var skipsfarten som måtte ta den første støytten da krisen i verdensøkonomien kom. Mange hevdet med iver og skadefryd at krisen var skipsfartens egen skyld, og beklageligvis hadde heller ikke alle rederier vært realistiske nok i sin planlegging. Nå er mer enn fire år gått. Fire år som har klarlagt at hovedårsaken lå i verdenskonjunktorene, dramatisk utløst gjennom en firedobling av oljeprisene. For norsk skipsfart ytterligere forsterket gjennom en særnorsk omkostningsutvikling og andre særnorske belastninger.

Ingen burde forundre seg over at krisen først ble synlig i skipsfarten. Det er i utenrikshandelen man først strammer inn i krisetider, og utenrikshandelen går mest sjøveien...

Skipsfartens folk måtte altså møte krisen i verdensøkonomien som de første. Ingen andre hadde vært på operasjonsbordet. Det var ingen ferske lekser å lese. (Noen husket heldigvis de gamle). Skipsfarten var i denne krise selv den første lekse.

Så burde vel andre ha lest den og lært den. Den har ligget der gjennom noen år nå. Den har tydeligvis vært mer interessant som blink enn som lærdom.

På få år har Norge utviklet et omkostningsnivå som drastisk svekker vår konkurranseevne. På få år tok vi skrittet fra å være en nasjon med balanse i regnskapene til å bli et av verdens største underskuddsforetagender. Nå er det «Fastlands-Norge», dvs. Norge utenom skipsfart og olje, som er det store problem. Nå er det Fastlands-Norge som går med farlig underskudd, og ikke fordi man låner så meget til produktiv investering, men fordi så meget går til tiltak som landet har bevilget seg uten først å ha tjent pengene som kunne betale for dem.

Så mens skipsfarten har kjempet for å komme ut av krisen, har Fastlands-Norge konsekvent forsterket de faktorer som fører oss dypere inn i krisen.

I dag er det åpent erkjent at det er Norge som er i krise, og man har i virkeligheten erklært økonomisk unntakstilstand!

Det var ikke skipsfarten som skapte en krise. Den snarere avdekket krisen og er nå kanskje kommet lengst i å møte den. Fastlands-Norges neste hilsen burde være å ta bort de særnorske belastninger som hemmer oss internasjonalt.

Myten om skipsfarten som skapte sin egen krise burde snart være gjemt og glemt.

Stor søkning til Havarivernskolen

Igjen diplom til W.W.

Diplom for god sikkerhetsopplæring for året 1977 er blitt utdelt av Statens Havarivernskole. Det var i alt tre rederier som mottok diplommet. Bergen Nordhordland Rutelag fikk diplommet for opplæring av mannskaper på passasjerfartøyer og bilferger i lokal-fart, rederiet Christian Haaland for opplæring av mannskaper i utenriksfart innen kjemikalie-, gass- og linjefart, og Wilh. Wilhelmsen, som også tidligere har fått diplom, fikk skolens hyldest for gjennomføringen av engasjementene i offshore-sektoren.

W.W. har dratt stor nytte av den sikkerhetsopplæring som Havarivernskolen har lagt opp for mannskapene innenfor offshore-virksomheten i Nordsjøen og andre steder på kloden hvor norske sjøfolk deltar i oljeboring og supplytjeneste. Havarivernskolens ledelse akter å engasjere seg sterkere innenfor denne sektor i fremtiden.

Rektor Olav R. Skarstein fremhevet det frivillige aspekt ved opplæringen, og understreket at skolen ennå ikke er obligatorisk. På denne bakgrunn syntes han det var meget prisverdig at rederiene satser så sterkt på å la sine sjøfolk gjennomgå slike kurs. Omkring 25 rederier har benyttet seg av skolens tilbud og det er stadig økende oppslutning. Skolen har mottatt flere forespørsler enn den i dag kan dekke. — Derved må vi bare konstatere at det er et udekket behov for den type sikkerhetsopplæring vi kan gi. Det står imidlertid både på personell og øvingslokaliteter, men fra departementshold er det uttalt at midler til utvidelser vil foreligge når de endelige utbyggingsplaner kan legges frem, sa rektor Skarstein.

Dagens kapasitet ved Statens Havarivernskole er på årsbasis mellom 700 og 800 elever.

E.



15-manns besetning på TAGUS

Stående bakerst fra venstre: Arbeidsleder Egil Ellstrøm, hjelpepike Tove Ellstrøm, 2. styrmann Lasse Flagestad, radiooffiser Kari Stubberud, 1. styrmann Per Seter, overstyrmann Jarl Kristensen, kaptein Rolf Andersen, maskinsjef Einar Jenderå, 1. maskinist Thor Helle og 2. maskinist Jan Martinussen.

Sittende foran: Matros Olav Syrtveit, reparatør Bjørn Strand, matros Halvor Henriksen, stuert Erling Østbye og elektriker Thore Stubberud.

Tagus-prosjektets fremdrift

I Skib-Rederi nr. 2/78 beskrev vi ovennevnte prosjekt frem til igangsettelsen.

Vi vil her gi en redegjørelse for prosjektets gang frem til første halvdel av september.

Den 19. juli gikk 15-manns teamet ombord i Fukuyama. Det ble med en gang skilt mellom teamet og de 9 ekstra besetningsmedlemmer, slik at det daglige drifts- og sikkerhetsarbeid ble utført kun av teamet.

Under hele prøveperioden har det ikke under noe forhold vært nødvendig å rekvirere hjelp fra de 9 ekstra besetningsmedlemmer. De har kun utført

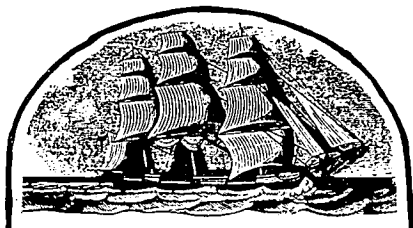
overflatevedlikehold som kunne ha vært utført på et senere tidspunkt, eller ved hjelp fra land.

Rapport nr. 1 ble sendt til Sjøfartsdirektoratet den 15. august. Rapport nr. 2 ble sendt ved skipets ankomst til Australia 15. september.

Under skipets opphold i Japan 1. september gikk representantene Einan fra Sjøfartsdirektoratet og Simonsen fra Skibsførerforbundet ombord for å seile med skipet til Australia som observatører.

Ved deres hjemkomst, samt når rapport nr. 2 foreligger, vil vi igjen kontakte Sjøfartsdirektoratet for den videre utvikling i prosjektet. Dette vil vi informere om i neste nummer av Skib-Rederi.

RT



OPERATION SAIL

Operation Sail -78 er kjent for de fleste. Seilskipsregattaen ble avbrutt før de stolte skuter passerte målsnoren på Horten red. Men til Horten kom skutene pr. maskin i god tid for deadline. Og deadline var tirsdag 15. august 1978. Denne dagen vil nok bli et lite historisk minnesmerke over fordums skuteårganger og maritimt miljø. Sjøfartsnasjonen Norge med tradisjon på havet — Vår ære og vår makt, har hvite seil oss bragt.

Armadaen som seg inn på Oslo havn til kongelig salutt og bivånet av tusenvis av tilskuere langs fjærestein og brygge, var imponerende og enorm å skue. Hundrevis av småbåter hadde ønsket de gamle vete-



Oslo Havn var herlig å skue under avslutningen av OP. SAIL. Yrende liv var det overalt, og WW ansatte kunne betrakte det hele fra orkesterplass.

raner velkommen, og de pilte til og fra foran de mange stevner. Mer andektig stemning har ikke vært opplevd på Oslo havn siden frigjøringsdagene. Det var bare synd at værgudene ikke hadde skjenket Neptun vind i seilene og et praktfullt vær i de dagene seilskipsmønstringen varte.

Yrende liv og levnet hersket fra utstikker A til Danskekaaien, og innånding av tjære og tauverk bragte

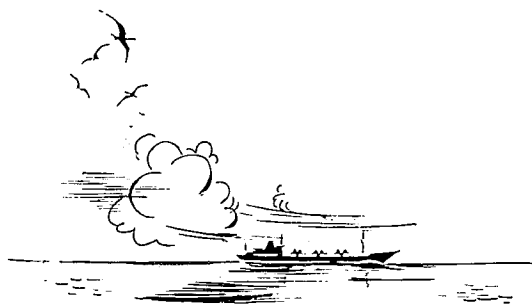
et snev av fordums seilskutetid inn i vår maritime hverdag. Langs bryggene kunne man også skue moderne krigsskip, ferger, lystyachter i skjønn forening med plastbelagte seilbåter og dampskip fra 1912. Kontrastenes verden i sjøfartsbyen Oslo. Og fra orkesterplass kunne WW-ansatte beskue avslutningen av Operation Sail, så lenge det herlige skuet varte.

HeS

SKIPSKATTEN



Snart er det bare i ektesengen man får endene til å møtes.

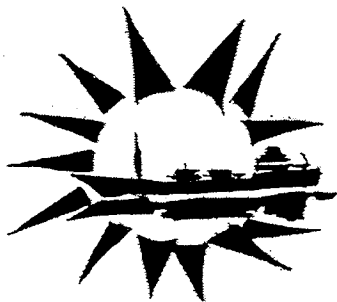
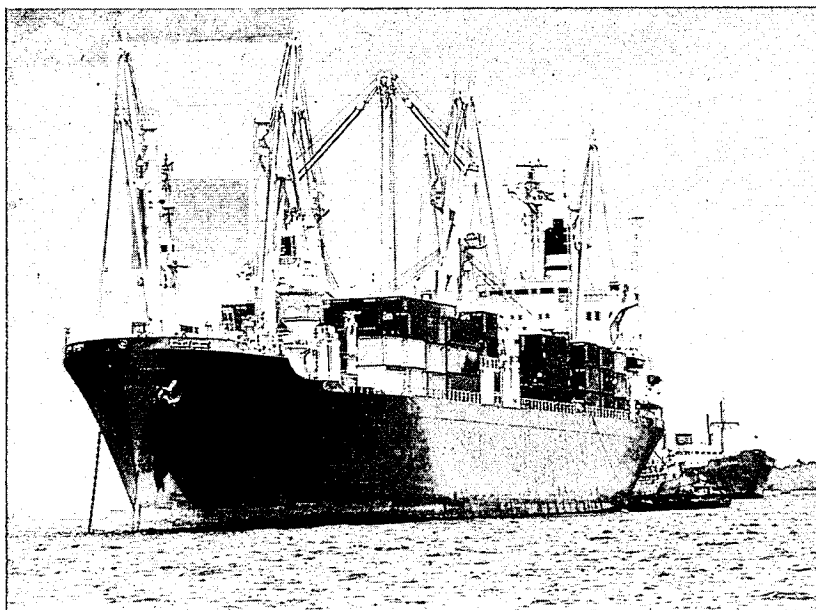


THE FLEET

WILH. WILHELMSSEN FLÅTELISTE

Dette er en bok på 144 sider som inneholder historikk og flåteliste fra 1861—1977. Denne er sendt ombord til alle skip i 3 eksemplarer. Da vi imidlertid har fått forståelsen av at det er flere av de seilende som er interessert og gjerne vil ha boken, vil vi be om at de stikker oppom Informasjonsavdelingen når de er innom kontoret. Vi har fremdeles et lite lager å ta av.

THERMOPYLÆ i skuddet



Erling Borgen

Stein Marienborg, foto

En takk til Wilhelmsens rederi — og ikke minst en takk til hele mannskapet ombord på M/S THERMOPYLÆ. 22 000-tonneren var vårt hjem i 12 trivelige døgn. Fra vi gikk ombord i Singapore — til vi dessverre måtte forlate våre nye venner i Hong Kong.



Journalist Erling Borgen fra Arbeiderbladet fikk i år Norges Rederforbunds pressestipendium. I den anledning tok han kontakt med oss med ønske om å få følge et av skipene i Barber Blue Sea fra Singapore til Hong Kong.

THERMOPYLÆ var det skipet som passet best inn i reiseopplegget, og sammen med pressefotograf Stein Marienborg la han 22. juli ut på det som skulle bli en virkelig begivenhetsrik tur. Først en dramatisk redningsaksjon der skipet plukket opp 40 vietnamesiske flyktninger — senere en skikkelig tyfon utenfor Hong Kong. I dette og neste nummer av Skib-Rederi vil vi bringe reportasjer fra og omkring Erling Borgen og Stein Marienborgs «førstereis».

Vi hadde skjont dersom sjøfolkene på THERMOPYLÆ hadde møtt oss med en skeptisk innstilling. Det er aldri moro å møte folk som likesom skal «kikke en i kortene». Men fra første stund følte vi oss hjemme — og ble mottatt med åpne sinn. Vi kunne gå overalt på båten — og fikk anledning til å lage de reportasjene vi måtte ønske. Selv om vi glemte bort fotoutstyr og skrivemaskin de to første dagene av «taktiske grunner», hadde nok det vært ganske unødvendig.

Det var selvsagt en svært begivenhetsrik tur. Ikke minst fordi vi fikk anledning til å gjøre THERMOPYLÆ landskjent, da vi midt på natten i Sør-Kina-havet plukket opp 40 Vietnam-flyktninger.

Vi hadde bare seilt 12 timer fra Singapore, da det skjedde midt på natten. Noen sparket i lugardøren og ropte: Vietnam-flyktninger.



Journalist Erling Borgen som aktiv deltager i redningen av vietnameserne.



De reddede ble utstyrt med tepper og tøy og forpleiet etter alle kunstens regler.

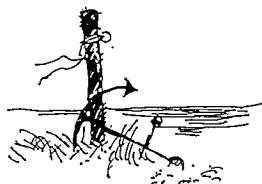
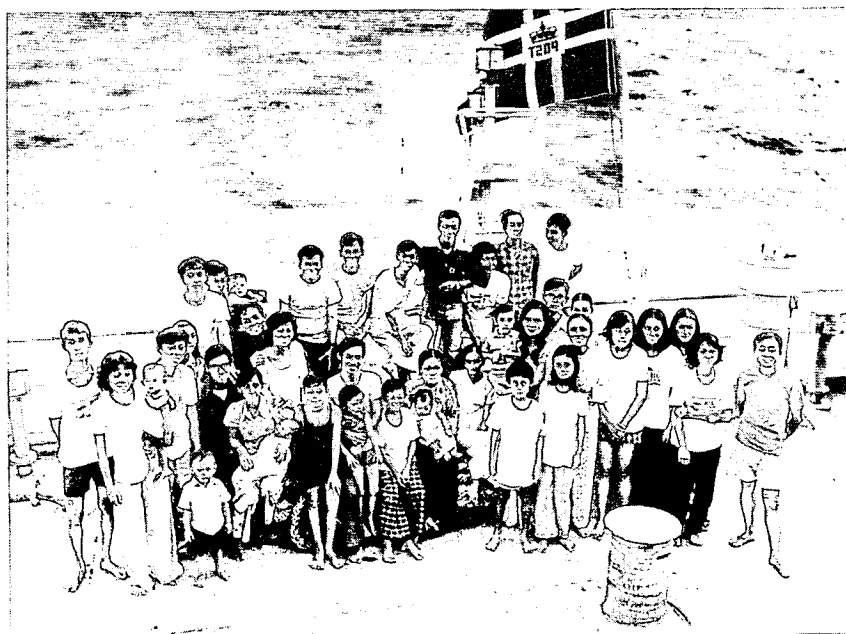
Journalistisk var det et mirakel. Sånt noe som bare skjer en gang i ens «journalistiske liv». Men det var selvsagt ikke mulig å tenke sånn midt under en hektisk redningsaksjon.

Det som kanskje gjorde størst inntrykk under hele båtferden var den innsatsen som hele mannskapet på THERMOPYLÆ gjorde under denne redningsaksjonen. Alle var med. Folk løp til sine garderobeskap og hentet klær til vietnameserne. Motormenn og dekksgutter smurte inn barna med salver og kremer. Alle var bare opptatt av en ting: Å hjelpe til alt de kunne.

Men minnene fra THERMOPYLÆ er andre enn Vietnamflyktninger. Det handler også om store, flotte lugarer. Om mat — grensende til ødselhet. Om tyfonen «Agnes» —

som vi møtte to ganger — og om svømmebasseng og velutstyrt bibliotek ombord. Vi husker med glede all den hjelp og bistand vi fikk av Wilhelmsens agenter i Singapore og Hong Kong.

Vi vil alltid huske denne turen — og håper i tillegg vi kanskje kan få seile med en annen Wilhelmsenbåt en gang. Tusen, tusen takk til alle.





**barber
wilhelmsen
agencies as**



Hakon Østberg

Agenturvirkksomheten i utvikling

Grunnlaget for det som etter hvert har utviklet seg til Barber Wilhelmsen Agencies A/S ble lagt da Wilh. Wilhelmsen, Fearnley & Eger og A. F. Klaveness & Co. A/S i 1969 startet Barber Lines A/S som administrasjons-selskap for linjedriften på U.S.A. Etter forhandlinger med Mr. E. J. Barber ble det inngått en samarbeidsavtale som selv om den ikke ga oss eierinteresser, ga oss styreprerentasjon og betydelig grad av reell innflydelse.

I 1972 fulgte så et «joint venture» med Yusuf Algahanim & Sons i Kuwait. Samme år opprettet vi et hel-eiet kontor i Hong Kong, og siden fulgte opprettelsen av Barber Lines Singapore og «joint ventures» i Dubai, Bahrain, Jeddah og Damman.

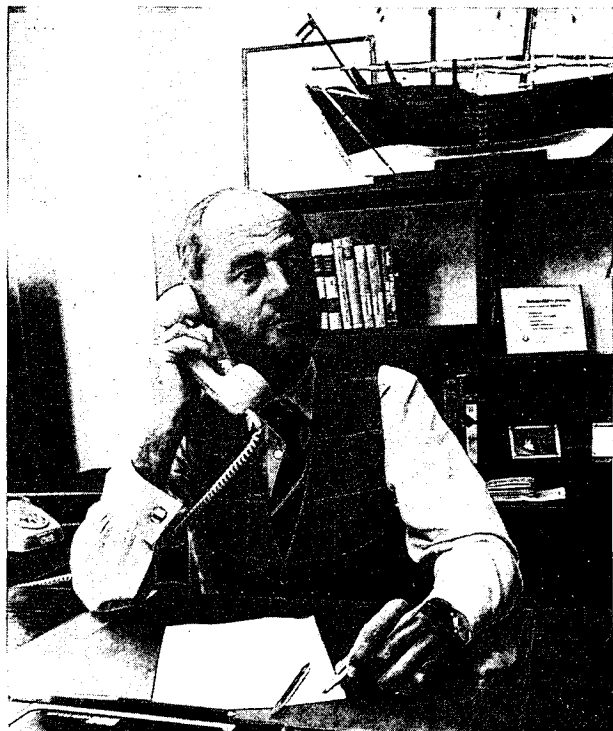
Bakgrunnen for vårt engasjement i agenturdrift var den betydelige kapital som var lagt ned i linjene og at det i fremtiden ville bli stillet meget større krav til agentene enn tidligere — hvis vi skulle være med i konkurransen.

Vi ønsket ganske enkelt å få sterkere innflydelse over agenturnettet og å samarbeide om å bygge en fremtidsrettet organisasjon. Generelt ville vi også gjerne etablere «lytte-poster» på de mest sentrale steder. Konkret følger Barber Hong Kong utviklingen i Kina meget nøye, blant annet ved regelmessige besøk.

Etterat Fearnley & Eger og A. F. Klaveness & Co A/S trådte ut av Barber Lines A/S den 31. desember 1974, og samarbeidet med Blue Sea Line (Ocean og Broström) kom igang fra 1. januar 1975, fortsatte virksomheten uforandret, men med Wilh. Wilhelmsen som ene-eier av Barber Lines A/S — og derved ene-eier av agenturinteressene.

Etter ønske fra Ocean og Broström om å skille agenturvirkksomheten fra linjedriften, ble Barber International Agencies A/S dannet 1. januar 1978 med det formål å administrere og videreutvikle agenturene. Da vi etter hvert også kommer til å ivareta andre interesser, inklusive administrativ og økonomisk styring av WW's agenturinteresser på nordkontinentet av Europa og i Iran, er navnet på vårt firma fra 1. oktober i år endret til

Barber Wilhelmsen Agencies A/S.



Administrerende direktør i BWA er Hakon Østberg. Østberg har vært administrerende direktør i Barber Lines A/S siden starten i 1969 og har for det 20 års erfaring fra WW. Hakon Østberg er vise-formann i Barber Steamship Lines Inc., New York.

BARWILH, som vi kaller oss til daglig, og som er et 100% eiet WW datterselskap, har følgende styre:

Wilhelm Wilhelmsen — formann,
Niels Werring Jr.,
Finn Scheie,
Hakon Østberg.

Hvert enkelt kontor som vi har ansvar for er et eget «profit center», som arbeider på vanlige kommersielle betingelser. Totale brutto inntekter er over 100 millioner kroner pr. år.



Morgenmøte i Haakon VII's gate. Staben fra venstre: marketingsjef Erik Nes, direktør Arne Haugmo, sekretær Anne Grethe Kahrs og administrerende direktør Hakon Østberg.



Marketingsjef Erik Nes og direktør Arne Haugmo — viktig telex fra agenten i Dubai diskuteres.

Det er viktig å være oppmerksom på at forholdet mellom de enkelte agentur-kontorene og deres respektive prinsipaler er et helt vanlig prinspal/agentforhold. BARWILH i Oslo opptreer ikke som noe mellomledd annet enn på områder hvor flere av våre prinsipaler er med, og hvor et koordinerende arbeid er ønskelig. Et eksempel på dette er at BARWILH på vegne av linjene er overlatt koordineringen av prosjekter som skipes fra to eller flere kontinenter. Videre legger vi stor vekt på å ha kapasitet til å være med på utredningsoppgaver hvor både prinsipalene og agenturene har felles interesser. Deltagelse i Barber Blue Sea Ro-Ro Task Force er et eksempel på dette.

For å illustrere omfanget av vår virksomhet kan nevnes at Barber Steamship Lines, Inc. i U.S.A. etter hvert er vokset fra et selskap med kontor bare i New York til en virksomhet med 11 kontorer i U.S.A. og Canada. Samlet stab i Barber Steamship Lines, Inc. er 275 ansatte. Ved våre 2 kontorer i Østen er det 130 ansatte, og ved de 9 kontorene i Midt-Østen 245. Alt ialt har følgelig 650 mennesker sitt arbeid i det agenturnettet som vi direkte eller indirekte har interesser i.

Agent-kontorene har ansvaret for markedsføring, ekspedisjon og andre agentoppgaver for betydelige linje- og tramp-interesser. Kontorene representerer først og fremst følgende linjerederier:

U.S.A./Canada:

Barber Blue Sea,
WW's Vest-Afrika rute,
Nordana Line (DF DS, København) mellom
U.S. Gulf og Middelhavet.
Atlanttrafikk (Broströms Rederi AB) mellom
U.S.A. og Australia,
ØK's linje mellom Pacific og Østen.

Hong Kong og Singapore:

Barber Blue Sea,
Willine,
ØK's Pacific-linje.

Midt-Østen:

Barber Blue Sea, Scammel, Willine,
Blue Star Line (fra Australia og Syd-Amerika),
ScanDutch,
ScanCarriers,
Dafra (Dansk-Fransk, København) — (Europa-Jeddah).

En rekke av våre prinsipaler har eller er i ferd med å sette inn avansert, fremtidsrettet linjetonnasje, og vår viktigste oppgave i den nærmeste fremtid blir å sørge for at agenturene i alle deler blir bemannet på en slik måte at de kan yde våre prinsipaler en førsteklasses service tilpasset fremtidens krav. BARWILH's mål er å skape en effektiv reder-orientert agentorganisasjon, og vi legger derfor stor vekt på en nær og åpen kontakt med prinsipalene.

Når det gjelder våre fremtidige planer, har vi som målsetting å videreutvikle agenturinteressene, bl.a. med nye linje- og tramp-agenturer og annen shipping-beslektet virksomhet. Vi har hatt en sterk vekst de siste årene, men mener det fortsatt er betydelige muligheter tilstede, og vi regner derfor med mange interessante oppgaver fremover.

De 650 funksjonærer som arbeider i agenturene, enten i U.S.A./Canada, Østen eller Midt-Østen, er sammensatt av lokale ansatte og utsendte medarbeidere. Vi har for tiden 25 mann som i vesentlig grad er rekruttert fra WW-gruppen for kortere eller lengre tids utestasjonering. Dette er folk med kommersiell eller med maritim utdannelse. Agentkontorene har åpnet nye og interessante internasjonale karriere-muligheter for mange innen og utenfor WW-gruppen. Vi mener at disse muligheter representerer et aktivum for firmaet og for den enkelte, og bidrar til å gi organisasjonen kunnskaper om det internasjonale miljø den arbeider i.

Det vil i årene fremover bli en rekke interessante stillinger ved våre ute-kontorer. Vi håper det vil være stor interesse for disse stillinger for ansatte i WW og tilknyttede selskaper.

LOENGA

ACL NORGE A/S



Loenga-terminalen. Inngående containere er ankommet på «ACL-toget» fra Skandiahamnen i Göteborg.

Pehr Pehrson

I Skib-Rederi nr. 2 i 1973 ble det skrevet en artikkel om Loenga — containerterminalen som eies av Wilh. Wilhelmsen og ligger rett under Ekebergåsen der Loelven går ut i fjorden. (Førøvrig i tunnel).

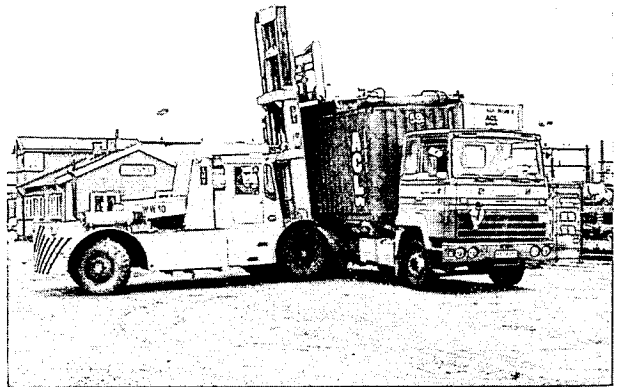
Det er jernbanen som har leiet ut terminalen til Wilh. Wilhelmsen, og vi eier også et vareskur der.

Terminalen er opprinnelig bygget for det militære til lossing av tanks, biler og annen militær utrustning og passer utmerket til tunge 20' og 40' containere og tunge lastebiler. Tyskerne brukte terminalen under okkupasjonen av Norge 1940—1945, og den ble også brukt til lossing av våre egne tropper og utstyr under frigjøringen i 1945.

Terminalen brukes av Atlantic Container Line Norge A/S. Dette er et lite aksjeselskap som holder til i Haakon VII's gt. 2 og eies av Wilh. Wilhelmsen. Navnet har Wilhelmsen gått med på for å kunne markedsføre prinsipalens navn. Vi er generalagenter for Atlantic Container Line i Norge og denne linjes containerbåter fra og til Canada og U.S. østkyst lossere og laster i Skandiaterminalen i Gøteborg.

ACL — Atlantic Container Line er en sammenslutning av flere linjerederier som i en årrekke har samarbeidet på Atlanterhavstrafikken. Fra Skandinavia deltar de svenske rederiene Broströms, Rederiaktiebolaget Transatlantic og Walleniusrederiene, dessuten deltar det hollandske rederi Incotrans, det engelske Cunard Steamship Co. Ltd. og det franske Cie. Générale Maritime i gruppen. ACL har 13 skip som alle er bygget som en kombinasjon av store bilferger og moderne containerskip.





Derfor ligger Loenga utmerket til for disse containere og annen last som går fra og til Gøteborg med jernbanen.

Begge veier har jernbanen satt opp et «blokkto» med spesialvogner for containere som går hver dag i begge retninger. Vognene kan hver ta 4 x 20' containere eller 2 x 40' containere og er et fantastisk og effektivt opplegg med opplasting i Gøteborg samme dag som båten losses og med ankomst Loenga neste dags morgen.

Med hensyn til vareskuret så har vi en avtale med Scanfreight A/S at Wilhelmson tar seg av alt arbeid i forbindelse med denne firmaets utgående og inngående last. Dette fører til at vareskuret bestandig er fullt av last. Scanfreight er den største konsolidatør av stykkogods til og fra Nord-Amerika. Det eies av Broströms og Transatlantic og et antall større speditører, og vi har et meget positivt samarbeide med dette firma. Atlantic Container Line bruker dette firma nesten 100% til konsolidering av sin stykkogodslast i containere og kan på den måten konsentrere sine krefter om de hele containere.

Vi er stolte av Loenga og av Atlantic Container Line Norge A/S. Med små organisasjoner styrer vi disse to enheter. Loengas daglige arbeid blir tatt vare på av formann Arne Hansen med sin lille stab. Containerne løftes med en 30 tonns truck og stykkogodsen håndteres med 2 mindre trucker.

På kontoret i Haakon VII's gt. 2 gjøres alt. Her bookes last, skrives manifest, konnossementer, regninger, containercontroll. All inngående og utgående last styres fra dette kontor med alt det dette innebærer. Alt ekspedisjonsarbeide utføres herfra.

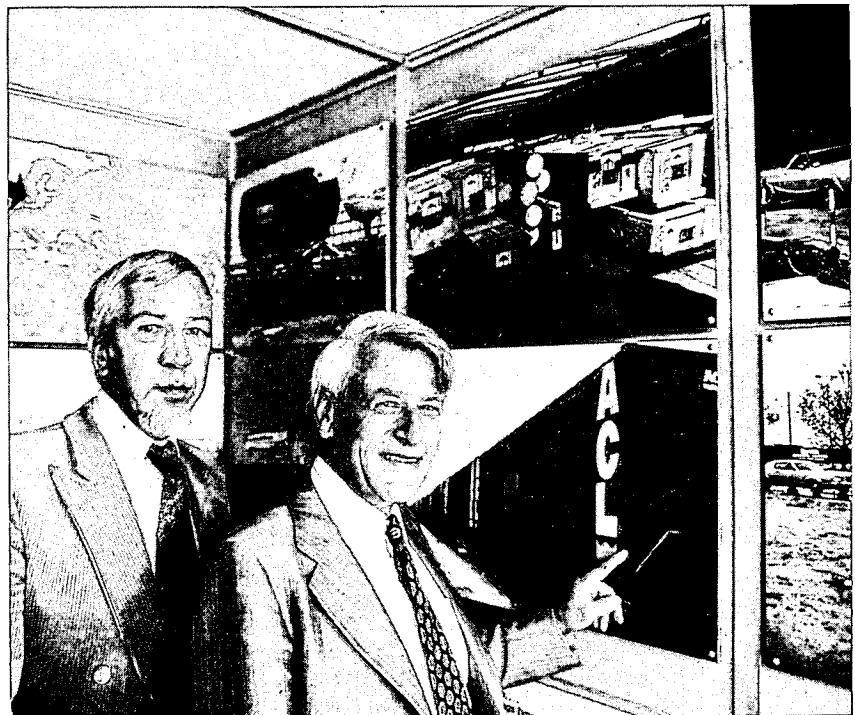
Og ikke minst drives markedsføring og salg som vel er det viktigste i konkurranse med en nasjonal linje.

Vi ser på Atlantic Container Line Norge A/S som et bra produkt som kan selges og Loenga er ikke liten del av dette produkt. Effektivt containeroperasjon er halve salget

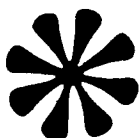
sammen med kontrollert ekspedisjonsarbeide.

I den senere tid har vi overtatt agenturet for Combi-Line som seiler mellom Kontinentet og U.S. Gulf. Den last vi får tak i i forbindelse med denne linje går også over Loenga.

Loengaterminalen er en virkelig syddende arbeidsplass. Særlig ukens første dager er de mest virksomme da containere både lastes og losses og stykkogodset strømmer på både inngående og utgående. Da arbeides det hardt både på kontor og terminal.



ACL driver aktivt marketing-arbeide. Kjell Lehrmalm, ACL og Pehr Pehrson, daglig leder av ACL Norge A/S er her fotografert inne i en ACL container som er innredet som utstillingslokale. Det er en vellykket og populær informasjonsmetode som ACL her har tatt i bruk. Denne gang gjaldt fremstøtet Møre og Romsdal og møbelindustrien her.



Slik opplevde jeg redningsskipet TOLEDO

Av journalist Fredrik Schjander

Blant pressefolk og publikum i Norge er linjebåten TOLEDO blitt kjent for sine bemerkelsesverdige redningsaksjoner i den senere tid. Ved to anledninger har TOLEDO plukket opp vietnamesiske flyktninger fra synkeferdige båter i Chinahavet, men den tredje redningsaksjonen var likevel den mest bemerkelsesverdige. Da tok TOLEDO opp en 14 år gammel gutt som lå og drev i sjøen 200 nautiske mil utenfor kysten av Sri Lanka.

Gutten ble kastet overbord fra en indisk båt da han overrasket noen av mannskapet i ulovligheter. I 43 timer drev han omkring i sjøen før han ble oppdaget av utkikken ombord i TOLEDO, og for alle som har opplevet havets uendelighet, vil det fortone seg som et mirakel at det fra en båt i 20 mils fart går an å få øye på noe så mikroskopisk som et drivende menneske.

Da TOLEDO kom til Bangkok i april, gikk jeg med rederiets tillatelse ombord for å være med på «flyktningeruten» til Malaysia. Det er i disse farvann at flere norske båter i den senere tid har tatt opp flyktninger fra Vietnam, og skulle TOLEDO for tredje gang bli innblandet i en slik redningsaksjon,

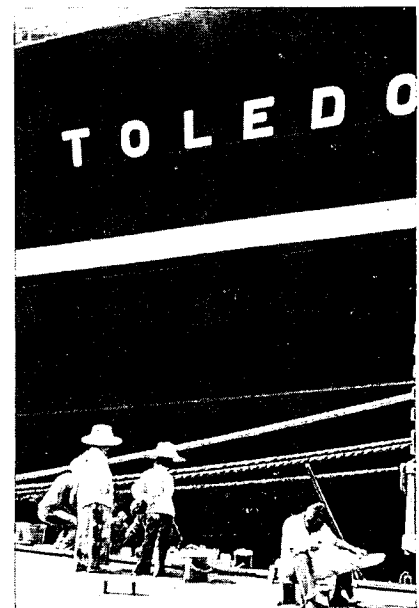
ville jeg gjerne lage førstehånds reportasje om dette.

Nå ble det ingen flyktninger på den fire døgn lange seilasen til Labuan i Øst-Malaysia, men likevel ble jeg en opplevelse rikere, for gjestfriheten og mannskapsånden ombord i TOLEDO var faktisk en opplevelse i seg selv.

TOLEDO er veteran i norsk linjefart på Østen. Den ble sjøsatt i 1960 og har dermed en alder som er sjelden i den norske handelsflåte. Men det skal godt gjøres å finne en skute som er i bedre trim og vedlikehold enn TOLEDO, og uten blygsel holder den tritt med de mest moderne containerbåter og spesialskip på sin regelmessige ferd mellom Europa og Asia.

Wilhelmsens TOLEDO er blitt et begrep rundt om i havnene i Østen, et begrep som står for pålitelighet og godt sjømannskap, og med det siste menes også den uforbeholdne beredvillighet til å gi hjelp til mennesker i nød på havet. Denne urgamle sjømannslov er nemlig blitt uthult i den senere tids strøm av flyktninger fra Vietnam.

Politikk og bekvemmelighetshensyn har fått mange skipsførere til å lukke øynene for synkeferdige og



overfylte småbåter på åpent hav, og ingen vet hvor mange flyktninger som har satt livet til på grunn av slik forsømmelse. I Malaysia snakket jeg selv med en flyktning som fortalte at hans båt ble forbiseilt av 46 fartøyer før de endelig ble reddet.

Side om side med kaptein Herman Blindheim på TOLEDOS kommandobro fulgte jeg utseilingen fra Bangkok. Termometeret i skyggen på brovingen viste 41 grader i skyggen. I solsteken foran på bakken balte dekksmannskapet med trossene. Det glinset i nakne overkropper.

Hvor mange grader er det egentlig i sola når det er 41 i skyggen?

- Slow astern!
- Hard astern!
- Hard aport!
- Midships!

Den thailandske losen ga sine ordre til rormannen, som gjentok dem med tydelig norsk tonefall. Det skal en fin hånd til å snu TOLEDO i dette elveløpet, for strømmen er stri, og når båten ligger på tvers med sine 510 fot og 12.500 dødvekttonn, så er det ikke stort å gå på til breddene på begge sider.





Kaptein Blindheim følger utseilingen fra Bangkok.



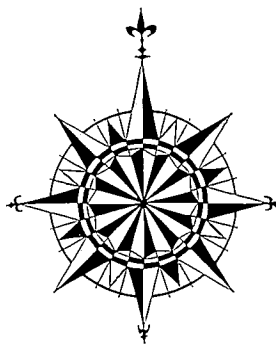
Telegrafist Kristin Flaata vinker farvel for denne gang.

Vi fikk hjelp av en taubåt som sparket iltert bakut i det brune elvevannet. Alt gikk prikkfritt og rutinemessig, og snart var vi på stø kurs nedover elva.

Men bare 25 minutter senere skjedde det noe uventet. Førstestyrmann Arthur Nordgaard sto på broen, og hans vaktsomme øyne oppdaget at en av containerne på fordekket var åpnet på gløtt. Containerne skal være forseglete, så her var det noe som ikke stemte.

Nordgaard gikk ut på brovingen og kikket nedover langs skutesiden. Tett inntil TOLEDO lå det en speedbåt, og fire unge gutter var freidig i sving med å stjele kartonger fra containeren på fordekket. En av dem måtte ha skjult seg ombord ved avgang, mens de andre var kommet etter i speedbåten.

Straks de skjønnte at de var oppdaget, hoppet de i sjøen og forsvant i den hurtiggående båten. Kaptein Blindheim og førstestyrmann Per Brække undersøkte containeren og kom til at det var for-



svunnet åtte-ti kartonger med fransk konjakk.

Guttene visste antagelig nøyaktig hvilken container de skulle gå løs på. Men nå ble fangsten begrenset, takket være førstestyrmannens årvåkenhet.

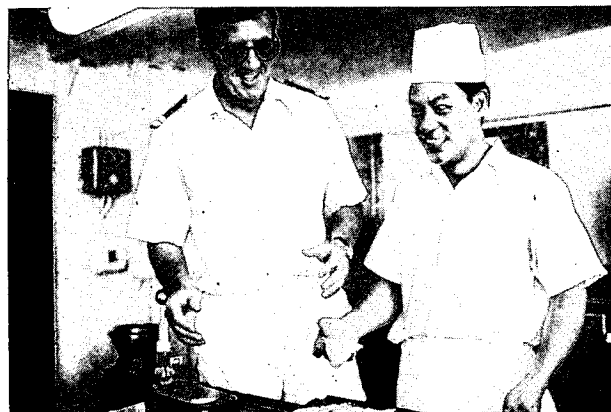
Nordgaard hadde forresten fått den ene hånden stygt forbrent av kokende vann og burde egentlig ha vært sykmeldt. Men TOLEDO er et skip hvor det ikke går an å være syk.

Båten er rasjonalisert helt til margen og har et mannskap som er nøyaktig halvparten av hva den opprinnelig var beregnet for. Med tre styrmenn som skal dele døgnet i fire timers vakter, blir det en tur- nus hvor det ikke er plass til sykdom.

Jeg fant snart ut at det samme gjaldt bysseavdelingen. Hvis den kinesiske kokken Sin Fat Chan ble syk, måtte stuerten, Markus Karl- sen, lage mat, og ble salongpike Jenny Undheim fraværende, måtte stuerten dekke bord og servere i offisersmessen.

Slik var det også i de andre av- delingene, men mannskapet klaget ikke. TOLEDO er i det hele tatt en båt med en mannskapsånd som enhver skipsreder kan misunne den.

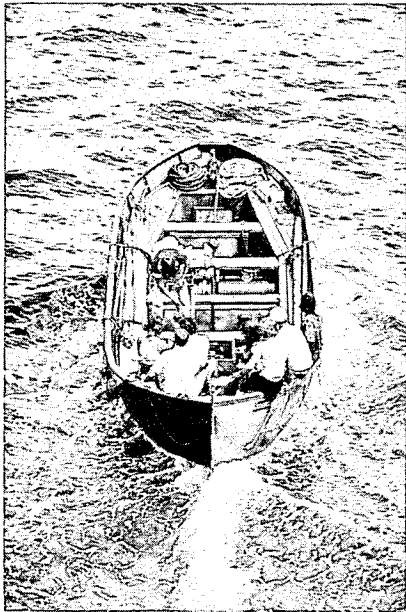
Min reise med TOLEDO ble noe utenom det vanlige også ved at sjøen hele tiden lå blank som et speil. Vi var omgitt av et hav så blikkstilte at overgangen til himmel ble visket ut. Vannflaten ble brutt bare hver gang en flyvefisk etterlot



Stuert Markus Karlsen og kokk Sin Fat Chan forbereder en innbydende meny.



1. styrmann Arthur Nordgaard tar peiling på kysten av Kambodsja.



I Labuan tar mannskap på frivakt seg tid til en badetur med en av livbåtene.

seg et langt bremsespor før den forsvant i sjøen igjen.

Jeg var faktisk blitt glad i båten da jeg på grunn av andre oppdrag måtte pakke kofferten i Labuan for å fortsette reisen med et så upersonlig fremkomstmiddel som fly.

Jeg gikk ned gangveien og bortover langs den svartmalte skutesiden med den velkjente hvite stripen i underkant av dekket. Kraner og bommer svingte med last som skulle fra borde, og dekkfolkene så meg ikke i travelheten. Likevel vinket jeg til dem og til båten.

— Farvel, TOLEDO, og fortsatt lykke på reisen!



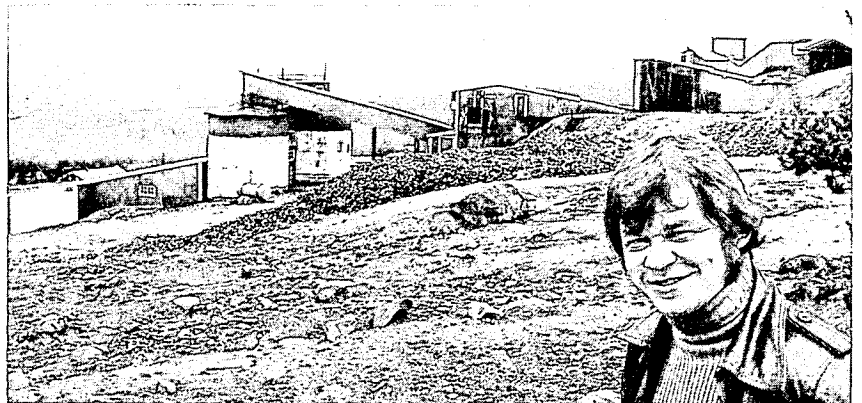
TOLEDO ved kai i Bangkok.

HØYT TIL FJELLS

Det er fint å være sjømann, men enda bedre er det å være sjømann bosatt ca. 900 meter over havet her i vakre Folldal. Da bruker man de lange feriene til herlige skiturer i Rondane og til utbytterike jakt- og fisketurer i naturskjønt terreng hvor du kan gå så lenge støvlene holder uten å treffe på folk, sier skips-elektriker Åge Streitlien (29) før han nå skal ut på ny langfart med 70 000-tonneren TAGUS. Men først skal han forsøke å lure seg inn til fjellrypen på farverike vidder.

— Sjømann fra det norske høyfjell?

— Det er flere enn jeg som har sjøen som yrke her oppe. Men muligens er jeg arvelig belastet. Bestefar var fra Romsdal. Han var sjømann på seilskuter og elektriker når han var på land. Kanskje det er derfor jeg er blitt skips-elektriker, altså både sjømann og elektriker.



Under ferier hjemme i Folldal blir det også tid for skips-elektriker Streitlien til å rusle omkring på den tidligere landfaste arbeidsplass.

Grubeelektriker fra Folldal ble skips-elektriker på TAGUS

Det var imidlertid eventyrlysten som fikk meg til å dra ut. Etter 4—5 år som elektriker i grubene på Hjerkin og over bakken her i Folldal, fikk jeg lyst til en forandring og prøve nye oppgaver. Jeg meldte meg på arbeidskontoret som opplyste at Wilh. Wilhelmsen trengte en yngstemann i maskinen. I begynnelsen av 1970 dro jeg så ut som smører på linjeskipet TORRENS. Avbrutt av skolegang og ferier har jeg så fortsatt å seile i det samme rederiet.

— Fra grubeelektriker til skips-elektriker?

— Muligens er jeg den første som har gjort noe sånt. Men det går utmerket. Mine kamerater ute synes det er nifst å høre at jeg har jobbet 600 meter under tungt storfjell på Hjerkin, men mine venner fra tiden ved Folldal Verk synes det er uhyggelig at det er så meget vann under min nåværende arbeidsplass. Det er visst rart alt man gjør.

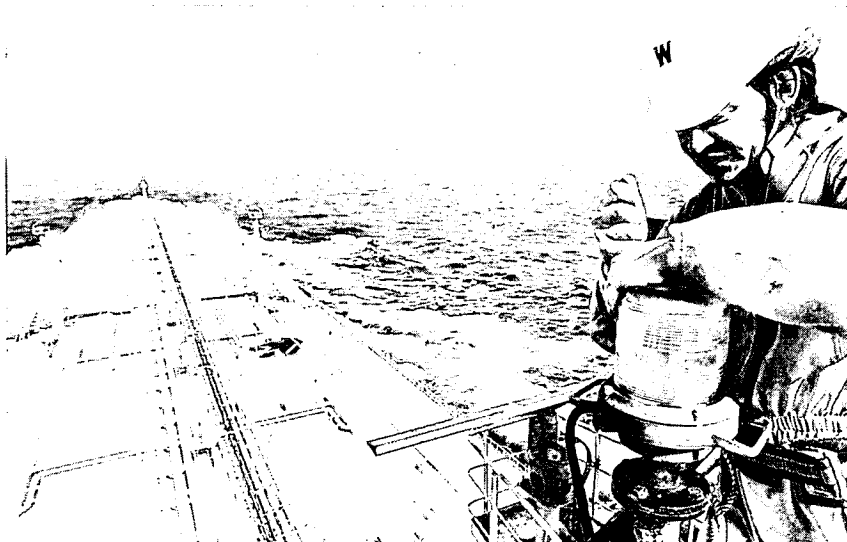
OG HØYT TIL VÆRS

— Så det er ikke noe sjømannsmiljø her oppe på toppen av Norge?

— Vi er nok idag en 5—6 mann som jobber fast i utenriksflåten. Jeg vet iallfall om en skipselektriker til, noen matroser og maskinister. Borte på Dovrekanten har vi forøvrig en skipper. Om noen år kan vi kanskje klare å bemanne et skip med folk her fra fjellet. Dessverre har vi også mistet et par mann herfra ved skipsulykker, så vi har fått vår del av skipsfartens sorger og gleder. Min beste kamerat gikk ned med «Berge Istra».

— Hvorledes ble smøreren fra 1970 skipselektriker på TAGUS-

— Etter en tid viste det seg at elektrikerer på TORRENS måtte ha hjelp. Da han tørte at jeg var utdannet elektriker, ble jeg etter en kort tid forfremmet til elektriker-assistent. Dermed var det gjort. Jeg var ute et år og hadde to rundturer til Australia og en til Japan, alle med utgangspunkt i Oslo. Da jeg mønstret av, bar det til den maritime skole i Trondheim og med



Turbintankeren TITUS på 380.000 tonn er det største skip skipselektriker Streitlien har seilt med. Her sitter han 54 meter over havflaten og sjekker signallysene i radarmasten som heter «Juletreet» til sjøs. Det 380 meter lange dekket utgjør 22 mål. Så det er da vidder til sjøs også!

fast skolegodtgjørelse fra rederiet. Året etter kunne jeg dra ut med papirer som skipselektriker.

— Hvorledes er det?

— Stadig utfordringer, det er noe jeg liker. Utviklingen går så fort idag at det alltid er nye ting å sette seg inn i. Nå skal jeg ombord i TAGUS som går med redusert bemanning i et prøveprosjekt. Her må jeg også gjøre andre ting enn bare elektrikerarbeide. Til gjengjeld vil jeg få bedre betalt, fast årslønn og regelmessige seilingsperioder på ca. 4 måneder og ca. 2 måneder ferie. Det er en ny utfordring som jeg gleder meg meget til.

— Hvorfor er det ikke flere sjøfolk fra Folldal?

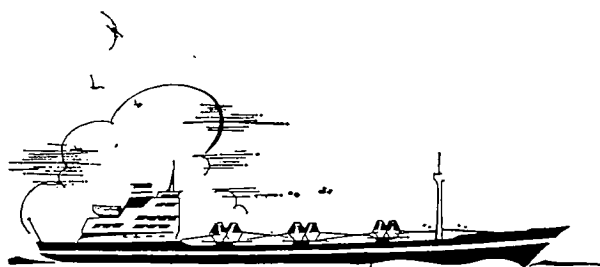
— Det er ofte ungdom som spør om forholdene til sjøs, og enkelte av dem kommer seg også inn på sjøaspirant-skolene. Men der tror jeg de blir sjøsyke når de har undervisning i disse småbåtene. Dermed slutter de før de egentlig har fått begynt. De vet vel bare ikke at de store skipene gynger på en langt mer behagelig måte enn det småfartøyene gjør. Og de vet så absolutt ikke hvor fint det er å komme fra sjøen og hjem til lange ferier her i grubekommunen Folldal, sier skipselektriker Streitlien.

E.



*Kranset av stener og soltørret siv,
ligger vår driftssjef i veer.
Ser sin misjon i det nye giv
og føder de store idéer.*

MINI MAL



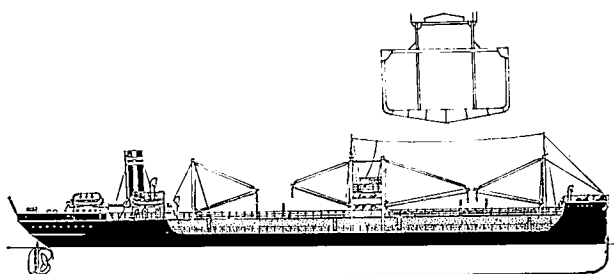
BULKSKIPSFARTEN

Ser en på rederiets tonnasje-liste idag, vil en se at en betydelig andel av tonnassen består av bulkskip. Mange vil vel også kjenne til at dagens store bulkflåte har sin opprinnelse i 1962 da vi fikk levert to mindre bulkskip fra henholdsvis Eriksberg og Kaldnes Mek. Verksted. Hva de fleste sannsynligvis ikke vet, er imidlertid at rederiet i sin tid bygget og opererte et av Norges første skip bygget spesielt for bulk-laster. Bulkskipsfarten i rederiet har således sin egentlige begynnelse adskillig tidligere enn 1962.

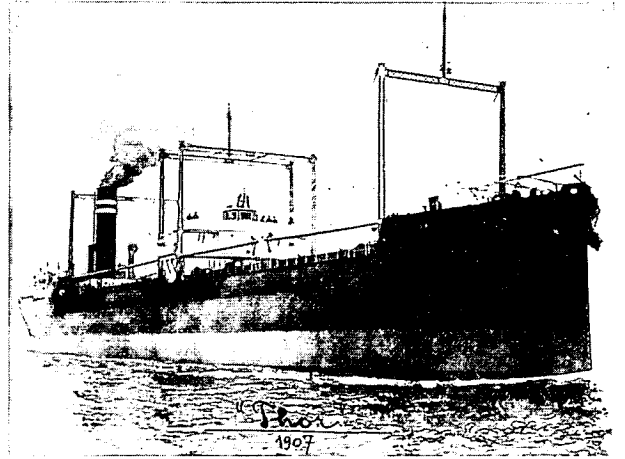
Bulkskip representerer idag en betydelig andel av verdens og Norges skipsfartstonnasje.

Som spesiell type slik vi kjenner den i dag ble den først fremtredende i midten av 50-årene da den etterhvert begynte å ta over etter vanlige «trampskip» som ikke lenger var konkurransedyktige.

Omkring århundreskiftet var rederiet engasjert i flere kontraktsfarter omkring i verden. Transportene gikk stort sett i fem «trades» 1. Mellom USA, Vest-India og Central-Amerika 2. Mellom Chile og USA 3. Mellom San Fransisco og Vancouver 4. Mellom USA Vestkyst og Japan 5. Mellom New Foundland/USA og Rotterdam. Lastene besto av kull og/eller malm. I disse forskjellige fartsområder brukte man stort sett vanlige trampskip med et mellomdekk for bruk også i stykkgodsfart. Med et unntak var ingen av skipene spesialbygget for den fart de gikk i. Unntaket var kullfarten San Fransisco — Vancouver hvor man bygget et spesialskip for den spesielle trade. Skipet, som fikk navnet THOR, var på 6.700 tonn. dw. Skipet hadde to luker som var plassert på toppen av en såkalt «trunk». Skip konstruert på denne måten ble kalt for «trunk-skip». Typen var populær omkring århundreskiftet da det var spesielt godt egnet til transport av bulklast. Trunken var en opphøyet seksjon mellom poop og bakk med bredde ca. halvparten av skipets bredde. Trunken tjente som feeder til rommene og reduserer derved noe av problemet med skifting av f.eks. kornlast. De høye luke-karmene på dagens bulkskip følger noe av det samme prinsipp. Trunken ga også ekstra langskipsstyrke til skipene, noe som var viktig ved f.eks. malmtransporter. Forskjellige måleregler på den tiden tok ikke truken med i tonnassen og dette ga denne typen fordeler ved beregning av forskjellige avgifter.



THOR — av «trunk-typen». Skipet var en såkalt baklader med maskin akterut og bro midtskips.

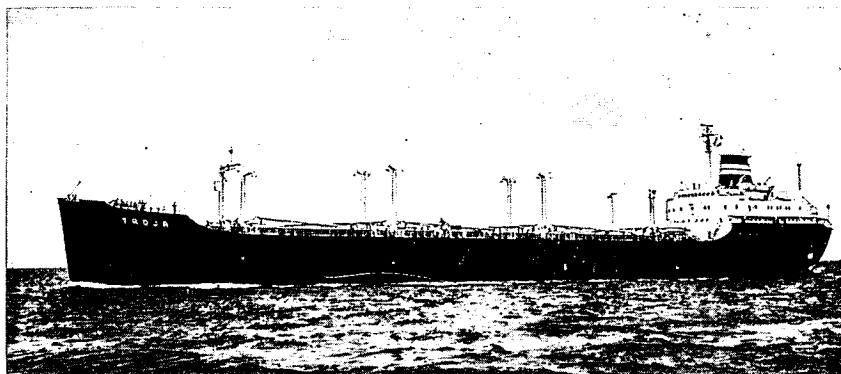


Pioneerskipet D/S THOR på 7.600 tonn dw. (1907—17).

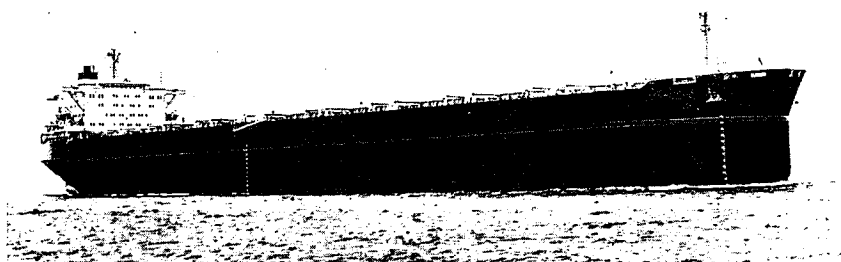
Bjørn Pedersen

En videreutvikling av trunk-typen var «turret»-typen. Rederiet fikk også et skip av denne typen i sin flåte. Skipet fikk navnet TITANIA og viste seg å være en meget god forretning. Uvisst av hvilken grunn ble det allikevel ikke levert flere skip av typen til rederiet. Trunken var seiglivet og vi finner den igjen på enkelte skip opp i 20-årene da en del av de første tankskipene som ble levert til norske redere også var utstyrt med trunk. W. W. fikk også en rekke tank-skip levert på denne tiden, men såvidt vites var ingen av dem utstyrt med trunk.

Etter at pionerskipet D/S THOR sank i 1917 på vei fra Vestkysten til Japan, gikk ikke rederiet til anskaffelse av spesialbyggede bulkskip før i 1962 da M/S TEMPLAR og M/S TROJA ble levert fra Akers Mek. Verksted og Eriksberg Mek. Verksted. M/S TEMPLAR var på 18.780 dw og M/S TROJA var på 18.175 dw. Begge skip var typiske eksempler på den type bulkskip som var vanlig i slutten av 50-årene og begynnelsen av 60-årene. Det var i denne perioden at bulkskip ble mer og mer vanlige og at bulkfarten utviklet seg til et meget viktig element i norsk skipsfart på linje med tankfart og linjefart. Bakgrunnen for denne utvikling ligger egentlig i den annen verdenskrig da den kjente Liberty-typen ble utviklet og bygget i et antall på mer enn 2 600 skip. Da krigen var over, ble en lang rekke av disse skipene solgt som overskuddsmateriell til redere omkring i verden. Skipene var billige og de ble svært ofte brukt til bulktransporter til tross for at de hadde mellomdekk og ikke var spesielt velegnede til bulk-laster. Men de var rimelige skip med lave investeringer og driftsomkostninger, og dette bevirket etterhvert at transporten av bulkvarer som kull, korn, malm, fosfat etc. fikk et meget lavt og økonomisk fraktnivå. Farten utviklet seg, verdensøkonomien og verdenshandelen ekspanderte og kravene til enda mer økonomisk og rasjonell bulk-transport oppsto.



M/S TROJA II 18.175 tonn dw. (1963—70).



Vårt største bulkskip M/S TARCOOLA på 121.060 tonn dw. ble levert i 1977.

Dermed var utviklingen av bulkskip igang slik vi kjenner dem idag. Ganske snart ble det vanlig å plassere maskin og bro akterut slik at man fikk mange og store rom uten hindringer til grei lasting og lossing med f.eks. grabb. Man utviklet systemet med vingtanker og selv-trimming og fikk etterhvert meget effektive skip. Størrelsen øket, vi hadde perioden med skip på ca. 16.000 til 20.000 dwt., men snart øket det oppover til 25.000, 35.000, Panamax størrelse på 50/60.000 dwt. Omkring 1970 var det ikke uvanlig med bulkskip på 100.000 dwt. Bulkskipene ble ofte spesialbygget for bestemte laster og ble således enda bedre transportmateriell. Utviklingen av størrelsen gikk som regel hånd i hånd med utviklingen av havnene og laste- og losseutstyret og vi fikk etterhvert havner som uten problemer kunne ta selv de største bulkskip. M/S TEMPLAR og M/S TROJA var faktisk allerede relativt små bulkskip da de ble levert. Rett etter leveringen av disse skip kom det flere serier med bulkskip på ca. 30/35.000 dwt.

I 1968 kom så den store ekspansjonen i rederiets bulkshipsflåte. M/S TONGA, TAKARA og TANABATA ble levert fra Mitsubishi, Japan. Skipene var søster-skip på ca. 56.700 dwt., og av den såkalte Panamax type, d.v.s. skip som har maksimale dimensjoner for passering av Panama-kanalen. M/S TANABATA og TAKARA er senere bygget om til ro-ro bilskip. I neste omgang fikk rederiet levert 4 nye Panamax bulkskip i perioden 1972—74. Disse fikk navnene M/S TAKASAGO, TAKAMINE, TAKACHIHO og TACHIBANA. Disse skip hadde en noe større tonnasje enn den første serien, ca. 63.500 dwt. I 1977 ble ytterligere to Panamax-skip levert, denne gang med en tonnasje på 70.600 dwt. Disse skip ble levert fra

Nippon Kokan og fikk navnene M/S TAMESIS og TAGUS. Endelig ble våre største bulkskip, M/S TARCOOLA og TONGALA på ca. 121.000 dwt levert i samme år fra Götaverkens Landskrona Varv. Man har således hatt en stadig stigning i størrelsen på rederiets bulkskip.

OBO-æraen

I perioden mellom de to første serier av Panamax bulkskip fikk rederiet levert et kombinert bil/bulk skip fra Kaldnes Mek. Verksted som fikk navnet M/S TROLL FOREST. Skipet ble levert i juli 1970. Omkring samme tid ble 4 andre TROLL-skip levert fra Jugoslavia til engelske eiere med operasjon av Denholm Ship Management og tidscerteparti til Wilh. Wilhelmsen, og et samarbeidende selskap i Toronto. Disse skip ble delvis operert i Open Bulk Carriers Ltd. mellom Europa og USA Østkyst/Canada og delvis som bilskip på tidscertepartiet til de store bilbefraktører og operatører. Sommeren 1977 ble forøvrig TROLL FOREST og TROLL RIVER bygget om til containerskip for bruk i Midt-Østen linjen. For tiden seiler disse to skip i midt-østen linjen, mens TROLL PARK og ARTIC TROLL seiler i Open Bulk og TROLL LAKE seiler på T/C til Nippon Ysen Kaisha.

Utviklingen i rederiet fra D/S THOR i 1907 til dagens store flåte er overveldende. THOR som i sin tid var et stort spesialskip for bulklaster ville idag bli regnet som et mini-bulkskip. Skipets totale lastekapasitet ville knapt halvveis fylle et av rommene på M/S TARCOOLA. I 1907 hadde vi ett bulkskip — idag disponerer vi 15 hvorav 2 er ombygget til containerskip og 2 skip er ombygget til bulk/Ro-ro bilskip.



1. styrmann Siegfried Stöhr sier farvel til familien og hjemmet sitt på Kråkerøy. På trappa: Fra venstre, Renate, 6, kona Tove og Jeanette, 10. — Jeg smiler utelukkende for fotografen — og er ikke det minste glad over å reise fra familien, sier Stöhr.

Det er en tidlig onsdagsmorgen i august. 1. styrmann. Sigfrid Stöhr sier farvel til kona Gunvor — og barna Jeanette, 10 og Renate, 6. Han flytter koffertene inn i bagasjerommet på en ventende bil — og reiser fra Kråkerøy og Østfold.

Et døgn senere er han på den andre siden av jordkloden: I Singapore — og vel ombord på M/S THERMOPYLÆ. Hjemmet hans for de neste seks månedene.

Stöhr er bare en av de mange tusen sjømenn som hver eneste måned må forlate familien fordi jobben krever det. Arbeiderbladet fulgte 1. styrmannen fra det koselig hjemmet på Kråkerøy — og vel om bord på Wilh. Wilhelmsens 22 000 tonner. En stykkogdsbåt som går verden rundt.

— Det er like godt han reiser nå, sier Tove Stöhr spøkefullt.

— De siste dagene har han ikke vært tilsnakkenes. Bare gått rastløst rundt og ventet.

— Ja, sånn har jeg det alltid. De siste dagene før en påmønstring er jeg alltid langt borte. Gleder meg ikke til å reise fra familien, men sier til meg selv: Like godt å komme i gang med det, først som sist.

Vi sitter i stua i det praktfulle huset familien Stöhr har bygd seg på Kråkerøy. Et hjem preget av mange utenlandsreiser. Kamfetre-kister, utenlandsk service, souvenirer og minner fra mange land.

Med 1. styrmann Stöhr fra Kråkerøy til Singapore

Erling Borgen

Stein Marienborg, foto

Avskjedens stund har kommet — og «farvel-bløtkaken» står på bordet.

— Det er kanskje litt vanskeligere enn ellers å reise nå, sier Stöhr.

— Jeg har bodd hjemme i to år nå fordi jeg har gått på skipperskolen. Nesten glemt hvordan det er å være til sjøs, ler han.

Nei, det har han nok ikke. Stöhr som er født i Vest-Tyskland har seilt i 16 år — og har vært 1. styrmann siden 1972. Hele tiden hos Wilhelmsens rederi. «Et utmerket sted å være».

Også kona har seilt ute som messepике. Det var faktisk sånn de to traff hverandre.

— Jeg visste jo hva jeg gikk til når jeg ble sjømannskone, og det er klart det har sine negative sider å være borte så lenge fra hverandre. — Men jeg har lært å bli selvstendig, stå på egne ben. Jeg har jo ikke noe valg. Når ungene er syke — eller noe er galt i huset — må jeg ordne opp selv. Fordi Siegfried er ute og reiser. Og det er mange andre i tilsvarende situasjon som meg. Vi er faktisk en hel liten sjømannskoloni her ute, sier hun — og blir plutselig alvorlig et øyeblikk.

— Men det er klart jeg savner mannen min — og fellesskapet med ham — når han er ute. Men vi stoler på hverandre — og skriver og ringer — og gleder oss veldig til gjensynet, sier hun.

Og «gjensynet» neste gang blir i januar måned.

— Da får vi ta julaften på etterskudd, sier 1. styrmann Stöhr. Han er glad for at fartstiden etter hvert har kommet ned i 6 måneder.

— Jeg seilte også den gang det var 18 måneders fartstid. Det var lenge det. Nå er det på tale å senke den til fire måneder. En utvikling jeg tror de fleste sjømenn vil hilse med glede, mener han.

Til Fornebu

Etter en avskjed med familien — går turen med bil til Wilh. Wilhelmsens hovedkontor i Oslo. Her får Stöhr billettene og de siste instruksjonene om båt og reiserute.

På Fornebu går han bort til sjømennenes egen innsekkingskranke: «SAS-Seamen's travellers service».

— En fin ordning at vi kan gå hit, sier Stöhr.

— Vi er gjerne flere som skal mønstre på skipet samtidig, og i stedet for å reise hver for oss, gjør denne ordningen sitt til at vi kan reise sammen og bli bedre kjent underveis.

Foruten Stöhr — er det fire andre som skal mønstre på M/S THERMOPYLÆ i Singapore. Han møter alle utenfor SAS-skranken og håndhilser.

Og så er det klart for en lang tur: Oslo — København — Karachi — Bangkok og Singapore. Flyet er bare halvfullt — så de 16 timene gjøres litt mindre anstrengende ved å «stjele» tre seter og strekke på seg.

Varmt og fuktig

Når flyet landet i Singapore er klokka ni om kvelden lokal tid. Det er varmt og fuktig — nesten 35 grader ute. Inne i ankomsthallen er Wilhelmsens Singapore-agent på plass. Et stort skilt med THERMOPYLÆ møter de fem sjøfolkene.

En halv time senere klatrer de påmønstrende oppover landgangen på båten. De blir ønsket velkommen av kapteinen og flere andre fra mannskapet som ber om siste nytt fra hjemlandet — og om aviser. Og selvsagt er det medbragte aviser. Det er en stående huskeregel for påmønstrede mannskap å huske slike selvfølgeligheter.

— Det er godt å være hjemme igjen også, sier 1. styrmann Stöhr og pakker ut en av koffertene.

— Nå er jeg sliten og vil sove, sier han.

— Resten får vente til i morgen.



Klokka 21.00 om kvelden lokal tid kommer 1. styrmann Stöhr til flyplassen i Singapore sammen med fire andre som også skal påmønstre M/S THERMOPYLÆ. De har alle vært på reise-
fot i mer enn 24 timer.



1. styrmann Stöhr i full gang ombord ett døgn etter avreise fra Kråkerøy.

Føler seg hjemme

Det går ikke lang tid før 1. styrmannen føler seg til rette. Så har han da også bare seilt på stykkogdsbåter tidligere også.

— Jeg trives best på stykkogds — og en tankbåt kunne jeg ihvertfall ikke tenke meg.

M/S THERMOPYLÆ er en utmerket båt, ifølge Stöhr.

— Litt tungvint på dekk, men ellers er alt i orden. Jeg har faktisk aldri opplevd en båt som er lettere å fortøye enn denne. Maskinistene sier at maskinen er utmerket — og innredningen så vel i messe som i kahytter er topp.

Alle om bord på THERMOPYLÆ har hver sin lugar med eget bad.

— Jeg kan nesten ikke forestille meg hvordan det var i gamle dager, men vi likte oss jo da også, sier Stöhr.

Som 1. styrmann fungerer han som navigasjons-offiser. Har ansvaret for instrumenter og kart. I tillegg sjøvakt. Den er fast fra midnatt til fire om morgenen. Så pause frem til klokken 12.00 om formiddagen — og nye fire timers vakt.

Stöhr ble raskt meget begeistret for mannskapet på sin «nye» båt.

— At vi som skal seile båten går godt sammen, er viktig. Det har faktisk alt å si for hvordan de 6 månedene skal gå, mener han.

Et friskt pust i skolens hverdag, adopsjonsbesøk på Vindingstad skole

En feiende marsj i strålende sol møtte gnista Inger Albrigtsen fra M/S TOMBARRA og Astri Howells fra WW da de 7. september ankom til Vindingstad skole på Gjøvik for å besøke TOMBARRA's adopsjonsklasse 52C. Ildsjelen i adopsjonsarbeidet, lærer Jon Anker Holm hadde drillet klassen grundig før besøket, instrumentene blinket i solen, ungene var gravalvorlig konsentrert og marsjer og dansemusikk tonet over den vakre skoleklassen. I klasserommet, der tavlen var nylig dekorert med velkomsthilsen og sjømotiv, ble Jan P. Jansens fjernsynsprogram om skipet vist klassen, og interessen var på topp. Det gikk tydelig frem da ordet ble fritt og 5. klassingene lot spørsmålene hagle, spesielt over Inger, som kunne fortelle likt og ulikt om livet ombord, og arbeid og fritid, og ikke minst om Australia, som med ett ikke lenger var kjedelig geografipensum, men en spennende verdensdel der TOMBARRA er fast gjest. Inger hadde med gaver fra skipet, et nydelig kenguruskin, en vaskeekte boomerang og et utall prospektkort som viste dyre- og planteliv på det australske kontinent.

Inger Albrigtsen, som er vokset opp på Hov og kjenner miljøet på Gjøvik, er den beste skipskontakt barna kunne ha. Med et våkent øye for hva som kan interessere 5. klassinger, holder hun skipets del av korrespondansen levende, og barna skriver ivrig tilbake om livet i den vakre Mjøsbygda, og skolelivets gleder og sorger. Mange ombord har barn i samme alder selv og setter pris på denne kontakten med et levende skolemiljø.

Rektor Aasmund Harbak viser også stor interesse for adopsjonssaken og var tilstede under hele besøket, som ble avsluttet med typiske skillingsviser sunget av tre av småpikene utkledd som barn av almuen i det forrige århundre.

I november går Inger igjen ombord i TOMBARRA etter velfortjent ferie, og vi er ikke i tvil om at besøket på Vindingstad skole har styrket kontakten mellom skipet og klasse 5 C, som håper å få en sjanse til å besøke sitt skip en gang i 6. klasse.

AHo



Elevene samles om radiooffiser Inger Albrigtsen (til venstre) og informasjonssekretær Astri Howells fra rederiet. «Gnista» viser frem bilde av adoptivskipet M/S TOMBARRA.

Beste elev ved skipsføreravdelingen

Ved en enkel høytidelighet i rederiet ble 1. styrmann Jon Røhmen Langaas fra Porsgrunn tildelt Oslo Rederiforenings gullur som beste elev ved skipsføreravdelingen, Oslo Sjømannsskole. Adm. direktør Leif T. Løddesøl berømmet i sin gratulasjonstale Langaas for fremragende skoleinnsats og ønsket lykke til med videre tjeneste ombord i rederiets største skip T/T TITUS.



1. styrmann Jon Røhmen Langaas mottar sin hedersbevisning fra adm. direktør Leif T. Løddesøl.

Sykdommer til sjøs

Dr. Ole W. Tenfjord har arbeidet som lege for sjøfolk i handelsflåten i over 30 år. I årene 1946—53 var han sjømannslege i London og fra 1954 til 1969 var han knyttet til Legekantoret for sjømenn i Oslo. I 1971 ble O. W. Tenfjord ansatt som rederilege hos Wilh. Wilhelmsen, og han er idag medlem av den prosjektgruppe som skal kartlegge sykdommer til sjøs.

Hvorledes er den alminnelige helse-tilstand til sjøs?

Helsetilstanden blant våre sjøfolk må generelt sett sies å være god, og alvorlige sykdommer forekommer relativt sjelden. Mesteparten av sykdommene dreier seg om mer eller mindre dagligdagse småplager som f.eks. forkjølelser, for-døyelsesplager, søvnløshet, lettere nervøse tilstander, smøskader osv. Men alvorlige lidelser som eksempelvis hjertelidelser, forekommer også selvsagt, og det samme gjelder alvorlige skader som følge av arbeidsulykker.

Hvilken rolle spiller kostholdet om bord?

Det er utvilsomt et betydelig overforbruk av mat på mange norske skip i dag. Det spises for meget fet og varm mat, og dette er særlig uheldig etter som mulighetene for fysisk aktivitet er begrenset om bord på ete skip. Selvsagt kan alle mosjonere i lugaren og på dekk, men dette er jo et personlig tiltak for mange. Viktig er det derfor å få sveiset mannskapene sammen i fellesaktiviteter, f.eks. i mosjonspartier, fotball osv. Mange rederier satser mye på sjømannsidretten, og det er et godt tiltak.

Kan kostholdet føre til hjerte-karsykdommer?

Her er det flere forhold som spiller inn, ikke bare kostholdet, men også faktorer som overvekt, stillesitting, røyking, stress osv. Disse forhold kan føre til at sjøfolk er mer utsatt for hjertekarsykdommer enn til lands, men vi har ennå ingen statistikk som kan støtte denne antagelse.

Andre spesielle sykdommer til sjøs?

Da vil jeg først og fremst nevne at det har overrasket meg at sykdommer i tenner og tannkjøtt er så hyppige. Jeg har kikket litt på tallene og funnet ut av 5—10 pst. av alle sykebesøk i utlandet skyldes dårlige tenner. Jeg tror at den viktigste årsak til dette er at mange sjøfolk ikke har innarbeidet gode vaner med tannpleien og at de pga. lengre fravær hjemmefra ikke besøker sin tannlege regelmessig. Men med en seilingstid på bare 6 mnd. skulle det være mulig å rette på dette.

Finnes det noen sykdomsstatistikk?

I dag har vi faktisk ingen statistikk over sykdomshyppigheten og typer av sykdom blant våre sjøfolk. Vi hadde et visst statistisk materiale da Trygdekassen for sjømenn i utenriksfart ennå eksisterte. Den utgav en årlig rapport i årene 1950—1970, som inneholdt en oversikt over de sykdommer som førte til sykeavmønstring, dvs. mer alvorlige lidelser. Da Folketrygden kom forsvant dessverre denne statistikken, og vi mistet et verdifullt underlagsmateriale.

Hva har prosjektgruppen gjort?

Jeg har i løpet av 3 år — 1975, 76 og 77 — systematisk samlet inn journalutdrag fra alle sykdomstilfeller om bord i rederiets 60 skip. De omfatter tank-, bulk-, linje- og supply-skip, samt oljerigger og skulle gi et bredt og representativt utsnitt av den norske handelsflåten. Jeg begynte med dette arbeidet i 1975 og har samlet inn ca. 2 000 journalutdrag pr. år i disse årene. I samarbeid med professor Christian F. Borchgrevink vil nå dette

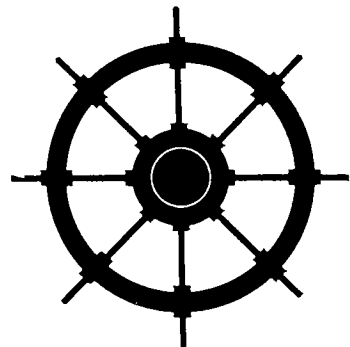
materiale bli statistisk bearbeidet og en universitetsstipendiat skal begynne med dette arbeidet den 1. august i år.

Hva med alkoholproblemer i handelsflåten?

Alkohol er et av de største medisinske og sosialmedisinske problemer i vårt samfunn i dag. Problemet finner vi til lands og til sjøs, i alle samfunnslag og i alle yrker. Det er ingen grunn til å tro at alkoholproblemet er mindre til sjøs enn på landjorden, selv om vi i dag mangler faste tallmessige holdepunkter. Vi vet imidlertid at det knytter seg spesielle problemer til sjømannsyrket som kan føre til alkoholmisbruk. Jeg tenker da i første rekke på ensomhet og menneskelig isolasjon. Mange drikker nettopp fordi de savner selskap, sin familie og hjemmet.

Hva kan vi gjøre for å hjelpe på dette?

Det er nødvendig å ta i bruk forskjellige virkemidler. Det har slått meg gjennom samtaler med sjøfolk at mange av dem har mangelfulle kunnskaper om alkoholens skadevirkninger og den fare bestemt drikkemønstre innebærer. Det er derfor viktig å satse på opplysning om alkoholens virkninger på den menneskelige organismen. For å motvirke isolasjon ombord bør innredningen legges slik tilrette at den skaper kontakt i det daglige liv, og slik at den stimulerer til fellesaktiviteter i fritiden gjennom hobbyrom, trimrom, skjernet dekksplass for utendørs aktiviteter m.m. Det er også viktig å ha ledere om bord som forstår verdien av å stimulere til felles aktivitet og innsats, og som kan lokalisere og ta seg av menneskelige problemer og konflikter som kan oppstå. Målet bør følgelig være «sosiale skip» hvor mannskapet naturlig søker sammen og trives, slutter rederilege Ole W. Tenfjord.



CHRIS CHENERY:

Fransk nasjonaldag feiret i Nordsjøen

14. juli er som kjent fransk nasjonaldag, og da vi ligger som boligplattform på Frigg-feltet, chartret av «ELF», og over halvparten av «gjestene» er franskmenn, synes vi det var på sin plass med en liten markering av dagen.

Mulighetene til å gjøre noe stort ut av dagen er som en kan tenke seg ikke mange her ute, og dette var heller ikke hensikten. Det måtte derfor helst bli på det kulinariske plan en måtte satse. Men med det, jeg hadde nesten sagt, overdådige kostholdet en til daglig har, syntes oppgaven nokså vanskelig. I alle fall for en legmann.

Forpleiningssjef Fredmar Johannessen var imidlertid av en annen oppfatning, og i god tid før dagen begynte han å gjøre forberedelser. Der ble bl.a. bestilt bord og stoler fra land da en planla å arrangere «uteselskap» på aktre helidekk, hvis været tillot. Utegrill ble også bestilt.

Dagen opprant med vind fra nordvest, styrke frisk bris til liten kuling, overskyet med enkelte regnbyger, altså ikke ønskevær for utendørs sysler. I alle fall ikke for «Garden-party». Men vi håpet i det lengste at været skulle bedre seg utover dagen.



Om morgenen hadde captain Raithel heist signalflaggene, og tricoloren under gaffelen i anledning dagen. Messene var pent pyntet i de franske fargene — rødt, hvitt og blått, med franske flagg opphengt og med hvite og blå duker på bordene. Vi ble imidlertid lurt med hensyn til godværet som vi ventet på, men vi hadde forberedt oss på dette, så da det led ut på ettermiddagen bestemte vi oss for å sløyfe grillingen og tilberede alt inne.

Alle var jo selvfølgelig spente på hva som skulle serveres, det blir slik når måltidene er dagens høydepunkter. Av duftene som sivet ut fra byssa og av kokkenes hemmelighetsfulle holdning kunne vi merke at noe spesielt var under oppseiling.

Klokken 17.30 ble dørene til messene slått opp, og var det noen som tvilte på at noe kunne gjøres, utover det som vi er vant med til daglig, så ble tvilen i aller høyeste grad gjort til skamme. Det koldtbordet som her åpenbarte seg, ville gjort de fleste kjøkkensjefer grønne av missunnelse. Det ville føre for langt å ramse opp alt her. Jeg vil bare nevne at delikatesser som blåskjell, kamskjell, krabbe, hummer, reker og røkelaks selvfølgelig var å finne. Som suppe ble servert fransk løksuppe og varmrettene bestod av avkokt laks med Sandefjordsmør og salat til, og T-ben stek med grønnsaker. Til dessert var der Napoleonskake. Til drikke ble servert alkoholfri rød- og hvitvin og champagne og brigg. Og nok av alt til alle.

At franskmennene satte pris på denne lille oppmerksomheten sto tydelig å lese i ansiktene deres under måltidet, noe de også ga uttrykk for etterpå. «ELF's» representant, Mr. Boyd, har på vegne av såvel «Elf» som folkene ombord bedt meg takke rederiet for arrangementet som de alle satte umåtelig stor pris på.

Jeg vil heller ikke glemme å komplimentere forpleiningssjef Fredmar Johannessen og hans folk for deres helhjertede og entusiastiske innsats. Dette ble jo en ekstra belastning på dem, i en fra før hardt presset arbeidsdag.

Henning Pedersen

MINI MAL

P R A T



Jeg er lei Totto Osvold. Reiseradioen var sist sommer slettere enn nogensinde. Prat, prat og atter prat. Intetsigende, langtekkelige og pjattende ord, istedet for korte, spirituelle replikker til platearkivets vell av kunstneriske perler. Tenk, for nogen fristende, sprø og lekre sommer-salater den rette programleder kunne servert en feriegled lytterskare. Men nei. Det blev en stillefarende, kultivert vestlandsbraut mellom durkdreven drømmer fra Drammen og utsendt medarbeider i Trysil-traktene. Lökk og lur. Rømme og graut. På det jevne, på det jevne. Halvannen time fullstendig blottet for nerve og artistisk sans. Men her har vi Monopolets forbannelse. Vi alene vite. Norsk folkemåls grunn. Basta.

Jeg er lei morgenandaktene. Uke etter uke lytter jeg, uten å få et Guds ord med på veien til jobben. Igjen dette evindelige tomme prat, og det av kvinner og menn med høy akademisk utdannelse. Ingen fantasi, ingen appell, ingen innforlivelse i det mektige, livskraftige stoff som Skriften representerer. Ofte må jeg direkte stusse over de naive og fjollete formuleringer som de geistlige fremkommer med. Er det slik at disse ti minutters andakter er så elendig honorert i Kringkastingshuset at bare de middel-mådige melder seg til tjeneste, eller foreligger en generell undervurdering av lytterne? Landstads reviderte har i alle år inneholdt skjønne og betagende salmer. Får vi høre en av dem? Nei. Det blir som oftest en folketone fra attenhundretallet, bearbeidet av den og den og arrangert av minst like mange og endelig fremført av en stemme så pipende og fæl at ens sinn umulig kan stemmes til annet enn fortvilelse. Takke meg da til de uniformerte unge piker fra Frelsesarméen på Lambertseter torv, som i fri luft synger seg inn i hjerteroten og enkelt forkynner sitt evangelium for en liten, tilfeldig forsamling, på vei til butikken. Ikke så akademisk, kan hende, men ekte og hjertelig. De gir av seg selv, og sender gode smil ut i en travel og ofte grå hverdag. Jeg beundrer disse unge mennesker med sitt merkelige kall.

Jeg er lei de vel etablerte. Her forlater jeg Monopolet og går direkte over til den private kapital og arbeidskraft i sterk konkurranse med andre bedrifter. Jeg tenker på Aftenposten og dens meget dyktige Rie. Et par somre har hun intervjuet folk med bena i vann, og jeg har lest en del av disse velskrevne og letteste artikler. Felles for de intervjuede, er at de virker så umåtelig vel etablerte og hører, uten undtagelse, til de som lykkes med alt, enten det gjelder Stortingsmannen med sigd i sjøen, skjærende blæretang til sine rosenbed, eller Skattedirektøren, som strut-tende av sunnhet og styrke står høyt på stigen og maler eget hus og dermed sparer bortimot en halv årsgasje. Så kommer han galant ned fra stigen og stikker sine ben i villabavens forfriskende springvann. Hvorfor var ikke Skattedirektøren akkurat den dagen Rie kom i dundrende bakrus, slik at han ikke kunne bestige noen stige? Hvorfor fikk ikke Stortingsmannen med sigden en rustød, slimete manet over leggen og dermed bannet så det lyste, jeg hadde nær sagt blått, omkring både Rie og hennes stenografblokk? Her var faktisk den nu så utskjelde Borthen mer menneskelig med sin deformerte underbukse. Han var nu engang iført dette antrekk da journalistene ankom. Takk, kjære Borthen.

Nei, Skattedirektøren er nok ikke i bakrus. Tvert imot, lever han et meget sunnt og enkelt liv, og på spørsmål om han har strammet inn livremmen i denne dystre depresjonstid, svarer han kvikt at han har byttet sin Audi 100 med Audi 80, og har dermed sin gode samvittighet intakt. Og kr. 3 000,— får han igjen på skatten. Det er forlengst regnet ut. Alt er glede, alt er velstand. Gudsfrykt med nøysomhet er en stor vinning.

Et annet bibelord står på altertavlen i Nøtterøy kirke. Dette at vi arme, syndige mennesker kjenner den onde lyst i vårt hjerte. Det er sant. Akkurat nu føler jeg denne onde, snikende og fortærende lyst. Jeg ønsker inderlig at Skattedirektørens nye Audi er en mandagsbil.

Har du lagt merke til at en kvinne er villig til å dele hele livet med sin mann, men ikke klesskapet eller baderommet.



PESSIMISTEN ser bare den mørke tunnelen. Optimisten ser lyset i enden av tunnelen. Realisten ser både tunnelen og lyset — og neste tunnel.

MED OG UTEN EKTEFELLE



Seniorklubbens medlemmer hygger seg på SKRAMSTAD's terrasse.



Nærbilde fra terrassen: fra venstre fru og herr Kolbjørn Andersen, Thor Bruu, Hjørdis Haagenrud og Bjarne Amundsen.



Strandhugg på Maslø. Hans Akselsen i samtale med Nils Wetlesen.

Litt solskinn og litt regn er godt for Moder Jord synger Book-Jenssen. Siste sommer svarte til denne gamle schlager. Ideelt for landbruket og såre elendig for de innenlands ferierende. For selv om våre lokale sunnhetsapostler, de råkostgnagende ekstremister, hevder at all slags vær er godt turvær, må vi allminnelig dødelige i både logikkens og fornuftens navn fremholde at så ikke er tilfelle. Pent, varmt vært har ALT å bety for en vellykket utflykt, det være seg i det landlige grønne eller det maritime blå.

Seniorklubbens dagstur til Ås og Drøbak 14. juni ble velsignet med sol fra skyfri himmel og såvel Norges Landbrukshøyskole som SKRAMSTAD tok imot oss med velstelte og frodige parkanlegg. I tillegg kom enkel, men meget velgjørende servering av både kald og varm mat, samt herlige leskedrikker til det hele. Her fikk pensjonistene en dag så deilig og harmonisk, at vi stadig kommer tilbake til det forsommerlige stevнемøte på WILs herlige eiendom, som vi nok setter mer og mer pris på. Seniorklubben hadde invitert pensjonistenes ektefeller, og det var tydelig populært. Og som sagt: Været var det aller beste.

Sjøpensjonistene var ikke så heldige med fiske-turen. Varslet for fredag 7. juli, siste dag i Kristina-uken lød på laber bris med kulingbyger. Da Fritz Hansen sa at «Nå freskærn på» skjønte vi jo at kuling-



Velkomsthilsen på bryggen. I forgrunnen fra venstre: Erling Aslaksen, Arthur Tidemann, Wilhelm Wilhelmsen og Thor Bruu.

bygene kom til å dominere. Men de gamle, som er eldst, hadde kledd seg etter været, og tross sjøsprøyt og kjølig vind, ble det en minnerik tur også denne gang. At Wilhelm Wilhelmsen kom til Knarbergbryggen og var med oss hele dagen, satte naturlig nok en fin spiss på sammenkomsten. Her var ingen ektefeller med. Dette var en tur for mannfolk. Søster Erna var imidlertid på plass. Hun er i årenes løp blitt barket i det maritime miljø, og er blitt en charmerende, trofast og god kamerat.

Bjarne Amundsen

ARTHUR TIDEMANN

90 ÅR

En enkel rose



En enkel rose — overrekkes Arthur Tidemann i anledning hans 90-års dag — av Bjarne Amundsen.

Calcutta? — Ja, for eksempel. Gamle steambåter lå der og folk banket rust i kvelende varme. De mønjet og malte, sparte på såpe, soda og twist. De banket og sparte for Arthur Tidemann. Han var Rederiet. Selv satt han i løveburet. Den mørke, men monumentale kleberstengårds knøttlille kontor rommet såvidt en gedigen skrivepult, en ditto svingstol og en pinnekrakk til det menneske som måtte våge å søke foretrede for Sjefsinspektøren. Han regjerte med sterk og myndig hånd, undertiden brusende med manken og utgydende ord med slik kraft at de hørt over hele Inspektionen, hvor tekniske inspektører, innkjøpssjef og hyrebas med sekretærer, tilsynelatende tilfeldig, var drysset utover et planteløst, mahognyfarvet kontorlandskap, dog med verdighet i stilen og dog med symbolske skiller, dannet av arkivskap og monterer med skutemodeller.

Efterkrigstid. Oppbygging av flåten. I Toldbodgaten 20, senter for landets største rederi, foregikk travel virksomhet i alle etasjer. Optimisme og fremgang. Utvikling og velstand. Men i løveburet satt fortsatt en som manet til forsiktighet. Ikke gape over for stort brød. Ikke umiddelbart hoppe på alt som var nytt. Og selv om messer og salonger med bugnende bord av på-

legg og gryteretter forlengst hadde eliminert den legendariske sultemand, mente Tidemann at ett egg til frokost fikk være nok. «Vi skan'te trikke der vi kan gå og inte kjøre drosje der vi kan trikke». Videre: «Det er når vi tjener pengær at vi kan spare. Det kan kommæ en regnværsdag.» Enkelte smilte av dette, for var ikke forbrukersamfunnet kommet for å bli? Var ikke bruk og kast-slagordet endelig vedtatt? Nasjonaløkonomiske betraktninger var avlegs. Idag ser vi at mannen i løveburet hadde så rett, så rett. De som dengang smilte ironisk, er nå de første til å mane til energisparing, innstramming av livrem og bla, bla. De samme værhaner er naturlig nok også de ivrigste til å snakke naturvern.

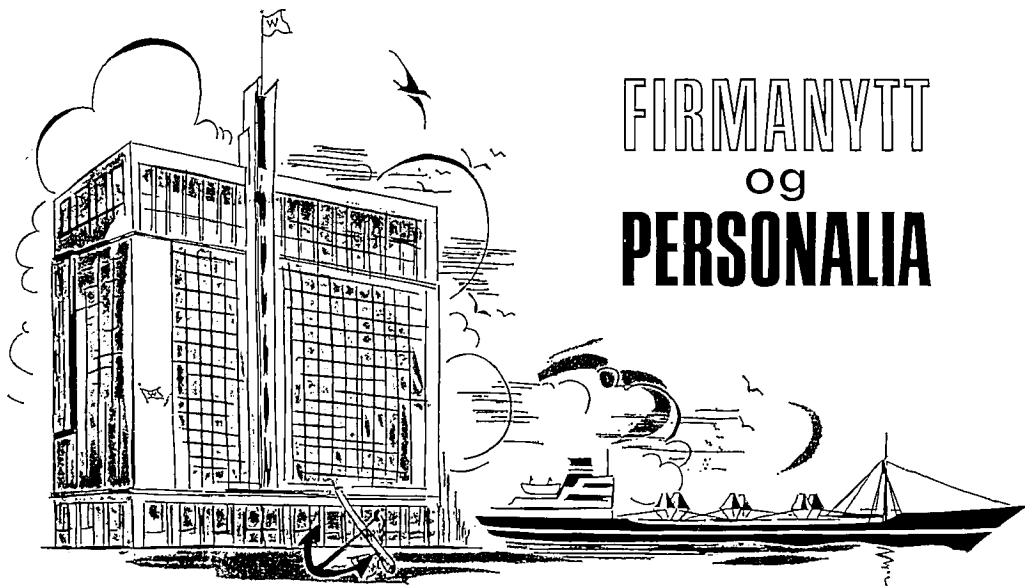
Arthur Tidemann forlot sitt knøttlille kontor etter 50 års tjeneste. Da hadde han vandret gjennom ørkenen av bak-ganger, vindeltrapper og katakomber i det noble kleberstenschus og skuet nå inn i RA5, som et slags Kanaans land. Han kom, i likhet med Moses, ikke selv der inn. Og sitt eget Gosen i Drammensveien forlot han med sunn realisme og sunnt vett. I tidens fylde reiste han fra 'de herskapelege stuer og sitt kjære bibliotek og fant seg fort til rette i leilighet på Røa. Her steller og friserer han sin lille have, her maler han have-

benker og vedlikeholder med spiker og sag. Den aldrende løve kan jobbe. «Alt som skal gjørræs skikkelig, er et slit». Igjen disse sitater fra den 90 årige Kaptein. Når han, ulastelig som alltid, sitter i bilen og prater med en tidligere underordnet, kan gullkorn fra den gang komme igjen. «Jeg er så svak for folk som kan arbi», og elegant gestikulerende: «For meg kan mennesker væræ akkurat som de vil, bare de inte er jålete».

Godt å høre. Godt å minnes. Det er som å ha selve Haavamål i bilen. «Vær sterk, modig og mild.» Kan en løve være mild? Vi kan like gjerne si at det kun er den sterke som KAN være mild, på samme måte som kun det enkle kan skape det storslagne.

«Hør her. Ta inte me fotograf. Du veit åssen vi 90-åringær ser ut på bilder.» Det vet vi inderlig godt. Det er få som er så lykkelige å oppleve denne alder med klart blick og klare tanker. Derfor skal fotografen manifestere at sterke, modige, milde og fremfor alt RETTFERDIGE Arthur Tidemann, REDERIET, som vi banket rust for i Calcutta, får en enkel rose. Like enkel og be-snærende som han selv skal vandre videre gjennom rikt og harmonisk liv.

MINI MAL



FIRMANYTT og PERSONALIA

Vi gratulerer

25 ÅRS TJENESTE

Aslaug Michelsen, postavd.
Maskinsjef Birger Ystenes
Elektriker Niels A. Bjerregaard-
Jørgensen
Maskinsjef Leif Hansen
Maskinsjef Sverre Aakre
Stuert Ansgar Hellesfjord

90 ÅRS FØDSELSDAG

Arthur Tidemann

85 ÅRS FØDSELSDAG

Adolf Andreassen

80 ÅRS FØDSELSDAG

Fritz Hansen
Esther Bjønness

75 ÅRS FØDSELSDAG

Christian Hille

70 ÅRS FØDSELSDAG

Jacob Larssen

50 ÅRS FØDSELSDAG

Ingrid Henriksen
Håkon Torp

ALF EDGAR HAMRE CRANNER

In Memoriam

4. august satte punktum for hans rikt fasetterte liv. Han ble 82 år gammel.

Alt som meget ung — før 1ste verdenskrig — gikk han tilsjøs — med Rederiet Otto Thoresens båter, og gikk omsider iland i Dar-es-Salaam i Øst-Afrika.

Ikke lenge etter meldte han seg til militærtjeneste hos britiske myndigheter, og hans første oppgave som soldat var å medvirke ved erobring av de tyske kolonier i Afrika. Oppholdet i Afrika hjalp ham til å opparbeide den jernhelbred som ga adgangstegn til det farlige liv han elsket. Under 1ste verdenskrig lot han seg hverve i Lawrence of Arabia's styrker i Palestinaområdet. Senere ble han forflyttet til Vestfronten i Frankrike, hvor han fikk et stort antall granatspliter i kroppen. Noe som senere førte til en rekke operasjoner på militærhospital i London.

I 1924 ble han ansatt i Rederiet Wilh. Wilhelmsen, hvor han i årenes løp avanserte til økonom. I 1931 stiftet han Wilhelmsen's Idrettslag (W.I.L.) som ble et vitalt og stadig voksende foretagende.

Hans egentlige metier var som edsvoren translator i engelsk. Da Norge så kom med i 2. verdenskrig

9/4 1940 ble Cranner Secret-Service-Man, og det bør kanskje spesielt nevnes at det lykkes Cranner å skaffe de allierte et særskilt attråverdig sikte som tyskerne hadde konstruert.

Han ble etterhvert jaget vilt og tilsist ble han tatt av tyskerne. Han ble sterkt forslått og fikk svære lesjoner som påførte ham uendelige lidelser i de 33 år han klarte å overleve. Men det viktigste for ham var aldri å røpe opplysninger til fienden. Han var da også en av de få som ikke «sprakk».

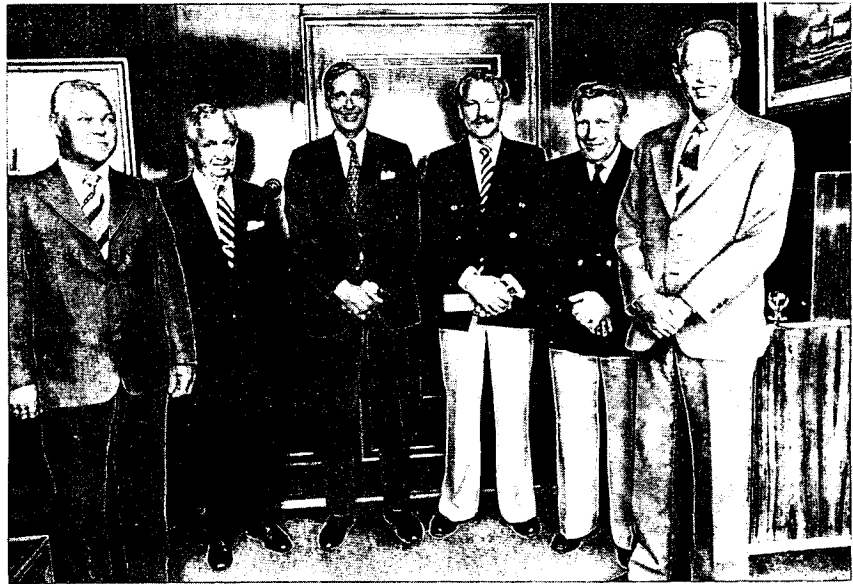
Han var hele sitt liv avholdsmann og ikke-røker, og en edel og uselvisk personlighet i all sin ferd, i krig som i fred.

Han etterlot seg et usedvanlig antall dekorasjoner: Ordener og medaljer. Han ble også tilbudt den ettertraktede O.B.E. «Order of the British Empire», men avsto. Vi som skal leve videre kan bare ydmykt takke for Cranner's enestående innsats i Norges frihetskamp, og lyse fred over hans noble person.

På vegne av kampfeller og venner ved
HENRIK THRAP-MEYER



Arthur Tidemann — 90 år



Ved en tilstelning på kontoret i begynnelsen av juli overrakte skipsreder Niels Werring jr. erkjentlighetsgaver. Fra venstre: Kaptein Ingolf Fjelle — 25 års tjeneste, driftsinspektør Knut Hornburg — som gikk av med pensjon etter 43 års tjeneste, skipsreder Niels Werring jr., overstyrmann Svein Tuft — gullur for redningsdåd 24/3 i år, maskinsjef Oddvar B. Hansen — 25 års tjeneste, maskinsjef Einar Arnfinn Jenderå — 25 års tjeneste.



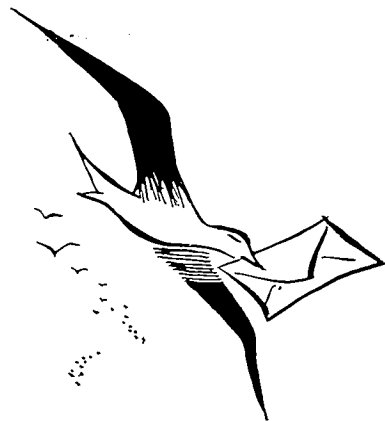
Overstyrmann Svein Tuft med rederiets gullur for redningsdåd.



Avskjeds-/jubilantlunsj 17. august. Fra venstre: Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen, elektriker Niels A. Bjerregaard-Jørgensen — 25 års tjeneste, maskinsjef Birger Ystenes — 25 års tjeneste, Carl Henrik Bjerke, Eksport/importservice — fratreden med pensjon etter 44 år i firmaet, arbeidsleder John Uran — 25 års tjeneste, og skipsreder Niels Werring jr.

GULLUR FOR REDNINGSDÅD

For en redningsdåd i Nordsjøen 24. mars i år er overstyrmann Svein Tuft overrakt rederiets gullur. Dette fikk han for å ha reddet en matros fra å drukne fra TENDER POWER. Da matrosen ble trukket med av en wire og falt overbord, ble han skadet i fallet og kunne ikke ved egen hjelp få fatt i en line som ble kastet ut til ham. Overstyrmann Svein Tuft hoppet da resolutt i sjøen og reddet matrosen fra å drukne.



— Så er altså Styret med 3 mot 7 stemmer enig om følgende forslag: Aston Villa-Nottingham Forest, bortesiger, Leeds-Arsenal, heimesiger, Coventry-Manchester United, uavgjort, Everton . . .



W.I.L.

NYTT



HÅNDBALL — DAMER

Håndball-jentene er i full gang med innendørs-sesongen. Vi spiller i år i 2. divisjon, avd. A, og foreløpig er vi optimistiske med tanke på en god plassering, da vi etter to kamper har oppnådd 4 poeng. Avdelingen består denne sesongen av 13 sterke lag.

Tilskudd av spillere fra Barber og ScanCarriers forsterker optimismen, da vi ikke lenger har problem med å stille fullt lag til kampene.

I november håper vi å kunne få møte både svenske og danske lag. Da er det Standards jubileumscup som skal avvikles. Vanligvis spiller vi godt i cuper, så denne ser vi frem til med spenning.

May-L. Knudsen



B-LAGET

Sesongen 1978 er vel i havn, og B-laget tar seg nå en vel fortjent ferie.

Resultatet i serien er ennå ikke kjent, men med 7 poeng er vi sikre på å beholde plassen i 6. divisjon. Opprinnelig skulle vi ha spilt 11 kamper i årets serie, men bare 8 er gjennomført etter programmet. Vi har fått to «Walk-overs» og har selv måttet gi «Walk-over» en gang.

Også i år har vi spilt mot elevene ved de Maritime skoler. Resultatet ble seier 3—1.

Til den årlige kampen mot A-laget hadde vi hentet hjem «proffer» både fra Skottland og Iran, men det gikk ikke i år heller! Det er bare å gratulere A-laget med seier 7—2.

Vi har i år benyttet 27 spillere på B-laget, og jeg benytter anledningen til å takke samtlige for god innsats.

Svein Ellingsen



«Litt av et sammentreff! Jeg kom tilfeldigvis til å se at du leste boken Hvordan lære håndball, og jeg er en erfaren håndball-trener.»



WIL's ÅRSFEST

Den tradisjonelle årsfest — med opplegg som tidligere — går av stabelen på Grand Hotel fredag 12. januar 1979.



A-LAGET

SHIPPING- MESTER



WIL's lag som slo Veritas 2—0 i finalen. Foran fra venstre: Erik Laumann, Odd Jørgen Svennevig, Janos Horvath, Tor Helge Andersen og Tom Kristiansen. Bak fra venstre: Knut Persson, Lars Eiding, Steinar Mikkelsen, Ulf Slottvik, Bjørn Tønsberg, Hans Olav Nordby, Jon Biermann og Helge Selmer.

Fotballsesong med hyggelig punktum og FINALE!

Så skulle det ende med finale for A-laget i år også. Torsdag 14. september dro 13 kampsugne og hevn-gjerrige WIL-gutter i retning Høvik hvor Veritas skulle nedkjempes på hjemmebane i shippingmesterskapets finale. Veritas har dominert shippingserien de senere år, og man må helt tilbake til 1968 for å finne WIL's siste triumf som shippingmestere. Men 10 år etter var laget fast bestemt på å gjenta bedriften.

Kampen begynte noe nervøst. Det bølget en del fram og tilbake, men WIL's patente forsvar slapp aldri noen Veritas-spiller igjennom første del av kampen. Men uavgjort var ingen ting å satse på, her måtte lages mål! Den unge lovende hedmarking på laget, Mikkell, var nær på allerede tidlig i omgangen da han alene med keeper får ballen for langt foran seg og mister den. Resten av 1. omgang forble målløs med en del sjanser til begge lag, dog relativt ufarlige. Et stykke ut i annen omgang bleknet WIL's stjerner en smule og ble presset noe over på defensiven. Men laget red stormen av i kjent stil og fant raskt fram til sitt planmessige og sjanseskapende spill igjen. Det skulle imidlertid gå 55 minutter før tidligere omtalte hedmarking setter ballen i nota og gir WIL ledelsen 1—0. Dermed var Veritas knekt. I kampens siste minutter suste flere WIL-skudd i stolper og tverrligger, og 2 min. før slutt scorer igjen vår hedmarking sikkert og avgjørende, denne gang på en retur etter fint skudd i tverrliggeren av Jon Biermann. 2—0 og WIL var med det shippingmester 1978! Spillere og et fåtallig men entusiastisk supportergjeng fra WIL jublet og smilte om kapp med den blide, klare høstsolen som gjorde denne ettermiddagen ekstra hyggelig.

Bedriftsserien

Ellers har sesongen vært meget god også hva angår bedriftsserien. Vårt mål var å beholde plassen i 1. divisjon. Halvveis lå vi an helt i toppen, men

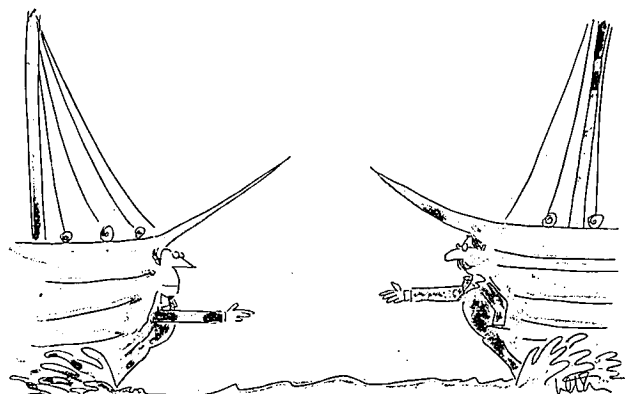
etter et par uheldige tap endte vi til slutt som nr. 4 i vår avdeling. Nivået i bedriftsfotballens 1. div. er blitt meget høyt de senere år så plasseringen må sies å være meget bra. Vi kom bl.a. foran fjorårets bedriftsmestere, Landsbanken, på tabellen.

Tabell:

Siemens	11	9—1—1	22—7	19 p.
Brevpost	11	6—2—3	23—11	14 »
Renholdsverket	11	5—4—2	11—10	14 »
WIL	11	6—1—4	20—9	13 »
Landsbanken	11	6—1—4	19—17	13 »
Televerket	11	6—0—5	16—10	12 »
Fellesbanken	11	4—3—4	19—17	11 »
Posten	11	5—1—5	12—13	11 »
Sporvelen	11	3—2—6	20—23	8 »
Kværner	11	3—2—6	19—26	8 »
Pakkepost	11	3—1—7	12—22	7 »
N.V.E.	11	1—0—10	7—34	2 »

Siste «utfordring» for året var tradisjonell kamp mot B-laget (7—2) på Storebrand Stadion i Ås. Vi skal ikke komme nærmere inn på den, bare fastslå at kampen mot og festlighetene med B-lagets gutter som alltid er en hyggelig avslutning på sesongen.

Knut Persson



GRATULERER!

Tore Moen:

SKIPSIDRETT



Rederimesterskapet i fri-idrett 1978.

Av de foreløbige resultatene som er innkommet forstår vi at det ikke var noen tilfeldighet at M/S TAKARA ble beste W.W.-idrettsskip i 1977. Årets resultater viser nemlig at M/S TAKARA har tatt en overlegen ledelse i lagmesterskapet. Følgende resultater er innkommet pr. 4. august d.å.:

LAGMESTERSKAPET

KLASSE I.

1. M/S TAKARA	15.549 poeng	gj.snittspoeng	648
2. B/C TAGUS	8.920	>	371
3. M/S TROJA	9.406	>	348
4. M/S TAIMYR	7.462	>	339
5. M/S TYR	6.269	>	272
6. M/S TROLL FOREST	15.549	>	263
7. M/S TAIKO	5.373	>	224
8. M/S TORRENS	2.863	>	95
9. M/S TALISMAN	1.652	>	66
10. M/S TAMERLANE	1.368	>	60

KLASSE II.

1. M/S TENDER TRUMPET	2.654 poeng	gj.snittspoeng	331
-----------------------	-------------	----------------	-----

4 x 100 M STAFETT

1. M/S TROJA	54.4 sek.
2. M/S TAIMYR	56.6 >
3. M/S TAIKO	61.7 >

SVØMMEKNAPPKONKURRANSEN

1. M/S TAKARA	15 knapper	62.5%
2. T/T TARTAR	20 >	52.6%
3. T/T TITUS	17 >	27.5%
4. M/S TAIMYR	8 >	27.5%
5. M/S TOYAMA	6 >	14.2%

IDRETTSMERKEKONKURRANSEN

1. M/S TAKARA	5 merker	20.8%
---------------	----------	-------

SYKKELPLAKETTER

M/S TERRIER	3 plaketter
M/S TAKARA	2 >
T/T TABRIZ	1 plakett
B/C TACHIBANA	1 >
B/C TARCOOLA	1 >
M/S TROLL FOREST	1 >

FOTBALL

I fotballseriene ser det svært mørkt ut foreløbig bortsett fra B/C TONGALA som ligger på 11. plass i Norsk serie. Vi får imidlertid håpe at vi får med noen flere i innspurten.

De av skipslagene som ikke har sendt inn resultatene, må gjøre dette snarest.

VELFERDENS FRITIDSMAPPE

Velferdstjenesten for handelsflåten har utgitt en fritidsmappe som rederiet har sendt ombord i alle skip og rigger.

Mappen inneholder en presentasjon av Velferdstjenesten og dens forskjellige tilbud og tiltak. Man vil finne idéer og opplegg til forskjellige arrangementer, samt regler, protokoller og instruksjonsmaterieil for idrett og trim.

Fritidsmappen burde bli et hjelpemiddel for alle ombord som ønsker å aktivisere seg litt på fritiden. Den vil også kunne være et hjelpemiddel for verne- og miljøutvalget ombord.

INNSAMLING OMBORD

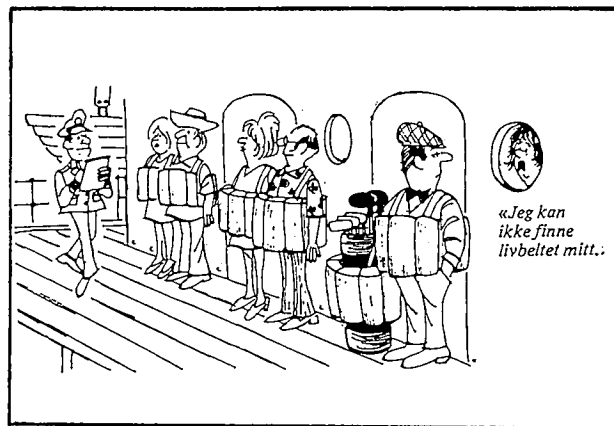
Mannskapet på M/S TAKAMINE har sendt kroner 5.000,— til Førerhundskolen for blinde i Vestby.

Fra velferdskassen på T/T TARTAR er sendt kroner 1.527,— til Redningsselskapet.

M/S TAKACHIHO — overskudd velferdskassen ved salg av skipet — kr. 1.629,— er gitt til Norges Handicapforbund.

Besetningen på M/S TAMPA har sendt kr. 850,— til Norges Handicapforbund.

M/S TORRENS har sendt fellesanvisninger: kroner 910,— til Norges Handicapforbund, kr. 910,— til Redningsselskapet og kr. 1.220,— til den Norske Sjømannskirke i Rotterdam.



OFFISERSOPPGAVE

1. OKTOBER 1978

SKIP	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	I. STYRMANN	I-2. STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	I. MASKINIST	2. MASKINIST	3. MASKINIST	ELEKTRIKER
LINJEBÅTER											
TAKKO	AMEJØRNSEN ROLF	EDVARDSEN HANS	BYKJUM TORGEIR	VIK GUDEBJØRN	CHU QUAN FAH	JOHANSEN LIV	HILSTAD PER	TRONSDEN TROND	PEDERSEN PER O		SØLAND THOREBJØRN
TAIMYR	MIKALSEN TERJE	HJELLE KJELL	JACOBSEN VIDAR	ENGER TERJE	ARNESSEN BENG	SÅTRE KNUT	BAKKE SVEIN	SANDUM IVAR	JORDE HERBRAND		HUNG CHEUNG
TALABOT	VOSS KOLEBJØRN	GRUNNREIS LEIF	ELLINGSEN BJØRN	GULLIKSEN KNUT	SKAU EGIL	EIDE HELEN	BJØRGE SVEIN	EIDE ANDERS	IEIRVIK OIA		NILSEN STEN OTTO
TALISMAN	KRISTOFFERSEN KR	HILTON HÅKON	ANDERSEN ARILD	TORPE ERLING	HEGEM ASBJØRN	DALE MAGNE	HOJE ARVID	MILAND SVEIN	SVENDSEN KJELL		SÅTRE OVE
TAMERLANE	LARSEN ODD R	JOHANSEN KNUT	EVENSEN HERULF	SANDBERG JOHN	STENSURD KNUT	THAEN ELISE	BRU JAN INGE	GRØNNING JOYAR	KARLSRUD FRODE		HALVORSEN HELGE
TAMPA	FJELLE INGOLF	PETERSEN WILLY	HOEL ARNE	EOBERG PER	OLSEN KJELL	JØRGENSEN BENTE	MØRNO ALF	NILSEN KARSTEN	OLSEN TOR		SANDVIK EINAR
TARAGO	MIKLEBUST KÅRE	EIDE PER TH	JOHANSEN GUNNAR	MELÅ JOHN	OLSEN KJELL	HATLEMAR SVEIN	ECKHOFF KR	LANGELAND SVEIN	ELVEGÅRD KJETIL		ROMAR KJELL M
TARONGA	KVALHEIM ELLAS	EVENSEN ARNE	BIRTBAKKEN OIA	ULSTAD ARNE	ØRNØSEN FINN	EMJELLEM STIG	BJERKVIK LEIF	HANSLIEN GUNNAR	KINN ROLF OVE		FEDDE JAN
TENNESSEE	GUSTAD SIGURD	FRITZEN TOR KR	ERSAN CENZ	KVALSUND BJØRN	GJUV REINERT	NILSEN KARI	SOLLID KNUT	ANDERSEN ARNE	KRISTIANSEN JAN		FUNG YUNG KEUNG
TERRIER	VALSTAD BAARD	GRAN PER	BJØRRHUSDAL OLE	OLSEN ODDVAR	OLSEN NILS	BERGUN EDGAR	OTTERTSEN ODD H	GLÅRUM LEIDULF	ANDERSEN OLE TH		ANDERSEN KAJ
TEXAS	KARLSEN ROLF	HENRIKSEN JOHAN	LØSETH ODD E	LIVENDAL ROLF	ØVERLAND KR	HOFF HANS	STÅHLI HEINRICH	VALLE PAUL	MYKLEBUST RUNE		HANSEN JAN M
THERMOFYLE	TOMHOLM HANS F	BRANDSER KARL	STØHR SIEGFRIED	KVALØYSDUND J	MINDRESUNDE J	JOHANSEN S	NILSEN BJØRN	KEMI FINN	PEDERSEN THOR M		PUPOS IAJOS
TOLEDO	BERG NIC	LAMLEM LAURITZ	AUKAN EGIL	STOKVIK KENNETH	NILSEN KYRRE	PIAATA KRISTIN	BIGSETH SIGURD	JOHANSEN PER	JOHANSEN ODD		OLSEN FREDDY
TOMBARRA	JOHANSEN FRANK	JONASSEN ASLAK	MELAND JAN FR	MYHRE PÅL	ENGSAUND JENS	JENSEN GUNNAR	ERIKSEN FRANK	JØRGENSEN H	GRUNNREIS SV		BJØRNØY HALDOR
TORRENS	ØKSENVÅG LEIF	JOHANSEN FRITZ	KJELDØY MAGNE	ENGE BJØRN	SJØRENSEN WILLY	JOHANSEN LILLIAN	THORVALDSEN JENS	MÅLMSTEIN ERIK	LUNDE EUGEN		NEERGAARD ROLF
TOURCOING	PEDERSEN JOHAN	SAKSHAUG BJØRN	FJELD EINAR	KRISTOFFERSEN V	LONGUM ODD	CHRISTOFFERSEN	MARTHINSEN HÅKON	BØYØ OLE	SIATLEM S		LILLEVIL L
TOYAMA	WAAGE GUNNER	LARSEN JARLE	HULTMANN TORE	HOITE TERJE	JØRAAS BJØRN	INGEBRETHSEN A	HASUND PETER	NYBERG HAGEN	SLÅTSBRÅTEN R		FLORIAN HORST
TRICOLOR	KOLDERUP REIDAR	OLSEN KÅRE B	EDVARDSEN TOM	ANDERSEN JAN D	TEIGEN ODD	SIMONSEN OLE	VARØY ASMUND	HOLSTAD JAN M	STRØM ROAR		BRUNVATNE KJELL
TROUA	SÅTRE OLAV H	FRØYSTADVÅG L	WANGBERG JAN	SMEDSRUD ÅGE	OLSEN ODDVAR	TORGERSEN ANNE	KRISTIANSEN KR	LEKNES JENS	BENDIKSEN JOHN		FJOGSTAD NJÅL
TROLL FOREST	VARHOLM DANIEL	NYHEIM ATLE	VÅGØ G	RØDØYK PER	BJEJDE ARNE	JOHANNESSEN B	JOHANNESSEN R	GULERANDSEN PÅL	ERIKSEN I		AMUNDSEN PER
TSU	LEMBORUN PHILIP	BRATTÅS BJØRN	HAGESTAD HANS	BRUNGOT GUNNAR	FJUTJO TERJE	PLUTO BJØRG	STRAND HANS	VIKENE STEINAR	FURUHEIM KÅRE		JENSEN ODD EGIL
TYSIA	LIE PAUL ROBERT	BONDHUS TRYGVE	BJØLGERUD STEIN	MATHSEN BJØRN	SOLEM FINN	RØED KÅRE EGIL	HANSEN LEIF	HANSEN INGOLF	AANNESTAD TRULS		ULLBERG ROAR
BULKEBÅTER											
TACHIBANA	MADSEN MAGNE	LARSEN FRED	BERG ARNE	WALDERHAUG E	OVERREIN INGOLF	SJØRENSEN ÅGE	BENDIKSEN ODD	OLSEN ERLING	JOHANSEN ARILD		RIISE BJØRN
TAGUS	ANDERSEN ROLF	KRISTENSEN JARL	SETER PER	FIAGESTAD LASSE	ØSTBYE ERLING	STUBBERUD KARI	JENDERÅ EINAR	HELLE THOR	MARTINUSSEN JAN		STUBBERUD THORE
TAKAMINE	HAITEN PER	STEINSVÅG JOHS	DRABLØS BJØRN	WINGE KÅRE	SOLLIE JAN	HEUM ELLEN	PETTERØD JOHN	HUSØY ARILD	OLSEN KJELL A		GRINAKER EDDIE
TAKARA	RINGSØY TORSTEIN	BUAAS TROND	CHRISTIANSEN W	FJARA TERJE	EIDEM KARSTEIN	BREVIK GUNNAR	BØRVE TRYGVE	MEISJUNSETH T	ALEXANDERSEN T		FAGERHEIM RUBEN
TAKSIS	SAMJELSEN KAI	SJØRENSEN JAN	FJØRTØFT PAUL	VARVIK INGAR	RIVELSRØD R	SJØRENSEN RAGNH	LITHUN ALF	HOFF BJØRN	JARSSON ERIK		SKOTTEN S
TANABATA	STRAND SIGMUND	ARONSEN GUDMUND	JOHANNESSEN G	THOMSEN JAN	BAARS REINER	SOLLIE MAGNE	URHEIM SVEIN	BERG HELGE	SJØRENSEN IDAR		KOLSETH ROBERT
TARCOOIA	SOHHEIM JOHANNES	KARLSEN JAN	ERIKSEN ASBJØRN	JARLSEN K	IANGERUD VIDAR	ANDERSEN WIGGO	VASSEBAK OLAV	FREDRIKSEN ALF	STORLI HARALD		HELGESEN GOTTFRED
TONGAIA	VERPEIDE ROLF V	LINDGE NILS	STORHEIL WILLY	BEKJORDEN SV	TEIGENE ARNE	ANDERSEN SOLRUN	LEIVIK NILS	BÅRDSNES EGIL	JOHANSEN EGIL		BARSTAD KNUT
TANKBÅTER											
TABRIZ	GJESTAD TORGEIR	EIDSÆTER FRANK	OSCARSEN H	EIKELAND B	MYDLAND KJELL H	LUND MØRTEIN	HALSETH THORLEIF	LARSEN LARS	KRISTENSEN TH		GAUSEL JAN V
TARTAR	PETERSEN EIVIND	ARNESSEN ULF	LJØEN KÅRE	TAAAGSMO PER	REMME HÅKON	BINGEN HELGE	JANSEN KJELL	IVERSEN ARTHUR	TYRHOIM PER		STEFFENSEN T
TIGRE	KVASTAD ERIK	BOWEN DAHL EVEN	HAY OLE S	ARNEVIG KJELL	BERG ALF	SVINSAAS P	JENSEN ARVID G	TOLLESHAUG W	NEKSTAD THOR		BERGQVIST JON
TITUS	RØSTAD ARNE	VIGELSDØ BJØRN	ORMSET ARNULF	LANGAAS JON R	ABRAHAMSEN TH	HANSEN JAN	MATHISEN ODD	FLAATEN O	PEDERSEN A		SJØRBE K
SUPPLYBÅTER											
TENDER CAPTAIN	ISAKSEN ROLF	TANGEN ANDREW	EIKSUND ODDLEIV	HANSEN O R		VALEN HARALD	KLOKK ARNE				STAHAND ODD
TENDER CLIPPER	HAAIAND BØRGE	BØHN THOR	HOLGERSEN/GRINDSKAR/HOVLAND	LARSEN SVEIN		ØYSTRØM IDAR	ANDERSEN EIRIK	HOEL FINN			LUNDESTAD ERIK
TENDER CLIPPER	YTTERGÅRD ARILD	HALVORSTAD G	JOHNSON ØJSTEIN	ØJLHEIM KJELL		FOLGERØ PER	WAAGEN ARNE				HILLENES HENNING
TENDER COMMANDER	FALK ODD	RINDAL ØJSTEIN	FORBERG ÅGE	OLSEN OLE		OLSEN OLE	BJØRNEVIK S				THORSEN EINAR
TENDER COMEST	JOHANNESSEN ERL	DALE ALF	KAMSVÅG/ANTHONISEN/TORSET	HANSEN ROY		RØSTAD BJARNE	MONSEN PER	BALTZERSSEN S			STOKSTAD ERIK
TENDER POWER	GRØNLI CARL OTTO	TUFT SVEIN		BLUM ULF		MRYLUND STEIVIN	MARVOLL OLAV				WESTERLUND TRULS
TENDER PULL	ØREAKER KJELL	RØNNING TERJE		HELLAND JOHN		TØRUM TORFINN	LARSEN KAI				KARLSEN JOHN
TENDER SEARCHER	KARLSEN ODD	NÆSS OLE CHR		NORDEK ÅGE		KVERNE SIGMUND	FØLSVIK EDGAR				WAAG KRISTOFFER
TENDER SENIOR	HAGEN OLE	NYBERG HÅKON		RUUD ASBJØRN		KARLSEN TROND	JACOBSEN HARALD				TUFTO ERLING
TENDER TARPON	BJERMEIAND T	RÆPPE TORMOD		ROSETH SVERRE		VIGRE KÅRE	HANSEN STEINAR				
TENDER TRIGGER	KNUTSEN IVAR	GUSTAVSEN HANS		KRISTIANSEN B		ANDERSEN PER	FLESSBERG TERJE				
TENDER TRUMPET	BAKKE BJØRN	SIEGWARTH LARS		HANSEN HÅKON		SAKSEIDE KRISTIAN	ARONSEN LEIF				
NYBYGG											
RO-RO 1094	LJØVIK HARALD	JENSEN SVERRE S				LARSEN DAG	HAESELICH GEORG	SVENDSEN WALTER			SIRNES ROLF
RO-RO 785	ABRAHAMSEN OLE					STRANDKLEIV PER	BJERKVIK PER INGE				
RO-RO 212	AKSNES SIGMUND						HERMÅNSEN GUNNAR				
SYPPLY 161							HAGEN JOHAN				
OLJERIGGER											
TREASURE HUNTER	ARNESSEN NILS D	HÅUGSTULEN IVAR	LYSTAD TOM	BJERKAN KÅRE	JOHANSEN GUNNAR	OPSAHL ARILD	JOHANSEN RONALD	LJØLAND ØJSTEIN	TOMREN B		STENE SVEN
	TEIGE KARLE		FOSSILAND K	RYDJORD KÅRE			KARLSEN EINAR	KRYDSBY HANS	HÅBERG JON		BERG MAGNE
	VIK HÅKON		ANDERSEN KJELL	STAM ODD B	KRISTOFFERSEN K						
			DREIVIK ARNE	OLSEN KJELL G	BREKKE JAN	OLSEN ROALD					
			ANDERSEN J	OLSEN KJELL G	BREKKE JAN	OLSEN ROALD					
			VOLD JAN	HOLTET INGE							
			PEDERSEN H (CC)	MØLLER HUGO							
			FAUGSTAD A								
TREASURE SEEKER	KVINNSTAND ARNE	NORDAL AGNAR	ANDREASSEN KARL	BARKEN LEIF		BERTELSEN PER	HESTMARK Ø	NORDBØ SVERRE	SJØHOLT NILS P		
	OLSEN HELGE		MØLDEN FRANK	LARSEN JAN E	MØJEN NILS		PEDERSEN JARLE	LINVÅG ODDVAR	NILSEN JOHAN		
	KJØNSVIK HARRY	WOXHOLT KNUT	GRØNSET TORE	STENSEN GUDMUND	OLSEN STIAN	TALLAKSEN GUNNAR			HALVORSEN TRULS		HØYER-PEDERSEN
			NILSEN GUDMUND	ANDERSEN TORE	ENGELBRETHSEN E			MITTEP JON	NAALSUND ARNT		
			THORSEN HANS P	MARSTOIK KJELL		KNUDSEN ARILD		BERG NILS	GABRIELSEN S		
TREASURE FINDER	OLSEN KLAUS	GUNNARSCHJAA T	LUNDE ANDERS	MARØ KNUT		HIMBERG GUNNAR	JOHANSEN IVAR	GYRAN TORE	GUSTAVSSON E		
	TILTNES ÅGE		KJELLIN ØIVIND	RIJAN TROND	CARLSEN TORE		BUØTEN TORE	VIKENE ARILD			
	KRISTOFFERSEN P	SKAGEMO ØIVIND	MARTHINSEN H	BACK ERLING	MOLVIK ARVID	GARNES HANS		LYSØ HARRY	AMUNDSEN ARNE		
			HANSEN WILLY	LUNDE BJØRN				STAVIK AKSEL	JULIEBØ DAGFINN		
			PETERSEN TORBJ	MARSTAD JAN		HANSEN TERJE		ANDERSEN ULF T			
BOREDEPARTEMENT											
TREASURE SEEKER	BORESJEF	ASS. BORESJEF	BORER	SUB. SEA. ING.							
	RIENKS BOUKE		SPORSHEIM ALBIN	WEBBER BUDDY							
	DON BLACK		WEATHERFORD J	ANDERSEN KURT							
			LYON PETER	CAMERON MIKE	OLEDITSCH SVEIN						
			IAROUX NATHAN	POLDERMANN J	ROBINSON STEPHEN						
				FRIBERG STEFAN							
				BAJAZS GEORG							