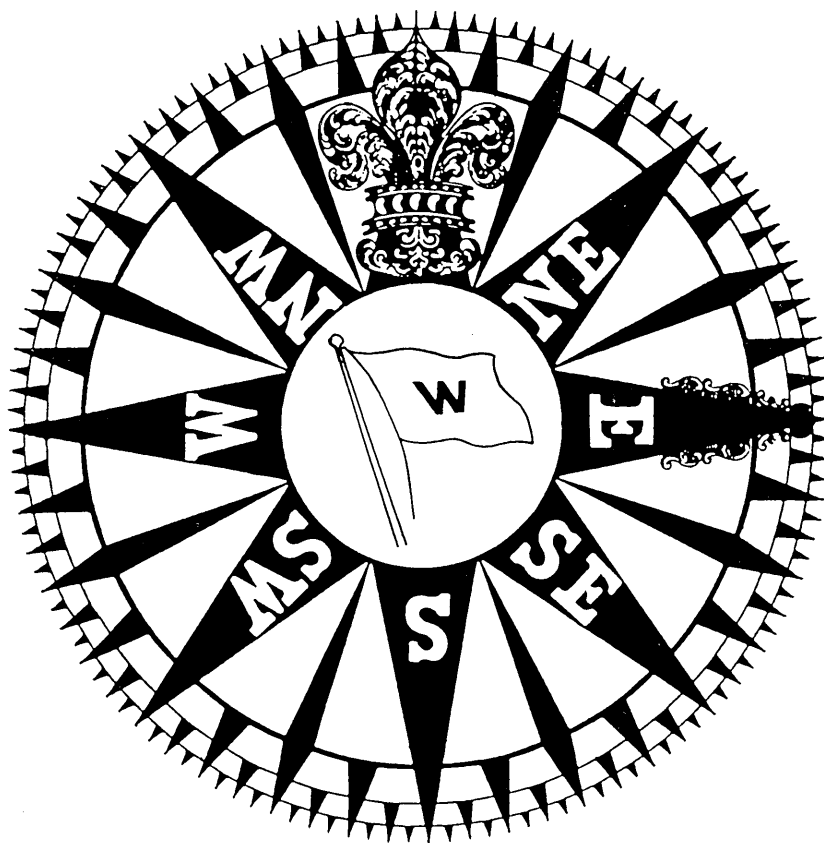


NR.
50



SKIB-REDERI kom første gang ut i april 1960. Vårt informasjonsorgan har således 12 års virksomhet bak seg — med 50 utkomne numre. Derfor den noe spesielle forside i dette nummer. Ved inngangen til ten-årene er det imidlertid én barnesykdom vi må se å bli kvitt — nemlig den tilbakeholdenhet våre seilende viser med hensyn til innlegg i SKIB-REDERI.

Vi håper at vårt valg av stoff — og den hyppigere utgivelse — skal bidra til å rette på dette forhold.

SKIB-REDERI

Informasjonsorgan — Wilh. Wilhelmsen

Redaktør: Stein Kagge - Layout: Helge Selmer

Redaksjonskomité: John Bartolf - Aksel Håkonsen - Sverre Thorstensen - Nils Wetlesen

Innlegg og artikler til neste nummer må være redaksjonen i hende innen 10. juni.

Anti-prenørene

Bare som fullverdig medlem
får vi innflytelse i EF

Norge utenfor EF gir
britene fritt spill

Norge må gå med i
det europeiske fellesskap

EF-opprop fra M/T Templar

EF-møte i R.A. 5

JA til krigsseilerne

Olympisk sjøsetting

R. A. 5 med ny profil

Containerkurs i R. A. 5

Med ScanDutch mot containerfart

Østen setter fantasien i sving

Organisasjonsplan — W.W.

Omorganisering — Driftsavdelingen

Over 400 000 elever informert

Smugling

Barbernews

Hendene i været — revolver i nakken

Skipsavisen

Lest og Hørt

Firmanytt og Personalialia

W.I.L.-Nytt

Løst og Fast

ANTI-PRENØRENE

Uttrykket er skapt av en av lederne for US Continental Oil Co., C. Howard Hardesty jr. i et angrep på de krefter i samfunnet som ser det som sin hovedoppgave å bekjempe industrien og annen privat næringsvirksomhet. «Disse krefter er aktive som aldri før, de er innflydelsesrike som aldri før og — mest beklagelig av alt — de lykkes å gjøre seg gjeldende i dag i langt sterkere grad enn noengang tidligere,» understreker Hardesty. «De motsetter seg alt, de avviser alt og de bebreider alt og alle. Fra tid til annen føler de seg sterkt forurolet — men det hender aldri at de virkelig kommer opp med noe som helst konstruktivt».

Anti-prenørene, hevder Hardesty videre, er aktive i alle sektorer av det offentlige liv. Vi finner dem i forbrukerorganisasjoner, i politikken, i departementene og i massemedia. De er ansvarlige utelukkende overfor seg selv, og altfor ofte viser de overhodet ingen interesse for de faktiske forhold.

Til tross for sin enkle og usaklige form for argumentasjon, eller kanskje nettopp på grunn av den, lykkes anti-prenørene i å plante sitt negative budskap og få det til å gro. En meningsmåling gjennomført av US Social Research i 1966 avslørte at 28 prosent mente at «big business» var farlig for den amerikanske livsstandard. I 1971 — på bare fem år — hadde dette øket til 46 prosent.

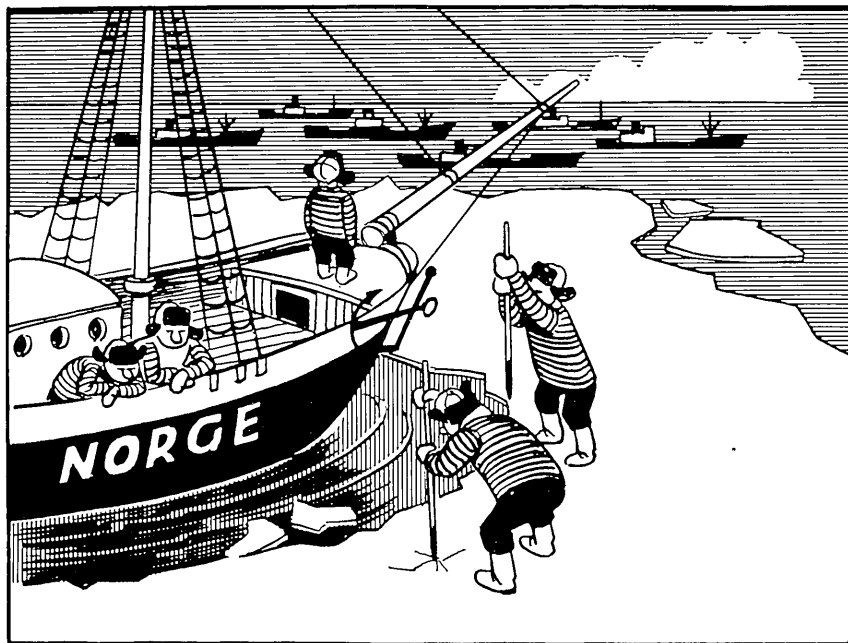
«Det er bare en vei ut av uføret», understreker Hardesty, «og den går gjennom økt informasjon. Og ikke bare må næringslivets ledere gå ut for å møte studenter, gymnasiaster og andre grupper i deres fora — bedriftslederne må også sørge for å gjennomføre nødvendige samfunnsnyttige reformer for politiske organer og pressgrupper krever slike tiltak iverksatt.»

Vi finner disse anti-prenørene også her hjemme, i det politiske liv, i massemedia. De angriper også skipsfarten — naturlig nok eftersom vår næring er av så vesentlig betydning for landets økonomi. Blir anti-prenørenes påstander motbevist, blir postulatene bare gjentatt. Til det kjedsommelige. Til motparten rett og slett ikke gidder å argumentere.

Anti-prenørene konsentrerer seg idag på anti-EF fronten. Under slagord som «Nei til salg av Norge», «Mot EF og dyrtid» og andre plakat-tekster fullstendig uten rasjonelt innhold prøver de å påvirke opinionen. Vi må håpe og tro at de ikke lykkes — spesielt fordi anti-prenørene ikke har noe holdbart alternativ å fremsette. De sier bare nei. De er bare imot. Som vanlig.

S. K.

Bare som fullverdig medlem får vi innflytelse i EF



Direktør Olaf Malterud —
Norges Rederforbund

Når norsk rederiering så sterkt ønsker at Norge blir et fullverdig medlem av EF, skyldes det ikke bare at disse landene i dag samlet avtar ca. 60 prosent av norsk skipsfarts produksjon, uttaler direktør Olaf Malterud i Norges Rederforbund.

— Enda viktigere er kanskje den **medinnflytelse** Norge kan få på utformingen av EF's skipsfartspolitik. Det nåværende EF har ikke bragt skipsfarten inn under Roma-traktaten, men det synes nå klart at det bare er et tidsspørsmål når dette blir gjort. EF-landene har allerede etablert sitt eget «EF-rederforbund». Kommisjonen har presset sterkt for å inkludere skipsfarten i fellesskapsbehandlingen og EF har allerede i sine handelsforhandlinger med «tredje land» tatt opp spørsmålet om «ikke-diskrimineringsklausulen» for EF-landenes flåter.

Det skulle være innlysende at den skipsfartspolitik denne gruppen går inn for, vil veie meget tungt internasjonalt. Den blir av avgjørende betydning også for norsk skipsfart som har 92 prosent av sin tonnasje beskjeftiget i andre lands utenrikshandel.

— Hvilken skipsfartspolitik er det så Norge vil gå inn for som et eventuelt fullverdig medlem av EF?

— La meg først få understreke at det bare er som **fullverdig** medlem av Fellesskapet at Norge får anledning til å delta i beslutningene om EF's fremtidige skipsfartspolitik.

Det som norsk skipsfart så absolutt trenger for å kunne utvikle seg videre til glede for mange sider av internasjonalt varebytte er videreføring og konsolidering av de liberale internasjonale skipsfartspolitisk prinsipp som bl. a. er fastslått i den såkalte OECD-koden. Denne er imidlertid etterhvert blitt sterkt gjennomhullet fordi den dessverre ikke respekteres fullt ut — og tendensen går klart i retning av ytterligere uthuling. Gjennom et utvidet EF — som blir verdens største handelsgruppe — kan det bli langt lettere å arbeide for at prinsippet om fri skipsfart etterlevs i praksis. Den norske utenriksflåte, med 40 000 arbeidsplasser ombord, har i dag en gjennomsnittsalder på litt over 6 år. Det er en moderne og teknisk avansert flåte bemannet med meget dyktige sjøfolk. I den utstrekning ikke andre lands flåter blir subsidiert, er vår konkurransevne god. Men dette hjelper lite hvis konkurranseadgangen blir hindret gjennom lastepreferanser og annen diskriminering. Derfor er det av aller største betydning at Norge kan være med å bestemme hvilken internasjonal skipsfartspolitik verdens største marked for skipsfartstjenster og verdens største «skipsfartsblokk» legger opp til, sier direktør Olaf Malterud.

NORGE UTENFOR EF GIR BRITENE FRITT SPILL

— I tillegg til investeringsstøtte ser det ut til at britisk skipsfart i de nærmeste år skal få en sterk stimulans, ettersom det blir stadig mer sannsynlig at Norge blir stående utenfor det Europeiske Økonomiske Fellesskap, heter det i en skarp artikkel i Liverpool-avisen «Journal of Commerce» for 14. desember ifjor, skrevet av John Szemerey. Forfatteren gir uttrykk for en sterkt proteksjonistisk tankegang, som han blant annet underbygger med uttalelser fra formannen i den konservative parlamentsgruppes skipsfartskomité, Wingfield Digby.

Szemerey vurderer situasjonen slik:

«I sin iver etter å beskytte fiskeriene ser nordmennene ut til å ødelegge sine skipsfartsinteresser. Parlamentsmedlemmer som kommer tilbake fra Kontinentet er forbløffet over den motvilje mot Norge som nå hersker...

— Nordmennene har gjort seg upopulære hos flere EF-land, som ikke lenger er så ivrige etter å få dem inn som de var før, forklarer parlamentsmedlemmet Wingfield Digby, som nylig var i Brussel.
For britisk skipsfart vil dette forandre alt.

Den norske handelsflåten som vokser enda raskere enn den britiske, ville ha blitt Storbritannias viktigste skipsfartskonkurrent i et utvidet EF. Fellesskapet har ennå ingen skipsfartspolitik. På grunn av sine store handelsflåter ville Norge og Storbritannia hatt det avgjørende ordet i utviklingen av en europeisk skipsfartspolitik. Hvis Norge ikke slutter seg til Fellesskapet, vil britisk skipsfart ha banen for seg selv.

Det er verd å legge merke til at i sin rapport om virkningene av EF-medlemskap for britisk skipsfart i sommer nevnte ikke det engelske rederforbundet engang muligheten av at Norge skulle stå utenfor. Nå må skipsfarten sette på seg tenkehatten og trekke fordelene av den stilling man kommer i hvis Norge blir stående utenfor EF.

Denne utfordringen og disse mulighetene er i seg selv en sterk oppmuntring til økte investeringer i britisk skipsfart.»

John Szemerey reflekterer så over hva Norge måtte gjøre dersom landet ble stående utenfor. Nordmennene måtte prøve å finne en eller annen slags ordning med EF:

«Men de ville ha tapt all velvilje, og særlig Norge måtte slåss uten særlige utsikter til å beholde sin del av Europas voksende skipsfart.

Mye av denne veksten er ventet å komme enten i sjøtransportene mellom England og Kontinentet, eller i trafikken mellom Europa og de forskjellige underutviklede land som ville være assosiert med eller ha spesielle ordninger med Fellesskapet.

På begge disse områder har den britiske handelsflåte et glimrende utgangspunkt. Den har bare seg selv å klandre hvis den ikke trekker fulle fordeler av det.»

Det er ganske på det rene at artikkelen i «Journal of Commerce» ikke gir uttrykk for det britiske rederforbunds holdning. Allikevel reflekterer den, både i de her siterte avsnitt og i de krav som fremmes overfor britiske myndigheter om øket støtte til britisk skipsfart, en proteksjonistisk holdning som har talsmenn både innen næringen selv og i Westminster.



Norge må gå med i det europeiske fellesskap

Dette er konklusjonen til såvel kaptein Ivar Husum som maskinsjef Petter Hasund på direkte spørsmål fra Skib-Rederi om hvordan de ser på spørsmålet om eventuell norsk tilslutning til EF.

— Vi har neppe noe annet alternativ — iallfall er tilslutning til EF det beste alternativ for Norge, fastslår Ivar Husum, 52 år og hjemmehørende i Sem ved Tønsberg.

— På hvilket grunnlag har De kommet frem til dette?

— Det finnes en rekke grunner for det. Den aller viktigste er den at vi ved et større og forenet Europa vil være sikre på å unngå de opprivende kriger som vi har opplevet, først i årene 1914-18, derefter 1939-45. Slike ulykker for det europeiske kontinent vil vi kunne bli forskånet for ved stadig nære samarbeide på tvers av landegrensene.

— De nevner flere grunner for Deres oppfatning av EF-spørsmålet?

— Nesten like viktig som sikkerhetsaspektet er det at vi ved å gå inn i EF har større mulighet til å påvirke utviklingen i Europa enn vi ellers ville hatt.

— Tenker De da spesielt på EF's skipsfartspolitik?

— Ja, det er vel det som ligger nærmest, smiler Husum. — Rent generelt er det også grunn til å understreke at et nære europeisk samarbeide vil føre til øket handel, som igjen vil komme skipsfarten til gode.

— Og De har ingen betenkeligheter ved å se Norge som medlem av EF?

— Vi må vel være forberedt på å ofre noe, men jeg tror at ofrene ville bli større og mer omfattende om vi skulle bli stående utenfor.

Petter Hasund, 46 år og fra Ulsteinvik på Sunnmøre, er i likhet med Husum iferd med å forberede seg til overtageisen av WW's containerskip som bygges ved Mitsui-verftet i Tamano. Han er av den oppfatning at det er beklagelig at Norge ikke kom med i det europeiske fellesskap allerede forrige gang det var aktuelt å søke.

— At vi bør få rettet på det nå synes helt klart for meg, understreker Hasund. — Norge utenfor Europa når fellesskapet blir utvidet til å omfatte blant annet Storbritannia, det går jeg ikke med på.

— Hvilke følger er det De frykter ved å stå utenfor?

— Jeg frykter i første rekke de følger det vil kunne få for norsk skipsfart. Samtidig er det klart at norsk industri trenger å sikre seg både råstoffer og avsetningsmuligheter ved å gå inn i et nært europeisk samarbeide.

— Og De frykter vanskeligheter i så henseende ved å stå utenfor?

— Den stadig skarpere internasjonale konkurransen vil gjøre det ytterst betenkelig for norsk industri å beholde tollmurer lenger enn absolutt nødvendig.

— Frykter De også en alvorlig krise for skipsfarten ved å stå utenfor EF?

— Det er selvfølgelig helt umulig å spå noe bestemt om følgene hvis vi ikke skulle komme med. Det vi imidlertid vet, er at den altoverveiende del av handelsflåten går mellom bare utenlandske havner. I tilfelle av en ny økonomisk krise



Maskinsjef Petter Hasund, overingeniør Kristian Arnesen og kaptein Ivar Husum i samtale om Mitsui-modellen.

er det all grunn til å tro at alle vil være seg selv nærmest — og hvordan vil for eksempel Storbritannia da stille seg til norsk skipsfart? Det er grunn til å frykte for at vi i en slik situasjon ville møte ytterst liten forståelse for våre problemer.

— Ingen betenkeligheter ved å gå inn i EF?

— Jeg må innrømme at jeg ennå ikke har fått anledning til å sette meg så altfor nøye inn i selve beslutningsprosessen i EF. Det er klart at innen et internasjonalt samarbeide som vil omfatte mer enn 200 millioner mennesker vil Norge ikke til enhver tid kunne regne med å påvirke utviklingen etter eget ønske. Men vi vil ha enda mindre muligheter hvis vi står utenfor, det tror iallfall jeg, og i EF gjelder forøvrig regelen om enstemmighet, fremholder Hasund tilslutt.

SOLIDE TALL

Den norske utenriksflåte, som teller ca. 1 350 skip, hvorav halvparten er under 5 år, seilte i 1971 inn 14 milliarder kroner. Det er 10 ganger mer enn første-håndsverdien av de norske fiskerier, og 10 ganger høyere enn totalomsetningen for industrikonsernene Elkem og Christiania Spigerverk, som etter sammen-slutningen blir landets største industribedrift.

Handelsflåten gir ca. 40 000 arbeidsplasser, eller ca. 10 000 fler enn f. eks. Stavanger by. Utbetalt kontant-lønn i utenriksfart var i 1971 over 2,1 milliarder kro-ner.

I 1970 gikk f. eks. ca. 15 millioner i brutto hyre-inntekt til fylkene Hedmark og Oppland. Dette skul-le vært i overkant av lønnsutgiftene til to industrieb-drifter i Mjøs-området, hver med ca. 500 ansatte. Av bruttobyrene i 1970 gikk 141 millioner til Nordland fylke, 87 millioner til Troms og 30,6 millioner til Finnmark. Tilsammen utgjør dette omtrent det dob-belt av hva et godt Loføtiske gir.

I 1970 ble det betalt i alt ca. 243 millioner kroner i sjømannsskatt, hvorav f. eks. Vestfold fylke fikk 18,2 millioner. Gjennomsnittlig årsinntekt i utenriks-flåten lå i 1970 på kr. 52 000,— mot kr. 32 000,— for andre næringer.



«You could be sweeping a place twice this size in the Common Market.»

Folkeavstemningen om EF

Avstemningen for sjøfolks vedkommende.

Folkeavstemningen om norsk medlemskap i EF finner som kjent sted mandag 25. september. I de kommuner som vedtar det, vil avstemningen gå over to dager, slik at det i dette tilfelle også blir anledning til å avgi stemme søndag 24. september.

Kommunal- og Arbeidsdepartementet opplyser at de- partementet har under utarbeidelse det nødvendige mate- riale som skal utsendes til norske skip og utenrikssta- sjoner i forbindelse med forhåndsstemmegivningen. Det- te vil ikke nå alle adressatene innen 1. mai som er det tidspunkt hvor forhåndsstemmegivningen kan begynne. Imidlertid vil alt materiale bli utsendt, slik at det blir ri- kelig tid for sjøfolk til å avgi forhåndsstemme. Forhånds- stemmegivningen må være avsluttet på skipene og uten- riksstasjonene på et tidspunkt hvor forhåndsstemmene kan nå valgstyrene senest på det tidspunkt hvor stemme- givningen i land avsluttes den 25. september 1972.

EF-opprop fra M/T TEMPLAR

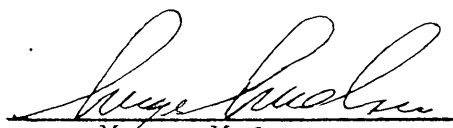
Vi sjøfolk har i tidligere «merkesaker» angående vårt yrke og landet som helhet, som regel holdt oss passive og godtatt avgjørelser hjemmefra.

Når det nå gjelder den viktigste avgjørelse for vårt yrkes være eller ikke være, d.v.s. Norges Ja eller Nei til EF, mener vi at alle sjøfolk bør engasjere seg i dette spørsmål og ta et standpunkt før folkeavstemningen.

Vi, undertegnede av dette opprop, sier **Ja til EF**, blant annet fordi:

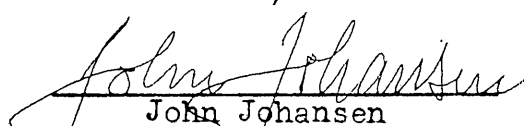
1. Sjøfolk har gjennom to verdenskriger kjempet og lidd. Vi mener at et samlet Europa (EF) vil gjøre sitt til at konflikter blir løst ved forhandlingsbordet, ikke på slagmarken.
2. Som internasjonale fraktemenn er sjøfolk vant med samarbeide på tvers av landegrensene, og ser de store fordeler av dette. Ved Norges inntreden i EF vil dette samarbeidet bli styrket og utvidet, og derved være med å sikre arbeidsplassene i handelsflåten og fortsatt beskjeftigelse for næringen, som vi ser på som en av de viktigste faktorer i Norges økonomi.
3. Vi som gjennom mange år ved selvsyn har kunnet konstatere den positive utvikling og vekst i EEC-landene, mener at Norge som medlem av et utvidet EF vil være med å bestemme den videre utvikling som en enhet i det store fellesskap.

Undertegnede som utgjør et solid flertall av den stemmeberettigede del av besetningen, retter derfor denne henstilling til alle sjøfolk: Vær med og stem Norge inn i EF.

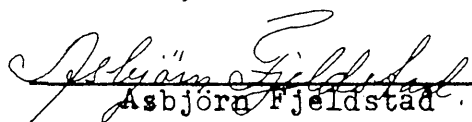

Magne Madsen

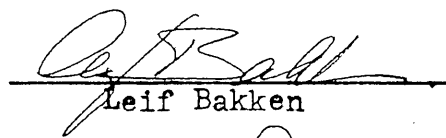

Bård Risvold


Arne Schaufel


John Johansen


Kåre Skotheim

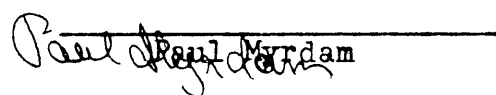

Asbjörn Fjeldståd

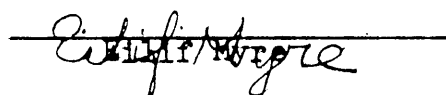

Leif Bakken


Vesla Risvold


Mathias Skytöen


O. Farstad


Paul Myrdam


Erling Myrre

EF-møte i R.A. 5



Direktør David Vikøren, N. R., Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen, konsulent Knudsen, N. R. og ass. direktør Jan P. Syse.

Et lite utsnitt av konsentrerte møtedeltagere.

Rederiet i samarbeide med Norges Rederforbund holdt et EF-informasjonsmøte på kantinen i dagene 17., 18. og 19. april. Utgangspunktet for møtene var at skipsfartsnæringen like fra 1962 har engasjert seg i EF-saken med påstanden om at Norges interesser best kan ivaretas ved at vi søker tilknytning som fullt medlem. På denne bakgrunn ville vi gjerne tilby våre ansatte en aktuell orientering om vår næring og dens forhold til et utvidet fellesskap.

Vår ass. direktør Syse ledet det hele, og han begynte møtene med en innledende orientering om forskjellige sider av EF-saken. Representanter for Norges Rederforbund holdt noen korte innlegg hvor man prøvde å belyse skipsfartsnæringens arbeidsforhold i og utenfor et utvidet fellesskap, samt næringens plass i norsk samfunnsøkonomi. Det ble etterpå anledning til å stille skriftlige og muntlige spørsmål fra salen. Dette ble også gjort, men i beskjeden grad. Til slutt viste man informasjonsfilmen «I Felles Farvann», en klar **for EF** film som godt illustrerte Norges rolle og avhengighet i skipsfartssamarbeide. Filmen inneholdt også et uvant innslag med de ikke ukjente herrer Ard Schenk og Fred A. Maier som holdt hverandre stevne i et kort EF-intervju.

Fremmøteprosenten var på ca. 70 %. Noe som vitner om at rederiets ansatte er sterkt engasjert i EF-saken og den forestående folkeavstemning den 25. september.



Enstemmig Storting sa JA til krigsseilerne

Et énstemmig storting gav i møte 27. april sin fulle tilslutning til krigsseilernes krav om en ny disponering av «Nortraships hemmelige fond».

Saksordføreren, Haakon Kyllingmark (H), Nordland, selv aktiv krigsdeltaker og tidligere forsvars- og samferdselsminister, talte på vegne av hele Stortinget, da han avsluttet sitt innlegg med følgende ord:

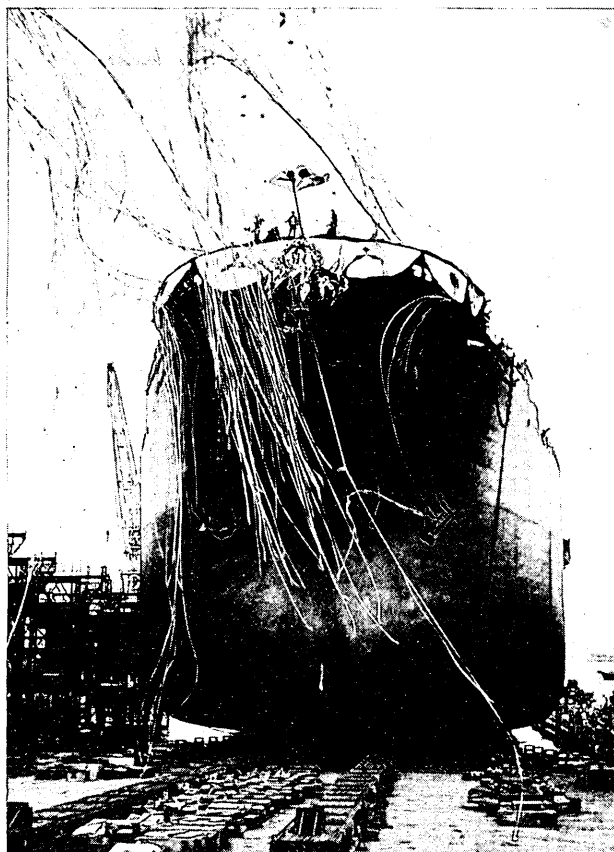
«Norges krigsseilerforbund har i et opprop til Stortinget i forbindelse med denne saks behandling blant annet uttalt:

«Det er dommen over Norge på havet som faller når vår sak blir behandlet. Det er også dommen over vårt samfunns behandling av en gruppe i dette land som ikke har hatt anledning til å demonstrere for «alt folket».

I vårt kjølvann følger ingen knuste ruter, men mange sønderknuste skjebner. Norges Storting skylder disse menn en høvelig og verdig debatt og en ærefull dom.»

Stortingets svar vil foreligge idag med takk og heder til våre krigsseilere og vår sjømannsstand.»

Olympisk sjøsetting



Bulkcarrier TAKASAGO på 63 000 tonn d.w. på vei ut fra beddingen ved det japanske verft Mitsubishi/Kobe.



Olympisk gudmor var slalåmpiken Karianne Christiansen.

MÅ HELL OG LYKKE FØLGE DEG, OG ALLE SOM SEILER MED DEG, PÅ ALLE HAV!

Jubelen var stor ved Mitsubishi-verftet i Kobe da den norske OL-deltager Karianne Christiansen sendte 63 000- tonneren M/S TAKASAGO av beddingen med den tradisjonelle velsignelsen på såvel japansk som norsk. Og hvem som var mest begeistret av de halvt hundre barna fra den norske skolen i Kobe eller de mange tusen japanske verftsarbeiderne, var det ikke lett å si noe sikkert om. De norske skolebarna fikk imidlertid anledning til å stå på samme plattform som OL-deltagerne, og det var jo ekstra stas. Autografblokkene ble flittig benyttet.

Det var den norske OL-komiteen som fikk i oppdrag å utpeke gudmor. Rederiet satset på dette som et tegn på anerkjennelse av norsk vinteridrett og den betydning topp-idretten har for å motivere gamle og unge til å holde seg i form.

4 av våre OL-piker:

fra venstre langrennspiken Katharina Mo Berge og slalåmpikene Karianne Christiansen, Anne Brusletto og Gyri Sørensen.



Karianne demonstrerte som gudmor at hun kan mer enn å rase utfor fjellsidene på ski. Ikke bare begeistret hun alle de tilstedeværende japanerne ved å uttrykke seg på deres sprog, snoren som holdt sake-flasken ble kappet over kontant, men allikevel grasiøst — og mens sirener ulte og de tilstedeværende applauderte, stiftet TAKASAGO bekjentskap med sitt rette element.

Opprinnelig var et halvt hundre norske Sapporo-deltagere invitert til å overvære stabelavløpningen og de mottagelser som ble arrangert i forbindelse med denne. På grunn av snestorm avreisende fra Sapporo, ble imidlertid troppen sterkt forsinket, og ved ankomsten til Tokyo var deltagerne så slitne at de fleste foretrakk å bli i den japanske hovedstaden og hvile. Med det anstrengende programmet OL-deltagerne hadde bak seg — og foran seg — var jo ikke det så rart. De som fortsatte til Kobe, fikk imidlertid en opplevelse som de trolig aldri vil glemme. Fra flyplassen bar det rett til middag i restaurant Kotobuki — et av de få steder der urgamle japanske tradisjoner fremdeles holdes i hevd. Enkelte av rettene kunne utvilsomt virke noe spesielle for norske ganer — mest egenartet var kanskje den rå hummeren som var så fersk at den fremdeles slo med halen når

spisepinnene ble festet rundt den! Maten ble servert av spesialutdannede geishaer i farverige kostymer — geishaer underholdt også med sang og dans mens de forskjellige spiser ble skyllet ned med øl og sake. Etter middagen ble OL-deltagerne invitert til norske hjem i Kobe — flere av de fastboende nordmenn var invitert til rederiets middag i Kotobuki.

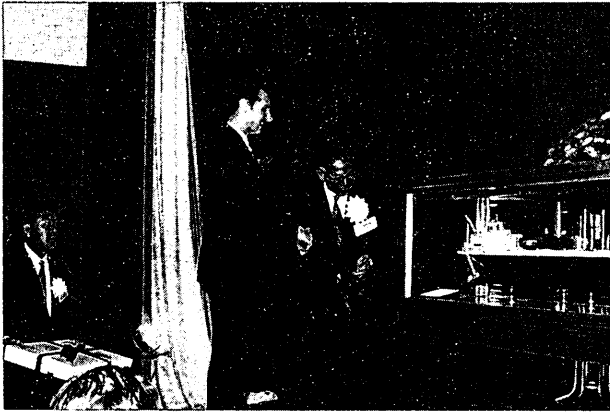
Den største opplevelsen som ble OL-deltagerne til del, var imidlertid selve stabelavløpningen. Det vil alltid være et fantastisk syn å overvære møtet mellom skip og sjø — og ved Mitsubishi-verftet i Kobe klaffet alt. Elegant og verdig gled skipet nedover, og idet skroget møtte vannet, steg kaskader av ballonger opp fra bakken, kranset av rekordlange girlandere i alle regnbuens farver. En sprakende farvesymfoni i den skarpe vårsolen. Filmkameraer og fotografianordninger surret og klikket — og det var nesten vanskelig å få OL-deltagerne til å ta plass i bussen igjen for å begi seg til den tredje hovedbegivenhet i forbindelse med denne sjøsettingen — verftets lunsj i Sorakuen. Denne restauranten er omgitt av en praktfull have i japansk stil. Maleriske små broer knyttet de forskjellige deler av haven til hverandre, og ute i vannet duvet svaner i majestetisk ro — like elegant som TAKASAGO i Osaka-bukten. Litt av en overgang fra Sapporos snestorm til den deiligste våropplevelse i Kobe — der det ikke var nødvendig å benytte overbrygning i det hele tatt, selv om kalenderen gjorde det klart at vi fortsatt befant oss i midten av februar.

Før selve lunsjen var det anledning for gjestene til å dekorere keramikk-krukker og andre gjenstander, for å sikre seg et varig minne om begivenheten. Disse ble så brent mens måltidet ble inntatt, og sto ferdige til avhenting etterpå.

Ved lunsjen holdt Karianne Christiansen en tale der hun takket for vervet som gudmor. Hun fremholdt i den forbindelse at hun betraktet seg ikke bare som representant for OL-troppen, men for norsk vinteridrett i sin helhet. Og som gudmor for TAKASAGO anså Karianne seg dermed som bindeledd mellom de to felter der Norge har maktet å hevde seg i internasjonal sammenheng og har utviklet seg til stormaktstatus — vinteridretten og skipsfarten.



Lorn Skjemstad får en japansk klem.



Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen mottok under lunsjen en modell av TAKASAGO.



Skolebarn fra Den norske skole i Kobe og OL-folk under sjøsettingen.

THE NORWEGIAN SCHOOL
50 TAKIGATANI, SHIOYA
TARUMI, KOBE,
JAPAN

Wilh. Wilhelmsens, rederi,

Oslo, Norway.

På vegne av alle på Den norske skole, og spesielt for min kone og meg selv, vil jeg gjerne rette en takk til Deres rederi for at vi ble invitert til å være med på sjøsettingen av Deres nybygg "Takasago" i Kobe.

For oss alle, og selvfølgelig særlig for barna, var det en sjelden opplevelse å få anledning til å hilse på noen av de norske olympiafarerne. Vi har snakket mye om denne dagen her på skolen både før og etter, så det vil seint gå av minnet.

Kobe, 4/4-1972.

Med de hjerteligste hilsner

fra oss alle,

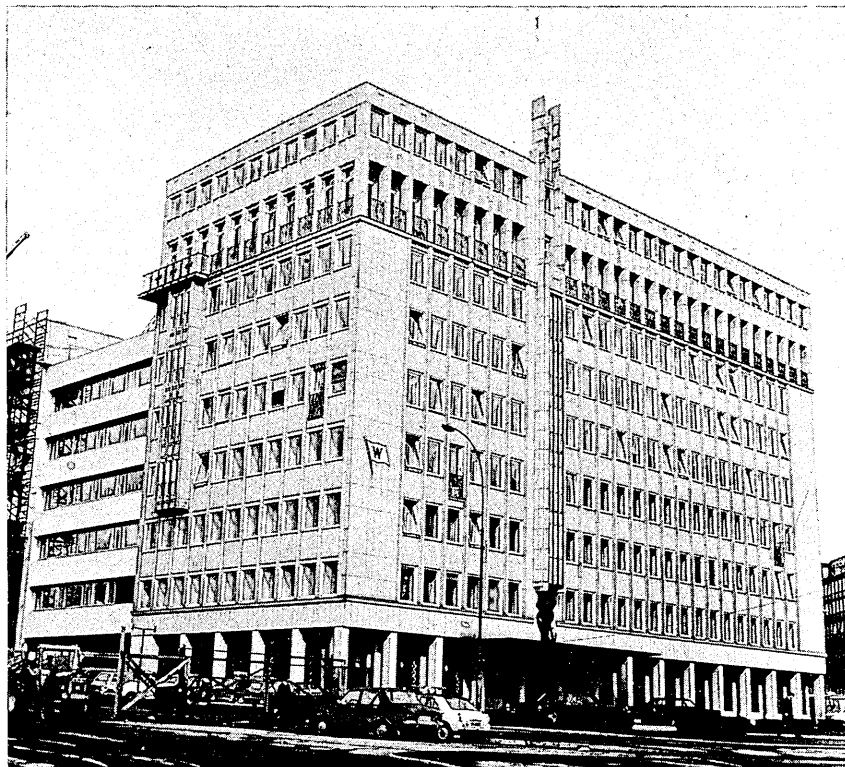
Malfred Simonsen
Bjørn Harald
Asle
Gunnar Mathisen
Dagfinn Hagen
TURID JØKJEL
Harit Skutsen

Svein Bogarud
MAY Elisabeth
padarsen
Hare Dagmar Samuelson
div Jonnar Bogarud
Ferdinand
Roar Jøkkjell
Harald Syvertsen
Asprud Embjellen

Kjellmar Emiljellen
Kjellmar Embjellen
skolestyrer
Ann Christen
Anna Beth
Svein Lien dien
Erk Mathisen
Stenar Fraker
Grite Rogge

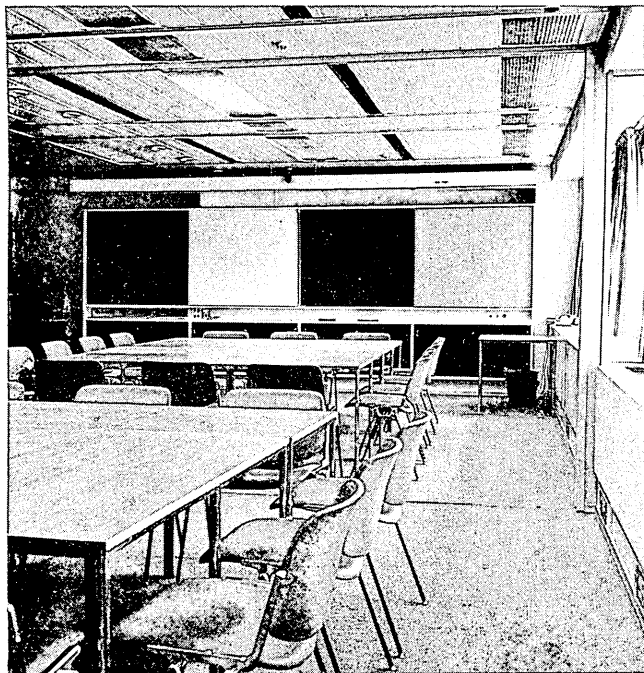
INGUN
INBOGA
nes

R.A. 5 med ny profil

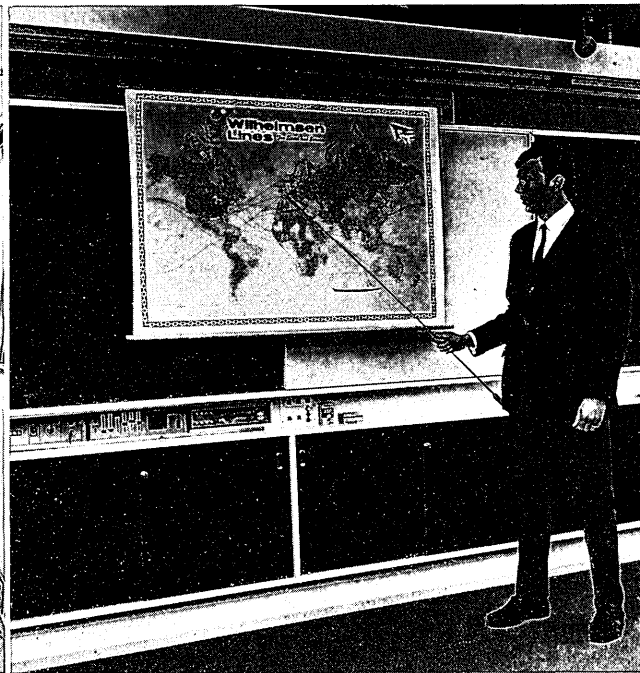


Roald Amundsens gate 5 har nå fått en ny profil, og det nye tilbygget, som er bygget i ett med Storebrand og Iduns store forsikringsbygg, vil bli en verdifull tilvekst til våre før så omfattende kontorlokaler. Innflytning i det nye bygget ble påbegynt medio november 1971 etter en byggetid på 15 måneder. Brutto leieareal er på 922 m² pluss 138 m² kjeller. Rommene er innredet som kontorlandskap med enkeltkontorer innenfor dette.

Hyre og trekk avd. — Sosialavdelingen holder til i 2. etasje, PR i 3. etasje og Innkjøpsavdelingen i 4. etasje, i 5. etasje finner man driftsinspektører og Ro-Ro-gruppen og i 6. etasje Liaison og Task Force.



I tilbygget har man nå fått et nytt og tidsmessig undervisningsrom/konferanserom i 3. etasje ved siden av PR-avdelingen. Rommet er på ca. 90 m² og kan deles i to ved en lydisolert foldedør. Av teknisk utstyr har man filmfremviser, slidesfremviser, overheadprojector, radioanlegg, båndspiller og farvefjernsyn med uttak for videobåndspiller, samt uttak for hodetelefoner og mikrofon for talerstol m. m.



Rommet er primært tenkt brukt i undervisningsøyemed og det er allerede flittig benyttet til rederikonferanser, containerkurs og andre interne opplegg. Hans Chr. Bangsmoen har her fått et fint utgangspunkt for sin virksomhet med intern opplæring. Til venstre i bildet ses kontrollpanelet hvor man dirigerer høytaleranlegg, lysdemperanlegg, mikrofoner og andre elektriske elementer.

Containerkurs i R.A. 5

I tidsrommet februar/mars ble det arrangert et internt containerkurs i rederiets egen regi. Kursets formål var å gi orienteringer av faglig karakter og å ta opp til diskusjon problemer som vil reise seg ved overgangen til Ro/Ro — og containerservice. Som forelesere ble benyttet egne undervisningskrefter supplert med direktør Børge Rathje fra ScanDutch, markedsføringsssjef Jon Bjørn Andersen fra ScanAustral og ass. direktør N. Kieding fra Skuld Assuransforening. Containerkurset hadde samlet tilsammen 120 deltagere fra W.W. og ScanAustral.



Direktør Børge Rathje fra ScanDutch, København, foreleste over «ScanDutch og selskapets policy».



Vår nylig avgåtte direktør Ivar Johnsen hadde som emne «Dagens konkurransesituasjon på Østen og Australia» samt konferansespørsmål.

Kursets emner ble behandlet i forelesnings form, og man tok for seg WW's linjefart, skipsteknikk og driftsopplegg for container- og Ro/Ro-skip, det integrerte transportsystem, konkurranse og konferansespørsmål, forsikringsspørsmål, dokumentasjon ved containertransport, containerstyring, lasthåndteringsutstyr og unitisering av last, salg og serviceytelser og de samarbeidende selskapers organisasjon og policy, samt et innblikk i de eksisterende samarbeidsavtaler.

I løpet av det år som ligger foran oss vil rederiet ta skrittet inn i en ny tidsalder — en tid da vi må bryte med meget av det gamle og ta i bruk helt ny teknikk og nye metoder. Den tiden er forbi da vi drev på den konvensjonelle måte, og modernisering av skipene og effektivisering av driftsoppleggene skjedde skrittvis. Det er derfor av største betydning at kursdeltagerne er blitt gjort dus med de nye tanker og ideer, og det er å håpe at blant annet containerkurset vil bidra til å gjøre vårt personell skikket til å ta fatt på den nye æra i linjefarten.

Det er ScanDutch og ScanAustral som skal drive de nye skipstypene som kommer. Vårt rederi får altså ingen direkte befattning med den linjemessige siden av saken, men vi skal imidlertid teknisk og personellmessig drive skipene og ta oss av generalagenturvirksomheten for de to selskaper i Norge.

Dette første containerkurs gir seg ikke ut for å være tilstrekkelig for dem som senere i år skal gi seg i kast med spesielle rutiner i forbindelse med containertransport, men det er å håpe at kursdeltagerne har fått en nødvendig bakgrunn for å gå løs på de spesielle problemer innen den integrerte transports forskjellige ledd. Det vil i tiden fremover bli nødvendig med spesialopplæring for mindre grupper av våre ansatte. En del nøkkelpersoner har tidligere fått anledning til å delta på ASOK's containerutbildning i Frederikshavn, og internt vil man følge opp med forelesninger/seminarer basert på de manualer som etter hvert vil foreligge fra ScanDutch og ScanAustral.



Avdelingssjef Kjell Nicolaisen foreleste over «Samarbeidsavtaler»



Einar Wettre Bredesen viste dokumentasjon ved containertransport — og tok for seg en del definisjoner samt utfylling av fremtidige skjemaer.

Med ScanDutch mot containerfart

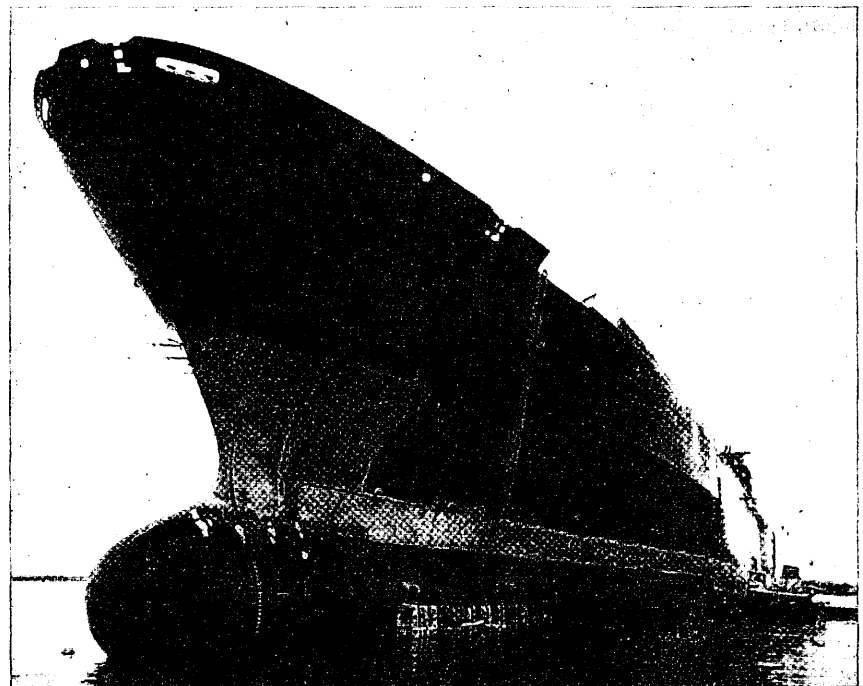
Dette gedigne containerskipet er bygget ved Øresundsvarvet i Landskrona og eies av AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet. Men når skipet går ut på sin jomfrutur i begynnelsen av juni 1972, går det i regi av ScanDutch.

ScanDutch er som kjent fra 1. april 1972 etablert av de tre skandinaviske rederier i Scanservice og Koninklijke Nedlloyd n.v., Rotterdam. Med en flåte på mer enn 50 moderne skip er nå ScanDutch klar til å tilby sine transporttjenester til kundekretsen. Fra Skandinavia og kontinentet settes 13 utgående seilinger inn hver måned og like mange hjemgående. Det nye ScanDutch disponerer en moderne handels-

flåte i konvensjonell trafikk, med hyppige seilinger og god lastekapasitet.

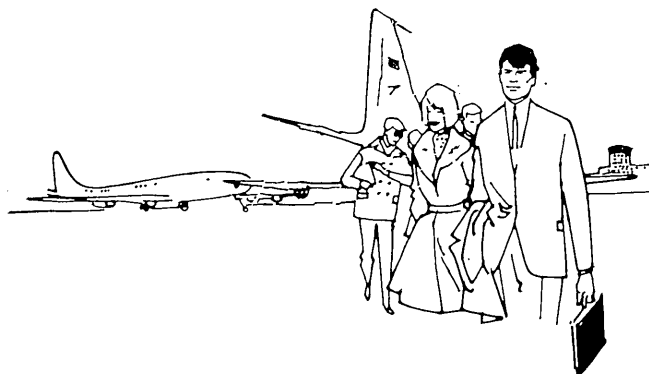
Containerskipet er det første i en rekke på seks store containerskip som ScanDutch

skal drive i farten på Fjerne Østen. Samtidig med den økende containertrafikken avtrappes den konvensjonelle som dog bibeholdes i en kompletterende linjetrafikk.



ASOK's containerskip er et av verdens største og hurtigste — bygget for transporter av mer enn 2 000 containere og 26 knops fart.

PIERRE BARRIQUE



Østen setter fantasien i sving

Allerede ved avreisen fra Zürich til Bangkok ble det klart at det å reise til Fjerne Østen er noe ganske annet alvorlig enn å ta Ekebergbanen — eller å fly til Paris/London. Reisende til Athen og Bangkok måtte passere en spesiell sikkerhetstjeneste, og for første gang siden vi lekte «post og røver» i guttedagene måtte jeg finne meg i å bli kroppsvisitert. Til tross for mine opplysninger om at jeg var kilen. Selv toalettmappen min ble åpnet og tannpastatuben befølt — som om jeg kunne ha en bombe eller maskinpistol i den! «Unnskyld», sa jeg til politimannen da han mente seg ferdig, «men De har glemt å undersøke posene under øynene mine!» Han leet ikke på smilebåndet engang. Vel ombord tok jeg ansiktet mitt til undersøkelse i et speil for å se om jeg så spesielt skurkaktig ut.

Under mellomlandingene i Athen ble det klart at oberstene ikke helt har klart å utrydde den spesielle greske form for «privat initiativ» på pengevekslingens område — selv ikke på en høyst offisiell flyplass. Jeg kjøpte noen småting i en kiosk og betalte med en britisk 10 pund seddel. Et bud ble sendt til vekslerkontoret for å få seddelen splittet i mindre enheter — og det varte og rakk før han dukket opp igjen. Først da det over høytaleren var henstillet til «Travellers to Bangkok» om å bevege seg i retning utgangen, dukket budet frem. Jeg pustet lettet ut — men det var først da sirkuset begynte! Mine innkjøp var kalkulert til å utgjøre to dollar, omregnet fra drakmer — og allerede på dette tidspunkt av valutaomregningen opplevet den greske mynt en ny storhetstid! I og med at to dollar ($6,90 \times 2 = 13,80$) er mindre enn £1 (17,40) skulle jeg iallfall ha mer enn £9 tilbake. Et enkelt regnestykke selv for en som aldri opplevet regne- og matematikktimer på skolen som noen triumf-ferd. Sikkert heller ikke så vanskelig for vår greske venn om han ikke hadde funnet det hensiktsmessig å gå omveien om annengrads ligning med to ukjente.

Fligheten ble kalt påny — jeg begynte å føle meg en smule hektisk — men min greske venn demonstrerte at «stoisk ro» såmenn ikke bare er et **historisk** begrep i Hellas. Det endte med at jeg grep det jeg fikk — adskillig mindre enn £9 — og løp. Å få fortsette med flyet til Bangkok var jo en oppgave som nødvendigvis måtte prioriteres!

Første møte med Fjerne Østen fant sted over det nye Bangla Desh. Vi oppdaget noen merkelige lys i

et begrenset område — og i kikkert kunne jeg registrere at det dreiet seg om 5—6 kjempebranner. Hva det var som ble flammens bytte, vil alltid forbli et mysterium. Men beretninger jeg senere leste i avisene om stammekriger i den nye staten mellom biharer og bengaler, kan kanskje være forklaringen.

Over Rangoon møtte flyet de første tegn til den gryende dag, som det heter i diktersproget. Soloppgangen bød på et fargespektrum som vi ikke opplever på hjemlige breddegrader. Landet i Bangkok akkurat idet soloppgangen nådde sin klimaks, med kilden til våre liv for nesten rett oppadstigende over rismarkenes pastellfarver i gult, brunt og grønt. Jeg skulle gjerne funnet et mer poetisk og mindre klisjépreget benevnelse enn «rød ballong» — men slik det hele fortonet seg, er dette uttrykket best dekkende.

En enslig fuserast av en immigrasjonsoffiser klarte å bevirke at dagen ikke lenger var helt ung da jeg forlot flyplassen. Og selv om det ikke var mer enn et par mil inn til sentrum, skulle en voldsom trafikk gjøre reisen lang.

Allerede da flydøren gikk opp, slo Indo-Chinas klima mot oss, med en morgentemperatur på 25 grader (senere gikk den opp til 34) og en fuktighetsgrad godt over 90. Det oppstod straks et magnetisk forhold mellom kropp og klær, og håpet om at hotellet kunne by på svømmebasseng, ble stadig mer intenst.

Men om reisen til hotellet ble lengre enn ventet, så strømmet nye inntrykk på i en stri flom og bidro til å forkorte reisetiden. Overalt krydde det av mennesker. Hvor de kom fra og hvor de skulle hen? Vet ikke. Mange bare sto langs veien og ventet — kanskje på bussen, kanskje på en bedre tilværelse. Andre igjen var i bevegelse — og typene av fremkomstmidler var sterkt variert. Motor- og pedaldrevne, noen få helt moderne, men de fleste sterkt aspirerende til teknisk museum. I bussene var passasjerene dynget oppå hverandre — det var så trangt at det ville være ytterst vanskelig bare å skifte mening!

I veikanten fikk jeg øye på noen merkelig store ekskrementer. Litt forundret var jeg over at slike verdier ikke straks ble tatt vare på med henblikk på fremme av jordbruksavkastningen, men det viste seg at det hele var meget ferskt. Kort tid senere passerte vi en karavane med 47 velvoksne elefanter, alle med solide bærer på ryggen. Elefanten er fortsatt meget i bruk som både frakt- og arbeidsdyr i Thailand, og det er fantastisk hva dyrene kan trenes opp til.

Jeg har nevnt at det var tett av mennesker allerede langt ute på landet. Det tyknet til etterhvert. Bangkok har alene flere innbyggere enn hele Norge, og de bor sterkt konsentrert, enda husene jo er i et eller to etasjer, de høye pælene da ikke medregnet. Ikke rart at det kryr av mennesker.

Menneskene virket blide — bortsett fra de i uniform. Spesielt tøffe var gutta som stilte i hvit hjelm og fløytesnor — og hvis vrede det ikke skulle meget til for å påkalle. Men så har da også Thailand fått sin oberstlige militærjunta — jeg tror sogar den ledes av generaler! — så forbildene var klare.

Forresten, la oss yde de hvithjelmede en smule rettferdighet. Langs hovedveien og inne i sentrum fant det sted en grisekjøring som jeg aldri har sett make til. Her fikk man en forsmak på hva det vil føre til av forurensning, støy og miljøforurensning forøvrig hvis privatbilen skal bli et almindelig statussymbol også i Asia og Afrika. Og selv om bilismen bidrar til en delvis løsning av overbefolkningsproblemet i Bangkok — det skal være et større antall døds ofre hver eneste dag — så bør det vel finnes andre, mindre drastiske måter å løse dette problemet på.

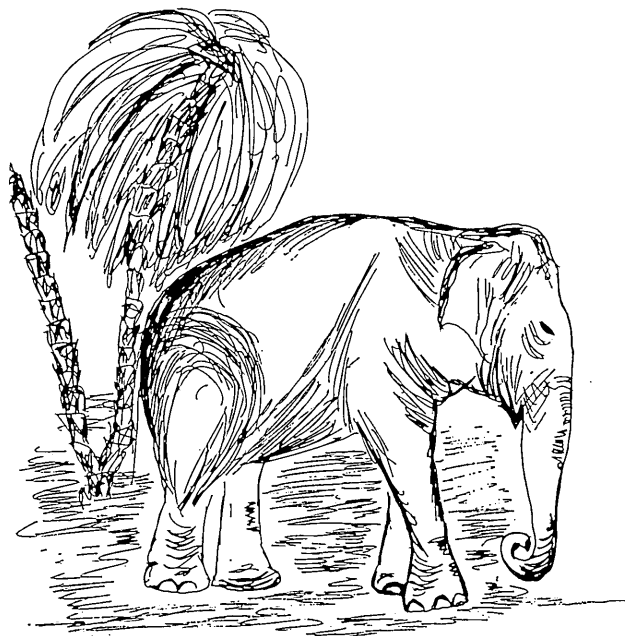
På hotellet var det da heldigvis swimmingpool, og her tilbrakte jeg timene til solnedgang. En flyvertinne fra Australia i hvit bikini var noe forbauset over at jeg ikke benyttet anledning til å ta byen nærmere i øyensyn når jeg bare hadde 24 timer til rådighet. Jeg oppgav to grunner — for det første at det bare er «mad dogs and Englishmen» som går ut i solen midt på dagen — og for det andre tvilte jeg på om det var noe mer severdig i Bangkok enn henne!

Ut på kvelden våget jeg meg på en liten spasertur i hotellets umiddelbare nærhet, og så å si i skyggen av luksusbygget kunne det registreres en sjokkerende slum.

Men det forekom praktisk talt ikke tigging — kineserne er et folkeslag med en høy grad av verdighet og selvrespekt.

Men de er kinesere, nær beslektet med de folkeslag som idag befinner seg på den annen side av bambusteppet. Og man stiller seg naturlig nok spørsmålet om også det smilende Thailand skal kastes ut i den internasjonale kommunismes smeltedigel. Meget tyder på det: avisene bringer daglig rapporter om gerilja og terrorisme fra «frigjøringsfronten»s side — i motsetning til NRK og Dagbladet bruker Bangkokpressen anførselstegn. Men i Bangkok er alt rolig. Touch wood.

Største opplevelsen i Bangkok var besøket på «Det Flytende Marked» — et stort område med et sinnrikt system av kanaler. Herfra får storbyen en betydelig del av sine matvarer. Guiden fortalte at de som bodde her, er velstående — sett med thaiske øyne. Det kan vel være riktig. Men for noen omgivelser å bo i! Hvilken stank av forråtnelse og kloakk: for en vannvei å leve ved! Første sjokk for en bakteriefryktende skandinav var å bivåne hvorledes unger stupte ut i — ja hva skal vi egentlig kalle substansen? Men du verden hvor gøy de hadde det der de boltret seg som selunger i det våte element. Neste sjokk var å se hvorledes familiemedlemmer på husbåtene trakk opp bøtter av den samme vesken og helte den over seg og til og med spylte munnen med den. I det lengste vil jeg håpe at drikkevannet ikke ble hentet opp ved båtripen!



Bort fra selve hovedkanalen førte trange vannveier inn i tett jungel og fantasien ble satt i sving — hva befant seg der inne hvor dagslyset aldri slapp til, monstro? Fra tid til annen gav den skingrende røsten fra en ape litt av svaret.

Guidens budskap hadde ikke alltid den samme gjennomslagskraft. For det første har mange kinesere vanskeligheter med lyden r — de sier I isteden — og «the royal palace» blir til «the loyal palace». For det annet lespet guiden så til de grader at hver eneste s som kom ut av hans munn fikk meg til å tenke på gammeldagse damplokomotiver på Oslo Ø når de endelig slapp steamen ut etter å ha passert Dovre noen timer i forveien. Men noe alvorlig hull i ens kunnskaper er det neppe om man ikke fikk noen varig erindring om den siamesiske kongerekken og de forskjellige dynastiene.

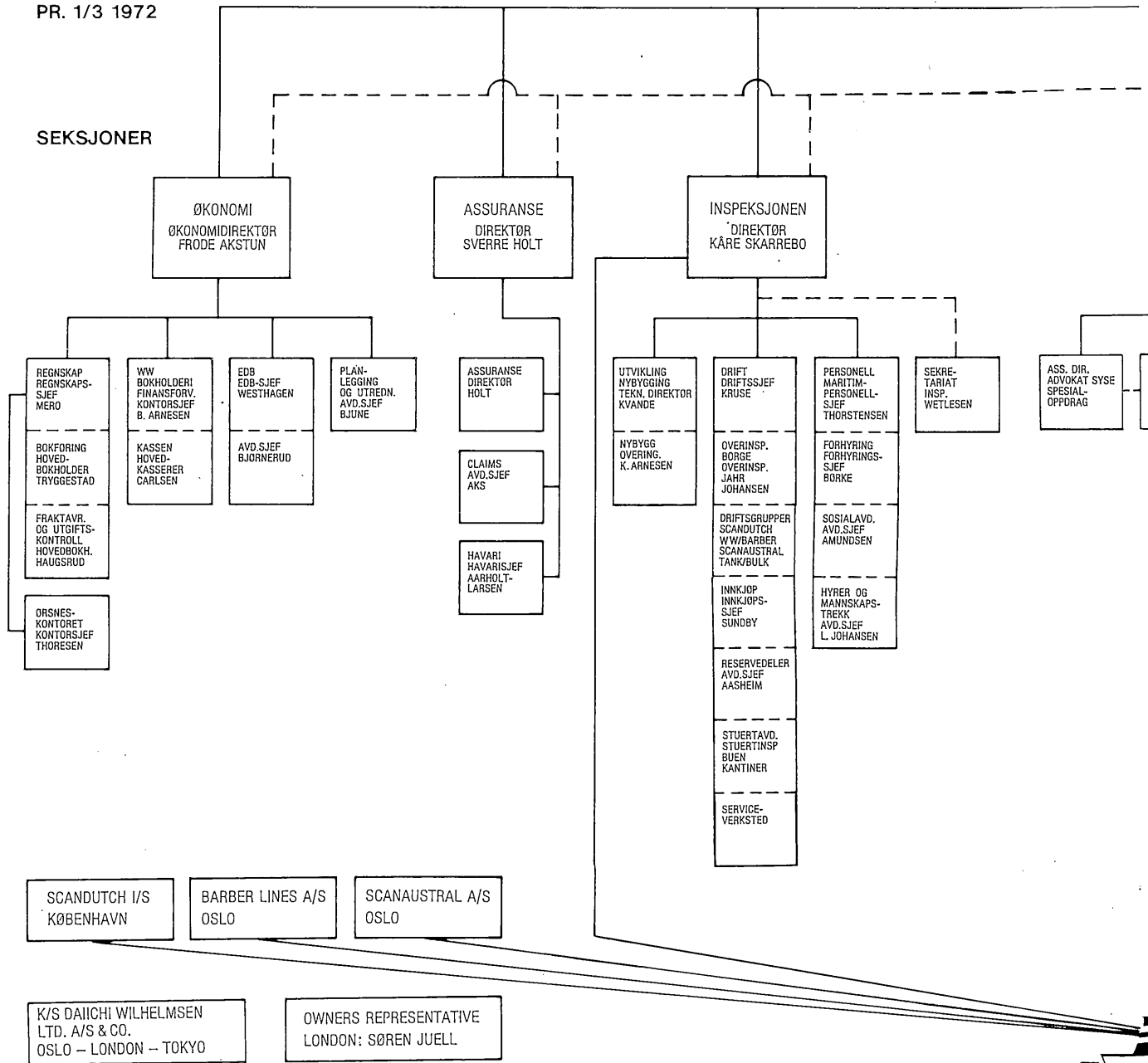
Rushet avgårde til flyplassen for å fortsette med Jumbo Jet til Hong Kong. I kronkolonien småregnet det, men allikevel gjorde bukten med Hong Kongs særpregede skyline et mektig inntrykk. Fra fotografier kjente jeg jo det hele — men ingen fotograf har hittil klart (og vil vel heller aldri klare) å feste alt dette til én plate. Jeg innbiller meg at Rio de Janeiro har noe av det samme å by på — kanskje også Vestlandets fossefall?

Deres utsendte medarbeiders inntrykk fra senere begivenheter i Fjerne Østen — dåpen av M/S TAKASAGO m. m., er plasert på side 8—10 i dette nummer av Skib-Rederi.

ORGANISASJONSPLAN FOR WILH. WILHELMSSEN

PR. 1/3 1972

SEKSJONER



REDER NIELS WERRING
REDER TOM WILHELMSEN
REDER NIELS WERRING JR.
REDER WILHELM WILHELMSEN

EKSTERN REVISOR
REVISJONSSKAPET ILDAL, WAALER & CO.
V/STATSAUT. REVISOR PER WAALER

KOORDINERENDE
DIREKTØR
HØYESTERETTSADV.
FINN SCHEIE

JURIDISK/ADM.
HØYESTERETTSADV.
FINN SCHEIE

TANK/DRY CARGO
DIREKTØR
MORTEN WERRING

LINJER
DIREKTØR
IVAR LØVALD

SPESIALOPPDRAG
LIAISON
DIREKTØR
OLAV STRAND

WILHELMSENS
LINJEAGENTURER
DIREKTØR
LARS EKELUND

ADM.AVD.
ORG.SJEF
BARTOLF

INTERN
REVISJON
AVD.SJEF
LIE LARSEN

P.R.
P.R.SJEF
KAGGE

TANK
BUNKERS
ASS. DIR.
LUNDBERG

DRY CARGO
ASS. DIR.
STENSTADVOLD
AVD.SJEF
AABERG

OPEN
BULK
AVD.SJEF
SKADINN

TASK - FORCE
SCANAUSTRAL
PROSJEKT-
LEDER
LIE

SYD-AFRIKA
NEW ZEALAND
INDIA/
PAKISTAN
EUROPA/
PERS. BUKT
OSTEN/
PERS. BUKT
ASS. DIR.
YTTERBØ

KONFR.SAKER
POOLS
AVD.SJEF
THORVALDSON

OPERATIONS
AVD.SJEF
AADNESEN

HAVNEAVD.
OVERING.
FJELBERG

STEVEDORING
KONTORSJEF
K. ANDERSEN

LAST-
INSPEKSJON
OVERINSP.
HAKONSEN

SCANDUTCH
LIAISON
AVD.SJEF
NICOLAISEN

SCANAUSTRAL
BARBER LINES
LIAISON
CAND.
OECON.
RØNNING

PASSASJER-
AVD.
PASSASJER-
SJEF
BILOV-OLSEN

EKSPORT/
IMPORT-
SERVICE
SALGSSJEF
BOGSRUD

AFRIKA
AUSTRALIA
NEW ZEALAND
UTGAENDE
AVD.SJEF
HILTON

INDIA-PAK.
PERS. BUKT
OSTEN
UTGAENDE
AVD.SJEF
THOROLFSEN

HJEMGAENDE
AVD.
AVD.SJEF
EYDE

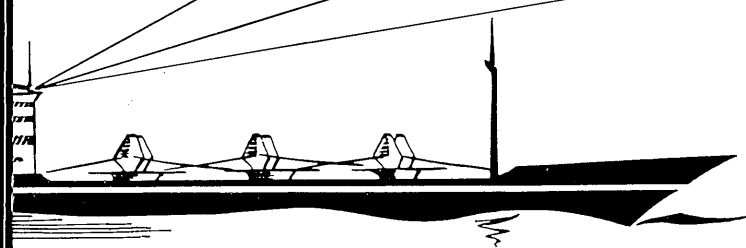
AGS
SOL
ACL
UTG./HJEMG.
AVD. SJEF
REMER

FILIPSTAD/
STØBERAVD.
KAI-INSP.
HALLUM

AVD.SJEF
SV. HANSEN
SJAFØRER
BUD

KONTORORG.
ORG.KONS.
DE LEMOS
ØKONOM
POSTAVD.
ARKIV
TELEX
SENTRAL-
BORD
PORTIER
VAKTMESTER

PERSONALE
PERS.KONS.
HOLTAN



OMORGANISERING - DRIFTSAVDELINGEN

Da Driftsavdelingen i henhold til instruks og ansvarsområde har en sentral, utøvende funksjon vis a vis skipene og skipsledelsene, er det av stor betydning at de seilende kjenner hovedtrekkene i avdelingens organisasjon og arbeidsrutiner.

Inntil den 15. mars 1972 var avdelingen organisert i henhold til det tradisjonelle mønster med en teknisk og en maritim avdeling, samt en del avdelinger og kontorer med ansvar for diverse kontormessige rutiner som innkjøp, reservedeler, stuertinspeksjon, rep, regningskontroll, rasjonalisering, driftsanalyser m. m.

I de siste tre år har vi i Driftsavdelingen på rederikonferansene sterkt fremhevet den voldsomme strukturendring som finner sted i firmaet, og de konsekvenser dette vil måtte få for de seilende i deres arbeidssituasjon.

Det ville i denne situasjon vært heller merkelig om ikke spesielt Driftsavdelingens organisasjonsform og arbeidsrutiner burde taes opp til revisjon og eventuelt omlegging. Det har da også blitt gjort, og organisasjonsskjemaet viser Inspeksjon pr. 15/3 1972 hvor Driftsavdelingens nye organisasjon fremgår.

Det vil føre for langt å redegjøre for alle de forhold og omstendigheter som ligger bak omorganiseringen, men de to helt avgjørende faktorer har vært:

1. Den enorme variasjon i skipstyper som firmaet nå disponerer over kombinert med de eksterne, operative driftsformer (Joint Operating Companies) førte gradvis til et behov for såvel sepsialisering som differensiert tenkning innen Driftsavdelingen.

En gruppedannelse rettet mot de eksterne driftsformer var det logiske svar på problemet.

Hver enkelt gruppe med sin gruppeleder kan i grove trekk betraktes som en sub-driftsavdeling. Gruppene er bemannet med tekniske og maritime inspektører og alle inspektørene har nå tittel av Driftsinspektører.

2. Den samme problematikk som under (1.) kombinert med den alminnelige, økonomiske utvikling i verden skapte også store problemer for en effektiv økonomisk styring og kontroll med avdelingens virksomhet. (Ca. 150 mill. kr.) Et av virkemidlene som nå bl. a. settes inn er at det under teknisk overinspektør er etablert en sentral, økonomisk kontrollinstans.

For det økonomiske resultat er således gruppene direkte ansvarlig overfor denne instans.

Maritim overinspektør har nå en spesialfunksjon som firmaets maritime ansvarlige for kjøp/salg av skip, samt en rekke maritime spesialfunksjoner.

Av skjemaet fremgår forøvrig at de merkantile fellesfunksjoner er direkte underlagt Driftsjefen og gir nødvendig service og assistanse til alle gruppene.

Et spørsmål som de seilende vel straks stiller seg når de ser skjemaet er: «Er vi nå endelig blitt kvitt det plagsomme rasjonaliseringskontoret?»

Svaret er både ja og nei. Vi mener selv at vi for en periode av 3—4 år i hvert fall har etablert de nødvendige styringssystemer for en effektiv og rasjonell drift, og at det daglige oppfølgingsarbeid og den videre detalj utvikling naturlig hører hjemme i gruppene.

Fra å ha hatt ett rasjonaliseringskontor har vi nå altså fått fire delvise rasjonaliseringskontorer, forhåpentligvis til «glede» for alle.

Videre hadde det tidligere rasjonaliseringskontoret ansvaret for å utarbeide planlagte vedlikeholdssystemer, funksjonsprøveopplegg og reservedelsopplegg.

Dette arbeid er nå gjennomført for alle de eldre skip (etter 1960) som vil få systemene, slik at dette arbeid i fremtiden er begrenset til nybygg. Som en logisk utvikling er nå dette arbeide overført til Nybygningsavdelingen, slik at disse systemene blir levert ferdige til Driftsavdelingen sammen med det nye skip.

Vi håper og tror at de gjennomførte endringer i årene som kommer vil bidra til å gi de resultatforbedringer for firmaet som vi alle må arbeide mot.

Et intimt samarbeide mellom skipsledelsene og oss i Driftsavdelingen er en avgjørende faktor for at dette mål skal nås, og vi håper derfor spesielt at den nye arbeidsrutine skal bidra til å gjøre et ellers utmerket samarbeide enda bedre.

INSPEKSJONSSEKSJONENS ORGANISASJON

Planen viser Inspeksjonsseksjonens organisasjon pr. 15. mars 1972 da en omorganisering av Driftsavdelingen ble foretatt.

Omorganiseringen består — som det fremgår i at det er opprettet driftsgrupper for skip operert av de enkelte linje- og befraktningsoperative avdelinger, så som WW-linjer og Barber Lines A/S, ScanDutch, ScanAustral og Tank/Dry Cargo Seksjonen. Som det videre fremgår er gruppene sammensatt av inspektører med såvel teknisk som maritim bakgrunn, og deres felles stillingsbetegnelse er nu Driftsinspektør. Første person i hver gruppe er daglig leder, dvs. Gruppeleder.

I tillegg er det opprettet en foreløpig arbeidsgruppe med formål å tilrettelegge de fremtidige supply-skipenes drift.

Planen taler forøvrig for seg selv.

WILH. WILHELMSSEN
 INSPEKSJONENS ORGANISASJON
 PR. 15. MARS 1972

FRA SJEFENE

SEKSJONSSJEF ETC	5
UTVIKLING & NYBYGG	21
DRI FTS AVDELINGEN	36
SERVICEVERKSTED	13
KANTINE	4
MAR PERSONELLAVDELING	23
INSPEKSJONEN TOTAL INKL. SERVICEVERKSTED OG KANTINE	102

SEKSJONSSJEF
 DIR SKARREBO

PERSONLIG
 SEKR
 AAS

SEKRETARIAT
 WETLESEN
 G S HANSEN
 STERRI

TEKN DIR
 KVANDE

DRIFTSSJEF
 KRUSE

MAR PERS SJEF
 THORSTENSEN

OVERING
 ARNESEN

TEKN OVERINSP
 JAHR JOHANSEN
 INSP LARSEN
 S ING HOVLAND

MAR OVERINSP
 BORGE

FORH SJEF
 BØRKE

AVD SJEF
 AMUNDSEN

AVD SJEF
 L JOHANSEN

UTVIKLING
 SILLERUD
 JØRGENSEN
 FRYDENLUND
 THRONSEN

NYBYGG
 V/KONTOR
 ELLEFSEN
 HEUM
 MARCUSSEN
 GAUSTAD
 THOMMESSEN
 ZIEGLER
 REDSE

SERVICE -
 VERKSTED
 T OLSEN
 AASENDEN
 OPTUN
 CASPERSEN
 DAVIDSEN
 G HANSEN
 JAHREN
 JAKOBSEN
 MIKKELSEN
 PETERSEN
 TORP
 URHOLT

TANK/BULK
 R NILSEN
 KLAKEGG
 KJØRHOLT
 EKROLL
 ARNTSEN

WW & B/L
 BERBY
 HORNBURG
 ENOKSEN
 BR ANDERSEN
 PEDERSEN
 ERVIK
 T JOHNSEN
 (ASS)

SCANDUTCH
 TORGERSEN
 KIRCHHOFF
 RODIN

SCANAUSTRA
 B BERG
 CHRISTOF-
 FERSEN
 KR JOHNSEN
 B NILSEN

OIL/SUPPLY
 (MIDLERT.
 UTLANT)
 (JØRGENSEN
 THRONSEN
 CL ORANGE)

FORHYRINGS
 AVD
 T MOEN
 P JOHANSEN
 LUNDE
 SILTVEDT
 V ARNESEN

SOSIAL -
 AVD
 R PAULSEN
 T JOHANSEN

HYRE &
 TREKK AVD
 VAUVERT
 SVANG
 OLSEN
 RØYSET
 ØISETH

SEKRE -
 TÆRER
 BORCH
 JOHANSSON
 BRATSETH
 REE

NYBYGG
 V/VERKSTED
 A HAGEN
 J.L. ORANGE
 S LIEN
 T O BERG
 K HAUGEN

AUTOMASJ
 INSTRKT
 EDVARDBEN

FELLESFUNKSJONER

INNKA SJEF
 SUNDBY
 INNKA AVD
 NORDBY
 PERSSON

AVD SJEF
 AASHEIM
 RES GODS
 AASGAARD

STUERTINSP
 BUEN
 STENSVOLD
 KANTINE
 ERIKSEN
 A LUND
 G HANSEN
 HENRIKSEN

SEKRE -
 TÆRER
 BORGE
 ANDERSEN
 LUND
 FOSAAS
 FOLLESTAD
 FURULUND

MEDISINSK
 OPPFØLGN.
 DR
 TENFJORD

PERSONELL
 INSP
 CL ORANGE
 BEKKAVIK
 TILTNES

SEKRE -
 TÆRER
 VOLLESTAD
 PEDERSEN
 KJELSÅS
 MOSERUD

ØK- HONG KONG setter avskipnings-rekord



Den tidligere rekorden hadde M/S TAIMYR som forlot Hong Kong den 24. desember 1971 med 124 20 fots CTI containere.

Kort tid før Kinesernyttåret satte ØK's skipsavdeling i Hong Kong en bemerkelsesverdig avskipningsrekord på Scanservice's M/S TAIKO som lastet fra den 21. til den 25. januar.

I alt ble 605 000 kubikfot lastet til Hamburg, Rotterdam, Antwerpen og skandinaviske bestemmessteder. Under arbeidet med å bokføre last nådde man opp på nesten 700 000 kubikfot. For å kunne få plass til denne store ladningen ble ikke færre enn 154 20 fots CTI containere anbrakt på skipets dekk. De ble stablet i 3 høyder over nesten hele skipet.

Det fine resultatet ble muligjort fordi kaptein A. Skipnes innvilget å akseptere alle disse containere.

Dette er det største kvantum som noengang er arrangert av Det Østasiatiske Kompani, Hong Kong, med et enkelt skip. Normalt overstiger det ikke 400 000 kubikfot. Det er også rekord i antall containere.



"... and so it is with some degree of pride that I say there is no fat in this budget."

Over 400 000 elever informert om om skipsfarten og sjøens yrker

Informasjonskontoret ved Skipsfartens Arbeidsgiverforening har siden starten for litt over 10 år siden hatt kontakt med ca. 400 000 elever i real-skoler, ungdomsskoler og yrkesskoler over hele landet, sier informasjons-sjef Kjell Hamre som sammen med to kolleger fra kontoret har reist Norge på kryss og tvers i disse årene.



— Vi har spesielle audio-visuelle opplegg for disse skolene, og hensikten er å gi både yrkesorientering og orientering om skipsfartens samfunnsmessige betydning. I den obligatoriske yrkesorientering i ungdomsskolene er det jo anledning for «næringene på land» å la elevene praktisere i yrkene som en del av undervisningen, men dette lar seg altså ikke gjøre for skipsfarten. Vårt to timers opplegg tar derfor sikte på å erstatte den praktiske yrkesorientering som andre næringer gir.

For yrkesskolene har vi bare en times program, idet vi regner med at størsteparten av elevene gjennom ungdomsskolen tidligere har stiftet bekjentskap med oss.

— Er hensikten å rekruttere personell til handelsflåten?

— Nei, det er først og fremst å orientere om arbeidsmulighetene til sjøs, hvilken utdanning og skolegang som er nødvendig osv. Vi orienterer også om de mange muligheter til fritidsvirksomhet ombord og om det vi kaller minefeltet eller farene i havneområdene. Vi kan ikke lukke øynene for dette, selv om mange av disse områdene i dag er under sanering i havnebyene.

Man kan like gjerne si at vår oppgave er å fraråde ungdom å gå til sjøs, hvis man bare har dette ønske som en flyveidé, f. eks. for å slippe bort fra skolegang. Vår virksomhet tar også sikte på å skape større forståelse og respekt blant landkrabber for de av våre landsmenn som velger seg en karriere til sjøs.

— Men undervisningsopplegget må vel stadig fornyes?

— Ja, så hurtig som utviklingen går idag, må f. eks. våre filmer ajourføres hvert år — og etter 2—3 år må de produseres på nytt. Det samme er selvsagt tilfelle med brosjyrer og annet materiell.

— Har De konkrete resultater å peke på?

— Sânt er alltid meget vanskelig. Men jeg har da møtt sjøfolk som har fortalt at hvis det ikke hadde vært for vår orientering, ville de ikke ha valgt å seile. Jeg har også møtt foreldre som har sagt at vi gjennom våre orienteringer har klart å overbevise deres barn om at vår handelsflåte ikke er noen utvei for skoletrett ungdom. Jeg synes også denslags uttalelser er hyggelige, sier informasjonssjef Kjell Hamre.

Smugling

«Det er brodne kar i alle land» ifølge et Sørlandsordsprog, men på et velpusset fat legger man spesielt godt merke til en liten plett, og det er ekstra viktig å få slike pletter flønet.

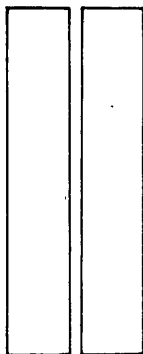
Vi har grunn til å tro at smugling er lite utbredt blant våre seilende. Det er allikevel et faktum at man i året 1971 hadde en beklagelig økning i antall smuglingssaker. Det største og alvorligste tilfelle ble oppdaget da en container fylt med sigaretter ble funnet i Oslo.

De fleste impliserte fikk skarpe advarsler fra rederiet. Hovedmannen, som var vel ansett og blant våre fast ansatte, ble avskjediget og vil ikke kunne få ansettelse i rederiet i fremtiden. Fra myndighetenes side ble det reagert med tildels betydelige bøter, og i tillegg ble det store kvantum sigaretter beslaglagt.

Hendelser som dette er ikke bare kjedelige for rederiet, men fører også til store utgifter. Fra tolldirektoratets side er det gitt uttrykk for at man anser det

inntrufne som klart tillidsbrudd, og det kan nevnes at direktoratet allerede har iverksatt skjerpede overvåkningstiltak som blant annet vil omfatte forsegling av luker og ekstra vakthold.

Det er forståelig at myndighetene reagerer kraftig på slike forhold, og det er opp til oss selv å sørge for at såvel våre skips som vårt firmas renommé ikke vil bli ytterligere belastet. For å sikre dette, vil det fra rederiets side være nødvendig med en skjerpet reaksjon overfor smuglingsforsøk. Det har gjen-tatte ganger vært presisert hvor alvorlig man ser på smugling generelt, uansett hva som blir smuglet og omfanget av smuglingen. Når slike advarsler ikke har vært tilstrekkelig, er det derfor nærliggende å ty til strengere midler som for eksempel avskjedigelse. Dette er en meget lite ønskelig utvikling, men hvis det er den eneste mulighet til å kunne bygge opp igjen et tillidsforhold til våre myndigheter, er det ingen annen vei å gå.



barbernews

Styreformannen i Barber Lines A/S, Oslo, skipsreder Niels Werring jr. åpnet i februar Barber Lines' nye kontorer i Hong Kong og markerte samtidig etableringen av det nye selskapet Barber Lines Hong Kong Limited.

Det nye kontoret vil primært operere som et agentkontor, men det er ventet at en del av ledelsesfunksjonene for Østen-operasjonene etter hvert i større grad kan bli delegert til kontoret i Hong Kong.

Hong Kong har i flere år vært Barber Lines' viktigste Østen-havn og kommer totalt sett kun etter New York. Innledningsvis vil kontoret få en stab på ca. 70 ansatte, derav 4-5 nordmenn og forøvrig lokalt personale. Barber Lines har 15 anløp

i Hong Kong pr. måned og vil allerede fra starten av også representere Wilh. Wilhelmsen's Willine mellom Japan og Den persiske Gulf.

Avdelingssjef Arne Haugmo, 41 år, i Barber Lines A/S, Oslo, er utnevnt til direktør for Barber Lines Hong Kong Limited og ventes å tiltre stillingen pr. 1. mars.

Samtidig er utnevnt til assisterende direktør i Barber Lines Hong Kong Limited tidligere shipping manager i Thoresen & Co., Hong Kong, Per Holst, 51. Per Holst har over 20 års virke i shipping i Hong Kong bak seg; herav mange år i nær tilknytning til Barber Lines' aktiviteter.



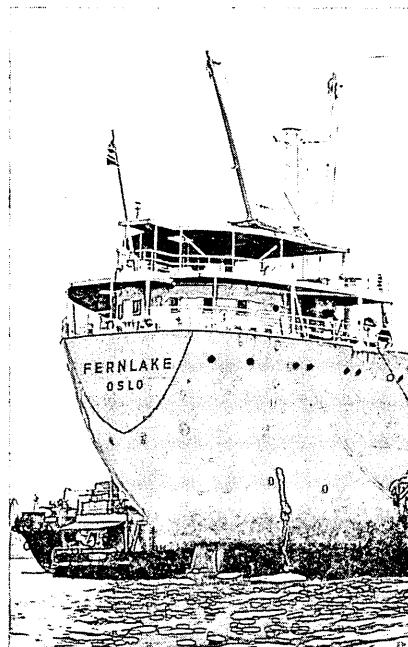
Direktør Arne Haugmo — ny direktør for Barber Lines Hong Kong Limited.

Til lags åt alle . . .

Sannheten i det gamle ordtaket har sannelig Barber Lines fått erfare. Som kjent har ca. en fjerdedel av Barber Lines faste flåte blitt jumboized, d.v.s. fått inn ekstra containerseksjoner for på en hensiktsmessig måte å kunne transportere et antall containere slik som traden krever.

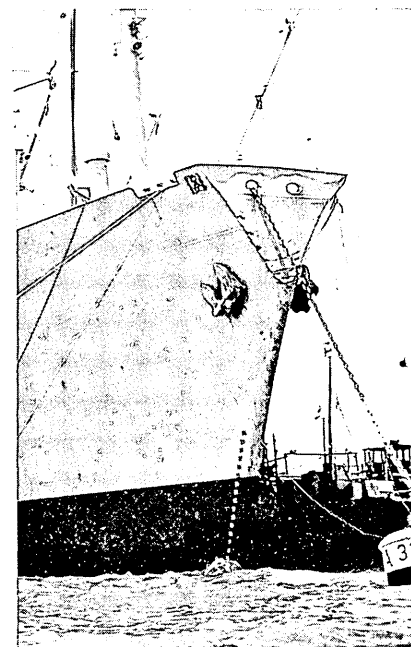
Herved kom to av båtene i den fullt ut semi-containeriserte linjen Vestkystene/Fjerne Østen/Vestkysten, nemlig M/S FERNLAKE og M/S FERNVIEW til å bli i alt 577 fot overall, skjønt bare 537 fot i vannlinjen. Nå fantes det imidlertid en lengdebestemmelse på 565 fot overall med hensyn til flere viktige havner i Østen.

Alle mulige anstrengelser ble gjort å få myndighetene i disse havnene til å innse det hensiktsløse rent sikkerhets- og manøvreringsmessig i å sette bestemmelsene for denne type skip etter overall mål. Det hjalp også — unntatt i en vik-



tig havn. Følgelig måtte disse to båtene bringes innenfor regulativets bestemmelser: «Så meg kutte . . .».

Først skal man altså forlenge for å kunne tjene traden rasjonelt og hensiktsmessig, så skal man kutte for å kunne anløpe de mest betydningsfulle havner med nogenlunde



ensartet tonnasje. Bildene viser M/S FERNLAKE i modifisert stand, og på begge båtene tilsammen kostet dette et beløp i størrelsesordenen US\$ 75 000,—. En tankestiller for de interesser som argumenterer mot «urealistisk høyt ratenivå» — eller kommer det dem aldri for øret?

«Hendene i været — revolver i nakken!»

NØTTERØYKAPTEIN OPPLEVDE FLYKAPRING

— 3 kvarter etter at flyet hadde gått opp fra New Dehli, kom fem menn, vi fikk opplyst at det var tre palestinere og to fra Libanon, opp langs midtgangen. De hadde alle revolvere i den ene hånden og håndgranat i den andre. Vi ble kommandert til å sitte stille med hendene over hodet. Det var ganske nervepirrende, for hvis vi senket hendene noe, fikk vi en revolver i nakken. Det er jo ikke godt å vite hva kaprere kan finne på. Et skudd i den høyden flyet befant seg, hadde vært døden for oss alle.

Det er sjøkaptein Tor-Ole Nilsen Bua fra Nøtterøy som opplyser dette til bladet Vestfold Fremtid like etter at han kom hjem til familien i midten av februar måned. Det var bare en tilfeldighet som gjorde at Nilsen ble en av de 172 passasjerene i det vest-tyske jumbojetflyet som ble kapret. Han skulle hjem på ferie fra rederiets TUGELA. Han skulle opprinnelig hatt et SAS-fly fra Hong Kong.

— Jeg var ivrig etter å komme hjem, og da det viste seg at SAS-flyet ikke gikk før dagen etter, tok jeg Lufthansa istedet. Men etter det som hendte kom jeg et døgn senere til Norge enn beregnet.

Hva gjorde kaprerne?

— De ga ordre og holdt det gående. Før de kom ut til oss, hadde de overtatt cockpiten uten at vi ante noe som helst. Jeg vet ikke om de kom ombord som passasjerer eller blindpassasjerer. Det jeg ikke forstår, er hvordan de i det hele tatt kom ombord. Det er en meget grundig sjekking av alt i India, men denne dagen må det ha vært noe som har klikket.

Kaprerne forlangte 11 millioner dollar og satte også en del betingelser. Men hovedhensikten med kapringen var å demonstrere mot Vest-Tyskland og Amerika for deres hjelp til Israel.



Tor-Ole Nilsen Bua med døtrene Merete og Berit på fanget mens hans kone Magna står bak med Turid og Steinar.

Satt dere lenge med hendene over hodet?

— En hel evighet. Vi ble først sluppet fri en stund etter at flyet hadde landet i Aden. Men det var jo ikke hyggelig å gå derfra når vi visste at besetningen på 15 medlemmer fremdeles satt i flyet. Ingen ante noe om hva som skulle skje med dem.

Hva med bagasjen deres?

— Den måtte vi jo etterlate oss, og jeg hadde ikke regnet med å se mer til den. Men nå når kaprerne har overgitt seg, regner jeg med å få bagasjen tilbake, sier kaptein Nilsen Bua som nå gleder seg til rolige dager sammen med familien.

WW-gave går til restaurering av Bentegården

Rederiets gave på 100 000 kroner til Tønsberg i anledning av 1100 års jubileet var knyttet til Stiftelsen «Gamle Tønsberg» med henblikk på bevaring av Nordbyen. Etter forslag av formannen i styret for stiftelsen, høyesterettsadvokat Josef Haraldsen, vil gaven bli brukt til å dekke utgifter i forbindelse med restaureringen av byens eldste hus, Bentegården.

Formannen opplyser at det var naturlig å benytte gaven til Bentegården som vel må sies å være hovedhjørnesteinen når det gjelder Nordbyen. Det vil bli slått opp en metallplate på huset hvor det opplyses om gaven og hvordan den er brukt.

Beste skipsavis 1972

Statens Velferdsråd for Handelsflåten setter igjen opp statuetten «RASMUS» for beste skipsavis som utkommer i 1972. For konkurransen gjelder følgende regler:

1. Skipsavisen må ha utkommet med minst 4 numre på minst 6 sider (3 ark).
2. I eksemplar av hvert nummer sendes Statens Velferdsråd for Handelsflåten (Bygdøy Allé 21, Oslo 2). Siste nummer må være mottatt ved Velferdskontoret innen utgangen av februar 1973.
3. Vinneren utpekes av en jury bestående av tre medlemmer oppnevnt av Velferdsrådet.
4. Ved bedømmelsen legger juryen vekt på innhold, språk og utforming.
5. Vinneren blir tildelt en statuett som tilkommer skipet. De følgende 5 skipsaviser får diplomer.

Rederiet får fra tid til annen tilsendt skipsaviser fra WW-flåten — noen ganske få av disse havner i PR-avdelingen. Vi går ivrig gjennom disse i håp om å finne stoff til rederiorganet eller «merkesaker» som vi kan finne på å engasjere oss i. I løpet av et års tid har man lagt merke til at stoffkvaliteten har blitt bedre samtidig som avisene er blitt teknisk og utstyrmessig mer profesjonelle enn tidligere. Dette gjelder de skipsaviser vi har fått tilsendt og er arki-vert hos oss.

Det finnes imidlertid flere skipsaviser som vi ennå ikke har sett et eksemplar av — og med dette vil vi appellere til redaktørene rundt på skipene om å sende inn sin skipsavis til rederiet — adressert til PR-avdelingen.

Om ønskes kan vi virke som et slags «critical board» om hvorvidt avisene synes gode nok til å være med i konkurransen om «RASMUS» — men hovedhensikten med å gå gjennom alle skipsavisene er å hente mulig stoff til SKIB-REDERI og etablere en nærmere og naturlig kontakt mellom skipsavis og rederi-avis.

FRA EN SKIPSAVIS:

Redaksjonens leder

Et samfunn baserer sin levedyktighet på samarbeid, og pålegger dermed hver enkelt plikt til å utføre sin del av det arbeid som må utføres for at samfunnet skal leve videre. Svikter et individ denne plikten, påfører han de øvrige samfunnsmedlemmer en økt arbeidsbyrde og et økt press, som innskrenker deres frihet og fritid. Misnøyen som dermed oppstår vil føre til ubehageligheter for den som svikter sin oppgave.

Samfunnet pålegger hvert enkelt medlem å følge visse regler, d.v.s. lover, i samkvemmet med andre, lover som hvert enkelt samfunn selv lager basert på sine erfaringer, og som gir hvert enkelt samfunnsmedlem en viss porsjon frihet, samtidig som en del av hans frihet blir innskrenket. Å stjele fra den enkelte, å øve vold mot den enkelte, eller på noen som helst annen måte innskrenke den tilmålte porsjon frihet eller privatliv den enkelte har, vil forykke balansen i samfunnet. Enhver handling som går ut over andre, skapper gnisninger, og samfunnet selv vil reagere mot denne personen ved til gjengjeld å ta bort en del av hans frihet.

Et stort samfunn kan tåle mange små lovbrudd og vil ha tid til bare å ta seg av de store. Et lite samfunn, derimot, som f. eks. samfunnet om bord i en båt, tåler atskillig mindre. Man bør så tett at selv med en liten sten kan man være sikker på å treffe naboen, og at den vil ramme hardt.

Ingen venter at naboen skal sitte med hendene i fanget og la stenene hagle. Enda mindre kan man vente at en flokk naboer samlet vil sitte med hendene i fanget når de blir angrepet. De vil reagere, enten ved å trekke seg i ly hvor stenene ikke kan nå dem, eller ved å lukke stenkasteren ute. Ingen av dem er villige til å gi mer frihet enn den de selv kan få, og ingen vil få mer enn de andre er villige til å gi.

Vårt eventuelle gode forhold til hverandre vil derfor være avhengig av den enkeltes oppførsel. Vi ønsker kontakt, åpenhet og godvilje, og er villige til å yte noe for å få det. Forutsetningen er at godviljen ikke må misbrukes, og åpenheten ikke misforståes.

God, gammeldags, almindelig folkeskikk i det daglige liv vil være et langt skritt på veien.

Red. og Spiro.

Lest og Hørt •

Skipsreder Knut H. Staubo, er valgt til ny viseformann i CENSA (Det europeiske rederforbund hvor også Japan er medlem) etter skipsreder Tom Wilhelmssen som har vært viseformann siden organisasjonens opprettelse i 1963. Etter eget ønske har han nu trukket seg tilbake. Som ny norsk representant til CENSA's råd er valgt skipsreder Niels Werring jr.



AMERIKANSKE TANKREDERE IMOT PREFERANSER I OLJEIMPORTEN

50/50-regel kan føre til kjedereaksjon

Hvis det nye lovforslag som er fremsatt om preferering av tonnasje ved import av olje til USA med 50 prosent for skip som seiler under amerikansk flagg, skulle bli vedtatt, vil det bety at transportomkostningene frem til 1980 vil øke med 5 milliarder dollar. Dette fremgår av en redegjørelse styreformannen i American Committee for Flags of Necessity (ACFN) nylig ga sjøfarts og fiskerikomiteen i Representantenes Hus.

Mr. Philip J. Loree er styreformann i ACFN, en forening for amerikanske rederier og selskaper som kontrollerer tilsammen 17 mill. t.dw. tank- og bulk-skip som seiler under Liberias og Panamas flagg, foruten 3,9 mill. t.dw. tonnasje under amerikansk flagg. I sin redegjørelse imøtegikk Mr. Loree påstanden om at det var nødvendig å reservere 50 pst. av importskipningene for skip under amerikansk flagg av sikkerhetsmessige hensyn. USA har i overskuelig fremtid mer enn tilstrekkelig tanktonnasje til disposisjon for å møte landets behov under en eventuell krisesituasjon, sa Mr. Loree, og pekte på at den samlede amerikanske og amerikansk-kontrollerte tanktonnasje utgjorde mer enn 24 mill. t.dw. Hvis det fremsatte lovforslag blir vedtatt, vil det bidra til å skape et kunstig marked med høyere fraktrater og føre til mindre effektiv utnyttelse av tonnasjen og økede omkostninger uten den modererende virkning fri konkurranse ellers gir.

Som eksempel nevnte Loree rateforskjellen mellom amerikanske og utenlandske skip ved kornskipningene i myndighetenes regi under Cargo Preference Act av 1954, som stipulerer at 50 pst. av slik last skal skipes med amerikanske skip. I august 1971 ble det britiske skipet «London Citizen» sluttet med 10 000 tons hvete fra US Gulf til Saigon til 13 dollar pr. tonn, mens nøyaktig samme kvantum ble sluttet samme

uke mellom de samme havner med det amerikanske skipet «Green Island» til en rate av 45,50 dollar pr. ton. De amerikanske skattebetalere måtte altså punge ut med 325 000 dollar ekstra til det amerikanske skipet for en reise som strakte seg over ca. 35 døgn.



SI NEI TIL EF!

Dansen rundt gullkalven går sin gang. Knappt nok en dag kan man åpne avisen uten å se den ene eller andre uttale seg om at denne eller hin arbeidsplass ville bli nedlagt hvis Norge ikke kommer med i EF. Selv blant bøndene blir det stadig flere som heller i retning av medlemskap, og motivet er alltid det samme: Det vil lønne seg for Norge å komme med i Fellesmarkedet.

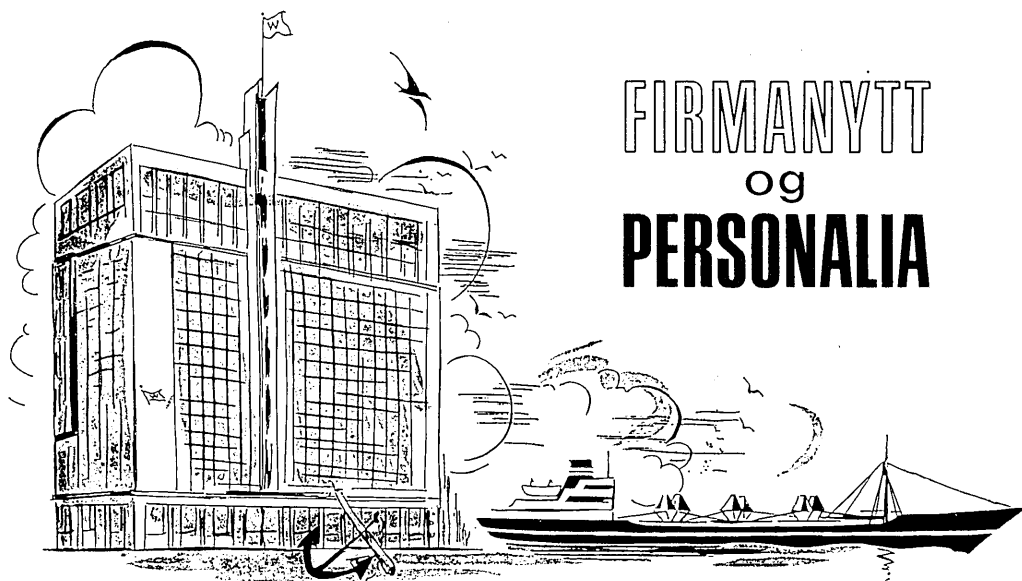
Ja, at det kan lønne seg for kremmere og spekulanter som driver en eller annen form for industri, er kanskje riktig nok, men det er nå engang slik — heldigvis — at det er vi bønder som eier jorden, og jorden er selve Norge. **Derfor burde ingen andre ha lov til å uttale seg om dette viktige spørsmål.** Men når det er slik at det er vi bønder som eier Norge, så ligger det et stort ansvar på oss. Å stemme for medlemskap ville for en bonde være det samme som å selge sin første rett for et måltid linser.

Så er det enkelte som prøver å skremme oss bønder med å si at hvis vi ikke har inntektene fra industrien og skipsfarten, så vil ikke landet ha råd til å gi den støtte til jordbruket som vi har hatt hittil. Dette er naturligvis bare tomme skremser. Vi bønder produserer tross alt mat, og vi som husker krigens år, vi vet at folk betaler hva som helst for maten **når de bare blir sultne nok.** Jordbruket behøver ingen tilskudd fra staten hvis bare prisene blir høye nok.

Det eneste som behøves, er at Stortinget vedtar en lov som forbyr all import av matvarer, eller legger så stor toll på matvarer at importen stopper av seg selv. Da vil nok prisene fly såpass i været at vi greier oss uten alle disse støttemillionene til jordbruket. Og hvis det ikke blir mat nok til alle, så kan de som vil, bare utvandre til EF-landene, sammen med rederne og industrilederne — — —

Og så kan vi som blir igjen her i vårt kjære fedreland, få ha det fritt og godt, og framfor alt, vi kan ha gleden av å vite at det vi høster på vår åker, vil gi oss rundelige inntekter.

Nasjonal bonde
(Hamar Arbeiderblad 1/3-72)



FIRMANYTT og PERSONALIA

FRATREDEN MED PENSJON

Maskinsjef Rolf Kinn fratrådte med pensjon pr. 1/2 1972. Kinn begynte i rederiet i 1940 som motormann og fortsatte som maskinsassistent til oktober 1945. Etter et fravær fra rederiet kom han tilbake som 2. maskinist i 1953 og ble forfremmet til maskinsjef i 1956 i hvilken stilling han tjenestegjorde til nådd pensjonsalder.

Elektriker Arne Keim Johnsen ble pensjonert pr. 1/2 1972. Keim Johnsen begynte i rederiet som elektriker i 1952 og tjenestegjorde i denne stilling på rederiets skip til aug. 1971.

1. maskinist Kolbjørn Karlsen gikk av med pensjon pr. 1/3 1972. Karlsen begynte i rederiet som 3. maskinist i 1948, ble 2. maskinist i 1957 og fortsatte i samme stilling (fra 1961 som 1. maskinist — ny stillingsbetegnelse) i forskjellige skip til desember 1971.

Kaptein Thorleif Hammer fratrådte med pensjon pr. 1/4 1972. Hammer begynte i rederiet i 1940 som 4. styrmann og ble kaptein i 1956.

Han er overrakt rederiets 25-års jubileumsgave og er tildelt Norges Rederforbunds gullmedalje.

Vi takker dem for godt samarbeide og utmerket tjeneste gjennom mange år, og ønsker dem mange gode år fremover.

VI GRATULERER

25 års tjeneste

Kaptein Thorleif Hansen (jubileumsgave overrakt den 6/4).

Hovedbokholder Kjell Tryggestad — 17. mars.

50 års fødselsdag

Avdelingssjef Fredrik Birkeland — 19. januar.

Herr Thorleif Kollbær — 29. januar.

Sivilingeniør Kjell Heum — 16. april.

KURSØVIRKSOMHET MARS/APRIL 1972

Brannvernkurs:

1 kaptein
7 overstyrmenn
2 maskinsjefer
7 1. maskinister

17 totalt

Befalskonferanse:

2 overstyrmenn
1 maskinsjef
1 stuert

4 totalt

KaMeWa-kurs

Kristinehamn:
1 overstyrmann
1 1. maskinist
1 elektriker

3 totalt

Skipautomasjon del I:

1 1. maskinist
1 2. maskinist

2 totalt

Autronica-kurs:

2 1. maskinister
1 elektriker

3 totalt

Perfeksjoneringskurs for stuerter:

2 stuerter

2 totalt

Rederikonferanse:

5 kapteiner
3 overstyrmenn
5 1. styrmenn
5 2. styrmenn
4 Radiooffiserer
3 maskinsjefer
5 1. maskinister
5 stuerter

35 totalt

Stal-Laval

turbinkurs:
1 maskinsjef

1 totalt

Total: 65 kursdeltagere.



Red.: NILS WETLESEN

W.I.L. NYTT

Formannen har ordet:

FOTBALLFOLKET

ruster seg før sesongåpning — og en konsolidering av troppene fant sted allerede flere uker før dette leses. I midten av mars ble det arrangert et fotballtreff i RA 5, etter initiativ av Hans Olav Nordby, Helge Selmer og vår nye fotballoppmann, Bjarne Mathisen — og oppslutningen var meget god. Mellom 20 og 30 mann møttes for å få en fotballprat og en redegjørelse for stillingen før dommerfløyten lyder for første kamp — og det var et gledelig tegn.

For det er ikke til å komme forbi at situasjonen ikke ser helt lys ut foran 72-sesongen. Ifjor maktet A-laget å blande seg i tet-striden både i bedriftsseriens 1. divisjon og i shippingmesterskapet — og det var med en sterk følelse av optimisme vi så årets sesong i møte. Ragnar Aas hadde sagt seg villig til å fortsette som trener, og spillermaterialet var godt. Trodde vi. Men så har fotball-ledelsen fått den ene skuffelsen etter den andre — og på vårparten ble det klart at vi må greie oss uten en rekke av de faste i A-lagsstallen. Peter Nees er i det militære, og Peter Heuch slutter i firmaet — for å nevne to av lagets beste i 71-sesongen. Dette skjer samtidig med at vi ikke kan regne med så mange nyansettelser som tidligere — og dermed er det klart at enda mer vil bli krevet av dem som skal forsvare fjorårets bragder. Og dette må skje uten at B-laget blir vesentlig svekket — for denne gjengen har til hensikt å spille seg opp i 5. divisjon igjen snarest mulig.

Vi trenger 30 spillere for å mønstre tilstrekkelig med spillere til to lag — og oppslutningen om møtet den 17. mars tyder på at vi vil klare dette. Vi har unggutter som vil kunne bli bedre om de går enda mer intenst inn for treningen — og vi har utvilsomt også «skjulte reserver» rundt om i etasjene og på Filipstad. A-laget kaller på dem som har noe i retning av ambisjoner — mens B-laget vel ligger nærmest for dem som bare har lyst til å prøve litt av

gamle ferdigheter på fotballbanen. Ett er sikkert — det er lite som i større grad bringer gutten frem i oss enn når eftermiddagssolen kaster sine stråler over Ekebergslettas grønne gress og dommerfløyten setter ballen i gang. Og aspirerer du ikke til annet enn B-laget så spiller det ingen rolle om du ikke har spilt siden junior-laget var aktuelt — bli med og kom deg i form!

Fotballgutta reiser forøvrig på besøk til Trans 10/11 juni, for å få revansje for fjorårets 1—0 tap.

I HOLMENKOLLSTAFETTEN

har vi også tradisjoner å forsvare — men det er mange år siden det var aktuelt å stille lag i denne forbindelse. Vi har hørt fra Kaare Børke og andre veteraner om hvor suverene de var i de «harde trettiåra» — og når slike bragder blir referert, mener vi fra tid til annen å ha fornemmet en svak antydning om at det var mer tæl i WIL-gutta sånn for en 30—35 år siden enn i dag.

Vi hadde håpet å motbevise dette i år, men på grunn av en lang rekke fotballskader måtte laget trekkes. Til neste år burde det imidlertid være mulig å mønstre en 19—20 friidretts-, ski- og fotballgutter som vil gå inn for oppgaven, nemlig å underskrive den gamle rekorden.

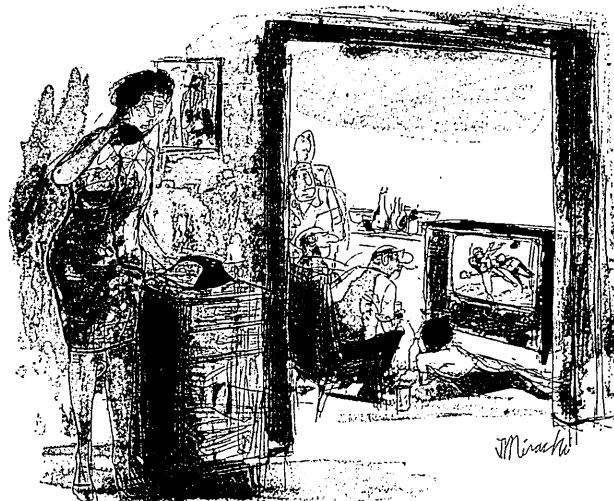
HÅNDBALLJENTENE

skal til Gøteborg for å besøke Trans-flickorna — ifjor ble som kjent resultatet (symbolsk nok) 6—6 i Njårdhallen. Utsiktene til en Gøteborg-tur vil utvilsomt skjerpe interessen og skape grunnlag for et godt lag — slik at Trude Rydgren-Knudsen vil kunne velge og vrake i spillere!

AKTIVITETENE

er mange i WIL — og for dem som har lyst til å konkurrere mer eller mindre «på alvor», burde tilbudet være tilstrekkelig. Men det er ikke bare de aller sprekkeste vi vil ha med i vår sportslige virksomhet. Vårt trofaste gamle medlem Arthur Sekelsten har sendt meg et brev der han gir uttrykk for glede over skiinteressen i WIL. Samtidig reiser han imidlertid spørsmålet om ikke mer bør gjøres for å få flere med i mosjonsidretten. Spørsmålet ble drøftet i styret og det ble besluttet nedsatt et «Trimutvalg» med WIL's viseformenn, Finn Tønnesen, som leder. Det er på det rene at det allerede finnes et stort «Trim-tilbud» — det blir utvalgets oppgave å trekke det beste ut av og kanskje supplere med noe spesielt «WIL-preget».

Det skulle forundre meg meget om ikke Finn Tønnesen klarer å finne frem til en form for Trim-konkurranse som vil inspirere ikke bare de aller sprekkeste til å holde seg i form. For det er de som er iferd med å dabbe av en smule som trenger et trimprogram aller mest.



“McNally residence. I'm sorry, no calls accepted until half time.”

Generalforsamling i W.I.L. fant sted 18. februar 1972

Det hadde samlet seg ca. 70 da formannen, Stein Kagge, erklærte generalforsamlingen for lovlig satt kl. 19.10.

- 1) Referat fra forrige generalforsamling var utdelt på forhånd og ble godkjent uten kommentarer.
- 2) Rapporter for lagets eiendommer og idretten ble gjennomgått av formannen og godkjent uten kommentarer.
- 3) **Lovendringsforslag.**

Formannen leste opp forslag til endring i lover for Wilhelmsens idrettslag, § 5.

Aasgaard gjorde derefter oppmerksom på at i de utdelte lover for WIL forekom § 5 to ganger. Formannen mente at dette var en «glipp» av skrivemaskinen, noe alle sa seg enig i.

Aasgaard foreslo videre en forandring av styrets sammensetning da hyttestyret vil bli skilt fra det ordinære styret. I stedet for to suppleanter burde man nå ha ett styremedlem og en suppleant. Derefter viste han til paragrafens pkt. 11, b), og mente at jobben som nestformann/kasserer burde fordeles på to personer slik at hovedstyret ville bestå av tre. Som begrunnelse for dette oppga han at dersom en av de to i hovedstyret skulle falle fra, ville alt arbeid bli pålagt den gjenværende.

Til slutt pekte han på § 7 i de gamle lover hvor pkt. B, Klagenevnd, var inntatt. Han mente at denne burde gå inn under pkt. 11 i det nye lovforsla-

get, da denne kun behandlet tvister som oppsto i forbindelse med hyttestyrets avgjørelser.

Som svar til forslaget om endring av styrets sammensetning oppga formannen at man hadde fulgt samme styreform som tidligere når det gjaldt oppbygningen av nytt styre.

Hva en eventuell fordeling av jobben som nestformann/kasserer angikk, mente formannen at det selvfølgelig kunne ha betydning hvis en skulle falle fra, men trodde ikke det ville by på noe problem. Dessuten var man redd for å trekke for mange inn i administrasjonen.

I motsetning til Aasgaard var formannen av den mening at det også kunne være behov for en klagenevnd i idrettslig sammenheng og foreslo derefter votering ved håndsopprekning av de 3 fremsatte forslag.

Utfallet ved avstemningen ble:

- a) 2 suppleanter/1 styremedlem og 1 suppleant: 11 — 20.
- b) Nestformann og kasserer/nestformann/kasserer: 15 — 25.
- c) Klagenevnden under § 5's pkt. II eller III: II/2 — III/31.

Efter avstemningen var endelig mente Holtan at styret skulle få fullmakt til å forandre teksten i avsnittet om klagenevnden slik at den i de nye lover også vil omfatte det idrettslige.

Efter avstemning ved håndsopprekning ble utfallet: 29 for — 3 mot.

Formannen anså derefter § 5 ferdig behandlet.

§ 6 — Styret og dets plikter.

Formannen leste opp § 6.

Aasgaard henviste så til § 6, sist avsnitt i de inneværende lover,

«Det avgående styre skal innen 8 dager etter generalforsamlingen ha overlevert lagets arkiv, materiell og eiendom til det nye styre.»

og mente at «og eiendom» burde sløyfes i lovendringsforslaget, noe alle var enig i.

For ordens skyld påpekte Børke at man i § 5 opererte med nestformann mens man i § 6 benyttet ordet viseformann. Man ble enige om at viseformann i fremtiden skulle benyttes.

§ 7 — Hyttestyret og dets plikter.

Formannen leste opp § 7.

Som innvending mot denne paragraf i lovendringsforslaget mente Nordby at hyttestyrets plikter burde presiseres noe mer slik det var gjort i § 6. Nordby leste derefter opp forslag til ny ordlyd av § 7:

«Hyttestyret består av formann, viseformann/kasserer og minst 2 medlemmer for hver eiendom. Hyttestyret forestår driften og den daglige ledelse av eiendommene, herunder fordeling av overnatningsplasser og ferieopphold.

Hyttestyret utarbeider årsberetning, regnskap og budsjettforslag.

Hyttestyret er ansvarlig direkte overfor generalforsamlingen når det gjelder eiendommenes drift og økonomi.

Styremøter sammenkalles av hyttestyrets formann når han ønsker det, eller når 2 styremedlemmer forlanger det.

Hyttestyret er beslutningsdyktig når minst 3 medlemmer er tilstede. Styrebeslutninger fattes med simpelt flertall. Ved stemmelikhet gjør fungerende formanns stemme utslaget.»

Formannen sa seg enig i det nye forslag og anbefalte det vedtatt, men at det i nest siste avsnitt burde stå «når **minst** 2 styremedlemmer forlanger det».

Dette ble enstemmig vedtatt.

4) Budsjett.

Driftskonto I:

Formannen beklaget at kasserer og revisor ikke var tilstede men håpet likevel at styret kunne gi tilfredsstillende svar. Videre opplyste han at firmaets tilskudd til de idrettslige aktiviteter var redusert med kr. 2 500,— etter at forslaget var sendt ut til medlemmene og at det nye styre vil måtte disponere derefter. Formannen mente at reduksjonen ikke ville føre til vesentlige justeringer. Etter en del diskusjon i forbindelse med dette ble budsjettet for Driftskonto I godkjent.

Driftskonto II.

Formannen opplyste at det i budsjettet for eiendommene ville bli et nedslag på ca. kr. 800,—, men at dette trolig ville bli dekket innunder leieinntektene.

Budsjettet ble derefter godkjent uten kommentarer.

5) Valg.

Valg av styre, hyttestyre, oppmenn og andre fulgte stort sett Valgkomiteens forslag:

Styre:

Formann:	Stein Kagge
Viseformann:	Finn Tønnesen
Sekretær:	Kari Vollestad
Kasserer:	Rolf Hansen
Styremedlem:	Kristi Bratseth
Suppleant:	Aksel Håkonsen

Hyttestyre:

Formann:	Torbjørn Sæther
Viseformann og kasserer:	Kirsten Bolstad
Styremedlemmer:	Erik Laumann Arne Mugerud Aud Karlsen Elsa Koller Kristin Sjaastad

Klagenevnd:	Grete Brevik Jan Lampe Aage Aaberg
-------------	--

Redaktør WIL-nytt:	Nils Wetlesen
Materialforvalter:	Jon-Erik Lund

Revisorer:	C. Walbeck-Sørensen Peter Heuch Bjørn Næss-Andresen (suppleant)
------------	---

Medaljeutvalget:	Formannen Sekretæren Georg Nordal Knut Try
------------------	---

Valgkomiteen:	Tore Holtan Per N. Johansen Kari Moserud
---------------	--

Oppmenn:

Fotball:	A-laget:	Bjarne Mathisen
	U.K.:	Peter Heuch
	B-laget:	Alan Light
Håndball:	Damer:	Trude Rydgren-Knudsen
	I-laget:	Hans Chr. Bangsmoen
	II-laget:	Jan Bratli
Friidrett etc.:		Kristian Monsen
Tennis:		Einar Emanuelsen
Skyting:		Terje Christensen
Bordtennis:		Bjørn E. Kristiansen
Bridge:		Arne Johan Larsen
Bowling:		—»—
Mosjonsgymnastikk/ innendørstrening:		Hans Olav Nordby

6) Eventuelt.

Tønnesen tok opp spørsmålet om det ikke ble delt ut for mange pokaler i de forskjellige idrettsgrener. Det var enighet om at reglene for fordelingen av premier burde revurderes og til dette ble valgt en komité bestående av:

H. O. Nordby, H. Løken, K. Monsen og A. Mesna. B. J. Jørgensen etterlyste resultatet av avstemningen over ønsker om beliggenhet for nytt ferie-sted. Til dette opplyste Simonsen at dette var blitt bekjentgjort i årsberetningen for 1970.

I samme forbindelse spurte B. Arnesen om hvilke av disse steder det nå ble arbeidet med. Simon-

sen kunne opplyse at man konsentrerte seg om Ringvoll-/Løvlitraktene og Norefjell.

Generalforsamlingen ble formelt avsluttet kl. 20.15. Kagge takket så styret og oppmenn for samarbeidet i året som var gått og som gjenvalgt formann rettet han en takk til valgkomiteen og generalforsamlingen for tilliten. Kagge henstillet også til de medlemmer som har noe å kritisere, å henvende seg direkte til WIL's styre, så det var sikkert at positiv kritikk nådde frem.

Derefter gikk man over til middag med premieutdeling og dans.

SKIFESTIVALEN 1972

WIL-SKIFESTIVAL 1972 ble arrangert på Skytterkollen 4. mars.

På grunn av stevnekollisjon med Fearnleyrennet, som gikk samme dag fra Sollihøgda, kunne vår toppløper denne gang ikke delta i Festivalens langrenns-løype. De startet i Fearnleyrennet og forsvarte med glans den fine posisjon som WIL har også innen ski-sporten.

Til tross for våre toppløperes fravær deltok 124 damer og herrer i skirennet, herav startet 10 damer og 39 herrer i klasse «racere» og 75 damer og herrer i klasse «turgåere».

Løypa var ca. 9 km for «herre-racere» og ca. 4,5 km for «dame-racere» og «turgåere».

Føreforholdene var tålig bra og stemningen upåklagelig ved starten, noe vekslende under rennet, men tok seg stort opp igjen etter målpassering og solbærtoddyen.

Efter dusj og skifting til tørt tøy — meget energi ble omsatt i en helsefordrende svettekur i løypa — rådet en hyggelig og kordial stemning blant deltagerne der de benket seg rundt småbordene i restauranten og fordrev tiden med flaner og en halv øl mens de ventet på at rennkomiteen skulle bli ferdig med resultatlisten.

Det var forresten ikke bare resultatlistene man ventet på. Dekkede langbord med hvite duker, service og glass ga løfter om en bedre middag, og det ble det også.

Så var det ventede øyeblikk der.

Rennets udmerkede speaker, Finn Tønnesen, anmodet deltakerne om å innta plassene, denne gang ved bordet, og ønsket velkommen til bords. Serveringen startet med en fortrinlig skinkestek med tilbehør: Surkål, øl og linjeaquavit. I tradisjonell WIL-stil ble steken fortært og «pokalen» svunget til stemningen



Skifestivalens festlige og mangesidige speaker, viseformann Finn Tønnesen



Vinner også i år — kl. u/35 år
Elsa Koller

var der den skulle være ved dessert-isen, kaffen og premieutdelingen.

Hvem som fikk premie? Ja, det vet de vel selv, men klassevinnere ble:

Damer u/35 år:	Elsa Koller	tid 30.18
» o/35 år:	Margit Larsen	» 31.28
Herrer u/35 år:	Hans Olav Nordby	» 43.46
» 35—42 år:	Gunnar Tharaldsen	» 43.46
» 42—50 år:	Aksel Håkonsen	» 42.45
» o/50 år:	Bjørn Arnesen	» 45.21

Turgåernes trofé, Ledertrøyen, tilfalt Arnt Salvesen og Odd Remer med samme tid \pm 0,03 fra idealtiden, 45.33. Æren får de begge, men trøyen rommer ikke to. Hva så, skioppmann?

At Inspeksjon-Seksjonen triumferte og gjenerobret Skihornet var meget populært — i hvert fall innen Inspeksjonen.

WIL's øvrige vandrepremier: Skipsreder Wilhelm Wilhelmsens «Dessertpokal» og Sidsel og Finn Scheie's Pokal konkurrerte våre toppløpere om i år med resultatene fra Krets- og Fearnleyrennet som avgjørende faktorer.

«Dessertpokalen» tilfalt Jan Simonsen som også ubeskjeden nok sikret seg Sidsel og Finn Scheie's Pokal med to sekunders(!) margin til fjorårets vinner, Petter Larsen.

Efter premieutdeling fortsatte Festivalen på dansegulvet og under lampettenes dempete skjær, men denne delen av Festivalen går inn under begrepet «privatlivets fred» og kommer til å forbli der. —

WIL-MESTER PÅ SKI 1972

På grunn av stevnekollisjonen WIL-rennet — Fearnleyrennet ble det bestemt at beste deltager fra oss i Fearnleyrennet 1972 skulle kåres til «WIL-mester på ski 1972», — hvilket ble Petter Larsen.

Kretsmesterskapet i langrenn for bedriftsløpere 26/2 1972.

WIL var i år representert i Kretsmesterskapet med 9 deltagere. Løypa var 10 km og gikk fra Idrettshøgskolen på Sogn i vekslende terreng. Konkurransen er stor i slike renn, og vi oppnådde dessverre ingen premier. Beste tid av våre løpere fikk J. Simonsen.

Skioppmannen.

FEARNLEYRENNET

Fearnleyrennet 1972 ble arrangert på Sollihøgda lørdag 4. mars.

Rennet hadde i år samlet rekorddeltagelse, og WIL deltok med ialt 13 mann, fordelt på 3 klasser. Føreforholdene var ikke helt gode, og enkelte hadde endel smørevanskeligheter.

WIL's gutter har trent hardt i år med Fearnleyrennet for øye, og vi må si oss fornøyd med resultatene. P. Larsen hadde best tid av våre — med 37.53 — som ga en 8. plass i klasse under 35 år. S. Kagge ble nr. 4 i klassen 35—42 år, og i klassen 42—50 år ble H. Løken nr. 4.

Vi hadde tre vandrepokaler å forsvare fra ifjor. To forsvarte vi, Shells vandrepokal til beste tremannslag under 35 år v/P. Larsen, J. Simonsen og W. Wilhelmsen, og Texaco's vandrepokal til jevneste fire-



mannslag v/P. Throndsen, H. Westhagen, T. Aasgaard og I. Løvald. Sistnevnte pokal erobret vi også til odel og eie. I kampen om Fiat-pokalen ble vi nr. to. Videre ble vi nr. to i kampen om Ths. Fearnleys vandrepokal til beste firemannslag uansett klasse. Avstanden til Platou ble i år to minutter, mot fire ifjor.

TRE FRA W.I.L. I BIRKEBEINER'N

Tre medlemmer av WIL deltok i årets Birkebeinerrenn, som ble avviklet under rene påskeføreforhold, med sol og varmegrader over hele fjellet. Til tross for rødklistreføre var vinnertiden meget sterk, og det var nødvendig å «stå på» gjennom samtlige 56 kilometre for å komme i nærheten av merketiden, som var 4.19.56 i klasse 21—34 år og 4.28.00 i klasse 35—42 år.

I yngste klasse ble Petter Larsen nr. 232 med tiden 4.12.48. Wilhelm Wilhelmsen (noen få uker for ung til klasse 35—42) gikk på 4.23.17, og skulle ha alle sjanser til å klare merkekravet til neste år. I nestyngste klasse ble Stein Kagge nr. 125 med tiden 4.17.14.

Til høsten blir det lagt opp til «Birkebeinertrening» for shipping-folk fra Skistua tre ganger i uken, og det er så mange gode skiløpere i WIL nu at flere enn tre burde aspirere til Birkebeinermerket. Jan Simonsen, Kjell Sverre Johansen, Frithjof de Lemos og Halfdan Løken — for å nevne noen — har ikke prøvet seg ennu, men en gang må være den første.

SKØYTER

WIL-mesterskapet ble i år arrangert 5/2 1972 på Jordal. Det var gode isforhold, men deltagelsen var dessverre dårlig. Klassevinnere ble:

Damer:	M. Fosaas
Herrer u/35 år:	K. S. Johansen
» 35—42 år:	B. Hansson
» 42—50 år:	H. Løken
» o/50 år:	K. Andersen

Det har vært arrangert diverse bedriftsløp i løpet av sesongen hvor vi har vært representert v/K. S. Johansen og Th. Johnsen.

Skoyteoppmannen.



LØST Og FAST

TANK/BULKFLÅTENS DISPONERINGER

TANKSKIP

TUAREG, TIBERIUS, TAURUS, TAMANO, TEMPLAR og TABRIZ er fortsatt beskjeftiget på sine tidscertepartier i «dirty world wide trade».

TROMS og TOSCANA er solgt og overlevert til sine nye eiere.

OBO CARRIERS

TARIM — Etter å ha losset crude i Milazzo og Genoa 28/2 gikk skipet i ballast til Ras Tanura hvor det ankom 28/3. Skipet lastet full last crude for Le Havre hvor det ventes å ankomme 30/4.

TIBETAN — Skipet avgikk Mituzushima 27/2 og gikk til verksted i Sakai. Etter fullførte reparasjoner gikk skipet 9/3 til Mena hvor det ankom 25/3. Her tok det en full last crude som skal losses i Lavera ca. 29/4.

TURCOMAN — Etter utlossing i Tutunciftlik 10/3 gikk skipet i ballast til Persian Gulf hvor det ventes å ankomme 13/4.

TEHERAN — Fortsetter på sitt tidscerteparti til Rio Doce. Skipet losset full last med olje i Rio de Janeiro 18—21/3, og gikk derefter til lastehavn Tubarao hvor skipet tok malm 22—24/3 for Japan. Skipet ventes å ankomme Fukuyama 27/4.

BULK CARRIERS

TANABATA — Fortsetter på sitt tidscerteparti til Kaiser. Etter tørrdokkingen i Nagasaki 21—29/2 gikk skipet til Newcastle for å laste korn 12—24/3 for Hamburg hvor ventet ankomst er 30/4.

TAKARA — Dette skip fortsetter også på sitt tidscerteparti til Kaiser. Etter å ha losset malm i Baltimore 25—29/2, gikk skipet til Hampton Roads for å ta ny kullast til Japan. Skipet ankom lossehavn, Kawasaki, 2/4, og ventes ferdig utlosset 7/4. Derefter vil skipet gå til Kobe for dokking i ca. 7 arbeidsdager og ventes å ankomme 8/4.

TROLL FOREST — Fortsetter på sitt tidscerteparti til Sanko. Skipet lastet biler i Nagoya 26—28/2, som ble utlosset i Los Angeles 15—18/3. Derefter returnerte skipet i ballast til Nagoya for ny billast for Los Angeles og ventes nå å ankomme lossehavn 18/4.

TROLL PARK — som er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Limited og er fortsatt beskjeftiget under Open Bulks papirkon-

trakt fra Canada til USA til UK/Kontinentet, returbeskjeftigelse består av biler. Etter å ha losset biler i Halifax 1—4/3, lastet skipet papirprodukter i Charleston 7—8/3, Savannah 9—14/3 og St. John 17—21/3. Skipet ankom så første lossehavn, London 30/3 hvorfra det ventes å seile 5/4 for Kontinentet.

ARCTIC TROLL — som også er britisk eiet, fortsetter på sitt tidscerteparti til Open Bulk Carriers Limited. Det er beskjeftiget under Open Bulks papirkontrakter sammen med Troll Park. Returbeskjeftigelse er også for dette skips vedkommende biler. Etter å ha losset biler i Jacksonville 27/3—1/4 lastet skipet papirprodukter i Charleston 1—2/4 og St. John fra 5/4 hvorfra det ventes å seile 8/4 for lossing UK/Kontinentet.

TROLL RIVER — som er britisk eiet, fortsetter under tidscertepartiet mellom HBS og WW. Etter ferdig utlossing av korn i Kawasaki 23/2 tok skipet biler i Nagoya for lossing i Houston og New Orleans. Skipet var ferdig utlosset 27/3 og ballastet for Japan hvor det ventes å ankomme 23/4.

TROLL LAKE — som også er britisk eiet, fortsetter under tidscertepartiet mellom Sanko og W.W. Etter å ha losset korn i Mizushima 28/1—2/2 gikk skipet til Yokohama hvor det lastet biler for utlossing i Baltimore 7—12/3. Skipet ballastet deretter til New Orleans for lasting av korn og avgikk 22/3 for Japan hvor det ventes å ankomme 19/4.

SKIP TATT PÅ TIMECHARTER

RAVNAAS — fortsetter på sitt tidscerteparti til oss.

MAPLE BANK — skipet ble tilbakelevert til rederiet 17/2.

MAGDALA — skipet ble levert på tidscerteparti til W.W. 16/3 i Antwerpen og vil bli beskjeftiget under India-linjen for reise ut.

HARPALYCUS — skipet ble levert på tidscerteparti til W.W. 16/3 i Oslo og vil bli beskjeftiget under Syd-Afrika linjen for en reise ut.

DOKKINGER 1. KVARTAL 1972

Betlehem Steel, Hoboken	1
Keppel, Singapore	1
Hitachi (Chikko Yard)	1
Hitachi, (Sakai)	1
Mitsubishi, Nagasaki	1
<hr/>	
Totalt	5

OFFISERSOPPGAVE

Båt	Kaptein	Overstyrmann	1. styrmann	2. styrmann	Stuert	Radio-offiser	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist	Elektriker
Linjebåter:											
TAGAYTAY	Gunnar Waage	Nils Arnesen	Jacob Hansen	Per Tondhus	Tore Carlsen	F. Antonsen	Odd Jacobsen	K. Kristiansen	Erik Olsen	T. Steffensen	Odd Tangen
TAGUS	Kr. Kristiansen	Terje Dageid	Knut Kvernes	Jan Bendnes	A. Heggem	Knut Sætre	Knut Sollid	O. G. Sørensen	L. Ørjasæter	L. Ørjasæter	Horst Florian
TAIKO	Kr. Kristoffersen	Svein Ulseth	L. Kongshaug	M. Monsen	K. Andersen	Jon Giske	G. Tallaksen	B. Rørstad	Ivar Sandum	A. Iversen	P. Fossum
TAIMYR	B. Valstad	Jon Bjørheim	Arnstein Schei	Oscar Olsen	F. Johannessen	Jon Giske	P. Strandklev	N. Antonsen	S. Terjesen	J. Johansen	E. Gundersen
TAI PING	Sigurd Bryde	H. Moltubakk	H. Johansen	H. Hilton	Ruth Johannessen	A. Ingebrethsen	H. Lokstad	H. Antonsen	G. Rebbestad	Petter Gram	T. Torgersen
TALABOT	Nils Iversen	Sverre Jensen	A. Erikssen	Ole Knurvik	Olav Salen	T. Aanerud	Bjørn Nilsen	Nans Strand	H. Jorde	Helge Berg	N. Skrovseth
TALISMAN	H. R. Horseng	E. Johannessen	Reidar Jensen	Gunnar Talgø	Olav Salen	Aina Kvalsvik	Svein Bakke	O. Hammervold	K. Kvalsvik	Odd Johansen	S. Duran
TAMERLANE	Fr. Leyre Olsen	Odd R. Elde	N. Johnsen	Bjørn Olsen	S. Saure	E. Bergum	Stigurd Bigseth	K. Gjøsdahl	H. Bjørnøy	Einar Kleppe	E. Madland
TAMPA	Johnny Bye	Ole Rosbach	J. M. Kristiansen	K. Johansen	A. Skotheimsvik	Janne Øvrom	Svein Gjerde	Petter Hvål	Ebbe Øvrom	Rolf Hansen	K. Strandhagen
TARANTEL	J. Jakobsen	Jens M. Resen	H. Omsted	Svein Nymoene	A. Guttormsen	Kåre E. Røed	Arne F. Wik	Leif Sletta	T. Johannessen	G. Nilsen	K. Arild
TARN	S. Dimmestøl	Sigurd Gustad	G. Oskarsen	Tor Bøhn	Odd Karlsten	E. Kvernberg	A. Hole	R. Ytreland	Terje Jensen	Odd Gjettund	Ove Sætre
TARONGA	H. Blindheim	Egil Tørlen	H. Willamson	H. Helgesen	Nils Olsen	Tore Andersen	J. Thorvaldsen	T. Halseth	P. Andersen	E. Bjonnes	S. Nordang
TATRA	Ø. Storehjem	B. Sakshaug	Jan Johansen	H. Tidemann	Otto Jørgensen	R. Guldsvåg	S. Mikkelsen	Karsten Aaen	P. Gulbrandsen	J. Kvarnes	Jogvan Misa
TEMERSAIRE	R. Horsfjord	J. Sonstebø	K. Gjøsdahl	Arne Kleiven	S. Pedersen	Nils Thorsvik	K. Frostad	Kr. Kristiansen	A. Pedersen	Rolf Dalby	Rolf Sirnes
TENNESSEE	Rolf Karlsten	A. Yttergård	Frode Monsen	B. Grantoft	Rolf Jacobsen	Brit Simonsen	Svein Simonsen	Kr. Kristiansen	S. Waage	Odd Larsen	S. Haugen
TERRIER	Ole Abrahamson	Arvid Hansen	Odd Hæglle	J. Schetne	E. Eckholdt	Tom Kværner	Alf Lithun	Karl B. Olsen	R. Finmark	L. Lyngsvær	Ole Strømmen
TEXAS	A. Rovik	W. Pettersen	Kjell Hjelte	Rolf Sandvik	K. Øverland	Reidun Bærstad	Thor Thoresen	O. Kongshaug	H. Andersen	G. Sæther	McDonald
THEBEN	Magne Sæthren	Klaus Olsen	Alf Frøstad	E. Mathisen	E. Engelbrethsen	Eva Andersen	Reif Nilsen	Frank Hansen	Th. Kristiansen	Fr. Mayer	K. Eika
THEMIS	R. Ambjørnsen	Tancred Eriksen	P. H. Wettre	O. Marthinsen	W. B. Sørensen	G. Jensen	Leif Bjaarstad	Karsten Nilsen	Kåre Melby	Leif Elvås	Cheung Hung
TIBER	Rolf Andersen	J. Henriksen	Th. Bryde	R. Lillebo	Asbjørn Ruud	Å. Sørensen	G. Slinning	H. Haraldsen	Björn Røstad	Nils Thuv	Nils Sjøholt
TIJUCA	L. Øksnevaag	Leif Amundsen	K. A. Storstein	R. Todal	Bjørn Bay Olsen	J. Skillestad	Kr. Larsen	H. Hansen	B. Langeland	T. Thunvold	A. Røren
TIRRANNA	Willy Lund	Rolf O. Hansen	K. Gulliksen	R. Alfredsen	E. Sværen	H. Gangstø	Birger Vilnes	H. Jørgensen	F. Havnen	Rolf Olsen	S. Larsen
TOLEDO	R. Brattvang	L. Gamlen	K. Ronnestad	J. Holgersen	Alfred Hansen	Elise Thoen	O. Øverås	Odd Bendiksen	E. Andersen	E. Pettersen	Egil Gissum
TOREADOR	Vidar Foynes	Hans Dyrø	H. Balldursson	P. Studenko	G. Johansen	Odd A. Roald	Leiv Svendsen	O. Marvoll	E. Berntsen	Kjell Haugen	Harald Hagen
TORO	Ph. Lembourn	P. Johansen	S. Nordvik	Chr. Hervig	Kjell Pedersen	Reidar Nygård	Hans Garnes	J. Corneliussen	K. Mortensen	G. Sund	M. Petrecevic
TORONTO	Ole Horntrvedt	K. Brandsen	Jens Lindstøl	Jens Lindstøl	J. Engstrand	O. Nielsen	O. Schrader	R. Silderen	Per Uglund	Arne Bøe	C. Pettersen
TORRENS	T. Mikalsen	Kolbjørn Voss	Per T. Eide	Pål Myhre	Sten E. Opsahl	Astrid Nilsen	T. Akerbæk	Arne Nilsen	P. O. Svendsen	L. Skåne	K. Heggbro
TORTUGAS	K. Berthelsen	Rolf Håbu	Arne Stene	S. Støhr	Partapouli	Bodil Hagen	L. Skaar	Jostein Messel	Ole Bøgh	Luis Lires	R. Neergård
TOULOUSE	Just Jahren	N. Ronnestad	H. Schnittler	H. Mehllum	Arne Bjelde	O. Hellerud	Kåre Godaker	I. Øistrom	R. Torply	K. Skatland	Ham Kak Kuen
TRAVIATA	J. Lindheim	Kjell Fagerbakk	Bjørn Bakke	T. Fritzen	A. Gundersen	Kirsti Bakke	E. Knut Nordli	E. Solheim	A. Henriksen	O. Johansen	K. Madland
TRIANON	O. R. Vik	Alf Bentsen	K. Sinnes	S. Kristoffersen	R. Pettersen	Inger Olsen	Jan Knutsen	L. Glørum	P. Bjerkvik	R. Slåtsbråten	A. Amundsen
TRINIDAD	Thor Johnsen	O. R. Larsen	M. Skullerud	U. Gårdsø	G. Bjaalid	Jan Myrstad	D. Brandshaug	K. Andersen	Helge Aasen	N. Paulsena	E. Thoresen
TROJA	Rolf Pilskog	A. Lervik	Alf Worren	R. Svarstad	Egil Skau	Y. Heitman	Ove Lokkebo	A. Sinding	Kjell Svendsen	Thor Erntzen	A. Eliassen
TUGELA	Franc Johansen		Ivar Rudi	Henry Berg	Jan A. Sollie	Trond Rian	Svein Hafsktold	Thor Erntzen	N. Galstad	Tor Hagen	F. Baar-Dahl
TULANE	H. Lovik	Peder A. Lie	K. Eidheim	A. Estensen	Thor Holmen	L. A. Johansen	Steinar Vikene	Tor Hagen	T. Netland	T. Trondsen	T. Meisingseth
TUNGSHA	Ingolf Fjelle	L. Frøystadvåg	Alf Dale	Tom Lystad	Ove Fredriksen	Randi Rivertz	Ole Olsen	T. Trondsen	P. Nicolaisen	Johan Loe	Johan Loe
TURANDOT	K. Myklebust	Karsten Nilsen	T. Salvesen	O. Rønning	G. Mikkelsen	Magne Dale	Jostein Vokso	E. Malmstein	K. Furuheim	John Olsen	John Olsen
TYR	Johan Pedersen	Paul R. Lie	O. Lindholm	Roger HÅbeth	K. Eidem	Kåre Bjerkan	Kr. Eckhoff	Ø. Hestmark	F. Christoffersen	A. Thoresen	A. Thoresen
TYSLA	D. Holtan Nilsen	H. Kjønsvik	T. Hansen	H. Schancke	Kåre Mathisen	Magne Berg	Olsen Kihle	S. Liverud	T. Hansen	B. Weiseth	B. Weiseth
TØNSBERG	R. Kristoffersen	Erik Alvin	A. Lyshaug	Åge Hansen		S. Kristoffersen	K. Øverlid	Magne Sovik	John Håberg	Odd M. Toft	N. Fjogstad
Bulkbåter:											
TAKARA	Finn Østlie	Syver Augensen	Svein W. Holbu	Bjørn Brattås	A. Gulbrandsen	S. Emhjellen	Sverre Aakre	Oddvar Årseth	Olav Loe	Thor Heile	P. W. Astrup
TANABATA	E. Pettersen	Karl Haddal	T. Markussen	Finn R. Dahle	Ø. Torgersen	E. Markussen	O. Ottersen	S. Hansen	J. Pedersen	B. Rognes	N. B. Jørgensen
TROLL FOREST	R. Verpeide	Ole Hagen	E. Jacobsen	Bent Hansen	Gunnar Jensen	Bjørn Falao	Hans Nilsen	Harry Olsen	Tore Kvalness	Svein Male	Kåre Brede
OBO-båter:											
TARIM	P. Vaildal	Svein Jensen	J. Thomassen	L. Lindberg	Chou Wai	Svein Odinsen	Einar Jenderå	Egil Røeggen	H. Jonassen	O. Bjerkli	L. Østebrod
TEHERAN	E. Christensen	Nils Linge	L. Bjercke	Per J. Seter	W. Melbye	K. Johnsen	L. Gulliksen	Per Hilstad	S. Dahl	E. Nilsen	B. Montandon
TIBETAN	H. Abrahamson	E. Vestad	S. Korslund	U. Arnesen	Vidar Hanson	T. Arnesen	Nils Leirvik	H. Hareide	A. Flaaten	A. Andersen	Alf Jervidal
TURCOMAN	Per Halten	Arne Røstad	Erling Støp	Hans Bjerkli	John Nilsen	Sven Stene	Jon Giske	K. Vikene	Arne Pedersen	Arvid Strand	B. Børresen
Tankbåter:											
TABRIZ	Harald Wiik	B. Vigelsjø	C. Tobiasen	Ole Paulsen	Rolf Bævre	Ole Simonsen	Arvid Jensen	B. Grebstad	A. Mathisen	Rolf Næss	L. Holmberg
TAMANO	Th. Bjonnes	Odd Hepsø	W. Storheil	R. Østgård	Kjell Olsen	Anton Pedersen	K. Mikalsen	K. Skrede	K. Dalbakk	F. Nicolaisen	Jens Brandal
TAURUS	K. Røeggen	A. Pedersen	Ole Loe	S. Svendsen	Janos Horwath	Bjerg Walton	Magne Aines	G. Himberg	T. Fagernes	T. Frantzen	H. C. Rustad
TEMPLAR	Magne Madsen	Rolf Nilsen	O. Eiksum	H. Bjørneseth	K. Skotheim	Leif Bakken	Bård Risvold	M. Skytoen	Per Østeby	Otto Farstad	A. Schaufel
TIBERIUS	K. Antonsen	H. Oskarsson	Gunnar Steen	Kjell Smevig	T. Abrahamson	Jon Brøten	Helge Gamlem	A. Risan	H. Vennesland	J. G. Hoyer	Jorge Mateos
TUAREG	Jac. Brevik	O. Amundsen	T. Olafsen	Max Jensen	Chr. Reed	G. Johansen	Ole Halaas	A. Fredriksen	O. Einstulen	J. Hansen	S. Melberg
Nybygg:											
TAKASAGO	Arne Nesbjørg						Alf Endresen				
RORO 282							Frank Eriksen				
RORO 281	R. Kolderup	Nic. Berg					J. Valen				Oddvar Sande
MITSUI 900	I. Husum						P. Hasund	Åge Gronvold			
NIPPON KOKAN 10	Kai Samuelsen						Lian Larsen				
							Odd Mathisen				