

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

# SKIB-REDERT

nr. 2/73

## INNHold

NR. 2 - 13. ÅRG. - MAI 1973

# SKIB-REDERI

INFORMASJONSORGAN WILH. WILHELMSSEN

## Underveis

Norges plass er i Europa, kulturelt, økonomisk og politisk, derfor kan et nei til EF ikke bli vårt siste ord i denne sak. Vi har bremsset litt, men er fortsatt underveis.

Dette var konklusjonen i den tale skipsreder Niels Werring jr. holdt tidligere i denne måneden under Financial Times-konferansen i København. Werring gjorde det klart at selv om EF formelt sett ikke har utformet noen felles skipsfartspolitik, så er ikke dette noe argument å føre i marken fra «Nei»-folkene side. Det hersker ingen tvil om at fellesskapet allerede er sterkt engasjert i viktige skipsfartsspørsmål. Selve omfanget av EF's varebytte med omverdenen og den omstendighet at omtrent 95 prosent av denne transport går sjøveien, gjør dette uunngåelig.

Når EF avviste anmodningen fra Norge om en konsultasjonsordning om skipsfartsspørsmål, er det i seg selv et sterkt argument for at Norge bør ta de fulle rettigheter og forpliktelser ved medlemskap så snart som mulig, sa Werring. Han understreket forøvrig at omtrent 40 prosent av Norges eksportinntekter stammer fra skipsfrakter og at en avtale som ikke omfatter skipsfart, derfor faller mer utilfredsstillende for Norge enn for noe annet land.

Skipsreder Werrings uttalelser bør sees i sammenheng med det intervju tidligere handelsminister Otto Grieg Tidemand nylig gav til Norges Handels og Sjøfartstidende, der han fremholdt at for skipsfarten er EF-avtalen jevngod med null. I likhet med Werring understreket Grieg Tidemand at stadig flere land idag forsøker å begrense den frie konkurranseadgang på havet til fordel for egne flåter, som ikke vil kunne hevde seg i fri og åpen konkurranse. Norge er et lite land som mangler politiske og økonomiske maktmidler til å ivareta våre egne interesser, og medlemskap i EF ville gitt oss en solid plattform å arbeide ut fra.

Situasjonen er nok ikke så lys som særlig handelsminister Eika vil gi inntrykk av.

Leder

Dåp — TARAGO

«Rasmus»-konkurransen

Intervju — Gustav S. Hansen

En 17. mai ombord

Fellesberetning

NB fra Maritim Personellavdeling

Lest og Hørt

Firmanytt og Personalia

Skipsidrett

WIL-Nytt



Forsidebildet viser «Det store slepet» —  
Tender Tuna og Talisman ved ankomst  
Sydney.

# M/S Tarago overtas



Mrs. A. C. B. Maiden, gift med Chairman of the Australian Wool Corporation, var gudmor for rederiets Ro-Ro skip nummer to — TARAGO, som ble døpt og overtatt av rederiet 20. februar.

I likhet med søsterskipet TRICOLOR er TARAGO bygget ved Chantiers de France-Dunkerque. Det er på 21 700 dwt., har en største lengde på 208 meter og en største bredde på vel 29,5 meter.

Ved dåpen i Dunkerque var rederiets ledelse representert ved skipsreder Tom Wilhelmsen, administrerende direktør Leif T. Løddesøl, h.r.advokat Finn Scheie og teknisk direktør Martinus Kvande. Erik Waage-Nielsen, som tiltrådte denne måned som administrerende direktør for ScanAustral, var også tilstede for å møte blant annet de representanter for ulltraden som var invitert til begivenheten..

Det ene fotografiet viser Mrs. Maiden idet hun hugger over båndet ved dåpsseremonien. Lengst til venstre Mr. Maiden, halvt skjult M. Chauchat, president for Chantiers de France, adm. dir. Leif T. Løddesøl, fru Bibbi Løddesøl, skipsreder Tom Wilhelmsen og adm. dir. Jean Lefol, Chantiers de France-Dunkerque. Det andre fotografiet viser Mrs. Maiden mens hun hilser på skipets offiserer, ledsaget av kaptein A. B. Daviknes.

ScanAustral vil få ialt fem Ro-Ro skip til rådighet, hvorav tre vil seile under norsk flagg.



## IÅR SATSER VI PÅ FØRSTEPLASS!

To WW-skip var blant de tre beste i konkurransen om RASMUS-statuetten som tilfaller skipet med den beste avisen. TANABATA la beslag på annenplassen med sin TABU, mens TARN kom på tredjeplass med TARN'S GALLEY TELEGRAPH. Nok en av våre båter kom blant de ti beste, TROLL FOREST med TROLLUNGANS TIDENDE. Vi gratulerer med det glimrende resultatet!

Skipsavisen SKUMSPRØYT, utgitt ombord på HØEGH MIRANDA, stakk til slutt av med RASMUS 1972, men det var helt til siste avstemning tvil om hvilken av de tre beste som ville gå helt til topps. En representant for juryen opplyser til Skib-Rederi at det først var julenummeret av SKUMSPRØYT som bevirket at Høegh-båten vant «med nese».

Ifjor var det ingen WW-skip med blant de ti beste i Rasmus-konkurransen, så fremgangen er enorm. Med den bredden vi har fått nu, skulle vi ha alle muligheter for at en av WW-avisene tar 1. plassen i inneværende år. På juryhold ble det fremholdt at det ikke var noen av konkurrentene som lå bedre an enn TABU og TGT innholdsmessig sett, blant annet ble lederartiklene gjenstand for sterk ros. Når SKUMSPRØYT vant den utrolig jevne konkurransen, skyldtes det visstnok et større antall nummer, samt noe bedre utstyr.

Skipsavisene skal inneholde en fin blanding av alvor og skjemt. De skal gi et inntrykk av livet ombord og i land, med alvor og spøk, men samtidig respektere den gamle regel om at «spøk som sårer, er ingen spøk». En «grovis» i ny og ne hører med — men det bør være nivå også over de vitse-pregede innslag.

PR-avdelingen har hatt fornøyelsen av å bli tatt med på råd for flere av skipsavisenes vedkommende. Det er en oppgave vi påtar oss med den aller største glede. For det første er det mye å lære ved gjennomlesning av avisene, og for det annet kan det fra tid til annen sakses en godbit til «Skib-Rederi». For det tredje er det grunn til å tro at en god skipsavis har meget å si for miljøet ombord — og det er det viktigste. Skipsavisen skal åpne for en to-veis kommunikasjon — ellers har den sviktet sin oppgave. Men riktig brukt vil den være et verdifullt instrument for bedret kommunikasjon.

Vi håper å bli tatt med på råd også i inneværende år — og den kritikk vi kommer med, vil selvfølgelig alltid være velment. Så får man ta hensyn til den eller la være — det er redaksjonskomiteens privilegium — det er i dette forum man har førstehånds informasjon!



Så til slutt repeterer vi konkurransereglene:

1. Skipsavisen må ha utkommet med minst 4 nummer i løpet av 1973, hvert nummer på minst 6 sider (3 ark).
2. 1 eksemplar av hvert nummer sendes Statens Velferdskontor for Handelsflåten. Siste nummer må være mottatt ved Velferdskontoret innen 15. januar 1974.
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. Vinneret mottar Rasmus-statuetten samt diplom. Det utdeles også diplom for god innsats.

S. K.

### RESULTATER SKIPSAVISKONKURRANSEN 1972

1. og vinner av RASMUS-statuetten:  
M/S HØEGH MIRANDA med skipsavisen «Skum-sprøyt».  
(Leif Høegh & Co. A/S, Oslo)
  2. B/C TANABATA med skipsavisen «Tabu».  
(Wilh. Wilhelmsen, Oslo)
  3. M/S TARN med skipsavisen «Tarn's Galley Telegraph».  
(Wilh. Wilhelmsen, Oslo)
  4. M/S BIAKH med skipsavisen «Lanternen».  
(L. Gill-Johannessen & Co., Oslo)
  5. M/S SANGSTAD med skipsavisen «Rasjonalis».  
(A. F. Klaveness & Co. A/S, Lysaker)
  6. M/S HØEGH MUSKETER med skipsavisen «Muskedundra».  
(Leif Høegh & Co. A/S, Oslo)
  7. M/S BANGOR med skipsavisen «Banger'det».  
(Thorvald Klaveness, Oslo)
  8. M/T BERGE KING med skipsavisen «Kjeft-ausa».  
(Sig. Bergesen d. y. & Co., Oslo)
  9. M/S VESTALIS med skipsavisen «Vestavis».  
(Peder Smedvig, Stavanger)
  10. M/S TROLL FOREST med skipsavisen «Trollungans Tidende».  
(Wilh. Wilhelmsen, Oslo)
- Ovenstående har fått diplom.

PEHR PEHRSON:

# Containere på historisk grunn



WW's terminal på Loenga sett fra Ekebergåsen.

Hvor mange i vårt firma kjenner til at Wilh. Wilhelmsen opererer en containerterminal som ikke ligger ved sjø eller kai? Dette er et faktum, og undertegnede liker å kalle denne for en «dry terminal» da jernbanen besørger transporten av containere til og fra Skandiahavnen i Gøteborg.

Der hvor Kong Harald Hardråde lot reise en kjøpstad i ca. år 1050, som han kalte Oslo, går nå jernbanens trafikk og der ved utløpet av Loelven (som nå forøvrig går i tunnel), ligger Loengaterminalen.

Denne terminal ble opprinnelig bygget for det militære til lossing og lasting av tanks, biler og annen militær utrustning. Selve losse- og lasterampene var meget solid bygget og passer utmerket til tunge 20' og 40' containere og tunge lastebiler. Tyskerne brukte terminalen under okkupasjonen av Norge. En stor del

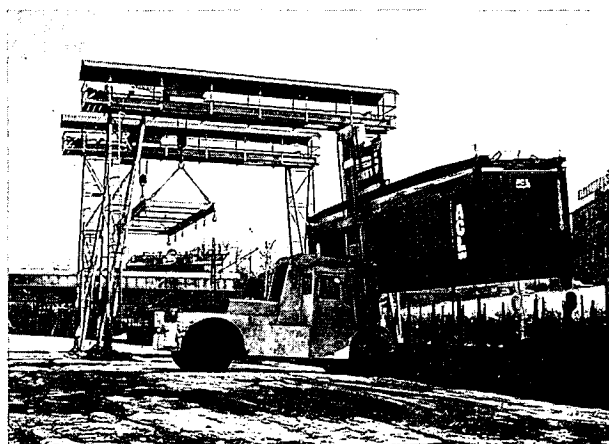
av våre egne tropper og utstyr ble losset her under frigjøringen i 1945. At undertegnede også kom hjem over Loenga i 1945 førte 23 år senere til at militær-rampene begynte å brukes til containerterminal.

Forholdene på Oslo Havn i 1968 egnet seg ikke til containerlossing, og undertegnede som den gang arbeidet for Moore McCormack Lines, var allerede den gang involvert i containertransport.

Under forhandlinger med Norges Statsbaner husker jeg at det etter frigjøringen ble losset norske tanks, biler, tropper og utstyr på Loenga. Spørsmålet om bruk av Loenga som containerterminal ble tatt opp, og Norges Statsbaner aksepterte dette. To tømmerkraner ble satt opp som kunne løfte 36 tonn. Kranene var ikke så veldig elastiske i sine losseoperasjoner da de var faste og vognene måtte skiftes når



Inngående containere på jernbanevogn fra Skandiahavnen i Gøteborg.

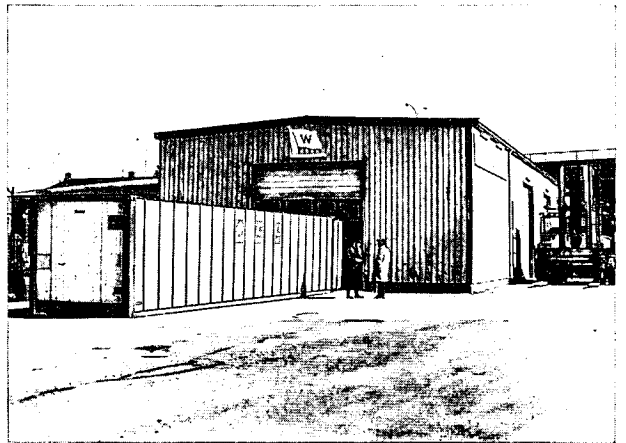


Løfting av containere med «stortrukken».

containerne skulle losses og lastes. Stykkgodset måtte også tas vare på og vareskur fantes ikke. Tegnninger til nytt vareskur ble utført og rundturen hos myndighetene for å få byggetillatelse begynte, men med N.S.B.'s hjelp gikk alt forholdsvis hurtig og greit.

Da Moore McCormack Lines mot slutten av 1970 avvirket sin virksomhet på Norge tok Wilhelmsens Linjeagenturer kontakt med N.S.B. og sa seg interessert i å overta terminalen. Forhandlinger kom straks igang og den 15. desember 1970 var man kommet frem til en avtale som kunne aksepteres av alle parter, og terminalen ble overtatt ved årsskiftet 1970/71.

I dag er Loenga en effektiv og operativ containerterminal og tar vare på den containertrafikk som Atlantic Container Line har til og fra Scandiaterminalen i Gøteborg. Wilhelmsens Linjeagenturer A/S fikk øket terminalkapasiteten betraktelig ved å skaffe en truck som løfter ca. 30 tonn. Denne truck utfører løfting av containere hurtig, og lossing av en rad jernbanevogner med containere går mange ganger hurtigere enn med kran. Det er ikke få tusen containere som har passert Loenga under disse to år Wilhelmsen har drevet der ute. Disse operasjoner på Loenga blir tatt vare på av en liten, men effektiv stab, under formann Hansens daglige ledelse. En effektiv operasjon fører til tilfredsstillelse hos kundene og hjelper Atlantic Container Line Norge A/S i markedsføringen. Som alle sikkert vet er Atlantic Container Line Norge A/S, som eies av Wilh. Wilhelmsen, generalagenter for Atlantic Container Line i Norge og det er, som nevnt, dette rederis containere som går over Loenga. Containere blir som regel sendt med jernbanen onsdag kveld fra Loenga og er i Skandiahavnen i Gøteborg neste dag. Inngående containere blir sendt fra Scandiaterminalen fredag og er på Loenga neste dag.



Overføring av stykkgoods fra container til vareskur.

Alle tomme containere blir lagret i den ene enden av terminalen, mens fulle blir mer spredd utover terminalen for henting eller for avsendelse til Gøteborg.

Hvem ville trodd at der hvor gamle Oslo lå, ikke langt fra bisp Nicolas' Kastell, som kanskje ennå, i rester, ligger gjemt under brolegningen, og at der hvor det store oppgjør stod i 1240 mellom Håkon Håkonsson og hans svigerfar, hertug Skule, skulle moderne storcontainere rulle trukket av jernhester og motoriserte trekkvogner.

Men sirkelen er ennå ikke sluttet når det gjelder utviklingen på transportsiden. Mange av oss som har vært med på vanlig konvensjonell shipping med overgang til containere vil nok oppleve meget mer før vår siste arbeidsdag er forbi, og Loenga er kun et lite eksempel på den utviklingen som har vært de siste 5 år.



## Kaptein K. Martinsen

*Vi mottok igår det sørgelige budskap at kaptein Martinsen var avgått ved døden den 2. mai.*

*Ved sin rettskaffenhet, lojalitet og dyktighet hadde kaptein Martinsen vår ubegrensede tillit. Bare den ting at vi kalte vårt superindendentkontor i New York for Martinsen & Company, Inc. forteller meget om hvilken posisjon han hadde her i firmaet.*

*Da krigen kom og Norge ble okkupert, var det for oss hjemme naturlig å utstyre ham med de nødvendige fullmakter til å ivareta både vår seilende flåtes og våre sjøfolks interesser ute. Et meget stort ansvar ble derved pålagt ham i tillegg til hans kontors vanlige arbeide og han kom i nært samarbeide både med Nortraship, våre generalagenter Barber Steamship Lines Inc., assurandører, sjørettsadvokater og bankene. Da krigen var over, hørte vi bare én mening fra alle disse kanter om hvilken stor hjelp de hadde hatt av kaptein Martinsen i disse vanskelige år med alle slags problemer, og hvilken stor respekt de alle hadde for hans person og hans dyktighet.*

*Jeg vil gjerne ha frembevet dette nå, for han var selv en stillfarende og beskjeden pliktens mann som aldri brukte store ord. De av oss her i firmaet som kjente kaptein Martinsen og hadde arbeidet sammen med ham, vil minnes ham i taknemlighet for hans store innsats både før, under og etter krigens dager.*

Niels Werring

PIERRE BARRIQUE:

## **Styrmann Hansen ser tilbake**

— Myten om sultestripa og gjerrigheten i Wilh. Wilhelmsen er det rene, skjære oppspinn. Når rederiet kunne få et slikt omdømme i enkelte kretser, tror jeg det skyldes misnøyen hos dem som ikke fikk anledning til å fortsette i rederiet. Ikke alle fylte kravene til Wilhelmsens style, og det var de som av den grunn måtte gå fra borde, som eftergå ga uttrykk for at de hadde sluttet fordi forholdene ombord ikke var bra nok. Sannheten er at de aller fleste hadde fortsatt å stå ombord hvis de hadde hatt fått lov til det, sier en mann som bør vite hva han snakker om. Gustav S. Hansen begynte i rederiet som apprentice i 1922, og tjente under syv redere, fra Halfdan Wilhelmsens dager og frem til han gikk over i de pensjonertes rekker for få måneder siden.

— Forholdene den gang var jo svært enkle ombord i alle norske skip — og på landjorden med. Jeg våger iallfall den påstand at det store flertall av dem som gikk til sjøs, hva enten det var med WW eller med med andre skikkelige norske rederier, hadde det bedre ombord enn iland, rent ernæringsmessig sett, legger Hansen til.

— Men noe måtte ligge til grunn for ryktene, Hansen?

— Det er utvilsomt riktig at sparsommelighet var en dyd i firmaet. Men det var vel bare et positivt trekk at en ung sjøaspirant eller volontør lærte seg økonomisk sans. Når vi sendte et telegram den gang, var vi omhyggelige med å barbere ned teksten til et minimum. Ett overflødig ord kostet ti øre ekstra, og det kunne føre til en skrape om noen merket det — men ingen har vel vondt av å gå i en slik skole. Samtidig som den enkelte lærte seg å være forsiktig såvel på kontoret som i sitt privatliv, skapte rederiet grunnlaget for sin gode økonomi. Det var blant annet økonomisk nøkternhet som gjorde det mulig for WW å kontrahere ny tonnasje i siste halvdel av 30-årene, på et tidspunkt da konkurrentene var falllitten nær eller kanskje allerede var gått på ryggen. I vårt rederi hadde vi en følelse av trygghet som man utvilsomt savnet rundt om ellers, og det var en trygghet som også våre familier høstet rike fordeler av. Min kone sa mange ganger til meg at jeg måtte vel være glad som hadde en så god arbeidsplass.

Gustav S. Hansen mener at grunnen til at firmaet har vært en god arbeidsplass i såvel harde som gode tider, er den interesse sjefene alltid har hatt for funksjonærenes ve og vel. Dette, mener han, måtte uvilkårlig føre til en mer personlig innstilling til ens arbeide og arbeidsplass, ja det var mere som å arbeide for en familie og ikke for et firma. I den forbindelse minner han om at det sto — og står — kvinner bak:



Gustav S. Hansen

— Jeg husker gamle fru Ragnhild Wilhelmsen, gift med Halfdan Wilhelmsen, et på alle måter elskelig menneske, Julie Wilhelmsen, kapteinens hustru, var myndig, med moderlig. Hun var rett og slett som en mor for firmaet. På WIL-festene satt hun der og holdt liksom et øye med oss alle sammen, men det var et blick som viste at hun hygget seg med oss og satte pris på å være i lag med firmaets funksjonærer. De personer som har ledet firmaet i min tid, samt deres ektefeller, har vist seg åpenhjertede og rundhåndede og er i seg selv det beste bevis på det falske i myten om sultestripe og annet tøv.

Gustav S. Hansen begynte i rederiet som aspirant for drøyt 50 år siden, men i 1929 måtte han ta et halvt års militærtjeneste. Da han var ferdig med sine seks måneder i 4. gardekompani, skulle han begynne på skipperskole, men så viste det seg at han sannsynligvis hadde et snev av farveblindhet.

— Professoren som undersøkte meg, mente at det var for galt at jeg skulle oppgi mitt yrke til sjøs og han var villig til å la tvilen komme meg til gode. Men da sa jeg bestemt nei. Tenk om det skulle skje et uhell mens jeg hadde vakt på brua, professor! sa jeg. Tenk om det skulle skje et uhell og jeg skulle bli spurt om jeg ikke hadde hatt mistanke om farveblindhet, hva skulle jeg si og gjøre da? Professoren skjønte hva jeg mente og følgen av det hele ble at jeg tok et ett-årig artiumskurs for å kvalifisere meg til en stilling i land. Jeg ble ferdig i 1931, på et tidspunkt da en jurist med laud kunne få jobb hvis han disponerte dragkjerre, og for meg ble det to års arbeidsledighet. Det var allikevel den rikeste perioden

i mitt liv. Slikt kan høres merkelig ut, men jeg lærte så mye om mennesker i den tiden, og høstet erfaringer jeg ikke ville vært foruten i de årene som fulgte.

— Og så var det kontoret i Tollbodgaten?

— Ja, jeg hadde fått anmodning om å søke stilling der når tidene ble bedre, og i 1933 ble jeg ansatt i post- og økonomiavdelingen, som det het dengang. Alle begynte gjerne her, og selv ble jeg etter en stund leder for opplæringen av volontørene. Det er morsomt å tenke tilbake på flere av dem som jeg gav den første opplæring i et rederis virksomhet, idag sitter de som skipsredere, generalkonsuler og direktører. Jean Michelet er en, Bjørn Østberg en annen. En fremtredende person i utenriksdepartementet er en tredje, og da vi like etter krigen hadde problemer med å få visum for en av våre maskinsjefer som skulle ut på en lang og besværlig reise, med mellomlanding i flere land med strenge visumbestemmelser, ringte jeg min tidligere elev i postavdelingen, og han fikset alt i løpet av et minimum av tid, så forsinkelser ble unngått. I det hele tatt har jeg hatt stor glede og nytte av en rekke av volontørene fra Tollbodgaten.

— Krigstiden var vel en ytterst vanskelig periode for den som arbeidet i et interkontinentalt linjerederi?

— Det sier seg selv. For meg ble det flere år som kombinert portier og vaktmesterassistent. Denne stillingen ble ledig, og man ville gjerne ha en kjent mann der, og så ble det Styrmann Hansen da. I parentes vil jeg få bemerke at jeg alltid har vært stolt av dette med **styrmann** Hansen. Det var et drøss med kapteiner i huset, men jeg var den eneste av flere ansatte styrmenn på kontoret som ble beåret med titelen **styrmann**. Akkurat da tenkte jeg vel ikke nærmere over det, for jeg var fælen ved tanken på å skulle sitte nede i portierlosjen og ta imot blant annet tyskere og nazister som kom på besøk. En del av kontoret var rekvirert til Skipsfartsdirektoratet, og portieren var felles. Neiggu om jeg vil, sa jeg først. Men jeg ble overtalt til å bekle den posten. Det holdt forresten på å gå galt. En dag dukket det opp noen tyskere som hilste stramt og smatret løs: WO IST DIE INSPEKTIONSABTAILUNG? Uten å tenke meg om svarte jeg FIRST FLOOR, LEFT HAND, og fikk noen blikk som kunne gått gjennom stål. Det var enda godt at det dreiet seg om tyske marineoffiserer og ikke gestapofolk, da var det nok gått meg ille.

— Flere episoder fra den tiden, Hansen?

— Ja, en dag fikk vi beskjed om at hele Tollbodgaten 20 ville bli sprengt i luften klokken tre om eftermiddagen. Huset ble evakuert, fra loft til kjeller, og jeg var på vei ut på gaten jeg også. Da tok tyske politifolk plutselig lille Hansen i kraven, skjøv ham foran seg innover i bygningen og med maskinpistoler i anlegg bak nakken ble jeg tvunget til å kripe inn i hvert eneste lille kott i bygningen for å hjelpe tyskerne med å finne bomben. Jeg var jo ikke videre høy i hatten, og klokken tikket mot tre, altfor raskt syntes jeg. Og presis på slaget smalt det, og jeg var fremdeles ikke ferdig med å lete. Men heldigvis smalt det ikke i Tollbodgaten 20, men i Schwensens gate. Telefonoppringningen til oss var bare en avledningsmanøver.

— Senere kom du over i mannskapsavdelingen?

— Ja og det var et så hyggelig arbeide at det var nesten galt å skulle få lønn attpåtil, smiler Gustav Hansen. — Samtidig var virksomheten utfordrende, jeg hadde en følelse av å måtte være samtidig på begge sider av gjerdet. Det var så mange og så meget å spille på at man nesten hadde følelsen av å betjene et svært orgel.

— Det høres ut som om det bare er gode minner fra firmaet. Noe malurt kan vel dryppes i begeret også?

Gustav S. Hansen snurper munnen litt sammen og tenker seg om.

— Det skal vel godt gjøres å gå gjennom en 50 års arbeidstid uten skuffelser av en eller annen art, men slike skuffelser har vært uvesentlige sett i en større sammenheng.

Gustav Hansen vet hva han snakker om når han snakker firma. Han har også sørget for å vise at han kan skrive. Ikke bare som bidragsyder i Skib-Rederi, men også som den første redaktør av WIL-posten, forgjengeren til Skib-Rederi. De første numrene hadde en budsjetttramme på 50 kroner, men Gustav Hansen fikk det til, og da konsul Strand så at produktet var godt, var det ikke lenger noe problem å få bevilget de penger som skulle til. Så skrive kan han, Gustav Hansen.

— Hva med å sette seg ned og skrive opp en del av det De husker, Hansen, om stort og smått i det halve århundrede De var ansatt i firmaet, og gjerne noen anekdoter fra tiden før De begynte, også?

— Kanskje jeg allerede er i gang, smiler Hansen.

Det er grunn til å tro at Skib-Rederi vil få høre mer fra Gustav «Styrmann» Hansen.





# NB

## fra Maritim Personellavdeling

Ifølge melding fra Direktoratet for sjømenn, er helseerklæringens gyldighet forlenget til 2 år, forutsatt at tjenesten fortsetter på samme skip eller i samme rederi. For tjenestegjørende under 18 år eller over 50 år, må imidlertid helseerklæringen fornyes når det er gått 1 år.

Helseerklæringen skal innenfor de nevnte frister fortsatt være gyldig selv om sjømannen mellom to tjenesteforhold på skip tilhørende samme rederi har et opphold i land, som dog ikke må være av lengre varighet enn 3 måneder fra den dag vedkommende fratradte tjenesten.

Hvis sjømannen er sykeavmønstret eller har vært arbeidsudyktig på grunn av sykdom eller skade mellom to tjenesteforhold, må helseerklæringen alltid fornyes.

Under henvisning til ovenstående vil vi derfor henstille til vårt seilende personell om å ta vare på helseerklæringen, og passe på at man får den med ved hver avmønstring. Derved spares både tid og utgifter ved neste påmønstring. Når det gjelder gjennomlysningen så har den 1 års gyldighet.

I de tilfeller hvor helseerklæringen er gyldig, er det en fordel at sjømannen er ferdig vaksinert når han fremstiller seg for mønstring.

I Oslo kan dette gjøres ved rederilegekontoret som er autorisert til å foreta alle vaksinasjoner.

Det gjelder derfor også å ta vare på de forskjellige vaksinasjonsattester, så man kan slippe unødige vaksinasjoner når man allerede har gyldige.

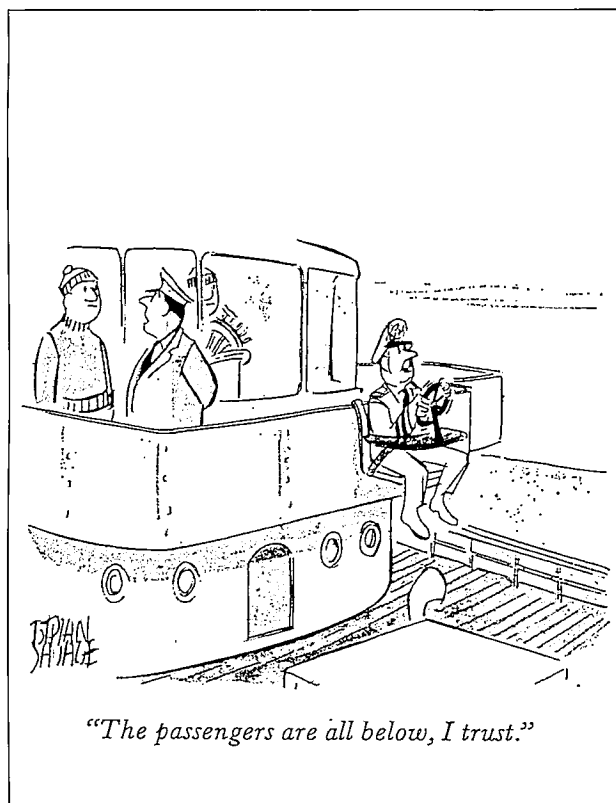
Da det stadig viser seg at sjømenn som er sykeavmønstret i utlandet, drøyer med å gå til lege etter hjemkomst, må vi gjøre oppmerksom på at lege må oppsøkes umiddelbart etter hjemkomst. Ellers risikerer man å miste sine rettigheter.



### MARITIMT REKRUTTERINGS- OG OPPLÆRINGSKONTOR

I 1967 ble ordningen med tre maritime personellinspektører etablert i den form den har hatt frem til i dag. Inspektørene har dekket de forskjellige opplæringsordninger for offisersaspiranter, kursvirksomhet og videreopplæring, og etter hvert som de forskjellige rekrutteringsordninger ble etablert av departementet, ble en av hovedoppgavene å følge disse ordningene inn i våre «karriere-planer». Dette arbeide i rutineform er senere blitt overtatt av forhyringssekretær Lunde.

Inspektørene vil fremdeles ha sin funksjon, men vi benytter her anledningen til å annonsere at et «Maritimt rekrutterings- og opplæringskontor» er etablert med plass i vårt nye tilbygg i 2. etasje — i sitt rette miljø sammen med forhyringsavdelingen og sosialavdelingen. Her vil fra nå av sekretær Lunde og inspektør Bekkavik ta imot strømmen av rekrutter og aspiranter som kommer innom RA 5.



Inspektør Vidar Bekkavik blir fra nå av å finne på sitt kontor i tilbyggets 2. etasje hvor han som alltid imøtekommende tar seg av spørsmål om rekruttering, fast ansettelse og «karriere-planer».

# **WILH. WILHELMSEN**

## **Fellesberetning 1972**

Innehavere av firma WILH. WILHELMSEN er:

Skipsreder Niels Werring  
Skipsreder Tom Wilhelmsen  
Skipsreder Niels Werring jr.  
Skipsreder Wilhelm Wilhelmsen

---

---

**Firmaet disponerer følgende skipsselskaper:**

Dampskibsaktieselskabet Den norske Afrika- og Australielinie,  
Wilhelmsens Dampskibsaktieselskab, A/S Tønsberg, A/S Tankfart I,  
A/S Tankfart IV, A/S Tankfart V, A/S Tankfart VI, Skips A/S Triton,  
Skips A/S Tudor, Skips A/S Pegasus, Skips A/S Canopus,  
Kommandittselskapet A/S Tibetan & Co.

**I tillegg disponeres:**

Wilhelmsens Linjeagenturer A/S og Wilhelmsen Offshore Services

## **Skipsfartens arbeidsbetingelser**

Norsk skipsfart er i dag sterkt avhengig av et nært internasjonalt samarbeide på en rekke felter for at næringen skal kunne opprettholde sin betydning. I første rekke er det nødvendig å bekjempe de økende tendenser til flaggdiskriminering. Videre understreker valutakrisene nødvendigheten av et enda mer intimt internasjonalt samarbeide i denne sektor — og det er grunn til å minne om at få næringer er mer konjunkturfølsomme enn nettopp skipsfarten. På det nasjonale plan er det viktig at skatte- og avgiftspolitikken ikke svekker konkurransevnen.

Det foreløpige resultat av forhandlingene med EF om en frihandelsavtale, er skuffende for skipsfarten. Alt tyder på at Norge fortsatt blir uten medbestemmelse i et fellesskap som avtar over 50 prosent av våre skipsfartstjenester, og som dertil er utvidet til å omfatte et betydelig antall av våre konkurrenter.

Hittil har ikke EF vedtatt noen felles skipsfartspolitik, men det er tegn til en voksende interesse for å gjøre det. Samtidig øker faren for at en slik politikk kan få proteksjonistiske trekk — ikke minst som følge av ytre press fra land som ønsker handelsavtaler med bilateral deling av skipsfarten.

Også på andre fronter har det vært en økende tendens til diskriminering. Handelsavtalen mellom USA og Sovjet reserverer således to tredjedeler av transportene for avtalepartnernes egne skip, og USA's skipsfartsavtaler med syd-amerikanske land har en tilsvarende effekt. De internasjonale bestrebelsene på å utforme retningslinjer for linjekonferansenes virksomhet er av en rekke land innenfor UNCTAD forsøkt utnyttet til å legalisere flaggdiskriminering. Og både i USA, Venezuela og nu senest i Australia er det fremsatt lovforslag som — hvis de blir vedtatt — vil ramme betydelige deler av de hittil frie tank- og bulktransporter.

For verdenshandelen vil slike tiltak virke både hemmende og fordyrende, og de står i direkte strid med den nedbygging av handelsbarrierer som GATT vil etterstrebe i sin neste forhandlingsrunde.

For norsk skipsfart betyr diskriminering en trussel mot den viktigste forutsetning for næringens eksistens, nemlig adgangen til å konkurrere om de internasjonale varetransporter. Med 93 prosent av flåten utelukkende beskjeftiget mellom fremmede land, er Norge i en spesielt utsatt posisjon. Det er derfor beklagelig at vi har gitt avkall på å delta i ett av de fora som vil stå mest sentralt ved utformingen av skipsfartens arbeidsvilkår i tiden fremover.

Behovet for økt samarbeide gjelder også den valutapolitiske sektor. Skipsfarten — med den alt overveiende del av sine inntekter og forplik-

telser knyttet til langsiktige frakt- og låneavtaler i fremmed valuta — er særlig sårbar ved uro i valutamarkedene. Valutakrisene i år har gitt en dramatisk illustrasjon av behovet for mer vidtgående internasjonale avtaler. Det er i denne situasjon viktig at rederiene gis anledning til å treffe nødvendige valutamessige disposisjoner for å redusere skadevirkningene.

Mer oppmuntrende for skipsfarten var det at det i 1972 fant sted en økt kontakt mellom land med politisk ulike systemer. Dette gir perspektiver for økt vareutveksling i årene som kommer. De tegn til oppgang i de økonomiske konjunkturer som er sett i løpet av året, er også blitt tydeligere etterhvert og gjør at de generelle økonomiske utsikter på kort sikt er mer lovende enn for et år siden.

Det er likevel grunn til å understreke at store deler av 1972 var preget av depresjon i fraktmarkedene, spesielt for tank- og bulkskip hvor det først på høstparten inntrådte en viss bedring. For skip i løsfart var situasjonen til sine tider prekær, og det ble stillet store krav til rederienes konkurransevne. For mange rederier viste det seg at de høye omkostninger under norsk flagg var et avgjørende handicap.

Spesielt bekymringsfullt er dette i sammenheng med den sterke inflasjon og det raskt stigende innenlandske omkostningsnivå. Ikke minst øker problemene ved at beskatnings- og trygdepolitikken i stadig mindre grad bygger på bedriftenes evne til å betale skatt og avgifter. I stedet for å basere skattleggingen av bedriftene på opptjente overskudd, er det innsatsen av kapital og arbeidskraft som angripes som beskatningsobjekt. Dette svekker bedriftenes eksistensgrunnlag og konkurransevne, særlig på de internasjonale markeder, og for norsk skipsfart kan disse forhold bli en alvorlig hemske i årene som kommer. Et særproblem foreligger dessuten for skipsfarten, idet manglende avtaler med en del land fører til at rederiene ikke får fullt fradrag i sine norske skatter for skatter de betaler i disse land. En slik form for dobbeltbeskatning er urimelig og bør fjernes.

## **Hovedtrekk ved rederiets utvikling i 1972**

1972 var på flere måter et spesielt år for firmaet. Særlig var det preget av endringer i rederiets flåtesammensetning. Omstrukturering av flåten og den derav følgende omlegging av driftsformene, samt av organisasjonsmønsteret i firmaet, er uttrykk for viljen til å stå best mulig rustet overfor de utfordringer skipsfarten og rederiet vil møte i årene fremover.

Overtagelsen av Roll-on/Roll-off-skipet TRI-COLOR og containerskipet TOYAMA høsten 1972 markerte rederiets omlegging til nye transportformer på Australia og Østen. Ytterligere et Roll-on/Roll-off-skip, TARAGO, ble overtatt i februar 1973. Samtidig fortsatte utfasingen av eldre linjeskip ved salg og overlevering av TALLEYRAND, TUNGSHA og TYSLA i 1972, samt TORONTO, TOREADOR og TERRIER i 1973. I tillegg er TORTUGAS, TEXAS, TENNESSEE og TAMPA solgt for levering senere i 1973, mens TALISMAN er solgt og levert til opphugning etter havari i desember 1972.

Rederiet overtok i fjor høst sitt hittil største skip, ore/oil-carrieren TARTAR på 215 621 tdw. En ytterligere utbygging av tank/dry cargo flåten skjedde ved overtagelsen av bulkskipet TAKASAGO på 63 479 tdw. sommeren 1972 og av søsterskipet TAKAMINE tidlig i 1973. På den annen side foretok rederiet høsten 1972 økonomisk gunstige salg av to 150 000 tonn OBO-carriers, TARIM og TIBETAN, som ble overlevert til nye eiere i september, respektive oktober 1972. De tre eldre og mindre tankskip TOLUMA, TOSCANA og TROMS ble avhendet tidlig i 1972. I tillegg er OBO-carrieren TEHERAN solgt i 1973 for senere levering. Ved disse disposisjoner har rederiet også ytterligere styrket sitt finansielle grunnlag for fortsatt vekst, og som erstatning for de solgte skip er det inngått kontrakt med det japanske verft

Nippon Kokan om bygging av rederiets hittil største tonnasjeenhet, en 360 000 tonn tankbåt for levering i 1. kvartal 1976. Videre har vi i år kontrahert en bulkcarrier på 63 050 tdw. ved Mitsubishi for levering høsten 1974. Dette blir et søsterskip til TAKASAGO og TAKAMINE og blir dermed skip nr. 4 i denne serie. Nr. 3 i serien leveres høsten 1973.

En ny virksomhetsgren ble innlemmet i rederiet ved overleveringen av forsyningsskipene TENDER TROUT og TENDER TUNA fra det amerikanske verft Mangone. Disse skip er konstruert for å betjene oljeboringsplattformer. I tillegg til de fire forsyningskip som opprinnelig ble bestilt ved Mangone-verftet, er ytterligere to kontrahert ved samme verft for levering i første halvår 1974. Dertil er det i 1973 ved Ulstein Mek. Verksted A/S i Ulsteinvik bestilt to forsyningskip for levering i april og mai 1974.

Det felles skandinaviske prosjekt Pegasus — som ble iverksatt for å utrede markedet for flyfrakt i 1970-årene — ble avsluttet i 1972 etter at rederiene som stod bak, ikke hadde funnet utsiktene tilstrekkelig fristende til å satse videre i fellesskap i denne sektor.

På det organisasjonsmessige plan i rederiet fortsatte samarbeidet med konsulentfirmaet McKinsey & Company, Inc. De felles konklusjoner dette har resultert i, vil etter hvert få sin praktiske utforming.

## **Linjefarten**

Året 1972 har for de fleste av våre linjer gitt bedre resultat enn det foregående år. Lasttilgangen har vært god, til tross for en konjunkturavslapning, men på ny må vi dessverre konstatere at utgiftsøkningen har vært kraftig. Vi har i de fleste trades merket en tiltagende konkurranse fra «outsiders», noe som må tilskrives det meget svake fraktmarked for skip i løsfart. Etterhvert som ratenivået for slike skip steg utover høsten, ble dette problem noe redusert.

Av de 38 linjeskip rederiet ialt disponerte pr. 1. januar 1973, var 29 stillet til rådighet for de tre samarbeidsselskaper Barber Lines, ScanDutch og ScanAustral. Samarbeidsselskapenes resultater spiller således en betydelig rolle for det økonomiske resultat av rederiets engasjement i linjesektoren. Vi har kunnet konstatere at dette samarbeide har gitt seg utslag i sterkere slagkraft i konkurransen.

## Scanservice / ScanDutch

Scanservice gjennomførte i årets tre første måneder ni seilinger pr. måned med 36 skip. Den 1. april 1972 ble det hollandske rederi, Koninklijke Nedlloyd b.v., opptatt som partner i Scanservice, som samtidig forandret navn til ScanDutch. Dermed kunne seilingene økes til 13 pr. måned med en tonnasjeinnsats på 51 skip, hvorav åtte fra Wilh. Wilhelmsen.

I mai ble det første containerskip satt inn på linjen, fulgt av et i september. Ytterligere to ble levert helt mot slutten av året. De to siste containerskip leveres i 1973. Med seks contai-

nerskip i drift vil ScanDutch tilby tre seilinger hver måned, og man regner med at disse vil bli supplert med seks konvensjonelle seilinger pr. måned og en tonnasjeinnsats på 25 skip. Wilh. Wilhelmsens andel herav blir et containerskip og fire konvensjonelle skip, mot tidligere åtte ni konvensjonelle skip. Dette gir et godt inntrykk av containerskipenes store kapasitet i forhold til vanlige linjebåter.

Linjens samlede resultat for 1972 var bedre enn ventet.

## barberlines

Det økonomiske resultat for Barber Lines i 1972 viste fremgang fra året før. De forskjellige ruter gav imidlertid ujevne resultater, og en markert fallende tendens ble registrert i siste halvdel av året. Dette skyldes delvis at de ventede virkninger av konjunktur-oppgangen i USA hittil stort sett er uteblitt. Også konkurransen fra container-rederiene og fra tramptonasje medvirket til de svakere resultater utover i året.

Barber Lines' tonnasje ble i 1972 og begynnelsen av 1973 ytterligere forbedret ved utskifting av eldre, uhensiktsmessige skip og innsettelse av moderne semi-containerskip. Disse benyttes først og fremst på ruten mellom USA's østkyst og Det fjerne Østen. For å bevare sel-

skapets andel i transportene av de betydelige kvantiteter av semi-linjelast som gummi, tapioka og trelast, har Barber Lines startet en spesialservice med innbefraktet bulk-tonnasje. Ved slutten av 1972 beskjeftiget selskapet 34 skip, hvorav 20 fra vårt rederi.

Barber Lines' eget agentkontor i Hong Kong, som ble åpnet i februar 1972, har hittil fullt ut svart til de forventninger som ble stillet.

Utsiktene for 1973 er usikre på bakgrunn av den omfattende konkurransen fra rene containerskip og uvissheten vedrørende utviklingen i USA's handel og økonomi. Barber Lines' flåte av semi-containerskip skulle imidlertid være godt egnet til å møte konkurransen inntil videre.

## ScanAustral

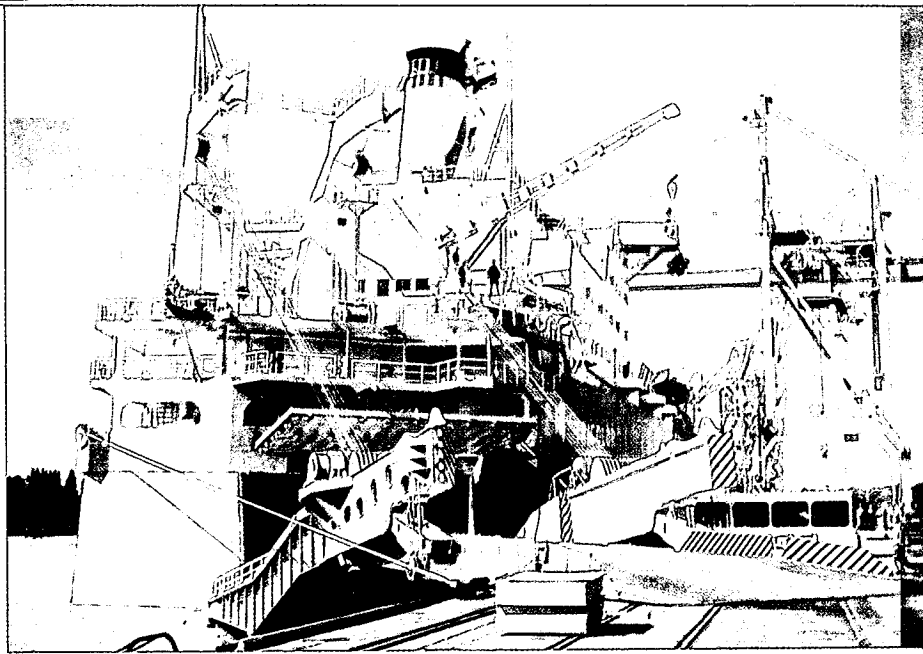
En ny konferanseavtale, gjeldende for syv år, ble inngått i april 1972. Denne avtale ventes å sikre den nødvendige arbeidsro for ScanAustral i årene fremover, selv om konkurransen fra rederier utenfor konferansen har vært merkbar det siste året.

Forhandlinger om fraktforhøyelser ble avsluttet våren 1972. For sydgående last ble fraktene øket med 14½ prosent, mens man for nordgående last, spesielt ull, måtte gå med på en viss fraktreduksjon.

Den tidligere påbegynte effektivisering av ruteopplegg og rasjonalisering av tonnasjen fortsatte

i 1972. ScanAustral beskjeftiget ved starten i 1970 17 skip, og benyttet 11 skip ved inngangen til 1972. I september 1972 ble de to Ro/Ro-skipene M/S TRICOLOR og M/S BARRANDUNA satt i drift, og derved ble antallet konvensjonelle skip redusert til fire ved årsskiftet 1972/73. Kvantumet av transportert last er imidlertid opprettholdt.

Det økonomiske resultat for ScanAustral i 1972 var tilfredsstillende. Den fulle virkning for resultatene av omlegningen til ny tonnasje ventes imidlertid i 1973 og 1974, da samtlige fem Ro/Ro-skip vil være i drift.



*Rederiets første Ro-Ro skip TRICOLOR, på 21 467 tdw., representerer noe ganske nytt i interkontinental linjefart. All last bringes ombord på hjul via skipets nedfjellbare akterrampe, og skipets lastedekk står i forbindelse med hverandre slik at lasten kan kjøres helt opp på værdekket. Ro-Ro skipet kan ta praktisk talt all slags last for ScanAustral's kunder.*



## **De øvrige linjer**

### *India/Pakistan/Bangladesh*

Til tross for færre seilinger gav 1972 et gunstiger resultat enn 1971. Hjemreisene har stort sett vært bedre med full utnyttelse av skipenes lasteevne. Utgående er lastmengden derimot gått ned, og vi har hatt et par seilinger med svak utnyttelse av kapasiteten.

Efter krigen mellom India og Pakistan har det vært vanskelig å kombinere våre seilinger til de to land. For eksempel er det i en del tilfeller blitt krevet at last til indiske havner skulle losses i India før anløp av Pakistan. Dette har ført til tap av endel last for oss. Ekspedisjonen i India/Pakistan er fremdeles dårlig med lang ventetid, spesielt i Karachi.

### *Europa—Persiske Buk*

De innseilte bruttofrakter ble i 1972 ca. 10 prosent lavere enn i 1971 på grunn av to færre seilinger. Driftsresultatet ligger allikevel opp mot resultatet for 1971 takket være gode utgående seilinger. De hjemgående reiser er imidlertid dårligere enn i 1971, vesentlig på grunn av svakt marked og mangel på trampaster.

### *Syd-Afrika*

Syd-Afrika fortsatte sin restriktive importpolitikk også i første del av 1972. Den transporterte lastmengde til Syd-Afrika var omtrent den samme som foregående år.

## **Tankfarten**

Tankmarkedet var også i 1972 preget av store svingninger, og den bedring man hadde i spotmarkedet rundt årsskiftet 1971/72 fortok seg hurtig. Fra midten av januar, da raten fra Persiske Buk til Europa lå på ca. WS 85, fikk man et stadig dårligere marked utover mot april/mai. For de helt store skip måtte man i en periode akseptere rater helt ned i ca. WS 20, som ikke engang dekker rene driftsutgifter. Følgen var at omtrent seks mill. tdw. tanktonnasje ble lagt opp utover våren.

Omslaget i markedet kom i mai/juni, da virkningene av den japanske sjømannstreik begynte å gjøre seg gjeldende. I juni førte også nasjonaliseringen av Iraq Petroleum Co. til reduserte skipninger fra det østlige Middelhav, og tonnasjehovet økte. Avslutningen av den japanske sjømannstreik i juli medførte ikke det for-

Konferansen har også i 1972 måttet føre en hard kamp mot stadig flere utenforstående rederier. De rateforhøyelser som skulle kompensere utgiftsstigningen, har derfor bare delvis kunnet gjennomføres. Resultatet for linjen ble omtrent som i 1971.

### *New Zealand*

Vi hadde i 1972 én seiling mer enn i foregående år. Dette, og en generell bedring i lasttilgangen, førte til en økning i lastmengden på hele 43 prosent. Ekspedisjonsforholdene i New Zealand er fortsatt meget vanskelige, men innsettelsen av Skandiaskipet M/S TORRENS — utstyrt med en spesiell containerseksjon — bør føre til en vesentlig reduksjon i laste/lossetiden. Linjens resultat har vært bedre enn i 1971.

### *Fjerne Østen—Persiske Buk (Willine)*

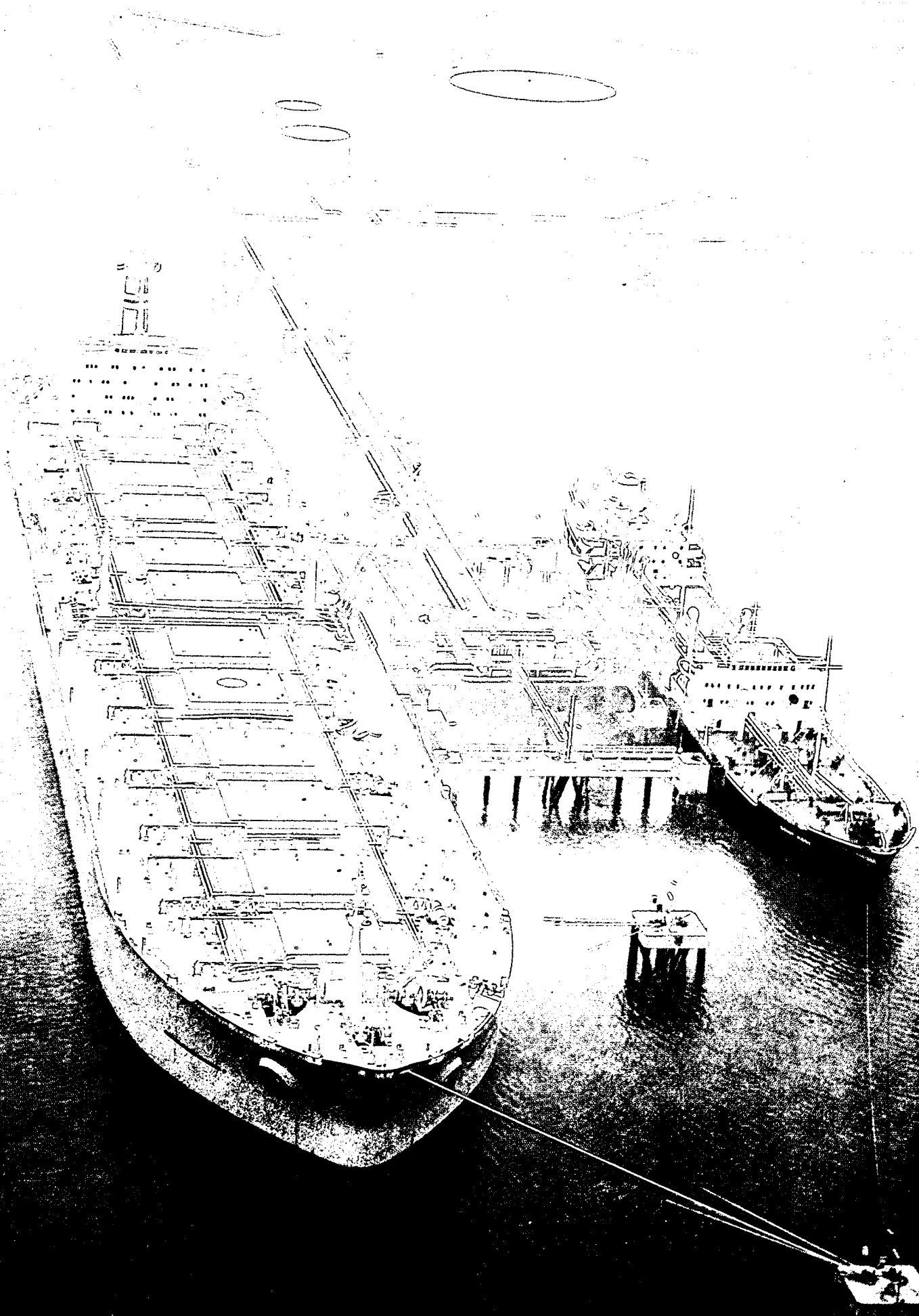
For denne linje, som ble startet høsten 1971, var 1972 et innarbeidelsesår, og dette preger driftsresultatene. Vi har fremdeles ikke oppnådd medlemskap i Konferansen. Linjen har fått meget god støtte fra betydelige eksportindustrier i seilingsområdet, og skipene har kunnet seile med praktisk talt full last i begge retninger. På grunn av konkurransen med konferanselinjene har imidlertid ratene vært tildels sterkt trykket. Samhandelen mellom Japan, Hong Kong og landene omkring Den Persiske Buk er raskt stigende, og området er linjemesig meget interessant.

ventede ratefall. Streiken, som over en periode lammet mer enn 13 mill. tdw. tankskip, hadde bragt store forstyrrelser i verdens oljeforsyninger — ikke bare i Japan — og lagrene var flere steder sterkt redusert. Den stigende tendens i ratenivået ble ytterligere forsterket av økende aktivitet og bedre forhold i verdensøkonomien. Økningen av importkvotene for olje til USA, der man begynte å frykte en energikrise, trakk i samme retning. Ved årets utgang hadde markedet bygget seg opp til et nivå på ca. WS 120, og såvel tonnasje levert i 1972, vel 20 mill. tdw., som det vesentlige av tidligere opplagte skip var beskjefiget.

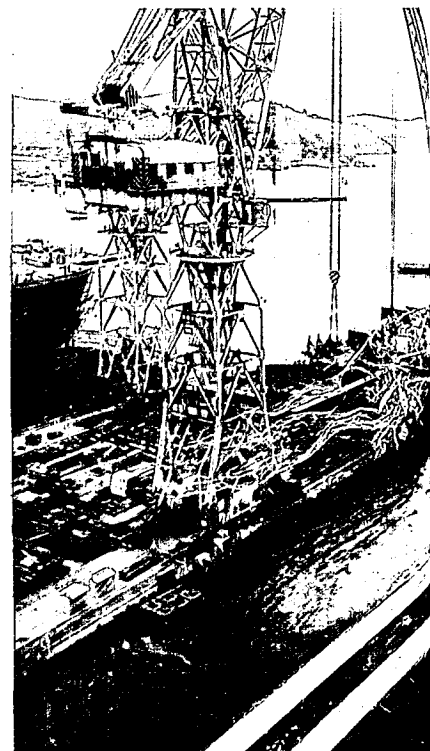
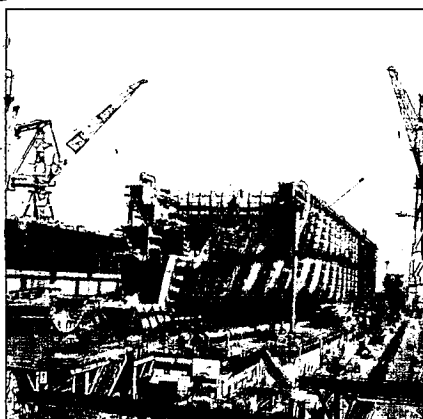
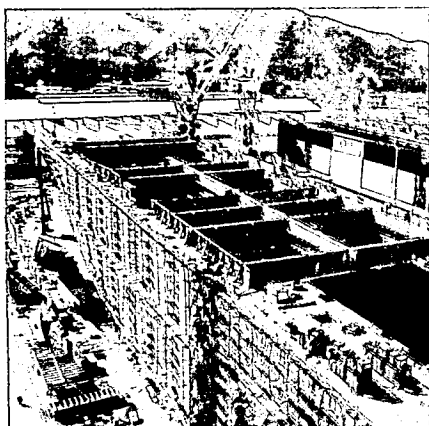
*(Tankfart forts. side 12)*

---

*Rederiets hittil største skip, ore-oil carrier TARTAR (215 621 tdw.) under bunkring ved Europoort.*





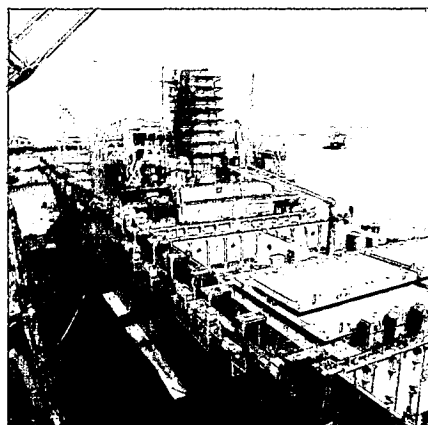
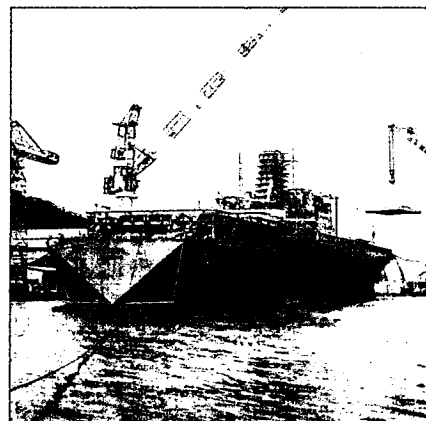
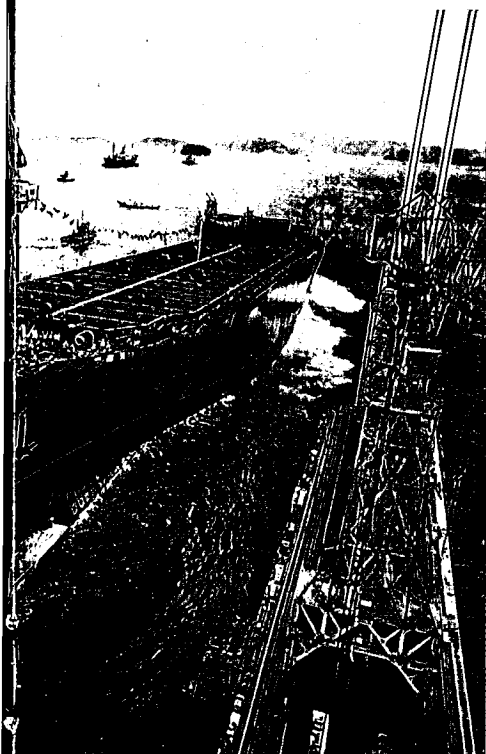


*Containerskipet TOYAMA i fem utb*

## **Noen nøkkeltall fra reder**

Bruttofrakter* .....	1 000,4
Driftsresultat fra rederivirksomheten inkl. renteinntekter .....	235,5
Ordinære og ekstraordinære avskrivninger på skip og kontrakter .....	154,0
Betalte skatter .....	8,6
Disponibelt netto-overskudd (etter skatt og avskrivninger) ..	11,8
Foreslått utdelt som utbytte for 1972 .....	10,0
Flåtens kostpris pr. 31/12 1972 .....	2 240,2

\*) 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.



gstrinn ved Mitsui-verftet i Tamano, Japan.

## **virksomheten i mill. kroner**

Bokført verdi av flåten pr. 31/12 1972 .....	840,5
Brutto kontraktsmasse pr. 31/12 1972 .....	850,0
Kostpris nybygninger overtatt i 1972 .....	468,0
Pantegjeld på seilende skip pr. 31/12 1972 .....	705,9
Betalt på pantelån og kontrakter .....	410,3
Bokført egenkapital pr. 31/12 1972 .....	450,8
Investert i skip pr. mann ombord .....	1,4

Periodemarkedet var i første halvår preget av det lave spot-marked og den generelle pessimisme. Energisituasjonen i USA bragte imidlertid igjen liv i interessen for periodeforretninger, og en del interessante slutninger ble gjort.

Efter utgangen av 1972 har ratene fluktuert på forholdsvis høyt nivå. En del usikkerhetsmomenter gjør seg imidlertid gjeldende. Særlig er det grunn til å minne om at ca. 27 mill. tdw. tanktonnasje og nesten 9 mill. tdw. kombinert tonnasje ventes levert fra verdens skipsbyggere i 1973.

Bortsett fra TROMS og TOSCANA, som seilte i løsmarkedet inntil skipene ble solgt og levert til sine nye eiere i begynnelsen av året, har samtlige av rederiets tank- og kombinerte skip seilt på tidscertepartier i 1972.

TUAREG ble tilbakelevert fra sitt certeparti til BP i oktober, og skipet gikk umiddelbart inn på et tre-års certeparti til Mobil Oil Corporation.

TIBERIUS ble tilbakelevert fra BP i midten av januar 1973 og har derefter seilt i løsmarkedet, men vil i midten av mai gå inn på et tre til fem års tidscerteparti til amerikanske befraktere. TAURUS avsluttet sitt Texaco-certeparti i

mars 1973, og er sluttet videre for tre år til Mobil.

Nybygningen, ore/oil-carrier TARTAR gikk ved leveringen fra det japanske verft Nippon Kokan i august inn på et fire års tidscerteparti, også til Mobil.

Ratene for de nye certepartier som ble inngått i 1972, er tilfredsstillende, men generelt gjelder det for alle våre tidscertepartier at de rammes av den dollar-devaluering som fant sted vinteren 1973.

## BUNKERS

1972 var gjennomgående et stabilt år i bunkersmarkedet. I november fikk man imidlertid i de fleste områder en generell prisøkning, og 1. januar 1973 ble prisene igjen satt noe opp. Denne siste prisstigning kom i forbindelse med prisforhøyelsene på råolje fra produksjonslandenes side.

Det synes i øyeblikket å være en viss knapphet på råolje i verden, og de oljeproduserende land øker stadig sine krav til oljeselskapene. Det er derfor ikke usannsynlig at man kan få ytterligere prisøkninger i 1973.

## Bulkfarten

Depresjonen på tørrlastmarkedet fortsatte i første halvår 1972. Inntil midt på sommeren lå det generelle ratenivå så lavt at det knapt gav dekning for de rene driftsutgifter for store bulkcarriers. Den japanske sjømannsstreik førte til et lite, men forbigående oppsving i juni/juli.

På eftersommeren bragte skipningene av amerikansk korn til Sovjet-Samveldet og Kina stigning i fraktmarkedet. Utover høsten økte den økonomiske aktivitet i de industrialiserte land, og transportbehovet for råvarer til tungindustrien tiltok. Dette førte til en sterk oppgang i ratenivået mot slutten av året og ratene for de fleste trades steg i alt med over 100 prosent i løpet av 1972.

Våre «Panama-max» bulkcarriers (TANABATA, TAKARA og TOLGA) har gjennom hele året fortsatt å seile på tidligere inngåtte tidscertepartier. I juni mottok vi nybygningen TAKASAGO, en bulkcarrier på 63 479 tdw., fra det japanske verft Mitsubishi. Skipet gikk

straks inn på et fem års certeparti til Daiichi Chuo Kisen Kaisha til en god rate. Fra samme verft har vi i 1973 mottatt søsterskipet TAKAMINE, som er gått inn på et 12 måneders certeparti for Shinwa Kaiun til en tilfredsstillende rate.

Den reduserte import av biler i USA førte til et gjennomgående svakt fraktmarked for bil/bulkskip i 1972. TROLL RIVER, som i august ble tilbakelevert fra sine tidligere befraktere, gikk straks inn på et fem års certeparti til vårt samarbeidsselskap, Open Bulk Carriers Limited.

Tørrlastmarkedet fortonet seg ved årsskiftet lysere enn på lenge, men valutauroen — som også rammet våre certepartier ved devalueringen av dollar — kan bli ugunstig for utviklingen. Forøvrig vil dette marked være avhengig både av de generelle økonomiske konjunkturer og av fortsatt vekst i den japanske stålproduksjon.

## **OPEN BULK CARRIERS LTD.**

*(Troll Carriers)*

Dette kanadisk-norske samarbeidsselskap opererte i 1972 to åpne bulk-carriers med bildekk (TROLL PARK og ARCTIC TROLL), på 32 300 tdw. hver. I løpet av året tok det også søsterskipet TROLL RIVER på timecharter for fem år.

De to førstnevnte skip seilte hele året i transatlantisk kontraktsfart, basert på papir-produkter fra USA og Canada til Europa, og med biler som returlast. TROLL RIVER har vært beskjefteget i det åpne marked fra skipet i august 1972 kom inn i Open Bulk Carriers Ltd. Etter årets utgang ble skipet sluttet til japanske befraktere for en 12 måneders periode til en god rate.

Selskapet ble i 1972 rammet av reduksjonen i biltransporter fra Europa til USA ved at en del kontraktsreiser ble kansellert. De økonomiske resultater har derfor heller ikke i 1972 vært helt tilfredstillende. Utsiktene for 1973 gir

## **Drift og forskning**

I 1972 inntraff fire større havarier: I april grunnstøtte TIRANNA ved Vliessingen og måtte trekkes av ved hjelp av slepebåter. Samme måned brøt det ut brann i TATRA's maskinrom under opphold i Durban. Brannen ble hurtig slukket ved mannskapets resolute opptreden. TAMANO berørte i juli grunnen under innseilingen til Portland, Maine, og det oppstod betydelige forurensningsskader ved olje som rant ut, foruten en del bunnskader. Sent på høsten fikk TALISMAN maskinhavari utenfor Balboa. Skipet ble slept fra Balboa til losseplass i Australia av vårt forsyningskip TENDER TUNA, hvorefter det ble solgt for opphugning i februar 1973.

Overgangen til større og mer kapitalintensive enheter i flåten har ført til at skipenes utgiftsstruktur er endret. Således spiller assurancepremiene en stadig større rolle. Premieutviklingen er derfor en betydelig usikkerhetsfaktor for langtids-cerdepartier. Det samme er inflasjonen, som påvirker både assuranceutgiftene og de øvrige driftsutgifter. I tillegg vil utgiftene til re-

imidlertid grunnlag for større optimisme, men uroen på valutamarkedene kan komme til å virke negativt inn på utviklingen.

## **DAIICHI WILHELMSSEN**

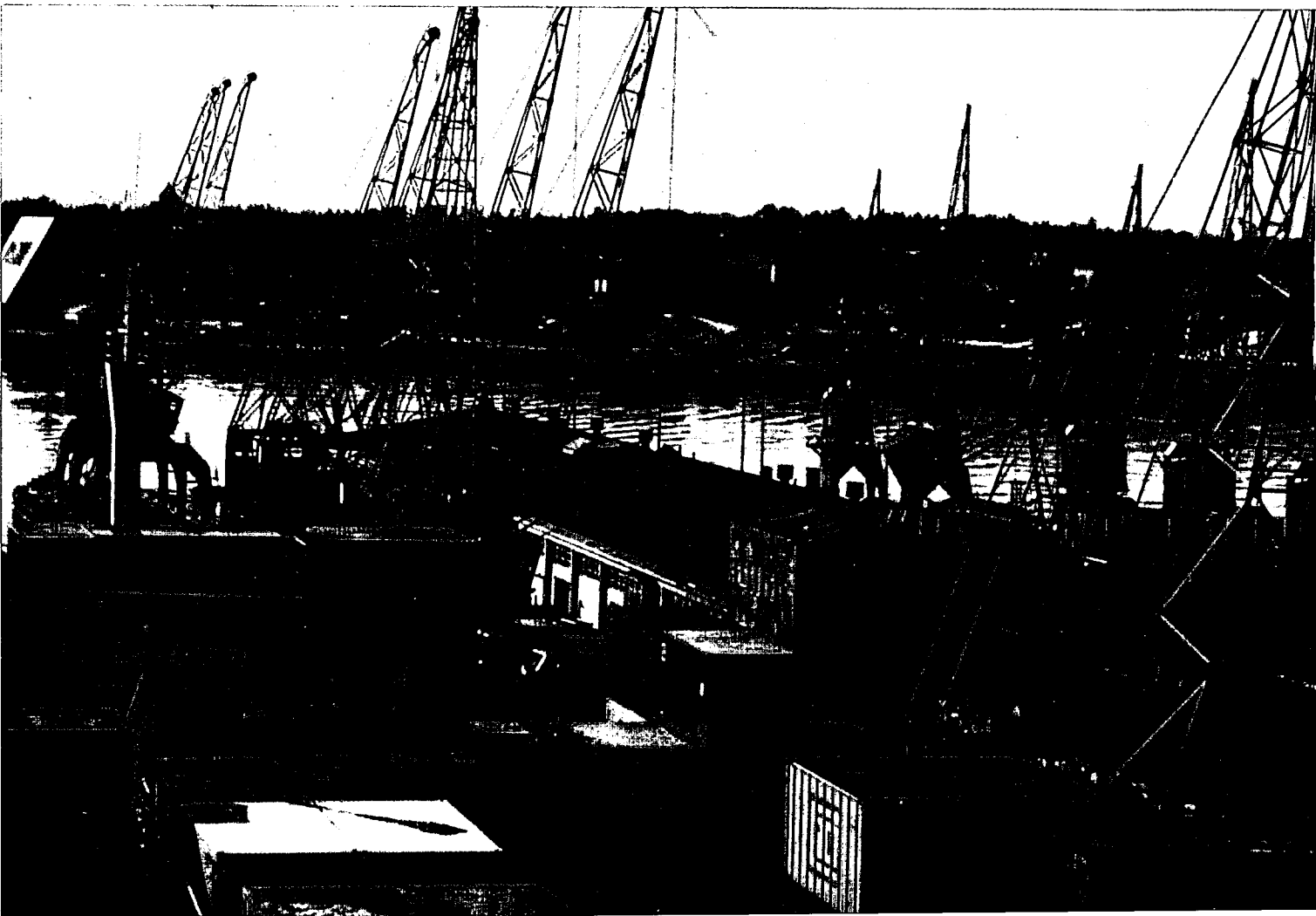
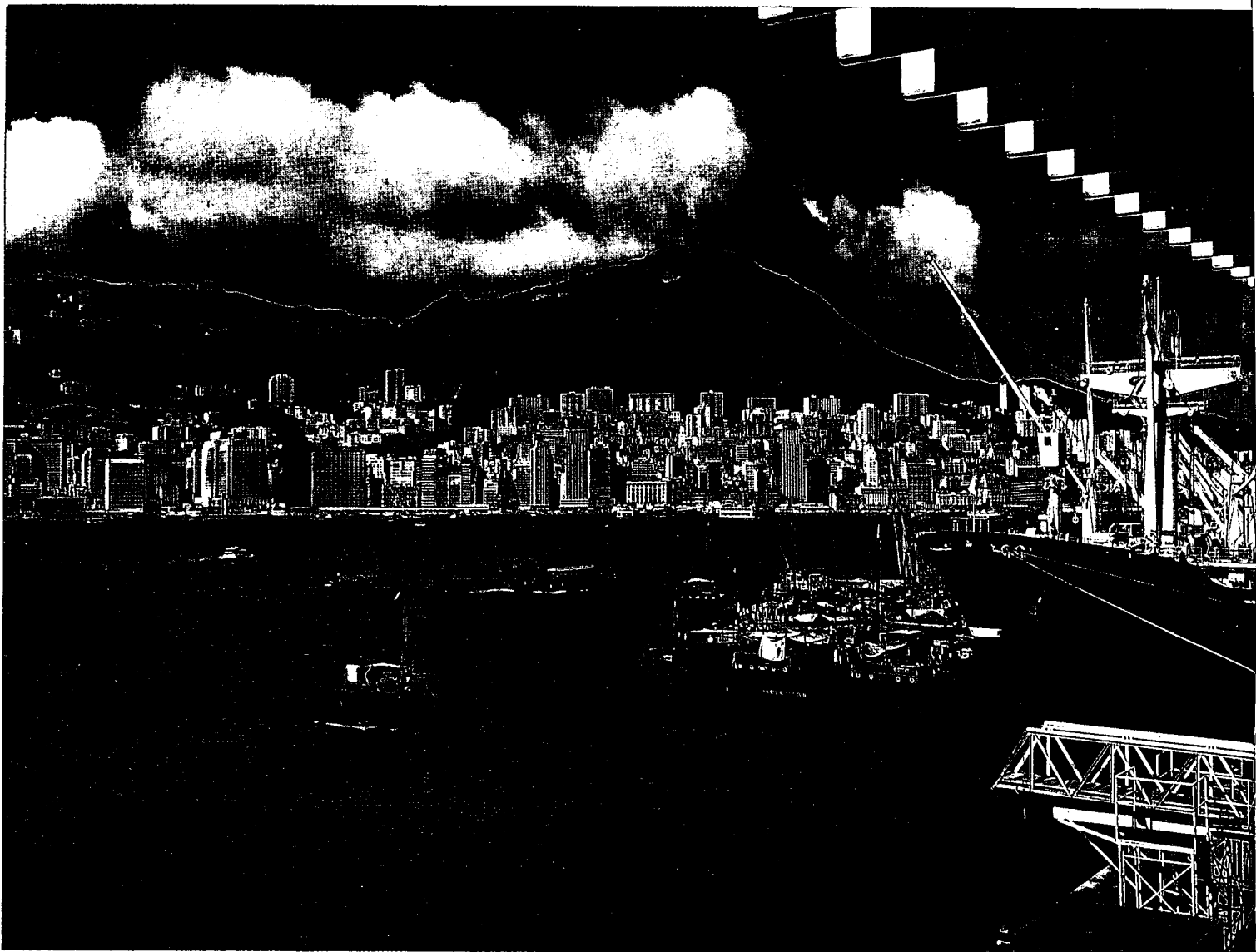
Vårt megler-samarbeide med det japanske firma Daiichi Chuo Kisen Kaisha fortsatte i 1972 med økt aktivitet ved kontorene i Oslo, London og Tokyo, både i tørrlast og i tank. Det lave markedsnivå resulterte imidlertid i mindre kommisjons-inntekter enn ventet. Operasjonen av den innbefraktede tonnasje gikk av samme grunn dårligere enn antatt, og tre av skipene er nu tilbakelevert til eierne, slik at selskapet ved utgangen av 1972 kun hadde ett slikt skip igjen på certeparti. Dette skip er videre bortfraktet med forventet fortjeneste for resten av perioden. Totalt sett har de innbefraktede skip gitt overskudd for selskapet.

Dagens ratenivå, kombinert med økende aktivitet i selskapet, bør tilsa at utsiktene for 1973 er bedre enn tidligere.

parasjon og vedlikehold til en viss grad gjen-speile de generelle markedssvingninger, og spesielt vil de bli influert av verftenes kapasitet for reparasjonsarbeider.

De større og avanserte skip har en teknisk utrustning som gjør arbeids- og vedlikeholdsplanleggingen til en spesielt viktig funksjon. For å legge forholdene til rette for dette, er rederiet også engasjert i prosjekter i samarbeide med flere forskningsinstitusjoner, blant annet med henblikk på å utvikle bedre styringssystemer for drift av skip (SDS-prosjektet under Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd) og for å utvikle tekniske hjelpemidler som for eksempel mer hensiktsmessig skrogovervåkningsutstyr. Forsøk i forbindelse med slike prosjekter drives ombord i flere av våre skip.

Rederiet arbeider aktivt for å øke sikkerheten ombord, således er alle våre større tank- og OBO-skip som er levert i den senere tid, utstyrt med nøytralgass-anlegg. Likeledes har flere av våre skip antikollisjonsradar, et godt hjelpemiddel for navigasjon i trafikerte farvann.



Miljøforurensninger er et stadig mer aktuelt problem. I forbindelse med skipsfart er det særlig oljesøl som representerer en alvorlig forurensningsrisiko. For å redusere denne risiko er det nødvendig at de enkelte havner og reparasjonsverksteder i størst mulig utstrekning utstyres med anlegg som kan rengjøre og gassfri tankskipene, samtidig som selve beredskapen mot oljesøl må styrkes. Kapasiteten i mange havner i verden er dessverre svært mangel-

## **Oljesektoren**

AMOCO/NOCO-gruppen, hvor vi har en andel på 1/20 i NOCO (Norwegian Oil Consortium A/S & Co.), boret i 1972 fire hull, og har et femte under boring. I alt vil gruppen siden 1968 da ha boret ferdig 12 hull. Dens boreforpliktelser er fullført.

Rederiet er også deltager i SAGA Petroleum A/S & Co.

Den oljeboringsplattform som rederiet sammen med andre norske og utenlandske interessenter

full på disse viktige områder. Innenfor rederiet har man ved forskjellige tiltak — blant annet ved installasjon av faste sloptanker i nybygg av tank/OBO-typen — forsøkt å forebygge forurensninger fra skipenes side, og dette arbeide vil bli videreført. Bare gjennom et internasjonalt samarbeide på bredt grunnlag vil det imidlertid være mulig å finne frem til effektive løsninger på dette felt.

har kontrahert ved Aker-gruppen, forventes levert sent i 1973.

Det første av de to forsyningskip som i 1972 ble overtatt av Wilhelmsen Offshore Services — TENDER TROUT — er satt i fart i Nordsjøen. Det annet skip, TENDER TUNA, ble umiddelbart etter overtagelsen beskjeftiget med sleping av rederiets linjeskip TALISMAN fra Balboa til Australia og videre til Taiwan, og gikk derefter inn i tjeneste i Nordsjøen.

## **Personale og organisasjon**

Ved utgangen av 1972 var det i alt ansatt 2 068 personer i rederiet, hvorav 1 636 var seilende personale. Dette representerer en nedgang på i alt 270 personer fra året før, noe som spesielt henger sammen med at antall skip er redusert. Antall fast ansatte seilende, inklusive aspiranter, er imidlertid økt fra 900 til 1 060.

I alt ble det utbetalt 118,1 mill. kr. i direkte lønninger, mot 124,4 mill. kr. året før. I tillegg kommer feriepenger, fri kost ombord, offentlige trygder, utdanning og andre indirekte lønnsutgifter med tilsammen 51,7 mill. kr., mot 47,3 mill. kr. i 1971. De indirekte lønnsutgifter utgjorde således 43,8 prosent mot 38 prosent året før. Gjennomsnittsutgifter pr. mann om-

bord utgjorde kr. 83 000 i 1972, en økning på 9,2 prosent fra 1971.

Samarbeidet med konsulentfirmaet McKinsey & Company, Inc. har gitt en rekke verdifulle impulser. På basis av de konklusjoner dette har resultert i, vil organisasjonen på land bli styrket i enkelte sektorer. Som administrerende direktør er med virkning fra 1. mai 1973 ansatt Leif T. Løddesøl, som tidligere var administrerende direktør i vårt samarbeidsselskap Scan-Austral. Samtidig etableres en konserndireksjon som vil bestå av innehaverne av firma Wilh. Wilhelmsen, administrerende direktør Leif T. Løddesøl og høyesterettsadvokat Finn Scheie. Også i sektoren utdanning og opplæring har ar-

---

*Øverst et glimt fra havnen i Hong Kong, med TAIMYR i maleriske omgivelser. Nederst et inntrykk av virksomheten i Filipstad, der containerne kommer stadig sterkere inn i bildet. Wilhelmsens Linjeagenturer A/S driver en omfattende terminal- og agentvirksomhet, og i 1972 ble det ekspedert 207 oversjøiske, inngående skip med 82 900 tonn last og 199 utgående skip med tilsammen 137 750 tonn last. Ved vår containerterminal på Loenga ble det forøvrig ekspedert 1 550 containere med en total last på 20 500 tonn. Vårt agentur for Atlantic Container Line ble i 1972 organisert i et eget selskap, Atlantic Container Line Norge A/S, som eies av Wilhelmsens Linjeagenturer A/S.*

beidet vært videreført i betydelig omfang i 1972. Spesielt har vi lagt stor vekt på å nøytralisere omkostningsøkningene ved å heve kvalifikasjonene hos personalet. Dette arbeide vil bli fortsatt i 1973, blant annet ved økt satsing på lederutvikling.

Gjennom vår nye ordning med en fast ansatt rederilege for det maritime personalet, regner vi med ytterligere å bedre helsevernet for våre ansatte. Også trivsel og miljø har betydning for dette. Foruten velferdstiltak av forskjellig art,

har vi lagt spesiell vekt på å bedre mannskapsbekvemmighetene og bomiljøet ombord. Således utstyres våre nybygninger utelukkende med enmannslugarer med egen dusj og toilett.

Det er grunn til å fremheve og takke for den lojalitet og arbeidsinnsats firmaets ansatte utviste i året som gikk, både ombord og i land. Vi er overbevist om at våre medarbeidere også i fremtiden vil møte utfordringene og problemene med den samme fine innstilling.

## **Regnskap og økonomi**

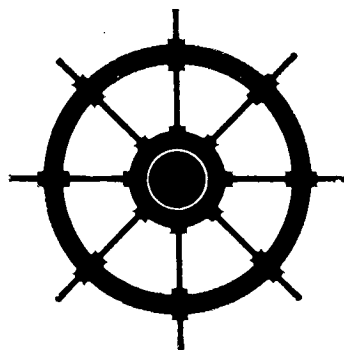
Til tross for de mange skipssalg i 1972 — som har ført til en liten reduksjon i rederiets totale bruttofrakter — er det samlede driftsresultat forbedret i forhold til det foregående år.

Virkningen av den inflatoriske utgiftsstigning de senere år er søkt avdempet ved forskjellige tiltak av driftsmessig art, men særlig når det gjelder offentlige avgifter og den generelle heving av prisnivået er det lite man kan gjøre. For langsiktige fraktavtaler betyr den sterke utgiftsstigning en reduksjon av nettoverdien som ikke blir kompensert ved økte inntekter.

I tillegg er våre mange certepartier i 1973 blitt rammet av devalueringen av dollar, og for en rekke av disse certepartier er dette annen gang de får sin verdi redusert. Slike hyppige valutakriser undergraver grunnlaget for langsiktige avtaler og skaper ekstra usikkerhet ved disponeringen av flåten. Det har hittil vist seg meget vanskelig å få befraktere til å akseptere tilfredsstillende valutaklausuler i certepartiene eller til å yte kompensasjon for tapene.

Kursendringene rammer også langsiktige forpliktelser på nybygg og seilende skip. Innenfor gjeldende offentlige bestemmelser foretok imidlertid rederiet i 1972 en rekke disposisjoner for å motvirke følgene av forventet revaluering av japanske yen, og regnskapsmessig er vi derfor bare i begrenset grad blitt direkte skadelidende ved valutauroen hittil i år. Ytterligere kriser vil imidlertid kunne endre forholdet.

Rederiet realiserte ved sine skipssalg i 1972 betydelige bokførte gevinster — målt i nominelle kroner — men den sterke stigning i prisene på ny tonnasje gjør at den reelle gevinst er vesentlig mindre. Dersom rederiene skal kunne opprettholde sin økonomiske kapasitet og konkurransevne, er det i denne situasjon viktig at egenkapital-dannelsen stimuleres. Spesielt virker formuesbeskatningen på basis av de inflaterte skipsverdier uheldig. Dertil kommer at formuesskatt liksom avgifter av typen arbeidsgiverandel av folketrygdavgiftene ilegges uansett om det foreligger overskudd eller tap. De er derfor spesielt tyngende for en konjunkturfølsom næring som skipsfarten.



# Seilende flåte pr. 31/12 1972

<b>Linjeskip</b>	Bygge- år	TDW
M/S TALISMAN	1952	10 280
M/S TAGUS	1953	10 400
M/S THEMIS	1953	10 550
M/S THEBEN	1953	10 225
M/S TIBER	1954	9 750
M/S TUGELA	1954	12 845
M/S TOREADOR	1954	9 600
M/S TERRIER	1954	8 230
M/S TORONTO	1956	9 560
M/S TULANE	1956	12 410
M/S TEMERAIRE	1957	12 337
M/S TURANDOT	1957	10 200
M/S TAGAYTAY	1958	12 556
M/S TAI PING	1958	12 597
M/S TIJUCA	1959	10 030
M/S TRAVIATA	1959	12 525
M/S TATRA	1959	12 612
M/S TAMPA	1959	9 606
M/S TORTUGAS	1959	9 584
M/S TARANTEL	1960	12 512
M/S TROJA	1960	12 700
M/S TOLEDO	1960	12 600
M/S TØNSBERG	1960	12 430
M/S TEXAS	1960	9 606
M/S TENNESSEE	1960	9 606
M/S TRIANON	1961	12 625
M/S TARN	1961	12 500
M/S TOULOUSE	1961	10 025
M/S TORRENS	1967	13 000
M/S TARONGA	1967	13 046
M/S TAMERLANE	1967	14 500
M/S TIRRANNA	1967	14 500
M/S TALABOT	1967	15 612
M/S TAIKO	1968	15 612
M/S TYR	1968	10 610
M/S TRINIDAD	1968	15 612
M/S TAIMYR	1968	15 612
M/S TORO	1969	10 445
SUM: 38 linjeskip		449 050 TDW

<b>Containerskip</b>	Bygge- år	TDW
M/S TOYAMA	1972	33 469
SUM: 1 containerskip		33 469 TDW

<b>Roll-on/Roll-off</b>	Bygge- år	TDW
M/S TRICOLOR	1972	21 467
SUM: 1 RO/RO-skip		21 467 TDW

<b>Tankskip</b>	Bygge- år	TDW
M/T TUAREG	1965	77 100
M/T TIBERIUS	1966	77 100
M/T TAURUS	1966	93 520

M/T TEMPLAR	1967	83 100
M/T TAMANO	1968	88 072
T/T TABRIZ	1970	210 650
SUM: 6 tankskip		629 542 TDW

<b>Obo-O/O-skip</b>	Bygge- år	TDW
M/S TEHERAN	1968	89 529
M/S TURCOMAN	1971	150 900
T/S TARTAR	1972	215 621
SUM: 3 OBO-O/O-skip		456 050 TDW

<b>Bulkskip</b>	Bygge- år	TDW
M/S TANABATA	1968	56 768
M/S TAKARA	1968	56 896
M/S TOLGA	1968	56 939
M/S TROLL FOREST	1970	29 000
M/S TAKASAGO	1972	63 479
SUM: 5 bulkskip		263 082 TDW

<b>Forsyningsskip</b> (Wilhelmsen Offshore Services)	Bygge- år	TDW
M/S TENDER TROUT	1972	832
M/S TENDER TUNA	1972	832
SUM: 2 forsyningsskip		1 664 TDW

<b>Bulkskip på lang- tidscertepartier</b>	Bygge- år	TDW
M/S TROLL PARK	1971	32 268
M/S TROLL RIVER	1971	32 300
M/S TROLL LAKE	1971	32 300
SUM: 3 skip		96 868 TDW

<b>Total</b>		
38 linjeskip		449 050 TDW
1 containerskip		33 469 »
1 Ro/Ro-skip		21 467 »
6 tankskip		629 542 »
2 OBO-skip		240 429 »
1 O/O-skip		215 621 »
5 bulkskip		263 082 »
2 forsyningsskip		1 664 »
3 bulkskip på langtids-C/P		96 868 »
SUM: 59 skip		1 951 192 TDW

Gjennomsnittlig alder pr. tdw. for linjeskipene:	10,60 år
Gjennomsnittlig alder pr. tdw. for tankskipene:	4,83 år
Gjennomsnittlig alder pr. tdw. for OBO-skipene:	1,39 år
Gjennomsnittlig alder pr. tdw. for bulkskipene:	3,10 år



## Nybygningskontrakter pr. 31/12 1972

Verksted	Bygge- nummer	Skipstype	TDW	Levering	
MITSUBISHI	1035	M/S Bulk	63 050	Januar	1973
Chantiers de FRANCE-DUNKERQUE	282	M/S Ro/Ro	20 000	Februar	1973
MANGONE, Houston	108	M/S Supply	850	April	1973
MANGONE, Houston	109	M/S Supply	850	Juli	1973
ERIKSBERG	664	M/S Ro/Ro	20 000	September	1973
MITSUBISHI	1036	M/S Bulk	63 050	November	1973
AKER (Nyland)	694	Drilling rig	18 500	Desember	1973
AKER (Stord)	677	T/T	283 000	Februar	1974
MANGONE, Houston	112	M/S Supply	850	April	1974
NIPPON KOKAN	34	T/T	360 000	Mars	1976

## Seilende og kontrahert tonnasje pr. 1/4 1973

	Seilende		Kontrahert	
	Antall	TDW	Antall	TDW
Konvensjonelle linjeskip ..	34	411 380	—	—
Containerskip .....	1	33 469	—	—
Ro/Ro-skip .....	2	42 934	1	20 000
Tankskip .....	6	629 542	2	643 000
OBO-skip .....	2	240 429	—	—
O/O-skip .....	1	215 621	—	—
Bulkskip .....	6	326 505	2	126 100
Forsyningsskip .....	2	1 664	6	8 600
	54	1 901 544	11	797 700
Bulkskip på langtids-C/P ..	3	96 868	—	—
	57	1 998 412	11	797 700
Oljerigg .....	—	—	1/5	3 700

## EN 17. MAI OMBORD

SKIB-REDERI hadde forleden besøk av en meget sjarmerende, kvinnelig representant for WW-flåten — Åse Kvernberg. Hun hadde en tid vært messepike på TARN, og etterlot oss en humørfyllt og artig beretning om hvordan man «digget» opp en komité og feiret en heidundrende 17. mai fest til sjøs.

TARN passerte Cape Town 14. mai og massevis av post ble heist ombord. Postsekkene, frimerkene, kjærekomne hilsener fra kjente og kjære satte nasjonalfølelsen i sving: om tre dager er det 17. mai, — vi er da nordmenn! En 17. mai-komité ble straks nedsatt, og i motsetning til komiteer flest, arbeidet denne raskt og effektivt.

Plakater ble slått opp. Første post på nasjonaldagens program så unektelig nokså spennende ut:

Kl. 09.00 Samling på poopen.  
Skramletog. Møt utkledd!  
De som er rare nok fra før,  
kommer som de er.

Jo, det ble virkelig et minnerikt 17. mai-tog. Skutas fire damer stilte utkledd som småjenter i tannfellingssalderen, — fregner, hårsloyfer og korte stusseskjoler hørte med til 17. mai-stasen. Trikker'n, som var vant med iskald, vindfylt vestlands-17. mai, kom med vinterfrakk og kolossal skinnlue, — jeg tenker han fikk føle Afrikasolens brennende hete. Mange stilte med fargerike hatter, for helt uten utkledd følte en seg visst nokså rar! Så var det oppstilling på poopen, og toget satte seg i bevegelse. Yngste dekksgutt var flaggbærer. Og feiende, friske marsjer sørge stuerten for med sin kasettspiller med Sousa-marsjer. Jublende og syngende marsjerte vi mer eller mindre taktfaste fremover mot bakken.

Toget hadde sin endestasjon på offisersdekk der kapteinen holdt talen for dagen. Han minnet oss om 1814 og 1905 og naturlig førte han oss inn på nasjonalsangen. Skipet stevnet frem, holdt stø kurs mot nord, mot hjemlige strender, og sammen sang vi «Ja, vi elsker» utenfor Afrikas vestkyst. Det var en mer-

kelig stemning. Jeg tror vi alle følte Nordahl Griegs ord:

«Norge er større enn noen vet av,  
hvert skib under flaggets vift  
er på det endeløst øde hav  
et nytt stykke Norge i drift.»

Programmet for dagen var stort. Messejenta holdt en lett og humørfyllt tale. Trikker'n var sjef for leker og annen underholdning. Det mest spennende var nok tautrekkingen mellom dekksgjengen og maskingjengen. Førstnevnte gikk av med seieren, og taperne bedyret høyt og hellig at de nok skulle få revansj. Bare vent!

Ti-kaffe, lunsj og middagshvil var unnagjort. Nå var det frem med bestestasen og riktig pynte seg til cocktail og middag i salongen. Å, så fine alle var! Jo, her ble det feststemning fra første stund. Kokk og stuert skal ha all ros for nydelig mat som «gjestene» virkelig visste å sette pris på. Etter at den store festmiddagen var over, skulle vakthavende styrmann, kokken, messejentene og messemannen spise. Gnista og den kvinnelige motormannen insisterte på å servere disse siste fem. Maken til serveringsdamer skal en lete lenge etter. Motorkvinnen hadde byttet ut oljete maskinklær med rød brokade og gnista var heilnorsk med fletter og fotsid bunad.

Da vi satt samlet med kaffen i salongen, var tidspunktet inne for kveldens spørrekonkurranse. Våre kunnskaper på de merkeligste områder ble testet. Det var spørsmål om alt fra styret i Singapore til mannen til Wenche Myhre og sju whiskymerker. Den strålende nasjonaldag -72 ble avsluttet med grillfest på dekk. Tusen takk alle sammen. Det var en fantastisk 17. mai ombord på «gamle» TARN.



TARN's 17. mai-tog på vei mot poopen.



På bildet ser vi det kvinnelige innslag på TARN utkledd for 17. mai-opptøget. Fra venstre messejente Gunbjørg Tømmerås, motormann Grete Lill Jensen, messejente Åse Kvernberg og gnist Elsa Kvernberg.

# Lest og Hørt •

## INNSAMLING OMBORD

Fra TAMPA har man mottatt en fellesanvisning fra offiserer og mannskap. Beløpet på kr. 730,— er oversendt Norges Vanførelag.

Fra tre givere på TOLEDO har Norges Vanførelag også mottatt kr. 140,—.

Fra TORO har Norges Vanførelag også mottatt en fellesanvisning på kr. 335,—.



## GAVE FRA MANNSKAPET PÅ M/S TAIMYR

På vegne av beboerne ved Trøndelag Vanføreheim, Trondheim, har undertegnede den store glede å overbringe en varm og hjertelig takk til besetningen på M/S TAIMYR for den store gaven, kr. 2 200,—.

Gaven ble idag personlig overrakt av kaptein Valdads datter, Rigmor, noe som gledet oss på en spesiell måte.

Beløpet vil bli brukt til finansiering av reise for en eller flere av heimens beboere, som sjelden har anledning til å komme seg ut.

Slike opplevelser som dette vi idag har erfart, viser hvilken enestående interesse våre sjøfolk har for mennesker som er handicappede. Vi vil derfor sende dere hver enkelt en kjærlig hilsen og ønske dere alt godt i det arbeid dere har. Skulle noen finne anledning til å sende oss noen ord, vil vi sette stor pris på det. Venner er det alltid hyggelig å høre fra og det dere har gjort for oss betyr at vi kommer til å huske dere i fremtiden.

Med hilsen  
for Trøndelag Vanføreheim  
**Jostein Aune**  
bestyrer



Fra sjømannspresten ved den norske stasjon i Durban har vi fått følgende lille beretning:

«At sjømannskyrkja ofte er nytta som informasjonscenter, fekk vi eit prov på i påska. 4 mann fra M/S TØNSBERG fekk lagt opp reiserute til Zululand, m. a. til misjonsstasjonen Ecombe, som har norske misjonærer. Da dei kom dit, viste det seg at der var black-out. Maten i frysa ville bli øydelagt, og legane måtte operere i stearinlys og med lommelykt. Men 1. maskinist Jon Håberg, maskinsjef Birger Ystenes, reparatør Knut Olsen og matros Grønnes visste råd. Dei fiksa det elektriske aggregatet, — og redda dermed påska. Spør om det blei stas! Dei fire hadde leigd seg bil og køyrd dit på eigenhand.

## NEI TIL EF IKKE NORGES SISTE ORD

Fra «N.H. og S.T.»s korrespondent.

London, 12. mars. Folkeavstemningen i Norge må ikke betraktes som det siste ord når det gjelder Norges deltagelse i den europeiske politiske og økonomiske integrering, sa skipsreder Tom Wilhelmsen da han i begynnelsen av mars holdt hovedtalen på gjestenes vegne ved 70-årsfesten i det britiske Institute of Marine Engineers — for en forsamling på 1500 fremtredende personer i skipsfart, skipsbygging, finans, diplomati og marine. — Den britiske beslutningen om medlemskap ble tatt av en regjering som hadde flerparten av velgerne mot seg, sa skipsreder Wilhelmsen, — mens situasjonen i Norge er den stikk motsatte: Vi har en regjering som er mot medlemskap, mens flertallet av velgerne er for, ifølge de siste meningsmålinger. Kombinerer vi deres regjering og vår velgermasse, har vi håp om snart å stå sammen med dere.

Norge, sa taleren, har alltid vært avhengig av internasjonale kontakter, helt fra dengangen vikingene fornyet sine forsyninger av gallisk vin og britiske jomfruer med regelmessige mellomrom. Isolasjonstanken har aldri slått rot i Norge, og behovet for et utvidet samarbeid vil bli større, og ikke mindre, i tiden fremover. Vi mener at et aktivt, koordinert fremstøt gjennom et utvidet EF vil bli av den største betydning i skipsfartspolitikken ved at det dannes et solid grunnlag for fremme av prinsippet om fri internasjonal skipsfart som våre land står for.

— Vi vet at deres skipsfartsnæring konkurrerer med vår egen, men vi er ikke redde for fair konkurranse, den er til fordel for oss begge, fordi den gjør det nødvendig å forbedre vår industri, sa Wilhelmsen.

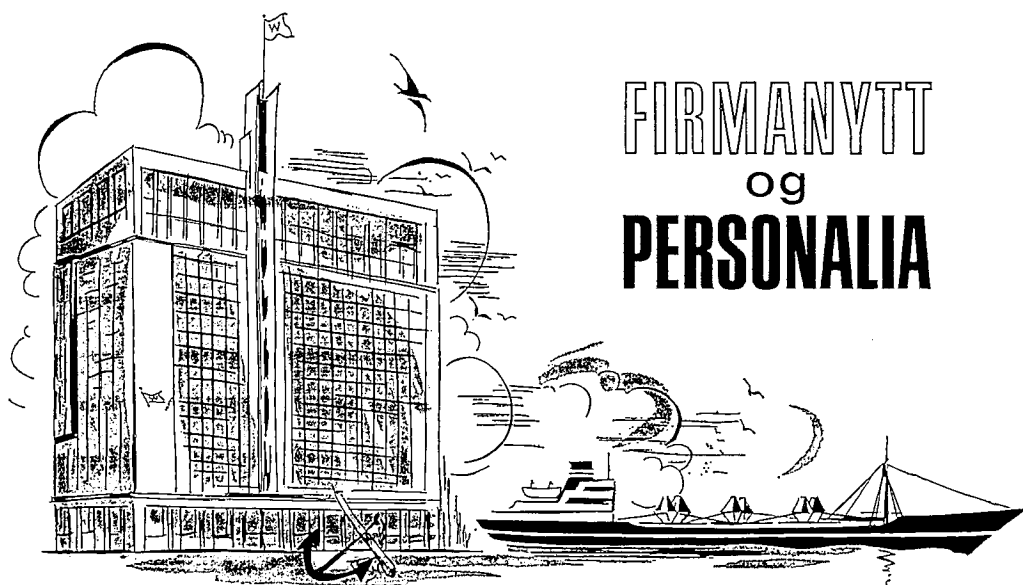
Om britisk skipsbygging hadde skipsreder Wilhelmsen en skarp ting å si: — Til tross for at vi har den største respekt for britisk skipsbygging, skremmer de stadige streikene og de usikre leveringene av nybygninger oss bort. Han håpet at disse vanskelighetene ville bli overvunnet i fremtiden, slik at britiske verksteder igjen vil få sine gamle kunder tilbake.



## Kjære passive røker.

Hvorfor skal vi forby røking i for eksempel kantinen? Og hvorfor skal ikke-røkerne være nødt til å bli sjenert av nikotin, tjære, kullos og en lang rekke andre stoffer som røkerne spyr ut? Hvorfor kan man ikke heller løse problemet ved å la ikke-røkerne få en egen bordsetning? La oss unngå tvang i den ene eller annen retning. Det går sikkert an å løse dette problemet på en måte som er tilfredsstillende for begge parter.

Vennlig hilsen  
Personalia (som er aktivist  
ihvertfall hva røking angår)



## FIRMANYTT og PERSONALIA

### FRATREDEN MED PENSJON

Vaktmester ved Bryggekontoret, Asbjørn Bol-lerud, fratrådte 27. februar i år etter 36 års tjene-  
neste, hvorav 26½ som seilende. I mai 1963 begynte han ved Bryggekontoret og arbeidet der til sin fra-  
treden.

Personellsekretær Gustav S. Hansen trådte tilbake 1. mars i år etter 46 års arbeide i firmaets tjeneste. Etter en fartstid på 6 år begynte han ved Hovedkontoret i 1934 og var i en lang rekke år tilknyttet Forhyringsavdelingen.

Overformann Rolf O. Kittelsen ved Bryggekontoret fratrådte 30. april i år etter 37 års tjeneste, hvorav 11 år som seilende og 26 år ved Bryggekontoret. I januar 1968 ble han utnevnt til overformann.

Stuert Erling Eckholdt fratrådte med pensjon pr. 31. mars. Stuert Eckholdt begynte etter fartstid i andre rederier som 1. kokk ombord i M/S TAMPA i 1950, og avanserte til stuert i 1952.

Maskinist Thorleif Hansteen Simonsen fratrådte med pensjon pr. 31. mars. Simonsen begynte i rederiet som maskingutt ombord i M/S TUNGSHA den 17/3 1931 og ble maskinist ombord i M/S TORONTO 19. desember 1939. Denne stilling innehadde han gjennom hele krigen og frem til 21. desember 1945, dvs. 6 år og 3 dager.

Vi ønsker vår nye pensjonister et langt og godt otium, og takker for godt og hyggelig samarbeide gjennom mange år.

### VI GRATULERER

Maskinist Thorleif Hansteen Simonsen ble overrakt firmaets jubileumsgave for 40 års tjeneste den 23. mars.

Firmaets jubileumsgave for 25 års tjeneste ble overrakt

Overstyrmann Per Otto Johansen, 29. mars og Radiooffiser Johan Storsletten, 12. april.

### 25 års tjeneste

Herr Tore Hvam, Ørsnes-kontoret, 11. mars.  
Herr Kjell Edmann, 1. april.

### 50 års fødselsdag

Herr Christian Høyer, 23. februar.  
Herr Karsten Lindland, 26. mars.  
Herr Jørgen Kråkenes, 31. mars.  
Økonomidirektør Egil Mero, 4. april.  
Driftsinspektør Ludvig Klakegg, 11. april.



### IN MEMORIAM

Det var med dyp sorg vi mottok meddelelsen om at Erik G. Edvardsen avgikk ved døden 25. februar i år, bare noen få måneder før han skulle trekke seg tilbake fra aktiv tjeneste ved oppnådd pensjonsalder.

I sitt 42-årige virke i WW's tjeneste, først som seilende, dernest som formann ved Bryggekontoret i Filipstad og til slutt ved Hovedkontoret, skaffet Edvardsen seg mange gode venner. Han var en ekte representant for den blide sørlandskyst. Lun, menneskelig og med glimt i øyet, skapte han en atmosfære rundt seg som virket avspennende på slitte nerver. Vi minnes ham med takknemlighet og glede.

PER NORMANN JOHANSEN

# SKIPSIDRETT



1/4 1973 ble det foretatt et skifte av oppmenn for Skipsidretten. Grunnet overgang til mer krevende stilling samt øket arbeid i forbindelse med skolegang er det blitt umulig for meg å yte den innsats jeg mener Skipsidretten krever. Oppgaven som rederiets oppmann for Skipsidretten i tiden som kommer er derfor overlatt til Alan Light, som vel ikke er helt ukjent med denne type av idrett, ei heller ukjent for de seilende.

Efter 4 år som oppmann sitter en igjen med mange gode minner fra kontakter med de seilende. Disse kontakter har også vært til stor hjelp for meg i mitt arbeid i forhyringsavdelingen og hyre/trekkavdelingen.

Skal man ta et stort overblikk over disse 4 år, så er det nok det første året som var det beste når det gjelder idrettsprestasjonene. Jeg håper imidlertid at min innsats som oppmann har gjort sitt til å øke interessen ombord, til å aktivisere flere av de seilende i fritiden. Det har også vært en merkelig økning i antall brev og forespørsel i denne tiden. Selvfølgelig skulle en ha gjort mer, men slik vil det vel alltid være, en rekker ikke til med alt.

Jeg vil på denne måte få takke for all den hjelp og velvilje jeg har møtt både på kontoret og blant de seilende. Uten denne hjelp hadde ikke resultatene blitt så bra som de har blitt.

Jeg håper at den samme velvilje og hjelpsomhet blir tiltredende oppmann Alan Light til del, og jeg vil ønske ham all mulig medgang i jobben.

Takk for meg.



Alan Light

## ALAN LIGHT

I forrige nummer av SKIB-REDERI redegjorde Per Normann Johansen resultatene for våre skip i året 1972. Som han påpekte så kunne man ikke vise til de helt store begivenheter på idrettsfronten, men vi får håpe på en resultatmessig fremgang i 1973.

Jeg har nettopp fått «Velferdens» sportsoversikt Nr. 2 i hendene, og det viser at det har vært lite aktivitet på fotballbanene for våre skip foreløpig, men det er jo ennå tidlig i «sesongen», og mye kan skje før året er omme.

Heller ikke i fri-idretten har vi gjort oss bemerket, men derimot i vannet ser det ut til at våre skip kan lage «bølger». I svømmeknappkonkurransen har TIBERIUS skaffet seg flest knapper — hele 40 — men på grunn av flere påmønstrede folk må den nøye seg med en fjerde plass (93,02 %) blant 80 deltagende skip. Også på listen finner vi TYR på 31. plass og 9 knapper (34,61 %), og TROLL FOREST på 49. plass og 3 knapper (10,00 %).

I svømming individuelt dominerer Wilhelmsen-skipene med 2., 3., 4., 7. og 8. plass i 50 m. fri Menn I; 2., 4. og 5. plass i 100 m. bryst Menn I; 8. plass i 50 m. fri Menn II samt 2. plass i 4 x 25 m. stafett.

Fire av disse plassene går til folkene på TROLL FOREST som ser til å fortsette der de slapp ifjor, mens de øvrige plasseringene går til TAI PING (3 plasser), TYR (2 plasser), og TIRRAMNA (1 plass).

Det er tydelig at interessen for svømmekonkurransene er økende, og dette er selvsagt gledelig for mulighetene for deltagelse er større her enn ved f. eks. fotball. De nyere skip har fått badebassenger av et slikt format at de som er ivrige nok til å legge besøket utenom «rush-tidene» kan få seg en brukbar trening, og i de fleste store havner finnes det nu 25 meters bassenger til bruk for sjøfolkene med tanken på selve «rekord-forsøkene».

De fleste av oss har kanskje aldri blitt «kloknet inn», og tror at vi ingen sjanse har til å hevde oss på toppen, men hvorfor ikke prøve? Avstanden til de beste er sikkert ikke verre enn at den gir inspirasjon til øket innsats.

Foreløpige resultater oppnådd av våre pr. 10/4-73:

### Svømming individuelt.

Menn I.

50 m fri:

2. Nilsen, Kyrre, TROLL FOREST	32,0 sek.
3. Teigene, Harald, TIRANNA	32,2 sek.
4. Walvatne, Cliff, TROLL FOREST	32,8 sek.
7. Torgersen, Terje, TAI PING	34,3 sek.
8. Hansen, Svein R., TYR	35,7 sek.

100 m bryst:

2. Torgersen, Terje, TAI PING	1.28.7 min.
4. Hansen, Svein R., TYR	1.33.5 min.
5. Nilsen, Kyrre, TROLL FOREST	1.38.2 min.

Menn II.

50 m fri:

8. Madsen, Magne, TROLL FOREST	65.0 sek.
--------------------------------	-----------

4 x 25 m stafett:

2. TAI PING	1.31.4 min.
-------------	-------------

To hyggelige meldinger sto i avisene her hjemme denne uke og det kan vi takke telegrafistinnen Ingrid Berg på M/S TARONGA for.

### IDRETTSUKE I HONG KONG

Et telegram fra årets internasjonale idrettsuke i Hong Kong forteller om russisk dobbeltseier i ukens lagmesterskap i friidrett for kl. 1, og det ble norsk bronse ved m/S TARONGA.

M/S SOL JEAN sørget imidlertid for norsk gull i kl. 2.

I det individuelle oppgjøret ble det gull i 4-kamp til Magnus Slettemark i kl. 3. Slettemark startet for M/S SOL JEAN og er fra Horten. I kl. 5 ble det gull i 4-kamp til Erling Eriksen, T/S QUEENSVILLE og Tønsberg.

Ingrid Berg fra Geilo og M/S TARONGA imponerte stort med 8 gull i damenes oppgjør. Ingrid fikk notert 9,2 på 60 m, 1,30 i høyde og 4,51 i lengde.

Idrettsuken i Hong Kong samlet 322 deltakere fra 7 skip fra 3 nasjoner.

### IDRETTSUKE I KOBE

Telegrafistinnen ombord i M/S TARONGA, Ingrid Berg, Geilo, kopierte sin seier fra idrettsuken i Hong Kong. Hun noterte seg underveis med tre gullmedaljer, 60 m på 9,2 — høyde med 1,25 og lengde med 3,92.

## Gave til Talabot

Adjunkt Per Jon Eriksbakken, som reiste jorden rundt med WW-skip ifjor og som tilbragte det meste av tiden ombord på M/S TALABOT, har overlevert et vakkert teppe som gave til skipet. Eriksbakken, som var stipendiat fra Norges Rederforbund, ønsket på denne måten å vise sin taknemlighet over den gode måten han var mottatt på ombord, og vi er sikre på at mannskapet vil sette stor pris på gaven.

På fotografiet er det PR-sekretær Astri Howells som beundrer teppet før det ble sendt til TALABOT.





Red.: NILS WETLESEN

# W.I.L. NYTT

## **Formannen har ordet:**

Skifestivalen ble i vinter arrangert på tradisjonelt vis på Skytterkollen, med rekorddeltagelse i de «aktive klasser». Været var fint, og arrangementet ble prikkfritt avviklet, til tross for de vanskelige forhold skioppmann Jan Simonsen og hans gjeng arbeidet under.

Allikevel meldte det seg en følelse av at Skifestivalen i sin nuværende form har overlevet seg selv og at vi bør overveie en forandring med det første. Dette er ikke noe skritt som styret i WIL ønsker å ta før medlemmene har fått anledning til å si sin mening om saken, — derfor lufter jeg spørsmålet i god tid.

En tanke kunne det være å legge opp til et arrangement som også trakk **familiene** sterkere inn bildet. Et skirenn der WIL-medlemmers barn (kanskje også ektefeller) kunne få anledning til å demonstrere sine skiferdigheter. Så kunne det være premieutdeling for barna ganske umiddelbart — mens de voksne samlet seg til premieutdeling og dans senere på kvelden — kanskje i kantinen i 9. etasje.

Slik det nu er, tynnes det sterkt ut i rekkene oppe på Skytterkollen ganske snart etter middagen. Salen blir vel stor for dem som er igjen — og bussen går nesten tom ned til byen med de siste efternølerne.

Forslag til omlegning — eventuelt forsvar for arrangementet slik det er idag — mottas med takk, gjerne som bidrag til «WIL-POSTEN».

Såvel herrehåndball-laget som våre bowlere gjorde sine saker meget godt i vinter, og det var bare uflaksen som gjorde at det ikke ble opprykk for begge lag.

Det var første gang vi stillet lag i bowlingserien, og som følge av sykdom måtte vi gi w.o. i første match. Etterpå gikk imidlertid laget fra seier til seier, helt frem til siste oppgjør, der vi igjen trakk det korteste strå. Hadde vi imidlertid vunnet første seriekamp istedet for å gi w.o., ville allikevel avdelingsmesterskapet vært sikret allerede før siste spilleomgang. Den gode innsatsen i vårt første serieforsøk lover det beste for neste sesong.

Håndball-laget var havnet i den aller hardeste avdelingen i 2. divisjon, og i løpet av de første fem serieomgangene ble det tre seire og to nederlag. Så ble det etterpå ikke mindre enn åtte seire på rad, og WIL nådde opp i samme poengsum som avdelingsmesterne, Fellesbanken, men med svakere målforskjell. Fellesbankens klasse ble senere understreket ved at laget etterpå ikke bare ble seriemestre i 2. divisjon, men også beseiret Philips, som vant 1. divisjon.

Hvis gutta bare beholder spirit'en — og det ser vi ingen grunn til at de ikke skulle gjøre, så blir det opprykk neste sesong. Treningsiveren er stor, og miljøet er det aller beste.

---

## Generalforsamling i W.I.L. 2. februar 1973

Det hadde samlet seg ca. 80 da formannen, Stein Kagge, erklærte generalforsamlingen for lovlig satt kl. 19.20.

1. Referat fra forrige generalforsamling var utdelt på forhånd og ble godkjent uten kommentarer.
2. Rapporter fra oppmørene i de forskjellige idrettsgrener og for lagets eiendommer ble gjennomgått og godkjent uten bemerkninger.

### 3. W.I.L.'s lover.

Premiekomiteen hadde følgende forslag til endring av § 5, pkt. 7 i W.I.L.'s lover: Valg av 2 medlemmer til premie- og medaljeutvalg i stedet for 2 medlemmer til ordensutvalget. Forslaget ble enstemmig vedtatt.

Nordby gjorde oppmerksom på at i de utdelte lover for W.I.L. forekom det en feil i siste delen av § 5. Formannen mente at dette var en «glipp» av skrivemaskinen, noe man sa seg enig i. Videre viste Nordby til § 6, første avsnitt, og mente dette burde rettes opp overensstemmende med lovforslaget vedtatt på forrige generalforsamling, og lyde som følger:

«Styret består av formann, viseformann, sekretær, kasserer, 1 styremedlem og 1 suppleant.» Dette sa alle seg enige i.

### 4. Regnskap og budsjett.

Børke mente beløpet for fotball I var høyt i forhold til de andre idrettsgrenene og ville vite grunnen. Formannen kunne opplyse at å være med i 1. divisjon innen bedriftsidrettsfotball i dag koster penger. Klimaet er hardt, og det må satses for fullt hvis en skal kunne hevde seg i teten.

Kirsten Bolstad pekte på at beløpet for håndball herrer var nesten dobbelt så stort som for håndball damer. Rydgren-Knudsen svarte at det i beløpet for håndball herrer var inkludert kr. 2000,— for leie av innendørshall.

Tønnesen ville vite hvorfor ulykkesforsikring ikke var med på budsjettet for 1973. Formannen opplyste at det aldri hadde vært behov for noen ulykkesforsikring og at posten av den grunn falt bort. Formannen gjorde oppmerksom på at det i år var kommet til en ny post, nemlig trim-rom. I den forbindelse ønsket formannen å rette en spesiell takk til Tønnesen og Nordby for deres enestående innsats, men også til alle andre som hadde bidratt med en hjelpende hånd til at trim-rommet nå sto ferdig i kjelleren.

Regnskap og budsjett for idrettsarrangementene ble derefter godkjent.

Hyttestyrets regnskap og budsjett ble godkjent uten kommentarer.

### 5. Valg.

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

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

#### Hyttestyret

Formann:	Torbjørn Sæther
Viseformann/kasserer:	Helge Børnerud
Styremedlemmer:	Jan Bratli Aud Karlson Kristin Sjaastad Elin Hansen

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

Redaktør for WIL-nytt:	Nils Wetlesen
------------------------	---------------

Materialforvalter:	Jon-Erik Lund
--------------------	---------------

Revisorer:	Bjørn Næss-Andresen C. Walbeck-Sørensen John Englund
------------	--

Materialforvalter:	Formannen Sekretæren Georg Nordal Kristian R. Monsen
--------------------	---

Valgkomité:	Sverre Thorstensen Kirsten Haune Louis Vauvert
-------------	--

### Oppmenn:

Fotball:	
Oppmann A-laget:	Thorleif Johnsen
U.K. A-laget:	Hans Olav Nordby
Oppmann B-laget:	Alan Light

Håndball:	
Damer:	Helge Selmer
Herrer 1.-lag:	Jan Rydgren-Knudsen

Ski:	Jan Simonsen
------	--------------

Fri-idrett:	Walter Magnor
-------------	---------------

Skøyter:	Walter Magnor
----------	---------------

Tennis:	Einar Emanuelsen
---------	------------------

Bridge:	Harald Haavardsholm
---------	---------------------

Bowling:	Arne Johan Larsen
----------	-------------------

Mosjonsgymnastikk/ innendørstrening:	Kjell Sverre Johansen
---	-----------------------

### 6. Eventuelt.

Børke etterlyste en redegjørelse vedrørende kjøp av ny hytte etter at Ilevolden ble solgt og ville vite hvor langt man var kommet i sakens anledning. Til dette kunne formannen opplyse at man daglig var på utkikk og leste igjennom avisenes tilbud angående kjøp av hytter, men at man her sto overfor en meget vanskelig oppgave. P. N. Johansen mente hyttekjøpet burde vært nevnt i årsberetningen for å holde medlemmene orientert om sakens stilling. Dette sa formannen seg enig i og lovet at en redegjørelse skulle bli tatt med i neste årsberetning.

Generalforsamlingen ble formelt avsluttet kl. 20.10. Kagge takket styret og oppmennene for samarbeidet i året som var gått og som gjenvalgt formann takket han Valgkomiteen og generalforsamlingen for tilliten.

Derefter gikk man over til middag med premieutdeling og dans.



## HÅNDBALL



### HERRELAGET

Håndballsesongen 72/73 må betegnes som meget god sett fra herrelagets side.

2 tap og 11 seire, noen til dels store, er fasiten som kan settes opp. Bortsett fra en liten downperiode midt i serien, har WIL levert den ene store kampen etter den andre. Resultatmessig var den siste kampen «toppen av kransekaka» med en seier til slutt pålydende 31—3!

Laget har i år for vel første gang vært homogent, et team for så vidt uten svake punkter. Vi har hatt et godt og samarbeidsvillig mannskap med en interesse og innsatsvilje som har virket meget imponerende.

Vårt tidligere problem har ofte vært å få full lagoppstilling på banen til hver kamp, men i år har stammen vært så stor og jevn, at regelen om 10 mann på et lag ofte har voldt oss hodepine.

Som tabellen under viser endte vi som nummer 2, det beste resultat herrelaget har oppnådd innendørs på mange mange år. Evnen til aldri å gi opp har vel vist seg å være grunnpillaren for dette.

Å karakterisere laget detaljert vil vel være å gå litt for langt, dog bør nevnes en brilliant keeper samt til enhver tid utespillere som alle kan lage mål, uten at dette har gått ut over lagspillet. Nettopp dette aktivum er noe av det viktigste på en håndballbane, og primært også det som gir resultater.

Skal vi forsøke å se fremover og det bør man jo, er vårt største ønske og definitive mål, at vi skal lykkes i å få en fast innendørshall med faste ukentlige treningstimer.

Som i all idrett gir øvelse ofte mester, og med gode treningsforhold samt fortsatt helhjertet innsats fra spillerne, vil vårt lag om kort tid kunne representere Wilh. Wilhelmsen i 1. divisjon.

Imidlertid før vi kommer så langt skal vi rundspille DØK's håndballag i Idrætsparken i København, og ta pokalen med oss tilbake over Skagerak. Gjør vi ikke det er vi kanskje danske statsborgere fra neste år av.

### SLUTT-TABELL HÅNDBALL

#### Herrer 2. divisjon avd. B.

Fellesbanken	11	9-0-2	141—72	18
<b>WILHELMSEN</b>	<b>11</b>	<b>9-0-2</b>	<b>150—91</b>	<b>18</b>
Langaard	11	8-1-2	128—79	17
Gresvik	11	7-2-2	129—100	16
Kværner I	11	6-0-5	111—97	12
Shell	11	6-0-5	115—132	12
Teamtrykk	11	5-0-6	131—119	10
Ullevål	11	4-0-7	129—119	8
Kirkeby	11	3-1-7	74—100	7
Nestle	11	2-0-9	64—114	4
Brannkassen	11	2-0-9	68—140	4
Røhne & Selmer	11	2-0-9	87—165	4
Robertson II		Trukket laget		
ASA		Trukket laget		

Det bør nevnes for å understreke WILHELMSENS håndball-lags store innsats i 1972/73, at Fellesbanken nå har vunnet Oslo mesterskapet i 2. divisjon ved å slå de øvrige avdelingsvinnere.

Fellesbanken har også på tampen av sesongen slått Phillips, vinneren av 1. divisjon.

J. Rydgren-Knudsen

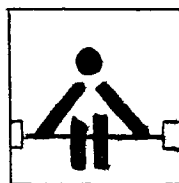
### DAMELAGET

Innendørssesongen er nå forlenget avsluttet etter en lang og hard sesong hvor hele 14 lag deltok i vår avdeling i 1. divisjon. Damelaget klarte det som var målet, nemlig å berge plassen i vår fornemste serie, og med det skal vi si oss fornøyd. To lag ble strøket av tabellen, og dermed endte vi på nest siste plass i avd. B. Men det var hele tiden uhyre jevnt blant nedre tabellhalvpart.

Damene har i år for første gang på meget lenge fått anledning til skikkelig trening, og dette har de benyttet seg av med et fremmøte på opptil 12—14 treningsvillige. Laget består nå av 8—9 damer som virkelig kan kalles håndballspillere, og på sitt beste spiller de fullt på høyde med de beste lagene i sin avdeling.

Vi har i år som før trukket store vekslere på de såkalte faste på laget og vil rette enda en appell til husets damer, og spesielt til nyansatte, om å prøve seg i håndballgruppen. Vi har ihvertfall innledet «Bli med-aksjonen» for håndballdamene med et par dansekvelder og noen øl/cola-møter, og sesongen som helhet lover meget bra for fortsettelsen — som starter med utendørsserie i disse dager.

H. Selmer



### Mosjonsgymnastikk på K.G.

Mosjoneringen fortsatte på nyåret hver tirsdag i gymsalen på Kristelig Gymnasium. Et tyvetalls ivrige W.W. folk har benyttet anledningen til korporlige bevegelser utover den daglige rytme. Imidlertid er det god plass i gymsalen, og for de som i løpet av sommeren eventuelt måtte oppdage hvor dårlig formen er, kan dette rettes på til høsten når vi setter i gang igjen.

Opplegget er basert på at hver og en tilpasser tempo og belastning i forhold til kondisjon og konstitusjon. Man behøver derfor ikke nære noen bekymring for at «dette ikke er noe for meg». Mosjon gjør godt og det er godt, både for kropp og sinn. Stikk innom K.G. og bli i bedre form — ikke minst med tanke på neste WIL-skirenn!

Kjell Sverre Johansen

## OFFISERSOPPGAVE

Båt	Kaptein	Overstyrmann	1. styrmann	2. styrmann	Stuert	Radio-offiser	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist	Elektriker
<b>Linjebåter:</b>											
TAGAYTAY	H. Blinndheim	S. Årvik	Alf Vorren	J. Liknes	A. Heggem	F. Antonesen	Odd Jacobsen	K. Kristiansen	A. Flåten	K. Melland	S. Gundersen
TAGUS	O. Abrahamsen	Alf Bentsen	Ernst Rojahn	A. Halvorsen	Gunnar Jensen	Gunnar Jensen	Svein Hafskjold	Jens Leknes	Haugsand	Meisingseth	F. Y. Keung
TAIKO	G. Waage	Sven Ulseth	F. Sandblåst	John Lund	K. Andersen	Astrid Nilssen	Arne Wahne	Arne Nilssen	Ole Bøgh		J. E. Snare
TAIMYR	Bård Valstad	Atle Nyheim	Kjell Greåker	Knut Solvoll	A. Guttormsen	G. Stensen	P. Strandklev	Einar Larsen	J. Pedersen		Per A. Hansen
TAIPING	Fr. Leyre Olsen	Kåre Sandvik	L. Kongshaug	Egil Aukan	A. Skaseth	Jon Giske	Karsten Frostad	Aksel Sinding	G. Rebbestad	Terje Karlsen	T. Torgersen
TALABOT	Rolf Pilskog	K. Fagerbakk	Petter Akseth	K. Grindskår	G. Mikkelsen	Ole Simonsen	Hans Nilssen	Finn Holth	Per Blankholm		N. Jørgensen
TAMERLANE	Leif Øksenvåg	T. H. Karlsen	E. Mathisen	B. Grøntoft	O. Telgen	Kåre Rydjord	Sigurd Bigseth	Tor Gundersen	B. Andreassen		E. Gundersen
TAMPA	R. Kristoffersen	T. Eriksen	Jan Johansen	B. Bjørnlund	K. Skotheim	Bodil Hagen	Louis Skaar	Helge Aasen	K. Dalbakk	Arild Stue	K. Andersen
TARAGA	A. B. Daviknes	Rolf O. Hansen	E. Hegland-Hansen	G. Halvorstad	F. Johannessen	Jan P. Gaare	Frank Eriksen	Kjell Gjosdal	F. Christoffersen	A. Wold	H. Hermansen
TARANTEL	H. Roll Horseng	Hans Dyrli	Nils Kvernes	Otto Wikerey	K. Mathisen	Magne Berg	Odd Ottersen	Hans Strand	K. Furuheim	M. Berseth	A. Walderhaug
TARN	S. Dimmestøl	L. Mannes	Kjell Åsvik	Olav Svendsen	R. Jørgensen	Karl Nilssen	Arvid Hote	Per Hilstad	Harry Bakken		S. Henriksen
TARONGA	Kr. Kristiansen	G. Larsen	G. Talgo	E. Fjeld	O. Fredriksen	Ingril Berg	J. Thorvaldsen	Amund Berg	S. Terjesen		S. Larsen
TATRA	Ingolf Fjelle	H. Moltubakk	A. Lindhovd	A. Wrengstad	Egil Berg	Turid Aanerud	J. Skilling	J. Engebretsen	E. Gjellestad	Magne Drågen	N. Skrovseth
TEMERAIRE	O. Hornvedt	Leif Amundsen	S. Barken	H. Edvardsen	Tore Carlsen	J. Skillestad	Sverre Aakre	S. Johannessen	Kåre Melby		N. Fjogstad
TENNESSEE	Rolf Karlsen	B. Sakshaug	Olaf Lindholm	Morten Lund	F. Engedahl	Morten Lund	Harald Valen	M. Fladvad	T. Johannessen	Ulf Bugten	S. Jarvoll
TEXAS	Sigurd Gustad	J. Jakobsen	S. Korslund	O. J. Hay	V. Langerud	Jan Larsen	R. Bertelsen	V. S. Svendsen	S. Lorentzen	P. Syvertsen	Helge Hansen
THEBEN	A. Thygesen	E. Torlen	N. Johnsen	B. Notland	R. Selvig	Å. Sørensen	Brit Simonsen	O. Kongshaug	Odd Olsen	Ø. Saunes	A. Røen
THEMIS	A. M. Kristiansen	Klaus Olsen	Odd B. Falk	A. Nordgaard	Stein Opsahl	Brit Simonsen	Svein Simonsen	Johs. Ødegaard	L. Aanesen	T. Bugten	F. Magnussen
TIBER	C. Holtan Nilssen	J. Sonstebø	W. Halvorsen	P. Studenko	Chu. Quan Fah	J. Storsletten	Knut Solild	Karsten Nilssen	Ø. Orstad	E. Bergersen	Kåre Saua
TIJUCA	Karlie Teige	K. Brandser	Alf S. Dale	K. Mehlum	W. B. Sørensen	Nils Torsvik	Jostein Vikso	Karl B. Olsen	B. Engen	R. Slåtstråten	Odd E. Jensen
TIRRANNA	Willy Lund	E. Kvalheim	Johan Ostnes	R. Todal	Egil Skau	Eli Bjåstad	Borger Vilnes	Ø. Schrøder	T. Myklebost		E. Gissum
TOLEDO	R. Brattvang	Th. Bryde	W. Reyes	A. Hansen	A. Hansen	Ø. Schrøder	Leif Bjerkvik	S. Vikene	T. Høivold		Vidar Dahl
TORO	Ph. Lembourn	Paul R. Lie	O. Kragseth	H. Schancke	Odd Karlsen	Inger Sinding	G. Tallaksen	Leif Arnsen	Leif Olsen	Lago Blanco	John Karlsen
TORRENS	T. Mikalsen	O. Sparre Knudsen	Per Brekke	Pål Myhre	John Nilssen	Tore Andersen	Jon Netland	Leif Arnsen	Rolf Olsen		E. Madland
TORTUGAS	K. Bertelsen	Rolf Håbu	Hugo Møller	S. Støhr	N. Partapouli	Solveig Ihle	Reif Nilssen	Jon Arnsen	Leif Skåne		R. Neergård
TOULOUSE	Kr. Kristoffersen	B. Mortensen	Ole Knurvik	A. Kleiven	F. Stangeland	Knut Sætre	Kåre Hole	1. Trondsen	E. Johansen	J. Høyen	A. Ellassen
TOYAMA	I. Husum	Leif Haugen	T. O. Bjerkeng	Olav Skølen	Nils Olsen	K. Lian Larsen	P. Hasund	Åge Grønvold	W. Strand	R. Hansen	Jon Kleppe
TRAVIATA	R. Verpelde	W. Pettersen	Bjørn Brattås	Åge Hansen	A. Gundersen	Trond Rian	Helge Gamlem	T. Erntzen	Helge Berg	R. Myklebust	F. Kleveland
TRIANON	J. Jakobsen	R. Isaksen	E. Bakkejord	Chr. Hervig	P. Pettersen	Inger Olsen	K. Godaker	L. Glørum	B. Strøm	J. Holstad	Neils Hegge
TRICOLOR	R. Kolderup	Jon Bjørnholm	Per Elde	Ole Chr. Næss	Olav Salen	Odd B. Stam	J. Valen	O. Kvam	Arne Remme		O. Sande
TRINIDAD	M. Lausund	H. Kjønsvik	Paul Harstad	H. Nyberg	G. Blaalid	Jan Myhrstad	Ove Lokkebø	R. Andersen	O. Rødseth		E. Thoresen
TROJA	H. Lovik	T. Ottesen	A. Schel	S. Norvik	A. Hellefjord	S. Emhjellem	Per Østrom	S. Myrland	S. Liland	J. Griphage	T. Gjerde
TUGELA	T. Nilssen Bua	H. Willtamson	P. Podhorny	E. Søvdnes	J. Hansen	E. Thorsen	Svein Urheim	Ø. Hestmark	Olav Loe	J. Griphage	Lau Siu Tin
TULANE	Jonny Bye	J. Henriksen	K. Eldheim	N. Svendsen	J. Hansen	L. A. Johansen	R. Bjerkholt	Karsten Aaen	V. Kolbjørnsen	O. Gjetsund	O. Strøm
TURANDOT	O. R. Vik	O. Thomassen	Frode Monsen	R. Eldheim	A. Ruud	T. Svendsen	Thor Thoresen	K. Bostad	T. Rosenberg	J. Klavenes	S. Otterløl
TYR	Kjell Dahl	Tore Larsen	K. Gulliksen	R. Bjerkholt	Arne Bjelde	G. M. Johansen	Ole J. Olsen	S. Pettersen	O. Hammervold		P. A. Ødegård
TØNSBERG	A. Tepstad	G. Oskarsen	H. Johansen	R. Byklum	Bengt Arnesen	Odd A. Roald	B. Ystenes	Jon Håberg	L. Lyngvær		T. Hippe
<b>Bulkbåter:</b>											
TAKAMINE	Fin Østlie	Ole Hagen	E. Jacobsen	J. Lindstøl	A. Gulbrandsen	Anton Pedersen	G. Haeselich	A. Vindheim	H. Jonassen	Petter Engan	Horst Florian
TAKARA	D. Varholm	H. Thomassen	W. Christensen	E. Kvamsvåg	Rolf Bævre	Aina Kvalsvik	R. Olsen Kihle	Kjell Kvalsvik	Egil Andersen		E. Stokstad
TAKASAGO	A. Nesbjørg		J. Kristensen	Fred Larsen	Chr. Røed	Leif Bakken	Ole Halaas	B. Grebstad	P. Skotvedt		Bjørn Neple
TANABATA	E. Pettersen	S. Augensen	T. Markussen	H. Bjørneseth		E. Markussen	Alf Lithun	E. Røeggen	Arild Husøy		Ole Rødset
TROLL FOREST	M. Madsen	Christoffersen	H. Haugen	G. Sebødegården	H. Berg	H. Bratland	D. Brandshaug	O. Årseth	Niils Oldered		Sigurd Tveit
<b>OBO-båter:</b>											
TEHERAN	C. Melbye	Niils Linge	Svein Svendsen	E. Kvammen	Jan Solli	Edgar Bergum	Olav Vassbakk	Jan Knutsen	M. Becker	Jan M. Hansen	Ø. Berntsen
TURCOMAN	Finn Melsom	Johs. Solheim	Ulf Arnesen	O. Eiksund	Thor Holmen	T. Arnesen	Niils Leirvik	H. Hareide	Tor Baade	Ove Ring	J. Svebakken
<b>Tankbåter:</b>											
TABRIZ	Per Halten	J. Steinsvåg	Ole Loe	Roar Hansen	Terje Fluto	Bjerg Walton	K. Mikalsen	Kåre Mathisen	H. Krydsby	R. Pettersen	Svein Ihlen
TAMANO	A. Mikalsen	T. Gjestad	Gunnar Steen	Tor Bøhn	W. Melbye	Jon Brøten	A. Myrøng	Arne Waagen	A. Honningsvåg	I. Holten	M. McDonald
TARTAR	P. Valldal	Sigmund Strand	L. Wallerud	K. Ramberg	Kjell Olsen	Sven Stene	O. Mathisen	Olav Flaaten	Arne Pedersen	E. Pettersen	Jan Veseth
TAURUS	Karl Røeggen	Svein Jensen	Lars Bjørcke	O. Paulsen	E. Engellbrethsen	P. Svinsås	Einar Jenderå	T. Rokling	O. Elnstulen	J. Bjonnes	E. Svinsås
TEMPLAR	Jan Christensen	Kåre Ljøen	Fritz Strand	Fritz Strand	Chow Wai	R. Sørensen	Kåre Slyngstad	Erling Olsen	Ole Sørensen	T. Grevskott	Chr. Høpworth
TIBERIUS	O. Amundsen	E. Vestad	Lars Stokke	Kjell Smevig	T. Abrahamsen	Kåre Johnsen	J. Andersen	K. Vikene	H. Vennesland	Jens Høyer	Tore Hansen
TUAREG	Arne Røstad	A. Pedersen	W. Storheil	T. Ingolfsrud	Vidar Hansen	Randi Rivertz	Kr. Eckhoff	E. Malmstein	Ove Paulsen	Arvid Strand	N. Sjøholt
<b>Nybygg:</b>											
RORO 664	K. Myklebust						O. B. Hansen				
<b>Supply skip:</b>											
TENDER TROUT	O. Karlsen/Haaland	E. Johannessen/ T. Hansen					Øystrom/Vtgre	Stor-re/P. Andersen			
TENDER TUNA	Niils D. Arnesen	Dageld/Bang Olsen					Folgero	T. Jensen/Haugland			