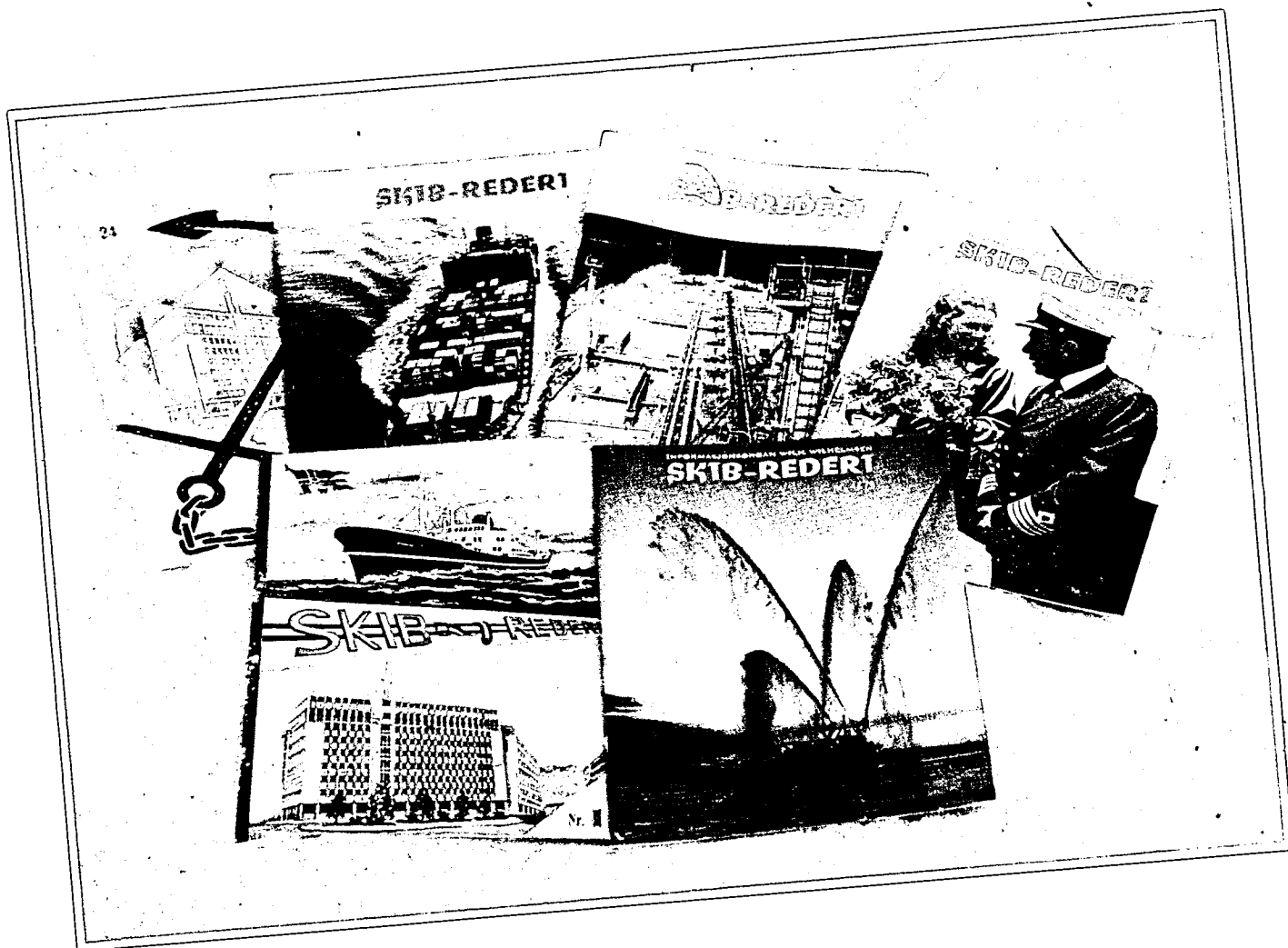


INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

SKIB-REDERI

nr. 1/80



SKIB-REDERI

20 ÅR

INNHOOLD:

NR. 1 — APRIL 1980
(Nr. 82 — 20. årg.)

SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELSEN

Redaktører:

Ansvarlig redaktør Jan P. Syse
Redaktør og layout Helge Selmer

Redaksjonskomité:

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



Skib-Rederi 20 år

Dåp TREASURE SUPPORTER

Ivar Løvald —
«WW's spillende trener»

Skipsfarten fortsatt stor distriktsutbygger

Nordvestlandsk førjulsstemning

Møre og Romsdal rekrutterer mest

Med radioteatret til Australia

Ro/Ro fra Hong Kong til Yokohama

Om sykdom og skader i WW-flåten

TONGALA i Rotterdam

Tønsberg Maritime Høgskole

D/T MARICOPA —
et av rederiets første tankskip

Kryssord Maritim

Mini Mal — Minnes melodi

Firmanytt og Personalia

TENDER CAPTAIN —
gudmor Ragnhild Vestby

WIL-Nytt

Skipsidrett



Inn i åttiårene

Selvfølgelig bør vi konsentrere oss om fremtiden, det er der vi skal være resten av livet. Vi både tror og håper at det kommende tiår skal gi bedre muligheter og ytre kår for skipsfarten enn det tiår som ligger bak oss.

Firmaet står godt rustet til å utnytte nye muligheter.

Den fratrådte toppsjef har loset oss trygt gjennom skipsfarts-krise og vanskelige år. Den nye toppsjef møter utfordringene med å si at «vi er kanskje blitt noe magrere etter krisen, men da tror jeg også vi er blitt sprekere.»

Et lederskifte vil alltid prege omgivelsene og bety noe for bedriften. Det er en stor fordel når det kan skje i harmoni og når den nye leder kommer på plass i rask og sikker selvfølgelighet. Både utnevnelsen av toppsjef og de andre utnevnelser som har funnet sted, viser at firmaet har fast styring, at organismen fungerer og at det er krefter å ta av.

1980 vil bli et bedre år for firmaet enn 1979 etter det som nå ligger i kortene. Man kan rette ryggen og la opptrente krefter få slå til i mer aktive holdninger. Vi merker at pulsen er blitt raskere. I løpet av en snau uke i denne mars måned er flere viktige begivenheter registrert. Riggen «TREASURE SUPPORTER» fikk en kongelig dåp i Gøteborg og skal i mai overtas av WW på åtte års bareboat charter. Videre er det inngått avtale med Gøtaverken Arendal A/B om bygging av en stor borerigg for levering første kvartal 1982. Disse hendelser understreker det Ivar Løvald sier annet steds i dette nummer av Skib-Rederi om at offshore vil være en av de mer ekspansive sektorer, og vil ta mer av det totale engasjement. Han sier ellers mer generelt at vi går en fin tid i møte.

Samtidig ville WW heller ikke være seg selv hvis det ikke var en garvet og kontrollert optimisme som rådde grunnen.

Vi håper altså at konjunktorene holder mål og er ellers godt forberedt. Den nesten legendariske odelstingspresident Olaf Oksvik hadde et ganske godt uttrykk da han i sin tid fortalte om presten som passerte den driftige gårdbruker: «Ja, her har du med Guds hjelp fått deg en gild gard». «Ja, sa bonden, men du skulle sett hvordan det så ut mens han holdt på alene».

JPS

SKIB-REDERI

20 ÅR

20 år er ingen alder, men i disse informasjonstider er det ihvertfall påskudd nok til egen montasje på forside og noen tanker omkring jubilenten.

Skib-Rederi så dagens lys i april 1960 og oppsto som storebror og arrogant arvtager til datidens WIL-Posten — et populært blad med en god tone og et lite format. Det nye informasjonsorganet bar preg av rene spalter og maritimt miljø.

I bladets første leder sto det å lese:

«Det er avgjørende for en aktiv personalpolitikk og for en heldig løsning av de felles oppgaver at vi får en best mulig informasjonstjeneste mellom skip og rederi. Heri ligger hensikten med dette blad.»

Skib-Rederi skal ikke være noe alminnelig busorgan, men et nøkternt informasjonsmiddel mellom skipenes kapteiner og offiserer og rederiets forskjellige avdelinger. Her skal man gjensidig kunne informere hverandre om ting av betydning.»

Det var Kåre Skarrebo som tok initiativet til Skib-Rederi. Den redaksjonelle linje som ble trukket opp fra starten av, ble fulgt av Jan P. Syse og senere av Stein Kagge. Fra 1974 og frem til vårt jubileumsnummer — Nr. 82, 20. årgang — har igjen Jan P. Syse sittet ved roret med undertegnede som medredaktør. Red. komitéen har i de senere år bestått av Hans Chr. Bangsmoen, John Bartolf, Aksel Håkonsen og Nils Wetlesen. Flittige artikkelforfattere og novellister har det vært mange av i disse årene. Nevnes spesielt må de tidligere WIL-Posten redaktører Gustav S. Hansen og Bjarne Amundsen, vår egen Mini Mal. Med slike støttespillere er det moro å være redaktør.



Programerklæringen som ble avgitt i 1960 har gyldighet fremdeles. Bladet har funnet sin form, og det fyller sin oppgave. Det går klart frem av den interessen Skib-Rederi er omfattet med, ikke minst blant de seilende.

Ikke noe er så bra at det ikke kan forbedres. En betydelig utvikling har derfor funnet sted siden bladets første nummer. Vi må vel kunne si at vi trinnvis og nesten umerkelig har forandret ansikt og karakter. Redaksjonen har hele tiden vært åpen for forandringer som kan være av stor betydning, og ikke minst av den grunn bestreber vi oss på at Skib-Rederi idag skal gi et fullt ut profesjonelt inntrykk, både med hensyn til innhold og layout.

Vi tror ikke bladet «selger» på pent omslag og bra utstyr alene. Kravene til redaksjon/innhold må stadig skjerpes. Saklig informasjon i en tiltalende ramme er det vi vil produsere. Vi er imidlertid litt redde for enveiskjøring mot dette målet. Det er medarbeiderne som skaper et blad, og på landsiden har red.komitéen mange spillere å spille ballen til, og det blir også gjort. Bidrag fra de seilende er en altfor sjelden vare, og vi har ofte kommet med en appell om at bladet i første rekke bør være et blad for de seilende, men også i større grad av de seilende.

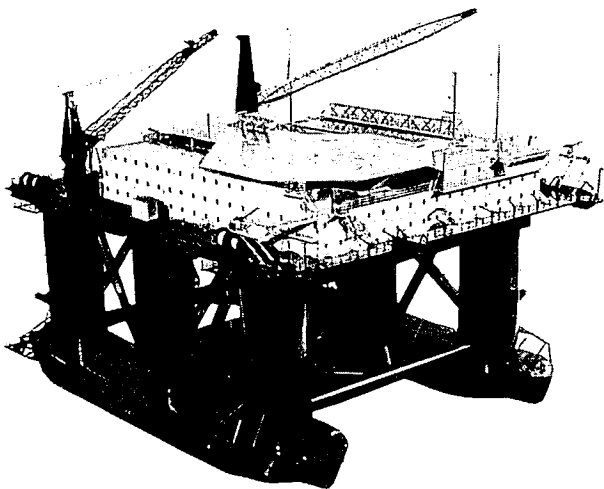
Vi takker ledelsen for sin satsing på Skib-Rederi og for at vi har fått lov å bygge opp omkring bladets form. Nettopp i disse tider er kravene til og behovet for informasjon stadig større. Og vi får håpe at bladet i årene fremover i ytterligere grad må befeste seg som et nødvendig og viktig ledd i bestrebelsene på å gjøre vårt firma til en god og interessant arbeidsplass.

HeS

*Gudmor
Dronning Silvia*

TREASURE SUPPORTER

Lørdag den 8. mars ble konstruksjons- og hotellriggen TREASURE SUPPORTER døpt av H.M. Dronning Silvia av Sverige. Riggeren, som er bygget ved Götaverken for det svenske rederiet Consafe AB, har rederiet tatt på et 8-års bareboat certeparti, det vil si at riggeren bemannes og opereres av WW.



Dronning Silvia av Sverige sto gudmor for den nyeste hotellplattformen som skal plasseres i Nordsjøen. H.M. Kongen av Sverige var også til stede under seremonien ved Götaverken Arendal lørdag 8. mars.

TREASURE SUPPORTER er i prinsippet av samme type som TREASURE HUNTER, men med en noe annen design. Riggeren er utstyrt med 500 senger i to-manns kabiner og har alle de bekvemmeligheter som er påkrevet ifølge de siste norske regler for flytende hotellplattformer. Her finnes oppholdsrom, kino, gymnastikksal og alt man ellers venter å finne på et førsteklasses hotell på landjorden. Videre er riggeren utstyrt med helikopterdekk beregnet på de store Chinoc helikopterne, samt med en 100 tonns og en 40 tonns kran.

Etter levering skal riggeren først gå til Ekofisk, for så i slutten av mai å gå inn på certepartiet for WW. Den er chartret av Elf for operasjon på Frigg-feltet, der den vil assistere når det skal installeres kompressoranlegg på feltet. Oppdraget for Elf vil vare i ca. 8 måneder, men mulighetene for ytterligere oppgaver på norsk sektor er gode.

IVAR LØVALD

«WW's spillende trener»

Av Jan P. Syse

Stadig å skulle portrettere WW's ledere, kaller i grunnen på en Bjørge Lillelien. Ikke minst i et olympisk år sitter man med en følelse av å kommentere et finaleheat. Her gis åpenbart ingen plass for den moderne journalistikk's sære hang til å fremstille det negative og det atypiske. Men det vellykkede er da heller ikke å forakte. I særdeleshet ikke for de ansatte. Det gir trygghet å vite at toppfiguren er utvalgt, for heller ikke i WW har toppsjefen søkt, — han er blitt søkt.

Den 20. juni 1979 kunne man lese i Dagbladet — kanskje skrevet i motstrøbende beundring — at Ivar Løvald ble ny toppsjef i Wilh. Wilhelmsen, etter at Leif Løddesøl «i går ble utnevnt til ny toppsjef i Den norske Creditbank».

Det står en eim av rask besluttsomhet av en slik melding. Nå hadde vel noen i lenger tid visst at stillingen ville bli ledig, men likevel forstår man at ledelsen i firmaet både var sikker i sin sak og visste hva den ville. For å bruke en kjent situasjonsbeskrivelse fra en tidligere valgnatt, kunne man kanskje si at firmaet la seg med Løddesøl og våknet med Løvald. I likhet med første gang man utpekte adm. direktør foretok man også denne gang internt opprykk.

Det synes å være et mønster i rekrutteringen.

Firmaet har gjennom år utnyttet sine muligheter for systematisk personellutvikling. Man kjenner igjen det opprykksdemokrati som i generasjoner har brakt de beste frem ombord i norske skip, — uten å spørre hvem du er, men hva du er.

Når man leser de intervjuer som gjennom årene er blitt tatt med Ivar Løvald, legger man etterhvert merke til et særdrag som ser ut som en vane. Det merkes også i samtale: Han nevner gjerne navn, navn på forgjengere og medarbeidere han har hatt i vellykkede prosjekter og posisjoner. Omtalen er kortfattet og konstanterende, men også raus og uten smålige forbehold. Vi vet samtidig med oss selv hvor lett det ofte er å «glemme» at man ikke alltid har vært alene om de gilde ting som er utrettet.

Suksessen har hundre fedre, det mislykkede legges ofte pent foran lederens dør. Det spesielle ved Løvald synes å være at han selv fordeler suksessen, mens han intet sier om det mindre vellykkede eller de mindre vellykkede. Men man føler at han nok vil sørge for å velge slike medarbeidere at det siste heller ikke blir noen påtrengende nødvendighet. Det er også lederskap.



Adm. direktør Ivar Løvald.

Ivar Løvald viser ingen trang til å kalle et resultat for sitt, og det synes ikke å skyldes hverken falsk eller ekte beskjedenhet. Løvalds natur er skapt for lagspill, og for slike mennesker er lagspillet ikke bare noe som går i bredden og som bringer flere inn i den skapende prosess. Det har også med tiden å gjøre i den forstand at det bare er det prosjekt som er i gang som virkelig interesserer. Når resultat er nådd, vender interessen seg mot det neste, — blir ikke hengende igjen i tilbakebeskuende tilfredshet. For det mål som er nådd, strekker Ivar Løvalds interesse bare til for generøs velvilje til dem som medvirket til å nå det.

Ivar Løvald har lagånd. For ham er organisert samarbeide med andre mer enn en dyd av nødvendighet. Det er en del av hans holdning og livsstil.

Ivar Løvald er profesjonell leder. For ham er lederskap et yrke, men i motsetning til mange andre profesjonelle ledere er han ikke altetende. Han har en pasjon for skipsfart, et varmt og ekte engasjement som ikke noen gang har gitt plass i hans sinn for planer eller ønsker om å skifte bransje.

— Og nå har du nådd målet? Er det en bevisst plan som har ført deg dit du nå er?

— *Nei, slett ikke. Det bevisste var at jeg skulle arbeide i shipping. Det har aldri slått meg at jeg skulle drive med noe annet, på tross av at jeg ikke har noen familiebakgrunn innen sjøfartsnæringen. Altså, bevisst når det gjelder skipsfart, men aldri hvor det skulle ende. Der kommer andre ting inn i bildet. For eksempel betydningen av å være tilstede på det rette tidspunkt. Man må ha en god flaks for å komme til toppen. Man kan i og for seg være verdens beste leder, men det må likevel være en ledig stilling!*

*

Guttorm Hansen fortalte i en av sine mange glitrende festtaler at når han fra Stortingets presidentstol så utover representantene, så tenkte han av og til på en venn som etter å ha beundret et flaskeskip utbrøt: Jeg ser jo at du er der, men jeg skjønner ikke åssen du har kommet dit.

— Hvordan er det med deg, Ivar Løvald. Hva føler du når du ser deg rundt? Og hva med din lederstil, er den lært eller instinktiv?

— *Meget kan læres, men jeg tror man må ha det i seg også. Man må ha en avslappet holdning til at andre kan noe. Tillate at andre berømmes, like at underordnede gjør noe som setter spor etter seg. Man må la andre få både sjanser og ansvar. Både når jeg ser meg rundt og når jeg ser meg tilbake, føler jeg hvilken fordel og hvilken personlig tilfredsstillende det er å arbeide i et firma med en så forgrenet virksomhet og som har hatt og har plass for så mange interessante mennesker. Jeg har vært borte i det meste her i firmaet siden jeg begynte i den nyopprettede havneavdelingen i 1965, og jeg har stadig kontakt med tidligere kolleger. Jeg håper firmaets allsidighet også har satt sitt preg på meg. Personlig føler jeg det så avgjort som et pluss å ha sittet på så mange grener som mulig før jeg nå kommer inn til stammen i min nye jobb.*

*

I en bok om «Familiebedriften» som utkom for noen år siden skriver h.r.advokat Finn Scheie i et innlegg: «Jeg tror det er vesentlig at man for eks. klart viser i praksis at familiebedriftene ennå har noe igjen av den gamle pater familiasinnstillingen slik at menneskene virkelig blir tatt bedre vare på i familiebedriftene enn i en bedrift som kanskje blir ledet av en moderne fremadstormende teknokrat som kun har ett mål — nemlig å vise hvor effektiv han er. Jeg tror at «fremmedgjøringen» er en større fare i de topp-effektivererte masseide bedrifter enn i de personlig eide bedrifter».

— Og nå, Ivar Løvald, er det du som skal inn i rollen som Pater Familias?

— *Den innehas ikke av noen enkelt person i et firma som WW. Men jeg håper at vi skal klare å gi firmaet den atmosfære og rytme som Finn Scheie beskriver. Min oppgave vil jeg mer kalle «primus inter pares». Jeg er medlem av et team. Jeg er som kapteinen på et fotballag. Resultatene er avhengig av lagets innsats. Det er den som betyr noe. Kanskje jeg kan gå et skritt videre i min karakterisering av min egen plass. Det har slått i gjennom i dagens fotball at man har spillende trener. Jeg oppfatter meg som en spillende trener.*

For Ivar Løvald er begrepet «spillende trener» både kjent og nærliggende. Det er han nemlig hjemmo. Han er sjenerende sprek, og fremkaller oseanor av skyldfølelse og dårlig samvittighet hos denne intervjuer. Det var slik man burde være! Dette må slett ikke oppfattes derhen at Løvald praler med sin idrettslige innsats. Så langt derifra. Han har ingen ting til felles med den moderne type geistlige, som i en middagsavis ble beskrevet slik: «Idrettspresten ... som er av den type som løper 100-meter med Jesus og helst er litt foran i mål».

Det er bare det at som avisleser kan man ikke unngå å registrere at det Løvaldske hus har ungdommer som uavlatelig toppe premielistene i orientering. Og pappa Løvald er selv aktiv. Og om vinteren er han dessuten trener i langrenn for de yngre i Holmen I.F. Meget inspirerende beskjeftigelse, sier han selv.

— *Sunn fritidsbeskjeftigelse er dessuten nyttig for enhver arbeidsmann. Et sunt legeme fører til bedre bruk av hjernen. Med bedre fysiske form kan man tåle mer. Man blir mer avslappet, får bedre balanse i sinnet. Avkobling er nødvendig for å løse problemer. Når man så liker å løse problemer, blir man jo pokka nødt til å sørge for at fysikken er i orden. Jeg trener en 2—3 ganger i uken, og det skal meget til for å rugge på det, sier Ivar Løvald litt unnskyldende, etter virkelig å ha talt seg varm.*

På Nøtterøy pleide vi å si om de utvalgte at de «hadde det både i hue og beina». Ingen tvil om at vi tenkte på Ivar Løvald.

— Og forøvrig lever du et asketisk liv?

— *Langt derifra. Jeg nyter god mat og godt drikke, men det er lenge siden jeg sluttet å røke.*

— Men du er envis, fast i dine forsetter, klar i din planlegging, en slags merkantil eller siviløkonomisk Kåre Skarrebo?

— *Løvald smiler avvæpnende. — Jeg er vel forholdsvis målrettet, sier han. — Men mål kan foran-*



dres. Ser jeg på den annen side ingen grunn til å endre målene, ja da bør mål oppfylles.

Skal en stor bedrift ha fremgang, må det planlegging og strategi til. Men man må også planlegge for det uventede, og man må ha vilje til å forandre en plan underveis.

— Er det stor forskjell på deg privat og i jobb?

— Min kone burde kanskje vært med på å besvare spørsmålet. Jeg tror mye det er det samme. Også i familielivet er det snakk om fellesskap og teamarbeide, — man må spille på lag! sier familiemannen Ivar Løvald.

— Men du føler at en viss stil og orden er nødvendig?

— Form er på mange måter effektiviserende, også når det gjelder omgangstonen mellom mennesker. En viss formalisering er dessuten nødvendig for å få alle til å trekke i samme retning. Jeg tror på en viss fasthet, på personlig ansvar. Man kan ikke løse alle problemer på almannamøter.

— Er du raus og romslig?

— Jeg ville gjerne være det, men omgivelsene må avgjøre. Det den ene kaller raus, betyr ikke det samme for andre. Men jeg vil gjerne finne ut hva som beveger seg, gjerne være med fra innsiden for å få den rette forståelse og bakgrunn. Jeg tror det er heldig å begynne nedenfra og føle seg dus med miljøet. Det er også en av de sider ved sjøfart som alltid har tiltalt meg.

*

Det fortelles da Trygve Bratteli var Samferdselsminister at han hadde en ordførerdelegasjon fra Finnmark på besøk. Ordførerne la frem sine krav. Bratteli nikket, men sa ikke noe. Etter en liten pause ble for sikkerhets skyld enkelte ting gjentatt. Nok en pause, hvoretter Bratteli takket for redegjørelsen og sa han ville vurdere saken. En av embedsmennene sa forsiktig etter at delegasjonen hadde forlatt rommet, «Statsråden lovet ikke meget». Hvoretter Bratteli snudde seg, pekte på portrettene av forgjengerne og sa: Når det kommer bilde av meg der, skal det stå under: Han lovet intet og det holdt han!

Ivar Løvald vil heller ikke inn på konkrete tiltak og planer han måtte ha, men de generelle perspektiver og muligheter for skipsfarten i sin alminnelighet og WW i særdeleshet får ham til å tale med styrke.

— Jeg har overtatt denne stolen på et tidspunkt da WW går inn i en veldig interessant utvikling. Krisen er bak oss. Vi står vel rustet i WW. Når det gjelder skip er gjennomsnittsalderen vesentlig forynget. Personellsituasjonen er god — her er menneskelige ressurser av meget høy kvalitet. Her er allsidighet, fleksibilitet og pågangsmot fra topp til bunn i organisasjonen. Mange faktorer tyder på at vi går en fin tid i møte. Offshore vil være en av de mer ekspansive sektorer, og vil ta en større del av det totale engasjement, samtidig som allsidighet og nyutvikling er nødvendig når det gjelder skipstyper og skipsengasjements forøvrig.

Men skal vi her i landet ha full glede av norsk ekspertise og shippingmiljø, må norsk skipsfart i større utstrekning enn før få frihet til å markedsføre seg internasjonalt. Vi må utnytte hele verden som vårt arbeidsmarked. Det må gjelde frihet til å velge flagg

når det er nødvendig, og rett til å etablere datterselskaper. Jeg er også redd for at nasjonalismen nå blomstrer litt for sterkt på den norske sektor i Nordsjøen. Alt i alt er jeg likevel stor optimist når det gjelder norsk skipsfart, men mener altså at det ligger klare forutsetninger i den politikk og den tillit som myndighetene vil vise næringen.

— Vil så Ivar Løvald engasjere seg i firmaet innenfor de rammer samfunnet setter, eller vil han også engasjere seg i å forandre disse rammer?

— Det blir liten eller ingen tid til politikk i vanlig forstand, men jeg vil med den plattform jeg har alltid si klart fra når det gjelder de arbeidsbetingelser jeg føler skipsfarten bør ha.

*

Nedskriveren av disse linjer ble for uendeligheter av tid siden sendt til Sandefjord for å tigge penger til et ideelt formål. C. J. Hambro var oppdragsgiver og oppmuntringen før avreise lød slik: Og husk, Syse, at når De taler med en mann som Anders Jahre, må De nevne tall der appellerer til fantasien!

Store tall appellerer sikkert også til Løvalds fantasi. Man kan likevel konstatere at skipsfartens muligheter, skip, skipstyper, trades, personell, plan og utviklingsmønstre, og fremfor alt lagspill og samarbeide gjør ham langt mer veltalende. Like fullt vil vi tro at de tall som skal kvantifisere og målbære resultatene av denne lidenskap for skipsfart, også vil appellere til såvel hans egen som andres fantasi.

— Til slutt Ivar Løvald, — si noe godt om Skib-Rederi.

— Jeg leser Skib-Rederi med stor interesse. Det er viktig å ha et slikt organ i et firma med folk spredd over hele verden. Den gangen jeg var i Havneavdelingen, tok vi forresten mål av oss til å ha et innlegg i hvert nummer (!).

Egentlig har jeg et spesielt forhold til Skib-Rederi. Jeg ble straks jeg hadde begynt i firmaet, sendt til Finland. Skriv en artikkel til Skib-Rederi, sa Skarrebo. Det var ikke noe spesielt som skjedde på turen, men jeg hadde lest en del om containere. Så satte jeg meg i min lugar på TAMESIS og skrev om containere og containerskip. Faktisk det første som var skrevet og sagt om containere hos oss. Artikkelen vakte oppsikt. Jeg kan kanskje takke den for min videre karriere i firmaet! Jeg kan derfor trøstlig si til mine medarbeidere at Skib-Rederi skal man ikke bare lese, men også skrive i!

— Til slutt. Hva leser så du når du ikke leser Skib-Rederi? Hvis du har tid til å lese noe annet enn «lekser»?

— Jeg leser en masse. Særlig historie — først og fremst om de land jeg besøker ofte, men også alt annet som fanger min interesse. Jeg leser i grunnen helt usystematisk.

Jo, det er spennvidde over Ivar Løvald. Han har mange navn allerede, — spillende trener, primus inter pares, adm. direktør. Og som gammel orienteringsløper vil han nok leve opp til kaptein Wilhelmsens råd til nye kapteiner: «Hold Dem godt klar av stredene!»

Skipsfarten fortsatt stor distriktsutbygger

Ti fylker har flere sjøfolk enn Oslo

Til tross for redusert flåte, skip i opplag og annen elendighet for norsk skipsfart, var vår utenriksflåte også i fjor av vesentlig betydning for sysselsettingen og bosettingen i mange deler av vårt land. Ganske særlig gjelder dette for utkantstrøkene, der alternative sysselsettingsmuligheter som oftest ikke finnes og utflytting eller avfolkning ellers ville blitt resultatet. Bortimot hele 50% av sjømannsstanden kommer fra slike deler av vårt land. Sjøfolk — bosatt i samtlige kommuner, unntatt Flå i Hallingdal — hadde i 1978 en samlet hyreinntekt i utenriksflåten på 3.1 milliarder kroner, som er omtrent det samme som året før, sier direktør Børre Sverdrup i Skipsfartens Arbeidsgiverforening.

Illustrerende for skipsfartens betydning for norsk distriktsutbygging er også at landets største sjøfartskommune, Oslo, bare er nr. 11 på listen over sjømannsfylker når man regner i hyreinntekter. Med unntak av Finnmark, Nord-Trøndelag og Sogn og Fjordane, har sjøfolk fra Nord-Norge og Vestlandet vesentlig større samlede inntekter enn sjøfolkene i hovedstaden. Tilsvarende gjelder for sjøfolk fra Vestfold, Sørlandet og Østfold.

Dessverre er det vel få i dag som vet hvor meget 3.1 milliarder norske kroner er. Man kan kanskje sammenligne tallet med f.eks. førstehåndsverdien av norske fiskerier på 2.8 milliarder kroner i fjor.

Kommunepolitikerne setter iallfall stor pris på å kunne beskatte sjøfolk. I fjor innfordret Direktoratet for sjømenn i samlede skatter og avgifter fra arbeidstagerne på norske skip og borerigger, inkludert arbeidsgiveravgifter, 1.8 milliarder kroner. Til tross for noe lavere beskatning, betaler sjøfolk allikevel mer skatt enn de ville gjort ved arbeid på land — på grunn av sin høyere inntekt.

Hvorfor tror De det er så mange sjøfolk også fra innlandskommunene?

Selvsagt har det sammenheng med at det er godt betalte arbeidsplasser, mindre fysisk slit enn tidligere, kortere seilingsperioder osv. Men spørsmålet er så interessant at det burde bli gjenstand for nærmere granskning. Tradisjonelt har jo sjøfolkene til utenriksflåten bare kommet fra et begrenset antall kystkommuner. Men i årene etter krigen er rekrutteringsgrunnlaget blitt større, så nå er både Karasjok og Kautokeino, Røros og Trysil representert på de syv hav. Svakt utbygget næringsliv i mange kommuner er nok også av vesentlig betydning for rekrutteringen til handelsflåten.

Vi ser det samme når det gjelder lokaliseringen av bedrifter som produserer skipsutstyr. Innlandskommuner som f.eks. Kongsberg, Rjukan og enkelte byer og bygder rundt Mjøsa har i de senere år hatt en vesentlig produksjon av maritimt utstyr. Det er tydelig at norsk skipsfart ikke lenger bare er noe som angår deler av vår kyst.

Men nå er flåten blitt redusert?

Gjennom de siste to år har vi mistet ca. 8000 arbeidsplasser i handelsflåten. Den sterke reduksjonen er nå stoppet opp. Men det er forbausende at et så stort tap av arbeidsplasser til sjøs tilsynelatende har vakt så liten oppmerksomhet. Selvsagt kommer det av at sjøfolkene bor spredt, og at de fleste har hatt muligheter til annet arbeid på land — med eller uten pendling. Men hvis tapet av disse 8000 arbeidsplassene bare hadde rammet noen få kommuner eller fylker, er jeg overbevist om at politikerne ville ha slått alarm, og at det ville blitt et virkelig rabalder i departementer og Storting. I vårt land er det åpenbart bare de politisk interessante pressgruppene som påkaller de folkevalgte omsorg, slik som i tilfellene Tandberg, Noroff og Wichmanns motorfabrikk.

Norsk skipsfart ber ikke om subsidier slik som nesten all annen norsk næringsvirksomhet. Men mye kunne vært gjort av myndighetene uten at det hadde belastet statsbudsjettet med uttellingene. Når vi nå skal konsolidere utenriksflåten på ca. 850 skip — og helst bygge den videre ut — får vi se om politikere og myndigheter vil bli mer lydhøre overfor næringens ønsker enn de har vært tidligere.

Men Norsk Garantiinstitutt for skip og borefartøyer har da vært nyttig?

Selvsagt. Men enkelte har dannet seg den fullstendig uriktige oppfatning at norsk skipsfart her har fått en milliard-innsprøyting. Det faktiske forhold er imidlertid at siden opprettelsen av Garantiinstituttet i 1975 er de realiserte tap for Staten hittil bare på ca. 7 mill. kroner. Dette er godt under én promille av de samlede statsbevilgninger til industriformål i disse år. Det har også vært sagt at Staten ville bli verdens største skraphandler når den engang skulle avhende skipene som det var gitt garantier for. I dag er det imidlertid bare fire Garantiinstituttgaranterte skip i opplag. De øvrige seiler. Og sammen med Sverige har Norge i dag verdens mest moderne og yngste flåte. Under forutsetning av at vi får skikkelige rammevilkår, er det all grunn til å tro at norsk skipsfart vil kunne fortsette å være av stor betydning for såvel vår totaløkonomi som for norsk distriktsutbygging, og ikke minst for bevaring av bosettingen i utkantstrøkene, sier direktør Sverdrup.



Til TRICOLOR med juletre i kofferten:

I stiv nordlig kuling bordet Sunnmørsposten TRICOLOR fra en losbåt i Biscaya.

Nordvestlandsk førjulsstemning i fransk farvann

Med juletre i kofferten og presanger og hilsner fra familiene hjemme på Sunnmøre besøkte to av Sunnmørspostens medarbeidere, journalist Jan Karlsen og fotograf Bjarne Skarbøvik TRICOLOR noen dager før jul.

TRICOLOR var på vei inn til Le Verdon i Syd-Frankrike og de to reporterne skulle lodde julestemningen blant nordvestlendingene ombord samt lage reportasje om skip, mannskap og ScanCarriers-operasjonen.

Da vi med sunnmørsk juletre i handa og fersk post, nye aviser og pakker fra «gamlelandet» i kofferten, entret «TRICOLOR fra en losbåt i Biscayabukta utenfor Bordeaux var det med særlig tanke på å besøke nordvestlendingene som befant seg om bord. Stor ble vår forundring da vi omsider kom oss opp lederen og over rekka, og ble møtt av en sunnmørsk velkomst som vi slett ikke hadde ventet. Førstestyrmann Pål Myhre fra Volda var ikke registrert som sunnmøring i Wilhelmensens lister, og vår forbauselse steg ytterligere etter hvert som resten av offiserene viste seg. 11 av 11 offiserer om bord hadde sitt opphav på Nordvestlandet, dessuten hadde et par sunnmøringer forlatt båten i Lisboa for å feire jul i hjemlandet. I tillegg til skipper Myklebust og førstestyrmann Myhre, var Nordvestlandet på denne turen representert med maskinsjef Karsten Øvrelid fra Hjørungvåg, overstyrmann Per Eide fra Eide på Nordmøre, førstestyrmann Ragnar Nesje fra Hyllestad i Sogn, elektriker Tor Fjørtoft fra Fjørtoft, andremaskinist Per Hallstein Dahle fra Herøy, andremaskinist Lars Halldor Bjørnøy fra Søvika, og andrestyrmann Einar Kvalheim med opphav i Vågsøy.



I kofferten hadde Sunnmørspostens julenisser «utbrettpike» til maskinsjef Karsten Øvrelid, den to år gamle datterdatteren Camilla, som chiefen ikke hadde sett siden han var hjemme sist sommer. Skipper Kåre Myklebust må nøye seg med å beundre de nordvestlandske fjell i Sunnmørskalenderen. Og mellom dem Sunnmørspostens medbrakte juletre.

Og så ble det julekveld på havna utenfor Le Verdon med julekaker og kaffe, hilsener og pakker fra hjemlandet — og «utbrettpike» i helformat til maskinsjef Karsten Øvrelid fra Hjørungvåg. Sjelden har vi sett maken til glede og forbauselse som da chieften «rullet ut» barnebarnet Camilla på to år som bestefar ikke hadde sett siden han var hjemme sist sommer.

Julefeiring på forskudd i havna Le Verdon. Fra venstre: Skipper Myklebust, maskinsjef Øvrelid, overstyrmann Per Eide som «mønstrer av» sammen med Sunnmørsposen, førstestyrmann Pål Myhre, førstemaskinist Ragnar Nesje, elektriker Tor Fjørtoft, andremaskinist Per Hallstein Dahle, og andremaskinist Lars Halldør Bjørnøy.



Møre og Romsdal rekrutterer flest

Siden midten av femti-åra har Wilh. Wilhelmsens rederi vært en av de største arbeidsgiverne i Møre og Romsdal. Ikke noe annet fylke kan vise til en like stor prosentvis representasjon i Wilhelmsen-flåten, og ikke noe annet rederi har et så stort innslag av møringer og romsdøler i sine mannskapslistene. Særlig har Sunnmøre- og Ålesund-regionen vært en stor «leverandør» av sjøfolk til rederiet, og er fortsatt den del av fylket som er sterkest representert på Wilhelmsen-båtene.

I dag hører om lag 16 prosent eller godt og vel 300 av de 1900 som seiler for Wilhelmsen hjemme i Møre og Romsdal, mens 12 prosent av sjøfolkene i Wilhelmsen har hjemstedsadresser i Vestfold.

Særlig har Møre og Romsdal rekruttert folk til maskinen, og 23 av rederiets chiefter kommer fra dette fylket.

— Hvorfor, Karsten Øvrelid, maskinsjef på M/S TRICOLOR, er det så mange nordvestlendinger i maskinen?

— Det har nok sammenheng både med vår direkte tilknytning til havet og sjølivet og industrien på denne kanten av landet. Mange er vokst

opp med båter og motorer, og har vært nødt til å skaffe seg en viss innsikt. Dermed har mange også fattet interesse for arbeid i maskinen på større skip.

Men det er klart at industristrukturen også har hatt betydning. Skipsverft og verkstedindustri har for mange vært det første møte med arbeidslivet, og det har i neste omgang for mange av dem som har valgt sjøen som yrke, også har vært naturlig å velge maskinen.

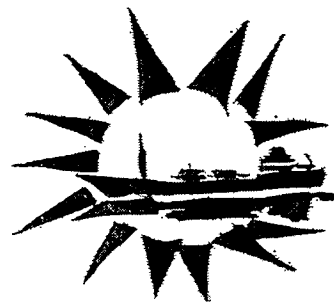
— Kunne du tenke deg å få arbeid på land og komme inn i en familierytme som alle andre?

— Etter å ha seilt i 25 år, kan jeg vanskelig tenke meg å gå i land for godt. De første årene var det selvsagt stusselig å være borte fra familien i lange perioder av gangen, men etter hvert som man venner seg til det, er det likevel en trivelig måte å leve på. Med de nye ordningene, seks måneder ute og tre måneder hjemme, er også tilværelsen blitt en helt annen, og jeg hadde ikke fortsatt med dette uten å trives.

— Hva med de stor høgtidene som f.eks. jula. Lengter du spesielt hjem da?

— Det er klart at jeg helst ville vært hjemme sammen med familien i jula. Men når ordningene er så faste som nå og en vet på forhånd hvor f.eks. jula skal tilbringes, innstiller en seg også på forholdene. Med en seks måneder ute og tre måneder hjemme-ordning kan jeg rekne ut at hver tredje jul blir hjemme, de to andre om bord. Likevel får jeg være hjemme hver tredje sommer.

Mens maskinsjefene altså er «overrepresentert» på de knapt 50 båtene som Wilh. Wilhelmsen disponerer, er antallet skippere fra Møre og Romsdal lavere». 13 av rederiets kapteiner har sine røtter i Møre og Romsdal. Kanskje hadde vi trodd at fylket rekrutterte flere skippere — uten at vi dermed skal ha sagt noe om folkeslagets vilje og evne til å ta kommandoen.



SCENEN VAR TOMBARRA — og instruktør Paul Skoe

En av de virkelig flittige maur i NRK er Radioteatrets instruktør Paul Skoe. Et stort antall oppsetninger har han signert, og i tillegg har den selvsamme herre i over 20 år vært drivkraften bak lydbåndtjenesten for sjøfolk.

Da Skoe med et australsk stipendium for tilleggsutdannelse tok kontakt med rederiet, syntes vi det var hyggelig å kunne invitere ham ombord på et Ro/Ro-skip til og fra Australia.

Det ble TOMBARRA ut — og TOURCOING hjem. Her følger deler av et langt reisebrev fra turen med TOMBARRA, tanker omkring livet til sjøs, inntrykk fra ukjente og uvante situasjoner og ikke minst en fagmanns syn på den bedrøvelige situasjon for Kortbølgen.

Eventyret begynte en sur dag med sludd og regn i slutten av oktober. Det var faktisk den siste oktoberdagen — den 31. — vi gikk ombord ved Filipstadkaia i Ro/Ro-skipet M/S TOMBARRA av Tønsberg. Vi — er min kone og jeg, og vi skulle være med Wilhelmsen-båten til Melbourne i Australia. For sånne inngrodde landkrabber som oss, som bare en og annen gang har reist med passasjerskip — høyden et par døgn, var vi spent på hvordan det skulle bli å oppholde oss i ca. en måned ombord i ett og samme skip.

Det første som imponerte oss var jo selve båten. Den var så stor — og den var så anderledes enn de båtene vi er vant til å se. Så var det lugaren — et kombinert soveværelse og salong, hvor vi med en gang fant oss vel tilrette. Vi hadde ikke vært lenge ombord før vi ble invitert på den første middagen: Blomkålssuppe, kjøttkaker og is til des-



1. styrmann Arne Seildal og Paul Skoe.

sert. Det lovet godt. Vi hilste på kapteinen, maskinsjefen, stuerten og styrmennene og alle de andre etter hvert. Alt var nytt for oss. Noe var litt underlig, men alt var interessant. Vi la merke til så mange detaljer — antagelig fordi det var så nytt og fremmed for oss i begynnelsen. Snart ble vi jo vant til alt dette og tok det for normalt. I grunnen rart hvor fort vi mennesker omstiller oss.

Vi blir kjent med skuta

Første havn Hamburg — så Rotterdam — så Lisboa. Mange inntrykk — nye inntrykk. Så sørover — forbi Kanariøyene. Svømmebassenget på dekk fylles med ramsalt Atlanterhavsvann på 24 grader, og i stekende sol på et luftig dekk — skinnende nyvasket — nøt vi badelivets gleder fra morgen til kveld ombord på en prektig skute som seilte målbevisst videre mot ekva-

tor. På et speilblankt Atlanterhav med 20 knops fart. Ved siden av bading, går tiden med til lesing og skriving, for ikke å snakke om alt min kone får strikket. Det går i gensere og jakker som siden skal fordeles blant slektninger i Australia. Det blir dessuten mange hyggelige passiarer med offiserer og mannskap enten på de enkelte arbeidsplasser eller i messene. Mest kontakt blir det kanskje med styrmennene. En tur eller to hver dag på broen for å høre litt om posisjon, om været og ellers lære litt om navigering og drift av et stort skip i utenriks fart. Dessuten er dette folk som har opplevet litt av hvert i sin fartstid, så vi får høre mange morsomme og interessante historier. Vi har også vært i maskinen, en varm og støyende arbeidsplass. Der hvor støyen er på det verste, er det umulig å snakke sammen, og der brukes det da også hørselvern. Når det gjelder varmen, så

var den opp i 47 grader da vi passerte Ekvator. En ting er å passe de tre store motorene — hver på 9000 hestekrefter — som driver skuta fremover, men store elektriske anlegg, vifter, trucker, generatorer og hjelpemotorer krever også ettersyn og godt stell. Andre som har det godt og varmt er byssepersonalet. Byssa er velutstyrt, og i fryserom og kjølerom er det rikelig med grønnsaker, kjøtt og fisk og ellers hva man måtte ønske seg av råstoffer til tre velsmakende måltider om dagen. På TOMBARRA lever vi godt. Ingen overflod, men rikelig og smakelig, og jeg la merke til at her blir alt utnyttet, ikke mye går til spille.

Fra Lisboa ble det 12 dager til vi igjen kunne klappe til kai i Cape Town. Det er første gang TOMBARRA laster her. Men før vi kom så langt, passerte vi «linjen», og vi var tre debutanter ombord som fikk vårt sertifikat fra Kong Neptun. Alle som ikke hadde vakt var samlet på 2. poopdeck til et party hvor vi grilllet biff og pølser. Ut på kvelden tok førstemasinisten frem trekkspeilet, så da ble det også en liten svingom på noen av oss.

Kortbølgen svikter

Så var vi i gang med strekningen Cape Town — Fremantle. Vi møtte ikke et eneste skip, men TOMBARRA's søsterskip TRICOLOR passerte et godt stykke nord for oss på hjemtur, og de to «gnistene» fikk seg en prat.

Men selv om det var lite å se på sjøen, så kjedet vi oss ikke et øyeblikk ombord. Og det til tross for at vi nesten ikke kunne høre radio — og slett ikke se TV. Bare de par første dagene etter avgang fra Cape Town kunne vi høre sydafrikanske FM-stasjoner. Men NRK glimret med sitt fravær, som praktisk talt under hele turen (bortsett fra meg da, som var her in natura). Jeg forsøkte flere ganger å ta inn vår kortbølgesender, men dessverre, negativt resultat. Og det til tross for at det ombord finnes meget gode anlegg. Bare en gang hørte jeg så vidt NRK, og det var på «gnista»s radio. Dette er jo forferdelig synd — når en tenker på alt det arbeid og alle de penger som er brukt på dette felt gjennom over tretti år. At behovet for kontakten med hjemlandet er stort, det beviser den store interessen det er ombord for «Radio-pressen», som vi har vært så hel-

dige å få nesten daglig. Den redigeres i NTB og sendes fra Rogaland Radio — på morse — hver dag. Radiotelegrafisten er ikke pliktig til å utføre den tjenesten; å ta den opp, skrive den ut, mangfoldiggjøre den og distribuere den blant mannskap og offiserer, men vi har altså vært heldige ombord i TOMBARRA og fått den hver eneste dag. Men tilbake til kringkasting. Vi har fått inn på radioens kortbølge programmer fra andre land, og blant dem som ofte kommer godt inn er Sverige. Det gir jo et visst håp om at når de nye store sendere på Kvitøy i Rogaland kommer i drift, kan forholdene bedre seg.

Samhold og yrkesstolthet

Ellers er det selvfølgelig en del selskapelighet, både i oppholdsrommene og på lugarene i fritiden. Særlig for oss som er ukjent med sjømannslivet, er slike sammenkomster både interessante og hyggelige. Man konstaterer meget snart at det er et godt samhold ombord — og en ikke liten yrkesstolthet. Det snakkes meget om yrkes- og arbeidsforhold, om savn og fordeler ved å være sjømann — og selv om diskusjonen stort sett foregår på et nøkternt plan, hender det nok at gemyttene kan komme litt i kok en gang i blant. Det er både naturlig og sunt. Det som har slått meg — og som har vært meg til stor glede — er å høre det fargerike ordforråd som preger diskusjonene. Her er alle dialekter representert, og de fleste er — såvidt jeg kan bedømme — stort sett vaskeekte og frodige. Humor er her også, så det mangler hverken skrøner eller morsomme «sanne» historier. Det er klart at man, gjennom et så vidt kort opphold ombord, og dertil bare som passasjer, kun vil få et overflatisk inntrykk av sjømannslivet. Men en gjør seg da visse refleksjoner, som jeg ikke vil gi uttrykk for på annen måte enn ved den alminnelige floskel at yrke og miljø setter sitt preg på folkene. Og til sjøs, mer enn noe annet sted, tror jeg.

Eventyret er slutt — takk for meg

Jeg vil avslutte dette reisebrevet ute på Den Australske Bukk før vi anløper Melbourne. Fem ukers opphold ombord i M/S TOMBARRA er det jeg etter fattig evne ville gi noen inntrykk fra. Det blir faktisk



Med gnista Inger Albrigtsen på sightseeing.

ganske vemodig å forlate denne skuta og alle de hyggelige og fine sjøfolkene vi har kampert sammen med. Sjelden — eller aldri — har jeg følt sånn velvære over så lang tid, på et så begrenset område, som i denne tiden ombord i TOMBARRA. Jeg kan bekrefte kaptein Skipnes' ord om at TOMBARRA er en «godværsbåt» — og det er et godt inntrykk å sitte igjen med etter en så lang reise. En eventyrlig reise har det vært for oss. Vi er kommet halve jorden rundt på en behagelig måte. Og selv om vi ikke har sett stort annet enn hav, har vi likevel ikke et øyeblikk kunnet registrere noen former for mistriksel eller kjedsomhet. Det har vært en lærerik tur også. Vi har — i alle fall til en viss grad lært å kjenne et miljø som vi hadde svært liten peiling på fra før. Vi har vært med på livbåtmanøvre og sittet på møter, blitt orientert om vernetiltak og sikring av mannskap, skip og last. En innføring av driften av skuta — rent teoretisk — har vi nok fått, mens spesialistene har snakket om ballast, lensing, oppdrift og mange andre forhold som en sjømann må ha greie på. Vel, forutsetningen for å forstå så meget av alt det tekniske har vi inngrodde landkrabber ikke. Men så meget forsto vi — at ombord i TOMBARRA kjente hver mann og kvinne sin plikt og sitt ansvar. Og det var trygt å vite.

Så hjertelig takk for en strålende tur!

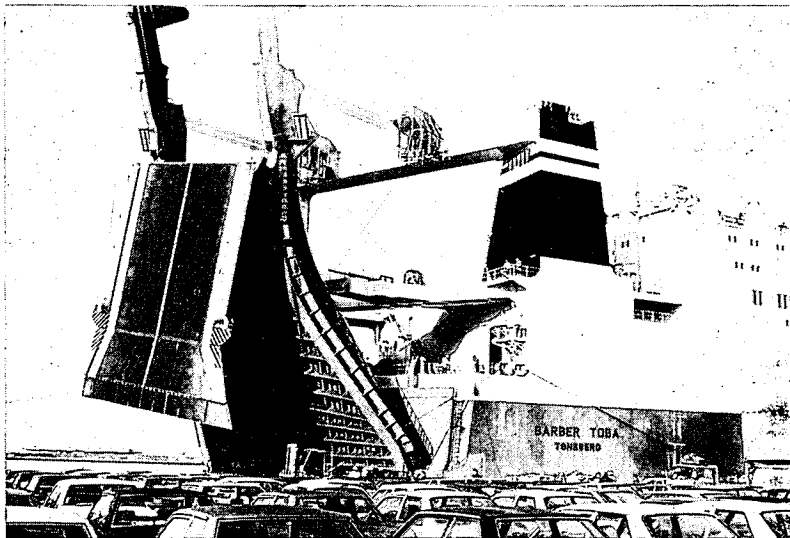
Paul Skoe



BARBER TOBA imponerer:

Ro/Ro fra Hong Kong til Yokohama

av journalist Per Chr. Nilssen, Stavanger Aftenblad.



Kursen ble stukket ut hjemme, nå er turen tatt. Jeg er blitt kvasi-ekspert på wilhelmsenske aktiviteter i Det Fjerne Østen. Sant å si har jeg iallfall fått en så grundig innføring i materien av så mange kompetente fagfolk til lands og til sjøs at jeg skjønner hvor langt det er igjen før jeg kan hevde å ha den fulle og hele oversikt over linjefart.

Var det ikke klart for meg før, så er det blitt åpenbart i løpet av et par uker hvor sammensatt dette er, hvor lett påvirkelig det er av ulike faktorer, hvor mye det betyr å ha hendig redskap, og å ha toppkvalifiserte og motiverte fagfolk i alle nøkkelstillinger.

Appetitten på shippingstoff er blitt skjerpet, det har den kunnet bli fordi jeg har opplevd mennesker og miljøer som har hatt evnen til å inspirere.

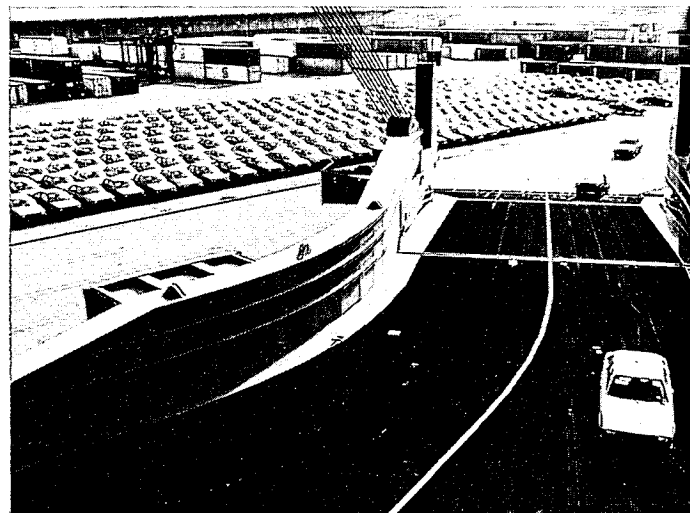
Hensikten har vært å benytte et pressestipend fra Rederforbundet til å studere fremtidsperspektiver for norsk skipsfart, og Wilh. Wilhelmsen bidro sterkt til

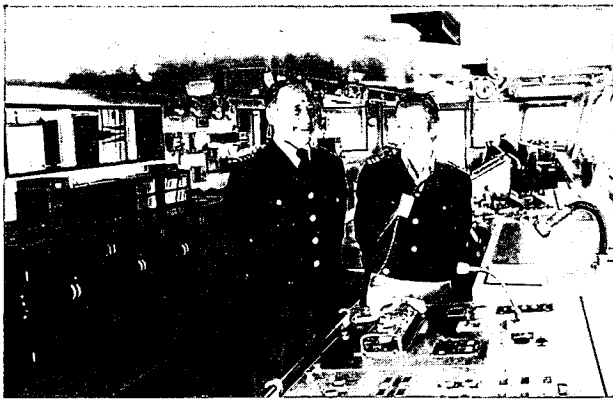
å gjøre dette mulig i geografiske omgivelser jeg ikke hadde tenkt meg muligheten av, og på steder der det virkelig er konkurranse og utfordringer. Oppmerksomheten ble forøvrig også rettet mot A/S Kristian Jebsens rederi.

Østen og Australia, — der Wilhelmsen har skiftet tonnasje to ganger mens mange andre kjører konvensjonelt og ikke tør å satse. Det koster penger, men vil man være med, så er det jamen bare å henge på. Slik det alltid har vært. Og nå mer enn noensinne.

«BARBER TOBA»; et under og et monster av et skip, alt etter som man ser det. Jeg fikk følge denne super-effektive laste- og lossemaskin i seks havner, fra Hong Kong via Kaohsiung og Keelung på Taiwan og Kobe og Nagoya til Yokohama i Japan.

Skipet imponerte! Det kan ikke annet, så effektivt og hendig det er på alle vis. Rampen, dekkene, truckene, kranen, navigasjonsutstyret og maskinen. Og besetningen som på så dyktig vis er i stand til å håndtere alt dette sofistikerte utstyret!





Dette er dagens beste og fremtidens linjeskip, er kaptein Harald Løvik, Aukra og overstyrmann Sverre Jensen fra Oslo enige om.

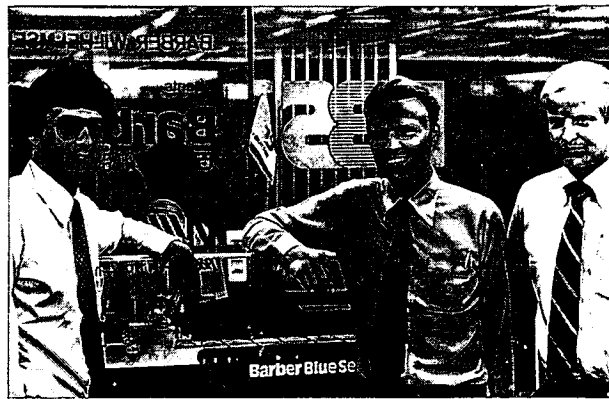
Jeg husker dem ikke bare for det, like mye blir de stående i minnet som den gjengen som tok imot meg arme landkrabbe på en liketil og hjemmevant måte. Jeg slapp å føle meg utenfor, jeg slapp å føle meg frem og møte uvilje. (Ikke så å forstå at jeg hadde ventet det.) Det var bare åpne dører og velvilje, og takk for det, fra kaptein Harald Løvik til de yngste og ferskeste ombord, i alle departementer.

Det er ikke vanskelig å møte opp til alle måltider med slik forpleining i matveien. Flittig gjest var jeg også på broen, flue på veggen (skottet), så å si, men med riktig lisens til å snakke i åpenbart passende øyeblikk. Ut og inn av trange havneinnløp i mørke og dagslys, gjerne med mye småbåttrafikk. Det fascinerer, og kanskje spesielt det raffinerte navigasjonsleketøyet fagfolk nå for tiden omgir seg med. Før var stjernene til god hjelp, nå har man satellitter. — At jeg ikke var fullt så flittig i maskinen skyldes mest frykten for hørselsskader, de som arbeider der må lide av forelskelse.

Å følge lastning og lossing med øyne og kamera gir rom for mange refleksjoner om svunnen tid til sjøs, men lenge har man ikke tid til å fortape seg i slike fremskrittfiendtlige tanker. For her jages det på: toveistrafikk og japanske «trafikkkonstabler» med flagg og fløyte. Seilingsplanen skal holdes, og noe slinger i valsen er det ikke.



Maskinsjef Bjørn Nilsen fra Stavanger har store krefter å styre, et maskinrom og et kontrollpanel som det står respekt av.



De markedsfører et konkurransedyktig, norsk shippingprodukt i Det Fjerne Østen. Fra venstre marketing manager Joshua Podell, general manager Knut Berentson og manager Hallvard Berg.

Folket på landsiden er blitt viktigere og ganske uunnværlig for denne slags linjeskip. Produktet skal selges, og det skal selges godt. Skipet skal forhåndslastes, og det skal også skje med samme profesjonelle dyktighet. Vi har overvært det på Barber Lineskontoret i Singapore, — en nitid nedpining av tid, en timing som viste seg å holde.

Men landsidens folk er blitt plaget av mitt nærvær flere steder. Wilhelmsens australiere aller minst. Adskillig mer tid ble spandert på Barber Wilhelmsen i Hong Kong, og ledelsen tok vel imot. For å samle trådene avsluttet jeg min tur i austerveg i Tokio.

Takk til alle berørte, fra toppsjiktet i sentraladministrasjonen til førstereis'en for all god hjelp til å skape øket innsikt i en progressiv del av norsk skipsfart.



Om sykdom og skader i WW-flåten

Statistiske opplysninger om sykdommer og skader er viktige. De kan bl.a. fortelle oss hvor hyppig de forskjellige tilstander forekommer, og fordelingen på kjønn og aldersgrupper og om det skjer noen forandring over tid. Vi kan også sammenligne forskjellige yrkesgrupper med hverandre. Opplysninger om dette gir oss også muligheten for å vurdere om det kan gjøres noe på det forebyggende område.

Rederilegekontoret har systematisk samlet inn opplysninger om sykdom og skader på WWs fartøyer og rigger for tidsrommet 1975-78. Det er bygget på de journalutdrag og skademeldinger som er sendt inn. Materialet er gjennomgått og bearbeidet av dr. Dag Offer-Ohlsen. Vi skal se litt på resultatene.

Sykdom og skader.

For året 1975 viser de en prosentvis fordeling på følgende diagnosegrupper:

	%
1. Smittsomme sykdommer (akutte mage-tarmsykdommer, kjønnssykdommer m.v.)	9,5
2. Sykdommer i åndedretsorganene	4,6
3. Sykdommer i tennene og tennenes støttevev	7,2
4. Sykdommer i fordøyelsesorganene	4,7
5. Sykdommer i urinveiene (urinrørskatarr, nyresten m.v.)	4,7
6. Sykdommer i hud og underhud (infiserte sår, byller, utslett m.v.)	10,2
7. Sykdommer i skjelett og bindevev (ryggsmertes, lumbago, ischias m.v.)	5,0
8. Skader	24,0
9. Andre sykdommer	28,1

Vi ser at skader er den største enkeltgruppe og utgjør 1/4 av det totale antall. Videre er smittsomme sykdommer og hudsykdommer hyppige med ca. 10% hver. At den siste er så vidt stor forundrer ikke. Verkefingre, byller, utslett m.v. er jo meget alminnelige foreteelser også i dagliglivet.

Derimot er det overraskende at sykdommer i tenner og tannkjøtt utgjør hele 7,2%. Det betyr vel at det skorter på vedlikeholdet. P.g.a. tidsnøden i utenlandske havnebyer blir det ikke tid til konserverende behandling slik at det dessverre i de fleste tilfelle ender med trekking. Sjømenn har i dag så pass god tid hjemme og er så ofte hjemme at det ikke skulle by på problemer med regelmessig kontroll hos tannlege på hjemstedet.

Sykdommer i andre organer forekommer ikke så hyppig. Dette gjelder bl.a. sykdommer i fordøyelsesorganene og i skjelett- og muskelsystemet, som ellers er nokså vanlige.



Skader.

Vi skal komme litt nærmere tilbake til skader. I 3-årsperioden 1976-78 blev det i alt rapportert 795 skadede fra WWs fartøyer og rigger, d.v.s. at ca. hver 7. person om bord blev utsatt for en skade i løpet av året. Menn var noe hyppigere rammet av skader enn kvinner.

Aldersfordeling av skader.

Aldersgrupper	antall skader	% skader	% aldersfordeling i den norske handelsflåte, 1977
17—19	52	6,5	(5,4)
20—29	334	42,0	(25,6)
30—39	218	27,4	(33,0)
40—49	138	17,4	(22,4)
50—59	49	6,2	(11,5)
60—69	4	0,5	(2,5)
Sum	795	100	(100)

Denne viser at ca. 75% av alle skadene forekommer i aldersgruppen 20—39 år. Særlig er det en betydelig overhyppighet i gruppen 20—29 år, med andre ord blandt de yngste om bord.

Skade fordelt på stilling.

Skader fordelt på stillinger om bord fremgår av tabell 2:

Stilling ombord	Antall skader	% skader	% stillingsfordeling i den norske handelsflåten i 1977
Kaptein/Plattformsjef	9	1,1	(8,0)
Aspiranter ...	10	1,1	(1,2)
Befal bysse ..	38	4,8	(7,2)
Befal dekk	71	8,9	(13,8)
Befal maskin..	97	12,2	(15,5)
Mannskap bysse	72	9,0	(10,8)
Mannskap dekk	326	41,0	(27,5)
Mannskap maskin	171	21,5	(14,9)
Ukjente stillinger	1	0,2	(1,2)
Sum	795	100	(100)

Typers skader

Det følger en prosentvis oversikt over hyppigheten av de forskjellige skader. Det blev i alt registrert 862 skader, d.v.s. at flere hadde pådratt seg mer enn 1 skade:

		%
Forstuvninger	294	34,2
Sårskader	183	21,3
Brudd	130	15,1
Fremmedlegeme i øyet	70	8,1
Eksem (yrkeseksem)	27	3,1
Brannskader	25	2,9
Andre skader:	133	15,4

Det som overrasker mest i denne oversikt er det store antall som har fått fremmedlegeme i øyet. Det er særlig dekk- og maskinmannskapene som er utsatte under rustbanking, sliping på smergelskive o.l. Fremmedlegeme i øyet kan være vanskelig å behandle om bord. Ellers er det store flertall av skadene forstuvninger, sårskader og brudd slik vi venter å finne det ved fall, støt o.l.

Hvor alvorlig er skadene?

En brukbar målestokk kan være om skaden førte til arbeidsuførhet og i tilfelle hvor lenge den varte.

54% av skadene førte ikke til sykefravær og kan derfor ansees som lette. 46% derimot resulterte i sykefravær. 80% av disse medførte 7 dagers fravær eller mindre. Gjennomsnittet var 5 dager. Det lengste fravær om bord var 28 dager.

140 eller 18% var så alvorlig skadet at de måtte sykeavmønstres og 80 måtte legges inn på sykehus.

4 var så hardt skadet at de døde, 2 av dem av gassforgiftning.

Forebyggende tiltak.

Hvilken lærdom kan vi så trekke av disse resultatene og hvilke praktiske tiltak kan komme på tale for å forebygge skader eventuelt korte ned på fraværperioden?

Det kan være grunn til å fremheve følgende:

1. **Yrkeseksem** forekom bare i 27 tilfelle og utgjør med andre ord en liten gruppe, men det kan få kjedelige følger for alle dem som rammes av denne sykdommen. Det er særlig byssepersonalet og de som arbeider i maskinen som er utsatte, og grunnen til dette er at syntetiske vaskemidler og olje kan ødelegge hudens beskyttende lag. Eksem som er oppstått på denne måten har lett for å komme igjen og resulterer i svært mange tilfelle i omskolering til annet yrke.

Det er vanlig å bruke hansker for å beskytte hendene, men gummi-hansker er fuktige og klamme og derfor ofte ubehagelige å bruke. Langt bedre er Kerodex beskyttelseskremer. Om bord i alle WWs skip er det satt opp automater med Kerodex krem for bysse- og maskinpersonalet. Alle som er meget i vann eller olje med hendene bør derfor bruke dette middel.

2. Hele 70 tilfelle av **fremmedlegeme i øyet** blev registrert i perioden. I 40 tilfelle var det opplysninger om bruk av vernebriller og bare halvparten av disse

hadde gjort det. At noen tross bruk av briller allikevel får fremmedlegeme i øyet kan tyde på at brillene ikke er hensiktsmessige. Dette er noe vi må se nærmere på.

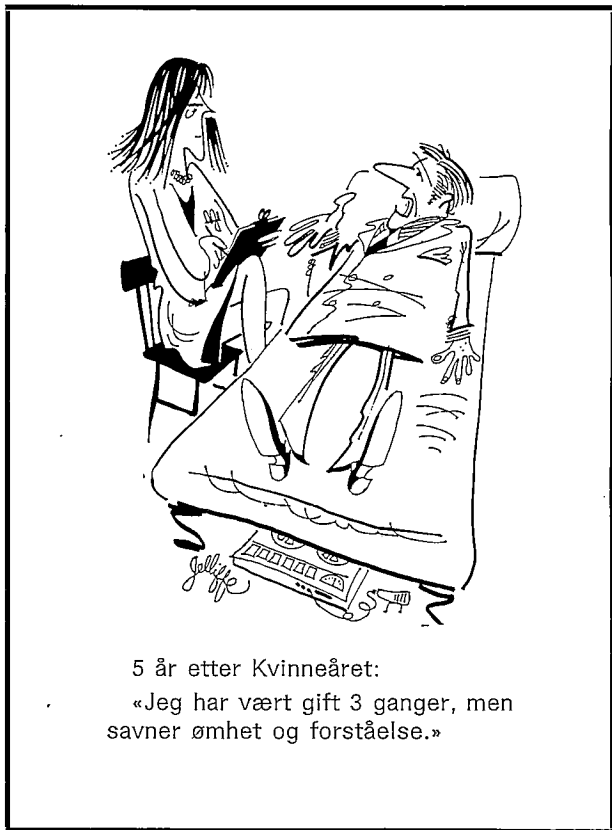
Ellers må det bare understrekes at vernebriller må være tilgjengelig og selvsagt alltid brukes ved rustbanking, sliping på smergelskive o.l.

3. Det er særlig de **ynge** om bord og de **underordnede på dekk** og i **maskinen** som er utsatte for skader. Det er derfor viktig at disse gruppene får en omhyggelig rettledning og innføring i sine arbeidsoppgaver. Det er viktig å innarbeide gode arbeids- og sikkerhetsrutiner og påse at disse blir fulgt. Det må også innskjerpes at verneutstyr som hansker, briller, hjelm og sko blir brukt.

4. 60% av skadene egner seg åpenbart for skadebehandling etter ICE-prinsippet som brukes ved idrettsskader. ICE står for nedkjøling, trykkbandasje og elevasjon av den skadede del og etterbehandling med varme, gradvis opptrening og eventuelt støttebandasje. Ved en slik fremgangsmåte kan det være mulig å forkorte sykdomsperioden ganske vesentlig.

I april vil denne metoden bli demonstrert for 12 WW-navigatører på et 2 dagers kurs under ledelse av overlege Svein Nilsson på Beitostølen og dr. Dag Offer-Ohlsen. Det er da meningen at navigatørene skal praktisere denne metoden om bord og rapportere tilbake. Hvis forsøket viser seg å være vellykket, vil det bli tatt skritt til å få den innført i handelsflåten.

Hvordan ligger så sykdoms- og skadeforholdene an blandt WWs sjømenn i forhold til handelsflåten som helhet? Det vet vi ikke. Det foreligger ikke tilsvarende opplysninger hverken for handelsflåten eller andre rederier.

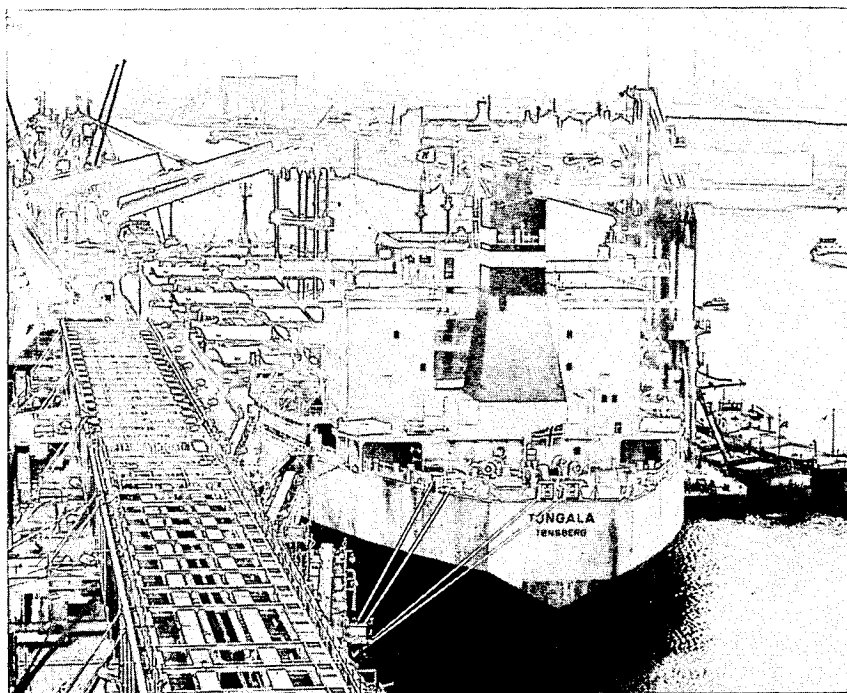


5 år etter Kvinneåret:

«Jeg har vært gift 3 ganger, men savner ømhet og forståelse.»

TONGALA i Rotterdam

*Med 80 000 tonn
korn i lasten*

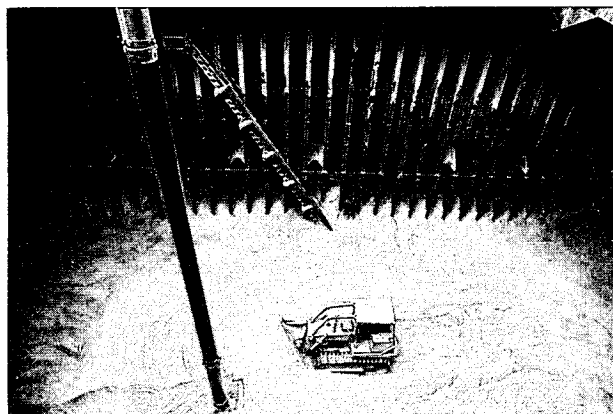


M/S TONGALA — 121.161 tonn dw. — under lossing i Rotterdam ved GEM's anlegg i Botlek.

GEM's (Graan Elevator Maatschappij) i Botlek og Europoort er vel totalt sett verdens største losseplass av kornprodukter og tar imot enorme mengder kornvarer fra mange steder rundt om i verden. TONGALA er en regelmessig kunde i Rotterdam og har med seg ca. 80.000 tonn fra Mississippi hver gang. Dette er det meste skipet kan ta med på maksimalt dypgående i Mississippi, ca. 40 fot.

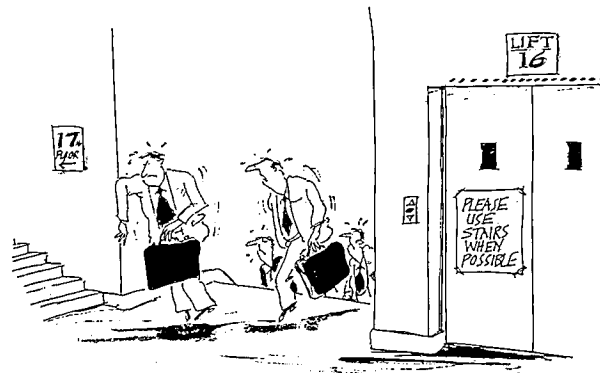
I alt klarer TONGALA ca. 6 turer i året og har da transportert 410.000 tonn kornvarer. Dette kvantum tilsvarer til sammenligning innpå halvparten av det kvantum korn Norge importerer hvert år.

TONGALA har losset både ved installasjoner i Botlek og Europoort. I Botlek tar det innpå 10 dager å få losset 80.000 tonn, mens man i Europoort kan klare det på 3 dager. Dette tilsvarer et gjennomsnitt på ca. 25.000 tonn pr. dag — et ganske imponerende kvantum når en tenker på at intet av dette går inn i silo, men igjennom siloanleggene videre til coasters og lektene som kommer og går i stort antall hver dag.



Rotterdam er den store mottagerhavnen for korn til en rekke europeiske land. Før korn-boikotten av Sovjet gikk også store mengder av kornet dit via Rotterdam. Vi finner idag korntransporter foretatt i alle størrelser av skip fra de på et par hundre tonn opp til 200.000 tonn. Størrelsen av skipene avhenger selvsagt av lastens størrelse og de enkelte havners begrensninger. Rotterdam og GEM's installasjoner er et av de få steder som tar imot alle størrelser skip og laster.

BP



«Quick, remind me again how much energy I'm saving.»

TØNSBERG MARITIME HØGSKOLE

er endelig et faktum!

De første studentene begynte på sitt 2-årige maritime studium høsten 1979. På Tønsberg Maritime Høgskole er det nå 44 studenter som er fordelt på tre linjer, nemlig nautisk linje, maskinlinje og el/automasjonslinjen. Det første semesteret (halvåret) er unngjort og ble avsluttet med eksamen i desember. Studentene tok fatt på nye fag eller kurs i januar med eksamen i juni.

Har oppstarten vært vellykket?

Vi må ha lov til å si at det har gått bra. Det betyr imidlertid ikke at alt er såre vel. Vi har lært mye. Studenter og lærere arbeider nå sammen for å finne frem til bedre løsninger av en del forhold i høgskolen.

La oss nevne et eksempel på et slikt forhold som er helt annerledes i en høgskole enn det er i de vanlig navisjasjons- og maskinistkolene. Det gjelder styringsordningen. I høgskolen skal f.eks. lærere og studenter i fellesskap finne frem til gode løsninger på en rekke spørsmål. Dette synes vi er et meget viktig spørsmål som må løses på en forsvarlig måte fordi det er store likheter mellom det å drive en skole og et skip. Studentene — det vil si de som skal bli offiserer om bord — må allerede på skolen lære seg til å samarbeide når administrative og økonomiske spørsmål skal løses?

Hva er nytt i høgskolen?

Hovedmålet er selvsagt å utdanne dyktige offiserer til handelsflåten. Utdanningen skal tilfredsstillende de teoretiske krav som stilles i nasjonale og internasjonale bestemmelser og avtaler. Denne delen av undervisningen foregår fortrinnsvis i det vi kaller **Studieretningsfagene** som er spesiell for hver av de tre linjene.

Et av målene i høgskolen er også at studentene skal få kompetanse overfor andre skoleslag. En god del av denne undervisningen foregår i **fellesfagene** og er den samme på de tre linjene.

Helt nytt i den maritime høgskolen er **valgfagene** og **seminaroppgavene**. Valgfagene sikter mot en viss grad av spesialisert fordypning. Det er skolens ønske og mål at hver student skal få velge fagområde som passer for ham og det rederi han seiler i. Arbeidet både med valgfaget og seminaroppgaven vil normalt finne sted i 4. semester. Hensikten med seminaroppgaven er å gi studentene trening i selvstendig å planlegge, gjennomføre og presentere et arbeid innen den valgte spesialiseringsretningen. Studenten vil ha en lærer som rådgiver og veileder.

Nytt karrieremønster.

Det er mange arbeidsoppgaver som undervisningen ved Tønsberg maritime høgskole tar sikte på. Det er arbeidsområder som har tilknytning til skipet. Vi tror at kombinasjonen av teoretisk opplæring på skolen og praksis som offiser om bord vil være ypperlig

kvalifikasjoner for å søke en rekke stillinger i land. Valgfagene er særlig egnet også i denne sammenheng. La oss nevne to valgfag som eksempler på hva vi mener.

Kurs 280 Transportøkonomi/Transportteknikk

Undervisningsinspektør Stein Strandli er ansvarlig for prosjektet. Han har et meget godt samarbeid med Norges Rederforbund, Skipsfartens Arbeidsgiverforening og rederiene hvor vi spesielt vil nevne Wilh. Wilhelmsen og Leif Høegh. Studentene skal studere transportkjeden Skip — kai — terminal — agenter — speditorer — ansvar — forsikring — rederi. De vil også studere generell transportpolitikk (samferdselspolitikk) og transportteknikk. Strandli vil i beskjeden grad benytte direkte styrt undervisning, men heller satse på stor grad av selvstudium under veiledning. Mulighet for spesialstudium student — rederi.

Kurs 281 Transport av flytende gasser

Navigasjonslærer Johnny Eilers utarbeider et undervisningstilbud for dette fagområdet. Han samarbeider med «System for sikkert skip» — 3 S — i forbindelse med forskningsprosjektet «Gassskipet som arbeidsplass», en rekke norske gassskiprederier og Norges Skipsforskningsinstitutt. Teoretisk opplæring på skolen og praksis om bord kvalifiserer for stillingen som «Cargo Officer» og «Cargo System Engineer» på gassskip.

Opptak

Vi tar opp nye studenter hver høst. Det er tre linjer — nautisk linje, maskinlinje og elektro/automasjonslinje. Alle seilende offiserer som har så ny utdanning at de har videregående kurs II kan opptas direkte på det 2-årige studiet. De vil si 2. styrmenn, 2. maskinister og elektrikere som er utdannet de aller siste årene. Offiserer som har utdanning etter tidligere mønster må gjennomgå et 10 ukers tilpasningskurs. De fagene som må leses i tilpasningskurset er særlig matematikk, fysikk, skips- og sikkerhetslære. Det er mulig å ta disse fagene ved selvstudium, men det må dokumenteres før inntak i høgskolen.

1-årig studium for styrmenn

I år tilbyr vi dessuten et 1-årig studium for offiserer som har 1. styrmannsskolen etter tidligere ordning. Derved kan 1. styrmenn utvide sitt kunnskapsområde, slik at de i neste omgang kan komme inn på den skipsadministrative linjen for å få skipsførerutdanningen.

Forøvrig tilbyr vi 1-årige studier for alle som har god utdanning.

Vi har tro på høgskolen og ønsker offiserer i flåten velkommen til videreutdanning og etterutdanning.

Svein Kaasa

LITT HISTORIKK:

D/T MARICOPA – et av rederiets første tankskip

Av de mange skip rederiet har disponert siden 1861 er det få som har hatt en mer interessant stilling i rederiets historie såvel som norsk sjøfartshistorie enn de 11 tankskip rederiet fikk levert før, under og rett etter første verdenskrig. Og av disse tankskip er det vel D/T MARICOPA som etterhvert fikk det mest bemerkelsesverdige livsløp.

D/T MARICOPA ble levert 16. mai 1914 fra Palmers Shipbuilding & Iron Co. Ltd. Jarrow-on-Tyne og var nummer 3 av disse tankskipene. De første var D/T SAN JOAQUIN og D/T LA HABRA. Det var imidlertid det første med et navn som begynte med bokstaven M, noe alle de neste tankskipene med unntak av ett fortsatte å bruke. Rederiet var faktisk i ferd med å etablere en tradisjon med tankskip navn på M ved siden av resten av flåten med navn på T.

Tankskipene ble alle bygget ved engelske verksteder, og dette var ikke uventet. De engelske verkstedene hadde den beste erfaringen når det gjaldt bygging av tankskip og hadde allerede bygget en rekke skip til de store oljeselskapene. Alle hadde maskin akterut og en brobygning midtskips — stort sett den vanlige profilen for tankskip frem til midten av femti-årene da de første skipene med all overbygning akterut kom. Under første verdenskrig var det ellers et stort antall tankskip som ble bygget med maskin og overbygning midtskips. Maskinen var en 3 cylindret triple-expansion dampmaskin på 2.250 indikerte H.K. som ga skipet en fart av 10 knop. Jeg er ikke sikker på om skipet var olje eller kullfyrt, men tror det iallfall var kullfyrt inn i 20-årene hvoretter det ble gjort om til oljefyring. Tankskipene besto i hovedtrekkene av to undergrupper, den største på 8 skip var ca. 425 fot lange og lastet 10.500 til 11.300 dwt. Den andre gruppen besto av 3 skip som var noe mindre, ca. 407 fot lange og en tonnasje mellom 8.600 og 9.100 dwt. D/T MARICOPA tilhørte den største gruppen. — Rederiet var ytterst heldig med disse tankskipene, både økonomisk og operasjonsmessig. Under første verdenskrig mistet vi kun et av tankskipene, og dette ble erstattet med et nybygg, det ellefte skipet som ble levert. Dette skipet ble levert i 1922.

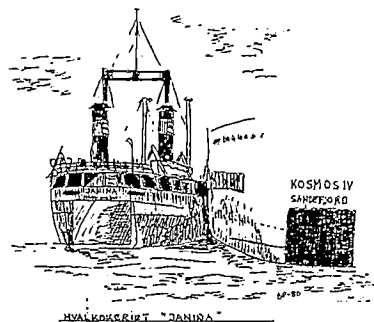
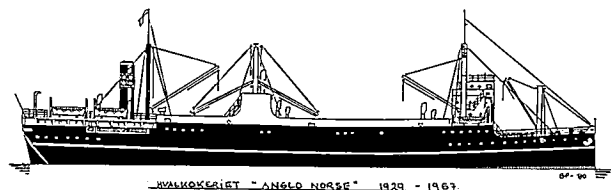
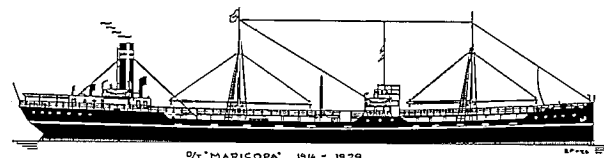
Så vidt meg vites førte D/T MARICOPA et relativt begivenhetsløst liv under WW flagg. Da det endelig ble solgt kom de store forandringene. 25. januar 1929 nær 15 år gammelt, ble skipet solgt til Falkland Ship-owners Ltd. London, og fikk navnet ANGLO NORSE.

Selskapet var kontrollert av skipsreder H.M. Wrangell, Haugesund. Det nye navnet på skipet hadde tilknytning til hvalfangerselskapet Anglo Norse Co A/S, et norsk-engelsk selskap hvor H.M. Wrangell hadde interesser og hvor Hans Borge, Tønsberg var disponent.

Skipet fikk etterhvert en ganske annen profil enn det det hadde som MARICOPA, noe tegninger og fotografier viser. Verdenskrisen fra 1929 gjorde etterhvert hvalfangsten vanskelig, og etter kun et par fangstsesonger gikk ANGLO NORSE i opplag etter avtale med de andre hvalfangerselskapene. Dette varte til 1936 da kokeriet gikk i fangst utenfor Australia. Neste sesong, 1937, fanget ANGLO NORSE utenfor kysten av Peru.

I nesten hele denne omtumlede periode under hvalfangst har skipet vært eiet eller kontrollert av selskaper eller personer med nær forbindelse med Anders Jahre. Det er derfor ikke uventet at skipet endelig skifter navn i samsvar med dette og får et typisk Jahre navn, nemlig JANINA. Når navneskiftet egentlig skjedde er noe usikkert, Norges Hvalfangst-historie sier 1953, Norske Hvalfangsttidende antyder 1954, Veritas sier 1956. I alle tilfelle var det klart at fra 1956 het skipet JANINA. Det gikk da i tankfart — med opphalings-slipp og kokedekk. Så — 15. januar 1957 — møtte skipet sin skjebne. Underveis fra Odesa til Åbo med en oljelast kom det i brann utenfor Oporto, Portugal. Dette var slutten, og dagen etter sank skipet — nær 43 år gammelt. Det var en verdig pioner som tankskip under WW flagg, og avsluttet sin karriere under så variert tjeneste, eierforhold, disponentforhold og forskjellige navn som vel tenkes kan.

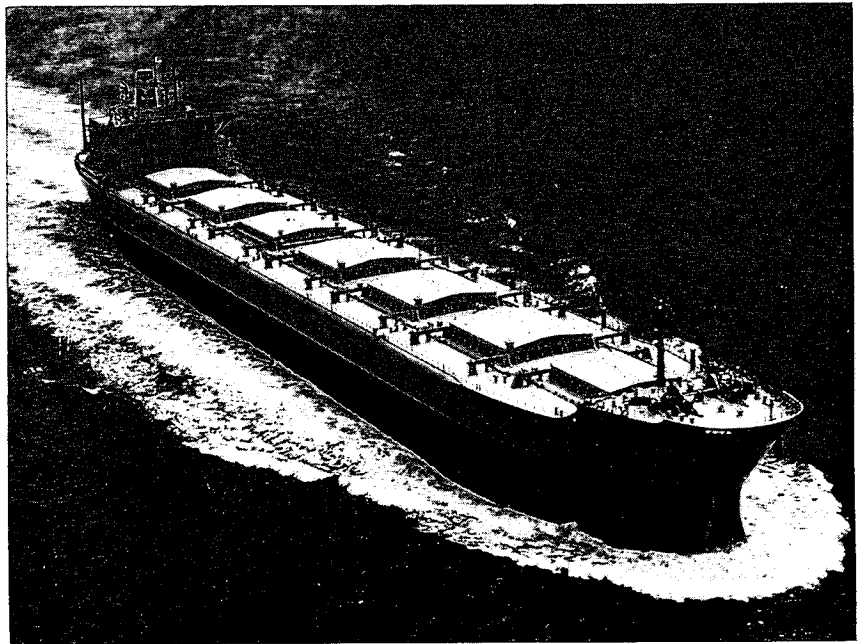
BP



TACHIBANA

med ny rekord?

Bulkskipet TACHIBANA, som tilhører Morten Werrings Rederi, avgikk for en tid tilbake fra Portland i Australia for sovjetisk havn med 47.250 tonn havre i rommene. Hvorvidt dette er ny rekord vet vi ikke, men det er ihvertfall den største havrelast på en kjøll som noen gang er gått ut fra Australia. Omregnet til havregrøt skulle det vel tilsvare omkring 250 millioner voksne porsjoner.



M/S TACHIBANA er på 63.550 tonn dw. av typen Panmax. — Bygget ved Mitsubishi, Kobe 1974.
Skipet går på tidscerteparti til Louis Dreyfus Corp., Stamford, Conn. — certepartiets varighet 12—14 måneder.

Unnskyld!

For å spare firmaets og din egen tid, bør du sammenligne dine unnskyldninger med disse punkter som dekker nesten alle situasjoner.

Tidsfaktor

Jeg har så mye å gjøre, så jeg har ikke tid.
Jeg visste ikke at det hastet så veldig.
Jeg trodde ikke det var så viktig.
Jeg trodde ikke det var aktuelt lenger.
Det har jeg faktisk glemt.

Stress

Det er bare mas her i huset.
Jeg jobber sannelig for to.
Jeg trodde virkelig at jeg hadde sagt klart fra.
Klarer de ingenting i den avdelingen.

Mangel på initiativ

Det er best å vente til sjefen er tilbake.
Det var ingen som sa at jeg skulle sette i gang.
Sånt gjorde aldri Marvnes.
Tja, jeg vet ikke hvordan...
Det er best å vente til sjefen er tilbake.

Prestisje

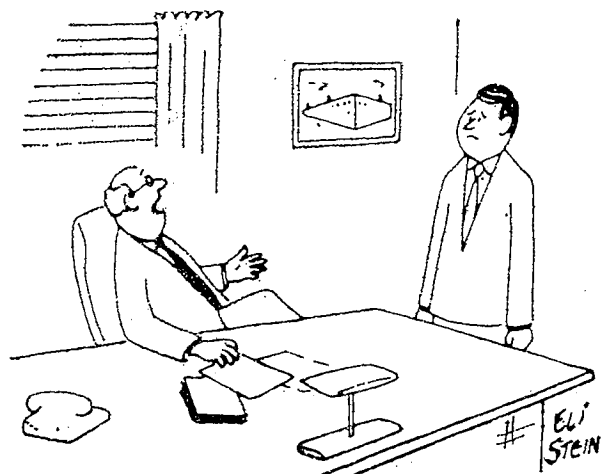
Det hører ikke under min avdeling.
Det er hans jobb og ikke min.
De skulle spurt meg først.
Jeg er ikke ansatt for å gjøre det.
Dette er negerarbeid — spør en sekretær.

Diverse

Ja, men slik har vi da alltid gjort det.
Jeg er ny her.
Det er for dyrt.
Slik er det ikke til sjøs.
Det har jeg aldri sagt.

Enhver likhet med virkeligheten er tilsiktet. Personer som føler seg truffet, bes gjøre noe med det!

Sorry-h



— Hva mener De med at vi ikke behandler Dem som et menneske, nr. 624078?

KRYSSORD MARITIM

Kryssord Maritim nr. 4 fikk 40 innsendte oppgaver. Og innsenderne er representert av de seilende, pensjonister, ansattes familier samt noen få fra kontoret.

Vi trakk ut følgende premievinnere:

1. Kr. Kristoffersen, Vågsbygd
2. Ruth Heer Kallåk, Sandefjord
3. E. K. Hopland, Frekhaug.

1	G	2	Y	3	R	4	O	K	5	O	6	P	7	A	8	S	9	S			
10	E	11	R	12	O	13	S	14	B	15	U	16	E	17	T	18	I				
19	N	20	E	21	S	22	E	23	H	24	O	25	R	26	N	27	E	28	K		
29	E	30	S	31	N	32	E	33	S	34	T	35	A	36	K	37	K				
38	R	39	I	40	E	41	N	42	N	43	E	44	E	45	E						
46	A	47	V	48	R	49	E	50	G	51	N	52	I	53	N	54	G	55	R		
56	T	57	A	58	T	59	E	60	R	61	R	62	A	63	H						
64	O	65	R	66	D	67	H	68	V	69	R	70	E	71	D	72	E				
73	R	74	R	75	I	76	O	77	A	78	R	79	R	80	E	T					
81	E	82	V	83	A	84	D	85	A	86	N	87	I	88	S	89	E				
90	R	91	E	92	G	93	N	94	E	95	M	96	A	97	S	98	K	99	I	100	N

VANNRETT

1. Bilbatteri
10. Øyeblikket
11. Bibelsk kvinne
12. Øyne
13. Lim
15. Uttrykke
16. Henge fritt
18. Tuntre
19. Samtykker
20. Fine
23. Sportsbil
24. Måler
25. Ettermiddag
26. Bokstaver
27. Legemiddel
28. Like
29. Kaos
31. Anviser
33. Myntsort, fork.
35. Ule
37. Skal trening til å gå i.

LODDRETT

1. På bakken
2. Hevelse
3. Tsar
4. Sannsynligheten
5. Ikke klar
6. Smartinger
7. Konjunksjon
8. Elvemunning
9. Fanger havets delikatesse
14. Rogn
17. - - - glycerin
21. Formiddag
22. Holde av
24. Retning
28. Kort
30. Hell
32. Vokaler
34. Tokt
36. More seg

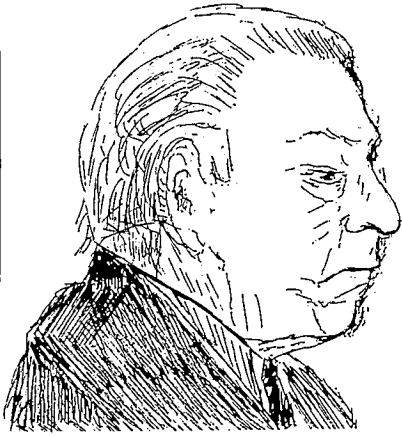
1	2	3	4	5	6	7	8	9
10				11			12	
13						14		
	15			16		17		
		18		19				
20	21			22		23		24
25			26					27
		28			29		30	
31	32			33	34		35	36
37								

KRYSSORD MARITIM NR. 5

De tre premiene er atlas, parker penn og kortsett. Vi ber om at løsningen sendes til Skib-Rederi med frist for innsendelse 20. mai 1980.

Navn:

Adr.:



MINI MAL

Minnenes melodi

I årevis hadde to gribber med gule nebb stirret meg i nakken. Fuglene, som jeg mente stammet fra Kenya, var stygge som juling, men Schweitzer manet til ærefrykt for livet, derfor satt jeg uanfektet på mitt kontor, vokter av de besligste skapninger i Guds fantastiske fauna. Tanken på Kenya skyldtes nok sneen på Kilimanjaro og Jan Frydenlunds dengang så mesterlige reportasje fra SAS-flyets første landing i Nairobi, hvor nettopp de grådige gribber i Afrikas ville fjell formasjoner blev nevnt.

Så kommer uventet vaktmester Hopen og fjerner fuglene. Gribber passer ikke på ditt kontor, sier han. Hvor disse velmente vaktmesterord varmer mitt hjerte en råkald februar dag. Istedenfor fuglene plasserer Hopen en innrammet taule på veggen og ber meg komponere minnenes melodi.

Trygve Lie kunne ikke høre Vintergatan uten å buske sin bryllupsreise. Odd Grythe påstår i Morgenbladet at alle mennesker har en slik minnenes melodi, og at dette er grunnen til Huskestuas enorme popularitet.

Omvendt kan det også skje. Et bilde kan fremkalle melodien for vårt indre øre. Ut fra dette, begynte jeg å dekorere tavlen med bilder fra en tid jeg redigerte WIL-posten, og mange fotos hadde jeg liggende fra idrettsstevner, juletreffester og pensjonist-treff.

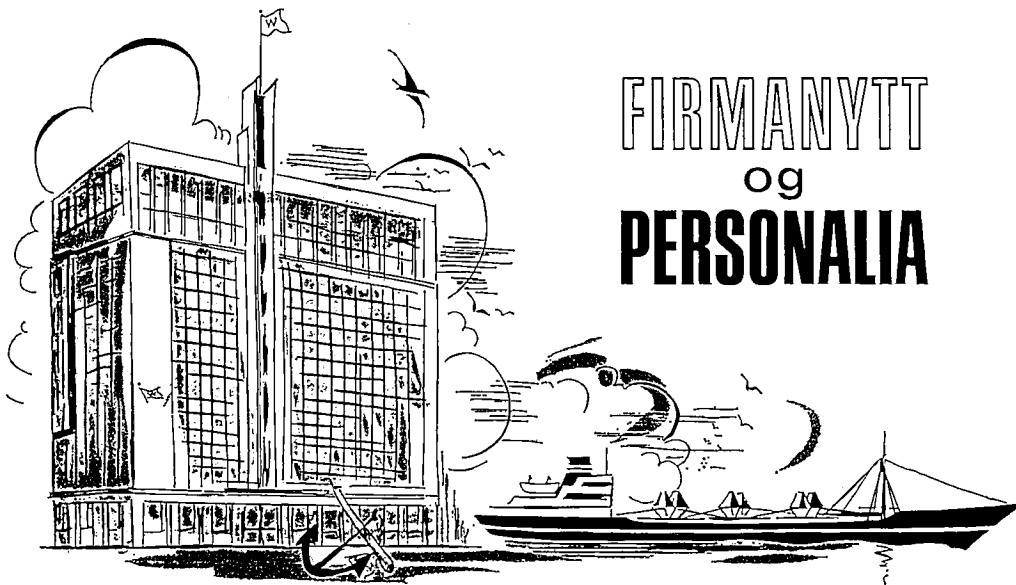
Nu er tavlen full. Ikke kronologisk ordnet. Ikke kunstferdig klistret på, bare tilfeldig stiftet inn, bulter til bulter. Ingen rangordning. Alle er med, også de jeg nødig vil ligge i telt sammen med, ut fra det Churchillske syn at vi trenger alle typer for å lage en verden, eller det mer folkelige at noen liker mora og andre dattera. Tavlen spenner over vel tyve år. Dugnadsbildet fra SKRAMSTD viser med all tydelighet at vi blir eldre. Morsomt å se Kjelland-Mørdre med kortklippet hår og venstreskill, deltagende i julebord på KNA. Han holdt en spirituell tale til damene, den beste jeg til dags dato har hørt. Rosen han for anledningen holdt i hånden, står japansk tredimensjonal på tavlen. Selve julebordet er også foreviget, gedigent og fristende, med husets kokker langs siden.

For å dvele ved det kulinariske, tar jeg en titt på vår første stuertinspektør, Ernst Christiansen, som la grunnlaget og bygget opp en overmåte viktig stilling, som kom til å høyne det faglige nivå hos våre stuerter og etter hvert gav dem deres riktige status som sjef for det departement som i høyeste grad bestemmer trivsel og helse. Ernst Christiansen er borte. Han var et arbeidsjern og en hedersmann. Jeg husker ham best som et eie godt menneske og en trofast kamerat.

Båtene er selvfølgelig med. Gamle TAMPA, som populært sagt, dukket ned ved Færder og kom opp ved Savannah, laster i Stavanger. Alexander Kielland i slengkappe og floss passer på at arbeidet går som det skal. TAI PING har TALISMAN på slep etter maskinhavari i Stillehavet. TORRENS pløyer sjøen med full fart. Disse båter har Rederiets nydelige drakt, og splittflagget akter understreker en kresen og utsøkt farvekombinasjon, som genialt passer himmel og hav. TAKASAGO pløyer også bølgene, orange farvet og grønn, som et synlig bevis på strukturendring og teknologisk utvikling.

Kaptein Karl Røeggen fremtrer med gemytlig smil under hvit uniformslue med ekekrans og det hele. Han driver vel som pensjonist med sine roterende pullere og sin deilige haugående tresnekke med Penta-diesel og kabytt. Han sørger sikkert for at familien blir tilført det fornødne kvantum sild og sei. Av og til får vi brev fra ham, og da gjør vi som Povel Ramel, tar av oss skoene, for riktig å nyte et Pauli ord. For han skriver som en prest, som en slags Omagatens Petter Dass. Han skildrer Vestlandsk natur, enkelt og dramatisk og lar oss føle havets mektige krefter, der det bryter over skjærene en vinternatt i storm. Han skriver også lunt og humoristisk om nærbutikken, om biltrafikken i gatene og om smellvakre jenter i Jehovas Vidner som spiller gitar og synger tostemt, alt mens skipperen selv koker kaffe til disse siste dagers hellige. Ja, den Røeggen.

Fortsettelse følger, stod det gjerne under ukebladenes føljetonger. Hundrevis av bilder er innlemmet i min fotomontasje, så jeg kommer tilbake med nye navn og nye toner til minnenes muntre melodi. Ha det.



FIRMANYTT og PERSONALIA

Vi gratulerer

25 års tjeneste

Kai Samuelson
Daniel Varholm
Ernst Ditlefsen
Ove Thomassen
Eugen Lorang Lunde
Kjell Svendsen
Alf Vasbotten
Chu Quan Fah
Kristian Stensønes
Knut Jarl

80 år

Lilly Wold

70 år

Alf Anhart
Thomas Tallaksen
Johannes Sundquist
Bergljot Haugsrud
Borghild Bache Devold
Mary Bredesen

60 år

Thor Thoresen
Magnhild Hansen
Margareth Skaseth
Egil Skau
Birger K. Martinsen
Gerd Borge-Andersen

50 år

Kjell Svendsen
Way Yan Luk
Willy Berg-Sørensen
Bjørn Lunde
Rolf Nauen Paulsen
Georg Steen



Fra jubilantlunsj 7/12-79. Fra venstre stuert Sverre Pedersen — 25 års tjeneste, maskinsjef Alf Myreng — 25 års tjeneste, adm. direktør Ivar Løvald, sentralbordsjef Irene Aasen — 25 års tjeneste, høyesterettsadvokat Finn Scheie og stuert Tormod Abrahamsen — NR's gullmedalje.

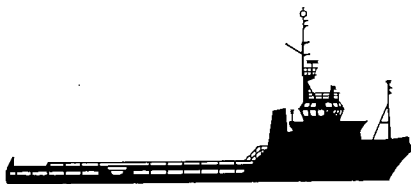


Fra jubilantlunsj 27/2-80. Ass. kaiinspektør Kristian Stensønes mottok gullur for 25 års tjeneste og maskinsjef Leif Green Svendsen fikk sølv kaffeservice for 40 års tjeneste.

NEWS FROM AUSTRALIA



From Wilh. Wilhelmsen Agency, Australia. John Stirling, Assistant Manager, Melbourne, seen above left being presented with a painting by Manager-Director Keith Wilson, retired last summer after serving 33 years with the Agency.



Gudmor var Ragnhild Vestby



Ragnhild Vestby ga TENDER CAPTAIN navn.

TENDER CAPTAIN ble overlevert torsdag 13. desember — 2 dager før kontraktfestet. I motsetning til CHAMPION ble dette skipet navngitt — det skjedde den 12. desember, altså dagen før offisiell overtakelse. Spesielt hyggelig var det at en av rederiets egne ansatte, fr. Ragnhild Vestby, fikk æren av å gi skipet navn. Fr. Vestby er ansatt på personellsektoren i rederiet, med spesielt ansvar for Wilhelmsens supplyskipsflåte. I tillegg har hun i flere år seilt ute som radio-offiser. Ved det etterfølgende arrangement på Ulstein Hotell kvitterte Ragnhild Vestby for gudmor-gaven med en meget velkomponert tale, som vi her faktisk har lyst til å gjengi i sin helhet:

«Herr adm. dir. Idar Ulstein, direktør Erik Kruse. Mjne damer og herrer.

Jeg vil først få gi min varmeste takk til rederiet for den tillit de har

SKIPSKATTEN



Hva med Barber Lines?
Vel, vi får våge Nielsen!

vist ved å la meg få være gudmor til vår nye TENDER CAPTAIN.

Videre et hjertelig tusen takk for den vakre gaven jeg har fått. Den vil være meg et kjært minne om denne store dagen.

5 år gammel fikk jeg en sørgelig beskjed: min snille onkel var omkommet på sjøen. Dette var nok første gang jeg hørte ordet sjøen.

I 1946, i 3. klasse på folkeskolen, fikk vi en hel kasse appelsiner til jul av et adopsjonsskip skolen hadde. Dette var andre gangen jeg observerte ordet sjøen.

Tilfeldig eller ei. Sjøen skulle i allefall bli min fremtid. Jeg hadde seilt de fleste verdenshav, inntil en fredelig formiddag, midt i en velfortjent ferie fra TATRA i 1972. Da ringte telefonen, Mannskapssjefen trengte vikar på kontoret noen uker.

Hva gjør man egentlig da? Ferien var jo ikke engang halvveis avspasert. Jeg telte til tjue, og sa ok. Noen uker går fort, noe lærer jeg ved det og.

Nå vel, noen uker ble til 6 måneder med prøvetid. Så høytidelig ansettelse med kontrakt og saker.

Men nederst i venstre hjørne på kontrakten står noe vesentlig: «Jeg har rett og plikt til å holde radio-sertifikatet ved like». Jo da, jeg fornyet det så sent som i oktober i år. Tro meg, jeg har ikke angret en dag på at jeg gikk fra borde.

Supplyskipene har siden vært mine hjertebarn. Først småtassene TENDER TUNA og TENDER TROUT på rene hobbybasis. Senere kom de som perler på en snor. TURBOT, TRUMPET, TRIGGER. Alle som smidd av samme stykke. Så kom storesøstrene CARRIER og CLIPPER. Wilhelmsen var i ferd med å bety noe innen offshore. Gamle TENDER CAPTAIN rakk å feire 1 års fødselsdag før tvillingene COMMANDER og CONTEST var levert. Det har vært en rivende utvikling. Innimellom disse «Ladyene» fikk vi noen sinnatagger fra Sürken: SENIOR, SEARCHER, POWER og PULL.

Disse burde vært hankjønn. Hvorfor sier man egentlig hun om en skute? Forklaringen har vi sett i dag. Vår nye stolte TENDER CAPTAIN. Lang, slank, elegant. Sunnmøringene kan bygge båter. TENDER CAPTAIN, en ny pipecarrier. En skikkelig båt igjen. Ikke en raring som COMET, eller andre ombygde til diving support/rescue/fire-fighting etc. Som gudmor vil jeg alltid føle noe ekstra for henne, og hun vil nok få noe spesialservice fra min side. Derfor ber jeg deg, kaptein Tendenes, sammen med ditt mannskap, ta ekstra godt vare på denne «Ladyen».

Offshorevirksomhet betyr stadig mye nytt. To oppdragsgivere har aldri samme ønske. Stikkord: PERFORMANCE, GOOD PERFORMANCE.

Vi har i disse årene fått håndplukke våre sjømenn, selvsagt til forargelse blant mine kolleger. Nå tar hun kremen til de «livbåtene» sine igjen. Men stort sett har det gått med et smil. Det samarbeide og den viljen til å lykkes som jeg har opplevd, står det all respekt av. Sjøfolkene har tatt alle nye ting som en utfordring. Det skulle gå, og det har vært mange spennende stunder både ombord og på kontoret. Enten det lastes moduler store som 5-6 etasjes hus, sleper på store lektere, barges, flytter rigger, frakter rør. Alt går så greit. På dykkerskipene står styrmannen faktisk med dykkerens liv i sin hånd. På ankerhandlerne står maskinsjefen på ankervinsjen. På firefightingskipene hopper matrosene i sjø uten å blunke.

Vi seiler i team. Alle trekker lasset.

Matrosen fra Hammerfest, kapteinen fra Stavanger, maskinisten



Gudmor Ragnhild Vestby flankert av Idar Ulstein og Erik Kruse.

fra Finmark, kokken fra Fredrikstad. Og selvsagt alle fra Vestfold. Men nei, sannelig er nok sunnmøringene i overvekt.

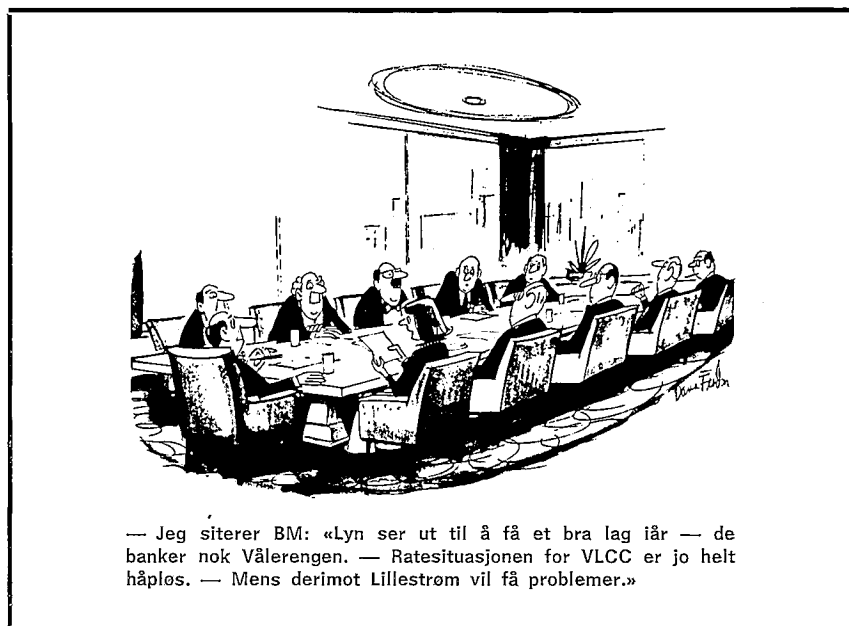
Rederiet har ligget i teten i 120 år, takket være disse verdens fraktemenn, som pløyer havets endeløse areal.

Jeg ønsker rederiet til lykke med den nydøpte, som er med i den lange rekke av arbeidsplasser rederiet i alle år har stilt til disposisjon. La oss alle bidra med alt vi evner så rederiet fortsatt kan være en av de store i mange, mange år fremover.

Jeg ønsker skip og mannskap en god reise til Middelhavet og gjen-synet med storesøster TENDER CHAMPION, som ble født en måned for tidlig, men som allerede har bevist sin styrke med det norske flagget i aktermasten. La meg få sitere litt av Nordahl Grieg's mektige dikt om Flagget:

Norge er større enn noen vet av:
Hvert skip under flaggets vift
er på det endeløse hav,
et nytt stykke Norge i drift.

Vi utbringer en skål for TENDER CAPTAIN!»



— Jeg siterer BM: «Lyn ser ut til å få et bra lag i år — de banker nok Vålerengen. — Ratesituasjonen for VLCC er jo helt håpløs. — Mens derimot Lillestrøm vil få problemer.»



W.I.L. NYTT

W.I.L.'s styre 1980

Formann:	Aksel Håkonsen
Viseformann:	Erik Laumann
Sekretær:	Marit-Kamilla Vasaasen
Kasserer:	Knut Persson
Styremedlem:	Tor Helge Andersen
Suppleant:	Bjørn Tønsberg

Oppmenn:

Fotball: A-laget	Kjell Edmann
B-laget	Knut Salvesen
Håndball: Damer	Evy Sandnes
Herrer	Karl Kjeldsen
Ski:	Jan Simonsen
Fri-idrett:	Per Thronsen
Tennis:	Tove Søberg
Bordtennis:	Bjørn Erik Kristiansen
Bridge:	Finn Tønnesen/ Marianne Fosaas
Bowling:	Torun Johannessen
Innendørstrening KG:	Bjørn Terje Hval
Jazzgymnastikk damer:	Aslaug Jackman Urrang
Mensendieckgymnastikk:	Margit Larsen

Hyttestyret 1980:

Formann:	Tore Langeland
Viseformann/Kasserer:	Bjørn Næss-Andresen
Styremedlemmer:	Margit Larsen Anton Larsen Inger-Johanne Holm Nanna Meland Harald Knutsen Einar Foseid

WIL's generalforsamling ble holdt 1. februar.
Referat er sendt ut i eget WIL-Nytt.



Formannsskifte i WIL. Aksel Håkonsen ønskes lykke til av avgående formann Hans Olav Nordby.

Hans Olav Nordby takker av etter 2 år ved WIL-roret. Forut for denne administrative jobben har evigunge Hanser'n en lang merittliste — som viseformann, oppmann, trener og kaptein, og få har gått så mange ganger i dusjen for WIL som han. Han har vært borte i det meste innen vårt idrettslag som innpisker og utøver. Kjent er han for sitt skuddben og gode kondisjon og for alltid å trå til der det trengs, og slike støttespillere trenger WIL for å opprettholde den gode korpsånd og det gode miljø vi alle innser betydningen av.

Vi takker Hans Olav Nordby for god jobb. Vi sees i WIL-trøya, på trening og på banketten etterpå!

HeS



Tore Moen:

SKIPSIDRETT



Det er gledelig å registrere en sterk økning i deltagelsen fra W.W. i de sentrale idrettskonkurranser til sjøs i 1979.

I lagkonkurransene er det spesielt TONGALA og TITUS som har gjort en sterk innsats. I norsk mesterskap i friidrett hvor det deltok 227 lag, ble det en flott 7. plass til TONGALA og en 12. plass til TITUS. Ved idrettsmerkekonkurransen ble TITUS nr. 8 og TENDER COMET nr. 27 av 75 skip. TITUS finner vi også på en 13. plass i sykkelkonkurransen med TENDER COMMANDER og TEXAS på delt 15. plass. Her var det 129 deltagende skip.

I fotball er det derimot dårlig innsats. Vi finner ingen W.W.-skip blant de første 134 lag i Internasjonal serie i fotball. Det vil si at Kjell Trystad's pokal for beste W.W.-skip i internasjonal serie ikke kan deles ut for 1979.

I norsk serie i fotball har imidlertid TONGALA kommet på en 22. plass og TENDER CARRIER på en 35. plass av 117 deltagende lag.

TOYAMA gjorde en fin innsats i lagsvømming med 6. plass. Sterke plasseringer fra TENNESSEE med 9. plass og TAGUS med 10. plass.

I de individuelle idrettskonkurranser har våre seilende gjort det meget skarpt i flere av konkurransene.

Vi vil spesielt nevne 2. maskinist Ole Sollid med gull i 100 meter svømming.

Off.aspirant Ingerid Bjercke med gull i 50 meter bryst.

Radiooffiser Grethe Charlotte Fosse med sølv på 25 meter frisvømming.

1. styrmann Asbjørn Eriksen gull på 1500 meter løp.
Kaptein Erik Kvastad gull i kulestøt.

Hjelpøpike Ingrid Dahlmejer sølv i høydehopp og bronse i lengdehopp og 60 meter løp.

Per Egeberg bronse på 25 meter fri.

Eva Landsverk med sølv både i Nordisk mesterskap og Norsk mesterskap i høydehopp.

W.W. SERIEN I FRIIDRETT

Etter en meget spennende dyst ble det nok engang T/T TITUS som ble vinner av W.W.-pokalen i friidrett. Det er firmaets sjefer som har satt opp denne vandrepokalen som må vinnes 3 ganger før man får den til odel og eie.

Kort fortalt er konkurransereglene slik at det er resultatene i friidrettskonkurransen og svømmeknappkonkurransen som teller. Poengberegningen regnes ut etter gjennomsnittspoeng, dvs. antall poeng i forhold til antall påmønstrede mannskaper i konkurranseperioden.

Det ble tilslutt bare 9 poeng som skilte mellom TITUS og TONGALA. Resultatene for de beste ble:

Nr. 1.	T/T TITUS	1178 gj.sn. poeng
Nr. 2.	M/S TONGALA	1169 gj.sn. poeng
Nr. 3.	M/S TENDER CARRIER	464 gj.sn. poeng
Nr. 4.	M/S TENDER CONTEST	435 gj.sn. poeng
Nr. 5.	M/S TROLL FOREST	376 gj.sn. poeng
Nr. 6.	M/S TENDER POWER	370 gj.sn. poeng

Det var totalt 21 skip med i konkurransen denne gang, og det er vel rekord.

M/S TONGALA VINNER AV W.W.-VANDREPOKAL I FOTBALL 1979

TONGALA gjentok bedriften fra ifjor og fikk dermed sitt 2. napp i W.W.'s vandrepokal i fotball. Deltagelsen var dessverre ikke så stor og det er nok sin årsak i at skipene får kortere og kortere tid under land og dermed liten anledning til å spille fotball.

Vandrepokalen i fotball ble første gang satt opp av rederiet i 1938. Om denne pokalen ble det kjempet frem til 1956 da TABOR erobret den til odel og eie. I 1957 forærte firmaet en ny flott vandrepokal som det senere har vært kjempet om. TONGALA har vunnet 2 år på rad og bør satse ekstra i år for å ta den til odel og eie.

Sluttresultatet i W.W.-serien ble altså TONGALA som vinner med TENDER CARRIER, TROLL FOREST og TARCOOLA på de nærmeste plassene.

REDERIMESTERSKAPET — INDIVIDUELLE RESULTATER

MENN — KLASSE I

100 m løp:

1.	Rolf Bache	TITUS	12.0 sek.
2.	Sture Vaksvik	TITUS	12.1 »
3.	Ketil Grønvoll	TROLL FOREST	12.6 »
4.	Bjørn Granheim	TONGALA	12.7 »
5.	Jan Gausel	TITUS	12.8 »
5.	Steinar Gristad	THERMOPYLÆ	12.8 »
5.	Tormod Jensen	TROLL FOREST	12.8 »

Kulestøt:

1.	Einar Nilsson	TONGALA	11.30 m.
2.	Svein Kristoffersen	TENDER CARRIER	10.69 »
3.	Sverre Bekjorden	TAMESIS	10.03 »
4.	Geir Lilleeng	TITUS	9.95 »
5.	Jan Haagenen	TENDER POWER	9.60 »

Høydehopp:

1.	Dag Romundstad	TITUS	1.60 m.
2.	Svein-Erik Ravna	TONGALA	1.58 »
3.	Arnulf Ormseth	TITUS	1.57 »
4.	Ivar Kvalsvik	TONGALA	1.53 »
5.	Ragnar Leithe	TITUS	1.50 »

Lengdehopp:

1. Rolf Karlsen	TONGALA	5.76 m.
2. Kjell Fjørtoft	TITUS	5.60 »
3. Ragnar Leithe	TITUS	5.43 »
4. Arnulf Ormseth	TITUS	5.27 »
5. Rolf Bache	TITUS	5.21 »

3-kamp:

1. Rolf Bache	TITUS	1352 poeng
2. Rolf Karlsen	TONGALA	1267 »
3. Arnulf Ormseth	TITUS	1256 »
4. Steinar Grimstad	THERMOPYLÆ	1161 »
5. Bjørn Granheim	TONGALA	1147 »

Høyde u/tilløp:

1. Sverre Bekjorden	TAMESIS	1.44 m.
2. Truls Bendixsen	TAMESIS	1.41 »
3. Arnulf Ormseth	TITUS	1.40 »
4. Inge Kristensen	TONGALA	1.38 »
4. Jan Ove Overvåg	TONGALA	1.38 »

Lengde u/tilløp:

1. Ingar Varvik	TONGALA	2.95 m.
2. Sture Vaksvik	TITUS	2.90 »
3. Hallgeir Olufsen	TAKAMINE	2.89 »
4. Rolf Bache	TITUS	2.87 »
4. Truls Bendixsen	TONGALA	2.87 »

MENN — KLASSE II:

100 m løp:

1. Helge Midthaug	TITUS	12.8 sek.
2. Asbjørn Eriksen	TONGALA	13.0 »
2. Per Podhorny	TENDER COMET	13.0 »
4. Tor Sørensen	TONGALA	13.1 »
5. Arvid Lunde	TAIMYR	13.4 »
5. Fritz Sandblost	TENDER SEARCHER	13.4 »

Kulestøt:

1. Helge Midthaug	TITUS	10.10 m.
2. Jon Moen	TARONGA	9.79 »
3. Frank Eidsæther	TITUS	9.78 »
4. Erling Østby	TENDER CONTEST	9.42 »
5. Pål Nygård	TITUS	9.37 »

Høydehopp:

1. Jostein Sagvåg	TENDER CARRIER	1.51 m.
2. Asbjørn Eriksen	TONGALA	1.49 »
3. Helge Midthaug	TITUS	1.48 »
3. Pål Nygård	TITUS	1.48 »
5. Per Otto Thyholm	TITUS	1.40 »

Lengdehopp:

1. Helge Midthaug	TITUS	5.00 m.
2. Asbjørn Eriksen	TONGALA	4.83 »
3. Ricardo Lires	TITUS	4.52 »
4. Olav Flaaten	TITUS	4.50 »
5. Frank Eidsæther	TITUS	4.49 »
5. Jostein Sagvåg	TENDER CARRIER	4.49 »

3-kamp:

1. Helge Midthaug	TITUS	1268 poeng
2. Asbjørn Eriksen	TONGALA	1092 »
3. Jostein Sagvåg	TENDER CARRIER	998 »
4. Pål Nygård	TITUS	985 »
5. Tor Sørensen	TONGALA	921 »

Høyde u/tilløp:

1. Olav Flaaten	TITUS	1.30 m.
1. Helge Midthaug	TITUS	1.30 »
1. Pål Nygård	TITUS	1.30 »
4. Tor Sørensen	TONGALA	1.29 »
5. Frank Eidsæther	TITUS	1.27 »

Lengde u/tilløp:

1. Helge Midthaug	TITUS	3.00 m.
2. Jon Moen	TARONGA	2.88 »
3. Frode Walderhaug	TENDER CONTEST	2.80 »
4. Helge Nordahl	TENDER COMET	2.74 »
5. Frank Eidsæther	TITUS	2.71 »
5. Arvid Lunde	TAIMYR	2.71 »

1500 m løp:

1. Asbjørn Eriksen	TONGALA	4.20.0 min.
--------------------	---------	-------------

MENN — KLASSE III

60 m løp:

1. Einar Skarvøy	TENDER SEARCHER	7.9 sek.
2. Arne Røstad	TITUS	8.1 »
3. Erik Kvaastad	TIGRE	8.4 »
3. Rolf Neergaard	TROLL FOREST	8.4 »
5. Per Folgerø	TENDER POWER	8.6 »
5. Allan Rogers	TONGALA	8.6 »

Kulestøt:

1. Erik Kvaastad	TIGRE	11.50 m.
2. Einar Skarvøy	TENDER SEARCHER	10.87 »
3. Arne Røstad	TITUS	10.32 »
4. Olaf Hafstad	TENDER POWER	9.35 »
5. Roar Andersen	TENDER PUMA	8.80 »

Høydehopp:

1. Kjell Buran	TONGALA	1.36 m.
1. Allan Rogers	TONGALA	1.36 »
1. Arne Røstad	TITUS	1.36 »
4. Louis Lires	TONGALA	1.26 »
5. Leif Gulliksen	TITUS	1.23 »
5. Harry Neumann	TONGALA	1.23 »

Lengdehopp:

1. Arne Røstad	TITUS	4.79 m.
2. Allan Rogers	TONGALA	4.55 »
3. Louis Lires	TONGALA	4.23 »
4. Harry Neumann	TONGALA	4.10 »
5. Anders Larsen	TITUS	4.07 »

3-kamp:

1. Arne Røstad	TITUS	1675 poeng
2. Allan Rogers	TONGALA	1387 »
3. Rolf Neergaard	TROLL FOREST	1213 »
4. Einar Skarvøy	TENDER SEARCHER	1210 »
5. Louis Lires	TONGALA	1194 »

Høyde u/tilløp:

1. Håkon Ebeltoft	TAIMYR	1.26 m.
2. Arne Røstad	TITUS	1.20 »
3. Leif Gulliksen	TITUS	1.17 »
4. Kjell Buran	TONGALA	1.16 »
4. Louis Lires	TONGALA	1.16 »

Lengde u/tilløp:

1. Harry Neumann	TONGALA	2.67 m.
2. Håkon Ebeltoft	TAIMYR	2.61 »
2. Idar Johansen	TENDER COMET	2.61 »
4. William Rogers	TONGALA	2.58 »
4. Arne Røstad	TITUS	2.58 »

1500 m løp:

1. Arne Røstad	TITUS	5.43.8 min.
2. Leif Gulliksen	TITUS	6.24.4 »

MENN — KLASSE IV:

60 m løp:

1. Arne Klock	TENDER COMET	9.0 sek.
2. Odd Mathisen	TITUS	10.3 »

Kulestøt:

1. Arne Klokk	TENDER COMET	8.31 m.
2. Per Reiten	TENDER COMET	8.20 »
3. Juan Vidal	TITUS	7.60 »
4. Svein Uren	TANABATA	7.30 »
5. Lyder Titlestad	TENDER CARRIER	6.88 »

Høydehopp:

1. Odd Mathisen	TITUS	1.15 m.
-----------------	-------	---------

Lengdehopp:

1. Odd Mathisen	TITUS	3.60 m.
-----------------	-------	---------

3-kamp:

1. Odd Mathisen	TITUS	1064 poeng
2. Arne Klokk	TENDER COMET	1010 »

Høyde u/tilløp:

1. Nils Leirvik	TONGALA	1.04 m.
2. Odd Mathisen	TITUS	1.00 »

Lengde u/tilløp:

1. Odd Mathisen	TITUS	2.35 m.
2. Arne Klokk	TENDER COMET	2.29 »
3. Per Reiten	TENDER COMET	2.20 »
4. Juan Vidal	TITUS	2.19 »
5. Manuel Pequeno	TITUS	2.14 »

KVINNER — KLASSE I:**60 m løp:**

1. Ingrid Dalmeijer	TONGALA	8.6 sek.
2. Monica Studsrød	TONGALA	8.8 »
3. Asbjørg Østli	TROLL FOREST	9.9 »
4. Toril Øien	TROLL FOREST	9.8 »
5. Ann Bente Holm	TARCOOLA	9.9 »

Kulestøt:

1. Monica Studsrød	TONGALA	8.18 m.
2. Ingerid Bjerke	TAIMYR	7.83 »
3. Liv Løvdal	TITUS	7.56 »
4. Kari Nygård	TITUS	7.03 »
5. Solveig Sørensen	TONGALA	6.77 »

Høydehopp:

1. Ingrid Dalmeijer	TONGALA	1.34 m.
2. Monica Studsrød	TONGALA	1.31 »
3. Solveig Sørensen	TONGALA	1.12 »
4. Tove Kruth	TITUS	1.05 »
5. Eli Vogel-Hovde	TONGALA	1.02 »

Lengdehopp:

1. Ingrid Dalmeijer	TONGALA	4.12 m.
2. Monica Studsrød	TONGALA	4.05 »
3. Solveig Sørensen	TONGALA	3.32 »
4. Toril Øien	TROLL FOREST	2.97 »
5. Kristin Flaata	TROLL FOREST	2.89 »

3-kamp:

1. Monica Studsrød	TONGALA	1697 poeng
2. Ingrid Dalmeijer	TONGALA	1647 »
3. Solveig Sørensen	TONGALA	1080 »
4. Kari Nygård	TITUS	794 »
5. Liv Løvdal	TITUS	788 »

Høyde u/tilløp:

1. Ingrid Dalmeijer	TONGALA	1.14 m.
1. Monica Studsrød	TONGALA	1.14 »
3. Kari Nygård	TITUS	1.04 »
4. Ingerid Bjerke	TAIMYR	0.95 »
4. Liv Løvdal	TITUS	0.95 »

Lengde u/tilløp:

1. Monica Studsrød	TONGALA	2.30 m.
2. Ingrid Dalmeijer	TONGALA	2.24 »
3. Liv Løvdal	TITUS	2.13 »
3. Solveig Sørensen	TONGALA	2.13 »
5. Kari Nygård	TITUS	2.00 »
5. Bente Aaker	TAMESIS	2.00 »

KVINNER — KLASSE II:**60 m løp:**

1. Inger Flaaten	TITUS	10.0 sek.
2. Ellen Heum	TONGALA	10.6 »
2. Eva Landsverk	TONGALA	10.6 »
4. Grethe Svenningsen	TONGALA	11.0 »

Kulestøt:

1. Betty Wennevold	TONGALA	7.50 m.
2. Inger Flaaten	TITUS	6.90 »
3. Ellen Heum	TONGALA	6.35 »
4. Grethe Svenningsen	TONGALA	5.93 »

Høydehopp:

1. Eva Landsverk	TONGALA	1.21 m.
2. Ellen Heum	TONGALA	1.11 »
3. Inger Flaaten	TITUS	1.10 »

Lengdehopp:

1. Ellen Heum	TONGALA	3.21 m.
2. Inger Flaaten	TITUS	3.02 »
3. Grethe Svenningsen	TONGALA	2.93 »
4. Eva Landsverk	TONGALA	2.78 »

3-kamp:

1. Inger Flaaten	TITUS	1059 poeng
2. Ellen Heum	TONGALA	941 »
3. Grethe Svenningsen	TONGALA	696 »
4. Eva Landsverk	TONGALA	677 »
5. Betty Wennevold	TONGALA	514 »

Høyde u/tilløp:

1. Inger Flaaten	TITUS	1.05 m.
2. Eva Landsverk	TONGALA	0.96 »
2. Ellen Heum	TONGALA	0.96 »

Lengde u/tilløp:

1. Eva Landsverk	TONGALA	2.18 m.
2. Inger Flaaten	TITUS	2.00 »
2. Ellen Heum	TONGALA	2.00 »
4. Inger Dahl	TONGALA	1.80 »
5. Betty Wennevold	TONGALA	1.70 »

KVINNER — KLASSE III:**60 m løp:**

1. Astrid Fjeld	TARCOOLA	10.3 sek.
2. Ragnhild Junge	TITUS	10.9 »
3. Liv Lindholm	TAMESIS	12.0 »

Kulestøt:

1. Ragnhild Junge	TITUS	6.19 m.
2. Marianne Røyseth	TARONGA	6.02 »
3. Astrid Fjeld	TARCOOLA	5.52 »
4. Else Marie Neumann	TONGALA	5.20 »
5. Liv Lindholm	TAMESIS	4.06 »

Høydehopp:

1. Ragnhild Junge	TITUS	0.95 m.
-------------------	-------	---------

3-kamp:

1. Ragnhild Junge	TITUS	945 poeng
2. Astrid Fjeld	TARCOOLA	744 »
3. Marianne Røyseth	TARONGA	472 »
4. Else Marie Neumann	TONGALA	397 »
5. Liv Lindholm	TAMESIS	384 »

Høyde u/tilløp:

1. Ragnhild Junge	TITUS	0.70 m.
-------------------	-------	---------

Lengde u/tilløp:

1. Tove Ellstrøm	TONGALA	1.86 m.
2. Astrid Fjeld	TARCOOLA	1.82 »
3. Ragnhild Junge	TITUS	1.72 »
4. Liv Lindholm	TAMESIS	1.60 »
5. Marianne Røyseth	TARONGA	1.55 »

OFFISERSOPPGAVE

15. MARS 1980

SKTP	KAPTEIN	OVERSTYRMANN	I. STYRMANN	I-2. STYRMANN	STUERT	RADIOOFFISER	MASKINSJEF	I. MASKINIST	2. MASKINIST	3. MASKINIST	ELEKTRIKER
LINJEBÅTER											
TALF BARBER	ABRAHAMSEN OLE	RINNAR ARNE F.	GRUNNREIS LEIF	IANGNESS JOSTEIN	HEGGEN ASEBJØRN	SÆTRE ÅSE	STRANDKLEIV PER	BJERKVIK PER J.	FURUHEIM KÅRE	SÆTRE OVE	
TAIKO	PILSKOG ROLF	FRØYSTADVÅG L.	LID OVE	NIELSEN PER	PETTERSEN KARL	BRUU VATNE ELI	HILSTAD PER	VELLE PAUL	MEISINGSETH T.	PETRICEVIC M.	
TALMR	SÆTRE OVE	HJELLE KJELL	NORDGÅRD ARTH.	FUARA TERJE	BAY OLSEN BJØRN	HATLEMARK SVEIN	BAKKE SVEIN	RØDSETH JAN O.	TROND TRONDSEN	VASBOTEN ALF V.	
TALISMAN	KRISTOFFERSEN KR	DAHL SVEIN ERIK	SJØHR SIEGFRIED	EGERBERG PER	GJUV REINERT	FLOKENES KÅRE	AKRE SVERRE	KEMI FINN	CORNELIUSSEN J.	ROLIGHETEN IVAR	
TAMPA	NILSEN BUA TOR	ANDREASSEN Ø.	KJELBY MAGNE	HOEL ARNE	AARØNES FINN	SANDVIK BENTE	BIGSETH SIGURD	NILSEN KARSTEN	SANDVIK EDNAR	FARSTAD OTTO	RIGOS ALVAREZ
TARAGO	ULSETH SVEIN	JONASSEN ASIAK	JOHANSEN KNUT	HAGENSEN KAI	FREDRIKSEN OVE	AAENERUD TURID	STEHELI H.	GRØNNING JOMAR	GARTHE LARS	KARLSRUD FRODE	SKRØVSETH NILS
TENNESSEE	MIKALSEN TERJE	NYHEIM ATLE	HAGESTAD HANS	DVERGASTEIN DAG	CHU QUAN FAH	GRAVET ERIC	ERIKSEN FRANK	MILAND SVEIN	HOLM BJØRN	FUNG YUNG KEUNG	AMUNDSEN PER
TERRIER	VALSTAD BAARD	MORTENSEN BJØRN	KLEIVEN ARNE	FIDJE AUD	GUTTORMSEN A	BERGUM EDGAR	HOJE ARVID	GLÅRUM LEIDULF	JORDE HERBRAND	NICOLAYSEN A.	FISKESETH ROALD
TEXAS	FUELLE INGOLF	HENRIKSEN JOHAN	ERIKSEN TANCRED	THOMESSEN JAN	THAEN ELISE	BJERKVIK LEIF	BERG AMUND	BERG AMUND	NICOLAYSEN A.	FISKESETH ROALD	HUNG SEUNG
THERMOPYLÆ	GUSTAD SIGURD	BRANDSER KARL	IARSEN TORE	HANSEN JORID	MINDRESUNDE J.	EMJELLEM STIG	LØKKEBØ OVE	LUND FOLKOR	LØVTANGEN INGV		NILSEN STEN OTTO
TIJUCA	LIE PAUL ROBERT						ECKHOFF KR				
TOBA BARBER	LØVIK HARALD	HILTON HÅKON	JACOBSEN LEIF	OLSEN ODDVAR	OPSAHL STEN	JOHANSEN S.	HANSEN LEIF	FREMMAING BIRGER	GRUNNREIS SVERRE	ULLEBERG ROAR	
TOMBARRA	SKIPNES ARTHUR	BRUDE THORLEIF	SEILDAL ARNE E.	MEHLAA JOHN	ENGELBRETHSEN J	ALBRIGTSEN I.	VARØY ASMUND	ALBRIGTSEN W.	TOMREN BÅRD	ARVESEN ODD A.	PUFOS IAJOS
TOURCOING	HELMINSEN KNUT	SAKSHAUG BJØRN	MEHLUM KNUT	SANDBERG J.	BERG-SØRENSEN W	SIMONSEN OLE N.	MARTHINSEN HÅKON	HANSEN INGOLF	PEDERSEN THOR		SCHAUFEL ARNE
TOYAMA	IVERSEN NILS	LARSEN ODD R.	SNEKTING ULF	ROGNSKAUG WILLY	OLSEN NILS	BERNTSEN B.	HASUND PETTER	BRU JAN INGE	ORSTAD ØIVIND	ALEXANDERSEN	FLORIAN OTTO H.
TRICOLOR	MKLEBUST KÅRE	BERG NIC	GARTHE ALFRED	JØRGENSEN IARS	NORDBÆK ÅGE	JENSEN GUNNAR	ØVERLID KARSTEN	IANGELAND SVEIN	NESJE RAGNAR	DAHLE PER H.	FJØRTOFT TOR
TROLL FOREST	HANSEN THORLEIF	JOHANSEN FRITZ	ANDERSEN JAN	PEDERSEN TROND	KARLSEN ODD E.	JOHANSEN LILLAN	SIMONSEN SVEIN	JØRGENSEN H.	KJOSÅS BJØRN		HØI VIGGO
TSU	LEMBOURN PHILIP	BRATTÅS BJØRN	SALVENSEN THOR	RELL TORE	ARNENSEN BENGT	FOSSE GRETE	SOLLID KNUT	STRØM ROAR	HAUGSAND GUNNAR		NORDUM RUNE
TYSIA	TONHOLM HANS F.	OSKARSEN GUNNAR	GULLIKSEN KNUT	NICOLAISEN G.	JØRÅS BJØRN	LARSEN DAG	STRAND HANS	VIKENE STEINAR	BJERKESETH M.		ALVESTAD WERNER
TØNSBERG BARBER	AKSNES SIGMUND	ÅRVIK OLAF S.	KRAGSETH ODDVIN	KRISTOFFERSEN V.	ENGSAUND JENS	KNUT SÆTRE	NILSEN BJØEN	HERMANSSEN G.	SVENDSEN KJELL		STREITLLEN ÅGE
BULKBÅTER											
TACHIBANA	GJELDNES ODD	ARNESSEN ULF	LINDHOLM OLAV	WALDERHAUG H.	JOHANNESSEN F.	ANDERSEN VIGGO	VIKENE KJELLMAR	OLSEN ERLING	ØRBOG IVAR		SLYDAL T.
TAGUS	ANDERSEN ROLF	THYGESSEN ASIAK	WINGE KÅRE	KRISTIANSEN HANS	LEMLBYE WERNER	HANSEN JAN	HOLE KÅRE	HOFF BJØRN	KRISTENSEN TH		STAMLAND OVE
TAKAMINE	SAMUELSEN KAI	JOHANSEN PER O.	TEISHUD RUNE	ØVERGÅRD OVE	RUUD ASBJØRN	ANDERSEN SOLRUD	HALSETH THORLEIF	SCHAUG PETTERSEN	STEFFENSEN TOR		ØSTVIK ULF
TAKARA	HALTEN PER	EVENSEN ARNE	LINDSTØL JENS	KVALØYSUND J.	JENSEN PAUL	LINDSTØL OLINE	GAMLEM HELGE	LILLEVIK LEIF	ANDERSEN EGIL		KNUDSEN FRANK
TAMESIS	VARHOLM DANIEL	BONDHUS TRYGVE	KARLSEN KARLY	ØVERREIN INGOLF	SANDVIK B.	HEUM ELLEN	LITHUN ALF	HELLE THOR	KNOTTEN S		EILERTSEN R
TANABATA	MELBYE CARL E.	THOMASSEN H.	CHRISTIANSEN W.	FLØJ STEIN	OLSEN KJELL	GROTLE BJØRG	YSTENES BIRGER	DAHL SVEINUNG	BREIVIK PER		GLØERSEN CHR
TARCOOLA	ØSTLIE FINN	JACOBSEN JAN	PETTERSEN K.	BEKJORDEN S.	SOLLIE JAN	FALKENBERG K.	VASSBAKK OLAV	BÅRDSNES EGLI	MARTHINUSSEN J.		BARSTAD KNUT
TONGALA	SOLHEIM JOHANNES	LINGE NILS	BJØLGERUD S.	ENGER TERJE	TØMMERÅS FINN	LUND MORTEN	LEIRVIK NILS	HUSØY ARILD	OVERVÅG JAN OVE		FØRDEDAL EGIL
TANKBÅTER											
TIGRE	PEDERSEN HENNING	LISETH HÅKON	OSCARSON H.	WÅGE GUNNAR	ABRAHAMSEN TH.	BINGEN HELGE	MATHISEN ODD	MATHISEN K.	SELANDER E.	SILKOSSET T.	HØILUND STEIN
TITUS	CHRISTENSEN E.	VIGELSJØ BJØRN	ORMSETH ARNULF	SETER PER	HAGA TERJE	NYGÅRD KARI	GULLIKSEN LEIF	IARSEN IARS	GAUSEL VIDAR	TYRHOLM PER	LARSSON B.
SUPPLYBÅTER											
TENDER CAPTAIN	ISAKSEN ROLF	SANDBLÅST FRITZ	LIVENDAL ROLF		PRESTMOEN LARS		BOLSTAD ØIVIND	FLESSEBERG TERJE			JENSEN ODD
TENDER CARRIER	HANSEN TORMOD						STÅLSMO JAN				KARLSEN JOHN
TENDER CHAMPION	HAGEN OLE	LOENECHEN JAN	NORUM ARVID				VALEN HARALD	SYDHAGEN HARALD			STOKSTAD ERIK
TENDER CLIPPER	HOLBU SVEIN	GJØSDAL KARSTEN	JACOBSEN JAN				PEDERSEN ASEBJØRN	AMTONSEN NILS			GISSUM EGIL
TENDER COMMANDER	KARLSEN ODD	ELDE ODD R.	BJØRHUSDAHL OLE				VALEN JOHAN	FØLSVIK ELGAR			ARONSEN SVEIN
TENDER COMET	HUNGNES MAGNE	JENSEN SVEIN	HØVLAND TERJE				HAGEN JOHAN	KLOKK ARNE			SANDE ODDVAR
TENDER COMIEST	BJERMELAND T.	SKÅRE JAN	ULSTAD/VATNE				FOLGERØ PER	ANDERSEN EIRIK	BERSETH MORTEN		SKOG KJELL
TENDER POWER	KNUDSEN YNGVAR	SAGBERG JOSTEIN					ANDERSEN PER	ARONSEN LEIF			
TENDER PULL	FALØ GUNNAR	SCHANCHE HANS					HANSEN ODD R.	ALNES MAGNE	LARSEN KAI		JOHNSON KNUT
TENDER SEARCHER	FØLSVIK ELIAS	TODAL RAGNAR					HOLMEN ÅGE	ANDREASSEN BJØRN	SØVIK MAGNE		SØLAND TORBJØRN
TENDER SENIOR	AARSTAD CARL						SEM REIDAR	FROSTAD KARSTEN	HANSEN STEINAR		
SUPERCARGO: <u>TELENDOS VOSS KOLEBJØRN</u> <u>TILLOS DAHL KJELL TYR THOMASSEN OVE</u> ===== CHARTRET LINJESKIP <u>DARONGA</u> KAPTEIN: <u>AMBJØRNSEN ROLF</u> OVERSTYRMANN <u>LILLEBØ ROLF</u> MASKINSJEF: <u>VOKSØ JOSTEIN</u> CHARTRET LINJESKIP <u>TORRENS</u> KAPTEIN: <u>ØKSENVÅG LEIF</u> OVERSTYRMANN: <u>GRAN PER</u> MASKINSJEF: <u>GISKE JOHN</u>											
OLJERIGGER											
TREASURE HUNTER	ARNESSEN NILS D.	ANDERSEN JARLE	GITMARK ARNE	BJERKAN KÅRE	JOHANSEN GUNNAR	OPSAHL ARILD	KRYDSBY HANS P.	VENNESLAND H.	SANDVIK KNUT		
	TEIGE KARLE		FOSSILAND KNUT	RYDJORD KÅRE		JOHANSEN RONALD	MIDTHAUG HELGE		NILSEN OTTAR		ERIKSEN ØISTEIN
	DAGEID TERJE	TANGEN ANDREW	FAUGSTAD ANDERS	STAM ODD BJARNE	KRISTOFFERSEN K	KARLSEN EDNAR					WAAGØ ROALD
			HAUGSTULEN IVAR	BERG MAGNE							JOHANSEN THORSTEIN
			OLSEN KJELL G.	STENE SVEN	OLSEN ROALD						
			VOID JAN								
			NÆSS OLE CHR								
			MØLLER HUGO								
TREASURE SEEKER	KYVINNSLAND ARNE	NORDÅHL AGNAR	ANDREASSEN KARL	BAKKEN LEIF	ENGELBRETHSEN E	BERTTELSEN PER	PEDERSEN JARLE	NORDEBØ SVERRE	STUBBERUD TORE		
	OLSEN HELGE		THORSEN HANS P.	IARSEN JAN E.	MØIEN NILS	TALLAKSEN G.	HESTMARK Ø.	LINVAAG OTTAR	NILSEN JOHAN		
	VIK HÅKON	WOXHOLT KNUT	GRØNSET TORE	STENSEN GUDMUND				HALVORSEN TRULS	AMUNDSEN ARNE		
			BYKLUM TORGEIR	ANDERSEN TORE	HART RAYMOND	KNUDSEN ARILD		HENRIKSEN TORE	FEVANG HARALD		
				MARSTOKK KJELL				BERG NILS	GABRIELSEN S.		
TREASURE FINDER	OLSEN KLAUS	GUNNARSCHJAA T.	LUNDE ANDERS	MARG KNUT		HIMBERG GUNNAR	ANDERSEN ULF T.	GYRAN TORE	GUSTAVSON E.		
	KJØNSVIK HARRY		KJELLIN ØIVIND	RIAN TROND		GARNES HANS	BUGTEN TORE	VIKENE ARILD	JULIEBØ DAGFINN		
	KRISTOFFERSEN P.	SKÅGEMO JOHAN	MARTHINSEN H.	BACK ERLING				LYSØ HARRY			
			HANSEN WILLY	LUNDE BJØRN		HANSEN TERJE		STAVIK AKSEL	WAAG KRISTOFFER		
	TILINNES ÅGE		PETTERSEN TORBJ	MYRSTAD JAN				ANDERSEN ARNE G.			ØSTREM PER
BOREDEPARTEMENT											
TREASURE SEEKER	BORESJEF	ASS. BORESJEF	BORER	SUB. SEA. ING.							
	IAROUX NATHAN	FOIDERMANN JOHNNY		SKREDOS GUNNAR							
	WEATHERFORD J.			TENGSTAD STEINAR							
				CAMERON MIKE							
				RYAN HOWARD							
				ØSTERHAUG TERJE							
				SPORSHEIM A.							
				TJELTA TERJE							
				MADSEN MAGNE							

20