

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMSSEN LTD. A/S

WW • World

NR.1 - 1987

Eirik Sørensen

1. ÅRGANG



• BARWIL - WWs "utenrikstjeneste"
• WW-Profilen: Sjur Galtung

Barwil - WWs utenriksstjeneste

Med representasjon 60 steder på kloden er skipsagenturselskapet Barwil kanskje det mest internasjonale av alle norske bedrifter. Selskapet ble opprinnelig etablert for å betjene WWs omfattende linjevirkosmhet, men er ombygget og utbygget i takt med tidenes skiftende krav.

Han går gjerne med på å kalle Barwil for Wilhelmssens utenriksdepartement, adm. direktør Hakon Østberg. Men når vi fører tankerekken et skritt videre og spør om han selv da blir å betrakte som utenriksministeren, da er han ikke helt med på notene lenger.

- For utenriksministere, det er vi alle sammen i Barwil, sier han med betegnende beskjedenhet.

Og det skal innrømmes, at effektiviteten i en verdensomspennende virksomhet som Barwils er helt og holdent avhengig av hver enkelt kvinne og mans innsats - i felten. For det er der aktiviteten foregår.

Sammen med direktør Arne O. Haugmo er det Østbergs oppgave å dirigere denne virksomheten.

-Men det sier seg igrunnen selv at den håndfull mennesker som sitter i hovedadministrasjonen her i Oslo ikke kan detaljdirigere virksomheten. Vår funksjon er først og fremst å være inspiratorer og koordinere.



Avgjørelsene må ofte tas raskt i internasjonal agenturvirksomhet. Her diskuterer de tre direktørene (fra venstre) Tor Traheim, Hakon Østberg og Arne Haugmo en aktuell begivenhet.

Tekst: Einar Chr. Erlingsen
Foto: Oddbjørn Monsen



Innsatsvillig Barwil-gjeng, med Terje Kinnebergbråten foran, og bak, fra venstre: Christin Falch, Grete Roldalstveit, Eva Fritsvoldhaugen og Aina Grennes.

"Smitte-effekt"

Det er skipsagenturvirksomhet i videste forstand som er grunnlaget for Barwils virke. Og begrepet utvides faktisk stadig. Ett sted kan man i tillegg drive skipshandel, spedisjon, feedertransport fra havn til havn, stevedoring eller hva det nå heter alt sammen. Det eneste alle kontorene med sikkerhet driver med er linjeagentur og tank/tramp agentur.

Og det er i dette mangfold av tjenester og tilbud at inspiratorene i Oslo har sin viktigste funksjon. - Ett sted må oversikten ligge. Ikke minst slik at en idé som har vist seg fruktbar ett sted, kan tas i bruk også et annet sted, kommenterer Østberg og får nikkende medhold av Haugmo.

Barwils røtter er å finne i det mest "Wilhelmsen'ske" av alt; linjefarten. Det var for å betjene linjefartens behov at de første kontorene ble bygd opp. Det begynte smått, med de første agenturene i Kuwait og USA i 1969. - Vi begynte etter hvert å føle et behov for å influere salgsvirksomheten lokalt, sier Østberg.

1987 er Barwils 10. år som eget selskap i WW-gruppen. Og mye har skjedd siden starten. Både på pluss- og minussiden av regnskapet. Det er ingen hemmelighet at 1986 var et vanskelig år, et år hvor Østberg & Co. gjen-

nomførte en smertelig snu-operasjon. Men takket være at man tok belastningen dette innebar, kan man se fremtiden lysere i møte idag. Inneværende år har Barwil budsjettert med overskudd.

- Det var nedgang i linjefarten som skapte problemer også for oss, forklarer Østberg. - Dermed ble vi tvunget til å finne fram til andre virkeområder.

Dette er en utvikling som har foregått gradvis, men det var ifjor at den skjøt fart for alvor. Ved inngangen til 1986 utgjorde WW-relatert virksomhet fortsatt omkring halvparten av Barwils samlede oppdrag. Idag er man nede i prosentandel på ca. 15. Ikke minst disse tallene er illustrerende for hvor store forandringer Barwil har gjennomgått.

Og mens linjeaktiviteten har vært for nedadgående, har tank/tramp virksomheten hatt en motsatt utvikling. Barwil er idag blant de aller største agenturer på dette feltet i en rekke av verdens store havner, f.eks. i New Orleans, Jeddah, Dubai og Taiwan. Og i Hong Kong er man iferd med å bli størst, forteller direktør Tor Traheim, som har ansvaret for denne delen av virksomheten. - Denne sektoren er i stadig vekst, vi forventer en omsetning på 11 - 12 millioner dollars inneværende år.



Semi-linjevirkksomhet

Med en virksomhet så mangslungen som Barwils, så er det også å forvente at den lokalt kan gi enkelte uvanlige innslag. Og ganske riktig; Hakon Østberg og Arne Haugmo kan fortelle om atskillige slike.

- I Dubai driver vi faktisk en semi-linjevirkksomhet, forteller Haugmo. - Vi befrakter skip som seiler på India, Midt-Østen og Øst-Afrika.

Og i Midt-Østen og Indonesia har Barwil gått inn i crewbåt-virkksomhet med stor suksess. Ialt 14 båter varierende i størrelse fra 65 til 110 fot frakter mannskaper, post og forsyninger av ymse slag til fartøyer og oljeinstallasjoner. Barwil eier 70% av denne virksomheten, en lokal interesse de resterende 30%.

Av andre aktiviteter som omfattes av "Barwil-paraplyen" kan nevnes slop disposal, survey-business, skadebesiktigelse av last og skip. Det siste året har flyfrakt og kombinasjonen Sea/Air utviklet seg til å bli en betydelig virksomhet på endel av de stedene hvor man opererer. "You name it - we'll do it" kan på mange måter være slagord for Barwil. Hakon Østberg har forresten en tilføyelse å komme med i den forbindelse: - Så sant det med rimelighet kan kombineres med agenturvirkksomhet. Og at det er penger å tjene på det!

Dette er Barwil

Barwil er kanskje det mest internasjonale av alle norske selskaper, med representasjon i en eller annen form på ca. 60 forskjellige steder i verden. 42 av disse kontorene har man direkte styring med, de øvrige inngår i samarbeidsavtaler.

Barwil sysselsetter p.t. 1256 personer på verdensbasis, hvorav 14 ved hovedkontoret i Oslo. Også ute arbeider en håndfull nordmenn for Barwil. Øvrige ansatte fordeles seg på en lang rekke nasjoner, på ett tidspunkt hadde f.eks. kontoret i Jeddah i Saudi-Arabia 13 nasjoner representert.

Barwil opererer i Australia, Sydøst-Asia og Fjerne Østen (Singapore, Indonesia, Hong Kong, Japan, Taiwan), i Midt-Østen (Saudi-Arabia øst- og vestkyst, Dubai, Fujairah, Kuwait, Bahrain, Oman), Afrika (Sudan), USA (øst- vest-, og Gulfkysten), Panama og Europa.

Brutto omsetningen 1987 er budsjettert til ca. 250 mill. kroner. Forretningsfilosofien går ut på å drive skipsagenturer og tilknyttede virksomheter. Hvilke andre virksomheter varierer fra sted til sted og må tilpasses lokale forhold.

WW•World er herved servert



Bakgrunnen for denne nyetableringen har vi vært innom ved flere anledninger. Men la oss repetere noe:

Vi i redaksjonen og mange med oss er av den oppfatning at Skib-Rederi var i ferd med å overleve seg selv både innholdsmessig og ikke minst produksjonsmessig.

125-års jubiléet var en naturlig endestasjon for Skib-Rederi, og begravelsen fant sted uten altfor store protester. La oss imidlertid slå fast at Skib-Rederi har gjort sin nytte og innøtekommer et visst behov for informasjon og kontakt.

Hva vi nå trenger er et informasjonsorgan med en hyppigere utgivelse og en rimelig og enklere produksjon. Vi har gitt denne utgaven en arbeidstitel - WW•World - og vil i de første utgavene nødvendigvis prøve oss litt frem, slik at vi finner en fornuftig og hensiktsmessig form. I den prosessen trenger vi selvsagt råd og tilbakespill. Gi oss derfor - ros og ris - spaltene er åpne.

Parallelt med omleggingen av Skib-Rederi har vi lagt om WW•Nytt, slik at denne nyhetsbulletinen produseres og utgis på ca. en time. Derved er vi bedre i stand til å formidle videre aktuelt nyhetsstoff.

Vi håper at disse to forsøk på hurtigere og bedre intern informasjon viser seg å være riktig, og at de bedre innøtekommer de behov for informasjon våre ansatte har.

Men vi trenger råd og ønsker - ta derfor vår invitt til kommunikasjon på alvor.

Vel møtt i spaltene!

Hans Chr. Bangsmoen

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMSSEN LTD. A/S

WW•World

Forsidebildet:

Det var med ikke liten grad av stolthet at vi i november opplevde at giganten "Doceffjord" la ut på sin jomfrutur mellom Brasil og Østen. Det 306 000 tonn store kombinasjonsskipet blir fulgt av søsterfartøyet "Tijuca" i juni. Begge skip går inn på en 15 års kontrakt for transport av jernmalm fra Brasil til Japan. Samtidig er det inngått to-årskontrakt om returlast med olje fra Midt-Østen til Brasil. Skipene fører Liberia-flagg, men offiserene er norske.

Ansvarlig utgiver:
Wilh. Wilhelmsen Ltd.
Informasjonssjef
Hans Chr. Bangsmoen

I redaksjonen:
Einar Chr. Erlingsen
Astri Howells
Oddbjørn Monsen

Opplag: 5000

Lay-out: Frank Emilsen

Trykk: Offset-Forum

Teknisk utgiver:
Forlaget Media A/S
Stoltenbergs gt. 11
3100 Tønsberg
Tlf.: (033) 14812

Henveldeiser om
WW•World til
informasjonsavdelingen,
Tlf.: (02) 48 30 30.



Leif B. Lillegaard:

Opplevelsen

Minns de lyckliga stunderna blott - - sier svensken. Typisk. Gresset er grønnere på den andre siden, motgående kjørebane er slettere, sjøen likeså, somrene i "gamle" dager -ja, da var det somre til , barndommens fortreideligheter blir til skjøre, fine minner og til og med alle tabbene man begår i et liv blir til morsomheter, så viselig er mennesket i sin dumskap innrettet.

Og man glemmer. Jeg glemmer alle nettene for et års tid siden at jeg sloss, sloss, sloss med notater, bøker, årsberetninger, uvett, forstand, agioer, certepartier - hva i svingende er et certeparti? Alt dette for å finne et helhet i beretningen om Wilh. Wilhelmsen "Over alle hav" i 125 år.

Og falt i staver utpå en gryende morgenside over disse menneskene som startet, drev og elsket et rederi - kan man elske et rederi? En business? En forretning?

All denne undring, dette slitet med smil i, er nesten glemt. Minns de lyckliga stunderna blott - -

Høsten før, for halvannet år siden, spurte jeg Niels Werring jr. om han kunne ordne en samtale med Senior. En slik bok kan ikke skrives uten en samtale med Senior, kvad jeg. Sant nok.

Junior ble, med forlov, meget betenkt. Jeg viste selvfølgelig at Senior var godt opp i årene og at han aldri hadde vært så lett tilgjengelig for skrivekarle og blad- og boksmørere.

Junior kakket seg med kulepennen lett på tennene og glante ut i den dystre høstdagen.

- Min far ville sikkert sette pris på en samtale, men helst om våren. Han liker seg best når det begynner å sprette og gro og livet kommer i gang igjen.

Maken til svar! Et langt halvår for å få snakke med mannen? Til en bestemt årstid?

Jeg hadde regnet med at en slik samtale kunne finne sted nu, akkurat i dette øyeblikk, på flyende flekken, det finnes da andre enn skipsredere som har det travelt og knapt med tid.

Men jeg bøyde meg for svaret. Man har litt lett for å bøye seg for svar på et slikt kontor.

Våren kom, det var i mai. Senior tok i mot et kvarters tid. På sitt kontor. Informasjonssjefen meddelte meg nyheten med andakt i stemmen. Jeg ble mo i knærne. Og kom seks minutter for sent, det var så mangt. Stor forskrekkelse. Speed and service - presisjon!

Han satt bak sitt skrivebord, the grand old man. Han smilte, fordundre meg, et velkomst-smil, klasket hånd og glante ikke på klokken som folk i stor stilling gjerne gjør for å gjøre seg viktig og importante.

En rekke litt kunstige "De"-former og enda verre, skipsrederen i tredje person, om kanskje skipsrederen osv. Vi gled over i et par misérer, jeg kom i skade for å si "du" til høvdingen og ventet på at sverdet skulle falle på min nakke. Jeg tittet på klokken, kvarteret var forsvunnet som tid i godt selskap har for vane.

Det gikk en time til, vi lo og hikset sannelig og gledet oss i dyp varme, skalle ved skalle, over gamle fine bilder i nydelige album, kapteiner og byssegutter, ordensoverrekkelser og daglig liv i lasterom og maskin og følte godt selskap blant kokker med ovnsrør på hodet.

Det ble fortalt knøttsmå historier, neste time gikk og vi begynte på den tredje.

Røykskyene la seg rundt det store kontoret, Norges fineste kontor? Og vi kjente kanskje en tåre presse på og en liten klump i halsen over storhetstiden som svant.

-Men, min venn, den kommer igjen. Det er ikke bare et spørsmål om skip og plattformen og oljesøl og bragder over alle hav, det er og vil alltid være et spørsmål om mennesker, du og jeg, alle som fornemmer kjærligheten til et rederi, nesten enda mer enn kjærligheten til en båt.

Sa Niels Werring sen.

-Tusen takk for i dag!

- Ikke tale om, vi røker 1 - en - sigarett til før vi skilles, jeg har fått så god tid.

Juniorsjefen tok feil. Høsten viste at Senior, som nærmer seg de nitti, også er glad i sitt og alle andres livsverk innen rederiet også om høsten, i dobbelt forstand, kanskje mest om høsten.

Takk for opplevelsen!

''Jeg liker medgang'', sier viseadm. direktør i Wilh. Wilhelmsen Ltd. og leder av Riggdivisjonen, Sjur Galtung. Men samtidig tilføyer han at kimen til nedgang er å finne i medgang. I motvind må man være mer bevisst i sine vurderinger og veivalg.

**Tekst: Astri Howells
Foto: Oddbjørn Monsen**

Sjur Galtung kommer i metervis - lang, nesten slåpen med dette litt aristokratiske slengende over seg. Mannen som lykkes, som kan jobben sin og som ikke behøver å være bossete for å ha autoritet. Er det medfødt, eller er det resultat av en bakgrunn, en utdannelse og en karriere som følger en klassisk bane mot høydene?

Født i 1943 da krigslykken hadde snudd og det begynte å lysne i øst, og på Oslo's beste vestkant. Artium på Ris, stud.fag på Handelsgym og så Hans Majestet Kongens Garde, der man som kjent skal ha dem høye og statelige. Ferdig ved NHH i Bergen 24 år gammel, og så sto han ved foten av en karrierestige som bare kunne lede til topps. Fire år i industrielt forskermiljø med et års stipendium ved University of Minnesota. For så endelig i 1971 å ankre opp i RA 5. Der kastet han seg inn i Økonomiseksjonens tallrike verden med ungdommens entusiasme og i en tid da rederiet så desidert var Norges mest fremgangsrike og veletablerte shipping-gigant. Like fremgangsrik var ScanCarriers da han overtok en godt oppvarmet stol der i 1979, og det skulle vise seg at roret lå i like trygge hender med ham på broen.

Nå er han kalt tilbake til moderhuset for å overta en knust drøm, en rigglåte nesten uten oppdrag, et knust gullegg.

Det skal god rygg til å tåle medgang, men det er i motgang man virkelig får vist hvem man er.

''Jeg liker medgang''

- Likte du bedre å seile i medvind enn å andøve i motbør, Sjur Galtung?

- Når man lar seg utsette for et intervju av denne typen, har man et grunnleggende valg - skal man gi de ''riktige'' svarene, eller skal man være ærlig. Jeg frykter det er for mange hos WW som kjenner meg for godt og som jeg skal fortsette å leve sammen med. Så under mottoet: You can fool some of the people all of the time etc.'' velger jeg det annet alternativ og innrømmer med en gang at jeg liker medgang.

- Det er lettere å dokumentere resultatene av anstrenselsene og forholdet til eiere og andre interesserte parter blir enklere. Hvis du taper 50 millioner så er det sjelden mye interesse eller tålmodighet for å høre på dine utlegninger om at du egentlig har gjort en kjempeinnsats for at det ikke ble et tap på 100 millioner....! Men når det er sagt, skal man være seg bevisst at medgang har i seg kimen til nedgang. I medvind har seilåsen en tendens til nokså ukritisk å gå i samme retning. I motvind må man være mer bevisst i sine vurderinger og veivalg.

Viseadm. direktør Sjur Galtung: I med

Life was ne

- For å holde oss i terminologien: Ror vi i samme båt og i samme retning, eller er vi i ferd med å lave mølje?

- Gjennom min fireårige sønn har jeg et hyppig og intimt forhold til begrepet ''mølje''. Jeg har ikke iaktatt noen særlig aktivitet i den retning i RA 5. Mer alvorlig: Vi må i vurderingen av vår egen situasjon og reaksjonsmønster være oss bevisst hvilke sjokkbølger som har truffet oss: Oljeprisutviklingen, bortfall av AG som linjemarked, lansering av et nytt satsningsområde og endelig aksjeemisjonen har vært meget vanskelige hendelser å håndtere. Den høyt hedrede og respekterte bastion i norsk næringsliv var i ferd med å få adskillige pletter. Det er klart dette har gått inn på WW-ansatte med deres iboende lojalitet.

Jeg som kom utenfra på den tiden opplevet at selskapsledelse tidlig så at en krise var under oppseiling og handlet hurtig og kraftfullt. Ivar Løvalds fire punkts aksjonsprogram synes å ha blitt forstått og akseptert, og jeg tror vi alle har trukket i samme retning. Selv har jeg hatt hendene fulle med å få moratoriet i havn.

- Min sympati har alltid ligget hos trelleene som rodde Ormen Lange. Har vi en Olav Trygvasson som morer seg med å gå på årene - eller har vi en solid samling i bunnen?

- Enten det gjelder WW eller Ormen Lange er alle ''ombord'' like nødvendige for en vellykket seilas. (Ikke mange som ''morer seg'' over vår situasjon i WW for tiden - i alle fall ingen av lederne - og vi må satse på at vi har en ''solid samling'' over hele huset.)

- Hva skal egentlig til for å få Nordsjøen i gang igjen?

- Her spiller både økonomiske og politiske faktorer inn. En rimelig høy olje-pris med en viss stabilitet gjennom en periode vil hjelpe godt. Det ville også bli lysere hvis OECD-landene politisk erkjenner at de er i ferd med å manøvrere seg inn i en risikabel avhengighetssituasjon av upålitelige leverandører. Men hvis vi bare ser på pris, så finnes det betydelige utappede oljereserver som kan produseres billigere enn fra Nordsjøen.

- Tror du det vil skje - og hva slags tidsperspektiv legger du på det?

- Et ubetinget ja til det første - det andre er ''the 64.000 Dollar question''. På ett vis kan vi si at Nordsjøen er i gang når vi vet at utbygningssiden venter en historisk topp på norsk sektor tidlig i 90-årene.

- Vårt problem er at vi er nesten fullstendig avhengig av leteaktivitetene og det er her oljeselskapene reduserer først. På den bakgrunn er det klart at 1987 ikke vil by på positive overraskelser. Hvis vi nå kunne få en stabil oljepris mellom 16-20 dollar frem til høsten når letebudsjet-

ang ligger kimen til nedgang

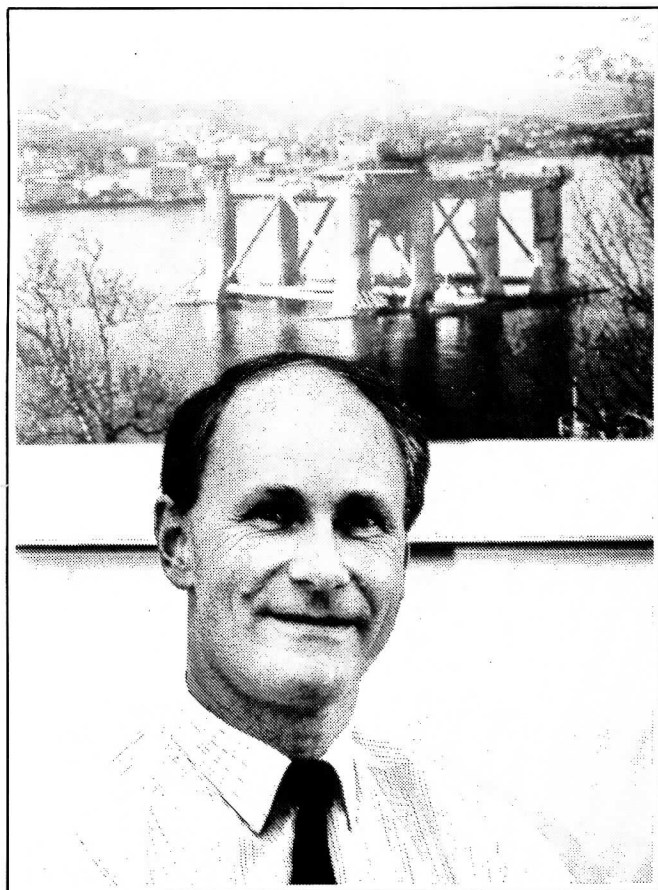
ever meant to be easy

tene for 1988 skal bestemmes, tror jeg det ville være grunnlag for en økning i aktiviteten, men neppe tilstrekkelig til å frembringe rater vi kan leve med i det lange løp.

- Når det gjelder tilbudssiden av rigger, kan vi trøste oss med at det "lekker" i begge ender. Gamle enheter blir i større utstrekning scrappet, og nye moderne enheter blir ombygget til andre formål, f.eks. flytende produksjon. Alt i alt vil jeg si at vi i vår planlegging må være forberedt på at markedslikevekten kan la vente på seg til tidlig i 90-årene. Usikkerheten er imidlertid stor, og politiske begivenheter kan meget vel fremskynde tidspunktet.

Avventende til NIS

- *Vi blir tutet ørene fulle av at hvis vi bare får et internasjonalt skipsregister, så vil alt ordne seg for norske redere. Tror du på det, eller tror du som mange andre at det er 4 år for sent?*



Som leder av Riggdivisjonen har Sjur Galtung få forhåpninger til positive overraskelser i 1987. På litt lenger sikt aner han imidlertid en lysning.

- Når det gjelder mulighetene for å bevare en norsk-kontrollert flåte under norsk flagg, ville åpenbart mye vært vunnet hvis vi hadde vært tidligere ute. Viktige spørsmål om politiske begrensninger og forhandlingsrett for mannskapene gjenstår, og hvor attraktiv et NIS vil være for utenlandske investorer er helt avhengig av hvordan disse problemene blir løst.

- For norsk maritim industri i videste forstand må den tilknytningen som norsk flagg gir til Norge med tilhørende regelverk være en konkurransemessig fordel. Men min personlige mening er at mange overdriver den positive effekten NIS vil ha for det norske maritime miljø. Her tror jeg vi skal holde hodet litt kjølig.

- *Tror du vi bør følge Darwins utviklingsteori og komme oss ut av det våte element og krype på land som en annen øgle?*

- Hvis jeg husker naturfagboken riktig, var heldige mutasjoner som gjorde det mulig for organismer å overleve endrete omgivelser sentrale hos Darwin. Jeg tror vi er noe mer bevisste i vårt veivalg!

- *Vil du i store trekk skissere opp noen lange linjer for WW's videre liv - slik du personlig ser dem.*

- Vi må se i øynene at vi i overskuelig fremtid må basere oss på vår ekspertise og ikke egen kapital. Vi må derfor utnytte og utvikle vår kompetanse på prosjekter som ikke krever kapital eller hvor vi kan trekke kapital fra andre investorer. Jeg tror også det er viktig å erkjenne at den ekspertise vi har og som vi kan dokumentere, befinner seg innenfor internasjonal og maritim virksomhet i videste forstand.

- *Som økonom, tror du man kan spare seg ut av en krise, eller må det skapes nye grener å sitte på og verpes nye gullegg?*

- Begge deler er nødvendig.

- *Som leder må du samle trådene i egen hånd og beholde kontrollen, men er du flink til å delegere ansvar og oppgaver til medarbeidere?*

- Jeg innbiller meg at det er mulig å ramme meg på ømme punkter enn dette. Jeg har selv opplevd tilfredsstillelsen av å være blitt vist tillit og tror ikke min arbeidsgiver har tapt noe på det. Etter beste evne forsøker jeg å praktisere det samme prinsipp vis-a-vis mine medarbeidere.

- I et samarbeid er det imidlertid alltid minst to parter, så her har du mulighet for å kryss-sjekke. (Hvilket vil bli gjort - følg med!)

Familiemannen Galtung

- Ibsen sa - det sto kvinner bak. Du tilhører den utdøende rase som har en hjemmeverende kone. Er det en nødvendighet for å gjøre en god jobb i en krevende stilling?

- Jeg har en fornemmelse av at Elin ikke ville være altfor glad for etiketten "hjemmeverende kone". Det indikerer en begrenset aktivitet utenfor hjemmet som jeg ikke tror hun vil vedkjenne seg. Det er klart det oppstår mange situasjoner der man er i prioriteringskval, og tendensen er vel at hjemmefronten må absorbere slakken og vise tilpasningsevne. Dette er til tider ikke lett for hjemmet å akseptere. Elin har kanskje lettere for det enn de fleste, hun vokste opp i et hjem med en far som var en meget aktiv forretningsmann.

- Generelt tror jeg mitt svar må bli bekreftende - ikke minst av hensyn til barna - men det er også like klart at lysende unntak fra denne "regel" eksisterer.

- Er du en myk eller streng far for dine tre barn, eller overlater du oppdragelsen til Elin?

- Jeg viker tilbake for å henge på meg merkelappen "myk". Som alle andre foreldre prøver jeg å være fair og konsekvent i oppdragelsen. Motivene kan man jo ikke sette spørsmålsteget ved, mens det vel av og til kan skorte på evnen. Det er vel kanskje den viktigste oppgaven man påtar seg i livet og som man ikke får noen som helst opplæring i - bortsett fra at man har vært utsatt for det selv en gang.

- To foreldre vil vel aldri ha helt sammenfallende syn på hvilken oppdragelse som er den rette for barna, og barn er jo også individuelt forskjellige. Jeg ser helt klart mye mindre til barna enn Elin, og et hull jeg faller i fra tid til annen er at jeg ikke kan motstå fristelsen til å "bråoppdra" dem etter mine normer i den korte tiden vi har sammen. Dette produserer ofte mer bråk enn hygge.

- Når du ser alle de pønkere og samfunnsstormere som har sprunget ut av akkurat det miljøet du tilhører, blir du da redd?

- Nei ikke egentlig redd, for dette synes å gå over med alderen. Det påkaller heller en viss undring og refleksjon over hva som fremkaller symptomene. Det må jo oppfattes som et skrik på oppmerksomhet og et uttrykk for manglende engasjement i mer normale forhold.

Var "avisoman"

- Jeg skal ikke spørre hva du liker best å spise og drikke, din gestalt tyder ikke på at det har noen særlig interesse. Men hva leser du, hvilken bok ligger på ditt nattbord?

- Jeg er glad for å få det spørsmålet nå og ikke for ett år siden. Jeg har vært "avisoman" all min tid og supplert med aktuelle tidsskrifter av forskjellige slag har det tatt vare på den tid jeg har hatt til overs for lesing. Imidlertid

tok jeg meg selv i nakken en tid tilbake, og har faktisk klart å ha en bok på nattbordet som virkelig også åpnes nokså regelmessig. Den nåværende heter "Australia Farere" med undertittel "Nordmenn som tok en annen vei", og det er vel ikke helt tilfeldig hvorfor denne titlen fanget min interesse.

- Du virker så sprek, tilhører du joggerne, eller dyrker du andre sportslige grener?

- Dette spørsmålet kunne jeg derimot klart meg uten. Mine tenniseracketer er - om ikke støvfangere - så noe ikke altfor langt unna, og jogging er jo så drivende kjedelig...! Litt skigåing blir det derimot om vinteren, men i selskap med en fireåring blir det jo ikke så veldig mye mosjon ut av det.

- Til slutt, har du et motto for ditt eget liv, en ledetråd du følger både i jobbsituasjon og privat?

- Av og til kan det være fristende å søke trøst i følgende sitat som er tillagt den tidligere statsminister i Australia, Malcolm Frazer, "Life was never meant to be easy"! Det ville være for pretensiosøst å si at jeg har vært veldig bevisst rundt slike problemstillinger. Jeg har imidlertid kommet til den erkjennelse at hvis man ikke er en fremragende skuespiller, har man det i det lange løp best ved å være seg selv i de fleste situasjoner. Så får det på den basis bære eller briste.

"Even a pig...."

Gudene har smilt til Sjur Galtung. Noen tar skade på sin sjel av slikt. Men en mann som har fire klatrende galter i porselen på sitt konferansebord med etikett påskrevet "Even a pig can get to the top", har åpenbart beholdt evnen til å le av seg selv. Vi ble tidligere utfordret til å sjekke omgivelsene for nærmere karakterstudium, og hvem er nærmere enn Lise på forværelset. Hun som har fulgt ham fra skanse til skanse. Men trodde vi vi skulle finne grums, så tok vi skikkelig feil. Hun ble nesten lyrisk. Her svevet det adjektiver i luften som kunne få en tøffere mann enn Sjur til å rødme - forståelse, medmenneskelighet, humor, problemløseren som alle er like begeistret for. Kort sagt, Sjur Galtung er en likandes kar. Jeg tar et stille løfte av meg selv. På neste barnejuletfest skal jeg få junior opp i et hjørne til en stille tete -å tete. Som bestemor til et mikroskopyl av samme årgang er jeg overbevist om at hvis der finnes noen riper i lakken, så vet han beskjed!



Skifestivalen 1987

WM i ski ble på tradisjonelt vis arrangert fra Frogner-seteren i strålende sol og -2 grader C., fredag den 20. februar. Deltagelsen var dessverre noe mindre enn tidligere, men til gjengjeld var det flere som hadde satset på flotte kostymer.

Årets overraskelse bestod av gløgg-servering i løypa, i tillegg til baklengs skigang opp en bakke for deltagere i idealtidsklassen. Dette var nok en del av årsaken til de mange store avvikene fra den oppsatte idealtiden. En stor takk til arrangørene for dette nye innslaget, som er kommet for å bli, i tillegg til kostymene. Premie for årets beste kostyme ble tildelt Pernille Frisch.

Konkurransklassene startet først, og p.g.a. tungt føre ble vinnertidene noe svakere enn tidligere år. WIL-mester i herreklassen ble Ernst Løksa fra ScanBarber, mens Grete Roaldstveit, BarWil, ble WIL-mester for andre år på rad i dameklassen.

Skilua ble vunnet av WiWe, som dermed fikk sitt første napp i denne vandrepremien. Skilua utdeles den seksjonen som har ydet størst innsats både kvalitativt og kvantitativt.

Etter en velfortjent dusj og badstue på Skistua, vandret de ca. 70 deltagerne opp til Hovedrestauranten på Frogner-seteren og inntok tradisjonens tro: skipskost med tilhørende drikke.

Dansen gikk derefter ut i de små timer.....

Klassevinnere i WM 1987 ble som følger:

HERRER A		DAMER G	
Ernst Løksa	31.22	Grete Roaldstveit	20.16
HERRER E		DAMER H	
Petter Larsen	32.30	Turid Wolff	23.52
HERRER F1		IDEAL (37 min.)	
Edgar Bergh	36.30	Aksel Halvorseth	+ 0.05
		Knut Jarl	+ 0.05
HERRER F2		SKILUA	
Erik A. Wettre	23.09	A/S WiWe	42.5 poeng



Idrettslaget er inne i en meget aktiv periode, og våren/sommeren er tiden da de store ting skjer.

Det skal arrangeres WM (Wil-mesterskap) i en rekke grener, og vi oppfordrer alle til å være med i disse mesterskapene, og vi vil i år prøve å lage en sosial ramme rundt de forskjellige WM. Vi kommer nærmere tilbake til datoene for de respektive WM, og vil i denne anledning bare få minne om de forskjellige aktivitetene i WIL (oppmenn i parentes). Ta kontakt med oppmannen hvis du har lyst til å være med. Følg også med på våre oppslagstavler.

FOTBALL (Henning Frisak, P61)

Det er i år et 7-manns lag, som spiller i 5. divisjon. Innendørstrening på KG hver tirsdag kl. 17.00 ut april.

HÅNDBALL (Trude Hansen, Intertransport)

Laget spiller i 2. divisjon, og er også med i utendørsserien som begynner i mai. Trening hver mandag i Kjelsåshallen kl. 18.00.

FRI-IDRETT (Christian Due, RA 5)

Holmenkollstafetten går av stabelen 10 mai. Både herre og damelag med 15 etapper fra 250-2600 m. Treningstider vil bli slått opp på tavlen.

Videre arrangeres mange gateløp/terrengløp med Freia-løpet (2,5 km) i begynnelsen av mai, som det mest populære for WIL-medlemmene.

TENNIS (Paal Østberg, P61)

Foreløpig spilles tennis innendørs, med baner i Njårdhallen, Skøyen og Eiksmarka til forskjellige tider. Lister henger i P61, og ta kontakt med Paal for leie av bane. Sommerbaner i Frognerparken, samt egen bane i Observatorie Terrasse.

BORDTENNIS (Thor Olav Duun, P61)

Laget spiller i 2. divisjon. Trening foregår i Trimrommet RA 5, hvor bordet står til fri avbenyttelse. Trening vil også komme igang i Parkveien/Filipstad.

BRIDGE (Bjørn Kristiansen, RA 5)

Spiller ca. hver 14. dag i kantinen RA 5. Årlig trening mot Høegh. Spiller forøvrig i 2. divisjon i bedriftsserien.

BOWLING (Rolf Hansen/Mette Brubak, RA 5)

Herrelaget spiller i 4. divisjon, mens damelaget spiller i 2. divisjon. Trening foregår på Solli Bowling hver mandag kl. 16.00 og 17.00.

SQUASH (Åge S. Holm, RA 5)

Baner leies på Sentrum Squash og gamle Torggaten Bad. Timene er meget populære, og ny liste blir hengt opp i RA 5 hver mandag. WIL har et herrelag som spiller i 1. divisjon.

GOLF (Iver Lindmann, RA 5)

Det er ingen organisert trening, men de som er interessert, bes ta kontakt med Iver. WM arrangeres om høsten.

JAZZGYMNASTIKK

(Bente Soremshaugen, P61/Kari Knudsen, RA 5) Trening foregår hos Bjørg Furre Elguren i Vika, mandag, tirsdag el. onsdager hele året.

Egenandel ca. kr. 300,- pr. semester.

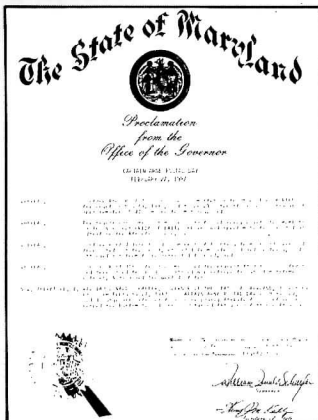
SKI (Jan Simonsen, Filipstad)

Det arrangeres ingen organisert trening, men det er mulighet for å delta i en rekke turrenn/bedriftsrenn. WM og Shippingmesterskap arrangeres i februar/mars.

Heder og ære til WW-kaptein

● Vi har tidligere i "Skib-Rederi" fortalt om den redningsdåd som ble utført av kaptein Arne Røstad og mannskapet på M/S "Toro" i forbindelse med forliset av skonnerten "Pride of Baltimore" i mai ifjor. Da gjenga vi også takkebrevet som kapteinen mottok av ingen ringere enn U.S.A.s president Ronald Reagan.

Siden har det skjedd mer i sakens anledning. Kaptein Røstad har vært byen Baltimores æresgjest. Det ble gjort stor stas på ham under besøket, hvor en



bankett med 300 gjester til ære for WW-kapteinen utgjorde et av høydepunktene.

Kaptein Arne Røstads Dag! 27. februar i år ble høytidelig proklamert til WW-kapteinens ære av staten Marylands guvernør. Så omfattende var æresbevisningene som ble kaptein Røstad og "Toro" til del i byen Baltimore.



Under mottagelse i Baltimore mottok kaptein Røstad kapersverd i slire fra den første "Pride of Baltimore" av ingen ringere enn guvernør W.D. Schaefer.



Redningsmannen - og takknemlig reddede. Kaptein Røstad er her omgitt av overlevende fra "Pride of Baltimore" hos Baltimores ordfører, Charles du Burns (sittende).

Statsrådsbesøk på "Polar Pioneer"

● Lørdag 21. mars var "Polar Pioneer" åsted for et celebret besøk. Da ankom nemlig en delegasjon ledet av olje-og energiminister Arne Øien, som bl.a. ble ledsaget av sin kone og av sin personlige sekretær Rune Bjerke. Fra Wilh. Wilhelmsen Ltd. deltok viseadm. direktør Sjur Galtung. Ellers besto gruppen av representanter

for Golar-Nor Offshore A/S, Norges Rederiforbund og Norsk Hydro, som er operatør og ansvarlig for de praktiske sidene ved besøket.

Statsråden med følge fikk førstehåndsblikk i hvordan en avansert bore-rigg opererer, før ferden gikk videre til test- og produksjonsskipet "Petro-jarl".

Barwil-båt reddet 24 menneskeliv

● Tilbringerbåten ABEER I, som tilhører Barber Wilhelmsen Agencies A/S reddet hele mannskapet og to passasjerer fra det brennende indonesiske tankskipet "Fajar Indramayu" utenfor Madura i Indonesia natten til 18. januar.

Det brøt ut en eksplosjonsartet brann i tankeren som hadde forskjellige sorter meget ildsfarlig last ombord. Hele mannskapet og de to passasjerene måtte hoppe på sjøen med bare livbelter og en flåte å hjelpe seg med.

Den vesle tilbringerbåten (crew boat) ABEER I har gått i skytteltrafikk i området siden mai ifjor og var like i nærheten da ulykken skjedde. Alle om-

bord ble reddet og bragt til land, og redningsdåden har fått bred omtale i både "Java Post" og "Surabaya Post" (bildet). Kapteinen og mannskapet på ABEER I er blitt berømmet for godt sjømannskap. Hele besetningen på ABEER I er indonesisk.



To menn - to møter



● Fra kaptein J. Bjørheim i Tønsberg har vi fått tilsendt de ovenstående bilder og et lite brev, som vi her siterer fra: "Bildene viser watchman, nå chief-watchman i Hong Kong, (av alle kalt Tjukken, også av kineserne), og meg. Jeg er fotografert h.h.v. som dekksgutt på "Torrens" i 1953 og som kaptein på "Barber Taif" i 1983.

Alle som har vært i Hong Kong kjenner Tjukken, og har på en eller annen måte hatt noe med ham å gjøre. Jeg vet ikke hans riktige navn, men han er ansatt i Barwil, så de kjenner det nok."

Og vi i WW•World avslutter med å si: Hvis noen kjenner navnet på Tjukken, så er vi takknemlige for et tips.



Data-Ship overtar WilData

● Data-Ship har kjøpt 60% av WilData. Kjøpet betyr at Data-Ship vil oppnå en vesentlig større bredde mot internasjonal shipping og transportmarke-

det. Kjøpet forventes å gi betydelige synergieffekter såvel markeds- som organisasjonsmessig for selskapene.



"Over alle hav".

Museumsdirektør Bård Kolltveit er her fotografert ved inngangen til rederiets store jubileums-utstilling som ble arrangert i samarbeid med Norsk Sjøfartsmuseum på Bygdø i Oslo. Utstillingen ble formelt åpnet i oktober, for så å bli flyttet til Vestfold Fylkesmuseum i Tønsberg i slutten av november. Der var den ut året.

Utstillingen besto av en bred presentasjon av virksomheten såvel ombord som i land gjennom rederiets 125 årige historie. En rekke skipstyper ble også presentert, det samme gjaldt jubileumsboken med samme navn som utstillingen. "Over alle hav" var godt besøkt av både skoleklasser og andre interesserte i de to sjøfartsbyene som har den nærmeste tilknytning til vårt rederi.

Kollisjon med hval

● Utkikken på "Barber Tampa" fikk seg en skikkelig forskrekkelse i livet mot slutten av fjoråret da han oppdaget en 60 fots hval på tvers over baugbulben under innseiling til Los Angeles Harbour. Han slo straks alarm, men på grunn av trafikken var det ikke mulig å få bakket for å få hvalen løs, forteller kaptein F.A. Johansen i sin rapport til rederiet.

Istedet fortsatte man mot kai, hvor den døde hvalen heldigvis fløt av og ble liggende ved siden av skipet. For sikkerhets skyld ble bulben undersøkt, men

uten at skade ble påvist. Verre gikk det med hvalen, som etter hva kapteinen fikk vite antagelig endte opp på museum. Hendelsen ble forøvrig behørig registrert med bilde av såvel skip som hval i tidsskriftet News/Pilot.



Utnevnelser



Kjell Sandholtbråten (49) er med virkning fra 6/3 1987 utnevnt til Havarisjef. Sandholtbråten har vært i firmaets tjeneste siden 1954. I drøye 12 som seilende, som lasteinspektør og han har vært tilknyttet Havarivdelingen siden 1978.



Pål von Schack (35) er ansatt som Regnskapssjef i Økonomiavdelingen, Økonomi og Finansstab. Pål von Schack har utdannelse fra Handelsakademiet og begynte i Riggdivisjonen i 1980. Han kommer nå fra Riggdivisjonens basekontor i Stavanger, hvor han har hatt stilling som kontorsjef fra juli 1985.

Sluttet i perioden november - februar

**Olav Devold
Lars Solbakken
Ellen Mårteig
Mette Gleditsch
Ole Bruu Vatne
Rolf Gjøsdaal
Per-Oscar Lund**

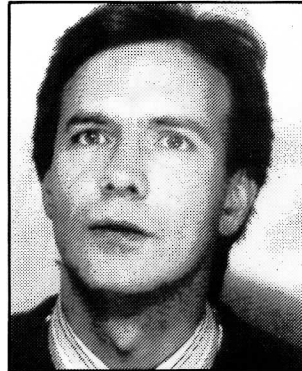
**Jarle Ulstein
Ulf T. Andersen
Bent Arild Hære
Solveig Linnestad
Solveig Svang Olsen
Nina Borgersen
Gunnar Larsen**

Fratrådt med pensjon i perioden november - februar

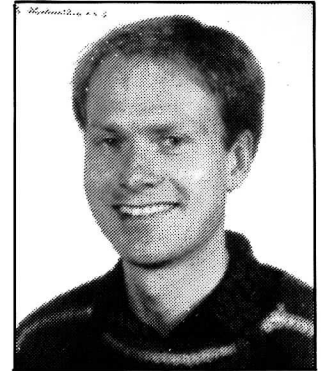
**Johannes Steinsvåg
Randi Remer
Rolf Johansen
Kjell Tryggestad**

**Bjørn Brandt
Birger Martinsen
Gerd Borge-Andersen**

Nye Kolleger

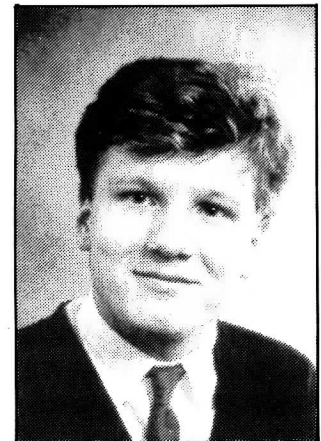


Trond Dalen (33) tiltrådte stilling som Prosjektkonsulent, markedsgruppe VI, i Wilag 1/12-86. Trond Dalen har utdannelse fra BI og Skipsagentskolen og kom fra firma Erling Mortensen A/S.



Terje Breili (27) tiltrådte stilling som Regnskapssekretær ved Terminalen på Filipstad 15/12-86. Terje Breili har utdannelse fra Agder Distriktshøgskole og Tønsberg Maritime Høgskole, og har tjenestegjort i vår flåte siden 1982.

Anne Sandberg (31) tiltrådte stilling som Innkjøpskonsulent i Barber International A/S 8/12-86. Anne Sandberg har tidligere seilt som radiooffiser i vår flåte.

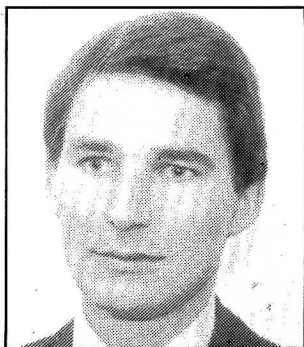


Espen Stavdal (25) tiltrådte stilling som Finanskonsulent i Økonomi og Finansstab 1/1-87. Han er utdannet siviløkonom fra Norges Handelshøyskole.

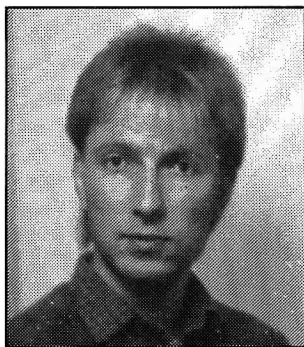


Elina Ronkanen (25) tiltrådte stilling som Finanskonsulent i Økonomi og Finansstab 15/12-86. Hun er utdannet siviløkonom ved Handelshøgskolan i Helsingfors og kom til oss fra praktikantstilling i Luna Norge A/S.

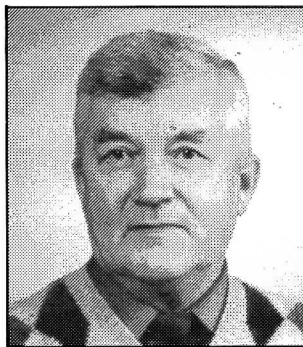
WW Personalia



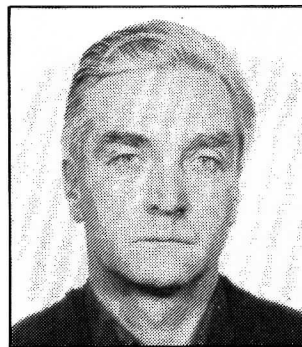
Per E. Sandberg (34) tiltrådte stilling som Marketing Manager i Riggdivisjonen 1/1-87. Sandberg er utdannet sivilingeniør fra NTH og har dessuten BI. Han kom til oss fra Norsk Hydro, Olje og Gassdivisjonen.



Torgeir Strander (25) er ansatt som Regnskapsmedarbeider i Økonomiavdelingen, Økonomi og Finansstab. Strander har utdannelse fra Telemark Distriktshøgskole og BI. Han har tidligere vært ansatt i Elkem A/S PEA i Porsgrunn.



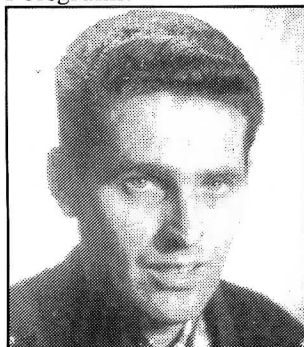
Børje Lønnquist (55) er ansatt som Formann II ved Terminalen på Filipstad 1/12-86.



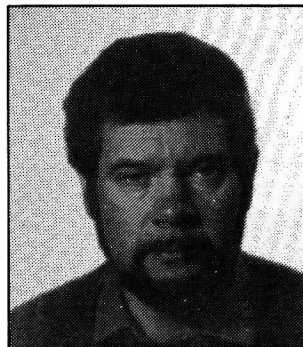
Egil-Bjørn Levang (49) er ansatt som Container Kontrollør ved Terminalen på Filipstad 19/1-87.



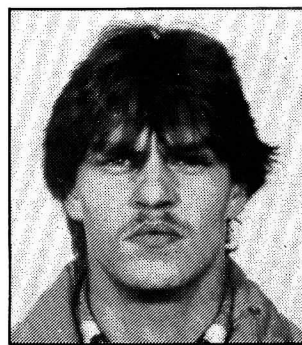
Wenche Ryager (26) tiltrådte 12/1-87 stilling som Regnskapssekretær ved Terminalen på Filipstad. Wenche Ryager har delfag-eksamen fra BI og har tidligere jobbet som bla. lærervikar.



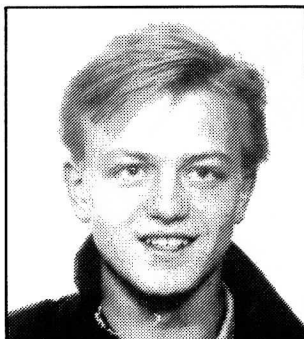
Georg Pettersen (53) tiltrådte stilling som garasjevakt 16/2-87. Pettersen har vært i vår tjeneste i nærmere 30 år, i flåten, på Serviceverkstedet og kom nå fra en av våre rigger.



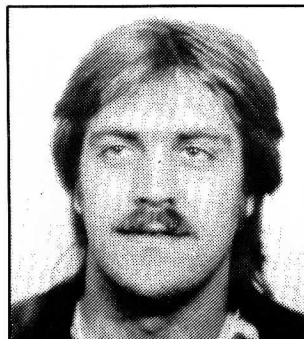
Jan Erik Nilsen (46) er ansatt som Formann II ved Terminalen på Filipstad 19/1-87.



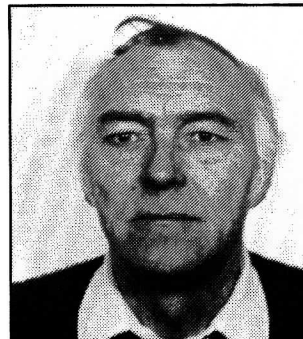
Ivar Magne Edvardsen (21) er ansatt som Truckfører på Filipstad 9/2-87.



Jørgen Semsøy (22) tiltrådte stilling som kontorassistent i Postavdelingen 2/2-87, hvor han spesielt skal ta seg av kopieringstjenesten. Jørgen Semsøy har tidligere vært i samme avdeling i WW og kom fra Reisetrafikkforeningen for Oslo og Omegn.



Peter Deinboll (27) er ansatt som Truckfører ved Terminalen på Filipstad 10/11-86.



Odd Harp (55) er ansatt som Formann II ved Terminalen på Filipstad 19/1-87.

Interne forflytninger

Venche Olsson fra WOS/OSS til Wiltravel 15/12-86.

Marianne Wang fra WOS/OSS til Befraktingsdivisjonen 1/1-87.

Bente Søremschaugen fra Rigg til Wilag 6/2-87.

Terje Markussen fra Willine og senere Rigg til Terminalen på Filipstad 26/1-87.

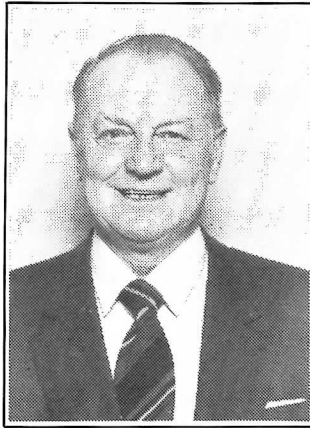
Tore Løken fra BSM til Medscan Terminal Company, Dammam, som General Manager 20/11-86.

Hilmar Baug som tidligere har vært tilknyttet Linjedisvisjonen har tiltrådt stilling som General Manager ved Barwils kontor i Port Sudan 9/2-87.

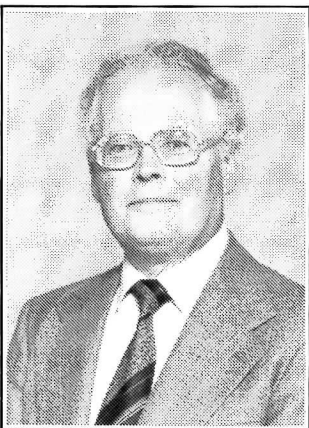
40 års-jubilanter



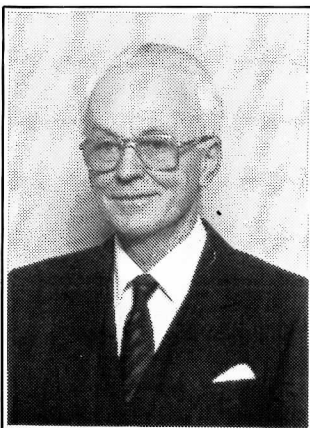
Maskinsjef
Åge Grønvold (60)



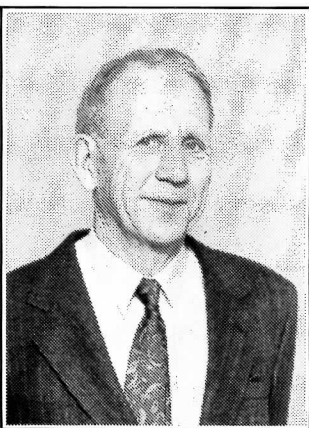
Kaptein
Franck Johansen (61)



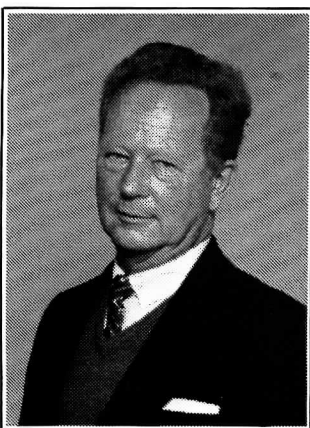
Markedskonsulent
Thorbjørn Gryteland (63)



Administrasjonssjef
Bjørn Brandt (63)

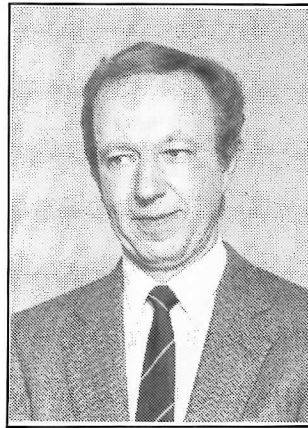


Linjebefrakter
Leif Kristiansen (62)



Kaptein
Philip Lembourn (59)

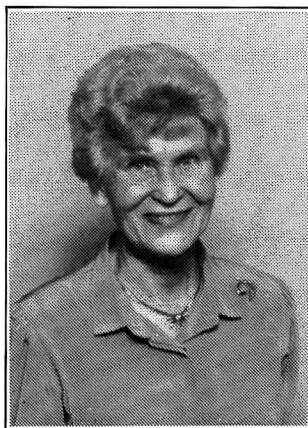
25 års-jubilanter



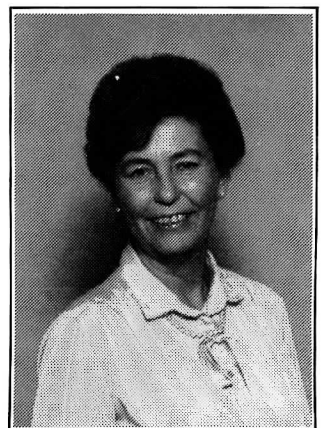
Konsulent
Jon-Erik Lund (42)



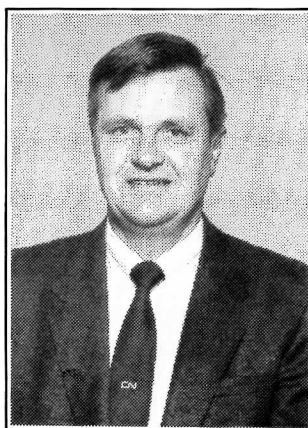
Sentralbordoperatør
Helen-Marie Syverød (53)



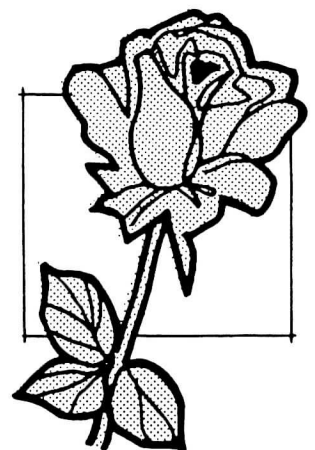
Radiooffiser
Elise K. Thæn (60)



Konsulent
Astri Howells (56)



Comm. Manager
Christian Hille (46)



VI GRATULERER!

Norges Rederiforbunds Gullmedalje



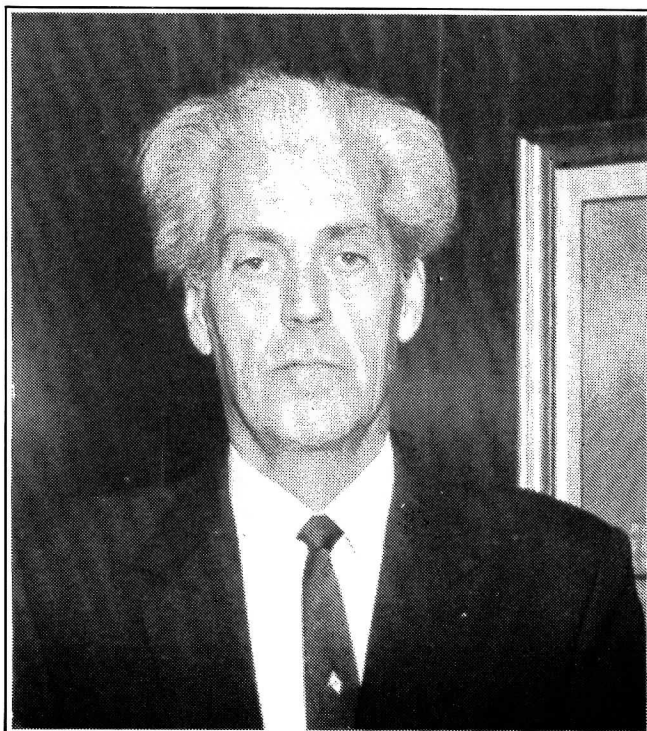
Skipsmekaniker
Magne Brakstad (60)



Stuert
Sverre R. Pedersen (54)



Kaptein
Børge Haaland (51)



Maskinsjef
Johan Langaard (59)

Tilbyr eksport-hjelp til norske bedrifter

● Sammen med finansieringsselskapet Nevi Finans og forsikringsselskapet Vesta gikk Wilh. Wilhelmsen Linjeagenturer A/S ut med et unikt tilbud til små og mellomstore norske bedrifter i slutten av mars.

Tilbudet går i korte trekk ut på at de tre selskapene stiller sin brede erfaring på det internasjonale markedet til tjeneste for bedrifter som ønsker å gjøre eksport- eller importfremstøt.

Tilbudet kan beskrives med følgende stikkord: Transport, forsikring, finansiering, valutastyring, rådgivning, administrativ assistanse og kontaktska-

pende virksomhet i utlandet.

Det understrekes at fremstøtet er et supplement til Eksportrådets tjenester, ikke som en konkurrent til disse. Tilbudet ble da også lansert på en pressekonferanse med en representant for Eksportrådet til stede.

Såvidt vi kjenner til, er et tilbud som dette unikt i den vestlige verden. Større handelshusi Østen har derimot lenge drevet tilsvarende virksomhet.

På pressekonferansen ble det blant annet fremhevet de store utfordringer og

problemer norske bedrifter står overfor når de skal gjøre et fremstøt på eksportmarkedet. Dette er utfordringer som ofte resulterer i betydelige investeringer i egne ressurser og personell. Resultatet er ofte en mye lavere satsing enn hva muligheter og markeder egentlig skulle tilsi, det er neppe noen hemmelighet at norske bedrifter tradisjonelt har hatt problemer med å hevde seg på eksportmarkedet.

Ved å gjøre bruk av det nye tilbudet, som er en totalpakke, vil bedriftene kunne oppnå såvel bedre lønnsomhet og et bedre grunnlag for beslutninger.

Fra WW's side er det i første rekke Transportdivisjonen som vil bli involvert i det nye tilbudet, selv om man også vil trekke på ressurser fra andre deler av gruppen.

De tre partnerne har ingen umiddelbare planer om å etablere et nytt selskap for markedsføring av tilbudet, men kommer istedet til å spille på sine etablerte organisasjoner.

Totalt omfatter dette 130 kontorer i Norge og 75 i utlandet.

Barber International A/S:

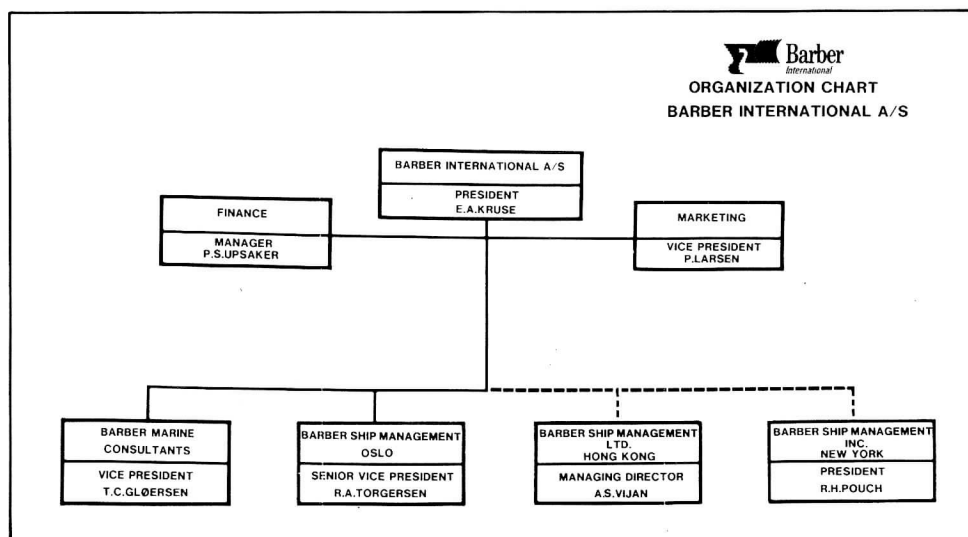
NYTT SELSKAP MED STØRRE SLAGKRAFT

● Fra årsskiftet er Barber International omorganisert i det nye Barber International A/S, med hovedkontor i Oslo. Selskapet er etter ny-organiseringen et av verdens største innen sin spesielle sektor; ship management og maritim konsulentvirksomhet. Nær 3000 ansatte fra åtte forskjellige nasjoner er med på å drive/bemanne 120 skip under 12 flagg. I tillegg utgjør det nye selskapet en uhyre

slagkraftig teknisk/maritim ekspertise, basert på den maritime know-how som er samlet i Wilh. Wilhelmsen gjennom mer enn 125 år.

Barber International A/S er et frittstående selskap innenfor WW-gruppen, og består av to hoved-divisjoner; Barber Marine Consultants (tidligere Wiltec) og Barber Ship Management (tidligere Wilship).

Barber International A/S og datterselskapene Barber Ship Management Ltd. i Hong Kong og Barber Ship Management Inc. i New York utgjør tilsammen Barber International Group. Et noe forenklet organisasjonskart er trykket sammen med denne artikkelen.





Nr. 5 April 1987

RIGGKONTRAKTER

Vi hadde i forrige utgave av WW-Nytt en hyggelig melding om at både TREASURE SCOUT og TREASURE HUNTER var sikret beskjeftigelse fra primo mai.

Nå har det lyktes Riggdivisjonen å sikre enda en kontrakt for TREASURE SCOUT. Riggeren skal benyttes av Mobil Norge A/S til en brønn på blokk 35/11. Denne boringen vil finne sted umiddelbart etter at riggeren har avsluttet det første hullet for BP og før den går løs på den eventuelle opsjonsbrønnen.

Ved de kontrakter som nå er inngått med henholdsvis BP Norge A/S, Conoco Norge A/S og Mobil Norge A/S har WWL sikret seg en betydelig andel av de leteoppdrag som er tildelt for inneværende år, og fire av de 8-10 borerigger i aktivitet på norsk sektor kommer fra vår riggflåte. I tillegg er TREASURE SEEKER beskjeftiget på britisk sektor.

NOSAC TANCRED

Det siste av de tre bilskipene fra Sumitomo - NOSAC TANCRED blir døpt i Japan 9. april. Skipet forventes levert 17. april. NOSAC TANCRED har en kapasitet på 5.850 biler og vil bli satt inn i NOSAC-poolen.

TONGALA

M/S TONGALA (1977 - 121 160 tdw.) er WWL's siste bulkskip. I tråd med Befraktningsdivisjonens langsiktige plan er skipet nå ute for salg, og en del interessenter har innsisert skipet.

INFORMASJONSMØTE

Vårens informasjonsmøte i Konserthuset er flyttet fra torsdag 30. april til **torsdag 4. juni**. På det tidspunkt vil selskapets årsberetning og regnskap foreligge, og det er vår plan å bruke en del tid på å gjennomgå regnskapet for 1986. I tillegg vil vi også ta for oss "Rikets tilstand". Endelig program for møtet følger senere.