

## VENTETIDER SKAL KORTES

Norient Product Pool vil spare op til 26% brændstof og CO<sub>2</sub>  
– og dele gevinsten med kunderne og miljøet

Side 3-5

## GENNEMBRUD I HANDYSIZE

Side 6-7

## VAGTSKIFTE I BESTYRELSEN

Side 8-9

## REDUKTION AF SVOVL

Side 13



## Coming up

### 23. april 2009

Ordinær generalforsamling, Radisson SAS Falconer Center, Frederiksberg.

### 29.-30. april 2009

Skibsofficer Seminar, Holte.

### 30. april 2009

Forventet udbetaling af udbytte.

### 6. maj 2009

Levering af MR produkttankskip, 50.500 tdw, Guangzhou Shipyard International Co. Ltd., Kina.

### 15. maj 2009

Navngivning og levering af Handysize tørlastskib, 31.800 tdw, Jiangmen Nanyang Ship Engineering Co. Ltd., Kina.

Navngivning af Handysize tørlastskib, 31.800 tdw, Jiangmen Nanyang Ship Engineering Co. Ltd., Kina.

### 26. maj 2009

Delårsrapport – 1. kvartal 2009.

### 3. juni 2009

Deltagelse i Finansanalytikernes Virksomhedsdag 2009, København.

### 3. juni 2009

Deltagelse i Carnegie Shipping Seminar, London.

### 6. juni 2009

Levering af Handysize tørlastskib, 31.800 tdw, Jiangmen Nanyang Ship Engineering Co. Ltd., Kina.

### 8.-10. juni 2009

Årlig samling for NORDENs havnekaptajner i Bryghuset, Hellerup.

### 10. juni 2009

Åbent hus for aktionærer i Bryghuset (se omtale side 11).

### 19. august 2009

Delårsrapport – 1. halvår 2009.

### Dampskibsselskabet NORDEN A/S

Strandvejen 52  
2900 Hellerup  
Danmark

Telefon: +45 3315 0451  
Telefax: +45 3315 6199  
www.ds-norden.com

Ansvarshavende chefredaktør:

Carsten Mortensen

Redaktion: Corporate Communications

Artikler: Bottomline Communications

Layout og grafisk produktion:

meyer & bukdahl as



## HURTIGERE BALANCE I MARKEDET

Midt i den dybeste og mest vidtspredte recession i mands minde er der faktisk lyspunkter i markedet, selv om de let overskygges af de udfordringer, som fylder så meget i hverdagen hos os alle. Blandt lyspunkterne tænker jeg især på aflysnin-gerne af nybygningsordrer og ophugningen af skibe i tørlast.

Ifølge Clarkson Research blev der fra oktober sidste år til februar i år skrottet 167 tørlastskibe på 8,3 mio. tdw. Antallet svarer til godt 2 procent af verdensflåden ved årsskiftet, og man skal flere år tilbage for at finde lignende niveauer. Jeg vil godt vove et øje og spå, at ophugningen fortsætter, fordi de lave rater har fjernet incitamenterne til at holde gamle, umoderne skibe sejlene. Og skrotningspoten-tialet er enormt med en verdensflåde, hvor op mod 30% af skibene er over 20 år.

Der er snart sagt hver dag meldinger om aflyste nybygningsordrer. En del af de helt nye værfter kan simpelthen ikke leve op til milestones i kontrakterne, og det udnytter rederne klart nok til at afbestille ordrene. Desuden er en meget stor del af ordrene fra 2007-2008 i dag mindre værd end kontraktprisen, og derfor trækker bankerne finansieringen tilbage. Endnu andre – og vi taler rigtigt mange – ordrer er ufinansierede, og værfter og redere har ikke en jordisk chance for at få finansiering i dag. Og endelig er der redere, som køber sig ud af ordrene på grund af de sløje markeder – eller som direkte er ude af stand til at betale værfterne.

Det går så stærkt, at analytikerne løbende må ændre deres estimater. Det til dato mest vidtgående skøn leverede storbanken HSBC i midten af marts. De forudsår, at ud af de 234 mio. tdw i ordre i tørlast til levering i 2009-2011 vil kun omkring 108 mio. tdw blive leveret. Med andre ord vil 55% af nybygningsordrerne på tørlastskibe ifølge HSBC blive aflyst eller udskutt.

Kun tiden kan vise, hvor vi ender, men jeg bliver ikke overrasket, hvis 40-50% af ordrebogen aldrig bliver til noget. Og både afbestillingerne af nye skibe og skrotningen af ældre skibe er godt nyt, for de vil betyde, at vi hurtigere får genskabt balancen mellem udbud og efterspørgsel i tørlast. Så på længere sigt er jeg sikker på, at vi vil glæde os over, at krisen kom så hurtigt og så hårdt.

Vi arbejder også med at optimere NORDENs ordrebog. Vi kommer ikke til at aflyse 40-50% af ordrene, for de værfter, vi har kontraheret ved, kan deres metier og opfylder indtil videre deadlines, så vi får ikke noget foræret ad den vej. Men mindre kan også gøre det. Foreløbig har vi aflyst ordrer på 2 50%-ejede Handysize skibe og fået vores forudbetalinger tilbage, og vi har en god dialog med andre værfter, hvor vi f.eks. drøfter senere leveringer eller konverteringer til andre skibstyper.

Vi vil orientere om fremskridt på dette felt i bl.a. kvartalsrapporterne i det omfang, vi kan. Men det er vigtigt for mig at sige, at NORDEN lever op til sine aftaler, så ændringer vil kun ske, når vi og værfterne er enige. Og lad mig også minde om, at NORDEN selv kan finansiere hele sit nybygningsprogram fra selskabets kontantindeståender.

CARSTEN MORTENSEN, CEO

# OVERSKUDSDELING MED TRE VINDERE

Planlæg bedre, sejl langsommere, spar brændstof, reducer CO<sub>2</sub> – og del gevinsten med kunderne og klimaet. Det er ideen bag Norient Product Pools bud på fremtidens aftaler for transport af produkt- og råolie, NOrient Re-imburement System (NORS)

En produkttanker venter i gennemsnit 2,2 dage i lastehavnen og 1,2 dag i lossehavnen, viser beregninger fra Norient Product Pool (NPP). Denne ventetid giver dårlig udnyttelse af tonnagen og et u hensigtsmæssigt stort forbrug af bunkers (brændstof).

Det er de u hensigtsmæssigheder, NPP vil til livs med det nye NOrient Re-imburement System (NORS), som NPP nu tilbyder alle kunder. Ambitionen er at spare helt op til 26% brændstof på Poolens skibe ved optimal sejlads, og Poolen vil dele den gevinst med kunderne – og i sidste ende også med klimaet gennem reduktioner af CO<sub>2</sub> udledninger.

## Fra stop-go til slow-steaming

"På trampmarkedet er tiderne for skibenes afgang og ankomst ofte fastsat ud fra terminalernes ønske om sikkerhedsmargin, snarere end efter de reelle behov," siger General Manager Morten Møller Jensen fra NPPs operationsafdeling.

"Derfor er det næsten fast praksis, at der sejles med højere fart end nødvendigt. Vi sejler så at sige med fuld kraft frem til næste trafiklys, selv om vi ved, at det snart skifter til rødt. Vi vil gerne gå fra stop-go sejlads til slow-steaming, hvor det kan lade sig gøre, og derfor har vi udviklet NORS," siger Morten Møller Jensen.

NPP – som NORDEN ejer 50% af – kommer i år op på at operere godt 70 skibe og er en af verdens største operatører af Handysize og MR/LR1 produkttankere.

## 26% mindre brændstof og CO<sub>2</sub>

Som en del af NORS vil NPP sammen med kunderne og terminalerne arbejde på at sikre mere effektive ophold i havnene og indføre en "teoretisk ankomsttid", som styrer tildelingen af lastnings- og losningstider. Det vil gøre det muligt for et af NPPs skibe at ankomme senere end hidtil, men stadig beholde sin plads i køen. På den måde vil skibet kunne sejle med en mere optimal fart og forbruge væsentligt mindre brændstof, end det gør i dag. Det vil være muligt at reducere det daglige brændstofforbrug og CO<sub>2</sub> udledningerne med helt op til 26%, viser NPPs beregninger.

## Fifty-fifty deling

"Da systemet kræver en del tilpasninger af procedurer og aftaler både hos kunden og hos os, synes vi, at det er helt naturligt, at vi deler gevinsten ved den opnåede brændstofbesparelse ligeligt," forklarer Morten Møller Jensen, der har fundet inspiration til det nye system hos linje- og containerfarten. Her ankommer skibene i faste slots til havnene, og havneopholdene er generelt meget effektive.

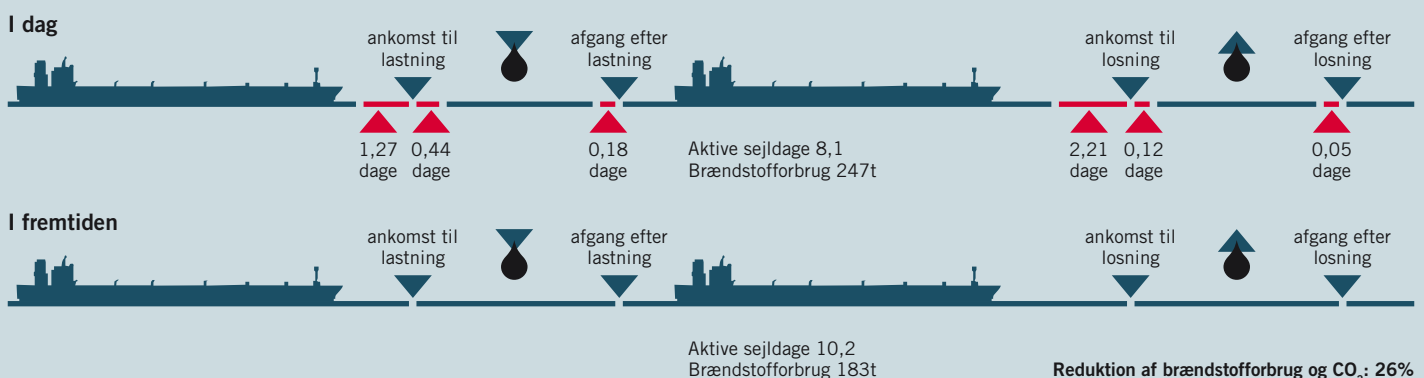
Inden NPP satte det nye "skib" i søen, har operationsafdelingen gennemført en række interviews for at afdække ønsker og forventninger hos store olie kunder i England, USA og Schweiz. Her præsenterede Poolen samtidig ideerne bag NORS. Mange tilkendegav, at de så et stort potentiale i NORS, men også at det kræver et tæt samarbejde om udvikling af transportflow, procedurer og processer hos rederier/operatører, kunder, agenter og terminaler.

"Kan det lade sig gøre bare på enkelte rejser, vil gevinsten være stor for kunden, Norient Product Pool og klimaet, så vi arbejder ihærdigt videre med at raffinere systemet yderligere," siger Morten Møller Jensen.

## Ventetid, sejl tid og brændstofforbrug i dag og i fremtiden

### Spildtid ved havnebesøg, aktive sejldage og brændstofforbrug i dag og i morgen

Gøres opholdene i havnene mere effektive, vil der kunne sejles langsommere. På en rejse Rotterdam-Vysotsk/Klaipeda-Rotterdam vil der f.eks. kunne opnås en brændstofbesparelse på op mod USD 20.000.



Morten Møller Jensen og Ulla Eithz Larsen har arbejdet med at udvikle MOEPS siden sommeren 2008

# DIGITAL LOGBOG

Norient Product Pool samler nu alle informationer om skibets rejse og havneophold på en fælles, nyudviklet IT-plattform. Det skal give større effektivitet, løfte kvaliteten og danne udgangspunkt for udvikling af nye services som NORS

Indtil for nylig byggede Norient Product Pools (NPP) informations-system på et hav af forskellige rapporteringer, som skibene sendte til Operationsafdelingen. Her blev rapporterne indtastet manuelt, hvilket skabte tidsforskydninger fra de faktiske begivenheder udspillede sig, til de var tilgængelige for operatørerne. Dermed kunne operatøren i praksis ikke optimere processer og drift, da begivenhederne allerede havde fundet sted.

#### Behov for overblik

"For at kunne forbedre sin performance i fremtiden og udvikle nye services skal man have fuldt overblik over, hvordan man performer i dag – i alle led i værdikæden," siger General Manager Morten Møller Jensen fra NPPs Operationsafdeling.

"Man skal have alle informationer tilgængelige i en nem og sammenlignelig form, og det har vi ikke haft hidtil. Vi har derfor gennemført en omfattende fine-tuning af alle informationsstrømmene mellem skib og land. Alle rapporteringer og informationer er nu samlet i en ny fælles IT-plattform, Master's Operations Environmental Performance System (MOEPS), der i løbet af foråret og sommeren 2009 bliver rullet ud på skibene og løbende bliver udbygget," siger Morten Møller Jensen.

#### Viden, man kan handle på

I det nye system gøres alle data vedrørende skibsrejse og havneophold tilgængelige realtime via løbende indtastninger fra skibe og operatører i en fælles operationel logbog. Det vil bl.a. sikre fuld adgang til de seneste data om skibenes ETA (forventet ankomsttid), ETD (forventet afgangstid), fart, brændstofforbrug, CO<sub>2</sub>-udledning

## NORS ER ET GODT BUD

En af NPPs store kunder, BP, ser mange gode elementer i NORS (se omtalen side 3), og BP inviterer Poolen til yderligere udvikling på området

"Filosofien bag NORS er helt rigtig. Det er en oplagt vej at gå i jagten på lavere brændstofforbrug og færre CO<sub>2</sub> emissioner," siger Global Chartering Manager Lars Dencker Nielsen fra BP, der er en af verdens største olietransportører. BP blev som et af de første selskaber præsenteret for NORS.

"Der ligger store potentialer i at gennemføre transporterne på en bedre måde end i dag. NORS er et godt bud på den vej, shippingbranchen skal gå. Tankerne om deling af de opnåede gevinster mellem kunden og operatøren vil helt sikkert motivere til at effektivisere havneophold og skibsrejsen i det hele taget," siger Lars Dencker Nielsen.

## Blå bog

**Ulla Eithz Larsen**, 36, er Process & Performance Manager. Hun er oprindelig uddannet som Skibsfører i A.P. Møller – Mærsk og sejlede i en årrække containerskibe. Hun gik i land som Overstyrmand i 2002 og arbejdede hos A. P. Møller – Mærsk med lasteplanlægning og operationsopgaver, tonnagedesign og optimering samt køb og salg af containerskibe, før hun i august 2008 blev ansat i NPP.

”Min lidt utraditionelle baggrund giver mig mulighed for at bygge bro mellem sø og land og tænke både skibenes og Operationsafdelingens behov og virkelighed ind i systemerne. Samtidig har jeg et vågent øje for, hvor hverdagen kan lettes, og vi kan optimere processerne begge steder,” siger hun.

**Morten Møller Jensen**, 43, er General Manager og Head of Operations. Han er trainee fra A. P. Møller – Mærsk i 1986 og var ansat dér i 22 år, inden han i 2008 kom til NPP. Morten har stor international erfaring og har bl.a. arbejdet i UK, Belgien, Frankrig, Chile og Sydafrika og som General Manager i Maersk Line og APM terminals i København, Senior General Manager i Maersk US, Director i Maersk South America i Brasilien og Managing Director i Maersk Bangladesh.

”Jeg har i mange år arbejdet med linjetrafik, hvor skibene ankommer på faste klokkeslæt og har meget korte ventetider og meget effektive havneophold. På en række områder mener jeg, vi kan opnå det samme inden for tanksejlad, da de store olieselskaber har udstrakt kontrol over produktionskæden fra terminal til terminal,” siger han.

baseret på brændstofforbrug, oplysninger om last mv. Det vil gøre det nemmere for operatørerne at hjælpe skibene med at optimere rejsen. Samtidig genereres der i systemet løbende data for skibenes, agenternes og operatørernes performance på alle delområder.

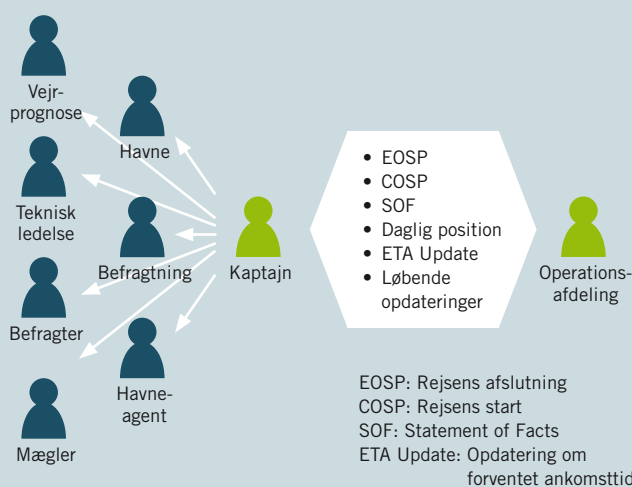
### Lavere omkostninger

”Målet med MOEPS er tresidigt: At lette og effektivisere de administrative opgaver på skibene og i Operationsafdelingen, at sikre fælles og opdateret online adgang til informationer og værktøjer og at gøre det muligt for alle involverede parter at identificere områder, hvor vi kan forbedre vores performance og nedbringe vores omkostninger på baggrund af best practice,” fortæller Process & Performance Manager Ulla Eithz Larsen, der sammen med Morten Møller Jensen har udviklet systemet.

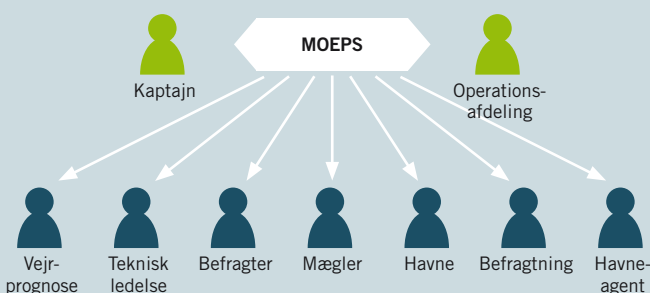
## Informationsstrømme i NPP før og nu

Før håndterede skibene kontakten direkte til et stort antal parter: Havne, agenter, befragtere, mæglere, Teknisk Afdeling, vejrtjenester mv. og sendte løbende et hav af rapporter manuelt til Operationsafdelingen i NPP. Nu samles alle oplysninger i en fælles ”digital logbog”, MOEPS, der fremover danner udgangspunkt for skibenes og Operationsafdelingens løbende dialog med parterne.

### Informationsstrømme – før MOEPS



### Informationsstrømme – efter MOEPS



”Som jeg ser det, vil NORS med enkelte tilpasninger kunne gennemføres hos udvalgte integrerede olieselskaber, hvor olien ikke handles undervejs, og der er få parter involveret. I mere komplekse værdikæder, som f.eks. BPs, handles olien undervejs flere gange, og der er mange parter involveret. Her er der behov for en bredt accepteret model for, hvordan branchen objektivt definerer og fastsætter bl.a. ”teoretisk ankomsttid” og liggetid, og for hvordan man juridisk skal håndtere disse forhold i certepartier og oliekontrakter. Det er BP snart klar med et bud på. Vi sigter på at invitere et antal udvalgte rederier og operatører, herunder NPP, til en diskussion af udformningen af et sådant system, og vil også drøfte, hvordan vi kan afprøve

det i praksis snarest, gerne med start allerede inden udgangen af 2009,” siger Lars Dencker Nielsen.



Lars Dencker Nielsen fra BP mener, at filosofien bag NORS er rigtig

# GENNEMBRUD I HANDYSIZE

Første langvarige kontrakt i Mellemøsten og største kontrakt til dato i Handysize



Modtagehavn for alumina hos Dubai Aluminium Company i Jebel Ali

NORDEN har indgået en stor lastekontrakt med et af verdens største aluminiumssmelteværker, Dubai Aluminium Company, om transport af alumina fra Australien til De Forenede Arabiske Emirater. Alumina er et finkornet produkt, der bruges til fremstilling af aluminium. Aftalen omfatter et større antal laster i 25/35.000 mts. størrelsen i løbet af 2009 og markerer et gennembrud for NORDENs Handysize segment på flere måder, fortæller Senior Chartering Manager Jan Ivarsen fra Handysize Befragtning i Tørlastafdelingen.

#### God platform

"Kontrakten er den hidtil største samlede aftale, vi har indgået på Handysize området. Samtidig er det den første længerevarende lastekontrakt, vi har indgået i regionen, og det kan give NORDEN en god platform for videre fremstød. Alumina er en såkaldt "high priced commodity", og det gør Handysize skibene særligt egnede til transporterne, da ingen ønsker at binde kapital i større lagre af varen end nødvendigt til den løbende produktion. Derfor foretrækker mange at få mindre leverancer ad gangen, og det er Handysize-skibene velegnede til qua deres størrelse," forklarer Jan Ivarsen.

En stor del af verdens aluminiumssmelteværker er placeret i Mellemøsten på grund af adgangen til billig energi. Der bygges i øjeblik-

ket to nye store smelteværker, der vil stå klar i løbet af 1-2 år, og det vil skabe yderligere efterspørgsel efter transport af laster. Aluminium anvendes især, hvor der er store krav til holdbarhed og lav vægt, f.eks. til karosserier og dele til biler og fly, elementer til broer og skibe samt til tag- og facadebeklædninger.

Handysize er NORDENs yngste aktive segment i tørlast. Ved årsskiftet havde Rederiet 14 aktive skibe, og i løbet af 2009 leveres 4 egne nybygninger.



Aftalen kan give en god platform for videre fremstød i Mellemøsten, siger Jan Ivarsen

# LANGE KONTRAKTER GIVER SIKKERHED

NORDEN er med på short-listen på rigtig mange af de langsigtede lastekontrakter, der udbydes i disse måneder

"Langsigtede lastekontrakter som aftalen med Dubai Aluminium Company er meget interessante for os: De sikrer os solide og langsigtede pengestrømme, vi kender raterne frem i tiden, og vi har mulighed for at optimere udnyttelsen af flåden, fordi vi kender de fremtidige behov og vilkår," forklarer Senior Vice President Peter Norborg, leder af Tørlastafdelingen.

I 2008 sikrede langsigtede lastekontrakter NORDEN afdækning af ca. 34.000 skibsdage i Tørlast i 2008-2023. Lastekontrakterne – COA'er – er aftaler om transport af laster til en i forvejen aftalt pris, og den type kontrakter rummer store fordele for både kunderne og Rederiet.

## Øget vægt på sikkerhed

"For kunderne giver lange kontrakter sikkerhed for pris og leverage, og navnlig det sidste har fået stigende betydning som følge af usikkerheden på markedet. Ligesom vi gerne vil indgå kontrakter med solide samarbejdspartnere, der løfter opgaverne, leverer lasterne og betaler til tiden, ønsker vores kunder at samarbejde med solide rederier, hvor de har sikkerhed for, at vi kan udføre transporten til den aftalte tid, pris og kvalitet – også langt ud i fremtiden," siger Peter Norborg.

## NORDEN står stærkt

"Selvom markedet på mange måder er afdæmpet, og der derfor er stor konkurrence om hver enkelt kontrakt, oplever vi hos en række

store befragtere en reel bekymring for, hvem de tør indgå langsigtede kontrakter med. Her står NORDEN stærkt med vores tradition for langvarige partnerskaber og vores finansielle styrke. Vi er med på short-listen på rigtig mange lastekontrakter, der udbydes i disse måneder, og det er meget tilfredsstillende og et vigtigt skulderklap fra markedet til os," siger Peter Norborg.

NORDEN har en lang række langsigtede lastekontrakter i Tørlast. Den hidtil største lastekontrakt i Tørlastafdelingen blev indgået i september 2008 med det taiwanesiske energiforsyningsselskab Ho-Ping Power Company og omfatter transport af mere end 15 mio. tons kul over 15 år. Afskibningerne påbegyndes i 2011 og vil beskæftige ca. 400 skibsdage per år i perioden.



Sikkerhed for pris og leverage er vigtig for kunderne, siger Peter Norborg

NORDENs egen Capesize enhed NORD-KRAFT

## MERE AKTIV ROLLE I CAPE SIZE

Capesize bliver snart et noget mere "aktivt" segment hos NORDEN. I de senere år har Rederiet udelukkende sluttet Capesize skibe ud på længerevarende T/C-aftaler, men den kurs justeres nu, oplyser Senior Chartering Manager Michael Boetius, som er ansvarlig for Capesize og Post-Panamax i Tørlastafdelingen.

"Dels er der kunder – bl.a. mineselskaber – som beder os trade aktivt i Capesize. Dels vurderer vi, som markederne er i dag, at der er mindre modpartsrisiko og bedre økonomi i selv at operere skibene frem for at indgå nye længerevarende T/C-aftaler," siger Michael Boetius.

NORD STEEL – en 180.000 tdw. langtidsindbefragtning, bygget i 2007 – bliver fra sensommeren det første Capesize skib, som NORDEN selv vil operere og skaffe laster til. Næste år får hun, som planerne er lige nu, følge af det langtidsindbefragtede NORD-ENERGY og Rederiets eget NORD-KRAFT, når de 2 skibe tilbageleveres til NORDEN fra T/C-aftaler.

Capesize er et volatilt segment, så for at minimere risikoen ved selv at drive skibene har NORDEN ved salg af terminslastekontrakter (FFA'er) øget dækningen i Capesize til 89% i år, 73% i 2010 og 80% i 2011. Kerneflåden i Capesize tæller 2 egne skibe og 3 langtidsindbefragtede enheder med købsoptioner.



# KRISEN GIVER MULIGHEDER

---

## Blå bog – Arvid Grundekjøn

---

Nationalitet: Norsk

Alder: 53

Uddannelse: Cand.jur., civiløkonom, PMD fra Harvard Business School.

Stilling: Bestyrelsesformand og selvstændig erhvervsdrivende.

Tillidshverv: Bestyrelsesformand for Statkraft AS, Sparebanken Pluss og Creati AS.

Karriere: 1988-2008 i Anders Wilhelmsen Gruppen som bl.a. CFO, CEO og bestyrelsesformand.

Civilt: Gift og 2 børn. Honorær Generalkonsul for Letland.



Der er lagt op til vagtskifte ved NORDENs generalforsamling den 23. april. Ud af bestyrelsen træder efter eget ønske Dag Rasmussen og Einar K. Fredvik, der begge er tilknyttet Rasmussengruppen. I stedet foreslår bestyrelsen nyvalg af Arvid Grundekjøn, en af Norges mest respekterede erhvervsledere med en lang karriere inden for bl.a. shipping.

”Arvid Grundekjøn har en bred erfaring som direktør og bestyrelsesmedlem i store, internationalt arbejdende koncerner. Han vil understøtte bestyrelsens kompetencer inden for overordnet ledelse, strategudvikling, investering, finansielle forhold og shipping,” begrundet NORDENs bestyrelsesformand Mogens Hugo forslaget om nyvalg.

### Vældig god forretningsmodel

Arvid Grundekjøn motiverer selv sit kandidatur til bestyrelsen sådan:

”NORDEN er et interessant og betydeligt shippingselskab. Jeg har arbejdet meget med shipping gennem årene og ser frem til muligheden for fortsat at beskæftige mig med de markeder i NORDEN. Rederiet har en vældig god forretningsmodel, hvor tonnagen kan øges eller reduceres afhængigt af markedsforholdene. Sammen med de mange købsoptioner giver det NORDEN en fleksibilitet, som er meget værdifuld. NORDEN har også en finansiell styrke, og jeg fornemmer, at medarbejderne har solide kundskaber og erfaringer, og at systemerne virker. Så alt i alt er det et vældigt fremtidsrettet rederi, som jeg gerne vil arbejde for,” siger Arvid Grundekjøn.

### Ideer og indspil

Den store ubalance mellem udbud og efterspørgsel er en udfordring for alle, men krisen giver også muligheder for de stærkeste rederier som NORDEN, påpeger Arvid Grundekjøn.

# HURTIGT SALG AF STOR AKTIEPOST

I et af de hurtigste og største aktiesalg i Europa i år skiftede 10,6% af NORDENs aktier i marts hænder og blev købt af en række institutionelle investorer.

Sælger var norske Kristiansands Tankrederi AS (et selskab i Rasmus-sengruppen), som gerne ville sprede deres risici ved at nedbringe ejerandelen i NORDEN, som udgjorde en ret stor del af Kristiansands Tankrederis aktiver.

Aktierne blev solgt ved en Accelerated Book-built Offering, hvor investorer blev inviteret til at byde. Hurtigt stod det klart, at processen lokkede flere købere til, end der var brug for, og da bogen blev lukket efter kun 3 dage, var der solgt 4.723.060 aktier til en stykpris på DKK 150. Den arrangerende bank kunne have solgt flere aktier – så stor var interessen ved en kurs, der tilmed lå lidt højere end markedskursen i de dage.

Transaktionen med en værdi på godt DKK 708 mio. (ca. USD 123 mio.) var den største placering af aktier i en samlet blok i de nordiske lande i år og blandt de 3 største i Europa. Cirka 100 investorer bød på aktierne, hvoraf godt halvdelen endte i en række af de nordiske lande (Danmark, Sverige, Norge og Finland), cirka en tredjedel i Storbritannien og resten i andre lande, heriblandt USA.

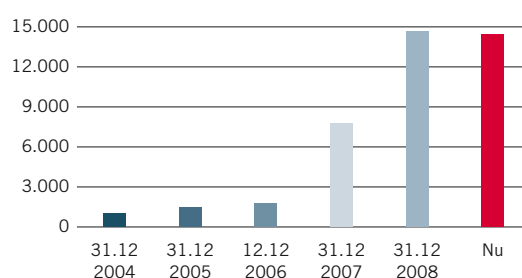
NORDEN deltog i salget på to fronter. Dels købte NORDEN en mindre klump af de udbudte aktier, og dels var road showet efter årsrapporten udvidet lidt, så flere investorer mødte NORDENs ledelse. Road showet omfattede ca. 50 møder i København, Oslo, Stockholm, London, Frankfurt og New York samt telekonferencer, informationsmøde og web casts.

## Ejerkreds udvidet

Efter salget ejer Kristiansands Tankrederi 10,9% af NORDENs aktier. Rederiets største aktionær er uændret A/S Motortramp – den mangeårige storaktionær – med 26,6%, og herefter følger NORDEN med 5,8% egne aktier. Beholdningen af egne aktier er steget fra 4,96% ved årsskiftet, og de egne aktier bruges især til at afdække optionsprogrammer.

Godt 14.500 aktionærer har valgt af lade deres aktier i NORDEN notere på navn. Antallet af aktionærer er i løbet af få år næsten tildoblet.

## Navnenoterede aktionærer



Arvid Grundekjøn foreslås nyvalgt til bestyrelsen. Han ser NORDEN som et fremtidsrettet rederi, som han gerne vil arbejde for. Og han påpeger, at krisen giver muligheder for de stærkeste rederier

”Krisen giver et ekstra pres for hele tiden at forholde sig rigtigt til markedet og sikre en god og rationel drift. Det er vigtigt, at bestyrelsen har en rolle, der går ud over den rene kontrol. Bestyrelsen skal også reelt kunne bidrage til forretningsudviklingen og give ideer og indspil i en god dialog med den daglige ledelse,” siger Arvid Grundekjøn.

Han har været bestyrelsesformand for Norges største kraftværks-selskab, det statsejede Statkraft AS, siden 2004. I de år har Statkraft udviklet sig fra et overvejende norsk vandkraftselskab til et større europæisk energiselskab med ca. 150 vand- og gas-kraftværker, vindmølleparker, solenergi og handel med strøm og gas. Aktuelt er han også formand for regionalbanken Sparebanken Pluss med hovedsæde i Kristianssand og for investerings-selskabet Creati AS, som han ejer 50% af.

Frem til 2008 var Arvid Grundekjøn bestyrelsesformand for Anders Wilhelmsen Gruppen, et af Norges største virksomheds-konglomerater, som har været omdrejningspunktet for det meste af hans erhvervs-karriere. Ligeledes sidste år stoppede han som bestyrelsesmedlem i verdens næststørste cruiseselskab, Royal Caribbean Cruises Ltd. (RCCL), der opererer 38 skibe og er listet på New York Stock Exchange. RCCL er delvist ejet af Anders Wilhelmsen Gruppen.

Samlet var Arvid Grundekjøn tilknyttet Anders Wilhelmsen Gruppen i 20 år som bl.a. CFO, CEO og bestyrelsesformand. Undervejs var han i 1992-2000 CEO for det børsnoterede Awilco ASA, Gruppens shipping- og offshore aktiviteter, som gennem årene bl.a. har været engageret i tørlastskibe, olie- og produkttankere, bilskibe, offshore supply, borerigger og teknisk management.

# NORDEN NOTER

## Udbytte på USD 100 mio.

Bestyrelsen foreslår på generalforsamlingen, at NORDEN udbetaler et udbytte på DKK 13 pr. aktie, hvilket svarer til en samlet udskrivning på USD 100 mio. Det er det næsthøjeste ordinære udbytte i Rederiets historie – kun overgået af de DKK 35, der blev udbetalt året før.

Med udbyttet har bestyrelsen søgt at få tre hensyn til at gå op i en højere enhed: Aktionærerne skal have en anstændig dividende ovenpå rekordresultatet i 2008. Men samtidig kræver de turbulente markeder, at NORDEN har en ekstra finansiell stødpude, og de finansielle muskler skal også række til at udnytte de muligheder, der opstår.

## Samling af kompetencer

Norient Product Pool (NPP) styrker kompetencerne i specialiserede operationsteams for små skibe (Handysize) og store skibe (MR/LR1). Samtidig har hvert skib fået tildelt en Masteroperatør, der fungerer som hovedkontakt for skib, agenter og befragtere. Omlægningen styrker operatørernes viden om de enkelte skibe og særlige forhold ved forskellige lastetyper og vil bl.a. medføre bedre service og øget effektivitet.

### Kontrol i Cypern

Desuden samler NPP sine kontrolopgaver i en Kontrolfunktion i Limassol i Cypern med ansvar for fragtafregninger, claims og opfølgning på betalinger.

"Ved at overføre alle de opgaver til Kontrolfunktionen i Cypern og udbygge kontoret fra 4 til 8 medarbejdere har vi opnået hurtigere afregning og opfølgning, mere ensartet bilagshåndtering og kontrol samt en mere smidig sagsbehandling. Vi får også nemmere et billede af vores omkostninger, og vi regner med yderligere gevinster i form af tidligere betalinger," siger General Manager Johnny Holm, chef for kontoret i Cypern.



Medarbejderne på kontoret i Limassol med Johnny D. Holm bagest

## Nye shipping trainees

Der har igen i år været god interesse for at få en shipping-uddannelse i NORDEN.

NORDEN begyndte for et par måneder siden at annoncere efter trainees i medierne, og kampagnen omfattede også hjemmesiden [www.shippingtrainee.dk](http://www.shippingtrainee.dk) og et informationsmøde i Hellerup. Videbegærligheden hos de 50 fremmødte til mødet var stor, og der blev stillet mange spørgsmål til værterne, som var de elevansvarlige i HR-afdelingen samt en 1. årselev og en 2. årselev.

Som en gimmick blev der via hjemmesiden afholdt en konkurrence. Vinder blev Troels Hjaltelin, som kan se frem til at prøve kræfter som shipping trainee på NORDENs kontor i Shanghai i 3 dage.

NORDEN forventer i år at ansætte 4 shipping trainees. P.t. har Rederiet 24 unge under uddannelse på land. I Hellerup uddannes ud over 13 shipping trainees også 2 IT trainees, 1 regnskabs trainee og 2 trainees fra Shanghai. På de oversøiske kontorer uddannes 3 shipping trainees i Singapore, 2 i Shanghai og 1 i Annapolis.



Farverne fra universet på [www.shippingtrainee.dk](http://www.shippingtrainee.dk) blev genbrugt i jobannoncerne

## E'tet, som faktisk ikke er et E

... men det ligner! Her er den helt korte version af historien om NORDENs logo.

NORDENs logo var indtil 1993 rederiflaget på en flagstang. Helt traditionelt som hos mange andre rederier.

Så gav den daværende adm. direktør, Steen Krabbe, opgaven med at kreere et "helt nyt og anderledes" logo til bureauet Gorm Larsen & Partners A/S. Gorm Larsen satte sig for, at selve navnet NORDEN skulle være det bærende element i et enkelt og let genkendeligt logo. Og samtidig så han muligheder i Rederiets sort-hvid-røde skorstensmærke og i det røde rederiflag med den hvide stjerne.

"Så lå løsningen lige for. "E'tet" i navnet blev udskiftet med skorstensmærket med den hvide stjerne i det røde felt. Fonetisk opfattedes navnet nu som NORD'N, men visuelt, som en helhed: NORDEN," siger Gorm Larsen.

Både skorstensmærke og rederiflag har i øvrigt i dag det samme udseende som i 1872, da de prydede Rederiets første skib.



## Åbent hus for aktionærer

Som lovet på sidste års generalforsamling inviteres NORDENs aktionærer indenfor til en rundvisning i Rederiets domicil Bryghuset i Hellerup, nord for København.

Arrangementet foregår **onsdag 10. juni 2009 kl. 15:30**, hvor der tillige bydes på et let traktement.

Aktionærer kan læse mere om arrangementet på hjemmesiden

[www.ds-norden.com/investor/](http://www.ds-norden.com/investor/), hvor man kan tilmelde sig med angivelse af VP referencenummer.

Skulle man være forhindret i at deltage, kan man i stedet tage en virtuel rundtur i NORDENs domicil i filmen "Bryghus Film – NORDEN's Headquarters" som findes på [www.ds-norden.com/profile/visualpresentations/](http://www.ds-norden.com/profile/visualpresentations/).

## Nr. 1



Anders Hansen fejrer sejren i Joburg Open

Golfspilleren Anders Hansen, som NORDEN siden oktober 2007 har sponsoreret med et mindre beløb og bl.a. har benyttet som instruktør ved NORDEN Invitational golfturneringerne i Japan, fører lige nu suverænt den sydafrikanske PGA tour "Sunshine Tour" efter sejre i de store turneringer i Joburg Open og Vodacom Championship.

De fine resultater har også styrket hans placering på den europæiske golfscene, hvor han aktuelt ligger blandt de 25 bedste. "Sunshine Tour" består af i alt 30 større og mindre turneringer, der tæller til ranglisten. Kan Anders Hansen med sine resultater i "Sunshine Tour" resten af året fastholde førerstillingen, vil han som sidegevinst opnå direkte invitation til nogle meget pengestærke golfturneringer og flere af næste års majors.

Som en del af aftalen med NORDEN bærer Anders Hansen NORDEN logoet på sine golfkasketter og bluser. Med den aktuelle placering understøtter han på fornemste vis NORDENs kerneværdi "ambition" og målsætningen om at være nr.1.

## Sojabønne til Århus

En delegation af operatører og shipping trainees fra Tørlastafdelingen besøgte NORD LEADER, da det lagde til kaj i Århus (Danmark) for at losse sojabønne. Skibet havde, før det kaldte Århus, taget den 5.300 sømil lange rejse fra Itacoatiara i Brasilien.

"Det var fint vejr til losseoperationen, og alt gik planmæssigt. Kaptajn og besætning var hårdtarbejdende, meget servicemindedede og fortalte os gladelig om deres liv til søs," siger en af 1. års eleverne, Alexander Sillehoved. Han og kollegerne kan også skrive under på, at lugten af sojabønne – som primært bruges i dyrefoderindustrien – bliver hængende i tøjjet.

Det langtidsindbefragtede NORD LEADER er bygget i 2007, har en maksimal lasteevne på 55.000 metriske tons, en dybgang på 12,5 m og er 189,9 m langt.



Sojabønne i et af NORD LEADERs lastrum



Vi kom hjem med en rigtig god oplevelse, siger Alexander Sillehoved (yderst til højre)

# NORDEN FAKTA

Dampskibsselskabet NORDEN A/S er en global operatør af tank- og tørlastskibe. NORDEN har hjemsted i Danmark og er børsnoteret på NASDAQ OMX København A/S. NORDEN blev stiftet i 1871 og er således et af Danmarks ældste internationalt opererende rederier.

## Kontorer verden over

NORDEN har hovedkontor i Hellerup, nord for København (Danmark), og har kontorer i Singapore, Kina, Brasilien, Indien og USA. På sine kontorer har NORDEN 216 medarbejdere, og omkring 400 er ansat på Rederiets egne skibe.

## Forretningsmodel

NORDEN har en klar ambition om at positionere sig selv som en servicevirksomhed, der leverer høj kvalitet til sine kunder. For at leve op til dette udvikler NORDEN kontinuerligt sit kundefokus og tilpasser sin portefølje af kapacitet og last. Via vores kontorer verden over møder vi vores kunder lokalt og tilpasser vores service til deres behov. Derudover fokuserer vi på at bygge langvarige partnerskaber med skibsværfter og kunder. Kompetente og dedikerede medarbejdere er en forudsætning for vores succes.

## Strategi

NORDEN har valgt en balanceret tilgang til de svære markedsforhold i tank og tørlast som følge af den globale økonomiske krise. På den korte bane har Rederiet tilpasset kapacitet, aktiviteter, omkostninger og investeringer til de ændrede markedsvilkår. Men samtidig bringer NORDEN sig i kraft af sin finansielle styrke, sit navn og sit kundefokus i en position, hvor Rederiet kan udnytte mulighederne for langsigtet at styrke sin position i tørlast- og tankmarkederne.

## Vores vision

**The preferred partner in global tramp shipping. Unique people. Open minded team spirit. Number one.**

## Vores værdier

- Flexibility
- Reliability
- Empathy
- Ambition

## Vores mission

Our business is global tramp shipping. We seek excellence through a dedicated team effort from competent and motivated people. Through our values we focus on customers who benefit from our constant commitment to being an independent long-term partner continue our long history of building valued relationships with shipowners and shipyards

## Tørlast

Inden for tørlast er Rederiet en af verdens førende operatører af Handymax og Panamax tørlastskibe, hvortil kommer væsentlige aktiviteter i Handysize og Capesize. Seneste initiativ er indgang i det nye Post-Panamax segment.

## Tank

NORDEN er aktiv i produkttanksegmenterne Handysize, MR og LR 1. Den kommercielle drift inden for produkttank drives i den 50%-ejede Norient Product Pool, som er blandt verdens største produkttank-pools.

## Corporate Social Responsibility – Miljøet

NORDEN prioriterer miljø og sikkerhed højt – Rederiet opererer derfor udelukkende moderne, dobbeltkroget tanktonnage og arbejder løbende med at minimere fremdrivningsmodstanden og optimere forbrændingen af brændstof på egne skibe. Rederiet har påbegyndt et mere systematisk arbejde med miljømæssig og social bæredygtighed for i højere grad at tage et ansvar for sikkerhed til søs, arbejdsmiljø, det ydre miljø, medarbejdernes vilkår og muligheder samt andre problemstillinger inden for Corporate Social Responsibility (CSR).

## Finansielle hovedpunkter årsrapport 2008

**Resultat:** NORDEN opnåede sit bedste resultat til dato. Nettoresultatet steg ca. 1% til USD 708 mio. eller DKK 3.609 mio. Resultatet forrenter den gennemsnitlige egenkapital med 47%. De likvide beholdninger øgedes med USD 187 mio. til USD 807 mio.

**Forventninger:** For 2009 ventes EBITDA at blive USD 100-340 mio. (USD 100-300 mio. i Tørlast og USD 20-50 mio. i Tank).

## ADRESSE

Dampskibsselskabet NORDEN A/S  
Strandvejen 52  
2900 Hellerup  
Danmark

Telefonnummer: 3315 0451  
www.ds-norden.com

## LEDELSE

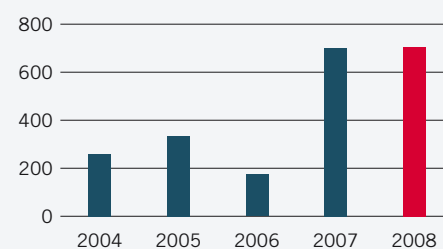
**Bestyrelsesformand**  
Mogens Hugo

**Direktion**  
Carsten Mortensen, CEO  
Michael Tønnes Jørgensen, CFO

## NORDENs AKTIEDATA

**Aktiekapital:** DKK 44.600.000  
**Antal aktier:** 44.600.000  
**Nominal stykstørrelse:** DKK 1  
**Aktieklasser:** 1  
**Stemmeretsbegrænsning:** Ingen  
**Handelsbørs:** NASDAQ OMX København A/S  
**Handelskode:** DNORD  
**ISIN code:** DK0060083210  
**Indeks:** OMX Copenhagen 20 (OMXC20) Nordic Large Cap  
**Bloomberg kode:** DNORD.DC  
**Reuters kode:** DNORD.CO

## Resultat (USD m)



# MINDRE SVOVL I BUNKERS

NORDEN reducerede indholdet af svovl i bunkers (brændstof) med 8% i 2008. Den aktive indsats for mindre svovl fortsættes i 2009

NORDENs arbejde for at reducere svovlindholdet i skibenes bunkers bærer frugt. I 2008 blev det gennemsnitlige svovlindhold i alt indkøbt brændstof nedbragt til 2,31% mod 2,51% i de sidste måneder af 2007. Det svarer til en reduktion på 8%.

Målet for 2008 var et svovlindhold under 2,75%, og målet er for 2009 blevet skærpet til 2,3%. Den løbende opgørelse af indholdet af svovl i bunkers begyndte i slutningen af 2007, og samtidig blev svovlindholdet et vigtigt parameter for NORDENs Bunkersafdeling ved indkøb af bunkers.

## Omfang forpligter

NORDENs Bunkersafdeling købte i 2008 mere end 1 mio. tons bunkers til Rederiets egne og indchartrede skibe samt skibene i Norient Product Pool.

"Dette omfang forpligter. Vi vil som et led i NORDENs miljø- og klimapolitik og vores generelle CSR-indsats gerne bidrage aktivt til at reducere svovl og øvrige emissioner maksimalt, hvor det er teknisk og økonomisk muligt," siger Lars Lundegaard, Senior Vice President og leder af Teknisk Afdeling.

## Forskel på tilgængelighed

NORDENs Bunkersafdeling under ledelse af General Manager Klaus Stamp køber bunkers i havne overalt i verden, og der er stor forskel på tilgængeligheden af – og prisen på – bunkers med lavt svovlindhold i f.eks. Singapore, Gibraltar og Panama, der lige nu er NORDENs vigtigste bunkershavne.

"Det kræver en stram planlægning og en god portion ildhu i vores operations- og bunkersafdelinger at sikre et lavt svovlindhold, men vi mener, det er den eneste rigtige vej at gå. Med indsatsen forbedrer vi og vores leverandører os samtidig på de nye og skrappe grænseværdier fra IMO," siger Lars Lundegaard.



## Nye grænseværdier

Grænseværdierne for svovlindhold i bunkers er fastsat af FN's internationale søfartsorganisation, IMO. Aktuelt er grænserne i internationale farvande 4,5% svovl, mens grænsen er 1,5% i særligt udvalgte Sulphur Emission Control Areas (SECA) som bl.a. Østersøen og Nordsøen/Den Engelske Kanal. Men IMO har for nylig fastsat nye ambitiøse krav. Svovlindholdet i bunkers skal i internationale farvande reduceres til 3,5% med virkning fra 2012 og 0,5% med virkning fra 2020. I SECA-områderne lyder de nye grænser på 1% fra 2010 og 0,1% fra 2015.

## Renere Skibsfart

De nye grænser for svovl er en stor udfordring både for rederierne, leverandører af bunkerolie og den maritime industri, og det stiller krav til et tæt samarbejde mellem myndigheder, forskningsinstitutioner, industri, oliebranchen og rederierne om udvikling af brændstof og miljøteknologi. Danmarks Rederiforening og Miljøstyrelsen indgik i november 2008 et partnerskab for Renere Skibsfart og har netop lanceret en fælles handlingsplan med en række initiativer inden for kortlægning af emissioner fra skibsfarten, udvikling af miljøteknologi og skærpet lovgivning. Ved siden af dette gennemfører danske rederier, herunder NORDEN, en række egne initiativer. Handlingsplanen kan ses på Rederiforeningens hjemmeside [www.shipowners.dk](http://www.shipowners.dk)

## GreenSteam til eksamen

Efter godt 6 måneders prøvesejlads med trimoptimeringssystemet GreenSteam™ på produkttankskibet NORD SNOW QUEEN er systemet nu udbygget, så det giver besætningen på broen og i maskinrummet online anbefalinger om fart, rorets stilling, maskinens indstillinger, brug af ballasttanke mm. Derved kan besætningen sikre optimal trim af skibet under sejlads.

NORDEN vil frem til sommeren 2009 afprøve, om NORD SNOW QUEEN i praksis kan reducere brændstofforbruget – og dermed CO<sub>2</sub> udledningerne – med de forventede 4% ved at sejle efter systemets anvisninger. Herefter beslutter NORDEN, om GreenSteam™ generelt skal ruller ud på NORDENs egne skibe som et led i arbejdet for at reducere udledninger af drivhusgasser.

## Nyt CSR Executive Body

NORDENs bestyrelse nedsatte i april 2008 et Corporate Social Responsibility Executive Body, der skal drive udviklingen på CSR området, rådgive NORDENs ledelse og bestyrelse i CSR spørgsmål og udarbejde retningslinjer for Rederiets politikker inden for bl.a. miljø- og klimaspørgsmål. Udvalget har i 2009 fået ny sammensætning. Ny formand for udvalget er CFO Michael Tønnes Jørgensen. Øvrige medlemmer er Senior Vice President Lars Lundegaard fra Teknisk Afdeling, Head of Corporate Communications Hans Bøving og Analyst Birgitte Jeppesen fra Corporate Secretariat.

# MEDARBEJDER

## Management

2. januar 2009: *Michael Tønnes Jørgensen*, 43, ansat som Executive Vice President & CFO.

## Koncernfunktioner

11. december 2008: *Christopher Hollyoak Frederiksen* overgået fra shipping trainee til Legal Department som Administrativ Assistent.

21. januar 2009: Ny struktur i Corporate Secretariat, som nu består af følgende sektioner:

Business Development, ledet af *Mikkel Nielsen*, udnævnt til Deputy i afdelingen.  
Commercial Support, ledet af *Mads Pilgaard*.  
Risk Management, ledet af *Marianne Christensen*.

1. april 2009: *Jesper Dueholm Hou* udnævnt til Head of Internal Service.

## Finansafdeling

16. januar 2009: *Christian Hey* overgået fra Student Assistant i Legal Department til Student Assistant i Finansafdeling.

26. januar 2009: *Danny Oved* overgået fra Accounting til Finansafdelingen som Assistent Financial Controller.

2. februar 2009: *Rikke Bech Høngaard* overgået fra Controller i Tørlastafdelingen til Finansafdelingen som Financial Assistant.

## Tankafdelingen

24. marts 2009: *Majbritt Overgaard Jacobsen*, overgået fra Controller i Tørlastafdelingen til samme funktion i Tank.

## Teknisk Afdeling

1. januar 2009: *Henrik Christensen*, Assistent QA Manager, udnævnt til QA Manager.

1. januar 2009: *Casper S. Andersen*, Assistent Superintendent, udnævnt til Superintendent.

26. januar 2009: *Susanne Alsing*, overgået fra Sekretær i Projects i Tørlastafdelingen til Teknisk Afdeling som Sekretær.

9. februar 2009: *Elsebeth Sidenius Nielsen*, 54, ansat som barselsvikar i Crew Account

13. marts 2009: *Susanne Fauerskov*, Crew Account Manager, gået på barsel.

## Tørlastafdelingen

1. januar 2009: *Mikkel Fruergaard*, Senior Chartering Manager, udnævnt til General Manager.

1. januar 2009: *Thomas Jarde*, Senior Chartering Manager, udnævnt til General Manager.

1. januar 2009: *Adam Nielsen*, Chartering Manager, udnævnt til Senior Chartering Manager.

15. januar 2009: *Dorte Nielsen* overgået fra Singapore til Tørlastafdelingen som General Manager/Leder af Tørlast Operation/Bunker.

21. januar 2009: *Ewa Melan Nietschke*, Analyst i Corporate Secretariat, overgået til Tørlastafdelingen som Sekretær.

17. februar 2009: *Charlotte Nymark*, Assistent Chartering Manager i Singapore, overgået til Tørlastafdelingen som Chartering Manager i Handysize Befragtning.

2. marts 2009: *Michael Særmærk*, Controller i Singapore, overgået til Tørlastafdelingen som Controller.

9. marts 2009: *Rasmus Saltofte*, Assistant Operations Manager i Singapore, overgået

## NYE SITE OFFICES I ASIEN



Skæring af stål fejres på Shanghai Shipyard. Site Manager V. G. Vijayan ses i midten sammen med sin hustru og repræsentanter fra værftet

NORDEN har netop åbnet et site office på det kinesiske Shanghai Shipyard. Her skal Site Manager V. G. Vijayan og hans team føre tilsyn med bygningen af Post-Panamax tørlastskibe til levering i 2010. Det er første gang, NORDEN bygger på værftet, der ligger på Chongming Island.

NORDEN har lige nu 3 site offices i Kina. Site offices er bemandet med medarbejdere med kompetencer inden for bl.a. stål, maling og motorer, og de fører tilsyn med fremdriften i byggeriet og sikrer, at skibene bygges i henhold til specifikationen.

For nylig åbnede NORDEN også et site office på Mitsui Chiba Shipyard i Japan. Her står Jon R. M. Boesen i spidsen for projektteamet, som i dag er det eneste i Japan. Værftet bygger en serie Handymax tørlastskibe til levering i 2009 og 2010, og værftet har bygget skibe til NORDEN siden 1970'erne, senest 3 Handymax tørlastskibe i 2005.

# NYT



til Tørlastafdelingen som Assistant Operations Manager i Panamax operation.

#### Annapolis

1. januar 2009: *Jacob Koch Nielsen*, Assistant Operations Manager, udnævnt til Operations Manager.

23. januar 2009: *Claus Hartmann*, Senior Operations Manager, overgået til stilling som Port Captain.

1. marts 2009: *Owen Mulford* udlært og udnævnt til Assistant Chartering Manager.

#### Shanghai

1. januar 2009: *Gry Rostrup*, Assistant Chartering Manager, udnævnt til Chartering Manager.

#### Norient Product Pool

##### Hellerup

1. januar 2009: *Jesper Rask*, Senior Chartering Manager, udnævnt til General Manager.

1. januar 2009: *Jens Christophersen*, General Manager, udnævnt til Vice President.

2. januar 2009: *Claus Hyllested*, 41, ansat som Operations Manager.

2. januar 2009: *Nicolai Baden Madsen*, 33, ansat som Operations Manager.

23. marts 2009: *Jeppe Mulvad Larsen*, 28, ansat som Student Assistant i Process & Performance sektionen.

#### Cypern

1. januar 2009: *Johnny Holm*, Head of Demurrage, udnævnt til General Manager.

12. januar 2009: *Eleni Nicolaou*, 42, ansat som Controller – Disbursements.

27. januar 2009: *Nina Nicholas Morgan*, 24, ansat som Demurrage Negotiator – Control.

#### Fratrædelser

13. januar 2009: NORDEN gennemførte kollektive afskedigelser blandt personalet på land, hvilket medførte, at 19 medarbejdere blev opsagt i Hellerup, 4 i Annapolis, 5 i Shanghai og 9 i Singapore.

#### NORDENs skibe

Mt. NORD BELL

17. februar 2009: *Lars Bjørn Thorkilsen*, 43, ansat som 2. Styrmand.

Mt. NORD BUTTERFLY

12. januar 2009: *Jakob Waag Thomsen*, 24, ansat som 3. Maskinmester.

Mt. NORD MERMAID

5. januar 2009: *Christian Egegaard Nielsen*, 30, ansat som Officersaspirant.

10. februar 2009: *Jesper Faldt Faurholt*, 25, ansat som 3. Maskinmester.

Mt. NORD SNOW QUEEN

1. januar 2009: *Henning Stig Jacobsen*, 45, ansat som Overstyrmand.

6. januar 2009: *Eigil Holm Thøisen*, 57, ansat som 1. Maskinmester.

13. marts 2009: *Lars H.D. Larsen*, 47, ansat som 1. Maskinmester.

1. april 2009: *Jens Kastberg Jensen*, 33, ansat som 2. Maskinmester.

15. april 2009: *Kaj Tausen*, 51, ansat som Overstyrmand.

Mv. NORD WHALE

2. januar 2009: *Niels Kristian Klausen*, 56, ansat som Skibsfører.

#### Andre skibsofficersaspiranter/Senior Officerer

1. januar 2009: *Jens Jacob Christiansen*, 26, ansat som Officersaspirant.

1. januar 2009: *Simon Tranberg Vammen*, 21, ansat som Officersaspirant.

1. april 2009: *Jonas Bach Kofoed*, 32, ansat som Officersaspirant.

30. marts 2009: *Thorger Waalle*, 56, ansat som 1. Maskinmester.

15. april 2009: *Kari Anfinnur Hansen*, 41, ansat som Overstyrmand.

1. maj 2009: *Hans Arne Bertholdsen*, 44, ansat som 1. Maskinmester.

## Runde dage

#### Rio de Janeiro

17. februar 2009: *Maria Helena Veiga Guimarães Ferreira*, Administrative Assistant, fyldte 50 år.

#### Teknisk Afdeling

17. januar 2009: *Susanne Alsing*, Sekretær, fyldte 50 år.

#### Tørlastafdelingen

1. april 2009: *Michael Særmark*, Controller, 10 års jubilæum.

7. april 2009: *Henrik Walstrøm Larsen*, Controller, fylder 60 år.

26. april 2009: *Christian Ingerslev*, General Manager, Handysize Befragtning, fylder 40 år.

#### NORDENs skibe

15. november 2008: *Jørn Roos Andersen*, Hovmester på mt. NORD BELL, 25 års jubilæum.

28. marts 2009: *Kim Aarup*, Kaptajn på mt. NORD BUTTERFLY, fyldte 50 år.

3. april 2009: *Kjell H. C. Malmberg*, Kaptajn på mv. NORDPOL, fyldte 50 år.

23. april 2009: *Finn Høidam Madsen*, Kaptajn på mv. NORD WHALE, fylder 60 år.

# GODE SILD OG STORE TORSK

12 torsk, 1 hvilling, 1 skrubbe, et par blåmuslinger, et ukendt antal sild, røde kinder og vindblæst hår var resultaterne af NORDEN Jagtklubs årlige havfisketur på Øresund

22 morgenfriske fiskere – voksne og børn, erfarne lystfiskere og nybegyndere – stod ud fra Rungsted Havn på kutteren HANNE-BERIT for at jage gode sild og store torsk. Jagten foregik i stort set havblik, og allerede ved det første fiskested – nord for øen Hven – var der gevinst, da snørerne kom i vandet og mødte en sildestime. Heldige ejere af en stang med sildeforfang kunne fange op til 4 sild ad gangen.

En stolt Peter Westergaard med dagens største torsk

Voksne og børn gik med stor ildhu til sagen på havfisketur på Øresund



En af turens højdepunkter var, da sidste års vinder af "Årets Fangst" halede ikke alene én, men to store torsk op samtidig. En bed på pirken og en på den såkaldte blæksprutte. Glad og tilfreds med 2 x 3 kg torsk genvandt Allan Wodstrup (Senior Chartering Manager i Norient Product Pool) derfor hæderen for "Årets Fangst" og blev den flaske rødvin rigere, som NORDENs Jagtklub satte på højkant som førstepræmie i voksenkonkurrencen.

I børnekonkurrencen gik hovedpræmien – et stort påskeæg – til 11-årige Peter, der fik dagens største torsk på krogen, et pragt-eksemplar på 4,2 kg. Peter er søn af Søren Westergaard, General Manager i Teknisk Afdeling.

NORDEN Jagtklub arrangerer også lerdueskydning samt mindre jagter. Jagtklubbens formål er bl.a. at styrke det sociale samvær blandt medarbejderne.



NORDENs første amerikanske trainee

## ET TEGN FRA OVEN

Da Owen Mulford som led i sit studie i International Transportation Management på Maritime College på State University of New York i sommeren 2007 var i København, anede han ikke, at der var noget, der hed Dampskibsselskabet NORDEN.

Efter at have set Den Lille Havfrue passerede Owen og nogle klassekammerater tilfældigt forbi NORDENs daværende hovedkontor i Amaliegade 49. De syntes, at det var et stateligt gammelt hus og spurgte en forbi-passe-

rende, hvem der holdt til der. "Rederiet NORDEN, et af Danmarks største og ældste rederier," lød svaret. Owens interesse blev vakt, og da han kom tilbage til New York, slog han NORDEN op på internettet.

Her så han til sin store overraskelse, at Rederiet også havde et kontor i USA – oven i købet i Annapolis, hvor han var født og vokset op. Det var et "tegn fra oven", syntes han. Owen kontaktede derfor straks kontoret i Annapolis og blev kort tid efter ansat som NORDENs første trainee i USA. Her er han netop blevet færdiguddannet og ansat som Assistant Chartering Manager.

Trainees på udekantorerne er generelt ældre end trainees på hovedkontoret og har typisk en videregående maritim uddannelse. Owen er således 27 år og har ud over en Masters i International Transportation Management også en uddannelse som US Coast Guard.