

Banan-frakt for Jahre Line

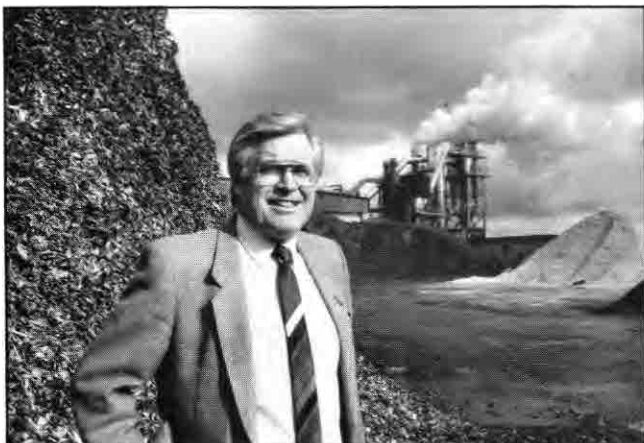
- 9 av 10 bananer som selges i Norge er kommet til landet med Jahre Line. Det visste du kanskje ikke, sier en fornøyd fraktsjef Jan-Henrik Tidemand-Johansen (bildet) som er litt stolt over at Kiel-fergene er blitt bananbåter.

Men det er flere grunner til å være litt stolt over frakten i Jahre Line: Rederiet har sikret seg en kontrakt med folkevognfabrikken i Vest-Tyskland, og fra 1. august skal all import av VW, Audi og BMW gå til Oslo med «Prinsesse Ragnhild» og «Kronprins Harald». Kontrakten gjelder foreløpig i tre år.

Side 4



På offensiven



Agnes Fabrikker A/S har planer om å fordoble sin produksjon gjennom en investering på 200 millioner kroner. Merkantil direktør Kjell Wilhelm Thoresen (bildet) og hans kolleger i Stavern-bedriften går spennende tider i møte. Industri er et av de områder Kosmos vil satse på i årene som kommer.

Side 6

Alle rekorder slått

Saugbrugsforeningen i Halden gjør det skarpt. 1988 ble et rekordår for bedriften, som seiler i kraftig medvind. Og nå vurderes det å investere 2,5 milliarder i en ny papirmaskin. På Saugbrugs er PM 6 det store mål som kan være en realitet i 1993. Fabrikbygningen blir nær 500 meter lang og krever utsprenning av ca. tusen kubikkmeter fjell.

Kosmos Nytt bringer tegning av det store prosjektet.

Side

Morsomt men også Slitsomt

- Morsomt, men også slitsomt, sier administrerende direktør Cato A. Holmsen om den tiden han hittil har sittet i sjefsstolen i Kosmos. Selskapet er inne i en kraftig omstillingsprosess, og endel av gjørelser er belastende å ta. Holmsen har imidlertid fått føle at oppgaven fører mye positivt med seg, og gir uttrykk for at han gleder seg til å gå på jobben hver dag. I løpet av første halvår skal mye være avklart om fremtiden i Kosmos.

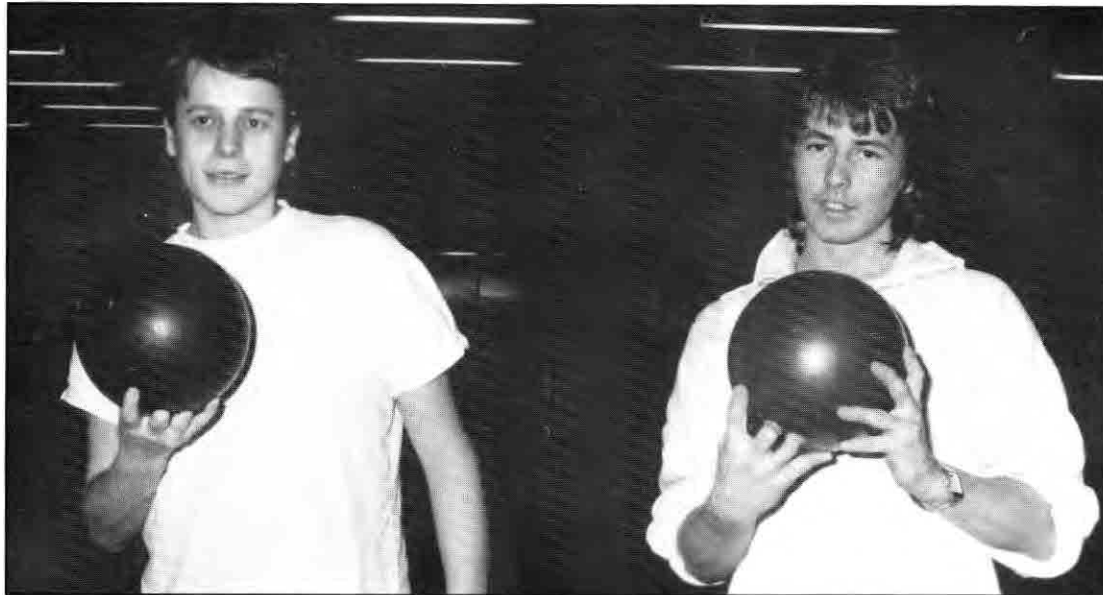
Side 14

OS1'IOS

Redaktør:
Jan Eric Møller

Ansvarlig:
Bjørn Svensert

Trykt i Vestfold Grafiske As Ettertrykk tillatt med kildeangivelse.



Raymond Alden og Rune Rekdal er blant de Saugbrugs-ansatte som har engasjert seg i bowling.

- Jeg er foreløpig bedre i bordtennis en bowling, sier Rune Rekdal.

Suksess i bowling

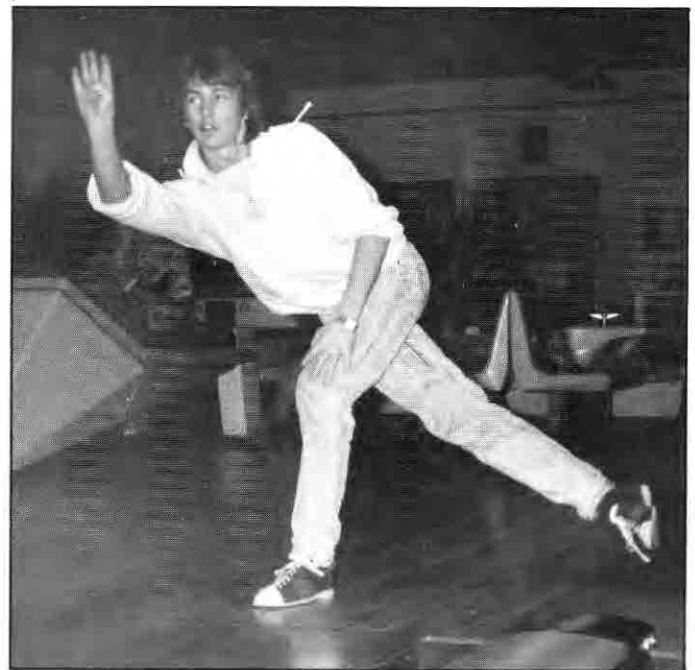
Halden har fått sin bowlinghall. Det gamle spinneriet i Tistedalen fremstår nå som en moderne hall med muligheter både til å spille bowling eller slappe av med en kopp kaffe eller brus ved et av småbordene. Åtte baner kan den nye hallen by på. Og hva var vel mer naturlig enn at bedriftidrettslaget på Saugbrugs også engasjerte seg i denne idretten? Begynnelsen har bragt gode sportslige resultater. Et av lagene har gått til topps i serien og kan også smykke seg med tittelen «Halden-mester».

Interessen for bowling blant Saugbrugs-ansatte har tatt seg kraftig opp i det siste. Inneværende sesong er det stilt tre lag i serien. Neste sesong blir det sannsynlig fire. Det er seks lag i hver av de tilsammen seks avdelingene forbedriftslag, og kampene spilles vanligvis hver 14. dag. Innimellom er det mesterskap og cuper.

- Bedriftsidrettslaget har denne sesongen betalt

halvparten av det det kost å være med i serien, nemlig 2.000 kroner for hvert lag. Jeg regner med at vi får dekket hele regningen neste sesong, sier Raymond Alden som forøvrig er leder i bowlingutvalget i Halden bedriftsidrettsråd. Han begynte å spille bowling tre måneder etter at hallen åpnet, og har siden vært meget ivrig.

- Tidligere var jeg det som kalles «stuegris».



Men etter at bowlinghallen kom, kan du ikke kalle meg det lenger, sier han.

- Dette har blitt et treffsted. Det er lett å bli kjent med folk, og jeg synes det er gøy, sier han.

Rune Rekdal har også fått interesse for bowling. Han var med på Saugbrugs seirende lag i Halden-mesterskapet sammen med Svein Sørensen og Morten Jacobsen. Han er også Halden-

mester i double sammen med sin bror Bjørn Rekdal.

- Bowling er bra, men litt for dyrt, sier Rekdal, som er mest kjent for sine evner innen bordtennis de han i flere år har vært gjenganger øverst på premielistene. Han trener hver tirsdag, men er foreløpig bedre i bordtennis, hevder han.

1-,ang og tro tjeneste

Fire seilende er hedret for lang og tro tjeneste. Det dreier seg om overstyrmann Odd Halvorsen på ((Prinsesse Ragnhild», maskinsjef Einar Karisen på ((Kronprins Harald», forpleinings-sjef Rolf Standal på ((Jarena» og hotellsjef Thor E. Stavnum på ((Prinsesse Ragnhild».



Utdelingen av hedersbevisene fant sted på Park Hotel i Sandefjord. Fra venstre administrerende direktør Torbjørn Nåvli i Jahre Line, overstyrmann Odd Halvorsen, maskinsjef Einar Karisen, forpleinings-sjef Rolf Standal, hotellsjef Thor E. Stavnum og administrerende direktør Bjørn Wilhelmsen i Anders Jahre A.S.

Odd Halvorsen har fått gullklokke og Norges Rederiforbunds gullmedalje. Halvorsen begynte sin karriere som sjømann i 1954 da han mønstret på som messe- og lugargutt på kokeriet «Kosmos IV». I 1965 kom han til Jahre Line og har vært der siden. Overstyrmann ble han året etter.

Einar Karlsen er i likhet med Halvorsen overrakt gullklokke og gullmedalje. Hans første båt var «Jaranda» som han

mønstret på i 1955 som 3. maskinist. Han ble maskinsjef i 1964 og kom til Jahre Line året etter. Han har vært ansatt i Jahre Line siden dengang.

Rolf Standal er tildelt rederiets gullklokke.

Hans første båt var «Jaragua» der han begynte som 2. kokk i 1955. I 1963 ble han 1. kokk og i 1965 stuert. I 1987 ble han restaurantsjef og samme år forpleinings-sjef.

Også Thor Egil Stavnum er tildelt gullklokke.

Han begynte som bysegutt på «Jarita» i 1963, ble 2. kokk i 1965, 1. kokk i 1968 og stuert samme år. I 1985 ble han proviantmester, i 1988 overstuert, og senere samme år hotellsjef.

Ikke lenger beste kunde

Agnes Fabrikker var i sin tid en av Larvik brannvesens «beste kunder»). Den tiden er heldigvis forbi, takket være aktiv satsing på brannforebyggende tiltak. I den forbindelse står industribrannvernet sentralt med sine mange øvelser og drilling av mannskaper. Opplæring og motivering er stikkord som har bidratt til en aktiv holdning mot brann.

– Det bor tydeligvis en liten brannmann i alle våre ansatte, sier brann- og industrivernleder Per Einar Dybvik.

– Bedriften er tradisjonell brannfarlig, og det oppsto ofte brann i tørkene og i fyrstikkfabrikken dengang vi laget fyrstikker. Og når det først tok fyr i en fyrstikkmaskin, brant det voldsomt. Tenk på at det kunne være opp til 1,5 millioner fyrstikker i en maskin. Det har også vært endel støveksplasjoner, men i løpet av de siste ti årene er det gjort mye på dette feltet hos oss. Det er bl.a. innført røykeforbud i produksjonslokaler og lagerlokaler. De

som vil ta seg en blås, må gjøre dette i røykerom eller gå ut i friluft, sier Dybvik, og tilføyer at det er sjelden at brannvesenet er på besøk.

Det er stor forståelse blant de ansatte for brannvern. Fire ganger i året holdes det øvelser for brannvernet, som består av 12 mann. Røykdykkerne har øvelser seks ganger i året, og mot slutten av året er det en stor fellesøvelse.

Samarbeidet med Larvik brannvesen er meget



Denne brannvognen har industribrannvernet laget. Ved vognen står brannvernleder Per Einar Dybvik.

godt. Brannvesenet har vært på befaring på fabrikkene og også deltatt i øvelser.

– Vi håper på å kunne utvikle dette samarbeidet videre, sier Dybvik.

Inne på bedriftens brannstasjon står en

brannvogn som de ansatte har laget denne vinteren. Det er en gammel sykkeltralle som har vært utgangspunktet, og resultatet er blitt en vogn med alt nødvendig utstyr.

Visste du at 90 prosent av alle bananer som importeres til Norge kommer med Jahre Line? Jo, det er faktisk tilfelle etter at det ifjor ble undertegnet en kontrakt om transport av bananer i spesial-trailere.

- Vi er litt stolte av denne kontrakten fordi banan-importen pågår 52 uker i året. 1988 var et prøveår, og det forløp bra. Vi arbeider nå med å forlenge kontrakten med to—tre år til, sier fraktsjef **Jan-Henrik Tidemand-Johannessen** i Jahre Line.



Mange campingvogner som ruller på norske veier, kommer til landet med Jahre Line. Her står fraktsjef Jan-Henrik Tidemand-Johannessen på kaia med en rad vogner bak seg.

Bananer og folkevogner

Men når vi snakker om frakten i Jahre Line, er det vel først og fremst personbiler vi tenker på. Den første kontakten om bilfrakt ble tegnet i Jahre Lines første år, og det var dengang Ford som ønsket å bringe sine biler til Norge med Jahre Line. Kapasiteten på daværende «Kronprins Harald» var 110 biler.

I 1963 kom Opel på banen, deretter fulgte Peugeot og Mercedes. I en periode ble også BMW-biler fraktet fra Kiel til Oslo, men dette tok slutt da BMW gikk inn i Volkswagen, og Lübeck Line overtok frakten. Men nå er VW blitt kunde av Jahre Line etter

Fraktavdelingen har fått besøk av overstyrmann Olav Berger. Hilde Wilhelmsen og Toril Kvale synes ikke å ha noe imot dette.

lange kontraktsforhandlinger. Det er egentlig en fjær i hatten dette at VW har kastet sine øyne på Jahre Line. VW har nemlig sitt eget selskap som frakter biler, VAG Transport, og dette selskap besørger transporten av VW og Audi verden rundt. Det er Harald A. Møller i Oslo som importerer disse bilene, og Møller-selskapet er en

viktig medspiller når det gjelder dette fraktoppdraget som gjelder i tre år fra 1. august.

I disse tre årene skal all import av VW, Audi, MAN og BMW gå via Jahre Line. Senere kommer også Seat som skal introduseres på det norske marked i 1990. Seat er en Fiat-avlegger som produseres i Spania. Totalt er det • snakk om

minst 10.000 biler årlig men dette avhenger stor grad av personbil salget her i landet. De har jo falt voldsomt hvilket følgende tall viser: I 1986 ble det solgt 160.000 personbiler Norge. Ifjor falt antallet til 66.000, og hva det kan bli i år, er heller uviss. Kanskje blir det end mindre.

Men bilimporten svirger. 1977 var et toppår for Jahre Line. Året etter falt markedet med ikke mindre enn 40 prosent. Deretter har det gått gradvis oppover igjen, før utviklingen snudde i 1985. Idag er det Opel, Peugeot og Mercedes som fraktes med Jahre Line etter Ford trakk seg ut for år siden. Men fraktsjef Tidemand-Johannessen og hans stab jobber hardt med å få Ford tilbake. Det samme gjelder Citroën og Fiat.

- Fordelen med Jahre





Det er ikke bare personbiler som fraktes med Jahre Line. Her har fraktsjef Jan-Henrik Tidemand-Johannessen tatt plass bak rattet på et understell på en buss som skal bygges opp i Norge.

med Jahre Line

Line er at vi seiler daglig, og stort sett er det biler med på hver av gang fra Kiel. Importen er størst i vinterhalvåret og faller om sommeren. Og det passer oss utmerket fordi det faller inn i et mønster med passasjertrafikken, sier fraktsjefen. «Kronprins Harald» har kapasitet til 280 personbiler og 1.200 lastemeter, mens «Prinsesse Ragnhild» har plass til 150 personbiler og 800 lastemeter. Kapasiteten er med andre ord forholdsvis stor. Den totale frakten av importbiler utgjør ca. 60-70.000 i året.

- Oppstår det skader på bilene når det blåser som verst?

Golf er en populær bil i Norge. Nå skal denne biltypen - og resten av VWs merker - fraktes til Norge med «Kronprins Harald» og «Prinsesse Ragnhild».

- Vi har en skadeprosent som ligger mellom en og to, og det er ikke mye. Importøren er da også svært opptatt av dette med skader og vil ha så få som mulig.

- Hva slags skader kan det dreie seg om?

- Det kan være støt-

fangerskader, bulk i dører og slikt som kan oppstå ved håndtering av bilene. Når det gjelder ruskevær, har vi aldri hatt skader på importbilene som følge av dette. Under et voldsomt uvær i 1986 veltet flere trailere på «Kronprins

Harald». Fire personbiler som tilhørte passasjerer ble klemt flate ved den anledning. Men 70 importbiler som sto lengre bak, klarte seg uten skader. De sto i gear med håndbrekket på. Vi bruker ingen annen sikring, og det viste seg å være tilstrekkelig.

- Hvor lenge blir bilene stående i Oslo?

- Så kort tid som mulig. Ofte går de videre med båt, bil eller jernbane samme dag. Når de kjøres lland, parkeres de under den nye terminalen der vi har plass til 550 biler.

- Hvor stor del av omsetningen i Jahre Line kommer fra frakten av importbilene?

- Mellom 22 og 23 prosent. Bilimporten er den minste delen av fraktvolumet. Vi frakter jo også mange andre ting, som f.eks. fisk, grønnsaker, papir, cellulose og trelast.

- Og post?

- Ja. Postverket i Norge og Tyskland har samarbeidsavtale. Vi har daglig med en eller to spesialhengere med post, og dette gir oss en god inntekt. Jahre Line har alltid vært postførende, og det gir en viss respekt å være postførende skip, sier fraktsjef Tidemand-Johannessen.





Agnes på offensiven

Agnes Fabrikker i Stavern går en spennende tid i møte. Spenningen knytter seg til planene om en ny produksjonslinje til 200 millioner kroner som kan komme til å øke produksjonen med 100 prosent. Selv om markedet i 1988 viste en klar nedgang, ønsker Agnes-ledelsen å se litt lengre fremover og vil gjerne være på offensiven for å nå nye mål.

- Vi vurderer hvordan vi skal avsette den produksjonsøkningen en eventuell ny produksjonslinje vil gi, sier merkantil direktør Kjell Wilhelm Thoresen, som tilføyer at det foreløpig ikke er tatt noen endelig beslutning om å bygge den nye pro-

duksjonslinjen. Planeleggingen har pågått et års tid, og signalene fra Kosmos er positive. Treforedlingsindustrien er da også et av de områder Kosmos ønsker å satse på i årene som kommer.

1988 var preget av laber aktivitet på byggemarke-

det i Norge. Dette fikk følger for Agnes Fabrikker, som ikke fikk den ønskede avsetning på sine sponplateprodukter. Ut-siktene for inneværende år er heller ikke lyse. Sponforbruket falt ifjor med 14 prosent her i landet, og for Agnes ble sal-

get redusert med ni prosent sammenlignet med 1987. Norge er det viktigste marked for Stavern-bedriften som selger 90 prosent av sine produkter her i landet. Resten går til utlandet, da i det alt vesentlige Sverige som begynner å bli et mer in-

Å kjøre truck er ikke bare en mannsjobb på Agnes. Signe Mary Ottesen, til høyre, er en av de kvinnelige ansatte som kjører truck.



- Sagmugg er et av råstoffene vi bruker i vår produksjon, sier Kjell Wilhelm Thoresen, til venstre.

teressant marked.

- Vi regner med at eksporten til Sverige lår vil komme opp i 20 prosent, altså en fordobling, sier Thoresen, og uttrykker stor tilfredshet over dette.

Produksjonen på Agnes fordeler seg med 65 prosent på ubehandlede sponplater, og 35 prosent på ferdigprodukter. Av ferdigproduktene er Takess det mest kjente, men også ferdigvegger begynner å få et godt omdømme. I 1988 var det meste av eksporten ferdigprodukter. På Agnes knytter det seg visse forventninger til ferdigveggene som er et produkt som har fremtiden for seg.

Agnes Fabrikker har også plassert ordre i England, Holland og Danmark, og gjort fremstøt i Finland og Belgia foreløbig uten det helt store gjennombrudd. Men på Agnes spytter man i nevene og bestreber seg på å vinne markedsandeler også i utlandet. Bedriftens andel av det norske markedet er 24 prosent etter å ha øket med 1.6 prosent ifjor.

- Har dere planer om å utvide produkspekteret?

- Vi har ikke konsentrert oss om dette. Men hvis den nye produksjonslinjen blir en realitet, vil vi satse på andre produkter ved siden av våre tradisjonelle, f.eks. plater til innredning og møbler. Idag lager vi plater med tykkelser fra til 10 til 22 millimeter. Den nye produksjonslinjen vil kunne lage plater med fra 3 til 38 millimeters tykkelse. Det er en helt ny teknologi som ligger til grunn for den nye linjen som er av tysk fabrikat. Blir dette en realitet, vil vi måtte vurdere nye produkter og bygge ut vår salgsavdeling. Vi vil måtte utvikle oss både på det norske markedet og i utlandet. Produksjonen vil i så fall bli doblet i løpet av en tre års periode, sier Thoresen.



Knivmøllen som Jørn Hansen her står ved siden av, gjør 80 prosent av arbeidet i grønnflisanlegget.

iljøvennlig anlegg

Man kan si mye **positivt om grønnflisanlegget som Agnes Fabrikker A.S. tok i bruk ifjor. Investeringen på 14 millioner kroner svarer til forventningene og bidrar i betydelig grad til fabrikkens råstofftilgang. Noe som også er meget positivt, er at grønnflisanlegget er svært miljøvennlig i den forstand at det faktisk er med på å rydde opp i skogene.**

Agnes Fabrikker og Vestfold-Lågen Skogeierforening har innledet et samarbeide som går ut på at råstoffet til sponfabrikasjonen hentes ute i skogene ved hjelp av huggere som kverner opp grener, småtrær, granbar og løv som blir liggende igjen i skogen etter hugst.

Dette blir til skogflis.

- Investeringen av de 14 millionene er gjort for å sikre vår tilgang på råstoffer. Det øvrige råstoff vi bruker kjøpes inn fra sagbruksindustrien. Men det er rift etter dette, og vi følte et behov for å sikre oss bedre med tanke på fremtiden, sier Kjell Wilhelm Thoresen.

Når det gjelder miljø og produksjon, er Agnes i en ganske heldig situasjon idet forurensningen fra bedriften er liten. Det foregår ingen forurensning av sjøen. Et visst utslipp er det til luft, i form av damp, støv og lukt. Men man arbeider med å bringe verdiene ned på et så lavt nivå som mulig. Dagens målinger viser liten forurensning.

Thoresen har vært ansatt på Agnes i ca. halv-

annet år. Han var tidligere ansatt i Kreditkassen i Larvik der han kan se tilbake på 10 år i sjefsstolen. Da anledningen bød seg til å begynne som merkantil direktør på Agnes, fant han at dette var et attraktivt tilbud og slo til.

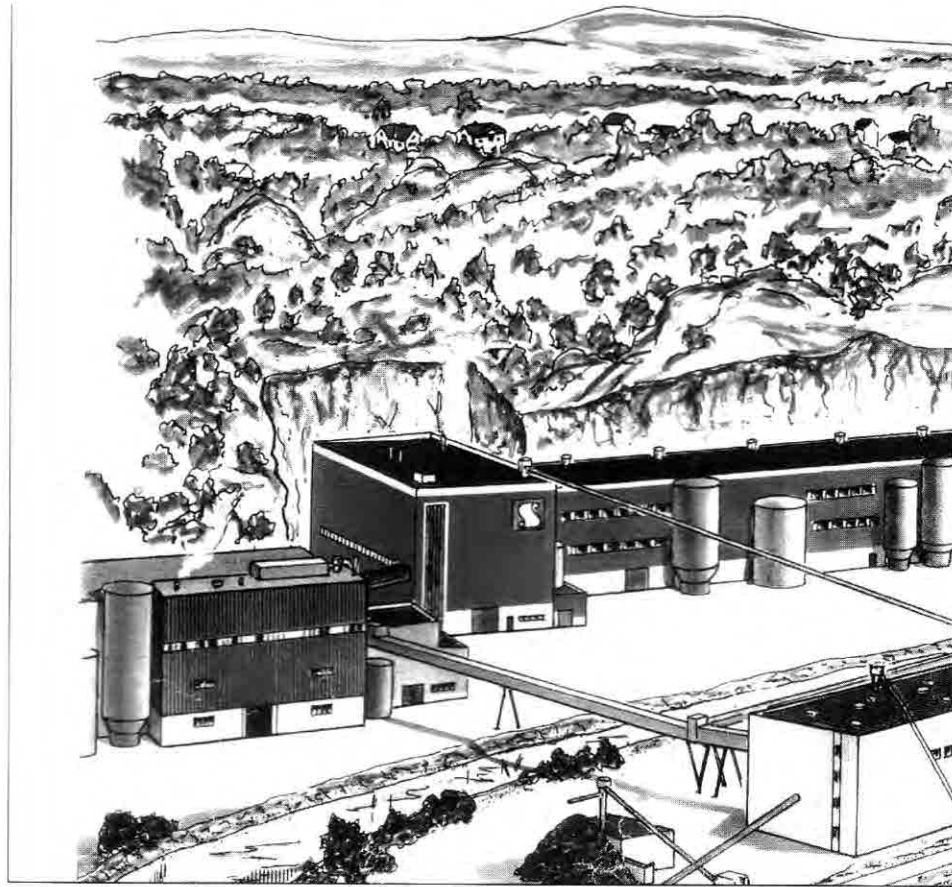
- Jeg synes det er trivelig på Agnes, med mange og nye utfordringer. Forskjellen fra banksjefstillingen er stor, idet arbeidsområdet er helt ulikt. Men tall og mennesker er jo det samme, sier han.

Agnes Fabrikker var forøvrig ikke noe ukjent bedrift for Thoresen. I egenskap av banksjef hadde han betydelig kjennskap til Stavern-bedriften som er blant bankens store kunder.

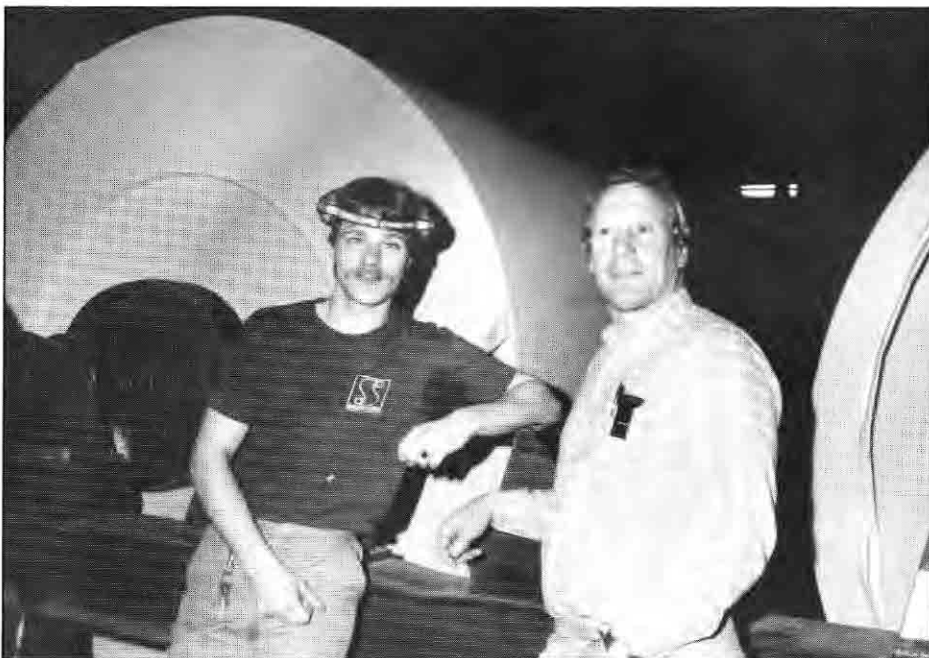
Celplr111N

Part of the forest industry

I en tid da mange norske bedrifter stamper i motvind, er det hyggelig å kunne konstatere at det finnes industribedrifter som gjør det godt. Saugbrugsforeningen i Halden er et lysende eksempel i så måte. De har da også all grunn til å være fornøyde, administrerende direktør Omund Revhaug og økonomidirektør **Tore Tuhus, som kunne føre inn rekordtall** i protokollene da status for 1988 skulle gjøres opp. Resultatene hittil lår gir også grunn til optimisme. Overskuddskrone **ne kan** være gode å ha med seg på veien mot det som kan bli Saugbrugs største løft noensinne: byggingen av **en ny papirfabrikk som er kostnadsberegnet til 2,5 milliarder kroner. I Halden-bedriften er begrepet «PM6» det store mål.**



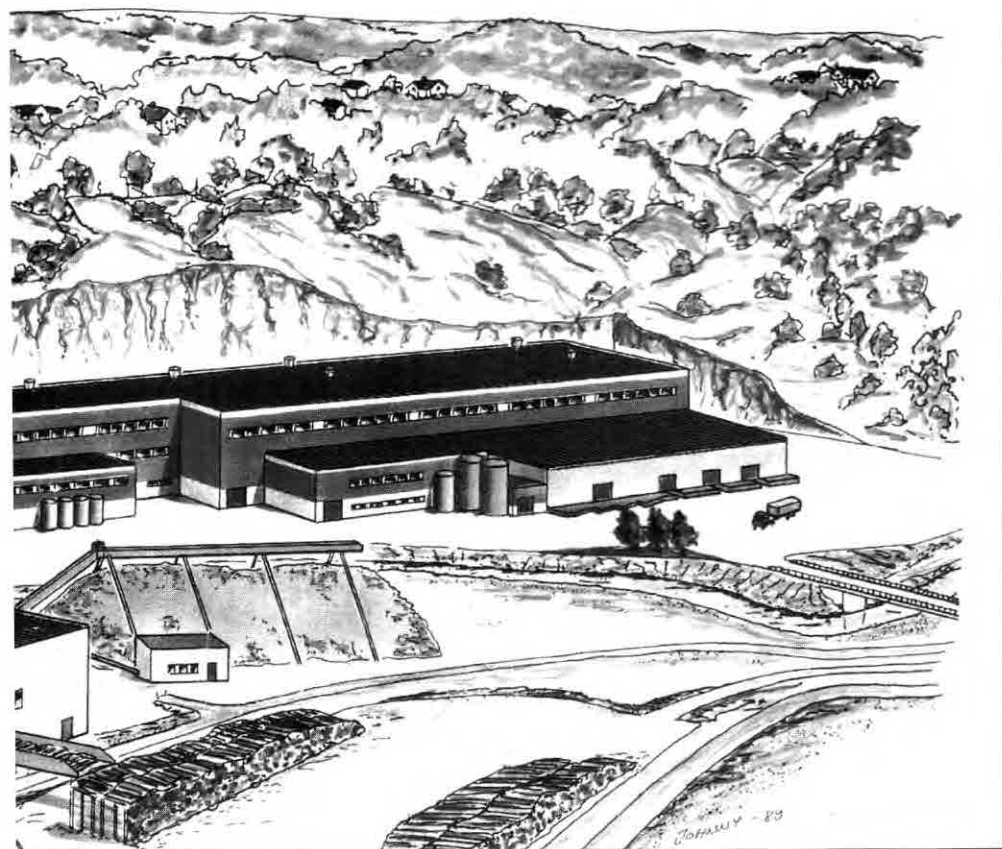
Alle rekorde.,



I løpet av fjoråret økte produksjonen av magasinpapir fra 177.000 tonn til 220.000 tonn. Dette til tross for at PM 4 sto stille 10-11 uker på høstparten på grunn av ombygging. Markedet vokste i 1988, og volumveksten for Saugbrugs ble 25-30 prosent. Det er utlandet som kjøper det meste av papiret, og markedet er å finne i Vest-Tyskland, Storbritannia, USA og Japan. Deretter kommer Norge. I senere tid har Japan utpekt seg som et satsningsområde

For første gang i historien produserte Saugbrugs over 200.000 tonn magasinpapir. Til venstre sees to av de ansatte i fabrikk, Tore Larsen og Tor Skammelsrud.

Tegningen til venstre viser den planlagte nye papirfabrikken på Saugbrugs.



ligvis mot slutten av 1992, sier Omund Revhaug.

Den nye fabrikken er tenkt liggende på den andre siden av riksveien, og det kreves betydelig sprengning idet det er snakk om tusen kubikkmeter fordelt på 70 kubikkmeter fast fjell og 300 kubikkmeter løsere masse. Bygningen blir 450-500 meter lang. Det kreves en omlegging av riksveien, og Revhaug finner det naturlig at myndighetene bekoster dette. Næringslivet er avhengig av så gode rammebetingelser som mulig. Som et eksempel på hvordan andre lands myndigheter ser på industribedrifter nevner Revhaug at da det var planer om å bygge Saugbrugs-fabrikk i Canada, var kanadiske myndigheter villige til å bekoste renseanleggene i denne forbindelse. Revhaug håper også at prisen på elektrisitet vil bli redusert.

Forts. side 10.

ble slått

for Saugbrugs som er en av de største norske eksportørene til dette landet. Det virkelige gjennombruddet kom ifjor da årssalget kom opp i 25.000 tonn. Saugbrugs andel av verdensmarkedet er seks prosent. I Norge benyttes papir fra Saugbrugs i A-magasinet og Hjemmet.

- Vi satser på at PM 6 skal være en realitet i 1993, og da skal vi være i regulær produksjon. Enkelte deler av fabrikken vil komme igang litt tidligere, sannsyn-

- Her er den nye papirfabrikken planlagt, sier administrerende direktør Omund Revhaug, og peker på området. Til venstre økonomidirektør Tore Tuhus.



Satser på en ny profil

Endel mennesker betegner Saugbrugs som «den gamle fabrikken som forurensrer Iddefjorden»). Denne oppfatning av bedriften ønsker Saugbrugsledelsen å forandre. I løpet av høsten og vinteren ble det gjennomført en profileringskampanje kombinert med tilbud om ledi-

ge stillinger på Saugbrugs. Kampanjen ble en ubetinget suksess som kan ha endret folks syn på bedriften mot det mer positive. Dessuten var responsen på annonsene overveldende når det gjelder de ledige stillingene. Mellom 200 og 300 søknader kom inn.

- Vi fikk tilbakemeldinger på at profileringskampanjen var vellykket. Når det gjelder stillingene, er det i første omgang snakk om ti-femten som skal besettes av folk med høyere økonomisk og teknisk utdannelse, sier administrerende direktør Omund Revhaug.

- I løpet av fjoråret ble det gjennomført en bemanningsreduksjon på 100 ansatte. Hvordan rimer dette med ønsket om å ansette flere folk nå?

- Vi driver Saugbrugs

ut ifra visse hovedresonnementer. Et av dem er at vi er en eksportbedrift som sliter med norsk kostnadsnivå, slik som mesteparten av norsk eksportindustri gjør. Den eneste måten å overleve på er å investere og sørge for en stor produksjon. Vi må produsere flere tonn med færre mennesker. Reduksjonen på 100 ansatte er en del av en slik prosess. Endel av dem ble pensjonert.

Når det gjelder nyansettelsene, så står vi overfor prosjekter som

stiller andre krav til kompetanse og kunnskap. Det er snakk om veldig krevende moderne teknologi og styringssystemer i forbindelse med den tekniske utvikling som finner sted hos oss.

—Vi står overfor store utfordringer i og med PM 6. Markedsforholdene har vært positive i mange år. Og utsiktene fremover er gode, selv om vi må regne med svingninger. Det markedsmessige grunnlag for å investere i ny papirmaskin bør være til stede. Saugbrugs har lan-

ge tradisjoner som papirleverandør til Europa, USA og Japan. Vi utgjør en av landets basisindustrier som er et viktig moment i nasjonaløkonomien.

Vi føler at de nye eiere i Kosmos er positivt innstilt til Saugbrugs. Den trygghet vi hadde i det tidligere Kosmos-styret, føler vi også i det nye styret. Satsing på industri er et ledd i den strategi Kosmos har lagt opp til, og videreføres av de nye eierne, sier Revhaug.

- Stadig mer interessant

Økonomidirektør Tore Tuhus (bildet) har vært ansatt på Saugbrugs i ti år. Han har vært med på en løpende omstillingsprosess. En milliard kroner er blitt investert i denne perioden. Produksjonen av magasinpapir har øket fra 135.000 tonn til 225.000 tonn. Ulønnsomme sider ved virksomheten er blitt nedlagt: sagbruket, kartongfabrikken og finpapirfabrikken.

- Noe av det som har gledet meg mest, er at dette etterhvert har blitt en mer interessant bransje. Og Saugbrugs har klart å bedre sine resultater suksessivt gjennom disse årene. Nå ser vi klart lysere og med større optimisme på



fremtiden enn vi gjorde for bare tre-fire år siden. Jeg tror at de ansatte etterhvert har fått en større forståelse for den prosess vi har vært gjennom. Det har vært en reduksjon i antall ansatte, men for en stor del ved naturlig avgang. Idag har vi de ansatte med oss i synet på effektivitet, sier Tuhus.

Det er ca. tusen ansatte ved Saugbrugs.

Alle rekorder slått

Forts. fra side 9.

Også produksjonen av silkecellulose viste en økning i 1988 og steg fra 68.800 til 71.600 tonn. Sovjet har etterhvert blitt en stor kunde. Men det øvrige marked ble også bedre.

Saugbrugs produserer to viktige biprodukter: 96 prosent sprit og avlut. Spriten selges til Vinmonopolet og går til tekniske formål, f.eks. vindusspylervæske. Ifjor ble det laget åtte millioner liter sprit på Saugbrugs. Som en kuriositet kan nevnes at da Saugbrugs i 1985 markerte sitt jubileum, ble det blandet en spesiell jubileumsakevitt av egen produksjon. Det var visst ingen bismak på den...

Avlut, som også er et produkt av silkecellulose, brukes i fyrhuset. Saugbrugs sparte 27.000 tonn fyringsolje ved å

benytte avlut ifjor.

Cellulosefabrikken legges trolig ned fordi markedet er iferd med å skrumpe inn, og fordi kravene til miljøverniltak i forbindelse med produksjonen etterhvert blir større. Det vil koste mellom 150 og 200 millioner kroner å gjennomføre nødvendige rensetiltak, men likevel vil ikke miljøproblexnene være løst. De store missingene man står over når det gjelder ny papirfabrikk, har også vært en faktor som har spilt inn når cellulosefabrikkens fremtid har vært diskutert.

- Det er en belastning å ha den forurensnings-situasjon vi har. Vi ønsker nå å få ryddet opp i dette og få en annen balanse i forhold til våre omgivelser og myndigheter, sier Revhaug.

Tre fornøyde representanter for besetningen etter nok et vellykket messe-cruise. Fra venstre overstyrmann Odd Halvorsen, barkeeper Turid Mathisen og 1. kokk Ole Henrik Svensen.



Messe-cruise i storm og orkanbyger

Besetning og utstillere på «Prinsesse Ragnhild» fikk ristet seg skikkelig under årets messe-cruise Kysten Rundt. Norskekysten kan være temmelig tøff vinterstid, men denne gang var værgudene ekstra hissige og utholdende, og kastet seg over «Prinsesse Ragnhild» allerede

første dag. Rundturen gikk i vedvarende kuling og storm, ispedd enkelte orkanbyger. Men i mål kom Jahre Lines utstilling også denne gang, og over 70.000 besøkende vidner om en populær flytende utstilling som stadig får et mer seriøst preg over seg.



—Vi har hatt en bra tur, men med uvanlige værforhold. Vedvarende kuling og storm, bortsett fra to-tre dager, har preget seilasen. Vi er vant til røft vær, men dette var mer enn vanlig, sa kaptein Petter Norstrom etter at cruiset var over. - Mange havner er små, og «Prinsesse Ragnhild» har vært et nummer for stor

«Prinsesse Ragnhild» anløp også Sandefjord under årets messe-cruise. Værgudene var i godlages mens skipet lå i hjembyen.



- Det ble et messekreise preget av mye uvær, sier kaptein Petter Norstrøm.

under slike forhold. Imidlertid har vi klart å holde programmet. Svolvær klarte vi ikke å komme inn til, og vi måtte i stedet gå til Sortland. Det ble et noe kortere opphold der enn planlagt på grunn av at vi måtte «flykte» til en liten fjord nord for Bodø hvor vi ble liggende værfast sammen med Hurtigruta. Vi lå værfast også en annen gang, og det oppsto visse forsinkelser, sa Norstrøm, og tilføyde at da skipet kom til Kristiansund, var det full storm. En stor jernpullert på kaia ble revet opp og forsvant i havnebassenget. Men ellers har det vært en fin tur, sa kaptein Norstrøm.

Informasjonssjef Levar Sand tilføyde at det pleier å være bra vær i Nord-Norge om vinteren, men at «Kysten Rundt -89» fikk erfare at været virkelig kan skifte.

150 utstillere var med på årets messekreise, og 370 personer fulgte skipet fra havn til havn etter åpningen i Tromsø 26. ja-

nuar. Årets utstilling var i stor grad spunnet omkring miljø- og helse spørsmål, og på et helse-torv ble det gitt informasjon om alt fra energiøkonomisering til sur nedbør, inneklimate, kolesterol og AIDS. Staten har i stadig sterkere grad satsset på å delta på Jahre Lines turer langs kysten, og denne gang var ikke mindre enn syv departementer og to direktorater med på informasjonstoktet.

Administrerende direktør Torbjørn Nåvli var da også svært tilfreds med årets tokt og viste til at det i Hammerfest kom flere besøkende ombord i «Prinsesse Ragnhild» enn folketallet i denne byen. Nåvli mener at man har fått til en fin balanse mellom informasjon og salg på «Kysten Rundt», og understreker at Jahre Line fortsatt vil engasjere seg i messekreise i årene som kommer. Det ligger imidlertid ganske stor innsats bak hvert messekreise idet det gjerne går et år til foreberedelse.

Leder for fergedriften er ansatt

Jon Erik Nygaard (41) er ansatt som leder for Kosmos-gruppens fergevirksomhet, Jahre Line og Norway Line.

Nygaard har tidligere vært adm. direktør i A/S Veikroer. Han begynte i 1988 i Kosmos' datterselskap - Det Bergenske

Dampskibsselskab som divisjonsdirektør for landtransportvirksomheten, men sluttet da Kosmos solgte selskapet.

Jon Erik Nygaard tiltrådte som fergesjef 17. april og har kontor på Hjortneskaia i Oslo.

Daglige avganger

Forts. fra side 11.

- Har det vært vurdert å kjøpe en brukt båt og bygge den om?

- Ja. Det har vært vurdert. Men det er vanskelig å finne en brukt båt som kan «matche» det høye kvalitetskravet Jahre Line har. Det er et par ferger i Nord-Europa som kunne passe, men de er ikke tilgjengelige.

- Det er større mulighet for at man bygger nytt?

- Ja Hvis man velger -92

-alternativet, har vi vurdert å gjøre en grundig markedsanalyse som kan resultere i en større båt, eller kanskje to. For det er viktig å ha to like båter, særlig fordi Jahre Line kommer til å begynne å kjøre daglige avganger. Idag går ikke båten på lørdager. Jeg vil tro det er aktuelt å begynne å seile daglig allerede fra høsten av.

- Har Jahre Line erfart at «Kronprins Harald» er mer attraktiv for passasjerene?

- Den har jo betydelig større kapasitet og er ny. Men «Prinsesse Ragnhild» er jo fortsatt en fin båt og i meget god stand. Og den vil egne seg godt i Nord-sjøen.

Sørensen tilføyde at det for tiden utredes hvilket rutenett Norway Line bør ha i fremtiden. Kontinentet, og da sannsynligvis Amsterdam,

er et meget aktuelt alternativssted i en rute som kan komme til å omfatte Norge-Holland-England. I så fall er det sannsynligvis behov for to skip.

- Hvor langt frem i tiden ligger dette?

- Det kan skje allerede fra våren 1990, sier Sørensen, som understreker at økonomiske vurderinger vil klarlegge hvordan Norway Line bør satse i tiden som kommer.

- Jeg har tro på at fremtiden for Jahre Line og Norway Line vil bli positiv. Og det er hyggelig for meg å konstatere at disse selskapene har økonomisk fremgang. Det samme gjelder Bastofergen, som ble solgt til Bjørn Bettum, sier Sørensen. Han karakteriserer sin tid som svært interessant, men beklager at utviklingen ble slik at reiselivsdivisjonen ikke ble det man trodde for et par år siden.

- Kosmos skulle bygge opp en sterk reiselivsdivisjon. Men utviklingen viste etterhvert at dette ikke var så riktig likevel. Det er selvfølgelig litt trist å konstatere, og bakgrunn for at jeg har valgt å finne en annen stilling, sier Sørensen.

Om samarbeidet i Kosmos har han bare det beste å si, og han forlater selskapet med en god følelse.

Åpenhet er et stikkord

Han har vært en gjennomgangsfigur i nyhetsbildet de siste måneder, Kosmos-sjefen Cato A. Holmsen. Kosmos-gruppen er inne i en slankeprosess, og media retter søkelyset mot det som skjer. Cato A. Holmsen har stilt seg til rådighet for aviser, radio og TV. Forklart, kommentert og svart på spørsmål. Den nye Kosmos-sjefen - for tiden bare på «utlån» fra rederiet I. M. Skaugen - har vunnet tillit og respekt både innad i selskapet og utad for sin åpne linje. Åpenhet er da også et stikkord når han skal beskrive sin ledelsesfilosofi.

- Jeg mener det er både riktig - og en styrke for organisasjonen - å holde en åpen linje. Jeg holder en knapp på at det er viktigere å informere innad enn utad. Men i visse situasjoner kan man få god hjelp av media til å understreke et budskap. Også medarbeiderne leser aviser. En åpen linje til media kan gi individuell målrettet informasjon innad og en positiv effekt, sier Holmsen, som tilføyer at det også kan være ting å informere om som ikke er så hyggelige. F. eks, i NorskAIRs tilfelle der det dessverre var nødvendig med 150 oppsigelser. Dette gikk tungt inn på Kosmos-sjefen som ikke hadde problemer med å sette seg inn i hvordan det føltes for den enkelte som ble rammet.

- Det har blåst rundt Kosmos i den senere tid, og du har vært selskapets ansikt utad. Har dette vært en belastning for deg?

- Før Skaugen gikk inn som hovedaksjonær i Kosmos, levde vi vel et beskyttet liv i forhold til media. Selskapet ble gjerne omtalt i forbindelse med årsregnskapene eller større hendelser innenfor cruise, f. eks. ved kontraheringer og overleveringer av cruiseskip. Dette var stort sett positive nyheter. For meg personlig har det vært en betydelig forandring at media er så interessert i det selskapet driver med til daglig. Skal jeg være ærlig, har det i perioder

vært en belastning.

- Hva er den viktigste oppgaven for en administrerende direktør i Kosmos?

- Jeg tror ikke det er noen vesentlig forskjell mellom det å være sjef i Kosmos enn administrerende direktør for andre større norske selskaper. Lederens oppgave er å skape en levedyktig bedrift med god strategi, med gode arbeidsforhold og god inntjening. Det bør også være interessante arbeidsoppgaver og gøy å jobbe i bedriften.

- Har det vært gøy å jobbe i Kosmos?

- Det har vært veldig spennende. For meg har det vært - og er - en styrke å føle at jeg har fått real behandling og blitt møtt med en stor grad av åpenhet fra alle medarbeiderne. Jeg synes det har vært utfordrende, og innrømmer at jeg gleder meg til å gå på jobben hver dag.

Men det å være sjef for et konglomerat kan være ganske slitsomt. Jeg har forsøkt å besøke alle bedriftene i konsernet og rukket de fleste for å orientere meg om forholdene. Kosmos-bedriftene har problemstillinger med stor spennvidde. Det forventes at man skal ha klare meninger om norsk og internasjonal treforedling, for så kanskje timen etterpå diskutere vår fergesituasjon i Nordsjøen for deretter å vurdere forhold som knytter seg til salg av be-



Cato A. Holmsen styrer Kosmo-skuta videre mot en slankere form med tre definerte satsningsområder.

drifter. Min refleksjon har noen ganger blitt: Hva klarer vi i konsernledelsen å bidra til i de enkelte bedrifter ut over styring av kapitalen? Som konsernsjef skal man helst ha klare synspunkter på den forretningsmessige del. Det kan bli et tankekors at spennvidden blir så stor, og i alle fall vanskeliggjør det lederens oppgaver, sier Holmsen.

- Hvor lenge regner du med å bli sittende i direktørstolen i Kosmos?

- Vårt mål er å finne frem til en ny overordnet struktur for gruppen i lø-

pet av første halvår. Inntil dette mål er nådd, har det lite for seg å ansette en ny administrerende direktør. Vi vet ikke i dag hvorledes konsernorganisasjonen vil se ut, eller hvilke arbeidsoppgaver en ny konsernleder skal ha.

- Gjenstår det mye arbeid før strukturen er klar?

- Ja, endel. Vi har ennå ikke kunnet legge frem en gjennomarbeidet skisse til hvordan vi best skal etablere Kosmos med tre selvstendige selskaper med egen kapitalisering. Men vi

vil få strukturen klar i løpet av nær fremtid. Den eneste beslutning vi har tatt er å etablere et nytt driftsselskap for den tekniske og maritime drift av skip. Vi ønsker en presentasjonsform som er entydig utad, slik at selskapet letter kan ta oppdrag av skip Kosmos er medeier i, eller skip med eksterne eiere. Jeg har tidligere gitt uttrykk for at vi vil ha gjort en god jobb hvis vi kan skaffe oss tre til fem skip i løpet av et års tid, i tillegg til de 12 Kosmos selv disponerer i dag. Vi ser for oss en ny rederiorganisasjon basert på et samarbeide mellom Anders Jahre A/S og I.M. Skaugen A/S. Det er foreløpig ikke vedtatt hva dette selskapet skal hete. Kosmos Shipping A/S er et alternativ, Anders Jahre A/S et annet. Personlig mener jeg Anders Jahre er et mer kjent navn med solide tradisjoner ute i verden.

- Omstruktureringen av Kosmos innebærer tre satsningsområder: ferger, industri og skipsfart. Hvilket område vil få førsteprioritet?

- Det er vanskelig å rangere disse tre områder. En rangering måtte i så fall baseres på hvor stor kapital man legger på de forskjellige virksomheter. Men vurderingene i denne forbindelse er ikke ferdige ennå. Generelt kan jeg si at vi mener alle tre områder har interessante markedsmuligheter ved seg, med betydelige muligheter for Kosmos.

Den største investering som er under utredning er en ny papirmaskin til 2,5 milliarder kroner på Saugbrugs. En slik investering må sies å være enorm også i norsk målestokk. Innen 1. juli skal Saugbrugs ha sine prosjektplaner gjennomarbeidet, hvoretter de styrende organer i Kosmos skal ta stilling til dette prosjektet, sier Cato A. Holmsen, som tilføyer at andre aktuelle investeringsoppgaver som skal utredes omfatter nye ferger til både Jahre Line og Norway Line, samt en ny produksjonslinje på Agnes Fabrikker.

Brukbar til å lytte

- Jeg vet at jeg lett virker litt reservert. Enkelte ganger kanskje for opp-tatt av å tenke på jobben slik at jeg virker for seriøs enkelte ganger. Jobbmessig tror jeg nok at jeg er rimelig flink til å tenke langsiktig, - se muligheter. Jeg trenger medarbeidere som kan sette det i system, - og som kan få meg ned på bakken når jeg blir altfor entusiastisk, sier Cato A. Holmsen når vi ber om en karakteristikk av seg selv.

Og han fortsetter: - Jeg tror jeg er rimelig ryddig som leder. Foretrekker å snakke med både ledere og medarbeidere på en direkte måte. Tror folk setter pris på dette fremfor at man (<går rundt grøten)). For en leder er det viktig å ha en egen integritet. Klarer man å få med seg medarbeiderne på en diskusjon - og ha et all right forhold selv om man er uenig - er det bra. Vi vil fortsatt ha brytninger, og da er det viktig for meg å gjøre det slik at mine medarbeidere føler at det gjøres på en skikkelig måte.

Vi har begynt å ha administrasjonsmøter hver

dag så sant det er praktisk mulig. Og allmannamøter når det er behov for dette. Jeg tror ikke jeg blir sur over å høre andres meninger og innbiller meg at jeg er rimelig brukbar til å lytte.

Jeg forstår at det hersker en usikkerhet om Kosmos og fremtiden. Det gjelder forøvrig ikke bare i Kosmos, men alle selskaper som gjennomgår en omstilling. Den eneste måten å tackle dette på som leder er etter min mening å satse

på åpenhet og forhåpentligvis tillit i organisasjonen ved å diskutere fremtiden og de muligheter vi ser oss imellom. Jeg vil prøve å trekke folk med i beslutningsprosessen der dette er naturlig.

Da har man som leder gjort et brukbart håndverk.

Tiden blir dessverre en knapphetsfaktor, og dagene blir ofte lange. Jeg føler meg utilstrekkelig når jeg ikke får tid til å jobbe innad med medarbeiderne i organisasjonen i tilstrekkelig grad, sier Cato A. Holmsen, 48 år gammel.

I tillegg til å jobbe, er han blant annet særlig glad i å seile. Han var aktiv regattaseiler i yngre dager med bl.a. store kongepokaler som resultat. Det har nok blitt mindre tid til seiling etterhvert.

I løpet av den korte tiden han har sittet ved roret i Kosmos-skuta har de ansatte lært seg å sette pris på ham. Mange beklager at han bare har et korttidsengasjement som Kosmos-sjef.

Ny Kosmos-&*ektør

Kosmos har ansatt sivilingeniør Rolf Kjær (50) som administrerende direktør for selskapets nye datterselskap for teknisk/maritim drift. Dette selskapet har fått arbeidsnavnet **Kosmos Shipping Management**.

Rolf Kjær er i dag viseadministrerende direktør i Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab i Trondheim, hvor han har arbeidet siden 1987. Fra 1984 til 1987 var han administrerende direktør i engineeringselskapet

KEFTECH A/S i Tønsberg. Før dette har han hatt sentrale stillinger ved Framnæs mek. Værksted, i Shipping Research Services og i Det Norske Veritas.

Kjær er sivilingeniør fra The University of Strathclyde, Glasgow og bedriftsøkonom fra Bedriftsøkonomisk Institutt. Han er født og bosatt i Sandefjord.



Overstyrmann Stein Auno
Gevirvegen 9

2830 RAUF OSS

50 år på samme arbeidsplass

- Han er vår altnuligmann som har kontroll over det meste her. Han er utrolig aktiv, og en institusjon het på «bruket», sier markedsdirektør Kjell Wilhelm Thoresen på Agnes Fabrikker A.S.

Og altnuligmann han snakker om er Kristian Hansen, eller «Gutte» som alle kaller ham, «Gutte» kjenner Agnes bedre enn de fleste. Han har nemlig vært ansatt i bedriften i hele 50 år og har tilbragt det meste av sitt liv på Agnes.

- Jeg er født og oppvokst på Agnes. Rommet der stempingsurene idag står, var mitt soverom. Jeg bodde nemlig i «Brakka» i 14 år. I den tiden var det 16 leiligheter i 1. etasje Nedre Brakke, og tre leiligheter på toppen. Jo, her var det fullt belegg, sier Kristian Hansen. - Bygningen tilhørte fabrikken, og endel av de ansatte bodde der. Min far var forøvrig ansatt på Agnes i 45 år. Det var også flere av mine søsken.

Kristian Hansen begynte på Agnes Fabrikker 7. februar 1939. En av hans første oppgaver var å dra inn materialer til de som jobbet inne i trevarefabrikken der det var 50 ansatte.

Krigstiden ble dramatisk også for Agnes Fabrikker. I en periode på ni måneder var fabrikken evakuert på dagtid, og produksjonen foregikk om natten. Blant de ting man produserte, var knott til biler. Og sagflis som ble solgt til andre fabrikker som laget krydder av dette! - Det er nes-



Blant Kristian Hansens mange oppgaver er å holde blomster og planter i orden.

ten utrolig, men likevel sant, sier Kristian Hansen og smiler ved tanken.

- Var det andre ting i krigstiden som satte seg fast i minnet?

- Jeg husker at det falt fire-fem bomber ned like ved bestyrerboligen. Det var i mars 1945. Heldigvis ble ingen skadet.

Hansen var ansatt på fyrstikkfabrikken fra 1950 til 1984. Han var da formann og hadde opptil 32 mann under seg. I de senere år har han vært altnuligmann. Blant hans arbeidsoppgaver

idag er å klippe rosene i grøntanleggene på fabrikkområdet, og dette er ingen liten jobb: Det er ikke mindre enn 380 roser å holde i orden. Dessuten er han postmann, og har daglig ærender i banken. Han handler varer for bedriften, kjøper inn bloms-

ter og heiser flaggene på høytidsdager.

- Det er ikke mange ansatte i bedriftslivet som oppnår å være ansatt i 50 år på den samme arbeidsplass. Hva kommer det av at du har holdt deg til Agnes i alle disse årene?

- Årene går så fort at man nesten ikke merker det. Dessuten er det fint miljø på Agnes. En trivelig arbeidsplass. Her er alle på fornavn med hverandre.

- Du blir 70 år i oktober. Kommer du til å fortsette i jobben?

- Det har jeg ikke avgjort ennå. Men jeg kan fortsette hvis jeg vil.

- Er det noen spesiell årsak til at du kalles «Gutte»?

- Det var min søster som begynte å kalle meg for dette. Alle kaller meg

for «Gutte». Jeg har jobbet sammen med folk som ikke vet at jeg heter noe annet.

- Har du noen tittel på ditt yrke akkurat nå?

- Jeg er formann fremdeles. Har ikke funnet på noen annen tittel ennå, sier Kristian Hansen, som kommer til å feire sin 70 års dag i Italia. Det er i alle fall bombesikkert.

Men om han deretter lar Agnes være Agnes og setter seg i skinnstolen han fikk av funksjonærene i februar, da markeringen av hans 50 år i bedriften ble foretatt, er idag helt uvisst.

For «Gutte» mener at det å være ansatt i 50 år ikke er noe å gjøre så stort vesen av.

- I gamle dager var jo folk ansatt oppimot 60 år på Agnes, sier han.