

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMSSEN LTD. A/S

WW•World

NR. 2 - 1988

2. ÅRGANG



● Jorden Rundt med "Tourcoing"
● WW - kaptein i ildlinjen

PRAKTISK TEORETIKER OVERTAR SJEFSSTOLEN

Han vedgår uten videre at hans familie i WW-sammenheng kommer fra "den gale siden" av Oslofjorden, østfoldingen Svein Sørлие. Det har imidlertid ikke forhindret ham i å ta plass i sjefsstolen i Barber International når Erik A. Kruse fratrer i månedsskiftet juni/juli. - Jeg er så heldig at jeg overtar en skute på stø kurs under fulle seil, sier han.

Tekst: Einar Chr. Erlingsen
Foto: Oddbjørn Monsen

Nå skal det vel innrømmes at det er saltvann på østsiden av Oslofjorden også. Og at Svein Sørлие etter all sannsynlighet nok har en skvett av nevnte fluidum i årene. Bakgrunnen er nemlig maritim nok; fra en familie på Hvaler med lange tradisjoner som sjøfolk og fiskere. - Min far er faktisk nesten for et sort får å regne, sier nykommeren på

toppen hos Barber. - Han ble nemlig av alle ting kommunekasserer.

Forhåpentlig medførte det at også sønnen fikk en porsjon sunn økonomisk sans med i bagasjen. I tillegg til sjøfartsinteressene, som har ført ham dit han er idag.

Det var nemlig dem som i sin tid førte ham til sivilingeniørstudiet i Trondheim, og skipsteknisk linje der. Etter først å ha fullført et par år på Skipsteknisk skole på Etterstad. Fra Trondheim gikk veien via et opphold i Kongens klær i marinen i Bergen, og ut i den store verden.

Det sørget nemlig hans første arbeidsgiver Veritas for. I drøyt syv år var han der, mye av tiden som konsulent på prosjekter i Det Fjerne Østen og tildels i Midt-Østen.

- Det var en lærerik og interessant tid, sier Sørлие. - Jeg lærte meg til å se ting på en annen måte, og fikk en internasjonal legning. For meg står denne perioden som en viktig del av læreperioden innen shipping.

Som titelen på denne artikkelen antyder, så anser Svein Sørлие seg som en praktiker med teoretisk bakgrunn. Det praktiske islettet tilskriver han ikke minst denne "kjeledress-tiden" som han kaller det ved forskjellige verft. - Jeg tror en slik periode er uhyre nyttig for folk med teo-

retisk bakgrunn som vil inn i shipping, sier han. - Shipping er en svært praktisk bransje. Og nettopp kontakten med folk som har gått karriere-stigen til sjøs har gitt meg mye.

Til WW kom Sørлие i 1983, til det som da var maritim seksjon - og forløperen til Barber International. Først på nybyggingsavdelingen, dernest fulgte et USA-opphold, hvor han sammen med Robert H. Pouch sto for opprettelsen av Barber Ship Management Inc. i New York. Ifjor sommer var han tilbake i gamlelandet, og har siden vært stedfortreder for driftsdirektør Roald Torgersen.

En hyggelig oppgave

- Når jeg overtar som leder av Barber International fra 1. juli, så er det en relativt hyggelig oppgave jeg går til, sier Sørлие. - Jeg overtar en stab av dyktige og engasjerte medarbeidere, både her i Oslo, ombord i skipene og på utekontorene. Følgelig vil det ikke være naturlig for meg å foreta noen større kursendringer.

Men det forplikter like fullt å skulle lede et av verdens tre største selskaper innen ship management. - Min fremste oppgave blir å sørge for at vi fortsetter den positive utviklingen. Vi kan stadig vekk

Practical Theorist New Director of Barber International

• Svein Sørлие, the new director of Barber International, characterizes himself as a practical man with a theoretical background. He officially takes over the position after Erik A. Kruse on July 1st.

After exams at the Norwegian College of Advanced Technology, Sørлие worked for seven years in the Norwegian Veritas, much of the time as a consultant on ship construction projects in the Far East.

- It was an instructive and interesting period, says Sørлие. I learnt to see things

from a different angle, and acquired an international turn of mind. I regard this "overalls period" as a practical apprenticeship in shipping.

In 1983 Sørлие started in WW, in the maritime section, the forerunner of Barber International. After a period in which he helped build up Barber Ship Management Inc. in New York, he has been the deputy of Roald Torgersen, the general manager.

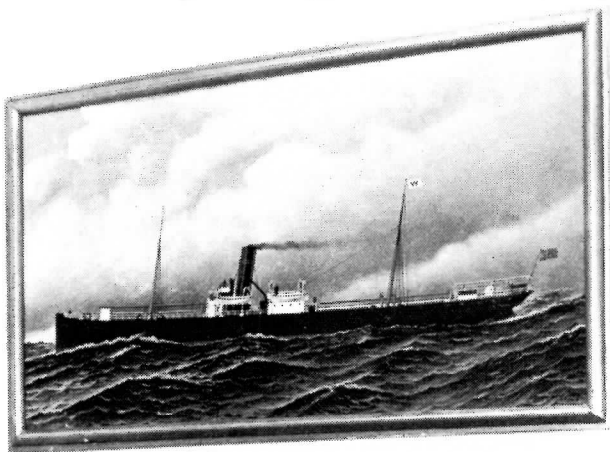
- I'm going to a pleasant task, says the new Barber director. I'm taking over a staff of competent and committed fellow workers, both in Oslo, onboard our ships and in the offices abroad. Therefore it won't be necessary to make any major changes of course.

Much of the reason for the company's success, according to Sørлие, is that we can offer qualified personnel. - Our policy has been and always will be that everyone profits from having a staff that is treated

well. That involves, for one, decent working conditions, reasonable wages and good prospects for further development. In particular the crews onboard our ships should know that we back them up - and so we hope that they in return provide hard and professional work for us.

He also intends to do hard and professional work himself, the new chief of Barber International. - I consider this ability to be one of my strong points. In his reply to our question on other strong points he mentions the ability to listen to others, and enough patience to learn new approaches to problems. In addition, he can communicate with people of different professional and cultural backgrounds.

What about weak points? Of course I have them, too, says Sørлие with a small smile. - But I prefer not to mention them. The other employees should find them out for themselves.



-I consider my ability to do hard and professional work to be one of my strong points, says the new director of Barber International, Svein Sørli. He admits to having some weak points as well. And adds: - But I prefer not to mention them. The other employees should find them out for themselves!

bli bedre, større, mer effektive. Og det er faktisk en nødvendighet for å henge med i konkurransen.

Sørli tror at dagens trend som går ut på å skille eierinteresser og driftsansvar vil bli stadig tydeligere. - Det gir eierne en mye større grad av fleksibilitet. Vi har hatt eksempler på at vi har kunnet bemanne et skip nær sagt i løpet av timer - et tradisjonelt rederi skal være veldig stort for å kunne gjøre noe tilsvarende.

Mye av oppskriften på suksess ligger ifølge Sørli i at man til enhver tid ikke bare kan tilby personell, men kvalifisert personell. - Kvalitet og pris på mannskap vil bli et mye viktigere konkurranseelement enn tidligere. Vår linje har vært og vil bli at man er tjent med å ha mannskaper som får en skikkelig behandling. Det vil blant annet si anstendige arbeidsforhold, rimelig lønn og gode utviklingsmuligheter. Dermed er man også sikret

dyktige folk. Personellet er vår fremste ressurs; noe som også reflekteres i vårt handlingsmønster og våre prioriteringer.

Dynamisk organisasjon

Noe som ifølge Svein Sørli er like viktig, er krav til maksimal fleksibilitet. -

Vi må sikre en dynamikk i organisasjonen slik at vi til enhver tid kan tilpasse oss nye situasjoner. Å stagnere i faste mønstre er livsfarlig i en bransje som vår.

- Dette gjør også at jeg har sterk tro på å holde de enkelte enheter på en relativt begrenset størrelse. Hver enkelt i organisasjonen må ha oversikt og forståelse for det som skjer. Vi må unngå at det utvikler seg interne rutiner som egentlig bare skaper frustrasjoner. Følgelig har jeg tro på en "slank" organisasjon.

Samtidig er det uhyre viktig at vi opparbeider en stor grad av lojalitet blant våre ansatte, ikke minst de seilende. De skal vite at vi som selskap stiller opp for dem - så håper vi at de til gjengjeld står på for fullt for oss i form av hardt, profesjonelt arbeid.

Hardt, profesjonelt arbeid har han også tatt mål av seg selv til å yte, den nye lederen i Barber International. - Den evnen regner jeg blant mine sterke sider, sier han. Og svarer på spørsmål om flere slike sider at han tror han har evne til å lytte til andre, og tålmodighet nok til å sette seg tilstrekkelig inn i nye problemstillinger. Foruten en evne til å kommunisere med folk av ulike faglig og kulturell bakgrunn.

Men svake sider da? - Det er det klart jeg har, sier Sørli med et lite smil. - Men akkurat de foretrekker jeg å forbigå i stillhet. Det får de øvrige ansatte her finne ut på egenhånd.

Og høye ambisjoner til tross; litt fritid blir det vel også i den nye jobben. Svein Sørli er gift og har to døtre, en på 14 og en på fire. - Det innebærer mye kjøring til og fra forskjellige aktiviteter. Så bare det tar faktisk vare på en god del av fritiden.

- Ellers er jeg glad i å lese. Vi har et landsted i Son, og der liker jeg godt å sitte med et fiskesnøre i hånden. Uten derved å bli presentert som noen spesielt entusiastisk friluftsmann, så er det det nærmeste jeg kan komme total avkobling.

Så eplet har nok ikke falt så langt fra stammen allikevel. Snøret er kanskje tråden som knytter forbindelse direkte tilbake til tidligere dagers sjøfolk og fiskere på Hvalerøyene?

CRUISE CAPTAIN OF THE YEAR

Captain Jean Marie Guillou has been awarded Cruise Captain of the Year by Cruise Line Association (travel agents in USA) for his outstanding performance and service mindedness. Captain Guillou has been Captain on board the "Wind Song" since its delivery 14 months ago. The "Wind Song" is the world's largest cruise sailing ship and just one of three managed by Barber International.

"Wind Spirit", the third in the line of cruise sailing ships, was delivered end March 1988 from the shipyard at Le Havre, France. She will cruise the Mediterranean this summer whilst "Wind Song" continues her programme in Polynesia and "Wind Star" cruises in the Bahamas. We congratulate Captain Guillou with his fine reward!



Fellesskap og omstilling

Årsberetning og regnskap for 1987 er nylig sendt ut. De foreløpige resultatene har vært kjent lenge, og hverken regnskap eller kommentarer byr på dramatikk. Konklusjonen i beretningen er knapp og nøktern: Resultatene er ikke tilfredsstillende. Riktignok viser de fleste shippingaktiviteter

positive takter, men på offshore-siden er det langt frem.

Ved årsskiftet utløper vår avtale med kreditorene. En avtale som nå har vart i to år og gitt oss et nødvendig økonomisk pus-terom. To ting kan vi imidlertid slå fast allerede nå. Markedsutviklingen løser ikke våre økonomiske problemer. Videre er det å søke om en forlengelse av kreditoravtalen ikke aktuelt. Det er bare å skyve problemene foran seg. Vi er derfor i full gang med å arbeide frem tiltak for å bedre inntjeningen og få tilgang på ny kapital, slik at vi kan stå på egne ben ved kreditoravtalens utløp.

Det viktigste tiltaket her er en omlegging av WW til en konsernorganisasjon der våre seks hovedaktiviteter alle vil fremstå som selvstendige datterselskaper. Hensikten er todelt. For det første oppnår vi en sterkere fokusering på resultatene og et klarere samsvar mellom myndighet og ansvar. Lærdommen fra BarWil og Barber International er sånn sett entydig positiv. For det annet gir det oss mulighet til å få inn egenkapital direkte til det enkelte selskap som trenger dette.

Vi er nå midt i den prosessen som skal føre frem til den nye organisasjonsstruktur, men mens det arbeides intenst med denne omleggingen både i Riggdivisjonen, Linjedivisjonen og Befraktdivisjonen reiser det seg uvilkaarlig en rekke spørsmål blant de ansatte: Hva må vi ofre på denne divisjonaliseringsalter? Hva skjer nå med WW-kulturen? Blir ikke de enkelte selskaper seg selv nok?

Det er ingen gitt å ha klare svar på disse problemstillingene nå. Det er imidlertid riktig å påpeke at det er en dramatisk omlegging som finner sted. Enkelte har kalt den en liten revolusjon. WW vil skifte karakter, de enkelte selskaper både vil og må bygge opp sin egen kultur, sitt image. Løsrivelsesprosessen er av mange grunner nødvendig, men en løsrivelse behøver ikke nødvendigvis å innebære at ethvert bånd slites av. Som i enhver familie er det viktig å verne om slektsbånd. Så også hos oss når nå døtrene også fysisk forlater moder og moderhus.

På to områder er det derfor uhyre viktig å tilrettelegge virkemidler som kan styrke fellesskapet i tiden fremover. Det gjelder personalpolitikk og informasjon. Vi skal i neste nummer av WW•World komme tilbake til dette, men nå bare slå fast at nettopp WW•World er tiltenkt en slik samlende rolle, en slags formidler som kan titte de enkelte døtrene i kortene og rapportere til resten av familien.

Et lite hjertesukk helt på tampen. Vi må enten vi liker det eller ikke innstille oss på hyppige forandringer fremover. Utviklingen i våre omgivelser tilsier det. Derfor er den svenske revystjernen Povel Ramels utsagn meget tidsaktuelt: "Selv om man er på rett spor, så kan man bli overkjørt om man bare sitter der".

God sommer!

A sense of community and change

The annual report and accounts for 1988 were distributed recently. The preliminary results have been public for some time and neither the accounts nor the report were surprising. The conclusion in the report was to the point. Results were unsatisfactory. Most shipping activities show positive trends, but offshore activities have a long way to go.

The agreement with our creditors expires at year-end. This agreement has been running for two years and provided necessary breathing space. At this point, we can state two things. First, market developments do not solve our financial problems. Second, there is no possibility of extending the agreement with our creditors. This would simply mean postponing the problems. Therefore, we are busy working on the new measures to improve our earnings and to acquire new capital so that we can stand on our own feet when the credit agreement expires.

The most important measure is a reorganization of WW to become a consolidated organization in which our six main activities will be independent subsidiaries. The purpose is two-fold. First, there will be a greater emphasis on results and the correspondence between authority and responsibility will be better. The lesson from BarWil and Barber International on these points is definitely positive. Second, a reorganization provides the opportunity to get in equity directly to the individual company which needs it.

We are in the midst of the process which will lead to the new organizational structure. But while we are working intensely with this restructuring in the Rig, Liner and Freight Divisions, a number of questions are arising among the employees. What sacrifice must we offer on the altar of divisionalisation? What will happen to the WW culture? Won't the individual companies become self-sufficient?

Clear answers to these problems are not self-evident now. But it is right to point out that the change taking place is a dramatic one. Some have called it a small revolution. WW will change character and the individual companies not only will but must develop their own culture and image. Breaking away is necessary for many reasons, but this process does not necessarily mean that all ties must be broken. As in any family, it is important to keep family ties. This is also true with us now, when our daughters physically leave the parent and the family home.

It is extremely important, therefore, to plan measures which can strengthen the sense of community in the future. These measures should be implemented in the areas of personnel policy and information. In our next issue of WW•World, we will come back to this. At this point, we will simply say that WW•World is considered important as a kind of messenger which can check in with the daughters and report back to the rest of the family.

A small sigh in closing. Whether we like it or not, we must be prepared for frequent changes in the future. Developments in our surroundings make this necessary. Povel Ramel, a well-known Swedish entertainer, made sense when he said, "Even though you're on the right track, you can still get run over if you just sit there."

Have a good summer!

Hans Christian Bangsmoen

INFORMASJONSORGAN FOR WILH. WILHELMSSEN LTD. A/S

WW•World

Forsidebildet:

"Tourcoing" under lossing for Open Bulk Carriers i Tilbury utenfor London. Fra venstre markedssjef Gunnar Tharaldsen i OBC, kaptein Rolf Pilskog, maskinsjef John Petterød og avdelingsleder Bjørn Finstad, OBC.

(Foto: Einar Chr. Erlingsen).

Ansvarlig utgiver:
Wilh. Wilhelmsen Ltd. A/S
Informasjonsdirektør
Hans Chr. Bangsmoen

I redaksjonen:
Einar Chr. Erlingsen
Astri Howells
Oddbjørn Monsen

Engelsk tekst:
Anne-Christine Thestrup
Oppslag: 4000

Lay-out:
Einar Chr. Erlingsen
Anita Delbekk
Trykk: Offset-Forum

Teknisk utgiver:
Forlaget Media A/S
Stoltenberggt. 11
3100 TØNSBERG
Tlf.: (033) 14 812

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



Leif B. Lillegaard

Stuerten

Det er sist i verdens tid, sa min venn stuerten og slo seg ned i min stues beste stol.

- For bare noen måneder siden stod det skips-offiserer og stuerter og greier og gråt en liten tåre over det faktum at de nærmest var satt på land, det var ikke arbeidsplasser i flåten mer, man måtte finne seg annet arbeide på fast grunn, men hva skal en kaptein gjøre? En styrmann, en maskinist. Gudskjelov at jeg er stuert, sa stuerten.

- Men, du gikk i land du også?

- Ja, selyfølgelig. Dårlige utsikter. Før eller senere måtte det skje.

Resten av historien kjente jeg godt til. Stuerten er stappfull av initiativ og arbeidsglede. Han ville starte et hotell med tilhørende restaurant på dette sted som ikke har noe av delene. Det ville være på tide.

Dessuten befinner det seg en del helårlige arbeidsfolk, såkalte eksperter akkurat her, og de må ha tak over hodet i stedet for å pendle til dyrt hotell i byen.

Stuerten satte i gang, skaffet seg tomt og grov et stort hull som ble fylt med stein.

- Han kunne like gjerne ha fylt hullet med papirer, dokumenter, søknader, skjemaer sier han bitter.

Han fikk bevilling, selvsagt, han reiste kapital og håpet på hjelp fra Distriktenes Utbyggingsfond, akkurat som stuerten i nabokommunen fikk, samt støtte her-og derifra.

Han kjøpte et konkursbo med kafémøbler og disk og alskens fryseinnretninger, han kan sitt fag og alt lå godt an.

Men så buttet det seg. Han kjørte på grunn. Kommunen hadde planer i forbindelse med rådhuset, planer som måtte ajourføres og oppsjekkes og det ene med det annet, massevis av det ene med det annet.

Utsettelse, møter, konferanser, beregninger og det gikk et helt år og langt inn i herværende år.

Men stuerten beholdt motet som stuerter flest, men da kommunen hadde vimset hit og dit for stadig å vende tilbake til utgangspunktet, måtte selv en stuert miste sitt berømte mot.

Var det ikke bedre å reise ut på det store bølgende havigjen, kjenne at skipet går videre og ikke spikrer seg fast til en bergnakke og kaller seg rådhus, var det ikke bedre å treffe nye mennesker og verdensdeler i stedet for å vandre byråkratiets gjengrodd stier, man blir så trett av slikt.

- Hadde disse myndighetene, forvaltningsorganene enda sagt ja eller nei, så ville saken vært klar. Det eneste de gjør, er å holde møter og vente på nye utredninger som forsinkes og forsinkes, ekspertene og ut-talerne reiser jo til Syden, uavbrutt.

Foreløpig har stuerten etter alt å dømme tapt godt over 100 000 kroner på sin landlov.

- Her er så knugende, tærende trangt, sier han og blir lyrisk i sin sorg. - Og mitt mot er så ungt og rankt, sier han og blir enda mer lyrisk. - Ut vil jeg, ut.

- Bjørnson, sa jeg.

- Og snart kommer våren, det er byggetid og lange dager og netter, grotid. Men for mitt vedkommende går gro-tiden andre veien, rett vest. Og i dag kom tilbudet, fin stuertjobb, takket være NIS, fremgår det av brevet.

- Hva vil du gjøre?

- Det er ikke spørsmål om hva jeg vil, men hva jeg må. Ut og tjene penger for å betale min gjeld. Det er dyrt å eie et initiativ, skal jeg si deg. Det er bent ut farlig. Det er vel derfor kommunene averterer etter tiltakssjefer ustanselig.

- Det går vel flere tog?

Han reiste seg opp av stolen og ville ikke ha kaffe.

- Nei, sa han. - Men det går flere skip.

Jorden Rundt med "Tourcoing": ET FLYTENDE HA



WW• World møtte Ro/ro-skipet "Tourcoing" i Tilbury utenfor London. Akkurat da i trafikk for Open Bulk Carriers, og iferd med å losse skogsprodukter fra USA og Canada. Nesten ved enden av enda en ferd Jorden Rundt. Det er en reise gjennom vekslende temperatur- og tidssoner, og med nær sagt et utall av forskjellige produkter i lasterommet. "Tourcoing" og de øvrige skipene i denne traden er nærmest for "flytende handelshus" å regne.

Tekst og foto: Einar Chr. Erlingsen

Som ivrige maur svinset gaffeltruckene omkring på losserampen ombord i "Tourcoing". Skuta lå i Tilbury, et stykke opp i Themsen, og var nettopp kommet på plass i Dock 42 etter kryssingen av Atlanterhavet.

I løpet av få minutter hadde de seks gaffeltruckene fylt opp den ventende traileren med skogsprodukter. Så dundret den nedover rampen på vei mot et av lager-skurene, samtidig med at en tom trailer inntok den ledige plassen. Med andre ord; det var Ro/ro-operasjon på sitt mest velsmurte.

Så var han da også fornøyd med aktiviteten, kaptein Rolf Pilskog fra Ulsteinvik.

A Ro/ro operation is an impressive sight. Here a trailer is on its way down the ramp with a full load, while another is already

Fire måneder hadde han stått ombord, 14 dager senere sto hjemtur på programmet.

I Tilbury skulle "Tourcoing" losse 9500 tonn, derfra gikk ferden videre til Antwerpen, Hamburg og Göteborg for mannskapsskifte.

En begivenhetsrik ferd

På kapteinens kontor vitnet en seilskute fra Stillehavets Pitcairn om mer eksotiske farvann enn Themsen. Og ganske riktig, skipperen kunne bekrefte at skuta hadde vært innom på ferden, som inngår i Jorden Rundt-samseilingen for Barber Blue Sea, ScanCarriers og Open Bulk Carriers.

NDELSHUS

Men så opplever man da også temmelig skiftende forhold i løpet av de fire og en halv månedene rundturen tar. Kaptein Pilskog kan fortelle om taifun mellom Hong Kong og Singapore. Den greide man imidlertid å styre unna. Og på julaften i Tasman Sea var det riktig ruskevær, uten at det gikk ut over julefeiringen.

Jul på mange vis

Det kan forresten være rimelig å stanse litt nettopp ved julefeiringen. "Tourcoing" er som de fleste vil vite innmeldt i NIS - og med et mannskap bestående av fire nordmenn, indiske offiserer forøvrig, og resten fra Filippinene.

Stuerten er indier, og da er det kanskje ikke å forvente at han skal være helt inne i pinnekjøttets finesser. Men kaptein Pilskog fikk da pinnekjøtt allikevel. Han var nemlig ikke snauere enn at han bega seg til byssa, fant et fenalår og sørget for å få det dampet. Han innrømmer at det nok ikke var eneste gangen skipperen har vært i byssa. For som han sier det: - Med så mange kulturer ombord er alt avhengig av at vi ikke er for stivbeinte dersom vi skal få tingene til å fungere. Og det synes jeg de

gjør riktig godt etter hvert.

Både Pilskog og stuerten hadde forøvrig en stri jobb med julefeiringen. For ikke bare nordmennene ville ha tradisjonsrik mat. Faktisk er det fire "kjøkken" ombord; norsk, filippinsk, indisk og vegetarisk.

- Til å begynne med var det nok litt stillingskrig på kokefronten, sier kapteinen. Men etter hvert har det jenket seg til så alle er blitt rimelig fornøyde.

Last i alle varianter

Med andre ord; det er nødvendig med fleksibilitet. Men så er det jo nettopp fleksibilitet som kjenner seg Ro/ro-konseptet. Se bare hva kaptein Pilskog og mannskapet har hatt i lasterommene på denne ene ferden: Containere med ferdige produkter fra Europa til Australia. Dessuten mye tunge maskiner, jordbruksredskaper, biler, papir, skurtømmer og endel fryselast.

I Australia tok de ombord ull og store mengder kjøtt, foruten ferdige produkter til Det Fjerne Østen. I Singapore kom et stort kvantum med gummi ombord. Og i Hong Kong fulgte tekstiler, en mengde typer instrumenter, kameraer o.s.v., det

Row after row and cylinder after cylinder of raw material for producing cardboard boxes are in place in the warehouse in Tilbury, after having completed the crossing from Canada onboard the "Tourcoing".



in position onboard the "Tourcoing", being loaded with timber by six fork trucks operating simultaneously.

- I det hele tatt en artig tur, kommenterte Pilskog. - Vi hadde med et NRK-team under ledelse av Jahn P. Jahnsen, som foretok en rekke opptak ombord.

Og i "bagasjen" hadde kapteinen med et bilde fra den lille byen Eidsvold i Australia til ordføreren av det noe mer kjente Eidsvold i Norge. Så moderne shipping er da ikke helt blitt bare "fabrikk" ennå.

I Mobil, Alabama gikk "Tourcoing" som vanlig over i OBC's tjeneste. Skogsprodukter til Europa er inne i et oppsving, ifølge kapteinen kunne man nesten ha fylt to skip på akkurat denne ferden. Overfarten over Atlanteren gikk unna på syv døgn, med endel rulling og dårlig vær. Vindstyrke ti og 30 fots sjø representerer imidlertid ingen nevneverdig hindring for et skip av "Tourcoing"s kaliber.



(Fra forrige side)

meste i containere. Dessuten en og annen lystbåt både fra Hong Kong og Taiwan. Den største var visstnok verd 20 millioner kroner, og var på 92 fot.

I Korea kom det med noen biler i tillegg, og i Japan mye tungt materiell til Statene. Først og fremst bulldozere og skurtreskere, men også enda flere biler, klokker, elektronikk og kameraer. Etter utlossing på vest- og østkyst samt US Gulf for BBS

gikk ferden til Mobil og St. John i Canada og de ventende skogsproduktene for Europa. Med hovedtyngde på finéer, trelast, tremasse og store ruller med papp for eskeproduksjon.

Og en "passasjer" var faktisk med på hele rundturen fram til Gøteborg igjen. Det var den ikke ukjente linjekevitten, som skikkelig fikk modnet seg under den lange ferden Jorden Rundt!

With impressive precision and speed a new trailer is loaded on the afterdeck onboard the "Tourcoing".

Around the World with "Tourcoing"

• The fork trucks bustled like busy bees about the unloading ramp onboard the "Tourcoing". The ship was lying in Tilbury outside of London, and had just docked in Dock 42 after having crossed the Atlantic.

In only a few minutes the six fork trucks had filled the waiting trailer with timber products. Then they roared down the ramp towards the warehouses, while an empty trailer occupied the vacant spot. In other words, it was a Ro/ro operation at its best.

But the captain *Rolf Pilskog* was satisfied with the operation. He had been onboard for four months, and a fortnight later he was scheduled to be homeward bound.

"Tourcoing" forms part of the Round-the-World service. In St. John, New

Brunswick, the ship as usual went into Open Bulk Carrier's service. There is a boom in the timber trade to Europe, and according to the captain they could nearly have filled two ships in that very crossing.

They can experience extremely changing conditions during the four and a half month round trip. Captain Pilskog talks of typhoons between Hong Kong and Singapore, which it is true, he managed to navigate around. On Christmas Eve in the Tasman Sea they ran into really rough weather, but that didn't affect the Christmas celebration.

It could be interesting to focus a little on their Christmas celebration. "Tourcoing" is registered in the Norwegian International Ship Register, and has a crew consisting of four Norwegian and otherwise Indian officers, and the rest coming from the Philippines.

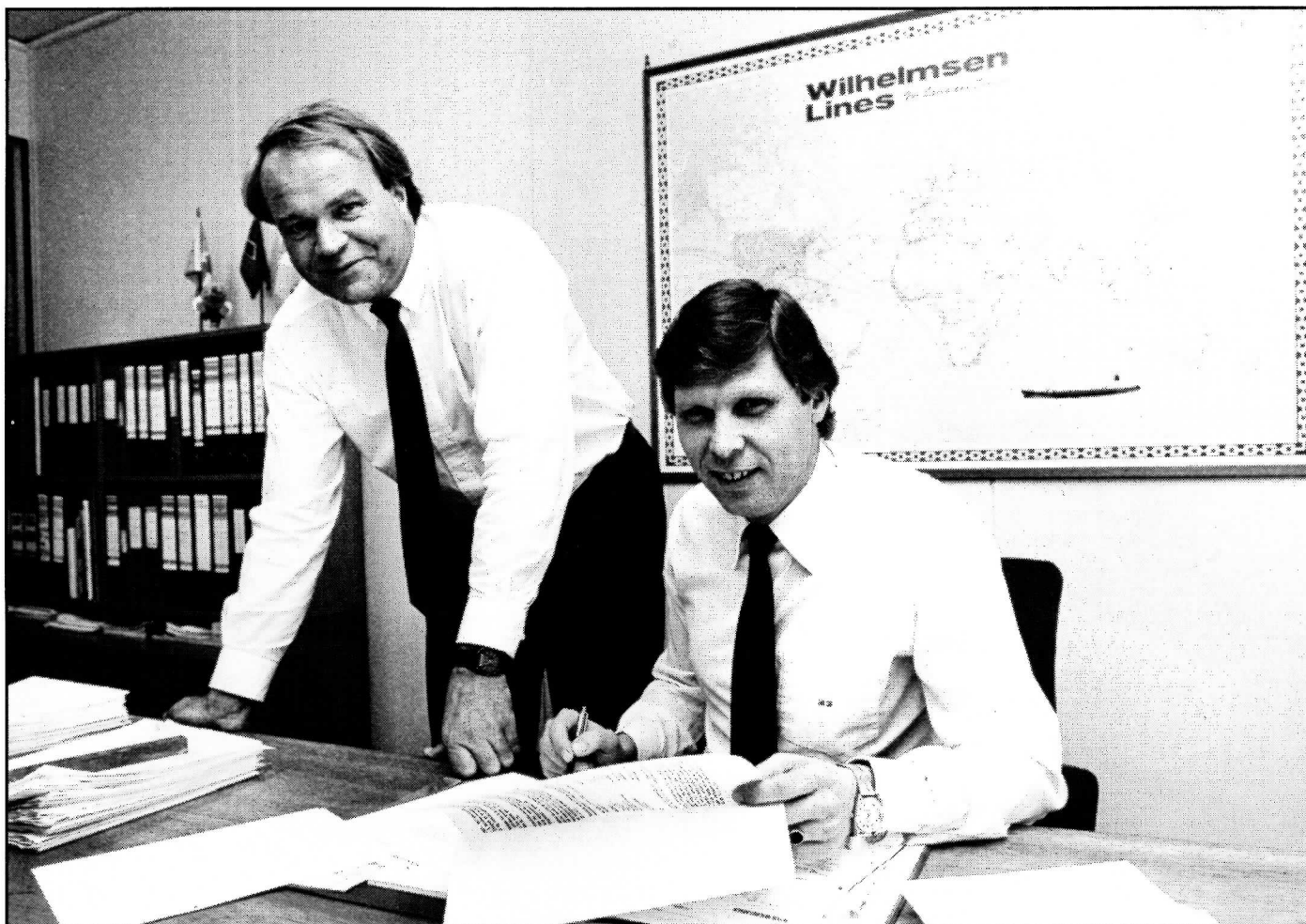
The steward is Indian, and so perhaps you can't expect him to be familiar with Norwegian Christmas delicacies. But captain Pilskog was resourceful, he

turned up his shirt sleeves and served traditional Norwegian Christmas food. He admits that it wasn't the first time the skipper had been in the galley.

- With so many nationalities onboard, and with everything having to function smoothly, we must not be too rigid. And, as a matter of fact, I think things are actually working quite well now.

In other words, flexibility is a must, and that is exactly what characterizes the Ro/ro concept. It also applies to the cargo. In addition to the timber cargo to Tilbury and the rest of Europe, the holds have been filled with containers, heavy machinery, farming instruments, cars and yachts, clocks, meat and wool, cameras and textiles, rubber and bulldozers. Just to mention some of the different cargoes.

And one "passenger" in fact stayed onboard for the whole journey around the world and back to Gothenburg again. It was the famous "Linje" aquavit, which really got a chance to mellow during the long voyage.



“Hemmeligheten” bak OBC:

Effektiv drift og godt samarbeid

Lar det seg gjøre å operere en linje (eller trampoline som OBC pleier å kalle seg) som frakter en halv million tonn i året ut fra to kontorer med et verdenshav imellom? Og med snaut en håndfull medarbeidere? Open Bulk Carriers er bekreftelsen på at det lar seg gjøre. Her er ingen stor og ruvende “overbygning”, de få som er engasjert i driften jobber faktisk stort sett bare på deltid for dette linjerederiet.

Hvor mange mennesker trenges til å drive et linjerederi med seilinger hver 15. dag, åtte skip og årlig lastmengde omkring 500 000 tonn? Noe entydig svar går det selvfølgelig ikke an å gi, det er så mange forutsetninger som ellers kan variere. Men for det 50% WW-eide Open Bulk Carriers (Troll Carriers) er svaret faktisk 2,75 personer pluss noe kjøp av tjenester internt i WW-organisasjonen. I tillegg kommer omtrent to stillinger ved avskippersiden i Canada, hvor partneren ULS International Inc. holder til.

De 2,75 i Oslo er Bjørn Finstad, Gunnar Tharaldsen, Petter Akseth og Per Søndresen pluss hjelp av sekretær Ingrid Arentz, som tilsammen utgjør Spesialskipsavdelingen tilhørende Befraktungsdivisjonen, hvor de foruten OBC-aktivitetene også er liaison avdeling vis a vis NOSAC (bilskipene).

Og i Toronto er en medarbeider engasjert på heltid med booking av last, en annen har den daglige ledelse - i tillegg til

Petter Akseth, operations manager (left) and Bjørn Finstad, department manager, form half of the staff of Open Bulk Carriers. They also have other tasks in WW's group of specialized ships.

en rekke andre oppgaver, mens en tredje er lastinspektør. Også dette i tillegg til andre plikter som ikke har noe med OBC å gjøre.

Godt samarbeid

Man kan uten videre forstå at et slikt arrangement stiller store krav til samarbeid. Et samarbeid som må fungere knirkefritt - uavhengig av at det ligger et verdenshav og diverse tidssoner mellom de to kontorene.

- Det er da heller ingen hemmelighet at vi har arbeidet mye med å optimalisere organisasjonen, kommenterer daglig leder av OBC i Oslo, Bjørn Finstad. - Og selv mener vi at vi har greid å komme fram til et brukbart system. Egentlig er vi vel litt stolte over at det går såpass bra som det gjør, tatt i betraktning avstandene og en smule forskjell i miljø og bakgrunn.

Han fortsetter: - At det har lyktes skyldes vel ikke minst at vi på begge sider har vært villige til å sette personlige hensyn og prestisje til side av og til. Overordnet mål for begge parter i samarbeidet har hele tiden vært at dette vil vi få til å gå på beste mulige måte.

Utgangspunktet for samarbeidet er at

Tekst: Einar Chr. Erlingsen
Foto: Oddbjørn Monsen



Per M. Sendrésen, cost control manager (left), Gunnar Tharaldsen, market manager and Ingrid Arentz, secretary, form the rest of the Oslo team in OBC.

Fra bulk til Ro/ro

Open Bulk Carriers har vært gjennom mer skiftende forhold enn de fleste. Selv navnet burde egentlig ha vært skiftet ut. For selv om traden er den samme, er

open bulk-skipene forlenget byttet ut med de mer avanserte Ro/ro-skipene som inngår i Jorden Rundt-servicen.

Historien om Open Bulk Carriers er historien om skiftende konjunkturer og driftsformer, varierende skipstyper og seilingsopplegg. Slik sett er beretningen om OBC ganske illustrerende for hvordan det er å drive et linjeopplegg (Trampoline).

Det begynte allerede i 1969, da man øynet et mulig marked innenfor tremasse-

"Hemmeligheten" bak OBC Fra forrige side

kanadierne skal ta seg av operasjonene på sin side av Atlanterhavet, folkene i Spesialskipsavdelingen har ansvaret for det som skjer på Europa-siden. Visse ting gjøres felles, enkelte ting også på kryss av denne oppdelingen.

I tillegg har kontoret i Oslo en vesentlig funksjon. Alle regnskaper er lagt dit.

Dessuten all kontakt med stevedorer, inklusive kontraktsforhandlingene med disse. Generell kostnadskontroll ligger også under Oslo.

Oppfølging av agenter og operasjonene i de enkelte havner ivaretas derimot av de to kontorene på sine respektive sider av Atlanterhavet. Utpekelse av nye agenter foregår i fellesskap. Til å skaffe last på daglig basis har OBC egne agenter i Gulfen og i St. John, mens all booking av last er sentralisert til Toronto, hvor man også har ansvaret for fordelingen av lasten.

Markedsføring og kontraktsinngåelse

med store avskipere skjer gjerne i fellesskap, men Oslo er ansvarlig for hovedkontraktene i tillegg til den markedsføringen som skjer i Europa. Det samme gjelder f.eks. oppfølging av skader og eventuelle erstatnings-spørsmål.

Skipene som benyttes i denne trafikken tilhører Barber Blue Sea/Scan-Carriers, og inngår i Jorden Rundt-servicen, hvor de chartres inn av OBC for strekket over Atlanterhavet. Mens Barber International har management av skipene. WW-tilknytningen er dermed temmelig stor for Open Bulk Carriers.

handel mellom Canada/USA og Europa. Resultatet ble et joint venture på 50/50-basis mellom WW og ULS International Inc. (Upper Lake Shipping) i Toronto, Canada. Sammen etablerte man Open Bulk Carriers Ltd. på Bermuda, og begynte å markedsføre seg under det kan-ske mer kjente navnet Troll Carriers.

"Troll-skipene"

I årene 1970/71 fulgte de fire første "Troll-skipene"; "Troll Park", "Arctic Troll", "Troll River" og "Troll Lake". De var spesialkonstruert nettopp for trelast og skogsprodukter, med rettsidige lasterom.

Den første storkunden meldte seg ganske raskt. Det var tremasseleverandøren Parsons & Whittemore Inc. - som fremdeles er OBC's viktigste kunde, nærmere 20 år senere.

Andre kunder og produkter kom til etter hvert, så som finérplater, trelast, og store ruller med papp for fabrikasjon av esker. I den første tiden gikk skutene stort sett på Savannah og St. John til London, Antwerpen, Rotterdam og Bremen.

Returlast hadde man også i de dagene, i og med at man oppnådde en kontrakt med transport av biler for Volkswagen i Tyskland.

Slik fortsatte det i noen år. Tidlig i 1979 begynte Parsons & Whittemore også utskipning fra et nytt anlegg i Mobile, Alabama. Og OBC ble med på ferden. Omtrent samtidig forsvant imidlertid kontrakten med Volkswagen, "Troll-skipene" var blitt innhentet av utviklingen og spesialkonstruerte bilskip. Og annen returlast var nærmest umulig å oppdrive.

Imidlertid steg markedet til nye høyder i 1979/80 og OBC konsentrerte seg kun om skogsprodukter med to separate services fra henholdsvis US Gulf og US/Canada østkyst. Men Adam fikk ikke være særlig lenge i paradiset da markedet falt igjen i løpet av 1981, og man valgte å legge om servicen slik at de samme skipene dekket begge områder.

Samtidig var det klart at skipene egentlig var for små, paradoksalt nok. I 1981 ble derfor 41 000-tonnerne "Troll Maple" og "Troll Viking" innkjøpt fra Hapag-Lloyd, mens de eldre skipene etter hvert ble avhendet (Economy of Scale).

Over til Ro/ro

Fortsatt var lastetilgangen svak. I begynnelsen av 1985 dukket imidlertid Jorden Rundt-servicen opp (se egen omtale). Og OBC passet som hånd i hanske for å dekke strekket over Atlanterhavet.

Både "Troll Maple" og "Troll Viking" begynte å trekke på årene. Den økonomiske situasjonen gjorde nye kontraheringer nokså urealistisk. Ved Jorden Rundt-servicen unngikk man dessuten ballastreisen fra Europa til USA, og kunne dermed forsvare å bruke avanserte Ro/ro-skip i transport av skogsprodukter, selv om det av enkelte ble sammenlignet med å frakte sand med Rolls Royce. Dessuten ble servicen etter diverse oppstartingsproblemer vesentlig forbedret, i og med man idag kan tilby seilinger hver 15. dag (med et 30-dagers opphold hver niende rundreise), mot hver 22. - 23. dag tidligere.

Og ikke minst viktig; Ro/ro-konseptet gjør at man sparer endel skader på last, som tidligere ikke var til å unngå. Hvilket i sin tur selvfølgelig resulterer i mer tilfredse kunder.

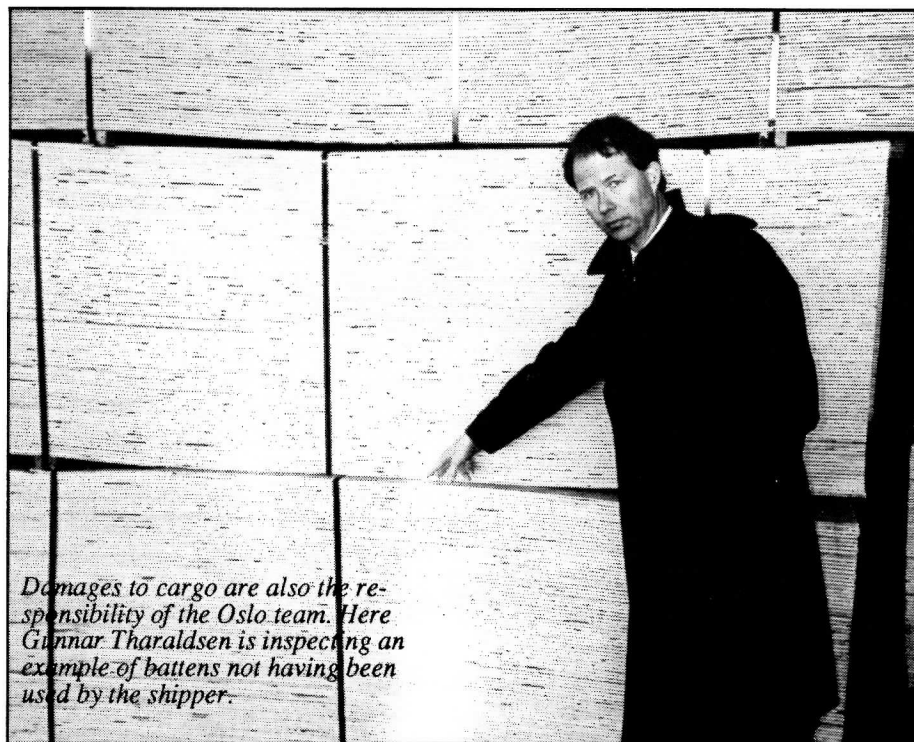
Lysere fremtid?

Knappt noe marked er så avhengig av konjunkturer som skogsprodukter. Men i OBC er man relativt optimistiske for fremtiden. Det begrunner man blant annet med at Europa alltid vil trenge forsyninger av skogsprodukter utenfra. Og da er USA og Canada, i tillegg til Sør-Amerika, de eneste store og samtidig stabile leverandørene.

Samtidig har man etablert et solid fotfeste i dette markedet. Fra den viktige utskipningshavnen St. John har OBC en markedsandel på 70 - 75%.

Dagens marked betegnes dessuten som bra. Det begynte å stige samtidig som dollar-kursen falt. Fra siste halvdel av 1986 har det dermed vært en jevn stigning i såvel volum som rater. Inneværende år regner man med å frakte drøyt 500 000 tonn i OBC - det er temmelig nær det totale volum man kan frakte.

Samtidig er inntjeningen økende, man regner inneværende år med et overskudd på 6 - 8 mill. kroner på WW's 50% andel. Fremtiden ser dermed forholdsvis lys ut for "skogstrollene" i OBC.



Damages to cargo are also the responsibility of the Oslo team. Here Gunnar Tharaldsen is inspecting an example of battens not having been used by the shipper.

Open Bulk Carriers

• How many people are needed to operate a liner company with sailings every 15th day, eight ships and an annual cargo volume of around 500,000 tons? Naturally it isn't possible to provide one unique answer, but for the 50% WW-owned Open Bulk Carriers the answer is in fact 2.75 men. There are also two employees at the place of shipment in Canada, where the company's business partner ULS International Inc. (Upper Lake Shipping) is located.

- It goes without saying that this type of arrangement makes great demands on collaboration, says Bjørn Finstad, in charge of the day-to-day running of OBC in Oslo. Our collaboration must function perfectly, regardless of the fact that there is an ocean and several time zones between the two offices.

- It is no secret that we have worked hard at perfecting the organization, Finstad goes on, - And we think we have arrived at a good enough system. Actually we are rather proud that it does work this well. Our success is especially due to both sides being willing to set aside personal motives and prestige now and then. The principal goal for us has always been to

make operations run in the best possible manner.

The collaboration is based on the Canadians taking care of operations on their side of the Atlantic, whereas the Oslo office is responsible for the European side. Certain operations are done jointly, others are done contrary to this division.

The ships used belong to Barber Blue Sea/Scan Carriers and are an integral part of the Round-the-World Service, in which they are chartered by the OBC for the Atlantic crossing, while Barber International has management of the ships. The WW connection is thereby quite important for the OBC.

Det tar bare
litt lengre tid:

For WILTRAVEL

“Si meg hvor du vil, og vi skal sørge for at du kommer dit. På rimeligste, enkleste og beste måte.” Det er en rettesnor for WW's eget reisebyrå, Wiltravel. En virksomhet som nærmest er vokst frem av seg selv, etterhvert som behovene og mulighetene har meldt seg. Og selvfølgelig også som følge av hardt, målrettet arbeid.



Tekst: Einar Chr. Erlingsen
Foto: Oddbjørn Monsen

- We will not always accept the first alternative that turns up as necessarily begin the best one for our clients. Both are in perfect agreement on this, Lars Lunde, booking manager (left) and Bjørn Launing, manager of the Wiltravel travel agency.

Det begynte nærmest av seg selv i “de gode, gamle dager”. Dengang ethvert lasteskip med respekt for seg selv hadde plass til 10 - 12 passasjerer i tillegg til lasten.

Slik var det også i WW. På 1960-tallet var det passasjeravdelingen som hadde ansvar for å fylle disse lugarplassene, og ta seg av annen intern reisevirksomhet. Så kom den første, lille “revolusjonen”. Det var ved innføringen av de såkalte Air/Sea-billettene. Tilbudet gikk ut på at man kunne fly den ene veien, og ta båt den andre. WW fikk lov til å utstede flybilletter i forbindelse med denne ordningen.

I 1973 kom en ny milepæl, forteller lederen av dagens reisebyrå i WW, Bjørn Launing. - Da fikk vi eget IATA-agentur. Men fremdeles ble dette kun benyttet til å utstede billetter til eget bruk.

Og eget bruk, det var så mangt i de dagene. Det var en tid da store skipsmannskaper skulle transporteres til og fra havner med eksotiske navn. Administrasjonen reiste også mye på denne tiden, og man reiste godt.

Eget reisebyrå

Etter hvert dannet det seg en kjerne av mennesker i WW med solide kunnskaper om flybilletter, rabatter, tider etc. Så smått kom også de første eksterne kundene innom - først og fremst “kjente” av Huset. Som også fikk nyte godt av den ekspertisen som var bygget opp.

Så kom et nytt vendepunkt. I 1982 ble Reiselivsloven sterkt liberalisert. I 1984 forsvant den helt. Og først da ble det besluttet å satse på reisebyrå som egen virksomhet i WW.

- Opprinnelig var det meningen at denne virksomheten skulle inngå som en del av Barwil-kjeden, kommenterer Bjørn Launing. - Men til syvende og sist ble Wiltravel skilt ut som eget profittsenter.

Selv kom Launing til Wiltravel ved begynnelsen av 1984. Men om han er forholdsvis ny i Huset, så er han langt fra noen nykommer i reiselivsbransjen. Han begynte i Braathen dengang SAFE virkelig sto for South America and Far East - i 1956. Deretter fulgte 18 år i reisebyrået Erik Myhre A/S, så fem år i Winge.

Og i Wiltravel har det gått jevnt og forholdsvis stødig fremover. I 1983 om-

satte man for 30 mill. kroner, året etter var dette tallet økt til 42. Og i 1985 nådde man 51 millioner.

- Men så kom dramatikken i Nordsjøen, sier Launing. - Den rammet også oss. I 1986 sank omsetningen til 47 millioner.

Aldri så galt at det ikke er godt for noe. Folket i Wiltravel ble tvunget til å legge seg ytterligere i selen, vurdere arbeidsmåter og bearbeide nye kunder.

Og de kom. Idag er over 70% av virksomheten tilknyttet kunder utenfor WW-systemet. Dette sett i relasjon til 1984, da langt over 90% av all business kom fra WW.

Idag er Wiltravel kommet over baksmellen. I 1987 tangerte man omsetningen fra 1985 på 51 millioner, inneværende år regner Bjørn Launing med at man havner på 65 millioner. Og staben er på omtrent det samme nivå som ved starten; 12 mennesker.

Satser på automatikk

- Det skyldes ikke minst at vi har satset forholdsvis sterkt på automatikk, fortsetter Launing. - Samtidig har vi hele

EL er ingenting umulig!

tiden anstrengt oss for å tenke salg og resultater, og utadvendt virksomhet. Vi har valgt ikke å profilere oss særlig sterkt i form av annonser om egen fortrefelighet, men istedet satset på direkte bearbeiding av kunder ved oppsøkende virksomhet.

Launing legger ikke skjul på at han er stolt av staben sin. Tvert imot, det ønsker han å fremheve. - Staben sitter inne med meget stor fagkunnskap. Faktisk vil jeg påstå at nivået her er langt høyere enn hva som vanligvis finnes blant våre konkurrenter.

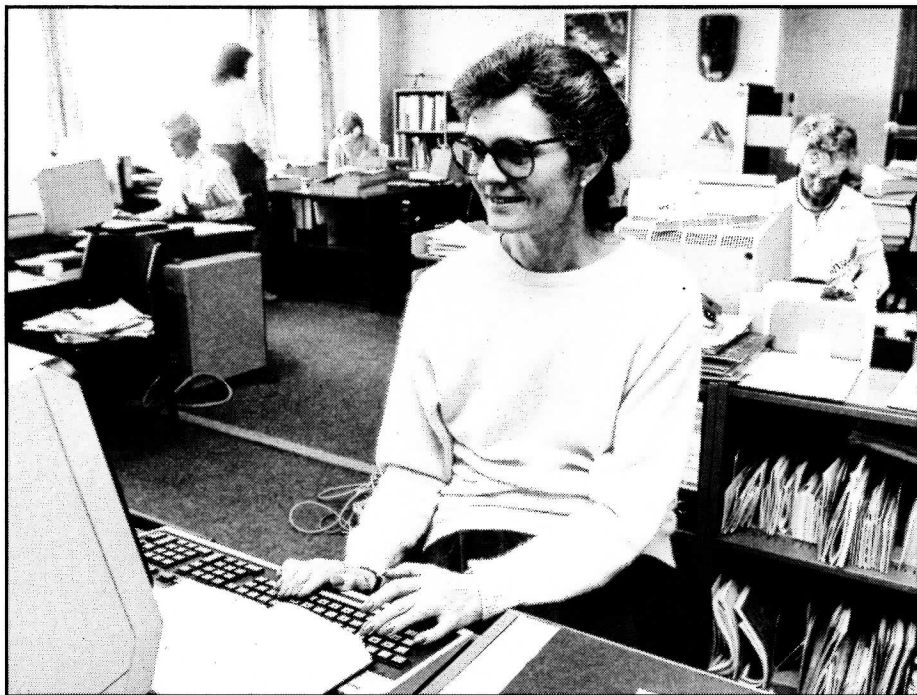
Det gir seg ikke minst uttrykk i at det fokuseres på alternativer. - Vi skal ikke alltid akseptere at det første alternativet som melder seg er det beste for våre kunder, sier Launing. - Tradisjonelt er vi vel skolert i å drive med internasjonal virksomhet - og det gir en mengde kombinasjonsmuligheter mellom de forskjellige flyselskapene.

At Launing snakker om flyselskaper er ingen tilfeldighet. For det er stort sett det det dreier seg om i dagens Wiltravel. Hele 95 - 96% av omsetningen kommer fra salg av flybilletter. I dette markedet igjen er Europa blitt nokså dominerende i senere år, men med stor tyngde også på USA og Det Fjerne Østen.

Spesialområder

Den internasjonale erfaringen har gjort Wiltravel sterk på flere områder. Ikke minst gjelder dette kunnskap om andre lands regelverk, visumbestemmelser etc. - Vi kan også tilby våre kunder å hjelpe til med å skaffe og fylle ut de nødvendige skjemaer, visering av pass o.s.v.

- Vi har eksempelvis et meget godt samarbeide med Saudi-Arabias ambassade i Stockholm. Å skaffe seg visum til Saudi-Arabia kan ellers ofte være vanske-



Brit Majer (in the foreground) is one of the 12 people working in Wiltravel. The number of personnel has in fact remained the same as in 1983, while sales have more than doubled. This is particularly because WW's own travel agency has focused on automation, and has a competent staff.

lig.

Det samme kan være tilfellet med Sovjet. Wiltravel har derfor gjort en egen avtale med Intourist, slik at også forbindelseslinjene østover skulle være i orden.

Det gjelder forøvrig forbindelseslinjene generelt ved Wiltravel. Som nevnt har man satset sterkt på automasjon og datateknikk. Man er tilknyttet det SAS-drevne bookingsystemet SMART, men har i tillegg det amerikanske SABRE, som eies av American Airlines og er noe av det mest sofistikerte som finnes på markedet idag.

Hvor sofistikert kan kanskje følgende historie illustrere: Wiltravel bestilte for en tid siden billetter for en gruppe på det innenlandske flyselskapet i Kina. Og fikk bekreftende svar. Kunden nektet imidlertid å tro at dette var mulig. "Kineserne gir aldri bekreftelser".

Først da rekonfirmering forelå 8 - 10 dager før avreise var han nødt til å gå med på at det "umulige" var skjedd.

Og det kan jo kanskje være et brukbart motto å foreslå for Wiltravel: Alle problemer er til for å løses. Det som er umulig tar bare litt lengre tid!

We Travel with WILTRAVEL

• It all started so to speak by itself in "the good old days", when every cargo ship with respect for itself had room for 10-12 passengers. This was also the case in WW, where the personnel department was responsible for filling the cabin space.

In 1973, a separate IATA agency was established, explains the head of the present travel agency, Bjørn Launing in Wiltravel. - But it was only used to issue tickets for own use. Little by little we got the first external clients - primarily "friends" of the company, who also benefited from the expertise we had acquired.

In 1984 it was officially decided to establish a separate travel agency, and since then we have experienced a relatively steady growth, apart from a setback in connection with the offshore crisis in the spring of 1986. We have, however, recovered our losses today, and expect a turnover in 1988 of approx. NOK 65 millions. This is more than the double of 1984, our first year, but with the same number of employees, i.e. 12 people.

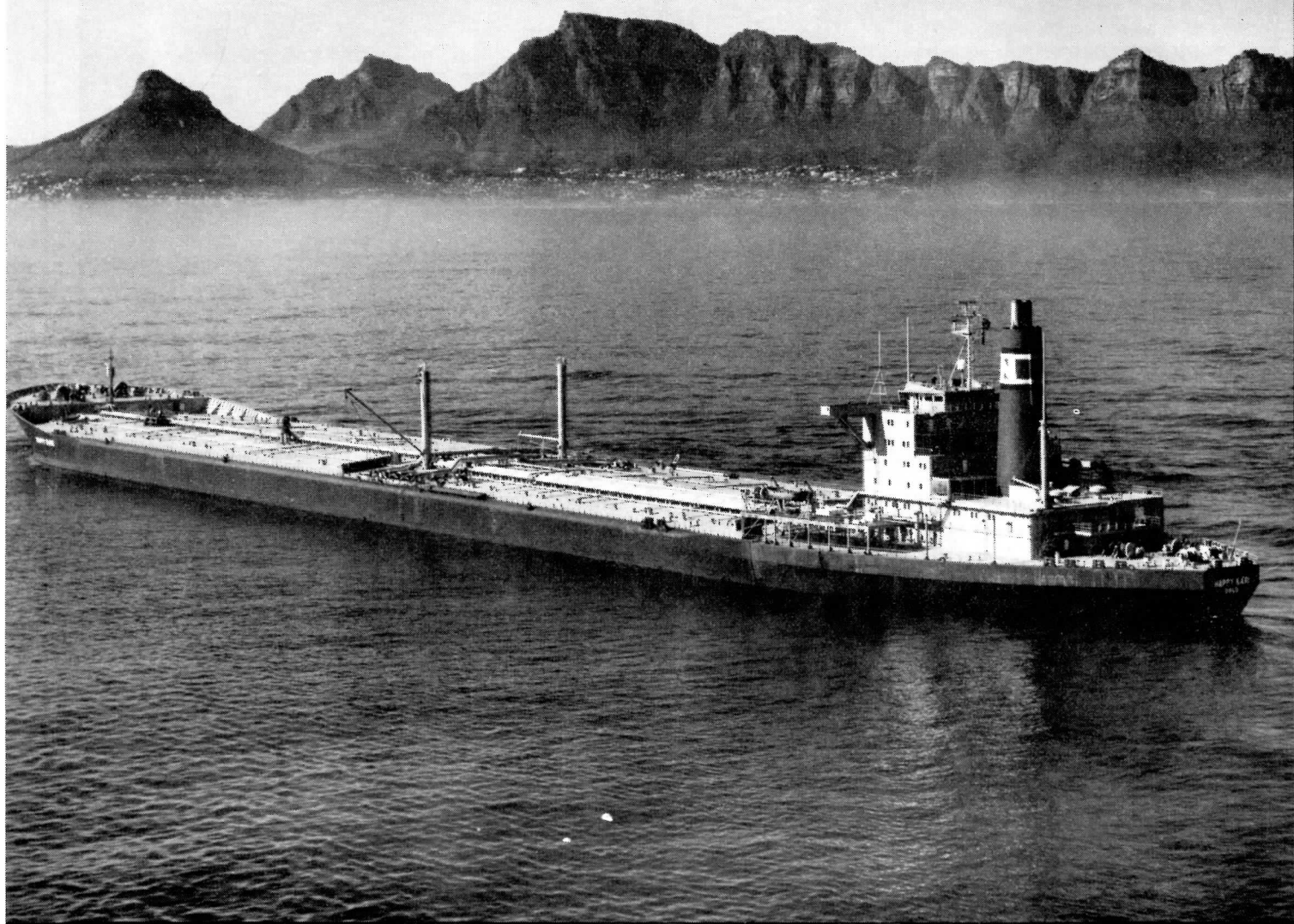
This is particularly due to a relatively strong focus on the use of data processing and automatization, Launing continues. - At the same time we have endeavoured to think sales and results as well as external business.

This is evident when you see that 70% of business is with clients outside the WW system. In 1984 on the other hand, much more than 90% of all business was from WW itself.

Launing also wishes to give full marks to his employees. The staff has a great deal of expert knowledge, this is especially evident in their focus on alternative routes. We don't always accept that the first alternative found is necessarily the best one for our clients.

International experience has given Wiltravel an advantage in many areas. This is particularly true of their knowledge of other countries' laws and visa regulations, etc. - We can also offer help with filling out the necessary forms, providing passport visas, etc. For instance, we have a very good collaboration going with the Saudi Arabian Embassy in Stockholm. It can otherwise prove quite difficult to obtain a visa to Saudi Arabia. The same is true of the Soviet Union. Wiltravel has therefore made an agreement with Intourist, so that the lines of communication eastwards should be in order.

TO GANGER I ILLDLINJEN



M/T "Happy Kari" is owned by Norman International A/S in Oslo, and is under the management of Barber International. Two times over a period of as many months the ship was attacked in the AG. Both times under captain Håkon Liseth's command.

Det hadde gått bra fem ganger i Den Arabiske Gulf for kaptein Håkon Liseth. Men den sjette gangen smalt det. To måneder senere var han i de samme farvannene på ny. Og enda en gang smalt det. Begge gangene heldigvis uten skader på mennesker, selv om 290 000-tonneren "Happy Kari" tilhørende Norman International A/S i Oslo tildels fikk en hard medfart.

Tekst: Einar Chr. Erlingsen
Foto: Håkon Liseth og
Einar Chr. Erlingsen

Det var bare seks dager igjen til jul, og 290 000-tonneren "Happy Kari" hadde en snau time igjen til rundingen av Hormuz. På brua hadde kaptein Håkon Liseth (46) fra Sandefjord nesten begynt å slappe av da utkikken meldte om to "fiskebåter" som nærmet seg i mistenkelig stor fart.

Det var kaptein Liseths sjette tur i Den Arabiske Gulf. Hver eneste gang hadde nervene naturlig nok vært litt på høykant så lenge man befant seg i faresonen, men hittil hadde det godt bra.

Men kanskje ikke dennegangen, tenkte Liseth. Og fikk bekreftelsen like etter, da "fiskebåtene" dreide av 150 - 200 meter tvers av brovingen og de første rakettene braste inn i skutesiden.

Bak sandsekker

Foruten vakthavende befant to utkikkere og Liseth seg på brua da alarmen gikk. Skipperen hadde fått varslet resten av mannskapet om at et angrep var i emning. Maskinmannskapet hadde forlatt maskinrommet, og sammen med de øvrige tatt dekning på planlagte posisjoner rundt omkring på skipet. På brua var hjelmene kommet på, og Liseth og de øvrige krøp i skjul som best de kunne bak sandsekkene. Ute på brovingen sto dessuten en rad med



- I won't mind entering the AG again if the situation calms down a little, says captain Håkon Liseth. - But just now I'll readily admit that I don't wish to go there for a while. For the time being he is onboard the "Hansa Bergen" in safer waters.

vannfylte oljefat, beregnet på å ta av for maskingeværkulene.

- Hadde jeg bare hatt en Mauser, da skulle de fått svar med samme mynt, tenkte kapteinen og gløttet over sandsekkene og ned på de to 24-fots passbåtene som ble benyttet under angrepet. Enda han visste at norske skip på grunn av lovverket ikke har anledning til å skyte tilbake.

Litt underlig også å tenke på at det er gode, svenske naboer som har forsynt Irans revolusjonsgardister med båtene de benytter til disse angrepene. Passbåtene er helt strippet, og består ikke av stort mer enn et batteri forut og en styrekonsoll. En mann tar seg av manøvreringen, de to andre skyter. Fra sin posisjon på brua kunne Liseth tydelig høre hvordan det ble snakket ombord hos angriperne, og regnet med at de diskuterte hvor de skulle plassere neste salve.

Litt forbannet kan det vel også hende at han var. For "Happy Kari" befant seg i nøytralt farvann, på vei mellom to nasjoner som begge er nøytrale i konflikten mellom Iran og Irak, som har pågått siden 1980.

Han huket seg uvilkårlig ytterligere sammen da glass- og metallsplintrer haglet inn over broen. Smellet fulgte samtidig, og ga dotter i ørene. Det eneste kapteinen kunne gjøre var å krysse fingre og håpe at alle de 27 ombord - fire nordmenn og 23 indere - ville komme uskadet fra angrepet.

Iranerne sirklet omkring skuta og beskjøt den fra begge sider. Omkring 20 minutter varte angrepet, først med raketter og deretter med maskingevær.

Men plutselig var det slutt. Iranerne hadde fått øye på enheter fra italiensk og britisk marine, som nærmet seg sammen med marinefartøyer fra Oman. Dermed stakk de tilbake dit de kom fra med halen mellom bena.

Og ikke før var angrepet over før et helikopter fra nyhetstjenesten i Dubai sirklet over skipet. Ikke lenge etter var nyheten om angrepet fremme hos norske media.

TWO TIMES UNDER FIRE

● Captain Håkon Liseth (46) in Barber International knows what it's like to be under fire. Two times he has been on the bridge onboard the 290,000 tonner "Happy Kari", belonging to Norman International in Oslo while the Iranians have done their utmost to blow his ship up.

The first time was on 18th December. "Happy Kari" had just an hour to go before rounding the Hormuz when two "fishing boats" approached at high speed. The crew of 27 - four Norwegians and 23 Indians - could only seek cover behind sand bags and empty oil drums filled with water, and let the terrorists sweep the ship, first with rockets and then with machine

guns. Fortunately nobody onboard was hurt, the material damages were also relatively minor.

It was somewhat worse the next time Captain Liseth and "Happy Kari" encountered trigger-happy Iranians, on 11th February this year, less than 2 months later. This time it was the Iranian Navy that attacked - even though "Happy Kari" was in neutral waters en route between two neutral countries in the conflict between Iran and Iraq.

The Iranian navy vessels started pursuing the Norwegian ship and shot it on fire. They also shot four - five holes in a slop tank, and large quantities of oil leaked out. The attack lasted for about 20 minutes, but the Iranians backed out when navy vessels from Italy and Great Britain

showed up. Nobody was hurt this time either. It took four hours to extinguish the fire with the help of a Dutch fire-fighting vessel. Afterwards "Happy Kari" could proceed towards its destination in Egypt. When you read this, Captain Liseth is again at sea, but this time on another ship which doesn't call at the AG. - Right now I don't much feel like entering the AG again for a while, he tells WW•World in confidence. - But should the situation calm down a little, then I won't hesitate. If people do what they are drilled to do, and take proper cover during attacks, then I don't think it is particularly dangerous, at least not with the military equipment the Iranians so far have used against ship traffic. But of course one can never be absolutely certain.

Fra side 15

Og hjemme i Sandefjord fikk fru Sonja Liseth telegram på jobben om å ringe Barber International i Oslo. - Jeg skjønte hva som hadde skjedd, og var selvfølgelig redd, forteller hun. Heldigvis ble hun snart beroliget med at ingen ombord var kommet til skade, og at "Happy Kari" hadde sluppet såpass rimelig unna angrepet at skuta kunne fortsette mot sitt bestemmelsessted mens mannskapet ombord gjorde sitt beste for å utbedre de mest påtrengende skadene.

Det smeller igjen

Snaue to måneder senere - den 11. februar i år - var kaptein Liseth og "Happy Kari" igjen på vei ut av AG. Som vanlig i disse farvannene sto skipperen på broen.

Plutselig ble de anropt av den iranske marinen - som inntil da i hvert fall såvidt noen har kunnet bevise ikke hadde angrepet nøytrale skip i nøytralt farvann.

Kaptein Liseth var blitt anropt på samme måte tidligere, og svarte høflig på spørsmålene om skipets navn og nasjonalitet, hvor man kom fra og bestemmelsessted.

- Det var i grålysningen, og vi var nesten i dekning for de iranske marinefartøyenes rekkevidde da de begynte å følge etter oss. De ga på fart, og begynte plutselig å skyte.

Igen fulgte de inndrillede rutineene med dekning. Bare av og til måtte mannskapet på brua stikke hodet opp over sandsekkene for å forvisse seg om at de i hvert fall ikke kolliderte med noe.

Heller ikke denne gang ble noen av mannskapet truffet, men "Happy Kari" gikk det verre med. Det ble skutt fire, fem hull i sloptankene, og store mengder olje rant ut. Det tok fyr i overbygningen, og flammer og røyk veltet opp over broen. Også på sjøen brant det i olje.

I 15 - 20 minutter varte fyrverkeriet, før også disse iranerne fant det best å stikke av da motstandere som kunne besvare ilden dukket opp på scenen. Også nå var det marinefartøy for mer vennligsinnete nasjoner som ble redningen for "Happy Kari".

Skipet fortsatte mot bestemmelsesstedet i Egypt mens flammene fortsatt slikket opp langs brobygningen. Et hollandsk brannslukningsfartøy var kommet til, og etter fire timers hard jobb var endelig brannen slukket. Så gjensto en bedrøvelig opprydningsaksjon ombord. Mannskapet samlet seg etter hvert en anseelig "souverensamling" av ulikt iransk skyts, og på kapteinslugaren kunne kaptein Liseth få plass til en sofapute og vel så det i den nye "ventilasjonsåpningen" han plutselig hadde fått et stykke opp på veggen.

Commandoes ombord?

Når dette leses er kaptein Håkon Liseth til sjøs igjen. Denne gang imidlertid ikke



This is what captain Liseth's cabin looked like after the last attack. The cushion fits easily into the hole in the wall!

ombord i Norman Internationals "Happy Kari", men på "Hansa Bergen" i tryggere farvann mellom Nigeria og Mexicogulfen.

På spørsmål om han har fått nok av AG, svarer han at han ikke har noe imot å dra tilbake dersom forholdene roer seg ned litt. - Men akkurat i øyeblikket skal jeg villig innrømme at jeg ikke har lyst til å gå inn på en stund. Verst er det kanskje for de som går hjemme og uroer seg og ikke vet hva som skjer. Spesielt gjelder dette folk med mindre barn, mine to er heldigvis på det nærmeste voksne og vet hva det dreier seg om. De vet også at de ikke uten videre må ta for god fisk det TV og andre media forteller om det som skjer der nede. Det som skjer kan være dramatisk nok mens det pågår, men ikke så dramatisk som det blir presentert i media.

Han forteller videre at angrepene kan skje til alle døgnets tider, og at man derfor av sikkerhetsårsaker faktisk har funnet det best å krysse de utsatte farvannene i dagslys. - På den måten kan vi oppdage at et angrep er under oppseiling på et tidlig tidspunkt. Vi får rikelig tid til å ta dekning, alle ombord er våkne og det er lettere å unngå panikk enn dersom et angrep skulle skje midt på svarte natten.

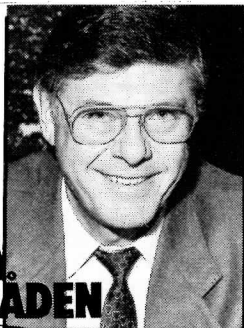
Ellers er det i øyeblikket lite å gjøre. Liseth er skuffet over det han mener er en nokså lunken holdning hos norske myndigheter. - Nå har de i mange år nydt godt av norsk skipsfart - da synes jeg også de kan gjøre noe for å forsvare oss også når behovet er der.

Han fortsetter: - Et par commandoes med utstyr på hver broving hadde vært nok. Da

ville vi ha mulighet for å forsvare oss, og skulle nok vite å sette oss i respekt hos revolusjonsgardistene som bemanner de hurtiggående småbåtene. De er avhengige av å ligge stille når de skyter, og ville dermed selv bli lette mål.

Å bryte de diplomatiske forbindelsene med Iran mener Liseth derimot har lite for seg. - Da er det tross alt bedre å vise ansikt, og i hvert fall få vite litt om det som foregår. Skulle vi trekke oss fra diplomatiske forbindelser ville dette bare gå ut over Norge, på Iran ville det neppe ha noen effekt. Ei heller på krigen der nede.

Også norske sjømannsorganisasjoner kunne ha gjort en bedre jobb for de kollegene som seiler på AG, ifølge Sandefjords-kapteinen. - De må være klar over at dersom vi fortsatt skal ha noe å gjøre i internasjonal shipping, så er vi tvunget til å fortsette å seile på de nøytrale landene i området. Og sjømannsorganisasjonene har brukt all sin energi på å kritisere rederiene. Hadde de istedet brukt sin tyngde overfor Staten, så hadde de kanskje kunnet oppnå noe til beste for sjøfolk som seiler i disse utsatte farvannene. Sier Håkon Liseth og er klar til å pakke kufferten igjen. For vennligere farvann, denne gangen.



I dag slår vi kortnummer 447 til Jeddah, Saudi Arabias største havneby, temmelig nøyaktig halvveis mellom Aden og Suez ved Rødehavet. På tråden treffer vi Øystein R. Pedersen, General Manager og den ene av to nordmenn som jobber ved kontoret. Om en uke blir han 48 år og har en lang karriere bak seg som offiser i handelsflåten og representant for Barber Lines i Houston og nå for annen gang i Jeddah som leder av BarWil-kontoret.

-Hva driver du med akkurat nå, hvilke saker ligger på ditt skrivebord?

-Jeg har akkurat avsluttet et møte med to representanter for det danske selskapet Lauritzen Reefer Services, som går med kjølelast på Jeddah. Mye av tiden her nede går med til å ta imot besøkende, så det hauger seg alltid på mitt skrivebord mellom slagene.

-Hva er Jeddah-kontorets viktigste gjøremål? Hvor mange ansatte er der, og hvor mange nasjonaliteter er representert?

-ScanDutch er vår viktigste kunde, men vi representerer ca. 250 rederier, operatører, befraktere etc. I Jeddah håndterer vi ca. 30-40 skip i måneden og ca. 20 i Yanbu hvor tramp, tank og linjeskip er jevnlig fordelt. Vi klarer skipene, sørger for kaiplass og kortest mulig liggetid, besøker kunder og booker last. På Jeddah-kontoret er vi 46 ansatte, og så har vi ansvaret for 7 mann i Yanbu som ligger ca. 400 km. nord for oss, dessuten har vi også én representant i hovedstaden

Riyadh. 14 nasjonaliteter er representert ved kontorene, indere, pakistanere, eritreere, arabere osv.osv.

Forretningsspråket er engelsk og det fungerer. Selv kan jeg bare noen høflighetsfraser og enkelte styggord på arabisk, men språkproblemer har vi egentlig ikke.

-Hvilken rolle spiller Jeddah-kontoret i BarWil-kjeden, og hvilke fremtidsvyer har du for stasjonen?

-Det er det største kontoret i Midt-Østen og havnen ligger lagelig til som anløpssted i Rødehavet. Etter krigsutbruddet mellom Iran og Irak har trafikken øket betraktelig, siste år med 10 - 15%. Selv om krigen skulle ta slutt, tror jeg denne blomstringsperioden vil fortsette, og jeg ser veldig positivt på utviklingen fremover.

-Du er gammel sjømann og har vel tilbragt mesteparten av ditt voksne liv utenfor Norge. Føler du deg fremdeles norsk og har du noe å komme hjem til her?

-Ja, for all del. Jeg er heilnorsk og kommer alltid til å være det. Huset vårt i Tønsberg står og venter, og vi er hjemme en tur hvert år. Der kommer vi også sikkert til å tilbringe vår pensjonisttilværelse når den tid kommer.

-Hvordan trives Anne Berit i Jeddah, er det vanskelig å være kvinne i Saudi Arabia?

-Hun har vært kjempeheldig. 4 dager i uken arbeider hun som sekretær ved det norske konsulatet - så hun lever jo et europeisk liv. Både konsulatet og Norges Eksportråd leier lokaler av oss, og vi har en stor norsk koloni her med folk fra Det Norske Veritas, Jotun - ja, vi er faktisk ca. 100 nordmenn her ute. For bare et år siden var vi dobbelt så mange. Hadde hun ikke hatt konsulatjobben, hadde det vært vanskelig for henne. Kvinner har ikke lov å kjøre bil her, de skal helst ikke gå løs alene. De eneste jobbene de kan få er innen sykepleien, og da bare for kvinnelige pasienter, og i skoleverket som lærerinne for pikebarn. Men slik hun har det med jobb og mange norske venner, trives hun faktisk like bra som jeg gjør.

-Har du noen fritid, og hva bruker du den til, driver du noen form for sport?

-Vi jobber stort sett klokken rundt, men fredag er helligdag, og da slår vi ut håret. Sammen med andre norske har vi vårt lille Shangri-la - eller Skramstad - her nede. Et 100 m² sommerhus i sjøkanten. Vi stuper rett fra verandaen og driver mye med dykking. Det er som å dykke i et kjempeakvarium der det kryr med koraller og fisk i alle regnbuens farger. Krystallklart vann og deilig temperatur.

-Klimaet her er meget behagelig, tørt og ikke altfor varmt. Sammenlignet med Houston, der jeg var i 5 år, er dette paradisk.

-Hvis jeg kom på besøk og hadde én eneste dag i Jeddah, hva ville du ha vist meg, og hva ville du servert av mat og drikke?

-Det er ikke lenger stort å se her i Jeddah fra svunnen tid. Med hård hånd har man rasert det meste av det gamle, bymuren osv. og bygget en moderne by i stål og glass. Den er i og for seg vakker nok - og usedvanlig velholdt og ren. Men historiske severdigheter er det lite igjen av. Men naturligvis hadde vi tatt en tur til alle Soukene, markeder for gull, krydder, teppe og alt du kan tanke deg av orientalsk håndarbeide. Der er det yrende og farge-rikt liv bestandig. Men kom du i pilegrimstiden, som i år er i juli, ville du oppleve en invasjon av 2 - 3 millioner pilegrimer på vei til Mekka. Det er en folkevandring både på godt og vondt. Med alle urolighetene i Midt-Østen, blir det iværksatt strenge sikkerhetstiltak, og alle er vi redd for konfrontasjoner mellom de ulike muslimske grupperingene.

Når det gjelder mat og drikke, må jeg innrømme at vi spiser mest europeisk. Litt kamelkjøtt kunne vi vel budt på og noe hjemmelaget drikke. Du vet sikkert at ifølge Koranen er all alkohol forbudt. Men Koranen respekterer privatlivets fred i høy grad - og der hvor det er påbud og strenge restriksjoner, finnes det også alltid utveier. Overtredelser straffes ganske hardt her nede.

(forts. siste side)

On line: Jeddah

This time we ring up Jeddah in Saudi Arabia, and talk to Øystein Pedersen, General Manager and one of the two Norwegians at the BarWil office there. He tells us that he has just concluded a meeting with representatives from the Danish Lauritzen Reefer Services.

Their most important client is ScanDutch, but the office represents around 250 shipowners, operators and charterers. 30-40 ships are handled every month in Jeddah, and an additional 20 ships in Yanbu, 400 km further north. The Jeddah office has 46 employees, in addition to seven in

Yanbu. 14 different nationalities are represented at the offices.

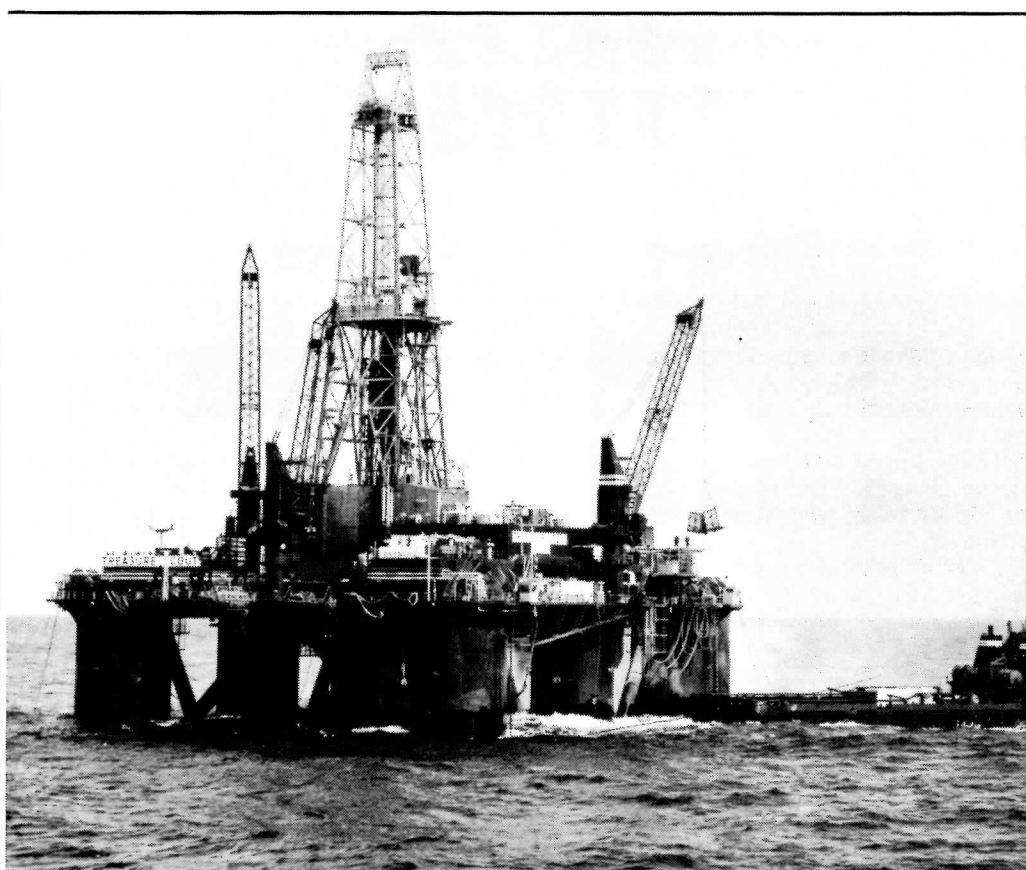
The Jeddah office is BarWil's largest in the Middle East, and has experienced a steady growth in traffic, last year in the order of 10-15%. Pedersen reckons that the positive trend will continue.

He has spent most of his adult years outside of Norway, but still thinks of himself as a Norwegian. Every single year the family goes on holiday to their house in Tønsberg, where he also counts on spending this retirement years some time in the future. His wife has been lucky to get a job at the Norwegian consulate in Jeddah, otherwise work possibilities for women are limited in Saudi Arabia.

Friday is a public holiday for the ap-

prox. 100 Norwegians in Jeddah. A few of them have together acquired their own Shangri-La - a summer house by the sea where you can dive straight from the veranda and into the Red Sea. - It is like swimming in a giant aquarium full of corals and fish in every colour of the rainbow. The water is crystal clear and the temperature is delightful, says Pedersen.

So, homesickness doesn't appear to bother him much. He also thinks he has good contact with Norway. The office is daily in touch with BarWil in Oslo, and Pedersen gets well informed by them of current events in Norway. He also seizes this opportunity to send greetings to friends and relatives, which we have hereby done.



80 000 til kreftsyke barn:

Topp innsats på “

80 000 til Foreningen for kreftsyke barn. Det er ett resultat av en fantastisk flott utført jobb og giverglede fra mannskapet på “Treasure Scout” i forbindelse med boring på Haltenbanken på oppdrag fra Shell.

Det begynte egentlig med dårlige erfaringer. Oljeselskapet Shell opplevet nemlig ifjor flere avbrudd som følge av personskader i forbindelse med en boreoperasjon i Nordsjøen.

Så da WWs “Treasure Scout” fikk oppdraget om å bore en brønn ned til 2550 meters dyp på Haltenbanken, satte Shell opp en bonus på inntil en prosent av kontraktssummen dersom oppdraget kunne gjennomføres uten tidstap som følge av personskader. Betingelsen var at halvparten av beløpet på omkring 80 000 kroner skulle utbetales til mannskapet, resten til rederiet.

Vi sakser fra årsberetningen

En årsberetning er mer enn tall. Bak tallene skjuler det seg ofte interessante hendelser i et selskaps indre liv. Noen arbeidsplasser er kanskje blitt borte eller har fått en annen struktur. Og nye er kommet til i forbindelse med satsing på andre områder. Vi har brukt saksen litt på beretningen for 1987, som i disse dager er kommet fra trykkeriet.

Resultat 1987

Resultatet ble omtrent som forventet i 1987 - og ikke godt nok. Primært driftsresultat for konsernet ble redusert fra 550 mill. kroner i 1986 til 406 mill. i 1987.

En omlegging av et skipslån ga agiogevinst på 65 millioner, mens verdiene i “Polar Pioneer” ble nedskrevet med 68 mill. Regnskapet før årsoppgjørdisposisjoner viser et underskudd på 99 mill. i morselskapet og 116 i konsernet. I 1986 var tilsvarende underskudd for konsernet på 994 millioner.

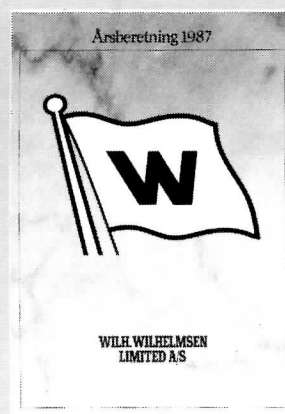
Likviditeten er fortsatt god. WW hadde i 1987 ikke problemer med å oppfylle forpliktelsene i kreditoravtalen, og forventer heller ingen problemer med dette i år.

Over til NIS

Norsk Internasjonalt Skipsregister ble opprettet den 1. juli ifjor. Alle rederiets linjeskip er nå overført til NIS. Dette vil gi en forventet besparelse på drøyt 20 mill. kroner pr. år.

Ny partner

1987 var året da Den norske Amerikalinje (NAL) kjøpte Øvind Lorentzen A/S og K/S Benargus A/S & Co. Dermed er NAL blitt vår nye partner i NOSAC. Virksomheten i denne bilskipspoolen har utviklet seg positivt. Selskapet har god



kontraktsdekning for sine skip og forventer fortsatt god inntjening. WW har nå fem bilskip i NOSAC, etter at nybygningen “Nosac Tancred” ble levert fra Sumitomo Heavy Industries i Japan i april ifjor.

Svakt offshore

1987 ble et svakt år for offshorevirksomheten. Primært driftsresultat for riggvirksomheten falt fra 310 mill. kroner i 1986 til 129 mill. Et lyspunkt er at markedsverdiene for bore-rigger var nesten fordoblet ved årets utgang, sammenlignet med året før.

Til tross for vanskelige markedsforhold har det imidlertid lyktes å holde riggene beskjeftiget det meste av året. Og nå øynes enkelte positive trekk i markedet.

Treasure Scout''

I tillegg utlovet Shell en effektivitetsbonus på inntil en million kroner, dersom riggen greide å gjennomføre oppdraget på under 30 dager-igjen uten tidstap som følge av skader.

- Og det anså vi som easy match, sier *Terje Tjelta* ved Stavangerkontoret. "Treasure Scout" boret 350 dager ifjor med bare en eneste slik skade.

Men det representerte allikevel litt av en utfordring. Oppdraget begynte den 26. april, og var anslått å kreve 37 døgn, inklusive tilbakeplugging. 28 dager, 15 timer og 45 minutter senere var jobben gjort. Uten tidstap som følge av skader.

Hele gjengen stilte seg bak forslaget om å gi sin halvpart av sikkerhetsbonusen til Foreningen for kreftsyke barn, under forutsetning av at rederiet gjorde det samme, sier *Terje Tjelta*.

Og det gjorde selvfølgelig WW med glede. Pengene ble overlevert en representant for foreningen under Shells oppsummeringsmøte i Stavanger den 7. juni. Og vi i WW·World gratulerer med såvel innsatsen som omtanken bak gaven!

WW på TV

• Det blir mye WW på TV utover i juni. NRKs medarbeider *Jahn P. Jahnsen* - kjent bl.a. fra en rekke tidligere fjernsynsprogrammer om shipping - er nemlig programleder bak en serie på fire programmer om norsk shipping under NIS. Til WW·World forteller Jahnsen at det i skrivende stund ikke er fastsatt noen endelige datoer for visning av de fire programmene, men han regner med at de vil bli sendt med en ukes mellomrom.

Jahnsen og fire medarbeidere var med WWs "Tourcoing" fra Manila til Hong Kong i januar/februar. I Manila benyttet man samtidig anledningen til å intervju hjemmeværende filippinske sjøfolk med erfaring fra norske skip.

- Vi hadde - som alltid - et hyggelig opphold ombord i WW-skipet, kommenterer Jahnsen. - Men det skal ikke legges skjul på at miljøet er forandret siden den gang skipene seilte med rent norsk mannskap. Noe annet er vel heller ikke å

forvente med tre forskjellige kulturer ombord.

Dermed er det imidlertid ikke slutt på WW-innslagene. Direktør *Erik A. Kruse* i Barber International er intervjuet i forbindelse med serien, det samme er *Thorolf Huus* ved Barber Ship Management i Hong Kong.

WW on TV

WW will be in focus on Norwegian TV in June. A film team of five from Norwegian television has produced a series of four programmes on Norwegian shipping under the Norwegian International Ship Register. The team has been to Manila to talk to Philippine seamen who have worked on Norwegian ships. From Manila the team went on WW's "Tourcoing" to Hong Kong, where they interviewed *Thorolf Huus* in Barber Ship Management. In Oslo, *Erik A. Kruse* in Barber International was interviewed.

150 skip under 12 flagg

Barber International har utviklet seg til å bli et av verdens største selskaper for ship management - og er det som vokser desidert raskest. Ved årets utgang hadde man omkring 150 skip "i rullene" - registrert under 12 forskjellige flagg. Opprettelsen av NIS har gitt ytterligere spillerom, og 24 av de skip som BI hadde management på ved årsskiftet var registrert i dette registret.

Nytt selskap

Linjedisvisjonen la i løpet av 1987 grunnlaget for det nydannede firmaet Intertransport International A/S. Idéen bak nyetableringen er å gi tilbud om totale transportløsninger. Firmaet vil i startfasen dekke trafikken mellom Europa og Midt-Østen.

Nytt navn

Wilhelmsens Linjeagenturer A/S (Wilag), som er Norges største linjeagenturselskap, representerer betydelige linjerederier verden over. Selskapet endret navn ved siste årsskifte til Wilh. Wilhelmsen Agencies A/S.

Langs landeveien

Wilh. Wilhelmsen Transport A/S etablerte i 1987 en ny, ukentlig "linje" for stykkgods mellom Norge og Holland, Spania og Portugal. Samtidig har man betydelig innenlands virksomhet, og har utviklet en betydelig termotransportvirksomhet mellom Norge og kontinentet. Dessuten har man organisert systemer for termotransport over hele verden både for frossen og fersk fisk, frukt og grønnsaker.

1987 var også året da Wilh. Wilhelmsen Transport A/S overtok større deler av virksomheten til A/S Veitransport i Larvik, og innlemmet disse i din egen virksomhet.

Toll og stevedoring

Terminal- og stevedorvirksomheten i Oslo ble skilt ut som eget selskap i 1987. Wilh. Wilhelmsen Terminal A/S driver eget lagerhotell, foruten å drive egen terminal, toll-lager og stevedorvirksomhet.

WW under vann

WW var i 1987 med på å starte et nytt selskap sammen med Kværner Subsea Contracting A/S, Neptun Teknologi A/S

og Thyssen Nordseewerke G.m.b.H. NorSub A/S skal forsøke å utnytte de markedsmuligheter som eksisterer for en bemannet undervannsbåt i forbindelse med installasjon og vedlikehold offshore. WWs andel er på 20%, og Barber Marine Consultants er involvert i utviklingsarbeidet.

Ship management i London

Mot slutten av 1987 ble det inngått avtale mellom Barber International og Canadian Pacific om å opprette et selskap for ship management i London på 50/50-basis. Selskapet har fått navnet BCP Management Ltd., og skal i utgangspunktet ta vare på en flåte på minst 20 skip.

Størst i verden

BarWil Agencies er idag verdens største skipsagentkjede, og besto ved årsskiftet av 62 kontorer med ialt 1200 ansatte. BarWil representerer idag en rekke betydelige linjeoperatører i tillegg til ca. 900 tramp/tank/gass-operatører og forsikringsselskaper. I 1987 åpnet BarWil nytt kontor i Indonesia, og ved årsskiftet også kontorer i Nord Jemen og Malaysia.



Operation Ankerspill

Operation Ankerspill - the campaign designed to encourage creativity and new ideas among the landbased WW personell in Norway, is now over. And the winners are clear. They are Reidar Heyer (left) and Konrad Ledsten (right), here together with the Ankerspill secretariate's chairman, Christian Due.

New Ship to the WW Fleet

Wilh. Wilhelmsen Ltd. A/S has purchased the tanker "Normian Sea" on behalf of a limited partnership and in collaboration with the broker firm Fearnleys A/S and Fearnley Finans A/S. The ship is 89,000 dwt. and was built in Japan in 1979. It is going to be registered in the Norwegian International Ship Register and operated under management of Barber International A/S. The ship has been renamed "Tarim River" and has a contract with the OMI Corporation in New York for the next four years.

Transport contract

In hard competition with about 20 of the leading Norwegian forwarding agents, Wilh. Wilhelmsen Agencies has obtained an important contract with the Ministry of Development Aid, says general manager Ivar S. Alsaker. The contract is worth some tens of millions NOK per year, and will apply for five years. It becomes effective on 1st August this year.

Under the terms of the contract, WW will be responsible for all transportation, from personal effects and goods for the employees of the Ministry stationed around the world, but primarily in Asia, Africa and Latin America. According to Alsaker, WW's resources and high level of competence were stressed when the decision was made.

(fra side 17)

Blir de knepet i moonshining - hjemmebrenning - er straffen 3 måneder i jailen og utvisning. Man kunne bli avholdsmann av mindre. Nå er vi inne i fastemånedens Ramadan - og da er reglene ganske strenge. Ingen må se oss spise i dagslys for tiden, så her er litt av hvert å holde styr på. Men man venner seg.

-Hvordan synes du kontakten er med WW, får dere nok informasjon om hva som skjer her hjemme, og identifiserer dere dere med konsernet?

-Vi er i nesten daglig kontakt med

BarWil og synes vi blir holdt godt underrettet om hva som rører seg hjemme. Når det gjelder WW-tilknytning, er svaret et ubetinget ja. Vi passer alltid på å snakke om WW-gruppen når vi er på kundebesøk, og vi føler at det gir goodwill her ute.

I 10 minutter har vi hatt en fot i ørken-sanden og krydderlukt i neseborene, og kanskje følte Øystein R. Pedersen at det nappet i navlestrengen til moderhuset da han hilste hjem til alle kjente. Hvilket herved er gjort.

Astri Howells



God WIL-sommer!

Våren er i ferd med å gå over i sommer, og aktivitetene i WIL gjenspeiler dette både høyt og lavt.

Bowling-gruppen har avviklet sitt WIL-mesterskap, og det er kåret to vinnere. I dameklassen vant Marit Reksten med 498 poeng, mens Rolf Hansen stakk av med seieren i herreklassen med 672 poeng og ny WIL-rekord.

Holmenkollstafetten er kalt vårens vakreste eventyr, og denne ble i år avviklet 8. mai. WW stilte jente- og guttelag med 15 løpere på hvert, og sterk innsats ga oss resultater på den beste halvdel av resultatlisten for guttene og noe under midten for jentene. I tillegg stilte ScanBarber et eget guttelag, så her er det grunnlag for aktiv deltagelse i årene som kommer.

Hyttestyret har foretatt fordelingen av feriehyttene for i sommer, og som vanlig er det Skramstad som er mest populær i ferieperioden. Det er fremdeles ledige uker på hyttene våre, så hvis du er interessert ta kontakt med hyttestyrets formann, Kristian Monsen.

I pakt med en god og lang tradisjon, arrangerer vi fotball- og håndballturnering mot Trans i Gjøteborg weekenden 10.-12. juni. WW reiser nedover med et guttelag i fotball og et jentelag i håndball og vi tar sikte på å ikke bare delta, men å slå svenskene.

Forøvrig er fotballsesongen kommet godt i gang for WW's 7-manns lag, med seire i de to første kampene, henholdsvis 6-1 og 8-3. Dette lover meget bra for resten av sesongen.

Antallet styremedlemmer blir som kjent noe redusert over sommeren. Nils Lie forlater formannsstolen for å ta jobb i Australia, mens vår sekretær Grete Roaldstveit bytter ut BarWil med Luftforsvaret. Vi takker dem for en meget god innsats den tiden de har vært med, og lover at de fire som sitter igjen skal holde aktivitetene godt oppe.

WIL kommer til å ta en meget aktiv del for å opprettholde og styrke den posisjon vi har i forbindelse med restruktureringen av WW-konsernet. Vi arbeider aktivt med å utvikle en strategi for WIL for å kunne gi alle ansatte et skikkelig tilbud også i fremtiden. Det vil bli gitt en egen orientering om dette ved en senere anledning når arbeidet er sluttført.

Jeg ønsker alle en riktig god WIL-sommer, både til lands og til vanns.

Christian Due