

I KOR

372

HOFMASJ

WILHELMSSEN

ALBERTS REDERT

Folkeavstemning

Folkebevegelsens «motmelding»

Diverse Ja til EF

Årsberetning 1971

Gjøa hjemme igjen

Orientering for yrkesskoleelever

Lest og Hørt

Firmanytt og Personalia

Skipsidrett

W.I.L.-Nytt



Forsidebildet viser en av containerskipets tre maskiner. (Se forøvrig bakerst i årsberetningen.

Folkeavstemning

Folkeavstemningen i september om norsk tilslutning til det europeiske fellesskap vil etter alt å dømme bli avgjørende for den holdning Stortinget inntar. Selv om folkeavstemningen formelt sett bare er av rådgivende karakter, vil et negativt svar den 25. september trolig stille Norge utenfor det europeiske fellesskap.

Med den klart positive holdning våre to største politiske partier, Arbeiderpartiet og Høyre har inntatt i denne sak, når vi er vidne til LO-kongressens klare «Ja til EF» og når vi leser om hvordan den ene organisasjon etter den andre fastslår at norsk tilslutning til det europeiske fellesskap er av avgjørende betydning for den fremtidige økonomiske utvikling, er det nesten utrolig at det kan være tvil om resultatet av folkeavstemningen.

Når så er tilfelle, skyldes det i første rekke det forhold at de meningsmålinger som foreligger, fortsatt viser en overraskende stor prosent «vet ikke», mens det er noe nær likevekt mellom «ja»- og «nei»-fløyene. Vi håper at de som idag fremdeles ikke har inntatt noe standpunkt, gjør seg opp sin mening før den 25. september og at de møter opp ved valget.

I et så viktig anliggende som dette har ingen lov til å innta en passiv holdning. Det er galt å tro at man ved å unnlate å stemme, frasier seg ansvaret for utviklingen. Det er de som ikke stemmer som bærer det tyngste ansvaret!

S. K.

Folkebevegelsens «motmelding» — skipsfartsavsnittet

«Motmeldingen» inneholder en rekke påstander om skipsfarten i EF-sammenheng som delvis er faktisk sett uriktige, delvis svært lite sannsynlige og delvis helt motstridende. De viktigste punkter er følgende:

Ved en eventuell proteksjonistisk skipsfartspolitik i EF ville bare «en beskjeden del av den norske handelsflåte bli berørt», hevder «Motmeldingen».

Man må være klar over at flaggdiskriminering i dag sprer seg fra linjefart og over til andre transportområder, bl. a. til olje- og malm-laster. Dette er forøvrig et punkt hvor Folkebevegelsens dokument på samme tid bagatelliserer virkningene av en proteksjonistisk skipsfartspolitik dersom Norge står *utenfor* EF, mens man sier seg betenkt over en tilsvarende utvikling dersom Norge står *innenfor*. Det faktiske forhold er at Norge for alvor ville stå i en utsatt posisjon dersom en proteksjonistisk skipsfartspolitik skulle få grobunn mens vi sto utenfor Felleskapet. En slik politikk ville i såfall få øyeblikkelige konsekvenser for en stor del av vår handelsflåte. I dag er i alt 60 % av Norges flåte engasjert i fart til og fra landene i et utvidet EF. Hele denne flåte vil øyeblikkelig bli berørt hvis EF-landene skulle forbeholde egen utenrikshandel for egne skip og Norge blir stående utenfor.

De nødvendige fora for fremleggelse og løsning av skipsfartens problemer er forlengst etablert og har vist seg å virke tilfredsstillende, ifølge «Motmeldingen».

De som har fulgt internasjonal skipsfartspolitik på nært hold vil vite at dette nettopp *ikke* er tilfelle, og at de generelle prinsipper for en fri internasjonal skipsfartspolitik har vist seg å ha liten gjennomslagskraft i praksis, fordi de hittil eksisterende organisasjoner ikke har kunnet sette direkte politisk myndighet bak sine anbefalinger. Det er nettopp i en slik situasjon at betydningen av de skipsfartspolitiske holdninger som vil bli utformet innenfor rammen av et utvidet Fellesskap vil få særlig betydning.

Ifølge «Motmeldingen» vil Norge i høyere grad bli i stand til å påvirke utviklingen i USA's og Japans skipsfartspolitik hvis vi blir stående utenfor EF.

Denne påstand mangler ethvert grunnlag. Det er lite tenkelig at Norge med 1⁰/₁₀₀ av verdensbefolkningen og 1 % av verdenshandelen alene skal kunne påvirke USA og Japan i skipsfartssaker. Det er bare gjennom samarbeid med andre skipsfartsland at vi har noen muligheter for å påvirke de internasjonale skips-

fartspolitiske problemer. Dette samarbeid vil vi nettopp finne i et utvidet EF med Norge som medlem, hvor vårt land som nevnt vil ha en meget betydelig del av de samlede skipsfartsinteresser.

«Motmeldingen» påstår: Det er et åpent spørsmål om det ved et eventuelt medlemskap vil bli tatt særlig hensyn til de spesielle interesser som knytter seg til norsk skipsfart.

Dette er en eiendommelig påstand, ganske særlig når man annetsteds hevder at Norge kan få iverksatt sine interesser selv om vi skulle stå *utenfor*. Den norske handelsflåte vil utgjøre over 1/4 av den samlede handelstonnasje i et utvidet EF. Norge vil dessuten være det eneste land som har skipsfart som hovednæring. Vi vil derfor få en betydelig medbestemmelse i skipsfart innen EF. All erfaring hittil har vist at EF's politikk utformes på en måte som tar fullt hensyn til det enkelte medlemslands vitale interesser.

Ifølge «Motmeldingen» vil det bli øket press på norske rederier til å registrere i andre EF-land hvis vi blir medlem.

Det avgjørende punkt her er at Roma-traktatens regler om lik etableringsadgang foreløpig *ikke* gjelder for skipsfarten, og at de kun vil bli utstrakt til å gjelde denne næring hvis det treffes et enstemmig vedtak om dette. En slik beslutning vil altså ikke bli tatt før norske myndigheter finner det i landets egen interesse at dette skal skje.

«Motmeldingen» påstår at «utpregede kapitalinteresser (utenlandske) vil få en øket dominans i norsk skipsfart ved medlemskap».

Her må man igjen minne om at etableringsretten ikke vil omfatte skipsfart før Norge selv ser seg tjent med det. Det interessante poeng er ellers at man på ny kan se «Folkebevegelsen mot EEC» operere med motstridende argumenter. Man hevder på samme tid en fare for at utlendinger skal kjøpe seg inn i norsk skipsfart og at norske redere skal etablere seg ute, idet de ikke finner det regningssvarende å drive under norsk flagg. De to påstander er bygget på overmåte løse tankekonstruksjoner. Dobbelte uholdbare blir de når man forsøker å hevde dem begge på samme tid.

Skipsførerne sier ja til EF

Ved siden av de økonomiske perspektiver som knytter seg til norsk medlemskap i de utvidede fellesskap, ser generalforsamlingen i Norges Skipsførerforbund, den 28. april, også EF som en betydningsfull fredsbevarende faktor, ved at tidligere motpoler i Vest-Europa integreres i et samarbeide som vel etter all sannsynlighet vil gjøre en fremtidig innbyrdes krig umulig. Dette samarbeide må samtidig betraktes som en garanti for verdensfredens bevarelse, og angår i særlig grad norske sjøfolk som i vårt århundre har vært aktivt engasjert under to verdenskriger. Norges Skipsførerforbunds generalforsamling mener at særlig dette forhold må veie tungt når norske sjøfolk nå skal avgi sin stemme.

Ifølge rederinæringens egen vurdering bør Norge gå inn som et fullverdig medlem av de utvidede europeiske fellesskap. Norges Skipsførerforbunds generalforsamling deler fullt ut denne oppfatning som blant annet bygger på det faktum at bortimot 60 % av den norske handelsflåte vil vært beskjeftiget på et utvidet EF-marked og at en utvidelse av fellesskapene vil bety økte utfordringer og nye muligheter for skipsfartsnæringen.

På grunnlag av denne vurdering er generalforsamlingen av den oppfatning at fullt norsk medlemskap i EF vil gi de beste muligheter til å sikre arbeidsplassene til de ca. 30 000 norske sjøfolk som i dag bemanner skipene i vår handelsflåte.

Videre ser generalforsamlingen en stor betryggelse for norsk skipsfarts fremtid i den mulighet som medlemskap i EF vil gi, til å fremme Norges syn når det gjelder utformingen av de retningslinjer som skal prege internasjonal skipsfart i årene fremover.



Maskinistene sier ja

Landsstyret i Det norske maskinistforbund vedtok 4. mai å erklære seg for fullt norsk medlemskap i Det Europeiske Fellesskap. Standpunktet ble tatt med overveldende flertall. Maskinistforbundet er dermed på linje med de øvrige befals- og mannskapsorganisasjoner som har uttalt seg i EF-saken, og understreker den sterke grad av enighet som preger skipsfartsnæringens holdning til denne viktige saken.

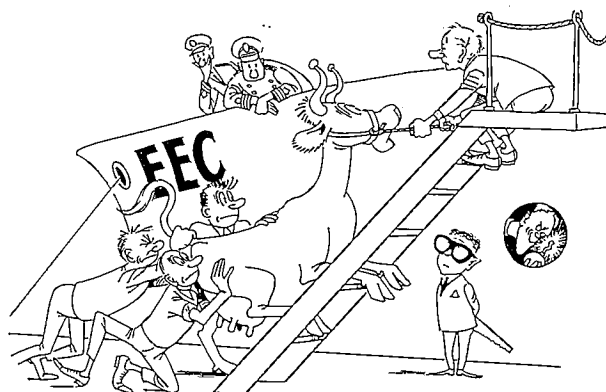
Sjømannsforbundet inntar klar holdning, viktig at Norge kommer med

Norges Sjømannsforbunds landsstyre har på sitt møte den 7. april 1972 drøftet Norges forhold til Det Europeiske Fellesskap. Særlig har man viet spørsmålene omkring skipsfarten og fiskeriene stor oppmerksomhet.

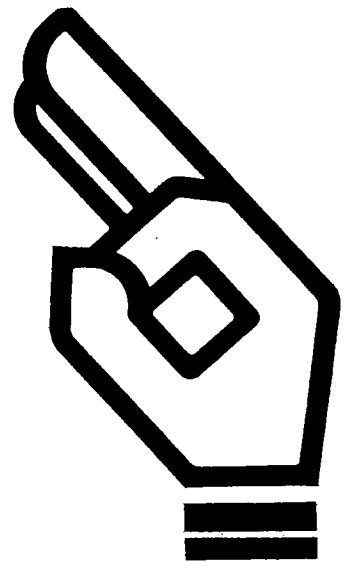
I internasjonal sammenheng er skipsfarten Norges særpreg. Den er i dag Norges tredje største næring målt etter produksjonsverdien, og med sin valutainntjening er den avgjørende for landets samlede økonomi. Det er meget viktig at Norge kan være med å forme Fellesskapets skipsfartspolitik fra grunnen av, bl. a. med hensyntagen til næringens samfunnsmessige betydning. Det er nødvendig å bevare våre nåværende regler for etableringsrett og kapitalbevegelser innen skipsfarten.

Landsstyret finner at det for fiskeriene er oppnådd godtakbare løsninger for markedsordningene og fiskerigrensespørsmålet frem til 1982. Den politiske garanti Det Europeiske Fellesskap har gitt Norge om fiskerigrensen må ansees betryggende. Erklæringen må bli en vesentlig del av grunnlaget for Norges holdning i den videre forming av Fellesskapets fiskeripolitikk.

Som et resultat av drøftingene tiltrer landsstyret uttalelsen fra Landsorganisasjonens sekretariat av 25. januar 1972, og vil på bakgrunn av det som er påpekt anbefale medlemmene å innta en positiv holdning til Regjeringens forslag om å tilslutte seg Det Europeiske Fellesskap.



Ja til EF



Kåre Skarrebo:

EF og nasjonale avgjørelser

Jeg mener det er riktig å konstatere at EF skal løse internasjonale problemer som ikke lar seg løse i det enkelte land.

I denne forbindelse kan man liste opp hvilke avgjørelsesområder vi får beholde. Det vil føre for langt å nevne alle, men en del sentrale områder vil være:

Vi beholder det fulle herredømme over virkemidlene i sosialpolitikken, distriktspolitikken, miljøpolitikken, ressurspolitikken, boligpolitikk, skattepolitikk, transportpolitikk, forbrukerpolitikk, forsvarspolitik, skolepolitikk, kulturpolitikk, kriminalpolitikk, samfunns- og planlegning etc.

Det må også være riktig å konstatere at EF's ikke-diskriminerende bestemmelser så langt fra svekker vår mulighet til å styre utviklingen på disse og andre felter.

Innenfor en rekke områder får vi derimot nye virkemidler uten å gi avkall på de vi allerede har. I tillegg vil medlemskap gi oss den økonomiske vekst som er nødvendig for å gjennomføre de politiske målsettinger vi har satt oss.

Jeg mener man med trygghet kan være for medlemskap i EF fordi det vil gi Norge de beste muligheter til i fremtiden å føre den politikk det norske Storting bestemmer seg for.

Lars Ekelund:

På valg

Fra tid til annen blir vi alle satt på valg på en eller annen måte, og det er ikke alltid like lett å finne frem til den riktige avgjørelse, spesielt ikke i saker hvor våre egne kunnskaper kommer til kort, og vi er avhengig av å basere oss på andres vurderinger.

Det valg vi nu står foran, JA eller NEI til EF, er av en spesiell karakter, fordi utfallet vil være av avgjørende betydning for alle forhold i vårt land. Valget blir ikke mindre alvorlig når vi tenker på at avgjørelsen, — ikke bare vil ha betydning for vår generasjon, — vi skal også «stikke ut kursen» for de kommende slekter. Det er et tungt ansvar som legges på de som nu skal velge, nettopp fordi vi høyst sannsynlig skal passere «point of no return».

I våre vurderinger for og imot Fellesskapet vil vi selvsagt til en viss grad være påvirket av hva som synes best for den næringsgren vi selv tilhører, og for oss som har vårt levebrød innen skipsfartsnæringen kan det neppe være noen tvil, hvis man helt

isolert skulle ta hensyn til dette. Som tilhengere av fellesskapstanken må vi imidlertid også ta behørig hensyn til andre grupper, og forsøke å se det hele i sammenheng.

Når det gjelder næringsgrupper som jordbruk og fiske, hvor vi finner de fleste EF-motstandere, kan vi til en viss grad forstå deres betenkeligheter selv om vi ikke er enig i de årsaker som legges til grunn for disse. — De av oss som har kjennskap til de forhold disse grupper levet under noen årtier tilbake, kan forstå deres frykt for å miste den levestandard de har fått gjennom den næringspolitikk som har vært ført i Norge etter krigen. — Det er imidlertid et spørsmål som melder seg i denne forbindelse: **Vil disse forhold kunne fortsette i et Norge utenfor EF?** Hvis en tar dette spørsmål opp til vurdering, i dyp erkjennelse av den rolle næringer som industri og skipsfart spiller for vårt lands økonomi, må svaret bli nei.

De EF-motstandere vi finner i andre grupper, har i stor utstrekning bygget sin avgjørelse på frykten for at vår nasjonale sysselsettingspolitikk skal bli virkningsløs, — en frykt som også er forståelig ut fra de erfaringer mange av den nulevende generasjon har gjort, — men er den begrunnet?

Ifølge de forhandlingsresultater som foreligger er det fastslått, at det felles arbeidsmarked ikke vil skape noen hindringer for vår arbeidsformidling, for fagbevegelsens skyld, for lønnsforhandlinger mellom LO og NAF eller for arbeidsløshetsstrygden. — Det er videre fastslått at det felles arbeidsmarked, ikke gir arbeidsløse rett til opphold i andre land. Man må ha skaffet seg arbeid før en får oppholdstillatelse. — Ut fra dette skulle en eventuell tilslutning til EF ikke kunne påvirke sysselsettingen i negativ retning. — I denne forbindelse må vi heller ikke glemme at det under de nuværende forhold i praksis er fri adgang for utenlandsk arbeidskraft i Norge.

Et spørsmål som opptar oss alle uansett næringsgren, uansett JA eller NEI-gruppe, er: I hvilken grad vil EF's økonomiske politikk legge vekt på vern av naturmiljø og ressurser? Hvis vi ikke har svaret klart for oss, er det lett å falle for fristelsen og følge kinesernes eksempel, — nemlig å svare med et spørsmål: Hvordan kan vi best påvirke denne utvikling, i «splendid isolation» her nord, eller ved å gå inn i

Fellesskapet og der kjempe for at fornuften og ansvaret for de kommende slekter ikke blir satt utenfor? Enda et spørsmål: Kan det være noen tvil om svaret?

Olav Strand:

EF er en realitet

Med alt det støv som hvirvles opp av motstridende ekspertinnlegg i debatten omkring EF er det kanskje ikke å undres over om noen hver kan ha vanskeligheter med sikten, med å ta standpunkt. Gruppen «vet ikke» i meningsmålingene bærer da også tydelig bud om dette. Ikke alle har det så greit som vi som arbeider innen skipsfart eller eksportnæringene. Realitetene her taler så overveldende til fordel for medlemskap at eventuelle motforestillinger må fortone seg som uvesentlige. At den beste garanti for en trygg økonomisk utvikling i landet vårt ligger i medlemskap, kan i hvert fall ikke jeg se det kan være noen særlig tvil om.

Men EF gjelder selvsagt noe annet og mer enn økonomiske næringsinteresser. Det bygger på en idé som gjennom et forpliktende fellesskap og samarbeid skal fjerne de årsaker som tidligere har ført til rivalisering og krig mellom Vest-Europas nasjoner. Dette er et mål som vi av egen dyrekjøpt erfaring burde forstå og støtte, og er de store nasjoner, i fellesskapets interesse, villig til å oppgi noe av sin suverenitet, burde vi, som et lite land, kunne gjøre det samme. Såvidt jeg kan forstå, må det være en illusjon å tro at vi ved å stå utenfor bevarer en større grad av virkelig selvstendighet og innflytelse på vår egen fremtid. Det er ganske betegnende at de som skriker høyest opp idag om «Salg av Norge» og tap av «sjølråderett», er de ekstremt radikale. Vi er ellers ikke vant til at det varmeste forsvar for begreper som nasjonalfølelse og historiske tradisjoner kommer fra den kanten.

EF er en realitet. Det vil bestå og bygges videre — med eller uten oss. For EF blir det neppe noen tragedie om vi velger å sette oss selv utenfor. For oss kan det bli det.

K. Jahr Johansen:

EF-avgjørelsen i september

Når det i september skal avgjøres hvorvidt vi skal stå utenfor eller gå inn i EF, er det sikkert mange som fremdeles ikke har tatt et klart standpunkt.

Personlig ser jeg det slik at ingen «tviler» kan gjøre noe galt ved å stemme for. Landets to største partier, Høyre og Arbeiderpartiet, går helhjertet inn for samme sak. Det samme gjør Sjømannsforbundet og Rederforbundet. Hver ut fra sine interesser og syn har disse ellers motstridende parter kommet til at medlemskap er best for Norge.

I et fellesskap som EF kan et lite land i større grad ved medbestemmelsesrett ta vare på sine in-

teresser og gjennom økonomisk/politisk samarbeide øke sin sikkerhet. Når man ser på samarbeidet utover landegrensene innen luftfarten, industrien og ikke minst vår egen næring, leder det til bedre økonomiske resultater og forståelse. Hvorfor så ikke søke samarbeide nasjonene imellom.

Vår nasjonale sikkerhet er forankret i NATO. Men når man hører hvordan amerikanerne i dag blir kritisert og delvis foraktet selv av sine partnere innen NATO, til tross for at de direkte medvirket til å redde Europa i krigen, gjennom Marshallhjelpen bygget det opp igjen etter ødeleggelsene og som nær sagt eneste nasjon fullbyrdet sine forpliktelser overfor FN, kan man stille seg spørsmålet — hvor lenge vil de finne seg i dette?

Hvis de en dag reduserer sin støtte til Europa, vil det for et lite land være en sikkerhetsmessig fordel å ha en blokkdannelse av vesteuropeiske stater som en motvekt mot blokken i øst.

I tillegg til de rent handelsmessige, økonomiske og valuta-politiske fordeler, anser jeg den nasjonale sikkerhet større ved å gå inn som medlem enn å bli stående utenfor.

EF-opprop fra M/S Tyr

Fra kaptein Johan Pedersen på M/S TYR har vi motatt et velskrevet og godt begrunnet innlegg i debatten om EF. Oppropet er distribuert ombord, og det har også vært holdt et kontaktmøte viet EF-saken. Etter en frisk diskusjon kom man frem til at følgende stemmeberettigede ga sin fulle tilslutning til norsk medlemskap i De Europeiske Fellesskap:

Johan Pedersen
Roger Håbeth
Kari Bjørnson
Kristoffer Lechhoff.
Klaus Eidem
Jan N. Johansen
Pavel Lie
Bjørn Rosville
Hjelt B. Varrboeg.
Erling Mortensen
Svein J. Bohium
F. Christoffersen
A. Thoresen

Ordfører Sam. Lervåg i Austrheim kommune:

Norsk skipsfart er ei fin form for distriktsutbygging

Tilbodet av godt betalte arbeidsplassar som Norsk skipsfart gjev, er ei fin form for distriktsutbygging. Det er i alle høve vår meining i Austrheim kommune i Nordhordaland. Sjømannsskatten har ein skilde år gjort seg til meir enn 30 prosent av samla skatt frå forskotspliktige, seier Sam. Lervåg, som har vore ordfører i kommunen i 22 år.

Frå 1968 til 1970 har andelen frå sjømannsskatten gått ned 23 prosent, men sjøfolka er framleis våre største skattytarar. Austrheim er også framleis den kommune i landet der sjømannsskatten tyder relativt mest for skatteinntektene. Sidan det gjekk attende med fiske for ein del år sidan, har vi vore ein utflyttingskommune. Men utflyttinga hadde nok vori større hadde vi ikkje havt arbeidsplassane i utanriksflåten, og enda meir dei større og mindre fraktefartar som høyrer til i kommunen. Utflyttinga er elles stoppa opp nå, meddi den påventa Mongstad-utbygging har skapa ein viss optimisme.

— Hva utgjør sjømannsskatten i kroner?

— For 1970 var der 226 sjøfolk busette i Austrheim, som for kortare eller lengre tid ombord i norske båtar hadde tilsaman 4,8 mill. kroner i brutto hyreinntekter. Av denne sumen fekk kommunen kr. 440 000, — i sjømannsskatt + kr. 42 000, — som vår andel av den skatten som utanlandske sjøfolk vart trekt for ombord i norske skip.

I tillegg til skattane kjem så den store kjøpekrafta som sjøfolka og huslydane deira representerar.

— Hvorledes forholder sjøfolkene seg til andre skattegrupper?

— Tilsette i handverk og industri kjem på 2. plass med omlag 20 prosent av skatteinntektene. Deretter føl bygg og anlegg (16 %), servisenæringane og jordbruk (kvar med ca. 15 %) og fisket (11 %).

— Men sjøfolkene forsvinner kanskje når Mongstadprosjektet kommer i gang i nabokommunen Lindås?

— Eg trur knapt det. Rett nok hender det nå om dagen at ein fraktebåtreidar i kommunen sel begge

båtane sine og kjøper berre ein att. Om den då er mykje større så vert det færre mannskaper. Men i slike tilfelle vert det dei utanbygds sjøfolk det går ut over. Nei, på litt lengre sigt kan vi kanskje få fleire sjøfolk.

Austrheim har 400 øyer (14 er bebygde), og milevis med flotte strender — vi har gode vilkor både for friluftsliv og for bustadbygging. I parentes er elles å seie at ein må kjøyre gjennom Austrheim for å kome til Mongstad, og omlag 1/4 av dei innsirkla industriarealer ligg i Austrheim kommune.

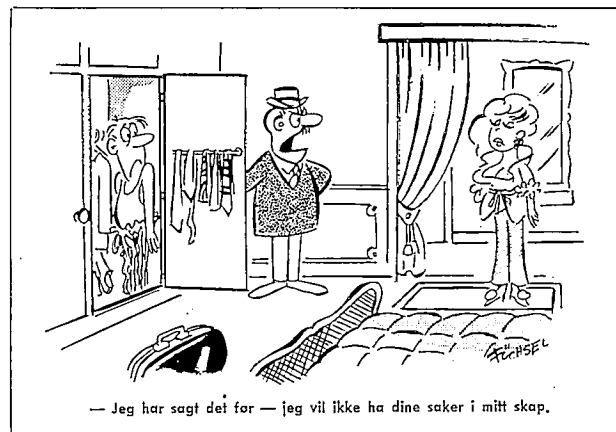
Eg skulle tru at prosjektet vil gje grunnlag for ei vidare utbygging av skulane våre, og servisenæringane.

Dermed vil det verta endå meir tiltrekkjande både for sjømannshuslydar og andre yrkesgrupper.

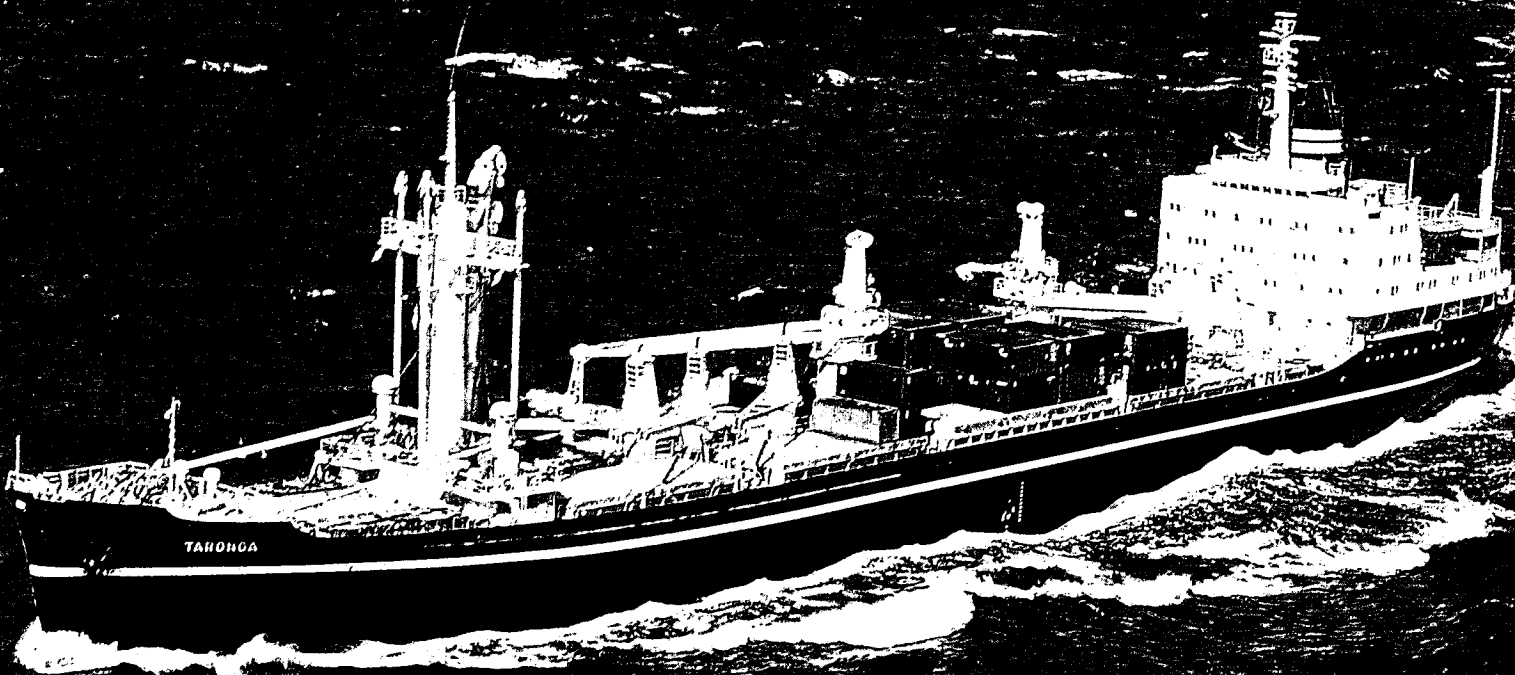
Vi har elles alt registrert innflytting av sjøfolk frå andre kommunar.

I Austrheim går vi inn for dei trivselsvilkor vi har. Vi vil heller ha fleire fastbuande enn utanbygseide hytter. Hyttebygginga har vi elles teki kontroll med i tide.

Dette har førd til at vi nå kan tilby gode bustadområder, for såvel sjøfolk som industriarbeidarar, seier ordfører Lervåg.

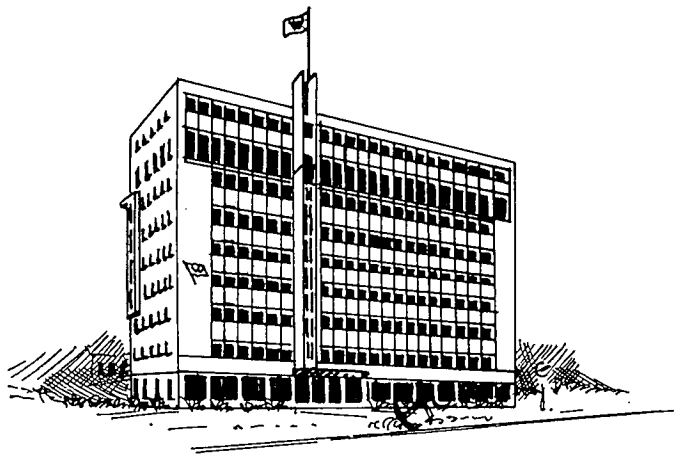
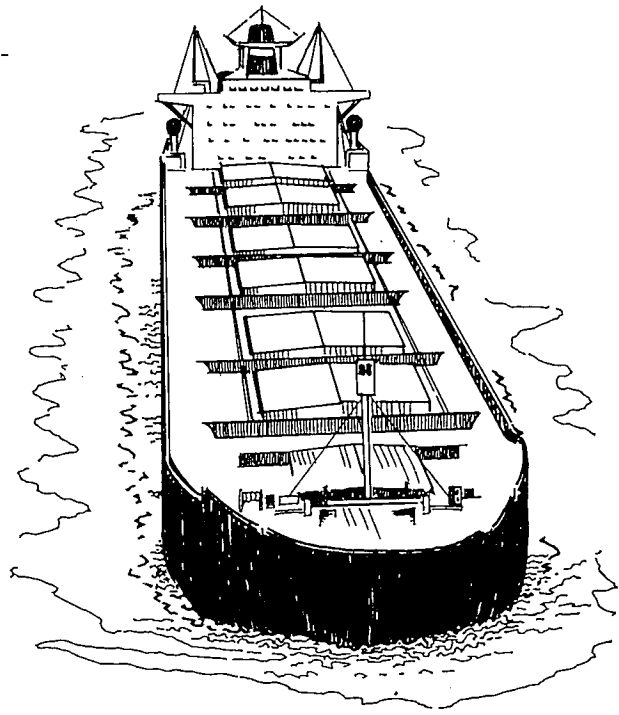


WILH. WILHELMSSEN
Fellesberetning 1971





Firmaet disponerer syv offentlige og fire private skipsaksjeselskaper, kommandittselskapene A/S Tibetan & Co., Wilhelmsens Linjeagenturer A/S og Arctic Shipping Company Limited, Hong Kong. Hertil kommer interesser i de tre samarbeidsselskaper, ScanDutch I/S, Barber Lines A/S og ScanAustral A/S, i Open Bulk Carriers Limited, Bermuda og Kommandittselskapet Daiichi Wilhelmsen Ltd. A/S & Co., Oslo, samt i forskjellige agentselskaper verden rundt.



Firma Wilh. Wilhelmsens innehavere er:

Skipsreder Niels Werring

Skipsreder Tom Wilhelmsen

Skipsreder Niels Werring jr.

Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen

Økonomisk stagnasjon og en noe økende arbeidsledighet preget 1971. Den usikre valutasisuasjon og systemet med flytende kurser førte til at en rekke transaksjoner ble utsatt i påvente av mer ordnede valutaforhold. Løsningen som de store industriland kom frem til, gjorde det noe lettere å bedømme hvor man står — men de vesentlig utvidede svingningsmarginer vil gjøre det nødvendig for bedriftene å legge enda større vekt enn tidligere på sine valutadisposisjoner.

En gunstig utvikling for norsk skipsfart er avhengig av fortsatt vekst i verdenshandelen og færrest mulige hindringer for den sjøverts transport. Utvidelsen av det europeiske fellesskap blir av vesentlig betydning for en fortsatt vekst i verdenshandelen. Et utvidet EF med Storbritannia, Danmark og Irland vil utgjøre verdens største handelsområde og vil berøre 60 % av den norske tonnasje. Disse land har dertil hatt en stigningstakt i sjøverts utenrikshandel de siste ti år på nær det dobbelte av stigningstakten i den samlede verdenshandel. Norsk skipsfarts fremtid vil være avhengig både av adgang til dette marked og av de retningslinjer EF vil trekke opp for sin handels- og skipsfartspolitik. Bare fullt medlemskap kan bringe Norge inn som deltager i beslutningsprosessen med hensyn til EF's fremtidige skipsfartspolitik, blant annet med henblikk på å beskytte den frie varetransport.

På denne bakgrunn vil det være av avgjørende betydning for vår skipsfart at Norge — så tidlig som mulig — blir fullverdig medlem av EF.

Linjefarten

Sett under ett kan vi fastslå at tilgangen av last til våre linjer var tilfredsstillende i 1971. Samtidig fortsatte imidlertid den kraftige utgiftsstigningen som bare ble delvis kompensert gjennom fraktøkninger. Dette var et forhold som gjorde seg gjeldende for samtlige linjers vedkommende. I negativ retning trakk forøvrig den politiske uro i India/Pakistan, streikene i USA og de restriktive handelspolitiske tiltak som ble gjennomført av enkelte land i form av direkte importavgifter.

Utviklingen i 1971 bekrefter at opprettelsen av de tre skandinaviske samarbeidsselskaper var et riktig og nødvendig skritt for å skape et transportsystem som tjener såvel transportørenes som kundenes interesser.

Scanservice

Scanservice gjennomførte i 1971 108 seilinger både østgående og vestgående med tilsammen 37 skip. Ni av våre skip var beskjeftiget i linjen. Øvrige partnere i dette samarbeide er Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni og AB Svenska Ostasiatiska Kompaniet.

Til tross for at Konferansen i februar 1971 øket fraktratene med ca. 10 %, ble driftsresultatet noe lavere enn foregående år. Resultatet må allikevel betegnes som tilfredsstillende. For å søke å holde tritt med den stadige utgiftsøkningen ble fraktratene hevet på ny i februar 1972 med 15 %.

De forhandlinger som ble påbegynt for snart to år siden med det hollandske rederi Koninklijke Nedlloyd nv, ble fullført i løpet av 1971, og en samarbeidsavtale mellom Nedlloyd og de tre partnere i Scanservice trådte i kraft 1. april 1972. Det nye selskap, ScanDutch, har sitt hovedkontor i København.

I løpet av 1972 vil tre containerskip stilles til disposisjon for ScanDutch. Ytterligere tre skal leveres i 1973. Det er foreløpig vanskelig å forutsi Østen-linjens behov for konvensjonell tonnasje i overgangsperioden.

barberlines

Barber Lines beskjeftiget i 1971 36 skip, 17 fra vårt rederi. Øvrige partnere i dette samarbeide er A. F. Klaveness & Co. A/S og Fearnley & Eger.

Havnearbeiderstreikene i USA skapte vanskeligheter for Barber Lines. Streikene kom imidlertid ikke uventet, og selskapet kunne i tide treffe disposisjoner med henblikk på å redusere skadevirkningene. Det økonomiske resultat ble bedre i 1971 enn i foregående år.

I løpet av 1971 fant det sted rateforhøyelser i de fleste konferanser Barber Lines er medlem av, med fra 10 til 20 %.

Linjen mellom USA og Vest-Afrika viste svake resultater frem til midten av 1971. Innsats av større og mer hensiktsmessig tonnasje førte etterhvert til en bedring i linjens økonomi. Linjen mellom USA og Midt-Østen møtte uventet hard konkurranse på grunn av det lave chartermarkedet, mens trafikken mellom USA og Fjerne Østen viste fremgang.

I februar 1972 åpnet Barber Lines sitt eget agentkontor i Hong Kong, Barber Lines Hong Kong Limited. Selskapet vil også representere vår nye linje mellom Fjerne Østen og Perisiske Gulf. Siden årsskiftet eier Barber Lines 40 % i det nye agentkontoret Alghanim Shipping Company W.L.L., Kuwait, som også vil representere våre interesser.

ScanAustral

ScanAustral hadde sitt første hele driftsår i 1971. I løpet av året ble antall skip bragt ned fra 17 til 11, herav seks skip fra Wilh. Wilhelmsen. De øvrige partnere i dette samarbeide er Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni og Rederiaktiebolaget Transatlantic. Til tross for færre skip ble samme lastemengde tatt ut. Dette ble gjort mulig ved en rasjonalisering av ruteopplegget og ved at flere av skipene ble forlenget med en containerseksjon. Det økonomiske resultat ble derved forbedret.

Flere av de vareslag som transporteres, særlig nordgående, har gjennomgått en meget problematisk periode med sterkt fall i prisene, særlig på ull. Dette har på nytt reist spørsmålet om alternative skipningsmetoder, og konkurransen fra rederier utenfor Konferansen er blitt stadig mer merkbar.

Den Konferanse- og Pool-avtale som har eksistert siden 1966, utløper i 1972. Man er imidlertid blitt enige om en forlengelse av samarbeidet også for årene som kommer.

I løpet av høsten 1972 vil to Roll-on/Roll-off skip bli satt inn i Australia-linjen. Ytterligere tre vil komme i 1973.

De øvrige linjer

Indonesia

I 1971 ble det besluttet å nedlegge denne linjen. Våre rettigheter i Konferansen ble, med virkning fra 1. juli, overdratt til de samseilende partnere A/B Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Göteborg og A/S Det Østasiatiske Kompagni, København.

India/Pakistan

Den langvarige krise i forholdet mellom India og Pakistan, og krigen som fulgte, skapte spesielle vanskeligheter for denne linjen, hvor vi samseiler med A/B Svenska Ostasiatiska Kompaniet og A/S Det Østasiatiske Kompagni. I 1971 ble det gjennomført 15 seilinger med ialt seks skip. To av våre skip var beskjeftet i linjen.

Til tross for én utgående seiling mer og 16,5 % rateøkning, ble det økonomiske resultat stort sett uforandret. Dette skyldes i første rekke lengre tid pr. rundreise som følge av dårlig ekspedisjon i de fleste indiske/pakistanske havner og den kraftige økning av alle utgifter.

Persiske Buk

Totale frakter for 1971 utgjør ca. 10 % mer enn i 1970, men større driftsomkostninger og økede utgifter i havnene førte til et noe svakere driftsresultat i 1971.

Det lave ratenivå for malm i 1971 resulterte i at endel skip måtte returnere til Europa i ballast.

Syd-Afrika

Det totale lastkvantum gikk ned med ca. 20 % i forhold til 1970. Dette skyldes at Syd-Afrika for å rette opp sin skjeve handelsbalanse, tidlig på året innførte en lisensordning og senere også kraftige importrestriksjoner. Resultatene ble således svakere i 1971 enn i foregående år.

New Zealand

Lastemengden til og fra New Zealand gikk ned med ca. 5 %, mens fraktinntektene økte med ca. 19 % på grunn av to rateforhøyelser i løpet av året. Resultatet er noe bedre enn ifjor.

Ekspedisjonsforholdene i New Zealand er fortsatt lite tilfredsstillende.

Fjerne Østen - Persiske Gulf

Handelen mellom Fjerne Østen og landene i Persiske Gulf-området har øket betraktelig i de senere år, en utvikling som man må regne med vil fortsette. Høsten 1971 opprettet vi en ny rute mellom Japan/Hong Kong/Singapore og havner i Persiske Gulf samt Karachi. Denne nye linje er en videreutvikling av våre ruter fra Europa og Amerika til Persiske Gulf. Linjen betjenes av tre skip med månedlige seilinger. Vi har søkt om opptagelse i Konferansen, men er foreløpig ikke akseptert.

I løpet av 1971 solgte vi syv av våre eldste linjeskip, TRAFALGAR, THERMOPYLÆ, TEMA, TITANIA, TANCRED, TROUBADOUR og TALLEYRAND. Det sistnevnte skip ble overlevert til de nye eiere i mars 1972.



M/S TAMPA på havnen i Hong Kong. Skipet seiler i Barber Lines A/S —



*— og her står unge besetningsmed-
lemmer og undrer seg på hva Hong
Kong har å by på.*

Tankfarten

Ved inngangen til 1971 gjorde en viss optimisme seg gjeldende på tankmarkedet. Det skulle imidlertid ikke vare lenge før bildet snudde seg totalt. Forskjellige faktorer spilte inn i negativ retning.

Oljeledningen fra Saudi-Arabia til Middelhavet, den såkalte Tap-line, ble gjenåpnet i januar måned, og tidlig på året fikk de oljeproduserende land gjennomført sine krav til oljeselskapene om bedre betingelser og høyere priser. Den økonomiske stagnasjon og reduserte aktivitet i en rekke av de store industriland samt en mild vinter, førte samtidig til redusert etterspørsel.

I årets løp ble det levert henimot 20 millioner tdw. ny tanktonnasje og ca. fem millioner tdw. kombinerte skip, som for en vesentlig del er beskjeftet i tankfart.

Reisemarkedet falt sterkt gjennom første halvår fordi økningen i verdens oljetransporter ble mindre enn ventet.

I januar ble WS 270 betalt for enkeltreiser Persiske Gulf/Europa, i juli ble det akseptert WS 25 for en tilsvarende reise for en 200 000 tonner. Mot slutten av året så man igjen en kortvarig bedring. Utviklingen i de første månedene av 1972 gir imidlertid grunn til pessimisme.

Gjennom en stor del av året var ratene i spotmarkedet under lønnsomhetsnivå for mindre skip under norsk flagg.

Periodemarkedet var mer stabilt, men etterhvert kom stemningen fra reisemarkedet til å gjøre seg gjeldende også her.

Av våre 13 tank- og obo-skip seilte TOSCANA, TROMS, TITUS og TOLUMA i løsmarkedet i 1971, til vekslende rater. Vi har nu avhendet disse fire eldre tankskipene, bygget i 1959-61. TITUS ble levert til sine nye eiere i slutten av desember, TOLUMA i slutten av januar 1972. Etter årets utløp har vi også solgt TOSCANA og TROMS.

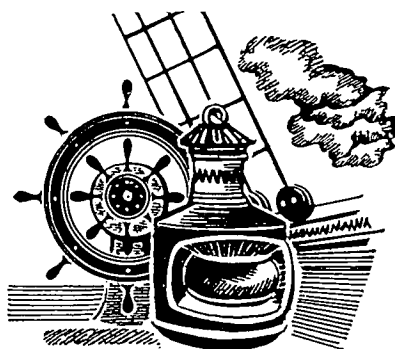
Salgene inngår som ledd i den strukturendring vi la opp til for noen år siden, med overgang til store og mer kapitalintensive enheter. Drift av eldre, konvensjonelle tankskip er med det nuværende omkostningsnivå heller ikke på lengre sikt regningssvarende under norsk flagg.

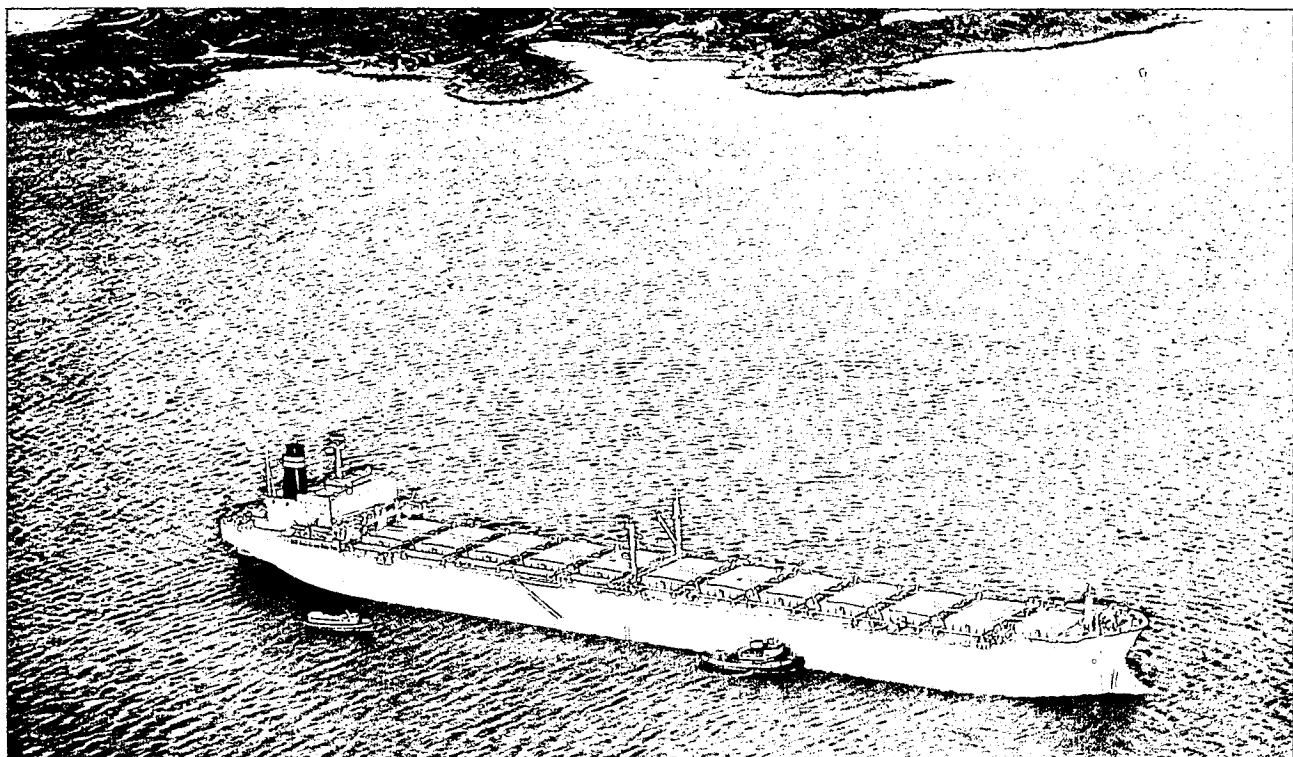
Våre øvrige skip har fortsatt på sine periodecertepartier.

TURCOMAN ble levert på sitt tidscerteparti til Yamashita-Shinnihon Line umiddelbart etter overtagelse fra verksted i november 1971. To skip er sluttet til Mobil Oil Corporation, TUAREG for tre år — fra september 1972 — og vår nybygning ved Nippon Kokan for fire år fra levering i samme måned, til rater som under dagens forhold må sies å være tilfredsstillende.

BUNKERS

Overskuddet på tungolje i de industrialiserte land medførte etterhvert fallende bunkerspriser, og på Kontinentet gikk prisene i løpet av året ned med ca. 50 %, altså til noe nær det samme nivå som i 1969.





OBO-carrier M/S TURCOMAN var rederiets eneste nybygning i 1971. Skipet, som er på 150 900 tonn d.w., ble levert fra Eriksbergs Mekaniska Verkstads AB 18. november 1971. Dette er det 28. skip Wilh. Wilhelmsen har fått levert fra Eriksberg i perioden etter krigen. Med TURCOMAN har også det svenske verftet levert mer enn en million tonn til rederiet i en 25 års periode.

Skipets gudmor var fru Agnes Werring, gift med skipsreder Niels Werring jr. På fotografiet nederst ser vi henne sammen med sin svigerfar skipsreder Niels Werring og sin datter Agnes Elisabeth Werring.

Bulkfarten

Japans dominerende innflytelse på dry cargo markedet er klart kommet til uttrykk i året som gikk. Stålindustrien skar i løpet av året drastisk ned sin produksjon og følgelig også sin import av råvarer. Dette førte til at en mengde bulkskip ble rebefraktet fra Tokyo til vestlige befraktere til lave rater.

Reduksjon i aktiviteten i hele den industrialiserte verden førte til nedgang i behovet for transport av råvarer til industrien, med derav følgende ratefall. Ratene falt til det laveste nivå man har sett siden den annen verdenskrig, og i løpet av sommeren gikk en rekke bulkskip i opplag.

Efterspørselen etter spesialtonnasje for biltransporter holdt seg jevn hele året med et tilfredsstillende ratenivå.

Våre egne bulkcarriers har stort sett seilt på tidscertepartier som vi har inngått tidligere.

TAKARA ble tilbakelevert fra A/S Sigmalm den 11. januar 1971 og gikk samtidig inn på et

fem års tidscerteparti til et av Kaiser Steels datterselskaper, som forøvrig også har TANABATA på tidscerteparti. TROLL FOREST ble tilbakelevert fra sin beskjeftigelse i Open Bulk Carriers Ltd., og gikk i juli måned inn på et to års tidscerteparti til Sanko Kisen.

De to nybygninger fra Jugoslavia, åpne bulkcarriers på 32 300 tdw. med bildekk, som vi har tatt inn på langsiktige tidscertepartier, ble levert i løpet av året og er viderebefraktet som følger:

TROLL RIVER - levert juli 1971 — på et 12 til 15 måneders tidscerteparti med norske befraktere.

TROLL LAKE - levert desember 1971 — på et to års tidscerteparti til Sanko Kisen.

TOLGA, som eies av vårt datterselskap i Hong Kong, fortsetter sitt bareboat-certeparti med australske befraktere.

DAIICHI WILHELMSSEN

Utviklingen av dette japansk-norske samarbeidsselskap har fortsatt, og i januar 1971 åpnet vi kontor også i London.

Meglerarbeidet har hovedsakelig bestått i å viderebefrakte tonnasje i det europeiske marked, og i løpet av 1971 har vi gjort mange slutninger, hvorav også noen i tankmarkedet.

Operasjonen av tre bulkcarriers i 50 000 tonns klassen som Daiichi Wilhelmsen tidligere tok

inn på tidscertepartier og viderebefraktet, ga gode resultater i 1971. Ytterligere en 63 000 tdw. bulkcarrier som var sluttet inn for levering i oktober, var ikke dekket, og den har følgelig vært beskjeftiget i det åpne marked med tap.

Resultatene for 1971 må betegnes som tilfredsstillende, men en stor del av overskuddet skyldes forretninger inngått året før i et gunstigere marked.

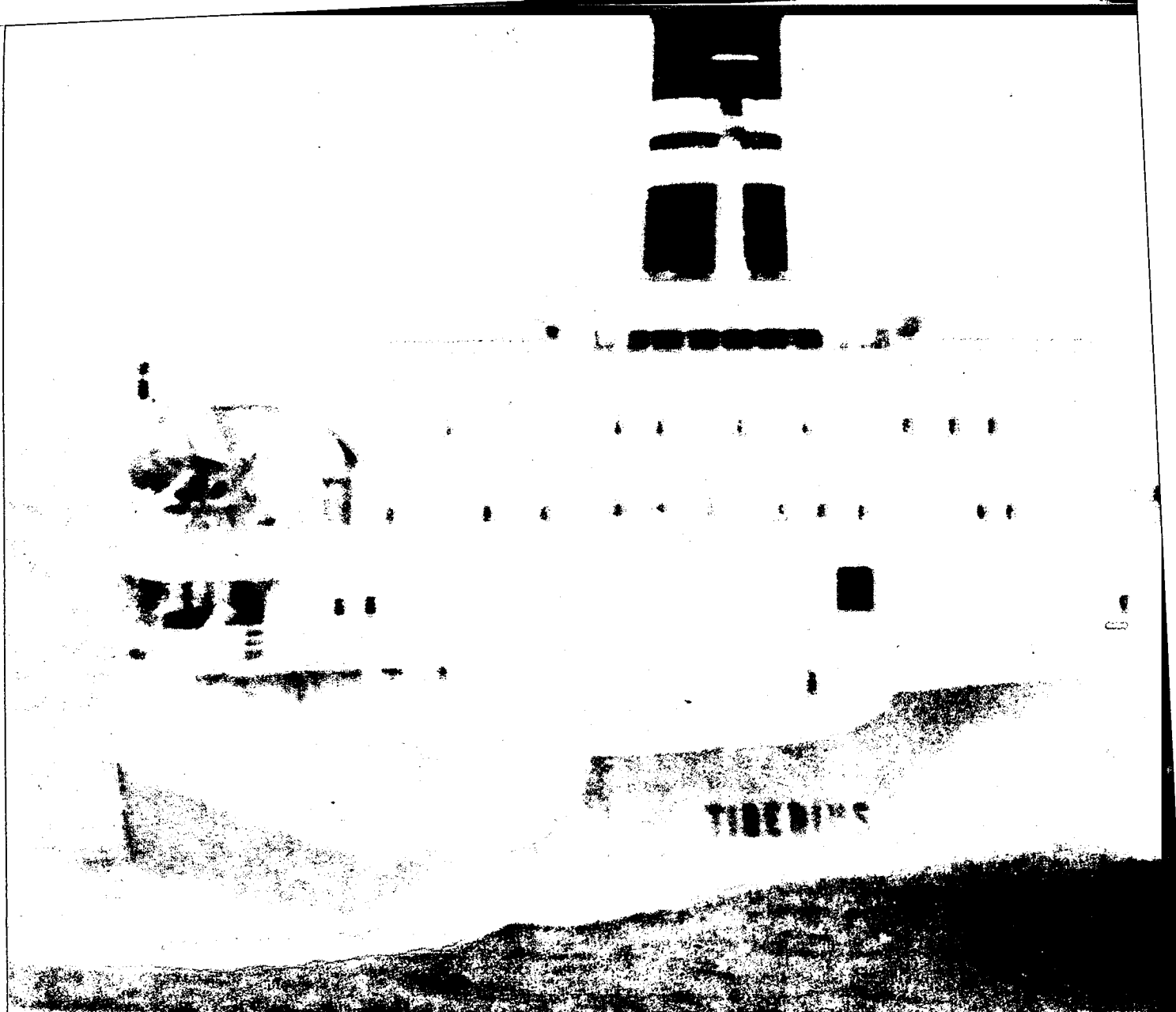
OPEN BULK CARRIERS LTD.

(Troll Carriers)

Dette «joint venture» med kanadiske interesser tok i 1971 inn på langtids-certepartier to britiske søsterskip, bulkcarriers på 32 500 tdw. med bildekk.

TROLL PARK ble levert i januar og ARCTIC TROLL i mai måned. TROLL FOREST var


også i 1971 beskjeftiget i dette samarbeide inntil ARCTIC TROLL ble levert. Skipene har fraktet papirprodukter fra Østkysten av USA og Canada til Europa og har tatt biler i retur. Denne kontraktsfart har hatt visse problemer i året som gikk, og de økonomiske resultater har derfor ikke svart helt til forventningene.



Noen nøkkeltall fra rede

Bruttofrakter*	1 013,4
Driftsresultat fra rederivirksomheten inkl. renteinntekter	223,4
Avskrivninger og nedskrivninger på skip og kontrakter	309,8
Betalte skatter	16,1
Disponibelt netto-overskudd (etter skatt)	6,5
Foreslått utdelt som utbytte for 1971	6,0
Seilende skip, kostpris	2 074,0

*) I regnskapene kommer dette tall ikke frem i sin helhet, idet fraktinntekter som stammer fra to av våre samarbeidsselskaper, er bokført som nettofrakt (inntekt T/C-basis) hos oss.



M/T TIBERIUS fotografert med telelinse fra møtende skip.

Virksomheten i mill. kroner

Bokført verdi pr. 31/12 1971	639,1
Ny tonnasje levert, samt eldre tonnasje ombygget i året	131,0
Pantegjeld på seilende skip	624,2
Betalt på pantelån og kontrakter i 1971	309,9
Bokført egenkapital pr. 31/12 1971*	309,1
Investert i skip pr. mann ombord	1,1

*) Bokført egenkapital viser nedgang, idet 275,6 mill. fra nybygningsfondene er anvendt til nedskrivning på seilende og kontrahert tonnasje.

Lokalvirksomhet i Norge

Gjennom Wilhelmsens Linjeagenturer A/S driver vi en utstrakt agentvirksomhet.

Wilhelmsens Linjeagenturer A/S har egen stevedore-avdeling, og ved vår sentrale terminal i Filipstad i Oslo ble det i 1971 ekspedert 179 oversjøiske skip med 152 278 tonn eksportlast

og 201 inngående skip med tilsammen 98 768 tonn importlast. Det ble også ekspedert 501 lokalbåter og 2 034 jernbanevogner over samme terminal. Vår nye containerterminal på Løenga i Oslo har bidratt til en vesentlig bedring av våre ekspedisjonsforhold.

Assuranse

Året 1971 var tilfredsstillende for flåten fra et assuransemessig synspunkt, og det inntraff ingen totalforlis.

I løpet av høsten inntraff to større uhell. I Rotterdam støtte TATRA mot en kai, og det opp-

sto betydelige skader på kaien og lastekraner. Utenfor Jakobstad i Finland grunnstøtte TAMERLANE og bunnskadene var meget omfattende.

Engasjement i oljesektoren

Rederiet har også ønsket å være aktivt med i den utvikling på oljeområdet som er igang like utenfor vår egen stuedør.

Vi deltar med 1/20 i Norwegian Oil Consortium A/S & Co. (NOCO) og er også med i SAGA Petroleum A/S & Co.

Sammen med rederiet Hagb. Waage og de to kanadiske oljeselskaper Bow Valley Industries Ltd. og Home Oil Company Ltd. har vi kontra-

hert en oljeboringsplattform ved Aker-gruppen. Den samlede investering blir på ca. 150 mill. kroner, hvorav vår andel utgjør 20 %. Plattformen er leiet ut til de kanadiske partnere i de to første år.

Sammen med to andre norske interessenter har vi bestilt fire forsyningskip, hvert på ca. 900 tdw. for oljeboringsplattformer. Skipene er kontrahert ved det amerikanske verftet Mangone Shipbuilding Co., Houston, Texas og skal leveres høsten 1972 og våren 1973.

Forskning og driftssikkerhet

Rederiet har nu efterhvert skip som er vesentlig større og mer kapitalintensive enn dem vi tidligere har hatt. Vi har derfor funnet det riktig å delta aktivt i det forskjelligartede forskningsarbeide som er av betydning for skipenes driftssikkerhet. Rederiet har stillet både pen-

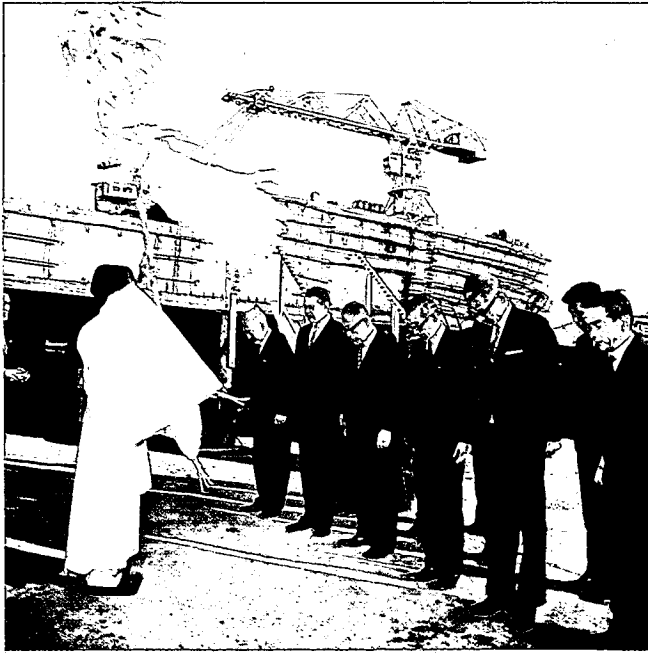
ger, personell og skip til rådighet innenfor en rekke slike prosjekter. Siktemålet er såvel å yde større sikkerhet overfor personell og skip som å delta i de tiltak som er et ledd i et aktivt miljøvern.

Personale og organisasjon

Ialt 2 338 funksjonærer, offiserer og underordnede sjøfolk var ansatt i rederiet ved utgangen av 1971. Dette var en nedgang på 160 fra året før, som delvis skriver seg fra de tidligere nevnte salg av skip. Firmaet har også avgitt medarbeidere til de tre samarbeidsselskaper. Antallet seilende, som ved utgangen av 1970 utgjorde 2 037, gikk i løpet av 1971 ned til 1 892 —

en reduksjon på 145. Vi har utvidet ordningen med fast ansettelse til også å omfatte alle kategorier aspiranter, og ialt 900 personer er nu fast ansatt i flåten.

Ialt er det utbetalt 124,4 mill. kroner i direkte lønninger, mot 112,5 mill. kroner året før. I tillegg kommer feriepenger, fri kost ombord,



Med shinto-presten som seremonimester ofrer «vår mann i Japan» inspektør Arne L. Hagen, til gudene, med henblikk på å sikre deres velsignelse for det containerskip vi har under bygging i Tamano. Seremonien fant sted i forbindelse med kjølstrekningen ved juletider 1971.

offentlige trygder, utdanning og andre indirekte lønnsutgifter med tilsammen 47,3 mill. kroner, mot 42 mill. kroner i 1970. De indirekte lønnsutgifter utgjorde 38 % av de samlede lønnsutgifter i 1971, mot 37,3 % i 1970. Gjennomsnittsutgifter pr. mann ombord utgjorde kr. 76 031 i 1971. I mars 1972 var disse utgifter kommet opp i kr. 80 592, regnet på årsbasis.

Vi har intensivert arbeidet med etteropplæring og videreutdanning av det seilende personell. Hensikten er både å motivere personellet ombord til en mer effektiv og derigjennom meningsfullt innsats — og ved brannverns- og havarikurs å tilrettelegge forholdene best mulig for å berge personell og verdier i en krisesituasjon. Distriktshøyskolene trekkes stadig mer aktivt inn i vår utdanningspolitikk.

På land har personalforholdene i 1971 vært meget stabile. Vi har også her tatt sikte på en intensivert kursvirksomhet og etterutdanning, for å gjøre personalet best mulig skikket til å møte de krevende oppgaver som overgangen til nye skipstyper og driftsforhold medfører.

De siste par år har vært preget av store forandringer og tilpasninger både når det gjelder seilende og kontrahert tonnasje og de krav som de nye samarbeidsselskaper innenfor linjefarten stiller til våre arbeidsmetoder. Selve organisasjonsstrukturen er i bevegelse på en rekke vesentlige områder. For å stå sterkest mulig rustet til å møte de utfordringer som kommer, har firmaet funnet behov for å engasjere det kjente konsulentfirma McKinsey & Company, Inc., som har bred erfaring som rådgiver for en rekke større firmaer og organisasjoner.

Som det er understreket i beretningen, har 1971 på mange måter vært et vanskelig år for skipsfarten. Etter flere år med gunstige konjunkturer er vi kommet inn i et barskere økonomisk klima, som vi frykter vil prege fraktmarkedet i flere år fremover, med mindre helt uforutsette forhold skulle inntreffe. Dette vil stille spesielle krav til alle ledd i organisasjonen.

Firmaets ansatte, både til sjøs og på landsiden, leverte en god innsats i året som gikk, og vi har tillit til at våre medarbeidere vil medvirke til å møte de utfordringer og bekjempe de vanskeligheter som melder seg.

Regnskap og økonomi

Av flere grunner er driftsresultatet for 1971 redusert i forhold til året før. Dette skyldes i særlig grad den usedvanlig sterke utgiftsøkning i 1970/71. Vi har hatt ekstraordinære utgifter til driften, som det ikke var mulig å forutse ved forrige årsoppgjør, og vi har hatt efterslepene oppstartingsomkostninger for samarbeidsselskapene i linjevirkosomheten som er utgiftsført i 1971, men som egentlig hører inn under 1970. Når det gjelder inntektsiden, har de tankskip som seilte i løsmarkedet og viste store overskudd i 1970, gitt beskjedent utbytte i det forløpne år.

Våre driftsresultater bærer preg av at vi i tidsrommet 1969/71 solgte i alt 21 skip. I en periode — til vi får levert de skip som omfattes av vårt nybygningsprogram — vil våre driftsresultater være påvirket av denne nedgang i antall enheter. Beretningens oppgave over nybygningskontrakter viser at vi frem til begynnelsen av 1974 vil få levert et tankskip og en ore-oil-carrier på tilsammen ca. en halv mill. tonn d.w., tre Ro/Ro-skip, 1 containerskip, samt tre bulk-carriers hver på 63 000 tonn d.w. Vi venter at den nye tonnasje, hvorav noen skip er sluttet og andre vil betjene våre basislinjer, etterhvert vil bringe våre driftsresultater opp på et nivå som er nødvendig for å gi den store kapitalinnsats en tilfredsstillende forrentning.

Valuta-uroen har berørt oss på flere måter. Verdien av dollar-certepartiene er blitt redusert — men samtidig blir de av våre nybygningskontrakter som er stipulert i dollar, billigere. Våre kontrakter med enkelte av de japanske verksteder skal betales i yen, og disse skip blir derfor noe dyrere, men gjennom omfattende valuta-disposisjoner siden medio 1970 dekket vi denne yen-risiko så langt vi hadde adgang til dette i henhold til valutamyndighetenes lisens. Totalt sett er det imidlertid neppe til å unngå at devalueringen av dollar og oppskrivningen av yen og D-mark vil gi negative utslag.

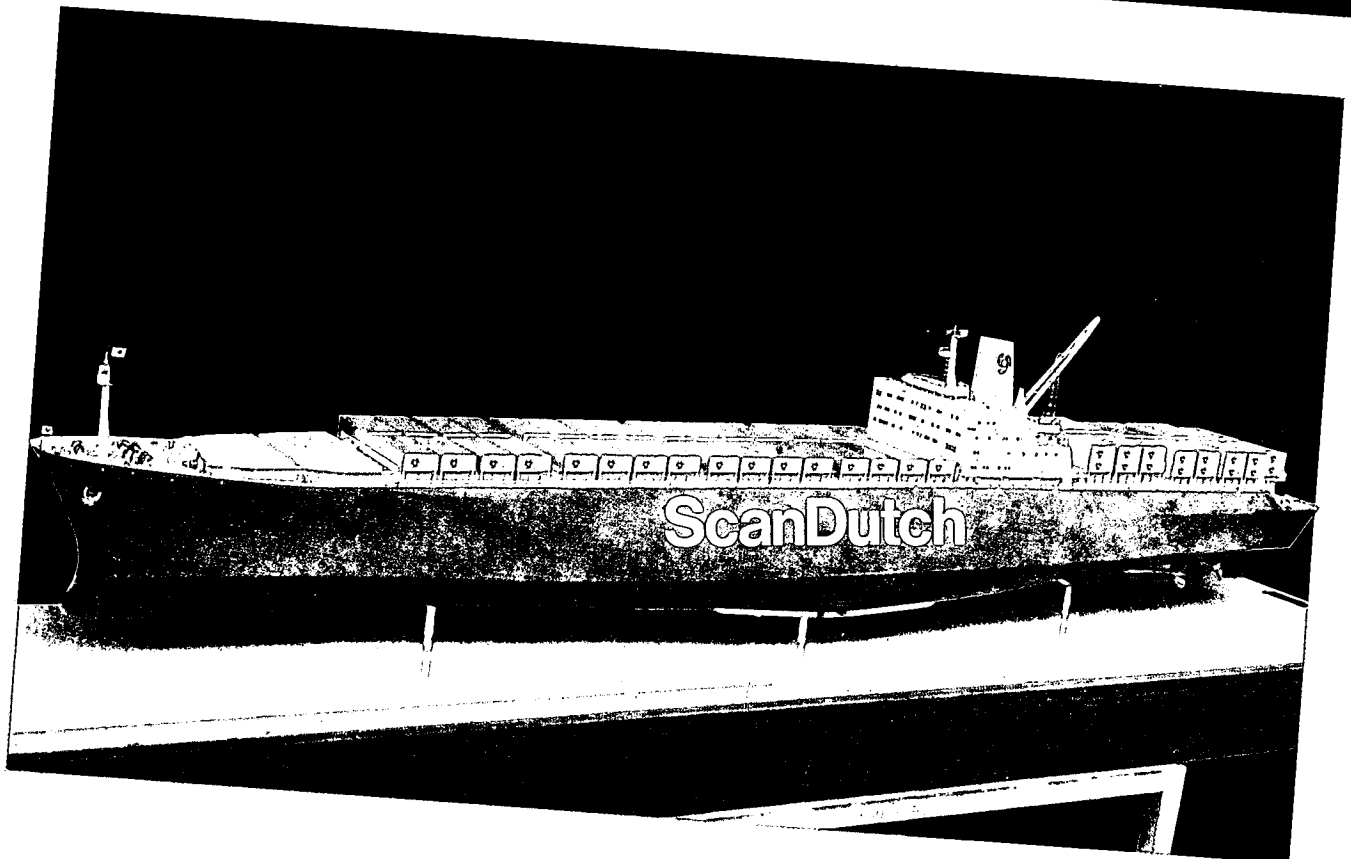
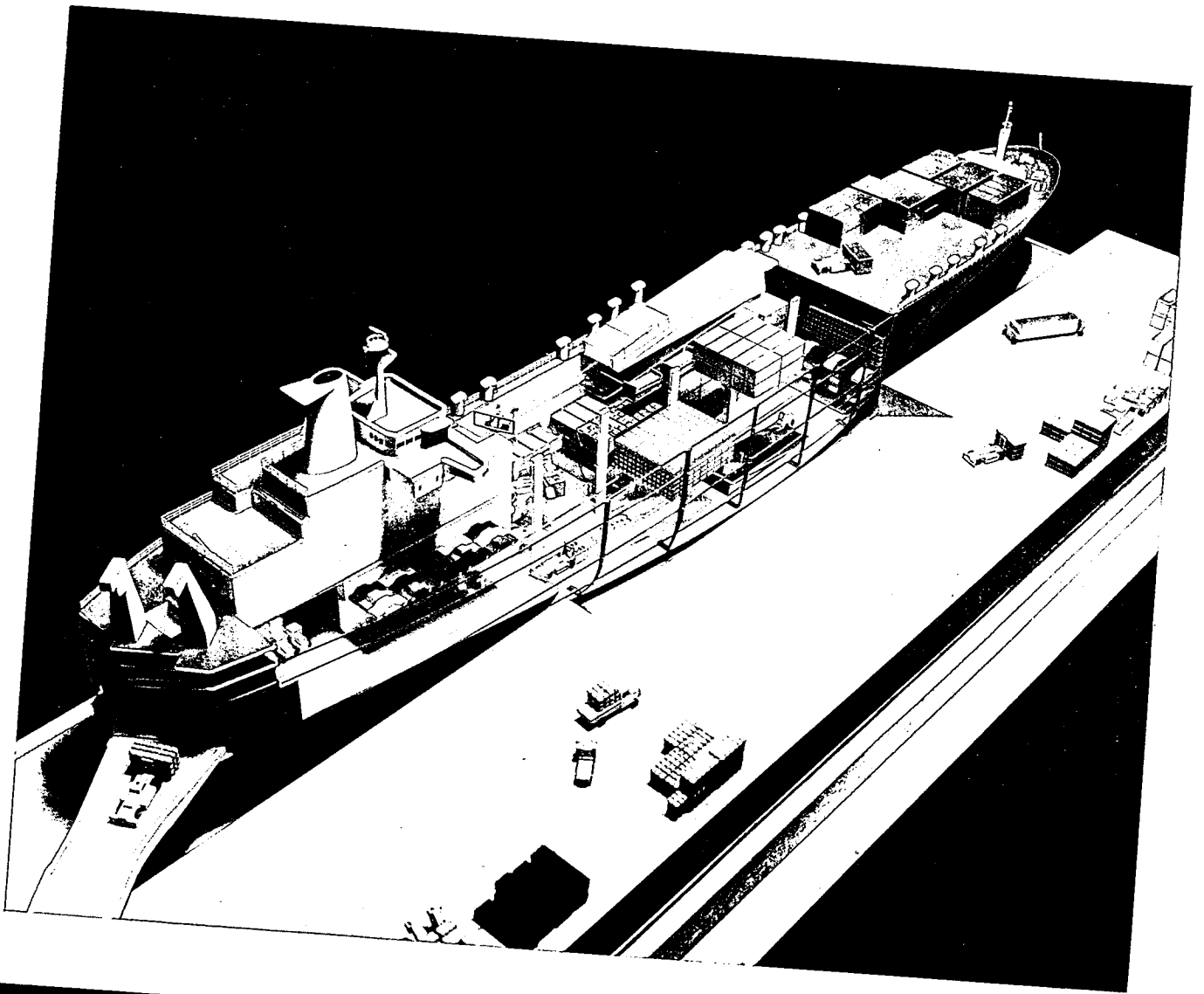
Den sterkt tilspissede konkurransesituasjon stiller stadig større krav til bedriftenes kapitalressurser. Egenkapitaldannelsen — sparingen innenfor og konsolideringen av bedriftene — er derfor viktigere enn noensinne. Dette forhold gir idag ytterligere grunn til bekymring for konsekvensene av de skatteskjerpene vedtak som er truffet i den senere tid, stikk i strid med de uttalte forutsetninger for skatteomleggingen for få år siden. Gjeninnføringen av formuesskatt til staten for aksjeselskaper rammer særlig tungt i en periode med svake konjunkturer, fordi denne beskatning, som i realiteten er en avgift på driftsmidler, skjer enten bedriftene driver med overskudd eller ikke. Dertil kommer at formuesbeskatning alltid har virket særlig tyngende for skipsselskaper på grunn av spesielle forhold som gjelder verdiansettelsen av skip ved formuesligningen.

De stadig økende trygde- og pensjonsavgifter som utlignes på bedriftene, representerer også en meget alvorlig belastning. Både nedsettelsen av folkepensjonsalderen og den generelle heving av trygdenes ambisjonsnivå vil i årene fremover ytterligere skjerpe denne belastning.

På motstående side ser vi modeller av de to nye skipstyper som er under bygging for å settes inn i linjefart.

Øverst en gjennomsliktig modell av et Roll-on/Roll-off skip, med lasterampen nedfelt. Fra akterskipet er det mulig å nå samtlige dekk, også værdekket, med trucks. Roll-on/Roll-off skipene er bygget med henblikk på maksimal fleksibilitet og vil bli stillet til rådighet for ScanAustral.

Nederst en modell av vårt containerskip som er bygget etter systemet Lift-on/Lift-off. Containerne vil bli løftet med spesialkran og beveget vertikalt ned i og opp av sine celler. Skipene bygges med henblikk på å settes inn i ScanDutch's linje mellom Europa og Fjerne Østen.



Seilende flåte pr. 31/12 1971

LINJESKIP:

	Bygge- år	TDW	IHK		Bygge- år	TDW	IHK
M/S TALLEYRAND	1949	9 575	8 100	M/S TORTUGAS	1959	9 584	8 000
M/S TALISMAN	1952	10 280	9 800	M/S TARANTEL	1960	12 512	14 000
M/S TUNGSHA	1952	9 160	8 200	M/S TROJA (ex Tricolor)	1960	12 700	14 000
M/S TAGUS	1953	10 400	10 800	M/S TOLEDO	1960	12 600	14 000
M/S THEMIS	1953	10 550	11 500	M/S TØNSBERG	1960	12 430	14 000
M/S THEBEN	1953	10 225	11 500	M/S TEXAS	1960	9 606	8 000
M/S TIBER	1954	9 750	10 800	M/S TENNESSEE	1960	9 606	8 000
M/S TUGELA	1954	12 845	11 000	M/S TRIANON	1961	12 625	14 000
M/S TOREADOR	1954	9 600	8 500	M/S TARN	1961	12 500	14 000
M/S TERRIER	1954	8 230	8 900	M/S TOULOUSE	1962	10 025	8 400
M/S TORONTO	1956	9 560	8 350	M/S TORRENS	1967	13 000	13 200
M/S TULANE	1956	12 410	7 850	M/S TARONGA	1967	13 046	13 200
M/S TEMERAIRE	1957	12 337	12 000	M/S TAMERLANE	1967	14 500	15 000
M/S TURANDOT	1957	10 200	10 200	M/S TIRRANNA	1967	14 500	15 000
M/S TAGAYTAY	1958	12 556	12 500	M/S TALABOT	1967	15 612	16 100
M/S TAI PING	1958	12 597	12 500	M/S TAIKO	1968	15 612	16 100
M/S TYSLA	1958	12 580	6 850	M/S TYR	1968	10 610	8 060
M/S TIJUCA	1959	10 030	10 200	M/S TRINIDAD	1968	15 612	16 100
M/S TRAVIATA	1959	12 525	14 000	M/S TAIMYR	1968	15 612	16 100
M/S TATRA	1959	12 612	6 900	M/S TORO	1969	10 445	8 060
M/S TAMPA	1959	9 606	8 000				

SUM: 41 linjeskip 480 365 TDW - 461 770 IHK

TANKSKIP:

	Bygge- år	TDW	IHK		Bygge- år	TDW	IHK
M/T TOLUMA	1959	26 975	12 500	M/T TAURUS	1966	93 520	23 200
M/T TOSCANA	1961	38 450	16 700	M/T TEMPLAR	1967	83 100	23 200
M/T TROMS	1961	36 000	16 900	M/T TAMANO	1968	88 072	20 700
M/T TUAREG	1965	77 100	23 200	T/T TABRIZ	1970	210 650	32 000
M/T TIBERIUS	1966	77 100	23 200				

SUM: 9 tankskip 730 967 TDW - 191 600 IHK

BULKSKIP:

	Bygge- år	TDW	IHK		Bygge- år	TDW	IHK
M/S TANABATA	1968	56 768	13 800	M/S TOLGA	1968	56 939	13 800
M/S TAKARA	1968	56 896	13 800	M/S TROLL FOREST	1970	29 000	13 800

SUM: 4 bulkskip 199 603 TDW - 55 200 IHK

OBO-SKIP:

	Bygge- år	TDW	IHK		Bygge- år	TDW	IHK
M/S TEHERAN	1968	89 529	20 700	M/S TIBETAN	1970	150 835	30 600
M/S TARIM	1970	149 900	30 600	M/S TURCOMAN	1971	150 900	30 600

SUM: 4 OBO-skip 541 164 TDW - 112 500 IHK

Total:

41 linjeskip	480 365 TDW
9 tankskip	730 967 TDW
4 bulkskip	199 603 TDW
4 OBO-skip	541 164 TDW
SUM: 58 skip	1 952 099 TDW

Gjennomsnittlig alder pr. tdw. for linjeskipene:	11,38 år
Gjennomsnittlig alder pr. tdw. for tankskipene:	4,88 år
Gjennomsnittlig alder pr. tdw. for bulkskipene:	3,23 år
Gjennomsnittlig alder pr. tdw. for OBO-skipene:	1,43 år
Gjennomsnittlig alder pr. tdw. for hele flåten:	5,42 år

Nybygningskontrakter pr. 31/12 1971:

Verksted	Bygge- nummer	Skipstype	Dwt.	Levering	
MITSUBISHI	1034	M/S Bulk	63 050	Juni	1972
MANGONE, Houston	105	M/S Supply	850	August	1972
Chantiers de FRANCE - DUNKERQUE	281	M/S Ro/Ro	20 000	September	1972
NIPPON KOKAN (TSU)	10	T/S Ore/Oil	212 570	September	1972
MANGONE, Houston	106	M/S Supply	850	Oktober	1972
MITSUBI	900	M/S Container	27 270	November	1972
Chantiers de FRANCE - DUNKERQUE	282	M/S Ro/Ro	20 000	Januar	1973
MITSUBISHI	1035	M/S Bulk	63 050	1. kvartal	1973
MANGONE, Houston	108	M/S Supply	850	Mars	1973
MANGONE, Houston	109	M/S Supply	850	Mai	1973
ERIKSBERG	664	M/S Ro/Ro	20 000	August	1973
MITSUBISHI	1036	M/S Bulk	63 050	4. kvartal	1973
AKER, Stord	677	T/T	283 000	Mars/April	1974

Seilende og kontrahert tonnasje pr. 1/4 1972:

	Seilende		Kontrahert	
	Antall	TDW	Antall	TDW
Linje	40	470 790	—	—
Tank	6	629 542	1	283 000
Bulk	3*)	170 603*)	3	189 150
Kombinert	4	541 164	1	212 570
Bil/Bulk	1	29 000	—	—
Ro/Ro/Container	—	—	4	87 270
Forsyningskip ..	—	—	4	3 400
TOTAL	54	1 841 099	13	775 390

*) inkl. M/S TOLGA

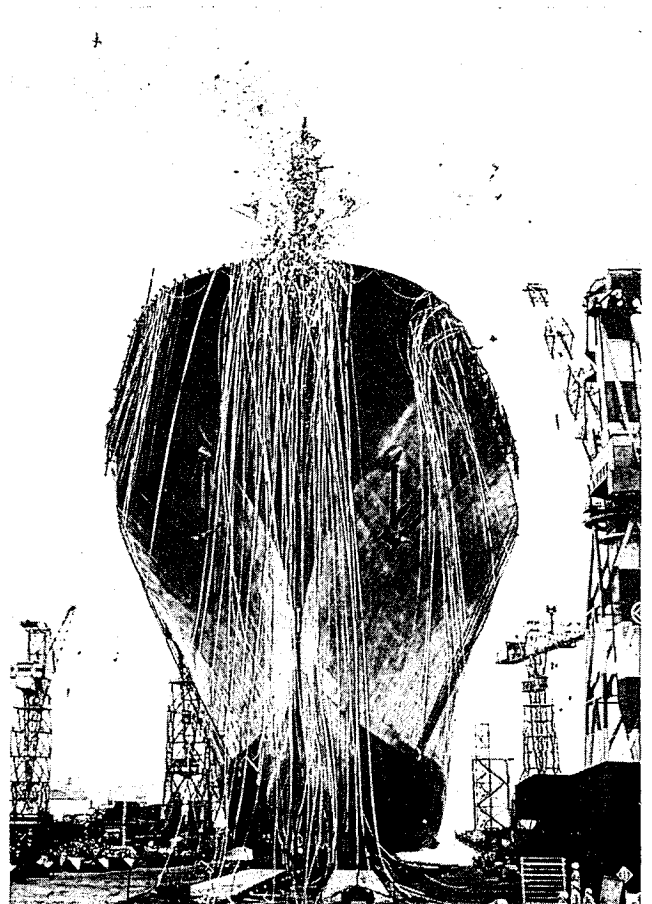
En av containerskipets tre maskiner. Fra dørk til topp rager maskinen 11 meter i været — og den har en lengde på 21 meter. Motoren, som er en Mitsui — B & W 12K84EF, kan yde 31.400 hestekrefter ved 119 omdreininger i minuttet. Foruten denne vil det bli installert to motorer av typen Mitsui — B & W 9K84EF, med en ydelse på 23.600 hestekrefter. De tre hovedmotorene driver hver sin propell, og maskinanlegget får en samlet maksimal ydelse på 78.600 hestekrefter. Skipet får dermed en service speed på noe i overkant av 26 knop og vil bruke 19 —20 dager på turen fra asiatisk til europeisk havn. ➔

TOYAMA SJØSATT

Norges første fullblods interkontinentale containerskip, som bygges for rederiet ved Mitsui-verftet i Tamano, ble navngitt fredag 2. juni. Gudmor var Mrs. Fuji Wakasugi, gift med presidenten i Mitsui & Co., Ltd. Blant dem som var tilstede ved sjøsettingsseremonien var president Wakasugi ved Mitsui & Co., Ltd., president Yamashita ved Mitsui Shipbuilding & Engineering Co., Ltd., adm. direktør Børge Rathje, ScanDutch, København, og fra rederiet skipsreder Tom Wilhelmsen, direktør Ivar Løvald og teknisk direktør Martinus Kvande.

TOYAMA, som er på 29 000 dødvekttonn, vil bli stillet til rådighet for ScanDutch i linjefarten mellom Europa og Fjerne Østen. Båten har en største lengde på 275 meter og en største bredde på 32,3 meter — og plass til 2 208 20-fots containere. Skipet er av typen lift-on/lift off. Det vil bli utstyrt med tre Mitsui B & W motorer, med en sammenlagt kapasitet på 78 600 BHP. Dette vil gi en service speed på vel 26 knop, som igjen vil gjøre det mulig å tilbakelegge turen fra asiatiske til europeisk havn på 19—20 dager.

Containerskipet vil bli levert til rederiet i løpet av november 1972.



Mrs. Fuji Wakasugi, gift med presidenten i Mitsui & Co., Ltd. var gudmor ved dåp og sjøsetting ved Tamano Shipyard 2. juni.

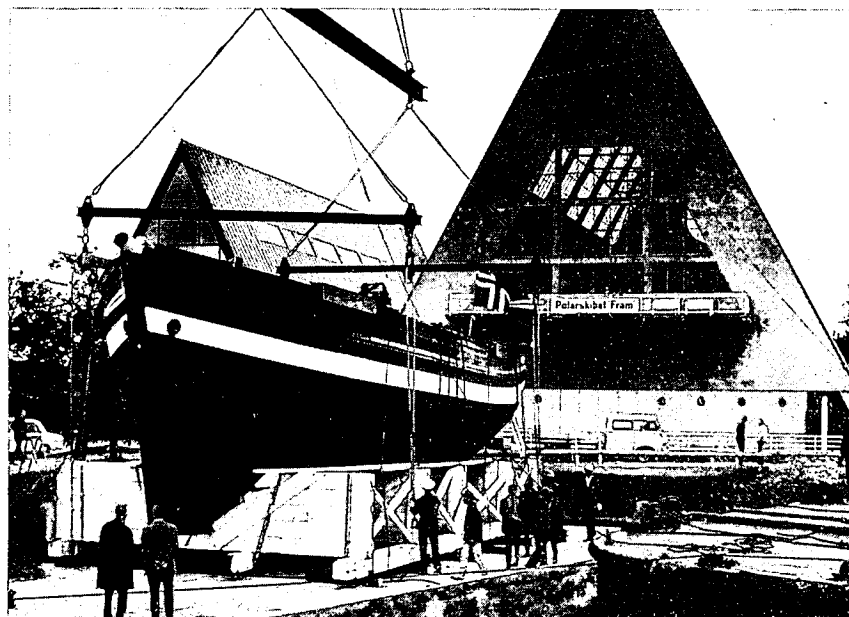
Gjøa hjemme igjen

Fredag 2. juni satte «Oslo-kranen» polarskuten «Gjøa» langsomt og forsiktig ned på plattingen på Bygdønes, der den 100 år gamle jagten vil få den synlige hedersplass den fortjener som den første skute gjennom Nordvestpassasjen. Nærmeste nabo til «Gjøa» blir en annen ishavsfarer, «Fram».

To komiteer, en i San Francisco og en her hjemme, har nedlagt et betydelig arbeide for å redde «Gjøa» fra skam og skade i Golden Gateparken, der jakten ble anbragt i 1906, etter sin sensasjonelle tre års ferd. «The Gjøa Foundation» i San Francisco består av generalkonsul Finn Koren, skipsreder Chr. Blom, direktør Erik Krag, direktør Arne Borgersen og direktør Rolf B. Schou.

Skipsreder Tom Wilhelmsen har vært formann for den norske komiteen, som forøvrig består av direktør Wilhelm Eitrem, Sjøfartsmuseets direktør Svein Molaug, skipsreder Sverre Ditlev-Simonsen, direktør Tore Gjelsvik og direktør Ellef Ringnes, med skipsreder Chr. Blom som liason.

Den 17. juli, dagen etter 100-årsdagen for Roald Amundsens fødsel, vil begivenheten bli mer høytidelig markert — og forhåpentligvis vil da også restaureringsarbeidet være igang. «Gjøa» så forøvrig «ufor-



skammet godt ut» ved hjemkomsten, hennes høye alder og harde liv, med diverse sidesprang, tatt i betraktning. Når så var tilfelle, skyldes dette den dugnad flere norsk-amerikanere hadde stått for i dagene forut for transporten ned til «Star Billabong», som hadde jagten som dekkslast over til Oslo, helt vederlagsfritt.

«Gjøa», som er 70 fot lang og 20 fot bred, ble bygget i Rosendal i 1872. Skuta hadde således nådd 30-års alderen og vel så det da hun

selte ut fra Christiania natten mellom 16. og 17. juni, for å legge ut på sin harde prøve. Etter tre overvintringer i isen kom «Gjøa» så til Nome i Alaska — og en ny stor bragd var gjennomført, muligjort ved norsk vågemot, sjømannsskap og båtbyggerkunst.

«Gjøa» vil stå på Bygdønes ikke bare som et minnesmerke over gjennomseilingen av Nordvestpassasjen, men også som en fin representant for norsk båtbyggerkunst på sitt ypperste.

ORIENTERING FOR YRKESKOLEELEVER

WW-stand på Sjøfartsmuseet

Oslo Rederiforening holdt i slutten av mai en serie på fire orienteringsdager om mulighetene til sjøs for tilsammen over 200 elever fra yrkesskoler i Kongsberg, Sandvika, Strømmen og Hønefoss. Elevene, som kom fra maskin- og mekanikerlinjene ved disse skolenene, fikk her en førstehånds orientering om sjømannsyrkene. Med i opplegget var filmfremvisning med film fra et stort tankskip på reise fra Europa til Persiske Golf og retur, slik at man skulle kunne gi de unge elever innføring i hverdagslivet og arbeidet ombord. Det ble også anledning til å besøke skip ved verft og kai i Oslo.

Vår Maritim Personellavdeling presenterte sitt rekrutteringsopplegg og bidro med en egen stand på Sjøfartsmuseet på Bygdøy. Det var stor interesse blant elevene for rederiets ordning for offisersaspiranter, og det ble gitt muntlige veiledninger og svart på en lang rekke spørsmål om skipsfarten og den enkelte elevs muligheter for en fremtid til sjøs. Rederiets virksomhet ble forøvrig godt illustrert ved hjelp av skipsmodeller, linjekart, eksteriør- og interiørbilder av T/T TABRIZ og ved annen fotomontasje.

Elevene fikk også med seg PR-brosjyrer, Regler for fast ansettelse og annet brosjyremateriell.

Fra skolesiden var det en rekke lærere og yrkesveiledere som sa seg meget fornøyd med hva man hadde fått av kunnskaper og veiledning, og de unge elevene viste en stor og oppriktig interesse for hele opplegget til Oslo Rederiforening.



Personellinspektør Christian L'orange i samtale omkring en Ro/Ro-modell på Sjøfartsmuseet.

Lest og Hørt •

VI GRATULERER

Siste skanse begynner å falle. Nu må mennene ruste seg til kamp mot kvinnelig infiltrasjon i business-livet.

I skrivende stund er det for første gang observert kvinnelige T-bane førere. Og ved Hovedkontoret skjer det enda verre ting: Mette Karin Johnsen, siviløkonom i Økonomiseksjonen, reiser til London som WW's representant ved International Money Management Conference! Med WW-visittkort!

Med de beste ønsker for dagen og fremtiden til T-bane førerskene og sist, men ikke minst, til vår egen Mette.

Personalía

BARBERNEWS

Assisterende direktør Kaare B. Isaksen utnevnes til direktør fra og med 1. juli 1972.

Linjebefrakter Konrad Ledsten utnevnes til avdelingssjef fra og med 1. juli 1972.

INNSAMLING PÅ TAMANO

Mannskapet ombord på M/T TAMANO har holdt innsamling for helsesportsaken. Det kom inn hele 3 500 kr., og pengene er oversendt Levanger Helse-sportslag.

SKAAL!

Students of balance of trade problems may like to ponder the statistical question posed by Aquavit, the Norwegian spirit made from potatoes and caraway-flavoured. *Norway News* reports a boom in exports of aquavit. However, 60 per cent. of exports are accounted for by Line Aquavit.

«This is Aquavit, shipped to Australia and back to Norway before marketing. This adds considerable to the cost, but the rocking motion and changes in temperature improve the aroma. On the back of the label, Line Aquavit gives the name of the ship and the date when the voyage to Australia and back took place.»

This practice may make nonsense of the import-export figures: but I suppose it helps to keep Norway's shipping industry in business.

Observer

AKEVITTEN SOM OVERLEVDE ALT!

Vinmonopolets klenodium, linjeakevitt-etiketten fra krigens dager, er ikke det eneste eksemplar av arten som er i behold, viser det seg. Lilleba Schrøder i Oslo har gjemt etiketten som sto på den flasken hun fikk kjøpt i London i 1942 gjennom de norske

regjeringskontorene. Dessuten kan fru Schrøder fremvise etiketten fra en av de berømte Bombe Aquavit-flaskene, som hun kjøpte omtrent samtidig. Men før den tid var mye skjedd.

Lagret på sherryfat ble denne bombeakevitten skipt fra Oslo i desember 1939 med Wilh. Wilhelmsens M/S TUDOR og befant seg altså i rom sjø da krigen kom til Norge. Via Cape Town kom den til Melbourne i februar 1940, men ble først losset i Port Said, der den ble liggende til 4. november 1941.

Da ble den bombet, men klarte seg fordi den lå nederst i lagerhuset som fikk støyten.

Derefter ble den overført til Wilhelmsen-båten M/S TROJA som kom til Freemantle med den i desember 1941. Så «mønstreet» den på M/S TIJUCA som tok den med via Cape Town og Freetown til Bristol, med ankomst mai 1942.

Så ble den bombet på ny. Og klarte seg, naturligvis.

Men lageret var minket betraktelig, for, som mannskapet ombord på skipene sa, «det er for fælt at bare de hjemme i London skal få glede av den når vi trosser bomber og u-båter med den. Vi taper det vi trenger...» Men noe ble det da igjen, det som fortsatt eksisterte, ble tappet på flasker og sendt til London, der den vesentlig gikk med til administrasjonens bruk. Men noe ble solgt, og fru Schrøder var altså en av kjøperne.

Så kan man naturligvis si det er synd at bare etikettene er igjen. Det stemmer da heller ikke. De få flaskene som fortsatt eksisterte da krigen sluttet, ble bragt i triumf hjem til Norge og tilbringer nå dager i Vinmonopolets raritetsskap på Hasle.





FIRMANYTT og PERSONALIA

FRATREDEN MED PENSJON

En rekke av firmaets ansatte, ni i tallet, trekker seg i disse dager tilbake med pensjon ved oppnådd aldersgrense. Vi takker dem alle for det mangeårige samarbeide og ønsker dem alt godt i årene fremover.

Ved Hovedkontoret fratrær:

Hovedbokholder Ottar Haugsrud - 48 års tjeneste
 Registrert revisor Anders E. Rogstad - 42 års tjeneste
 Inspektør Sverre Enoksen - 29 års tjeneste

Ved Bryggekontoret:

Formann I Hans Olsen - 33 års tjeneste
 Redskapsmann Arne Paulsen - 22 års tjeneste
 Ole Gåseide, Snekkerverkstedet - 20 års tjeneste
 Formann II Henrik Berg-Johannessen - 16 års tjeneste

Fra skipene:

Elektriker Arne Amundsen - som begynte i rederiet i 1940
 Elektriker Ketil Eika - som begynte i rederiet i 1961

VI GRATULERER

25 års tjeneste

Rederiets jubileumsgave for 25-års tjeneste er tildelt:

Maskinsjef Rolf Kinn
 Maskinsjef Arne Frank Wik.
 Kaptein Ragnar Horsfjord.
 Formann I Odd Rønsen, Filipstad — 26. april
 Fraktkonsulent Jan Lampe — 2. mai
 Herr Olav Kurås — 26. juni

50 års fødselsdag

Herr Odd Reiersen — 28. april

60 års fødselsdag

Herr Bjarne Normann Johansen, Filipstad — 10. april
 Frøken Elisabeth Schive — 21. juni

KONGENS GULL TIL DIREKTØR SVERRE HOLT

Ved en enkel tilstelning på rederiets kontor 30. mai ble sjef for firmaets assuranceseksjon, direktør Sverre Holt, tildelt Kongens fortjenstmedalje i gull. Overrøkkelsen ble foretatt av fylkesmann Petter Koren, som berømmet direktør Holt for hans lange arbeidsinnsats til skipsfartens beste.

Direktør Holt, som har vært tilknyttet rederiet siden 1922, har nu i mange år ivaretatt firmaets in-



teresser på assuranceplanet etter at han avsluttet sin karriere som skipsoffiser og kaptein. Mens han seilte, brukte han fritiden sin flittig og i tur og orden tok han styrmannseksamen, dispasjøreksamen, skipsførereksamen, realartium og juridisk embetseksamen. Han var således vel kvalifisert da han i 1939 forlot kommandobroen og overtok stilling i firmaets assuranceavdeling, som han ble leder av i 1950. I 1959 ble han meddelt firmaets prokura og i januar 1965 ble han utnevnt til direktør.

Holts sjeldne kombinasjon av juridisk/maritim utdannelse er kommet til nytte også utenfor rederiet. Han har i mange år vært medlem av Norges Rederforbunds assuranceutvalg, de siste årene som formann i utvalget, medlem av styret og arbeidsutvalget i Den Norske Krigsforsikring for Skib og medlem av styret i Den Norske Sjørettsforening. Av andre viktige oppdrag for skipsfarten kan nevnes hans innsats i komiteen som utarbeidet utkast til ny norsk sjøforsikringsplan i årene fra 1959 til 1963, der han også representerte Norges Rederforbund.

SKIB-REDERI slutter seg til gratulantene.

Brannvernkurs:

Kapteiner	.....	2
Overstyrmenn	....	3
1. maskinister	....	2

Sum 7

Befalskonferanse:

Maskinsjefer	.....	1
Stuerter	.....	1

Sum 2

Rederikonferanse:

Kapteiner	.....	1
Overstyrmenn	....	3
1. styrmenn	.....	3
2. styrmenn	.....	1
Radiooffiserer	....	3
Maskinsjefer	.....	1
1. maskinister	....	1
Stuerter	.....	2

Sum 15

Skipsautomasjon del II:

Maskinsjefer	.....	3
1. maskinister	....	1
2. maskinister	....	1

Sum 5

Autronica-kurs:

Maskinsjefer	.....	1
Elektrikere	.....	1

Sum 2

Hägglund krankurs:

Elektrikere	1
-------------	-------	---

Sum 1

Skipsførerkonferanse:

Kapteiner	1
-----------	-------	---

Sum 1

**KaMeVa-kurs,
Kristinehamn:**

Kapteiner	.....	1
Elektrikere	.....	1

Sum 2

Containerkurs, England:

Maskinsjefer	.....	1
1. maskinister	....	1
Elektrikere	.....	1

Sum 3

B & -kurs, København:

1. maskinister	1
----------------	------	---

Sum 1

Stal-Laval turbinkurs:

Maskinsjefer	.....	1
1. maskinister	....	1

Sum 2

TOTAL: 41 kursdeltagere

Rasjonalisering — bomarrangement for stores og proviant

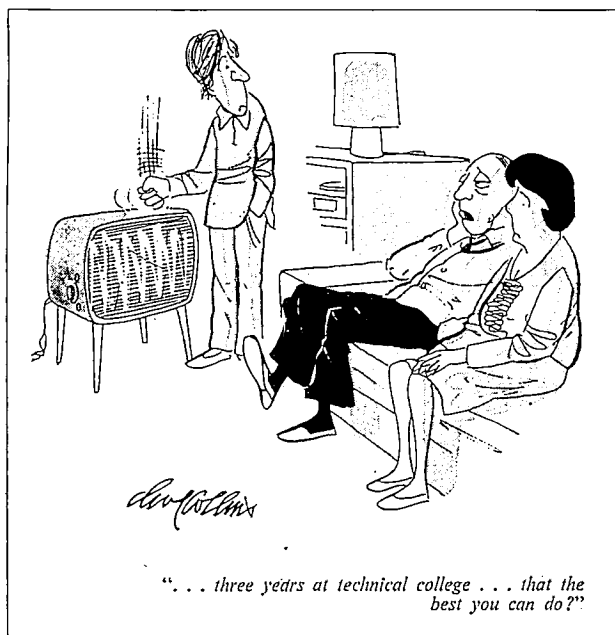
Fra maskinsjef O. Vassbakk på M/S TIBETAN har vi mottatt følgende innlegg:

Den norske handelsflåte har gjennom de siste år lagt om driftsmetoden, og vi kaller dette rasjonalisering. På mange områder er dette blitt til det beste. I dag er et ubemannet maskinrom dagligdags, noe som ville ha vært uhørt noen år tilbake. Skipene er nå utstyrt med hjelpemidler som letter arbeidet betydelig i alle departementer. Og malingens holdbarhet er forbedret betraktelig.

Wilh. Wilhelmsen var som kjent et av de første redier som begynte med rasjonalisering, og at denne rasjonalisering har båret frukter kan vel neppe diskuteres. At alt tilleggsutstyr for rasjonell drift blir kostbar i anskaffelse, er det heller ingen tvil om. Alt skal jo i dag være helautomatisk — fra hovedmotor til vaskemaskiner.

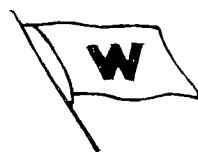
Men så opplever vi å finne noe som hører hjemme i seilskutetiden, ombord i dette automatiske vunder av et superskip, bare med den forskjell at der var det mindre og lettere. Det er bommen for mottak av proviant, stores og reservedeler. Skipet er forsynt med 2 stk. bommer med vinsjer. Med litt trim akterover, trengs det 8—10 mann til å betjene bare disse, i tillegg til dem som trengs for å transportere og plassere stores etc. Når et hiv på ca. 1—2 tonn skal flyttes fra skuteside til en kanal som kalles handling-spase, må dette hiv passere vifterør for pumperoms ventilasjon. Dette innebærer at viftomotor (som er i drift) er i fare for å bli knust for hvert hiv, et stort faremoment for gnistdannelse og eksplosjon. Hvis begge bommene benyttes, er dette heller ingen lett operasjon. Da må en mann plasseres oppe på foran nevnte vifterør for å holde mantel klar av motor og dens kabel. Det kan derfor være en fordel å transportere godset i to vendinger, først fra skuteside til lasteroms-luke nr. 12, derefter rigge om bommene, for videre transport til luke for handling-spase. Ved denne operasjon settes alt som heter sikkerhet ut av funksjon. En kan ikke få priset nøytralgassanlegget nok under slike forhold. Når en ser på denne tungvinte måten å arbeide på, kan en lure på om det er noe som heter rasjonalisering.

En enkel kran som kan betjenes av en mann, og som kan benyttes for mottak fra begge sider, ville ha spart tid og penger. En hver liten jagt i norsk kystfart har svingbare bommer som en mann betjener. Det samme gjelder for fiskebåtene. Mens en her på en 150 000 tonns superskip som sagt står på seilskutestadiet. Hvis ingen fremskritt på dette området kan utvikles, ser vi frem til den dag da stuerten provianterer tabletter, og stores og reservedeler heter — det var en gang.



“... three years at technical college ... that the best you can do?”

SKIPSIDRETT



Vi skriver allerede juni og selv om sommervær og varme lar vente på seg her hjemme, er fotball og friidrett i full gang.

Idrett og velferd til sjøs kjenner ingen sesonggrense og der har kampen om poengene vært ført siden 1/1. Velferdskontoret utvider stadig sin innvirkning på fritidsaktivitetene ombord og under land. Og takk for det.

Det strømmer stadig inn rapporter både fra velferdskontoret og fra skipene. WW-skipene er med overalt og en liten rundgang viser:

Idrettsuken i Baltimore M/S TUGELA nr. 5, i Norfolk B/C TANABATA nr. 2. Drar vi videre i verden ser vi at M/S TØNSBERG har vunnet 4 x 25 m stafett med M/S TAIKO på tredjeplass under Yokohama-mesterskapet i svømming 1972. Her ble det også mange fine enkeltprestasjoner:

50 m fri herrer:

2. Cliff Walvatne, TØNSBERG
4. John Pedersen, TAIKO
8. Arne Lyshaug, TØNSBERG
11. Åge Hansen, TØNSBERG
15. Per A. Iversen, TAIKO

50 m bryst herrer:

2. Per A. Iversen, TAIKO
3. John Pedersen, TAIKO

100 m bryst herrer (over 35 år):

3. John Ottervik, TAIKO
4. Birger Ystenes, TØNSBERG

Det har vært stor aktivitet på Østen i den senere tid og i Singapore har M/S TARN og M/S THEMIS gjort seg sterkt gjeldende. TARN ble nr. 3 etter POLYANA og det østtyske skipet HALBERSTADT.

Best individuelt her ble stuert Odd Karlsen med 3. plass i 4-kamp samt 3. plass i lengde og kule, her etter to russere. Nederlaget for øst-europeerne har tent Karlsen og han har nå lagt seg i skarp trening, bl.a. byttet sin østeuropeiske bil i svensk kvalitet.

Andre idrettsuker er avholdt bl.a. i Kotka — hvor TOLEDO lagmessig ble nr. 11, men som individuelt gjorde sitt til at Norge tok 2. plassen sammenlagt etter Finland. Best var Inger Sinding og Bente Sværk i dameklassen med henholdsvis full

og sølv i alle øvelser bortsett fra kule hvor Sinding fikk bronse. Kaptein Ragnar Brattvang tok bronse i kule og lengde (med alpelue) og Ole Knurrvik fikk sølv i høyde. Vi takker for innsatsen og gratulerer med medaljene som er avsendt til skipet.

Värmesterskapene i skyting m/luftgevær er avsluttet med svak deltagelse av W.W.-skipene. Best av våre ble TAKARA på 48. plass med TROLL FOREST nr. 58, TORTUGAS nr. 63 og TROMS nr. 64. Ingen individuelle prestasjoner nådde opp blant de 23 beste kvinner eller de 90 beste menn.

Det er sendt ut innbydelse til årets høstkonkurranse i skyting 1/6 — 31/10 og vi håper at det er mer luft i geværene utover høsten også på W.W.-skipene.

Lagkonkurransene i fotball, friidrett, svømming og idrettsmerkekonkurransen er også i full gang, selv om dette kanskje er ukjent for de fleste av våre skip. En hederlig unntagelse er M/T TOSCANA's 2. plass i svømmeknappkonkurransen med 96,87 % som den oppnådde før salget. Noen bedre i W.W.?

Av oversikten for 15. mai iår noterer vi at TENNESSEE er nr. 14 og TAMERLANE nr. 25 i Norsk serie i fotball og TENNESSEE nr. 40 i Internasjonal serie. I lagkonkurransen i friidrett ligger TROMS nr. 34, TOREADOR nr. 35 og THEBEN nr. 37. Individuelt i friidrett er det bare Tom Kjerre, Bjørn Falao, Jose Martinez og Hildegunn Vaagen fra TROLL FOREST samt Magne Blakstad fra TOREADOR som utmerker seg.

I lagkonkurransen i hopp u/tilløp har vi TROMS på 25. plass, TAKARA nr. 27, TORTUGAS nr. 37, og TAIKO nr. 45.

Individuelt: Hildegunn Vaagen og Jose Martinez, TROLL FOREST samt Alf H. Myreng på TROMS.

Idrettsmerkekonkurransen er sørgelig fri for W.W.-navn.

Selv om velferdskontorets oversikter er tildels deprimerende lesning for oss, så er det full aktivitet på flere av våre skip.

Således er TAIKO i full aktivitet og har ved siden av svømmemester-

skapet i Yokohama deltatt i idrettsuken i Hong Kong hvor tildels meget sterke resultater ble oppnådd.

TAMANO har en dyktig velferdsgruppe og kaptein Bjørness er full av lovord for den aktiviteten som utøves med 1. styrmann jr. Østgård og elektr. Brandval som drivkrefter.

TAURUS med kaptein Røeggen i spissen aktiviserer alle, ikke bare ombord men også venner og slektninger av mannskapet i land. Her skal alle være med. Siste utspill er at fru Alnes (maskinsjefens hustru) fikk ordre om å gå til innkjøp av en sildent. Pris + forsendelse kom på kr. 408,—. Hva skulle den så brukes til, jo som nett over Wilhelmensflåtens største og beste (iflg. Røeggen) mobile fotballbane. Den gode herr Røeggen er i toppform for øyeblikket. Ifjor ble han og overstyrmann Antoni Kristoffersen nordiske mestere i kulestøt kl. IV og III.

I år har Røeggen prestert 12,05 i kule, 1,30 i høyde m/tilløp og 2,58 i lengde u/tilløp.

I 1971 ble det totalt i den norske handelsflåte delt ut 132 distansemerker. For å kvalifisere seg til distansemerket i friidrett må man oppnå et meget godt resultat i en friidrettsøvelse. Av W.W.-folkene fikk Peter Dinkelmann, TANABATA, Mona Walle, TORONTO, Sigmund Sletnes og Jan Pedersen, TERRIER og Odd Øseth, TIBERIUS distansemerket. Vi gratulerer.

Fjorårets premiehøst til W.W.-skip og mannskaper er blitt oversendt fra velferdskontoret og vil bli tilsendt skip og mannskaper så snart som mulig.

Så håper vi at høstsesongen kan bringe W.W.-skipene opp mot gamle høyder igjen, og håper at de som driver velferds- og idrettsarbeidet ombord benytter enhver anledning til å sende rapporter og komme med forespørsel vedrørende dette arbeidet.

Vi håper også at de skipene som har svømmebasseng ombord benytter anledningen til å være med i årets svømmeknappkonkurranse. Foreløpig er TOSCANA best av våre tett fulgt av TIBERIUS.

Lykke til.



Red.: NILS WETLESEN

IDRETTSTREFF MED ØK

Resultatene av de årlige håndballtreff mellom ØK og WIL bør kunne tolkes som sterke argumenter mot avholdsfanatismen, erklærte WIL's formann da han gratulerte ØK med lagets annen seier i kampen om «Skagerak-pokalen». Han siktet da til det faktum at reisende lag er gått av med seieren samtlige tre ganger det er blitt kjempet om dette vandetrofeet. I 1970 vant ØK 12—8 i Oslo, ifjor vant WIL 11—5 i Idræts-parken og i år ble resultatet 11—7 til våre danske venner. Etterat de ikke hadde sovet så altfor mange timer under overfarten. (Påstod de selv iallfall.)

Den danske seier var fullt fortjent, selv om en WIL-seier nok var mer innen rekkevidde enn slutt-sifrene tyder på. Etterat ØK hadde tatt ledelsen 6—2 ved pause, ble det danske forsprang redusert til to mål — på stillingen 8-6 — og hadde vi da vært heldige med en ball som ble liggende og spinne på målstrekken, ville ØK utvilsomt vært på gyngende grunn. To straffer ble også brent — på et tidspunkt da scoringer ville hatt betydelig psykologisk effekt.

Våre danske venner gikk hardt inn for seier — så hardt at laget fikk en kollektiv advarsel for sitt for-svarsspill. Men det er nødvendig å minne om at det er adgang til å spille langt røffere i vårt sydlige nabo-land en her hjemme — og danskene ville vinne denne gang.

På det norske laget spilte Karl Kjeldsen og Helge Selmer best, sammen med vår inspirerte keeper Jan Egil Jørgensen. Scoringene ble besørget av KK (4), Selmer (2) og Einar W. Bredeesen.

Forut for håndballkampen hadde vi vårt første bord-tennismøte med ØK. Denne lagmatchen kom istand på dansk initiativ, og på forhånd fryktet vi utklassings-sifre. Det skulle imidlertid gå langt bedre enn fryk-tet — og vi var bare et par fattige millimetre fra å klare uavgjort 5—5. Resultatet ble imidlertid 6—4 i dansk favør. Kjeldsen var i praktslag og vant sine tre singlekamper, mens Tor «Bertram» Bergersen vant den fjerde WIL-seieren. Bergersen ledet forøvrig 18 —13 i avgjørende sett mot beste danske spiller, men tapte settet 23—21 — etter å ha hatt kraftig uflaks med smashene. Vi skal imidlertid si oss godt fornøyd med at vårt «Old-boys»-lag klarte et så flatterende resultat mot danske spillere som trener opp til 12—15 timer i uken!

På Skramstad silte regnet ned under hele opphol-det, men det ble allikevel en hyggelig fest, med ser-

W.I.L. NYTT

vering av kylling, spekemat, øl og dram. Søndag sa vi så farvel til våre danske venner under en lunsj på Theatercaféen, etter å være invitert til returvisitt i København neste sommer. For å bringe «Skagerak-pokalen» tilbake der den hører hjemme.

WIL-MESTERSKAPET I BOWLING 1972

WIL-mesterskapet i bowling fant sted i Indexhuset i slutten av mai. 12 ivrige bowlere møtte til dyst om de fallende kjegler. Mesterskapet gikk over 3 runder.

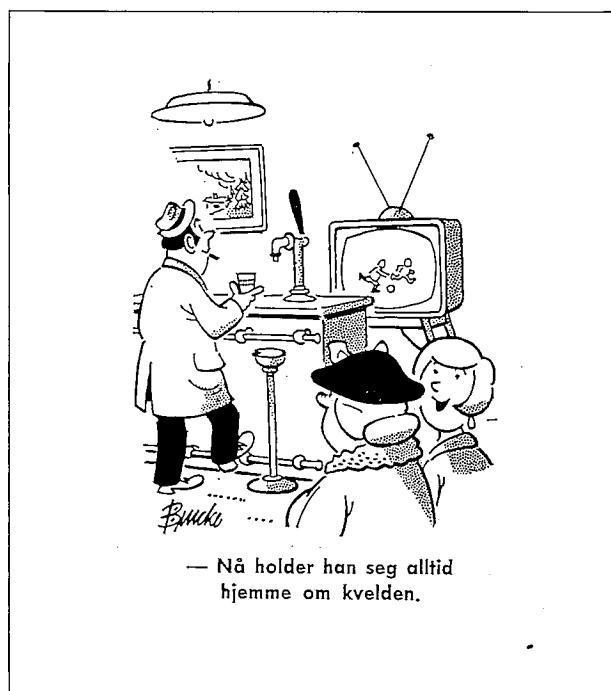
RESULTATER:

Damer:

Liv Follestad	324
Kari Vollestad	314
Kristi Bratseth	314
Berit Ree	283
Trude Rydgren-Knudsen	260

Herrer:

Terje Christensen	493
Jan Simonsen	483
Arne Johan Larsen	465
Håkon Torp	442
Tor Bergersen	412
Georg Pettersen	349
Endre Endresen	338



— Nå holder han seg alltid hjemme om kvelden.

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	Svein Tollefsen	Per Tendenes	Tore Carlsen	F. Antonsen	Odd Jacobsen	K. Kristiansen	Erik Olsen	T. Steffensen	Odd Tangen
TAGUS	Kr. Kristiansen	Terje Dageld	Nils Kvernes	Halvorsen	A. Heggem	Gunnar Johansen	Knut Sollid	Hagen Nyberg	Jan I. Bru	L. Ørjasæter	Nilsen
TAIKO	A. Skjpnas	M. Møntsen	Svein Ulseth	M. Monsen	K. Andersen	Jon Giske	B. Rorstad	B. Rorstad	Bjørnøy		E. Snare
TAIMYR	B. Valstad	Jon Bjørholm	Arnstein Scheff	Elias Følsvik	A. Hellefjord	A. Ingebrethsen	Thor-Finn Farno	N. Antonsen	Egil Andersen		Jon Kleppe
TAI PING	H. Hilton	Sigurd Bryde	H. Johansen	Ruth Jørgensen	Ruth Jørgensen	Gerde Bryde	H. Løkstad	Hans Strand	G. Rebbestad	Petter Gram	T. Tørgersen
TALABOT	Nils Iversen	Sverre Jensen	A. Eriksen	R. Brandeggen	Olav Salen	T. Aanerud	Bjørn Nielsen	Olav Marvoll	Helge Berg		
TALISMAN	H. R. Horseng	E. Johannessen	Reidar Jensen	U. Gårdsø	Oddvar Olsen	Aina Kvalsvik	Svein Bakke	O. Hammervold	K. Kvalsvik	Odd Johansen	S. Duran
TAMERLANE	H. F. Tonholm	Rolf Isaksen	N. Johnsen	A. Wrengstad	O. Telgen	E. Bergum	Sigurd Bigseth	Kåre Vigre	T. Smørdal	Einar Kleppe	E. Madland
TAMPA	Johnny Bye	Ole Rosbach	H. Omsted	E. Søvdnsnes	Asbjørn Eriksen	Janne Øvrom	Svein Gjerde	Petter Hval	K. Furuheim	Rolf Hansen	K. Strandhagen
TARANTEL	R. Verpeide	Jens M. Resen	G. Osmsted	Svein Nymoen	A. Guttormsen	Kåre E. Røed	Trygve Børve	Leif Sletta	Ebbe Øvrom	Leif Mork	K. Arild
TARN	S. Dimmestøl	Sigurd Gustad	H. Oskarsen	Tor Bohn	Odd Karlson	Karl Nielsen	A. Hole	R. Ytreland	Terje Jensen		Kolseth
TARONGA	M. Lausund	Svein Overaa	V. Jacobsen	H. Helgesen	Nils Olsen	Torun Feste	J. Petterød	T. Halseth	P. Andersen	J. Bjønnes	S. Nordang
TATRA	Ø. Storehjelm	B. Sakshaug	Jan Johansen	R. Tidemann	Otto Jørgensen	R. Guldsvåg	S. Mikkelsen	Karsten Aaen	P. Gulbrandsen	E. Kvarnes	Jogvan Misa
TEMERAIRE	J. Sonstebø	K. Gjøsdal	Arne Klatven	Arne Klatven	S. Pedersen	Nils Thorsvik	K. Frostad	Kr. Kristiansen	L. Ullensvang	Johs. Moen	Rolf Strnes
TENNESSEE	Rolf Karlson	A. Yttergård	B. Homlung	Gunnar Hagen	Rolf Jacobsen	Britt Simonsen	Svein Simonsen	Jørgen Nielsen	Leif Lillevik	Odd Larsen	Leif Eriksen
TERRIER	Ole Abrahamsen	W. Pettersen	Arvid Hægland	J. Schetne	E. Eckholdt	Tom Kværner	Johan Olsen	Karl B. Olsen	R. Finmark	L. Lyngsvær	Ole Strømnen
TEXAS	A. Rovik	H. Williamsen	Kjell Hjelle	Rolf Sandvik	K. Øverland	Reidun Baarstad	Thor Thoresen	K. Riniimaki	H. Andersen	H. Iversen	McDonald
THEBEN	Magne Sætren	Alf Frostad	H. Hagestad	H. Hagestad	E. Engelbrethsen	Eva Andersen	Reif Nielsen	Frank Hansen	Harald Rogne	Fr. Mayer	A. Walderhaug
THEMIS	R. Ambjørnsen	Tancred Eriksen	P. H. Wettre	O. Marthinsen	W. B. Sorensen	G. Jensen	Leif Bjaarstad	Karsten Nielsen	Kåre Melby	Leif Elvås	Cheung Hung
TIBER	Rolf Andersen	J. Henriksen	Th. Bryde	R. Lillebø	Asbjørn Ruud	Å. Sørensen	Bj. Blnning	H. Haraldsen	Bjørn Røstad	Nils Thuv	Bjørn Servold
TIJUCA	L. Øksnevaag	Leif Amundsen	W. Halvorsen	Bjørn Bay Olsen	Å. Størstein	Eise Marie Haga	Kr. Larsen	H. Hansen	B. Langeland	T. Thunvold	A. Røren
TIRANNNA	Willy Lund	Rolf O. Hansen	R. Todal	E. Sværen	R. Todal	H. Gangstø	Briger Vilnes	H. Jørgensen	F. Havnem	Rolf Olsen	S. Larsen
TOLEDO	R. Brattvang	J. Martinussen	Ole M. Knurvik	J. Holgersen	Alfred Hansen	Inger Sinding	Leif Bjerkvik	H. Jacobsen	E. Pettersen	O. Moltberg	Vidar Dahl
TORÉADOR	Vidar Foynes	Hans Dyrill	P. Studenko	H. Baldusson	L. Mellambråten	Odd A. Røald	Leiv Svendsen	Gunnar Stor-re	E. Berntsen	G. Sund	Yu Kim
TORO	Ph. Lembourn	P. Johansen	Chr. Havig	S. Nordvik	Kjell Pedersen	Reidar Nygård	Hans Garnes	J. Corneliusen	K. Mortensen	Per Uglund	M. Petrecevic
TORONTO	Ole Hornvedt	K. Brandsen	Jens Lindstøl	Per T. Eide	J. Engsdal	O. Nielsen	O. Schrader	R. Silderen	Arne Nilsen	Arne Bøe	C. Pettersen
TORRENS	T. Mikalsen	Kolbjørn Voss	Pål Myhre	Sten E. Opsahl	Sten E. Opsahl	Astrid Nielsen	T. Akerbæk	Arne Nilsen	Jostein Messel	P. O. Svendsen	K. Heggstro
TORTUGAS	K. Berthelsen	Rolf Håbu	S. Støhr	Arne Bjelde	Partapouli	Bodil Hagen	L. Skaar	Jostein Messel	Ole Bøgh	L. Skåne	Lago Blanco
TOULOUSE	Just Jæren	N. Rønnestad	K. Mehlum	R. Fritzen	A. Gundersen	O. Hellerud	Kåre Godaker	I. Øststrøm	R. Torply	E. Henriksen	K. Skatland
TRAVIATA	J. Lindheim	Kjell Fagerbakk	Bjørn Bakke	Sven Pedersen	R. Pettersen	Kirsti Bakke	Knut Nordli	E. Solheim	A. Henriksen	O. Johansen	Ham Kak Kuen
TRIANON	O. R. Vik	Alf Bentsen	Alf Worren	M. Skullerud	R. Pettersen	Morten Lund	Jan Knutsen	L. Glærum	Jan Klavenes	R. Slåtsbråten	K. Madland
TRINIDAD	Thor Johnsen	O. R. Larsen	Kjell Åsvik	R. Svarstad	G. Bialali	Jan Myrstad	D. Landskaug	K. Andersen	Helge Aasen	N. Paulsen	A. Olsen
TROJA	Rolf Pilskog	A. Lervik	Alf Worren	Henry Berg	Egill Skau	U. Heltman	Ove Løkkebø	A. Sinding	Kjell Svendsen	B. Andreassen	E. Thoresen
TUGELA	Kjell Dahl	Peder A. Lie	G. Johannessen	T. Reppe	Jan A. Sollie	Trond Rian	Svein Hafskjold	Tor Gundersen	A. Knudsen	Jerry Gripphase	F. Magnusson
TULANE	H. Lovik	L. Frøystadvåg	R. Nielsen	Tom Lystad	Thor Holmen	S. Hatlemark	Stelnar Vikene	J. Netland	Per Monsen	T. Meisingseth	Lajos Pupos
TUNGSHA	Ingolf Fjelle	Karsten Nilsen	Alf Dale	O. Ronning	Ove Fredriksen	Randi Rivertz	Ole Olsen	Paul Valle	A. Knudsen	John Loe	M. Hesjevik
TURANDOT	K. Myklebust	Paul R. Lie	T. Salvesen	O. Ronning	Harald Dybå	Magne Dale	Jostein Vokse	E. Malmstein	Per Monsen	John Olsen	Harry Nielsen
TYR	Ole Hoff	H. Kjønsvik	O. Lindholm	Roger Håbeth	K. Eidem	Kåre Bjerkan	Kr. Eckhoff	Konrad Næss	Finn Kemi	H. Haugland	Lari Kølke
TYSLA	A. M. Kristiansen	Erik Alvin	T. Hansen	B. Bjørnlund	Harry D. Johnsen	Leif Rørvik	Olsen Kihle	S. Liverud	T. Hansen	B. Weiseth	Fung Yung Keung
TØNSBERG	R. Kristoffersen		Per Gran	Johan Bergland	Amund Walle	S. Kristoffersen	K. Øverlid	Magne Søvik	O. Myrseth	Kjell Fløte	N. Fjogstad
Bulkbåter:											
TAKARA	Jacob Tidemann	Syver Augensen	Svein W. Holbu	Bjørn Brattås	S. Blom-Pettersen	Randi Tidemann	Johan Hagen	Oddvar Årseth	Olav Loe	Thor Helle	Ulf Østvik
TAKASAGO	A. Nessbjørg	Torstein Ringsøy	Jarl Kristensen	Fred Larsen	Kjell Mydland	Elsa Kvernberg	Alf Edresen	Briger Haug	Per Skotvedt	Øivind Bolstad	Thore Stubberud
TANABATA	E. Pettersen	Jan Jakobsen	Paul Harstad	Finn R. Dahle	Rolf Røed	Helge Myrseth	O. Ottersen	Erik Hansen	A. Honningsvåg		Ulf Aas
TROLL FOREST	Odd Gjeltnes	Ole Hagen	Bent Hansen	G. Sebuødegarden	Gunnar Jensen	P. Andreassen	Hans Nielsen	Harry Olsen	Tore Kvalness	Svein Male	Kåre Brede
OBO-båter:											
TARIM	P. Valldal	Svein Jensen	J. Thomassen	L. Stokke	Chou Wai	Svein Odinsen	Einar Jenderå	Egil Røeggen	H. Jonassen	O. Bjerkli	L. Østebrod
TEHERAN	E. Christensen	Nils Linge	L. Bjørcke	Per J. Seter	W. Melbye	K. Johnsen	L. Gulliksen	Per Hillstad	Ø. Bergtun	Chu Kwok Wai	B. Montandon
TIBETAN	H. Pedersen	E. Vestad	S. Korslund	U. Arnesen	Vidar Hanson	T. Arnesen	Nils Leirvik	O. Ingebrigtson	O. Ingebrigtson	A. Andersen	H. Hermanson
TURCOMAN	Finn Melsom	Johs. Solheim	Erling Støp	Hans Bjerkli	John Nielsen	Sven Stene	Jon Giske	E. Bårdsnes	Arne Pedersen	Arvid Strand	B. Berresen
Tankbåter:											
TABRIZ	Harald Wiik	B. Vigelsjø	C. Tobliassen	Ole Paulsen	Rolf Bævre	Ole Simonsen	Arvid Jensen	K. A. Mathisen	Rolf Næss	Ove Paulsen	T. Sonstebø
TAMANO	Th. Bjønnes	J. Steinsvåg	W. Storheil	R. Østgård	Kjell Olsen	Anton Pedersen	K. Mikalsen	J. Skrede	Tor Baade	F. Nicolaisen	Jens Brandal
TAURUS	K. Røeggen	A. Pedersen	Ole Loe	S. Svendsen	Janos Horwath	Bjørn Walton	Magne Alnes	G. Himberg	T. Fagernes	L. Tasgiltli	H. C. Rusted
TEMPLAR	O. E. Vårholm	Rolf Nilsen	Karl S. Stavik	H. Bjørneseth	K. Skotheim	Leif Bakken	Bård Risvold	E. Olsen	J. Johansen	Otto Farstad	A. Schaufel
TIBERIUS	Carl Melbye	H. Oskarsson	Gunnar Steen	K. Rønnestad	T. Abrahamsen	Jon Broten	Helge Gamlem	A. Risan	H. Vennesland	J. G. Høyer	Jorge Mateos
TUAREG	Jac. Brevik	O. Amundsen	Fritz Strand	Max Jensen	Reidar Selvig	Stelnar Johansen	Alf Myrning	A. Fredriksen	O. Einstulen	J. Hansen	Santiago Soto
Nybygg:											
RORO 282											
RORO 281	R. Kolderup	Nic. Berg					Frank Eriksen		Oddmund Kvam		Oddvar Sande
MITSUBI 900	I. Husum					Lian Larsen	J. Valen		P. Hasund		
NIPPON KOKAN 10	Kal Samuelsen	Erik Kvastad					O. Mathisen		Åge Grønvold		
MITSUBISHI							G. Haesellich			Arthur Iversen	