

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMSSEN LTD. A/S

WW • World

NR. 2 - 1987

1. ÅRGANG



• NOSAC holder linjene i gang.
• WW-Profilen: Åse Kvernberg Sætre

NOSAC - holder hjul

Før rederiene Wilh. Wilhelmsen og Øivind Lorentzen innledet NOSAC-samarbeidet i 1983, fraktet de to rederiene sammenlagt 150.000 biler. Idag er dette økt til 650.000 biler. I korthet går samarbeidet ut på at man kaster alt i en felles "pott". Deretter deles utbyttet.

Vår styrke ligger i at vi driver en meget effektiv operasjon. Dermed får vi lavere kostnader, sier markedsdirektør *Fridtjof Næss*. Flåten er stor og slagkraftig og vi er ikke bundet opp i den tradisjonelle japanske eksporten. Skal en makte å overleve i den harde konkurransen er en effektiv og slagkraftig organisasjon "et must".

NOSAC's største konkurrenter er tre japanske rederier som sammenlagt kontrollerer hele 50-60 prosent av verdens bileksport. De resterende prosentene er stort sett fordelt mellom det svenske rederiet Wallenius, NOSAC, (Wilh. Wilhelmsen og Øivind Lorentzen) og HUAL, (Høegh/Ugland), og en rekke mindre rederier.

- I fremtiden vil Korea sannsynligvis bli en betydelig bil-eksportør. Og for å unngå en for sterk konkurranse fra dette landet har vi inngått et samarbeid med et koreansk rederi, sier Næss.

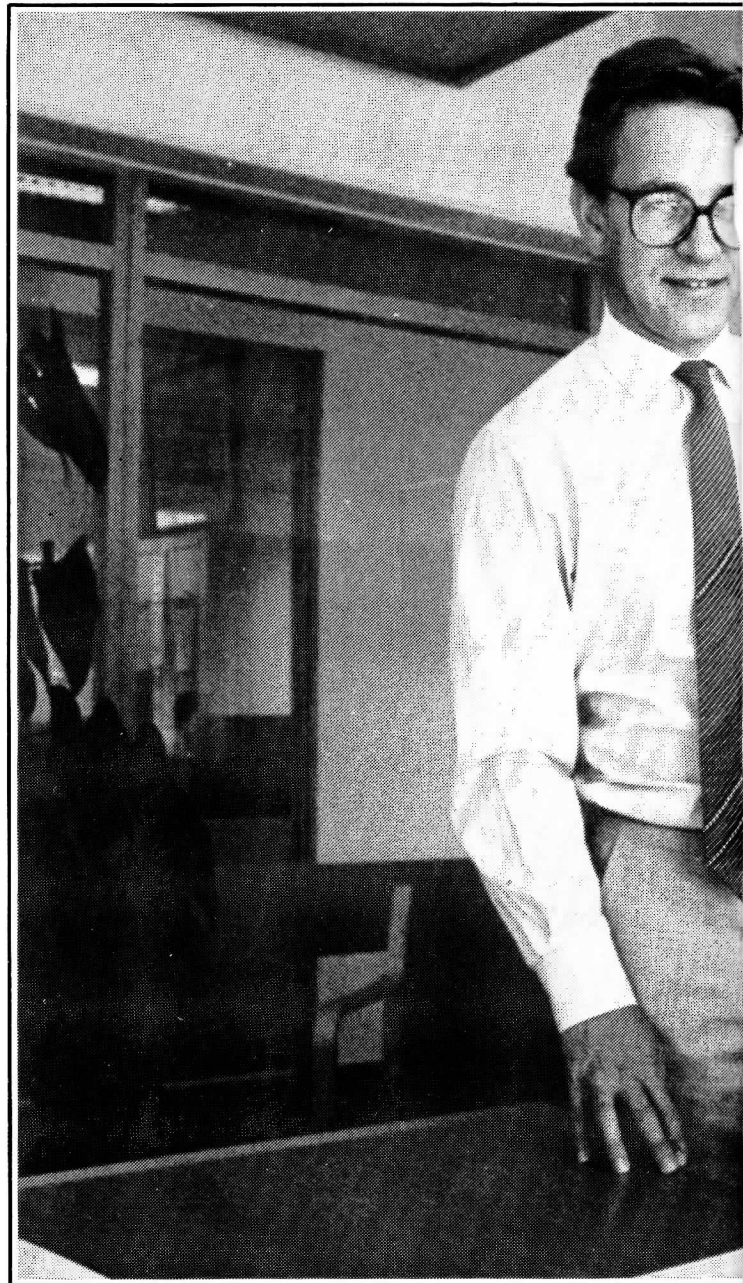
Flere og større båter

En kontrakt fra Toyota la grunnlaget for Lorentzens engasjement med bilbåter. Rederiets første rene bilbåt, "Nopal Argus" som tok 2.850 biler, var et faktum i 1973. Siden gikk det slag i slag med nye kontrakter og flere og større båter. De første årene seilte båtene gjennom Panamakanalen, på vei til USA og Europa. Etter at rederiet oppnådde kontrakter med Volkswagen og British Leyland begynte man i 1976 å seile gjennom Suezkanalen for å levere biler til Saudi Arabia, Emiratene og Kuwait. Wilh. Wilhelmsen har gjennom årene deltatt i biltransport med forskjellige typer tonnasje, og spesielt har rederiets Ro/Ro-linjeskip vært effektive.

Det var i 1983 at Wilhelmsen og Lorentzen etablerte det nye samarbeidsselskapet NOSAC, (Norwegian Specialized Auto Carriers). Samarbeidet fikk form av en pool hvor rederienes bilskip gikk inn. Målsettingen var at hver av partene på sikt skulle ha 50-50 av tonnasje, og idag har man klart å oppnå dette.

NOSAC fikk en flyving start. Det bli inngått kontrakt med GM for årlig levering av ca. 300.000 japansk bygde amerikanske biler, beregnet på det amerikanske markedet. På dette tidspunktet hadde Wilh. Wilhelmsen kontrakter med Nissan og Volkswagen. GM-kontrakten ble redusert på grunn av kvoter, og idag fraktes det 150.000 biler pr. år for GM.

I 1986 oppnådde NOSAC en stor kontrakt med Ford. Taiwansk- og koreansk-bygde Forder skulle fraktes til USA og Canada i et antall av 110.000 pr. år. I 1986 innledet NOSAC samarbeidet med det koreanske rederiet om transport av 120.000 biler fra Korea til USA. Videre er det oppnådd mange små-kontrakter med en rekke bilfabrikanter.



650.000 biler

Like før rederiene innledet NOSAC-samarbeidet, fraktet de samlet 150.000 biler. Dette tallet har i dag økt til 650.000 biler. Dagens bilskip tar i gjennomsnitt 5.800 biler, og totalt disponerer NOSAC 20 bilbåter.

Den daglige driften av NOSAC utøves av Øivind Lorentzen. Fra de nye kontorlokalene på Smestad er 30 medarbeidere ansvarlig for den daglige driften. - Men vi har også kontorer i USA, England og Japan med i alt 27 ansatte, forteller Næss. I tillegg har vi egne representanter i Kina, Korea og Dubai. I det daglige arbeidet sørger vi for at systemene er lagt til rette for å unngå skader på biler og at våre kontraktforpliktelser blir opprettholdt. Det er

bilene igang

Fra venstre: Markedsdirektør Fridtjof Næss, Benedicte Markveien på markedsavdelingen og økonomidirektør Per Kristiansen, fotografert på NOSAC's hovedkontor på Smedstad i Oslo.



et stort puslespill som skal gå opp. Skipene våre laster og lossere i 50 havner "world wide". I arbeidet med å inngå fremtidige kontrakter, justering av kontrakter, og diskusjoner av planlagte eksport- og import kontrakter bruker vi våre egne kontorer, meglere og agenter.

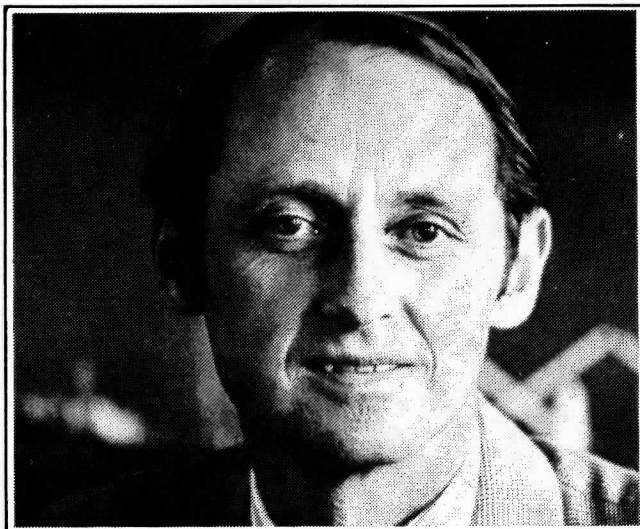
NOSAC har i 1987 budsjettert med en omsetning på 170 millioner dollar, men prognosene tilsier at det vil bli et positivt avvik. På verdensbasis fraktes det idag syv-åtte millioner biler, og de viktigste transportrutene er Japan-USA, Japan-Europa og Europa-USA. Disse rutene dekker 70-80 prosent av det totale markedet.

-Det er bekymringsfylt at yen er blitt så dyr. Dette kan resultere i redusert eksport av japanske biler. Derimot vil en fallende dollarkurs bety flere amerikanske biler til Europa. Så totalt sett ser vi optimistisk på fremtiden, avslutter Næss.



650.000 biler. Det er hva NOSAC TASCO (bildet) og de øvrige skipene i samseilingspoolen NOSAC frakter hvert år. Det representerer en ca. 3.500 km lang bilkø - eller to biler i bredden omtrent fra Nordkapp til Lindesnes!

50 år



Morten Wilhelm Wilhelmsen er en nøktern og beskjeden mann. Noe oppstuss rundt sin 50-års dag 8. juni, vil han ikke ha. Men WW•World vil gjerne på vegne av oss alle få gratulere ved denne milepæl.

Som eldste sønn av skipsreder Tom Wilhelmsen har han alltid visst at han en dag ville bli partner i WW, og 1. januar 1964 ble han opptatt i firmaet etter endt utdannelse og diverse utenlandsopphold.

Vi gamle husker ham som en litt keitete, sjenert og alvorlig ung mann, som de første årene i RA5 levde litt i skyggen av sin avholdte far. Men litt etter litt begynte han å markere seg og stikke ut sin egen kurs. Utenfor huset ble han ansett som en tøff forhandler, en arbeidsom og kunnskapsrik fighter, en forretningsmann som satte spor etter seg i shippingmiljøet

både her hjemme og i utlandet.

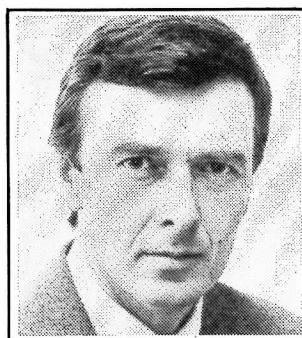
Her på kontoret så vi den andre siden, sportsmannen og familiefaren. Med et smil gjenkjente vi den nøkterne oppdragelsen som har vært Wilhelmsenfamiliens varemerke, og som gjør at selv 4. generasjon har bakkekontakt og står for en støyt.

Offshorevirksomheten var fra begynnelsen av oljealderen Wilhelms hjerdebarn, og på denne sektor har han investert en entusiasme og en arbeidsinnsats som har imponert såvel partnere som konkurrenter.

Riktignok har akkurat denne sektor måttet tåle harde tilbakeslag den senere tid, men vi vil slutte oss til Wilhelms egne ord - det er i motgang vi skal være optimister. Så ønsker vi ham bedre bølger og morsommere seilas i årene fremover.

Gratulerer med 50-års dagen!

WW•World på engelsk



WWL har alltid vært en internasjonal virksomhet - kanskje mer internasjonal enn noen annen norsk bedrift.

Internasjonaliseringen har skutt ytterligere fart de senere år - først og fremst ved etableringen av Barber Wilhelmsen Agencies med kontorer spredt over hele verden. Videre har det siste skudd på vår internasjonale stamme, Barber International etterhvert blitt en betydelig virksomhet med et stort internasjonalt engasjement. Vi deltar i tillegg i en rekke internasjonale samarbeidsselskaper, og våre oppdragsgivere og kunder befinner seg stort sett andre steder enn i Norge.

Blant våre over 5.000 ansatte er ca. 4.000 utenlandske statsborgere.

Vi har fått få reaksjoner på første nummer av WW•World. De få som er kommet har vært positive. Ett forhold påpekes imidlertid fra flere hold, her anskueliggjort med et sitat fra et brev vi fikk fra Bob Pouch (Barber Ship Management i New York)

"WW•World is very well done. Comprehensive in reporting, and diversified in coverage. Congratulations! One important observation and suggestion: WWL is an international company, and has become more so in the last few years. The international language of shipping is English. For example, in the U.S. market, where BarWil as well as Barber International and Barber Steamship Lines employ many people with business contacts among many American companies, the excellent editorial content of WW•World cannot be fully understood or appreciated."

I strongly recommend you publish in whole or in part using English in order to derive maximum reader and PR benefit, including banks, oil companies, etc."

Flere andre reaksjoner går i samme retning og understreker det behov våre utenlandske virksomheter har for å ta del i den bakgrunnsinformasjon og de presentasjoner som gis i WW•World. Med 4.000 engelskspråklige medlemmer i WWL-familien er dette intet urimelig ønske.

Vi på vår side ønsker selvsagt å skape best mulig grunnbunn for øket tilhørighet blant de ansatte. Et felles språk er en forutsetning for dette.

Vi har nå funnet en grei produksjonsform på WW•World. Fra høsten av har vi til hensikt å ta neste steg - nemlig å utgi WW•World på engelsk. I første omgang som en prøveordning. Blir ikke protestene for kraftige, regner vi med at WW•World forblir engelskspråklig - forhåpentligvis til glede også for alle våre ansatte utenfor landets grenser.

Hans Chr. Bangsmoen

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMSSEN LTD. A/S

WW•World

Forsidebildet:

Også i 1986 ga bilfraktsamarbeidet i NOSAC et godt resultat. Her er det NOSAC TASCOS som er klar til å ta imot en last med Mercedes - mottaker er myndighetene i China. Dette skipet har en kapasitet på 5850 biler, forøvrig det samme som søsterskipet NOSAC TAKAYAMA

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
Stoltenbergsgt. 11
3100 Tønsberg
Tlf.: (033) 14812

Henvendelser om
WW•World til
informasjonsavdelingen,
Tlf.: (02) 483030.



Leif B. Lillegaard

The Spirit

At Wilh. Wilhelmsen Limited - vi nøyer oss stort sett med Wilhelmsen - angår oss alle, det vet vi, det kan vi, det føler vi. Det gjelder forresten alle rederier. De er oss, det vil si en stor del av oss. Ikke bare en slingrekjøle i tilværelsen, men en kjøle under behørig ballast, alt dette.

Dette er slike ord man bruker i festtaler. De er i grunnen ikke så mye verd. Blomstersprog er vakert, men ikke alltid så nyttig.

Men etter en viss kontakt med rederiet gjennom et par år, steg atter denne gamle undringen.

Wilhelmsen-ånden. The Spirit.

I forgagne dager nøyde man seg med å erklære denne spiriten, denne tilhørigheten til WW, som noe selvsagt, akkurat som vær og vind og gamle fjell i syningom, hva som helst som er dagligdags og følgelig enestående.

Idag skal alt forskes sønder og sammen. Som regel kommer man ikke lenger enn til en definisjon av visse begreper. Det er bare en halv seier. Det ender gjerne opp med et ord, som for eksempel utflagging, et ord vi har hørt så ofte i de siste år og måneder at ordet etter hvert ikke representerer stort mer enn seg selv.

Dramaet er blitt dagligdags.

Det er meget farlig.

Men det var ikke dit jeg skulle.

Selvfølgelig "holder" man visse aviser og tidskrifter, som for eksempel Aftenposten og Farmand og diverse andre publikasjoner, herunder både kulørte og svarthvite fenomener.

Men med en hustru som sier lite og ser desto mer, kan man ikke studere alle disse trykksakene uten en viss interesse fra den andre siden av bordet.

Hun la merke til noe som jeg ikke hadde lagt merke til, egentlig. Jeg har begynt å studere - børskurser.

En uhyrlighet. Det er dessuten farlig. Man kan bli beskyldt for børshaiing og yapping og det som verre er, man kan bli beskyldt for å være en spekulant.

Og jeg som ikke eier en eneste aksje i verden og har intet ønske om å eie noen heller. Jeg har ikke noe greie på tall og økonomiske svingninger og markeder og andeler og slike ting. Dertil har jeg, som folk flest, vært alt for opptatt av at hver dag har nok med sin egen plage og glede og at det er noe som heter å arbeide for føaa ut fra noe foreldete deviser som: Den der ikke arbejder, skal heller ikke æde, samt den mer velklingende: Vær glad over Lidet og Du skal vinde Lifsens Krone.

Det klarer seg med det.

Men undringen steg på den andre siden av bordet da jeg etter hvert ble så avansert i mine børssinteresser at jeg brukte kulepenn og ga meg til å krysse av og gi strupelyder i fra meg, noen bifallende, noen ikke fullt så vakre lyder.

I de siste dager, etter at det ble snakk om en Brasilkontrakt og beskjeftigelse av tre rigger samt kredittavtaler og moratorier og greier og WW begynte å ranke seg igjen etter bølgedalen og oljeprisene, oppdaget hustruen at jeg til og med skimmet overskriftene og famlet meg med en viss rutine til børssiden.

- Høhø. Høm-høm.

Mens jeg mumlet tall på noenogfemti og slikt i munnviken og skyllet dem ned med en smule morgenkaffe.

Igår spørsmålet: - Si meg, er du begynt å spekulere - har du noe å spekulere for? Noe å tape?

For de fleste av oss er spekulasjoner det samme som tap og skandale og utrygghet. Et meget relevant spørsmål fra en hjemmenværende hustru.

- Hø?

- Si meg, er du begynt.....

Jeg studerte en ny Wilhelmsennotering og ga en bifallende lyd fra meg og forstod plutselig hele problemstillingen. Den krevde et svar.

- Neinei, selvfølgelig ikke, hørt på maken!

- Men hva er det da?

Svaret var, som en fhv. statsminister alltid så presist uttalte, klinkende klart:

- Jeg er blitt smittet av den såkalte Wilhelmsen Spirit. Alle som kommer i nærkontakt med dette rederiet, blir smittet. Det sies sogar at sykdommen er uhelbredelig, heldigvis.

Hun føler at hun har ett ben på sjøen og det andre solid plantet på landjorda, Åse Kvernberg Sætre på regnskapskontoret i Barber International i Parkveien. Uten at hun er redd for å gå ned i spagaten av den grunn. Åse representerer nemlig det beste i WWs tradisjoner, en dugelig sjø''mann'' som greier brasene også på land.

I Parkveiens lyse og summende kontorlandskap treffer jeg the big boss himself, som undres hva en gammel RA5-er har der å gjøre. Jo her skal det intervjues - og denne gang en quinde, som har ett ben i sjøen og ett på land uten derfor å gå ned i spagaten. Og Kruse er godt fornøyd med objektet - stjernespiller - sier han - first class. Hvem er så dette prakteksemplaret?

Åse Kvernberg Sætre (37) ex gnist og gift med ekstrikkern Ove, til daglig ivrig opptatt av tall og regnskap i Johan Storslettens blå sigarettsky.

Lattermilde blå øyne, mørkt kortklipt hår med et dryss av grått, som på en mann ville vært distingvert, men som på Åse bare bekrefter at livet går sin gang og får lov til det. Hun er en eksponent for det vi alle vet - at kvinnens beste og sterkeste år er mellom 30 og 40.

- Hønefoss er ingen sjøfartsby, hvorfor da to av tre søstre ombord i WW-skip?

- Jeg hadde ment å bli lærerinne og var nedgravd i folke-minnestudier på andre året, da Elsas livlige beskrivelser fra sjølivet og en viss lesetretthet fikk meg til å bryte over tvert og mønstre på som messepike i 1972. Hadde ingen planer om å bli på sjøen, men i nabolugaren kamperte verdens koseligste trikker, og dermed var det gjort.

Til kirke via skolebenken

- Slepte du ham med til nærmeste sjømannskirke og fikk satt klave på ham med én gang?

- Å nei du, det gikk ikke så lett. Storesøster Elsa og Ove pakket meg pent sammen og sendte meg tilbake til skolebenken. Det var ikke få unge piker de hadde sett som med stjerner i øynene hadde gått radioskolen og kastet seg ut i det store eventyret, for så å gå slukøret på land etter en tur eller to. Det ble lærerskolen i to lange år etterfulgt av radioskolen.

- Men stakkars Ove betalte nok den høyeste prisen. Han fikk seg jobb hos NEBB for å holde et øye med meg mens jeg gikk på radioskolen og tilbrakte en tid på land som han beskriver som den verste i hans liv.

- Endelig var jeg ferdig gnist, og sammen mønstret vi ut i 1975 og begynte å seile Wilhelmsen. Så dro vi hjem til Hønebyen mellom slagene, giftet oss på tradisjonelt vis, og har tenkt å leve lykkelig alle våre dager.

Sammen fikk vi lov til å være med på byggingen av tre skip i Østen i to perioder. Først var vi med og bygget Barber Tampa og Barber Texas i Korea, og så dro vi til Japan og var med på byggingen av Rosa Tucano.

Fra blåmyr til asfalt for Åse Kvernberg

Det best

Innimellom var vi med på jomfruturene og avsluttet det hele med haloy og festivitas da Tucano ble døpt i Rio de Janeiro. I Korea fikk jeg pussig nok bruk for lærerskolen. Der underviste jeg norske fastboende barn hver lørdag når jeg hadde fri fra sekretærjobben.

- Er og blir du sjø''mann'', Åse, eller har du slått deg til ro på landjorden?

- Jeg lengter nok ut igjen, men en vikarjobb i ny og ne hadde vært nok. Vi har deilig hus med 2 mål hage 50 meter fra foreldrehjemmet og 53 meter fra Elsa, så du kan snakke om en ganske tett familiesirkel. Den eneste landkrabben i min generasjon er eldstesøster som sitter i Drøbak og ser båtene passere sundet.

- Hva jobber du med her i Barber International A/S?

- Tall, tall og atter tall. Det høres tørt og kjedelig ut. Men når du holder på med hyreregnskaper, så driver du egentlig med eksistensgrunnlaget for alle familiene der hjemme, passer på at de får til mat og klær og hus, og du vet at hvis du ikke gjør jobben skikkelig, kan det bli småhans hos koner og barn. Jobben er viktig den, og den ligger jo veldig på jobben som gnist ombord. Dessuten trives jeg godt i Parkveien, vi er en kjempefin gjeng og tonen er ganske optimistisk. Det eneste leie er at det blir mer og mer glissent mellom hver gang en kjær kollega stikker hodet inn døren med et pust fra de syv hav.

- Du sa ''glissent'', med dine nære kontakter med våre sjøfolk, hvordan er det gått for alle dem som har måttet forlate flåten det siste året?

- Det har faktisk gått veldig bra. Jeg kjenner ingen som ikke har fått jobb, og alle jeg har snakket med trives. Noen sier til og med at det følte som en lettelse da øksen falt, tiden i uvisshet var temmelig plagsom. Når arbeidsgiverne i land oppdager hva de har fått tak i, blir de som oftest storfornøyd. De fleste sjøfolk er noen tusenkunstnere, de fikser og ordner og er vant til å finne uortodokse løsninger på de fleste problemer. 9 - 4-mennesker er de heller ikke, tar et tak når det trengs og er ikke så nøye på klokka. Ove og jeg var heldige, fikk tilbud om jobb i WW før det brakket løs, og det er vi glad for.

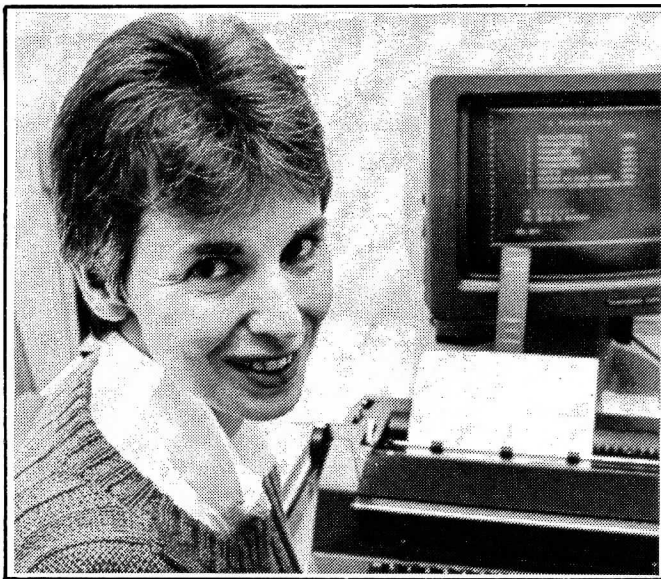
En måned på buss pr. år

- Bosatt i Norderhov, tre timers busstur hver dag - 30 døgn, en hel måned på bussen hvert år, er det slitsomt?

Sætre:

Tekst: Astri Howells
Foto: Oddbjørn Monsen

e fra to verdener



Verdens mest fremsynte gnist? Nåvel, det får være som det vil med det. Men Åse ble i hvert fall mektig populær blant gutta ombord engang hun tabbet seg ut og bestilte 1,2 millioner Escudos til lommepenger for noen få timers landlige. Skuta ble nemlig dyktig forsinket ved kai - og pengene gikk med!

- Om vinteren er det OK, da dupper vi av og tar middagsluren i forkant. Men sommeren er fæl, varmt og lyst så det er umulig å sove. Når jeg tenker på at om 12 år har jeg tilbragt et helt år på bussen, blir jeg litt kvalm, men det går jo en dag av gangen.

- Hva med likestillingsproblematikken - har du to jobber, eller deler dere?

- Ove er fenomenal, han står for matstellet, fisk og potetball er spesialitetene, men han prøver seg som fransk chef med stort hell også. Dessuten er det han som leker muldvarp i hagen.

- Hva gjør så egentlig du, er du bare til pynt der hjemme?

- Å nei, da ville det vært smått stell, smiler Åse beskjedent. Jeg driver grovkjøkkenet. Vasker og skurer og skreller poteter, går til hånde som best jeg kan.

- Hva leser du for tiden?

- Jeg leser stort sett alt jeg kommer over, fra ukebladsmuss til skikkelig litteratur, og blir revet med av hva det

skal være. Når jeg hadde lyttevakt ombord hadde jeg ofte min fulle hyre med å overbevise skipperen om at jeg ikke holdt på å dø av hjemmlengsel når han fant meg strigråtende og ukebladet gjemt unna i skuffen. Her på jobben har vi en fin lesesirkel, og da jeg seilte hadde jeg masse glede av skipsbibliotekene. Det er utrolig hva man får lest i sjøen, og jeg kom over litteratur jeg ellers aldri ville fått lest.

Lommepenger i Lisboa

- Har du en skikkelig blemme av en tabbehistorie fra livet ombord?

- En - drøssevis kan jeg forsikre deg. Jeg får ennå gåsehud når jeg minnes anløpet i Lisboa da jeg multipliserte valutabestillingen istedenfor å legge sammen. Telegraferte muntert til agenten og bestilte mot verdien av 60.000 kroner i Escudos - båten skulle ligge noen stakkars timer. De lurte fælt på hva vi hadde tenkt å kjøpe i Portugal, men på forespørsel sjekket jeg bare utgående telegram og bekreftet henrykt. Av og til er Gud god, skuta ble forsinket og ble liggende til neste dag, og jeg ble mer og mer populær ettersom gutta kom forsiktig og spurte om jeg hadde noe valuta på lur. Gikk ut fra Lisboa med palmer i hendene som verdens mest fremsynte gnist.

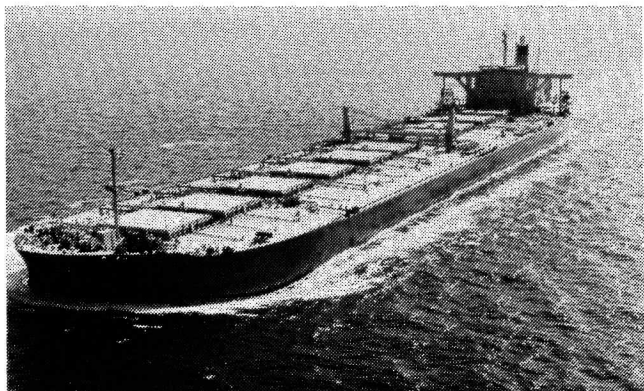
- Har du en livsfilosofi eller noe som styrer ditt liv?

- Egentlig ikke, jeg tar livet som det kommer og forsøker å gjøre det beste ut av det. Er både optimist og har godt humør. Livet er egentlig veldig all right, men jeg lurer fremdeles på hva jeg skal bli når jeg blir stor, sier Åse med et tindrende smil.

”Det er flest av oss”

Vi fikk ikke de kjappe løsningene på verdens problemer eller de høytflyvende fremtidsvyer i dette intervjuet. Vi traff et ganske alminnelig menneske som gjør jobben sin med et smil og som synes at her og nå er et all right sted å være. Og egentlig er det vel flest av oss, uten oss ville ingenting svive og gå. Så får vi overlate shippingkriser og NIS-problematikk til dem som føler seg kallet, og som aldri kunne nå til topps uten at grassrota ga skikkelig fotfeste. I Åse traff vi igjen dette bunnsolide som alltid har vært sjømannens varemerke. En innstilling til jobben på sjø og land som gjør mannen på brua trygg på at underlaget ikke svikter selv i den tøffeste sjøgang.

Docefjord for fulle mugger



300.000 tonn olje. Det var hva DOCEFJORD tok ombord i Saudi Arabia på første rundtur mellom Japan og Brasil.

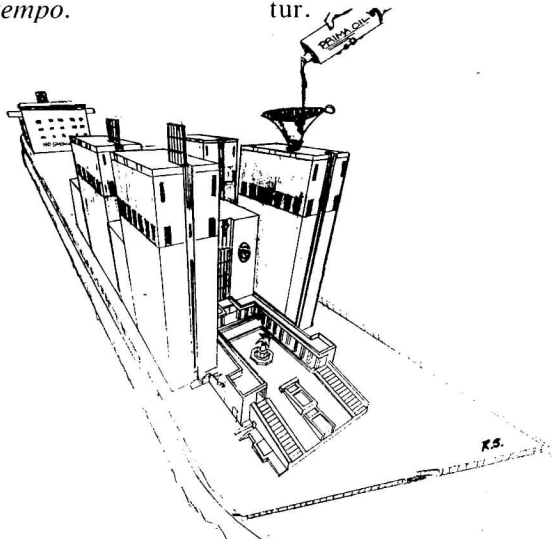
● Vi har skrevet om denne kjempen før, og vi kommer til å skrive mer om skipet som kan bli WW's "stjernegris".

Lakonisk melding fra 7. etg. meddeler at skipet har lastet full last i Yanbu i Saudi Arabia på første reise fra Japan til Brasil.

Full last for DOCEFJORD er i overkant av 300.000 tonn olje, nok til å fyre 100.000 villaer i et helt år. Tenker vi kubikk, blir det enda mer imponerende. 350.000 m³. Oslo Rådhus har et rominnhold på 150.000 m³. La oss i tankene fylle opp to rådhus med olje på 23 timer - det kan ihvertfall ikke kalles noe kommunalt arbeidstempo.

Etter å ha lommeparkert kolossen ved kai, kobles det ferdigprogrammerte lasteutstyret ombord til tilsvarende utstyr i land. Så trykkes der på knapper, og Sim Sala Bim, oljen "blåses" ombord og legger seg til rette i tankene etter et ferdig mønster som tar hensyn til skipets trim og andre finurligheter. På lastespråk heter det å "legge ut" lasten. Selv på et elendig oljemarked, blir det penger av så stor effektivitet, og nå er ratene på vei oppover, så neste tur kan bli enda mer vellykket.

Søsterskipet TIJUCA ble levert i slutten av mai, og vi krysser fingre og håper hun får en like vellykket første tur.



To rådhus med olje. Det er hva full last på DOCEFJORD representerer. Og det hele lastes på 23 timer - neppe noe kommunalt tempo!

Samarbeide for Intertransport

● To av landets ledende transportselskaper, Intertransport Ltd. A/S i Oslo og Grieg Transport A/S & Co. i Bergen har inngått samarbeidsavtale gjeldende fra 1. juni i år.

Bakgrunnen for dette samarbeidet er først og fremst å skape bedre balanse i godstransporten mellom Vest- og Østlandet. De to selskapene har videre betydelige ambisjoner om en felles utvikling i både nasjonal og internasjonal godstrafikk til og fra Bergens-regionen.

Intertransport Ltd. A/S er et selskap i Wilh. Wilhelmsens Transportdivisjon og Wilh. Wilhelm-

sen har i den senere tid satset betydelig på utvikling av totale transporttilbud.

Når det gjelder satsingen i Bergen, har det vært naturlig å søke kontakt med det selskap som i en årrekke har vært agenter for Wilh. Wilhelmsens oversjøiske transportvirksomhet på verdensbasis.

Det velkjente Bergensfirmaet Grieg Transport A/S & Co. har over 100 års erfaring fra de fleste områder innenfor godstransport. Samarbeidet skulle således oppnå en solid basis for videreutvikling av virksomheten.

Ledelsen i de to selskaper knytter store forhåpninger til dette samarbeidet.

Treasure Finder - Safe Services A/S

● Gøtaverken Arendal AB (GVA) assistert av Nevi Corporate A/S er i ferd med å etablere et selskap under navnet Safe Services A/S. Dette selskapet skal overta seks hotellplattformer fra det konkursrammede svenske rederiet Consafe AB.

WWL har i disse dager gjort avtale med GVA om at hotellplattformen TREASURE FINDER skal inngå i et poolsamarbeide med Safe Services A/S. Videre er det besluttet at WWL skal gå inn i det nye selskapet med en eierandel på 10%, tilsvarende 25 mill. kr.

TREASURE FINDER (bygget 1977), som ligger i

opplag i Haugesund vil ved denne avtale bli markedsført av det nye selskapet sammen med de seks tidligere Consafe plattformene bygget i perioden 1980 - 1984. WWL vil fortsatt ivareta maritim og teknisk drift av TREASURE FINDER.

Maritim og teknisk drift av de seks Consafe-plattformene vil bli forestått av A/S Uglands Rederi, som går inn i det nye selskapet med en eierandel på 20%. Ugland setter også sin hotellplattform FORTUNA UGLAND inn i poolsamarbeidet. Det arbeides forøvrig aktivt for å få med andre norske plattformeiere.

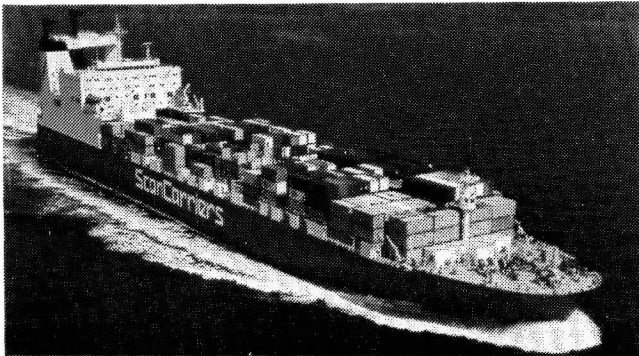
ScanDutch i medvind

• Etter at ScanDutch delte opp sin service i Service "M" med ukentlige seilinger fra/til nordkontinentet/Skandinavia/UK, og Service "S" med 10-daglige seilinger mellom Fjerne Østen og det østlige- og vestlige Middelhav, har ScanDutch's situasjon sterkt bedret seg. Selskapet beskjeftiger nå 15 store containerskip hvorav 6 er innbefraktet. I april lastet ScanDutch i Fjerne Østen

16.230 TEUS, hvilket tilsvarende en sammenhengende rekke containere stillt etter hverandre på 98 kilometer (16.230 x 20 x 30,48 cm.). Østgående lastet ScanDutch 11.971 TEUS, hvilket tilsvarende en rekke på 73 kilometer. Med andre ord, hvis man stilte etter hverandre alle de containere ScanDutch lastet i april, ville man ha behov for 171 km. veibane for å slå den!



Tit bits fra down under



God attest. TOURCOING og de øvrige skipene i ScanCarriers høster lovord fra viktig kunde i Sydney.

• Fra ScanCarriers News Bulletin saker vi litt småplukk å la Lewis Carrol-on ships and sails and sealing wax, and cabbages and kings...

Et selskap i Queensland har utviklet en liten, kjekk undervannsbåt spesiallaget for sigthseeing-turer til korallrev. Leketøyet tar 30 passasjerer, koster \$ 150.000, er 13.4 meter lang og veier 4,9 tonn. Dette er Australias nyeste eksportartikkel til turistindustrien i det sydlige Stillehav, og den første lille ubåten ble fraktet med BARBER PERSUS fra Brisbane. Går dette bra, kan det bli mer undersjøisk last i fremtiden.

ScanCarriers' logo og farger pryder spinnakeren på Sydneys deltakerbåt i America's Cup - den tradisjonsrike internasjonale regatta. 12-meteren bærer det usedvanlige navn "Steak'n Kidney", og selv om den ikke kom til finalen denne gang, starter den på ny frisk i verdensmesterskapet i juni. Hun skal også starte for Australia i Aga Khans internasjonale regatta senere i år.

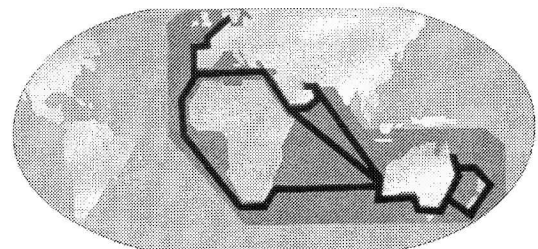
Det kongelige innslag to BARBER TAMPA for da den fraktet den danske prinsgemal Henriks seilbåt "Margrethe" til Australia for deltagelse i verdensmesterskapet i Drake-klassen som gikk av stabelen i Geelong's Corio Bay tidligere i år.

Men ScanCarriers er ikke bare en støttespiller for sport. De engasjerte seg også som sponsor for fjorårets Munchutstilling i Sydney, Adelaide og Queensland, en utstilling som i år blir vist i Hobart og Melbourne og ender sitt Australia-opphold i Perth i august.

Vi kan ikke dy oss for å sitere den australske utenriksminister, Bill Hayden fra åpningstalen i Sydney:

"Jeg vil nedlegge den litt uvanlige påstand at vi alle er litt gale - noen av oss er galere enn resten. De galte blir sperret inne, praktiserer som psykiatere eller blir politikere. I denne narraktige gruppe av utilpassede mennesker har kunstneren en egen plass og i vårt samfunn en spesiell rolle..." Utstillingen viser noen av Edvard Munchs sterkeste bilder, som Madonna, Skriket og Kysset - vi sier ikke mer.

ScanCarriers kan naturligvis ikke leve av å sponse kunst og idrett, for ikke å uroe våre lesere iler vi med å fortelle at selskapet nå er med på å gjenoppbygge frukteksporten fra Australia til Asia. Denne eksporten hadde fått dårlig ord på seg på grunn av upålitelige kjølecontainere og ødelagt frukt. Nå har det australske selskapet Cooltainer utviklet datastyrt kjøleanlegg der man kan innstille temperaturen i containerne med ¼° nøyaktighet. Scan-Carriers opererer nå en 15-dagers service til sydøst asiatiske havner. Vi siterer med glede Cooltainer Services' Sydney direktør, Mr. Geoff Mornard: "Kombinasjonen av våre moderne containermetoder og den regelmessige ScanCarriers service, hjelper australske eksportører til å skaffe seg et solid fotfeste i den stadig økende handel med kjøle/fryseprodukter til Asia."



Omfattende fartsområde. Illustrasjonen viser de linjer som betjenes av ScanCarriers.

TREASURE SWAN - salg

● TREASURE SWAN er solgt til det meksikanske boreselskapet Perforadora Mexico for US\$ 9,5 mill. Levering fant sted 21. mai. Salget var ønsket og fremtvinget av majoritetspartneren i Partsrederiet Treasure Swan, Stolt-Nielsen Seaway A/S.

TREASURE SWAN (ex SEAWAY SWAN) var eiet av WWL og Stolt-Nielsen med henholdsvis 25% og 75%. Rigger, ble opprinnelig bygget ved Rauma-Repola OY i Finland som

dykkerigg og ble konvertert til borerigg ved Framnæs Mek. Verksted i Sandefjord i 1981. Rigger gikk direkte inn på en 4-års kontrakt med Britoil på britisk sektor i Nordsjøen. I tillegg har rigger hatt et kort oppdrag for det britiske oljeselskapet Premier.

Rigger er ikke teknisk oppgradert for boring på norsk sektor i Nordsjøen, og på grunn av de lave ratene på britisk sektor, har rigger nå ligget i opplag i Haugesund siden våren 1986.

TOPP-service fra Transport

● "Vi kan alle bli bedre", sier Transportdivisjonen og starter sin TOPP-kampanje. TOPP står for Trivsel, Overskudd, Produktivitet og Pålitelighet, og sier dermed nokså mye om hva det hele går ut på.

- Alle ansatte innen Transportdivisjonen skal delta, forteller Ivar S. Alsaker. Det skal arbeides i grupper der avdelingene utgjør gruppene. Avgjørende vekt vil bli lagt på hva de mener som utfører de daglige funksjonene.

Når man så har funnet ut hva som kan gjøres bedre

ved egen avdeling, vil man gå videre og forsøke å finne frem til mer effektive løsninger i samarbeidet med andre avdelinger.

- Resultatet håper vi skal bli TOPP service, sier Alsaker. - Det er den beste markedsføring vi kan få. Samtidig får vi triveligere arbeidsplasser, og ikke minst, økonomi til å betale lønnsøkninger som også er av TOPP-klasse.

Status for kampanjen skal settes opp ved jule-tider. Hvis det da ikke TOPPer seg allerede innen den tid.

Linjefartens SAS

● Et meget omtalt diskusjonstema ifjor høst var linjefartens SAS, eller bedre kjent som Eagle-prosjektet - et samarbeide mellom ledende skandinaviske rederier. Det har vært stille omkring dette i noen måneder nå, og WW•World tar en rask telefon til Bjørn Robertsen for å sjekke hvordan saken står.

- Det må være riktig å si at Eagle-diskusjonen som

fant sted i 1986 blant 5 skandinaviske linjerederier foreløpig er lagt på is. De 5 Eagle-selskapene arbeider nå på å utvikle en felles skandinavisk forretningsstrategi for linjefart som deretter skal implementeres for de ulike Joint Operating Companies.

Vi får avvente resultatet og lover å komme tilbake til saken i et senere nummer.

TONGALA

● Vi viser til melding i siste WW-Nytt og kan nå bekrefte at WWL's siste bulkskip, M/S TONGALA (1977 - 121.160 tdw.) er solgt til tysk/østerrikske

interessenter til en tilfredsstillende pris.

Levering fant sted etter dokking i Rotterdam 11. mai.



Ut av bulk. WWL's siste bulkskip, TONGALA, er nå solgt. Overlevering fant sted i Rotterdam 11. mai.

Linjefart på hjul



● I februar i år startet Intertransport som eneste norske speditør regelmessig trailertransport fra Norge til Spania/Portugal.

Det er en stolt Per Eirik Silsand som entusiastisk forteller om dette nye linjefart-konseptet innen WWL. Det begynte forsiktig med én trailer i uken. I løpet av to måneder er det blitt en dundrende suksess. 2-3 Jumbo-trailere - 100m³ kjører fra Oslo hver fredag og returnerer fra Barcelona neste fredag. I mellomtiden har den avlevert og plukket opp ny last i Valencia, Madrid og Irun/Bilbao.

Det morsomme er at landeveistransporten går like fort som flyfrakt, ikke i transitt-tid, men totalt sett fra avskiper til kunde, og prisen er 1/3 av flyfrakt. Av og til kan traileren fungere som reddende engel for skipsfarten. En last kom forsinket med SOL til Spania, ble om-lastet i traileren og ankom kunden én uke før skipets ankomst.

Portugaltrafikken er like effektiv, og her har Intertransport funnet en nisje i markedet som de foreløpig er alene om.

Norsub A/S - Super Subsea prosjektet

• WWL har sammen med 3 andre partnere stiftet selskapet NORSUB A/S. Aksjonærsammensetningen er som følger:
 Moss Rosenberg Verft A.S. 30%
 Neptun Teknologi A/S (Mosvold/Brøvig) 20%
 Thyssen Nordseewerke GmbH 30%
 Wilh. Wilhelmsen Limited A/S 20%

Selskapets formål er å utvikle, operere og eie bemannede undervannsfartøyer for offshore anvendelser generelt, og spesielt utvikle totalløsninger for undervanns produksjonssystemer som er basert på å

installeres og vedlikeholdes ved hjelp av bemannede undervannsfartøyer.

Skulle det vise seg at oljeselskapene vil gå for en ubåtløsning, så fremstår NORSUB A/S som det mest slagkraftige selskap innen dette området.

Viser det seg at en ubåt-løsning ikke er konkurransedyktig, så har WWL's innsats vært relativt beskjeden og vi vil uansett ha vunnet verdifull erfaring som tildels kan komme til nytte i vårt arbeid med de alternative løsninger som er basert på fjernstyrte operasjoner fra et overflatefartøyer.

Styret i WWL

• De interne styremedlemmene var i år på valg. Etter 4 år i styret ønsket Hakon Østberg ikke å ta gjenvalg for først og fremst å kunne konsentrere seg om videreutvikling av BarWil. Hakon Østberg vil imidlertid fortsatt være medlem av WWL's "Excom". Etter dette består styret i WWL av:

Niels Werring Jr.
formann

Wilhelm Wilhelmsen
viseformann

Leif Frode Onarheim
Odd Rune Austgulen
Håkon Løchen
Ivar Løvald

Sjur Galtung er personlig varamann for **Ivar Løvald**.

GEM

• GEM - Global Equipment Management i London har, som vi tidligere har omtalt, til oppgave å operere containere for de 4 skandinaviske rederiene, WWL, ØK, Trans og Johnson Line samt for enkelte av deres samarbeidsselskaper. GEM ledes av Raymond Miles, tidligere BBS, har 27 ansatte og opererer idag 63.500 20' enheter og 24.000 40' enheter, totalt 87.700 enheter eller 112.000 TEUS. ScanDutch

er den største bruker hos GEM med 35.000 TEUS med BBS/ScanCarriers som en klar nr. 2 med 27.000 TEUS. Totalt betjener GEM 13 ulike linjeoperasjoner og arbeider nå med et investeringsprogram på ialt NOK 45 mill. i nye reefer-containers og på 75 millioner i nye dry cargo containers.

WW•World tar sikte på å komme tilbake med en nærmere presentasjon av GEM og virksomheten der.

SWAL til Wilag

• The Scandinavian West Africa Line (SWAL), Gøteborg har med effekt fra og med 1. juni 1987 utnevnt Wilhelmsens Linje-agenturer til ny generalagent i Norge for sin linjetrafikk mellom Skandinavia og Vest-Afrika.

SWAL er et samarbeidsselskap med Rederiaktiebolaget Transocean i Gøteborg og Leif Høegh & Co. A/S i Oslo som partnere. Selskapet inngår i et pool-samarbeide som også omfatter nordkontinentet og Frankrike hvor foruten de ovennevnte partnere også Høeghs franske datterselskap Société Navale de l'Ouest deltar.

Linjen betjenes av fire 3.

generasjons Ro/Ro-skip, HØEGH BANNIERE, SAINT ROMAIN, SAINT ROLAND og SAINT ROCH, hvorav de to første for tiden trafikerer Skandinavia. Hvert av skipene er på ca. 25.000 tdw. med en lastekapasitet på 1233 TEUS og med heisbare bildekk for 336 biler. Rundreisetiden er på 44 dager, og linjen betjener havner i Vest Afrika mellom Dakar (Senegal) og Pointe Noire (Kongo).

SWAL har besluttet å opprettholde direkteanløpene av Oslo, men flytter terminalhåndteringen av skipene fra Revierkaaien til vår terminal på Filipstad.

En rystende opplevelse

• NOSAC TANCREDD skulle døpes av Niels Werring jr.'s yngste datter Gina, og alt var forberedt til siste detalj slik bare et japansk verft kan gjøre det, med et program som angir tider i minutter.

I frokostsalen på Palace Hotel i Tokyo var Werring jr. og Aage Aaberg i ferd med å innta en såkalt arbeidsfrokost da verden begynte å bevege seg.

Intet medium kunne gjort det bedre. Bord og stoler danset sidelengs over parketten, og det ville ingen ende ta. Aage har opplevd jordskjelv før. Som fast reisende i Japan er det ikke få skjelv han har vært med på, men dette var et skikkelig et, og langvarig. 30 sekunder kan føles som en evighet når Moder Jord setter seg i bevegelse.

Vi spør Aage om han var redd. Svaret er ja - bare dumme mennesker er aldri redde. Men Arild Bossum og andre WW-folk, som har levet på gyngende grunn i årevis hadde fortalt at så lenge møblene beve-

ger seg sidelengs, er det ikke så veldig farlig. Det er når verden hopper opp og ned at man bør "get the h...out of there".

Aage skulle videre til San Francisco, og fikk seg en ny omgang på Narita flyplass. Også denne gang en horisontal versjon. Det var med stor lettelse han så Japan forsvinne under seg og kunne ta en velfortjent pust i de øvre luftlag.

Ankomst San Francisco 18. april. En dato som står brent inn i alle San Francisceres hukommelse. Det var den 18. april 1906 at hele byen ble ødelagt av et av de kraftigste jordskjelv verden har opplevet. Alle aviser var fulle av det, alle mennesker snakket om det. Aages "lille" Tokyo-jordskjelv var plutselig blitt peanuts.

Det er godt å være hjemme, synes Aage. Som Terra Firma er Mor Norge ganske stødig. Riktignok heter det at hvis man har to ben solid plantet på jorden, så står man stille. Men det er her det, og ikke der.....

Ørsneskontoret solgt



● Vårt Ørsnes-kontor er solgt til bunkersmeglerfirmaet Entranor i Tønsberg. Prisen er i størrelsesorden 3 mill. kr., og planlagt overdragelse vil finne sted i august måned. Salget av Ørsnes-kontoret har vært vurdert en tid da staben ved kontoret er betydelig redusert. Salget har derfor ingen sammenheng med de økonomiske problemer WWL er oppe i, men er knyttet til nedtrappingen ved kontoret og ønsket om en mer rasjonell drift.

Kontorets leder Thorbjørn Thoresen går av med pensjon i løpet av sommeren og Leif Basberg vil ta vare på vår virksomhet i Tønsberg fra et nytt kontor i Nøtterøy Sparebank på Teie torv. Kontoret får således samme post-adresse.

Solgt etter 85 år. Det er med et visst vemod at vi kan registrere at vårt kontor på Ørsnes på Teie nå er solgt.

Kontoret på Ørsnes ble opprettet i 1902 i forbindelse med den såkalte "skatteflukten". Skatteøret var lavere på Nøtterøy enn i Tønsberg, hele 3% og hovedkontoret ble derfor flyttet fra Storgaten 15 i Tønsberg. Den deilige gamle tre-villaen i landlige omgivelser på Nøtterøy har vært Wilh. Wilhelmsen nominelle hovedkontor i 85 år, og det er med et visst vemod vi avslutter denne epoke i firmaets historie.

Miljø-undersøkelse

● De siste måneder har det vært foretatt en miljøundersøkelse i huset, der 154 ansatte har fått et spørreskjema til utfylling. Bare 40% har svart, hvorav 6 har foretrukket å være anonyme.

De positive signalene gjelder miljøet, arbeidsoppgavene, kontorforholdene og en blomst til idrettslaget fra dem som benytter tilbudene derfra. Intern informasjon er ikke bra nok. I informasjonsavdelingen tar vi "sjølkritikk" på det og skal forsøke å gjøre jobben bedre. Imidlertid er det også klart at divisjons- og stabssjefene nå har mindre å fortelle etter at de daglige morgenmøtene i Lille Kantine opphørte. Vi oppfordrer derfor disse til å finne en måte å holde sine seksjoner bedre åjour på. At WWL's image som "vellykket bedrift" er svekket, måtte vi regne med i disse turbulente tider. Når det gjelder medarbeidersamtaler har disse fått en blandet mottagelse. Noen sjefer har skulket unna her, og noen samtaler har vært mindre vellykket.

Shipowners Reward

Vi greier rett og slett ikke å motstå fristelsen til å gjengi et lite dikt som ble fremført av en av foredragsholderne under den store Expo-Ship-messen i London tidligere i år. Her følger det:

*The shipowner knocked at The Pearly Gate
his face looked worn and old
He meekly asked The Man of Fate
for admission to the fold.*

*"What have you done", said Peter,
"to seek admission here?"
"Oh, I just ran a Shipping Company
for many and many a year."*

*The gate swung open shortly
as Peter touched the bell.
"Come in", he said, "take up the harp,
you've had enough of Hell!"*



”STORWILMESTER”

Styret i WIL har diskutert forskjellige former for å kåre den mest aktive og beste deltager gjennom et helt kalenderår. Det arrangeres WIL-mesterskap i en rekke grener, og i tillegg er det stor aktivitet inne lagidrettene. På bakgrunn av dette vil vi da kåre en ”STORWILMESTER” som vil bli overrakt en spesiell premie på årsfesten på Grand Hotel.

STORWILMESTEREN kåres ut ifra sin innsats innen følgende idretter, og både gode prestasjoner samt høy deltagelse vil bli honorert ut fra et poengsystem.

Følgende kriterier vil legges til grunn:

Fotball: Mest aktive spiller på kampene gjennom sommersesongen.

Håndball: Mest aktive spiller på kampene gjennom sommer/vinter-sesongen.

Friidrett: WIL-mesterskap avholdes i september 1987.

Tennis: WIL-mesterskap avholdes sommer/høst 1987.

Bordtennis: WIL-mesterskap er avholdt i år.

Bridge: WIL-mesterskap er avholdt i år.

Bowling: WIL-mesterskap avholdes i juni 1987.

Squash: WIL-mesterskap avholdes høsten 1987.

Golf: WIL-mesterskap avholdes i august 1987.

Ski: WIL-mesterskap er avholdt i år.

Jazzgymnastikk: Mest aktive deltager på trening gjennom året.



HOLMENKOLLSTAFETTEN 1987

WIL stilte godt rustet med både jente- og guttelag til årets stafett 10. mai. Lagene var satt opp etter noen treningsrunder i Frognerparken på forhånd, og det var en god motivert gjeng som stilte til ”taktikk-prat” i RA5.

Litt regn og vind gjorde nok årets stafett tyngre enn før, så det ble ingen rekorder på WIL denne gangen. Vi er likevel godt fornøyd med innsatsen som bragte jentene inn til plass nr. 181 av 255 lag og guttelaget til plass nr. 178 av 505 lag. I god tradisjon ble resultatene feiret med etterfølgende middag for deltagerne.

De 15 etappene var fordelt som følger:

GUTTELAGET

- | | |
|------------------------|-------------------------|
| 1. Christian Due | 9. Nils J. Lie |
| 2. Kjell Jensen | 10. Jimmy Bergman |
| 3. Henning Frisak | 11. Bjørn Jan Jørgensen |
| 4. Per Steinar Upsaker | 12. Stein Sletten |
| 5. Ernst Løksa | 13. Thomas Norrby |
| 6. Rolf Senstad | 14. Per Sandberg |
| 7. Bjørn Heggum | 15. Paal Østberg |
| 8. Ulf Gregersen | |

JENTELAGET

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1. Pernille Frisch | 9. Kjersti Holm |
| 2. Bodil Dotset | 10. Tove Kjønneksen |
| 3. Bente Søremsaugen | 11. Henny Persson |
| 4. Turid Wolff | 12. Anne Furu |
| 5. Wendy Jacobs | 13. Anita Ruud |
| 6. Grete Roaldstveit | 14. Kari Knudsen |
| 7. Helle Lieungh | 15. Gro Reichelt |
| 8. Anne Rammel | |



Indisk båtsmann:

Stor rift om hyre på Barber Ships båter

Lønnen er god, og alt fungerer som det skal i Barber Ship Management's båter, sier den indiske båtsmannen M. Azmatulla Baig.

Av min tyveårige sjømannskarriere har jeg seilt på norske skip de to siste årene, sier båtsmann M. Azmatulla Baig fra Hyderabad i India.

Vi treffer ham på Barber Ship Management kontor i Bombay. Sammen med en mengde andre indere er han møtt opp for å få hyre ombord i skip som administreres av Barber Ship.

- Vi har god betaling ombord i disse skipene, langt mer enn om vi hadde seilt på indiske skip. Dette har gjort meg istand til å bygge nytt hus. Denne gang har jeg vært hjemme lenger enn vanlig. Normalt er jeg hjemme tre måneder, men nå ble det seks på grunn av husbyggingen. Og huset ble riktig fint, det. Når jeg nå tar fatt på noen nye måneder på havet er det godt å vite at min kone, min sønn på syv år og min 13 år gamle datter har et fint og godt hjem.

Stor rift om jobbene hos Barber Ship Management. Dette bildet er fra kontoret i Bombay.

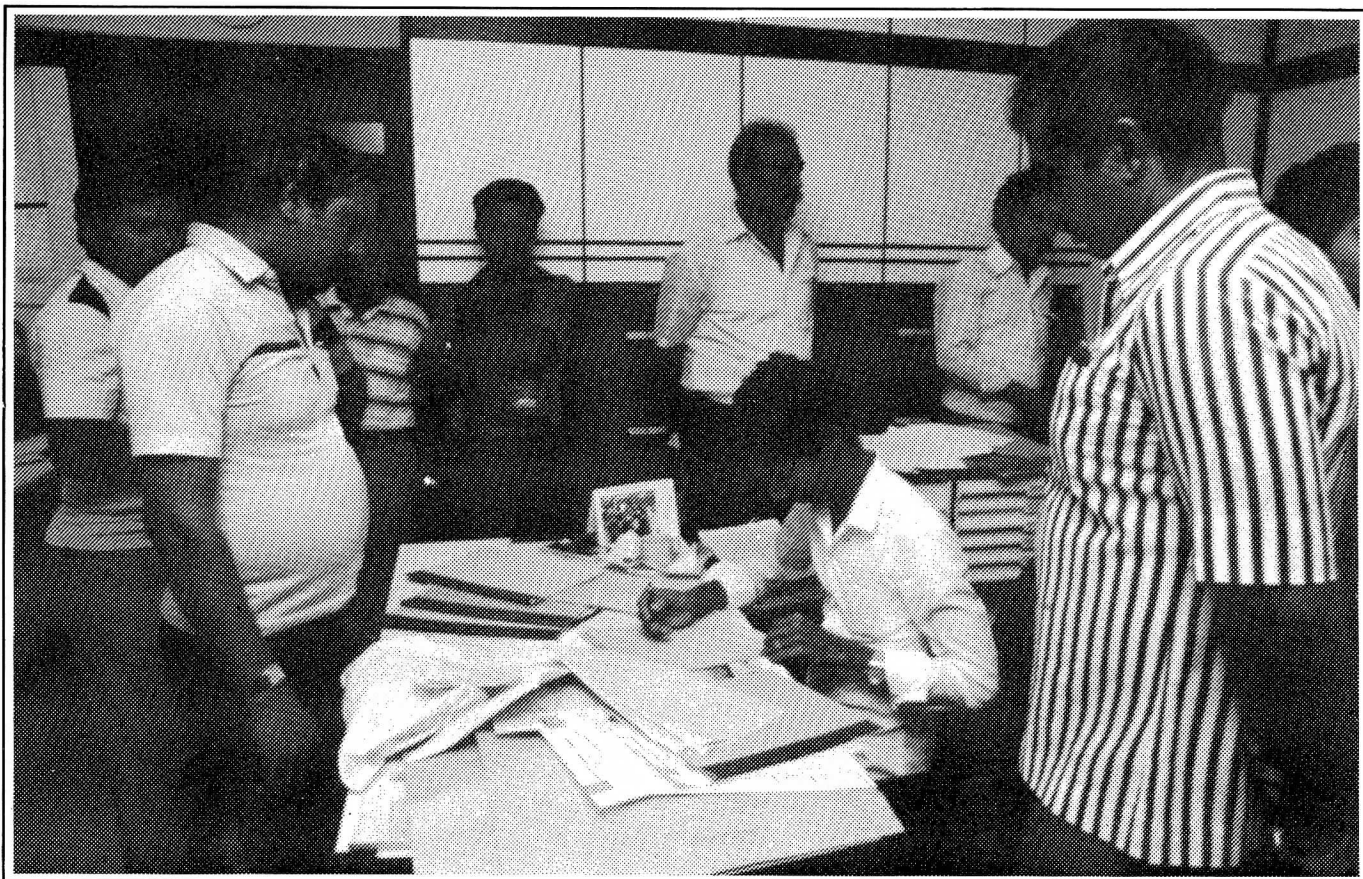
Alt fungerer

- Det er stor rift blandt indiske sjømenn om å få hyre ombord i Barber Ship Managements skip. Der er det aldri noe tull. Arbeidsforholdene er meget gode, alt fungerer.

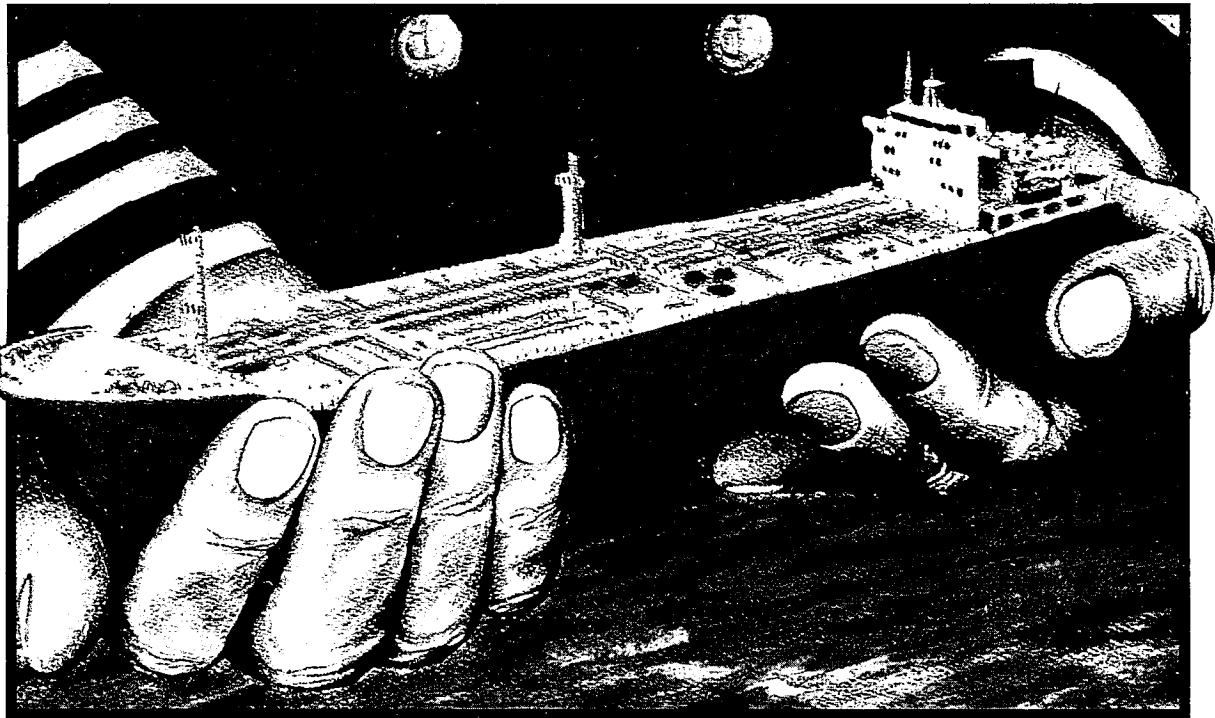
- *Hvordan fikk du høre om Barber Ship?*

- Her i Bombay er det et stor sjømannshjem med plass til over 1000 sjøfolk. Der bor vi mens vi venter på hyre. Skip og skipsfart er naturligvis hovedsamtaleemnet, og jungeltelegrafene går om gode og dårlige skip. Flere av mine kolleger fortalte meg om forholdene ombord i Barber Ship Managements båter, og jeg fikk lyst til å prøve meg. Jeg troppet opp på hyrekontoret og fikk jobb. At jeg er her idag for å få ny hyre er beviset på at jeg har det fint ombord i båtene. Min siste båt var "M/S Talabot".

Sjømannslivet er et fint liv. Jeg liker arbeidet, tjener gode penger og har en stor personlig frihet. Det er spennende å komme til andre land, - jeg har vært i de fleste som har kystlinje. Selvfølgelig er det et savn å være så lenge borte fra familien sin av gangen, men også det blir en vane. Og uten denne jobben ville jeg aldri ha vært i stand til å bygge vårt nye hus, sier båtsmann M. Azmatulla Baig.



YOUR SHIP IN SAFE HANDS



SHIP MANAGERS & MARINE CONSULTANTS

NEW YORK
Barber Ship Management Inc.
One Edgewater Plaza
Staten Island,
New York 10 305, USA.
Telephone: 1-718-816-6111
Telex: NYCBE
Telefax: 1-718-816-6379
Att.: Mr. Robert H. Pouch

NEW ORLEANS
Barber Ship Management Ltd.
307 Tchoupitoulas Street
New Orleans, LA 70130-2449
Telephone: 1-504-529-3900
Telex: 78317/460220
Telefax: 1-504-529-3982
Att.: Mr. P. Ahuja

HONG KONG
Barber Ship Management Ltd.
14/FI., World Shipping Centre
Harbour City, 7 Canton Road
Tsim Sha Tsui, Hong Kong
Telephone: 852-3-7220672/7
Telex: 35257 BSM HX
Telefax: 852-3-694231
Att.: Mr. A. S. Vijan

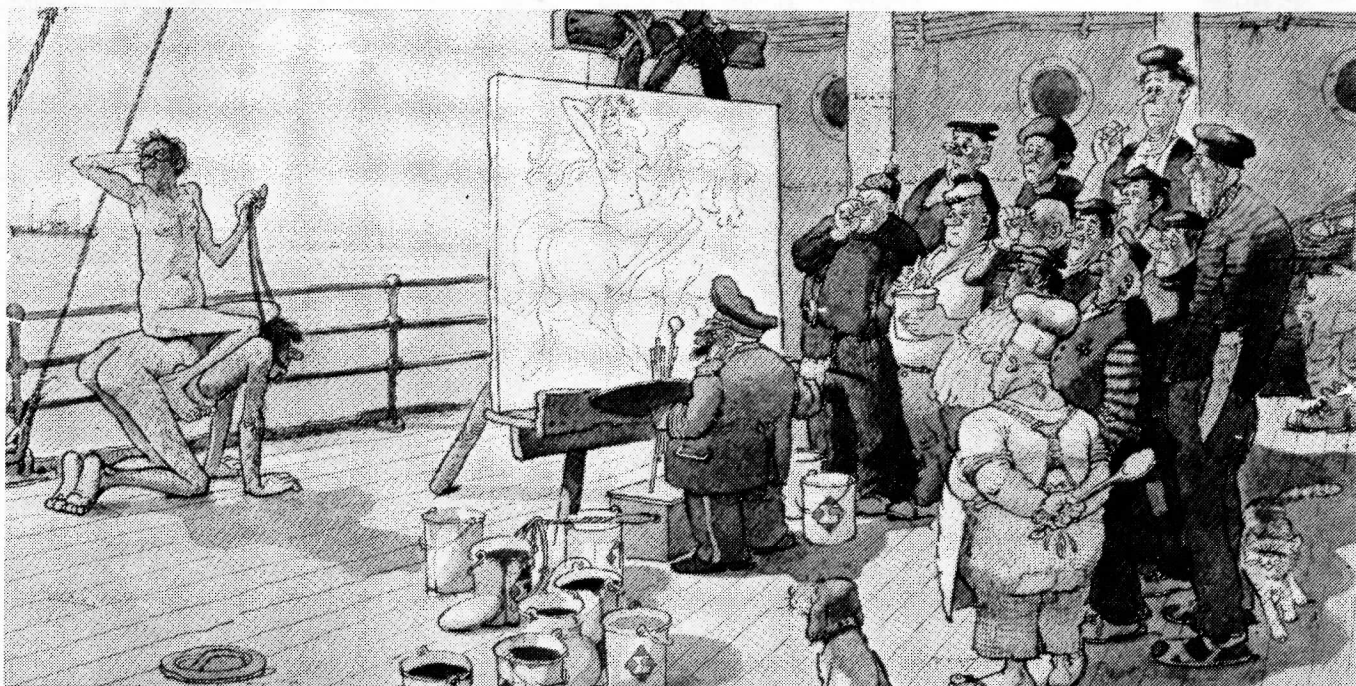
SINGAPORE
Barber Ship Management
Singapore pte. Ltd.
200 Cantonment Road No. 07-02
Southpoint, Singapore 0208
Telephone: 65-2252577
Telex: 55029 BSMS
Telefax: 65-2252538
Att.: Mr. K. Datta

BOMBAY
Barber Ship Management Ltd.
12 Jolly Maker Chambers No. 2
225 Nariman Point,
Bombay - 400 021
Telephone: 0228670/2028679
Telex: 11-5648/11-3314 IOSM IN
Att.: Capt. R. K. Mehra

OSLO (HEAD OFFICE)
Barber International A.S
Barber Ship Management
Barber Marine Consultants
Parkveien 61
P.O.Box 2557 Solli. 0203 Oslo 2, Norway
Telephone: 47 2 48 30 90. Telex: 78900 n
Telefax: 47 2 48 37 87
Att.: Mr. Petter Larsen

Nye muligheter. Om ikke akkurat EDB, så i hvert fall en illustrasjon av hvilke muligheter som åpner seg når fantasi og nytenkning får slippe til!

EDB i WW



Vi sakser fra årsberetningen

En årsberetning er ikke bare tørre talls tale. Bak tallene skjuler det seg ofte interessante hendelser i et selskaps liv. Det kan være arbeidsplasser som er blitt omstrukturert eller borte - og nye som er kommet til i forbindelse med satsing på andre områder. Vi har sakset litt fra beretningen for 1986, som nylig forelå fra trykkeriet.

Ny divisjon

Transportdivisjonen så dagens lys i 1986. I den inngår selskapene WILAG, Intertransport Limited A/S og Trafik A/S. Intertransport fusjonerte ved årets begynnelse med Håkullfrakt A/S, og fikk derved et innenlandsnett som dekker det meste av Norge.

Divisjonens forretningsidé er å tilby totale transportløsninger fra produksjon til varemottagers hyller. Resultatet for 1986 var ikke tilfredsstillende, men man regner med klart bedre resultat i år.

Tørrelast-engasjement avsluttet.

1986 ble året da storbulkskipene ble solgt; TROJA, THALATTA og THEMIS skiftet alle eier. TONGALA ble solgt i april i år. Vårt tørrelast-engasjement i A/S Wilhelmsens Shippinginvest er dermed avsluttet. Troen på bulkmarkedet generelt i de nærmeste årene er liten

NOSAC går godt

Nybyggene NOSAC TAKAYAMA og NOSAC TASCOS ble overlevert i 1986, og inngår i NOSAC-samarbeidet med Øivind Lorentzen A/S. Hvert av nybyggene har en kapasitet på 5850 biler. Resultatet av bilskipsvirksomheten var meget godt i året som gikk.

RoSA Line

Uforutsette driftsforstyrrelser påførte linjen betydelige ekstrautgifter, og reduserte et ellers akseptabelt resultat. Svak eksport fra USA er langt på vei kompensert med rasjonalisering av seilingsopplegget, samtidig som lastmengden fra Vest-Afrika til USA har utviklet seg positivt.

Nytt selskap

Bunkersavdelingen ble skilt ut som eget selskap under navnet Wilbunkers Limited A/S i juni i fjor. Wilbunkers har interessante ekspansjonsplaner, og er allerede i god gjenge med to bunkersmeglere.

Flytende produksjon

Det er nedlagt et betydelig arbeide i QUATRONOR A/S for å utarbeide et forslag til en flytende produksjonsløsning for Snorre-feltet. Forutsetningene for denne utbyggingen har imidlertid endret seg, men man har stor tro på QUATRONOR-konseptet i lys av behovet for å finne rimeligere og mer fleksible løsninger for offshore-produksjon.

Vi er langt inne i data-alderen allerede. Med dens velsignelser - og sikkert også problemer. Kunnskap vil imidlertid løse det meste, så i den anledning er alle interesserte velkommen til å besøke det ny-innredete EDB-rommet i RA5.

Data-alderen er over oss for fullt. I den anledning blir det nå innredet et eget lokale for EDB-demonstrasjoner og opplæring i RA5. Dette lokalet kan brukes av alle ansatte som enten ønsker å lære mer om de systemer som er i bruk, trenger hjelp til å komme igang med å løse egne oppgaver, eller som rett og slett har kjørt seg fast i ett eller annet problem.

Fra starten av vil vi måtte konsentrere oss om tre typer av EDB-opplegg:

- **Tandbergkonseptet.** Vi vil vise de systemer som kan nås av dem som disponerer en Tandbergskjerm. Spesielt ønsker vi å informere om telex, elektronisk post og andre former for kontorstøttemidler.
- **PC-konseptet.** Dette er for dem med tilgang til en personlig datamaskin (PC). Vi gir veiledning i bruk av tekstbehandlingssystemet "World Perfect" og regnearket "Lotus Symphony".
- **Dokumentfremstilling (Desktop Publishing).** Tegninger, bilder og spesialtegn av alle slag kan nå kombineres med vanlig tekst på en enkel og rask måte. Vi har en Apple Macintosh datamaskin som er spesialisert på dette området. Den gleder vi oss til å demonstrere.

Vi ønsker å orientere "høy og lav" om de muligheter vi har pr. idag. Dette regner vi med skal sette fantasien igang hos mange, slik at de vil finne frem til forbedringer og nye lønnsomme anvendelser av EDB.

Når vi har fått kartlagt interessen ytterligere regner vi med å komme tilbake med en kursoversikt. Ta gjerne kontakt med EDB-avdelingen i mellomtiden. Vi hjelper til så langt tid og evner strekker til.

(For dere som er fortrolige med bruk av elektronisk post: Ta med jevne mellomrom en titt i WWL postkassen for flere nyheter i tiden fremover.)



Eget aksjeselskap

Det ble i 1986 besluttet å skille ut Maritim Divisjon som et eget aksjeselskap. Det nye selskapet har fått navnet Barber International A/S, og er heleiet av Wilh. Wilhelmsen Limited A/S. BI A/S består av Barber Marine Consultants og Barber Ship Management, Oslo.

Til tross for reduksjon av interne oppdrag, opplevde Barber International en sterk vekst som har plassert selskapet som et av de ledende innen ship management i verden. Idag har man ulike driftsopplegg for ca. 120 skip.

Omsetning 1986

WWL-konsernets bruttoomsetning gikk ned fra NOK 4975 i 1985 til NOK 3500 året etter. Primært driftsresultat ble redusert fra NOK 750 til NOK 550.

Ca. NOK 600 millioner av nedgangen i bruttoomsetning skyldtes betydelig lavere dollarkurser i 1986.

Resultat etter finansposter er imidlertid kun gått ned med NOK 15 millioner, fra NOK 76 mill. i 1985 til NOK 61 mill. i 1986.

Utflagging utsatt

Ved slutten av fjoråret ble det gitt lisens for registrering under Liberia-flagg for alle våre fem store RO/RO-skip engasjert i Barber Blue Sea, ScanCarriers og RoSA Line. Utflaggingen ble imidlertid utsatt i påvente av opprettelse av NIS.

Fem skip solgt

De tre MPC'ene TSU, TERRIER og WILLINE TYSLA ble solgt ifjor. Det samme gjorde container-skipene WILLINE TOYO og WILLINE TARO.

Linje-nedleggelse

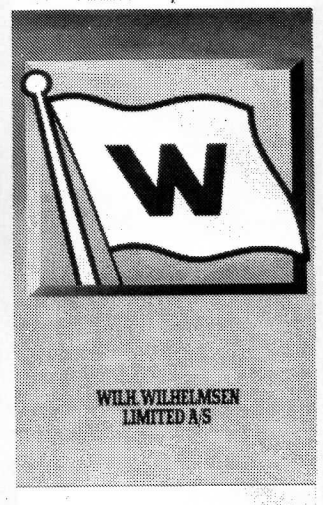
På grunn av nedgang i lastvolumet til AG ble Barber Blue Seas linje USA-Arabiske Gulf nedlagt. Barber Blue Seas linje-operasjon er nå begrenset til trafikken fra Fjerne Østen til USA, hvor både fraktrater og lastvolum har vært stabile.

Ny linje - mer tonnasje

I den viktige trafikken fra Europa til Australia/New Zealand ble antall RO/RO-skip økt fra seks til åtte. Dette ga en frekvens på 15 dager. Dermed ble det mulig å åpne en ny linje fra US Østkyst til Australia/New Zealand ved at annenhver seiling går direkte via Cape of Good Hope, og annenhver via US Østkyst og Panama. Et nytt trafikkområde

er også linjen fra Australia/New Zealand til Fjerne Østen. ScanCarriers kan se tilbake på 1986 som et relativt godt år.

Annual Report 1986



Nye Kolleger



Gerd Ambrose (48) er ansatt som sekretær i Juridisk og Assuransstab. Hun har kontinuerlig sekretærpraksis fra 1960 og har bl.a. vært 13 år i Ford Motor, 5 år ved advokatkontor og 7 år som sekretær for adm. direktør i Atlas Copco A/S. Hun begynte hos oss 16/3.



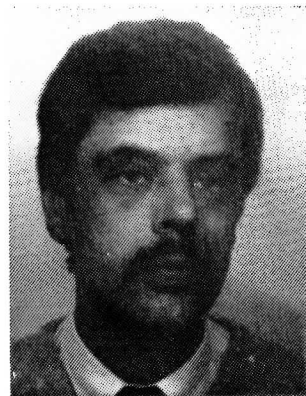
Per Axel Koch (26) som siden mai 1985 har vært delvis knyttet til WWL via sine studier ved NHH med prosjektet "Satsing i Shipping" er fra 1/5 ansatt som prosjektkonsulent i Befraktungsdivisjonen.



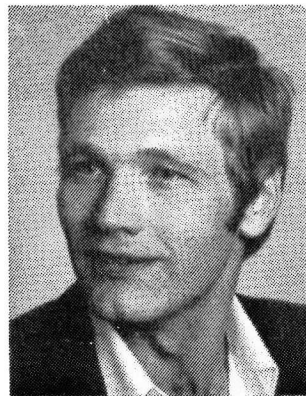
Petter Akseth (41) er ansatt som Operativ Manager, Open Bulk Carriers Ltd., tilknyttet Befraktungsdivisjonen, med tiltredelse 11/5. Akseth har skipsførereksamen og seilt i WW fra 1966. I juli 1975 ble han ansatt som lasteinspektør i ScanCarriers og har siden august 1986 tjenestegjort som Marine Manager v/Windstar Sail Cruises, Miami, for Barber International A/S.



Trine Højer Ditlevsen (25) er ansatt som fraktkonsulent i Wilag, Markedsgruppe 4. Hun kommer fra ASG (Norge) A/S, hvor hun har arbeidet i vel 6 år. Hun begynte hos oss 11/5.



John Sandberg (33) er ansatt som havariassistent i Juridisk og Assuransstab. Sandberg har styrmanns- og skipsførerskolen og har seilt WW siden 1975. Hans siste skip var TOURCOING. Han begynte hos oss 16/3.



Terje Nord (36) er ansatt som innkjøpskonsulent i BI A/S. Terje Nord har utdannelse som styrmann og har seilt WW siden 1978. Hans siste skip var TORO. Han begynte hos oss 21/4.

BarWil Personell

Mr. John W. Kellet (35) tidligere administrerende direktør i BarWil Bahrain, er utnevnt til President i BarWil, Los Angeles.

John W. Kellet overtar etter Rolf C. Olsen (43) som reiser tilbake til Norge for å tiltre sin nye stilling i NOSAC.

Sluttet i perioden mars - april

Bjørn Baug til NOSAC
Iver E. Årva til WilData A/S.
Eva Hjerpaasen Karlsen
Irene Lian
Morten Bøhlerengen
Lillian Nygård

Hilde Kristoffersen
John Fr. Thorne
Anita Brinchmann
Ingrid Olsrud
Eva Haarseth
Christine Falch

40 års-jubilanter



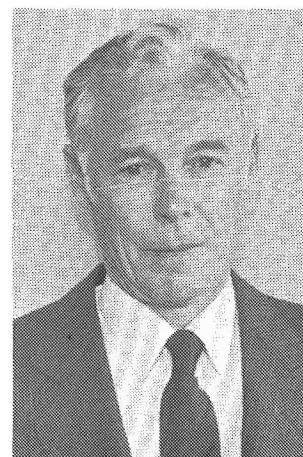
Fredrik Birkeland (65)



Odd Kjønerød (62)



Jan Lampe (63)



Kjell Tryggestad (63)

25 års-jubilanter



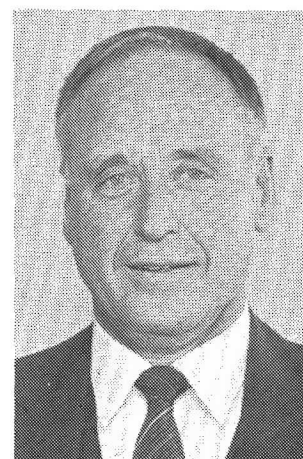
Radio-offiser
Magne Berg (50)



Inspektør
Tore Carlsen (43)



Plattformsjef
Tor Henrik Karlsen (49)

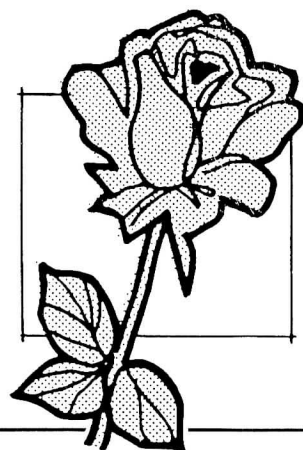


Kaptein
Harald Løvik (51)
(Norges Rederiforbunds
Gullmedalje)


Fratrådt med pensjon i perioden mars - april

Knut Nøkleby
Sigmund Vidsjå
Fredrik Birkeland

Odd Kjønerød
Torstein Kjørholt



TOTALLØSNINGER FOR EKSPORT/IMPORT

- 
- Rådgivning
 - Kontaktskapende virksomhet i utlandet
 - Finansieringstjenester
 - Valuta, kreditt og betalings sikring
 - Transport
 - Forsikring

**Du behøver bare
å ta en eneste
telefon...**

...enten du er ute etter en del av vårt tilbud,
eller en totalløsning.

*WILAG - Wilhelmsens Linje-
agenturer A/S - er et selskap i
Wilh. Wilhelmsengruppen som
hører med til Norges største
rederier og offshoreentreprenører.
WILAG er generalagent både for
linjer hvor Wilh. Wilhelmsen er
engasjert og for andre linjer.
Egen terminalvirksomhet drives i
Oslo.*

WILAG

WILHELSENS LINJEAGENTURER A/S

Postadr.: Postboks 2552 Solli, 0203 Oslo 2. Tlf. (02) 48 30 30