

# Anders Jahre ble hedret

Skipsreder Anders Jahre ble naturlig nok gjenstand for stor hyldelse under generalforsamlingen i A/S Kosmos 20. april, ettersom generalforsamlingen markerte et generasjonsskifte på den må-

ten at Anders Jahre trakk seg tilbake som administrerende direktør. A/S Kosmos hedret ham ved å gi 850.000 kroner til fondet for Sandefjord By muséum. Dermed utgjør fondets grunnkapital én

million kroner. Det var Anders Jahre som la grunnlaget for muséet i 1952. En byste av ham ble derfor reist utenfor muséets hovedinngang. Mer om generalforsamlingen på side 3.



# Jasaka' utav opplagsbøyene

«Jasaka» begynte å røre på seg i månedsskiftet mai/juni etter å ha ligget i bøyene i Sandefjordsfjorden siden februar. Det var hektisk virksomhet ombord umiddelbart for avgang. Ingen visste sikkert hvor båten skulle, men kursen ble satt mot Lands End for ordre.

«Jahre Nytt» avla «Jasaka» en kort visitt for avgang, og mer om dette besøket er å finne inne i avisen. Bildet er hentet fra dekket, og det er Per Sundfær og Magnus Paulsen som slår av en prat.

# Jacara' i ledelsen

Ved månedsskiftet mai-juni var «Jacara» fortsatt i ledelsen i den internasjonale fotballserien. Etter åtte kamper hadde «Jacara» 16 poeng og 73-7 i målforhold. Men «Olanesti» fra Romania blir en vanskelig konkurrent, også dette laget har vunnet sine åtte første kamper. Etter 13-0, 6-0 og 7-0 i Hamburg har «Kronprins Harald» fått en fin start, med 10 poeng på fem kamper og hele 40-0 i målforhold. Her blir det kamp om mesterskapet, med to av våre skip innblandet.

# Damp, blod og fett .

70-80 mann arbeider i damp, blod og fett. Vinsjen drønner, bommer svinges, hvalene skjæres og rives bokstavelig talt i stykker. Lange remser med spekk og blodig kjøtt slepes av tilsynelatende usynlige kref-

ter ..... Det er kommandørkaptein Boldt-Christmas som skriver slik fra en tur på feltet. I anledning Kosmos-jubiléet gjen-gir JAHRE NYTT et utdrag fra hans «loggbok» etter en sesong for 30 år siden.





# Kronprinsparet fikk høre om idrettsskipet Jacara'

De norske sjøfolkene som oppholdt seg i Yokohama under kronprinsparets besøk i Japan i april, satte pris på at kronprinsparet hadde lagt turen til velferdssenteret i Yokohama. Kronprins Harald og kronprinsesse Sonja tok seg god tid til å prate med sjøfolkene som var møtt frem, og blant dem var kaptein Ivar Høglo på «Jacara» som hadde mangt å berette om sitt liv til sjøs. Han var spesielt stolt over å kunne fortelle at «Jacara» var et fenomenalt idrettsskip, som vant en innendørs idrettsuke i Yokohama i april og som var japansk mester i idrett for sjøfolk. 15 av mannskapet på «Jacara» hadde tatt turen til velferdssenteret, og verkstedet hvor «Jacara» ble ombygd til bilbåt, hadde stilt tre limousiner til disposisjon for å frakte dem til senteret.

Det var et strålende opplagt kronprinspar som møtte de norske sjøfolkene i velferdssenteret. Riktignok var det snøvær og kaldt, men dette la ingen demper på stemningen. Og da

«Jacara»-folk samlet foran kronprinsparet. Fra høyre: Wenche Høglo, Per Arne Haagensen og Bjørn Kolstad. Mannen med bart er stasjonssjef for velferdssenteret i Yokohama.

kronprinsparet traff Høglo og 1. maskinist Harry Aakre fra «Jacara» (begge er fra Trøndelag) var det tydelig at trøndersk humor slo an, og samtalen ble både lang og hjertelig.

Kronprinsen og kronprinsessen var i Japan i ni dager, og flere hundre fastboende nordmenn og sjøfolk på korte havnebesøk fikk anledning til å hilse på dem og snakke med dem. Turen til det fjerne Østen var ikke en offisiell tur, men en representasjonstur.

## Ni mål pr. kamp

Kaptein Høglo har forøvrig sine ord i behold når det gjelder «Jacara» og den store interessen for idrett ombord. I følge den siste sportsrapporten vi har mottatt fra velferden, så leder «Jacara» både den internasjonale og den norske fotballse-

rien. I den internasjonale serien har skipet spilt åtte kamper og vunnet alle med målscore 73-7, hvilket er gjennomsnittlig ni scorede mål pr. kamp. I den norske serien har «Jacara» spilt seks kamper, alle vunnet, med sammenlagt målscore 49-4. Det gjenstår mange kamper ennå, men innledningen i årets serier har vært glimrende.

Og siden vi skryter litt av «Jacara» som idrettsskip, la oss også ta med at skipet ligger som foreløbig nummer én i 4 ganger 25 meter stafettsvømming og at Dag Klavenes leder sin klasse i høyde uten tilløp og lengde uten tilløp. Vi kan jo også nevne at Wenche Høglo i sin klasse foreløbig har to 2. plasser og en 3. plass i henholdsvis kule, lengde uten tilløp og tre-kamp



Etter at kronprinsparet hadde forlatt velferdssenteret, hjalp besetningen på «Jacara» til med opprydningen. Her slapper de av etter vel utført jobb. Fra venstre: fru Høglo, Harry Aakre, Ivar Høglo, velferdssekretæren med datter og frue, Tor Erling Martinsen, Jan Furuseth og Bjørn Kolstad.



## LUGARSVIN, FINNES DE?

Fra Polyposten har vi sakset følgende, som kanskje kan være til ettertanke også hos oss?

«En god regel til sjøs sier at en skal flytte ut av en lugar og etterlate den i samme stand som en flyttet inn i den. Men gjør alle det?»

Var det plutselig noen som følte seg truffet ved denne overskrift og undertittel? Vi tror det. Det finnes ennå enkelte voksne mennesker som ikke er kommet lenger i sin utvikling enn at andre må rydde opp for dem uansett hva og hvor det skulle være. En del av disse er til sjøs. Sporene etter dem taler sitt tydelige språk, og det er bare en benevnelse som passer på slike, og det er lugarsvin. Uttrykket rant oss i sinnet da vi hørte utropet fra en lugarpike som skulle gjøre ren en lugar før en nypåmønstret skulle flytte inn. Hun åpnet døren og utbrøt: Fy til grisen!

Det kan se ut til at for noen enkeltes tilfeller kan en døpe av mønstringsdagen til «De sure sokker og singleters dag». En skal mønstre av, det siste arbeidet er utført om bord, en siste dusj, avmønstringsteyet tatt på, det en vil ta med seg av eiendeler, blir puttet i en koffert mens det øvrige blir liggende igjen. Og hva ligger igjen? Skittent arbeidstøy, skitne strømper, skittent undertøy, halvfulle tarpastatuber, halvfull og nesten tom etterbarberingsvann- og deodorant-emballasje, nedslitte tarmbørster, krøllete skrivepapir, magasinhauger, tomflasker og mer eller mindre tiltalende halvfillete glamourbilder på skottene. Vi har hørt at det kan bli hele sekker med søppel fra en enkelt lugar!

Nei, nei, nei! Dette må bli slutt! Det er hverken lugarmanns eller lugarpikes jobb å feie opp slike etterlatenskaper. Det må kunne gå an å arrangere seg slik at det som står igjen å gjøre for dem som har jobben med å holde lugarene rene, det er den alminnelige vask. En kan foreslå mange løsninger, men det skulle være unødvendig. Kravet til den enkelte må være at lugaren blir gjort «spick and span» før en mønstre av. Om det så skal skje ett eller to døgn før avmønstring, så går det an å få vekk alt det som en ikke skal ha med seg hjem før en kommer til havn eller umiddelbart før en mønstre av. Det blir alltid litt tid å gjøre på. Vi håper at det siste lugarsvin har mønstret av for godt!»



# Anders Jahre ble hyldet ved gene- ralforsamlingen

**Generalforsamlingen i A/S Kosmos torsdag 20. april markerte slutten på en lang og rik epoke i selskapets snart 50-årige historie i og med at skipsreder Anders Jahre trakk seg tilbake som selskapets administrerende direktør og overlot sin stol til skipsreder Bjørn Bettum. Dette «generasjons-skifte» i selskapets daglige ledelse ble markert i form av en hyldelse til skipsreder Anders Jahre i Hjertnes.**

For å hedre skipsreder Anders Jahre, som har ledet selskapet siden starten 6. oktober 1928, ble det gitt 850.000 kroner fra A/S Kosmos til «Jørgen A. Jahre og hustru Anne Susanne Jahres fond for Sandefjord By-museum».

Fondet, som altså bærer navnet til Anders Jahres foreldre, ble opprettet i 1957 ved en personlig gave fra Anders Jahre på 100.000 kroner. Med gaven som ble gitt under generalforsamlingen, utgjør fondets grunnkapital én million kroner. I fondets statutter heter det

at den årlige renteavkastning skal brukes til Innkjøp av gjenstander til museets samlinger og til kulturarbeide som er knyttet til museet. Det var forøvrig Anders Jahre selv som la grunnlaget for Sandefjord By-museum da han i 1952 skjen-



Bymuseets hovedinngang, med busten av Anders Jahre i forgrunnen.

Bildet:

Skipsreder Anders Jahre, her i ferd med å reise seg for å takke for gaven og for den oppmerksomhet og applaus som ble gitt ham under generalforsamlingen. Fra venstre, stående ved styrebordet: Skipsreder Svend Foyn Bruun, direktør Rolf Eriksen, skipsreder Bjørn Bettum, representantskapets ordfører direktør Per M. Hansson, skipsreder Jørgen Jahre, og skipsreder Nils J. Astrup. \*

ket byen Pukkestad gård, et gårdsanlegg fra 1792. Anders Jahre besørget også restaureringen av gårdsanlegget, som ble innviet som bymuseum for 22 år siden.

Overrakkelsen av denne gaven, som altså kommer byen til gode, kom på tampen av generalforsamlingen, etter at representantskapets ordfører Per M. Hansson i sin tale til Anders Jahre hadde overbragt selskapets og aksjonærenes dypfølte takk. «Hans innsats er et eventyr», sa Per M. Hansson i sin enkle, men allikevel treffende konklusjon. Aksjonærene takket med stående applaus.

Ettersom gaven ville komme byen til gode, var det ordfører Per Odberg som benyttet anledningen til å takke. Han takket skipsreder Anders Jahre for alt hva han har betydd for sin fødeby og ga uttrykk for både stolthet og takknemlighet over at Sandefjord var selskapets og Anders Jahres hjemby.

Nok en gang sluttet forsamlingen seg til takken ved å applaudere stående.

## Rekord- oppslutning

Aksjonærene i A/S Kosmos utgjorde et rekordstort antall da selskapet avviklet sin generalforsamling i Sandefjords kulturhus Hjertnes 20. april. Salen, som har plass til over 600 mennesker, ble «sprengt» og en rekke aksjonærer måtte ta plass i vestibylen, hvor generalforsamlingen ble «overført». Generalforsamlingen, som ble avviklet på én time, vedtok blant annet å gi et utbytte på 20 kroner pr. aksje, hvilket ble gjort mulig ved en overføring fra disposisjonsfondet.

På grunn av vedtektenes bestemmelser om aldersgrense, kunne ikke Jørgen Jahre gjenvelges i selskapets styre. Hans utreden ble gjenstand for spesiell oppmerksomhet, idet Per M. Hansson takket ham varmt og i sin tale berømmet hans innsats, ikke bare i selskapet men også for norsk skipsfart, i Intertanko og innen norsk idrett. Forklaringen på denne omfattende og uegennyttige innsats fra skipsreder Jørgen Jahre måtte, ifølge Per M. Hansson, være «et veld av energi».

Som nytt medlem av styret, etter Jørgen Jahre, ble valgt Bjørn Bettum. Otto Grieg Tidemand ble enstemmig gjenvalgt i styret, som forøvrig består av Anders Jahre, Svend Foyn Bruun og Nils J. Astrup. Jørgen Jahre jr. ble gjenvalgt som varmann til styret.

Ialt 1.150 mennesker satt til bords under middagen, en rekord som var en 50-års jubilant verdig.

## Rekordår

Jahres Fabrikker hadde et rekordår i 1977. Salgsinntektene ble 188 millioner kroner mot 145 året før. Dette er den høyeste omsetning fabrikkene har hatt. Dermed ble også det økonomiske resultat god, og det ble utbetalt 8 prosent utbytte.

A/S Kosmos eier nå 60 prosent av aksjene. Ved utgangen av 1977 var det 275 ansatte ved Jahres Fabrikker.



# JAHRE TYET

Rederiavis for Anders Jahre, Sandefjord

i redaksjonen:

Vilhelm Møller Torfinn Sundby  
Nils Stensønes Jan Eric Møller

L a y o u t: Peer Møller

Redaksjonen av dette nummer avsluttet 10. juni

Ettertrykk kun etter tillatelse.

## Vår fornyede bilbåtflåte

Innen biltransporten finnes det to hovedtyper skip, nemlig de såkalte litt on/litt off (10/10) skip hvor lastning/lossing foregår ved hjelp av skipets kraner eller vinsjer. Den annen og nyere type er roll on/roll off (ro-ro) skipet hvor bilene kjøres ombord og i land via side- eller akterporter og kjøreramper mellom bildekkene.

Bilavskiperne foretrekker så absolutt sistnevnte type hvor lastning/lossing utføres hurtigere og billigere og hvor også skader på bilene er færre sammenlignet med 10/10 skipene.

For å kunne fortsette i biltransporten var det helt nødvendig å fornye våre etterhvert umoderne 10/10 skip. Første skritt var innkjøpet av M/S «Skogstad» fra A. F. Klaveness & Co. A/S, Lysaker. Skipet fikk navnet «Javara» og ble overtatt av oss i mai 1976 sammen med et certeparti til Mitsui O.S.K. Lines Ltd. som løper til sommeren 1978. «Javara», 31.870 tdw., er bygget i 1970 ved Burmeister & Wain, København, opprinnelig som søsterskip av vår M/S «Janega». Det ble imidlertid i 1972 ombygget til roll on/roll off spesialskip for transport av biler med en kapasitet på i overkant av 3.000 biler.

Som følge av en fortsatt økning i den japanske bileksporten, lyktes det oss å få 2 års kontrakten for 3 skip med vår gode japanske forbindelse Nippon Nusen Kaisha for transport av biler fra Japan til Europa og USA/Canada for påbegynnelse i mars 1978. I den anledning kjøpte vi bulkcarrierne og søsterskipene «Heering Christel» og «Cameronla», hver på ca. 51.000 tdw., bygget ved Burmeister & Wain i henholdsvis 1974 og 1973. Skopene ble overtatt henholdsvis i mars og november 1977 og fikk navnene «Jacara» og «Jalantar». Det tredje skip under disse kontrakter var vår egen «Janega» på 40.610 tdw. Alle disse skip ble konvertert til roll on/roll off bil/bulkcarrier ved det japanske verksted Nippon Kokan.

Bilkapasiteten for «Jacara» og «Jalanta» er på hver ca. 3.150 biler, mens «Janega» laster ca. 3.000 biler.

Det siste skudd på stammen er «Jarilla», ex. «Berganger» på 56.505 tdw., som ble innkjøpt fra Westfal-Larsen Et Co. A/S, Bergen, og overtatt av oss i september 1977. Også dette skip er ombygget til roll on/roll off bil/bulkcarrier ved Kawasaki Heavy Ind. og sluttet til Kawasaki Kisen Kaisha for 1 år fra mars 1978 for transport av biler fra Japan til Europa og USA/Canada. Bilkapasiteten er ca. 3.300 biler.

Parallelt med innkjøp og konvertering av nye skip foregikk salget av våre umoderne 10/10 bilskip, og i løpet av 1976, 1977 og 1978 ble følgende 7 skip solgt:

«Jacara», «Jawaga» og «Jalanta», alle bygget ved Kaldnes mek. Verksted i henholdsvis 1965, 1965 og 1966 og hver på 20.020 tdw. og 1465 bilers kapasitet.

Videre «Jarilla», bygget i 1959 ved Kieler Howaldtswerke, på 22.079 tdw. og 1570 biler. Tilslutt «Japana», «Janita» og «Janova», alle bygget ved Nippon Kokan i henholdsvis 1965, 1965 og 1968, og på hver ca. 32.000 tdw. og 2.000 bilers kapasitet.

Den totale dødvekt og bilkapasitet på de 7 solgte skip var ca. 180.000 tonn og ca. 12.000 biler, mens de tilsvarende tall for de 4 nyinnkjøpte skip er ca. 190.000 tonn og ca. 12.000 biler. Gjennomsnittsalderen pr. i dag ville for de 7 solgte skip vært ca. 13 år kontra 5 år for de 4 nye skip. Inn-tjeningsvnen for de 4 nye skip vil ligge vesentlig høyere enn for de 7 gamle. Som det bemerkes er flere av navnene for de gamle skip overført på de nye.

Av de 5 bilbåter vi disponerer i dag er «Javara» en såkalt ren bilbåt, dvs. den har faste bildekk og kan kun frakte biler. De 4 øvrige skip kan føre biler og så konverteres for transport av bulkklaster i retur.

Etter den omfattende rasjonalisering vår bilbåtflåte har gjennomgått, mener vi å sitte igjen med en moderne, konkurransedyktig flåte.

# Seier i Houston

Etter en uhyre sterk innsats sikret besetningene ombord i de to supertankerne «Wind Enterprice», Oslo og «Jarmada», norsk dobbel-seier i lagkonkurransen i fridrett i den internasjonale idrettsuken i Houston.

Ennå mer imponerende virker seieren når man vet at de to skipene ligger til ankers i rom sjø som lager-skip og at samtlige øvelser måtte gjennomføres ombord.

Det tredje av lagerskipene, «Jarabella», erobret en klar 4. plass.

Det skal også nevnes at uken i Houston samlet rekorddeltagelse: 3024 deltagere fra 129 skip fra 40 nasjoner. 60 av skipene stilte til start i lagkonkurransen.

I et eget lagmesterskap i skyting for de tre tankerne ble det en suveren seier til «Jarabella» hvor lagets skyttere også la beslag på de 4 første plassene i det individuelle oppgjøret. I tillegg sikret Torill Jensen, «Jarabella», seieren i dameklassen med Randi Bryntesen, «Wind Enterprice» som nr. 2 og Karen Sæthre, «Jarabella» på 3. plass.

## Ca. 30 mill. tdw. i opplag

Som man ser er opplagstallet for norske skip det samme som man var nådd opptil ved utgangen av «første opplagsår», 1975, altså for to og et halvt år siden.

Majoriteten av opplagstonnasje utgjøres av tankskip, ca. 9 mill. tdw.

Tilgangen på ny tanktonnasje i verden i 1977 var på ca. 20 mill. tdw, som er ca. halvparten av leveringene i 1976. I år antas leveringene av tanktonnasje igjen å bli halvert (til ca. 10 mill. tdw).

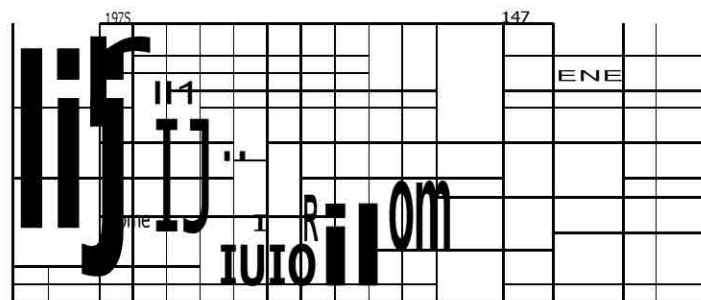
Avgangen ved opphugning og totalhavari i 1977 lå på ca. 9 mill. tdw.

Av verdens totale tanktonnasje på ca. 330 mill. tdw. ligger omkring 30 mill. tdw. i opplag, hvorav altså over 1/3 er norsk

tonnasje. Til sammenligning er kun ca. 1/12 av verdens totale tankflåte norske skip (27 mill. tdw.).

I tillegg til opplagte skip må det også regnes med en «skjult» transportkapasitet p.g.a. tankskip som går med redusert fart, som kanskje tilsvarende en minst like stor tonnasje som skip i opplag.

Dersom tonnasjetilgang og avgang på verdensbasis utjevner hverandre i år (d.v.s. ingen netto tilvekst), bør man ha lov til å regne med at ledig tankskipkapasitet kan reduseres med 20 til 25% eller omkring 15 mill. tdw. i løpet av 1978. Dette forutsetter en økning på 5% i verdens oljetransportbehov.



## «Jalinga» har tatt teten

Ifølge rapporter mottatt fra skipene pr. april er den foreløpige rekkefølgen i årets Jahremesterskap som følger:

«Jalinga»	753 poeng pr. påmønstret
«Jacara»	709 poeng pr. påmønstret
«Jastella»	396 poeng pr. påmønstret
«Jamunda»	282 poeng pr. påmønstret

## — Det gikk så småstein spruta, skriver «Hjallis»

### «Jamunda»

### nummer 5

### i Marseille

«Jamunda» deltok i april i den internasjonale idrettsuke i Marseille og besatte en fin 5. plass i konkurransen med 16 andre båter. Det vanket en pokal til skipet for denne plasseringen. «Hjallis», eller Hjalmar Andersen som han egentlig heter, var med og trakk i snorene rent arrangementsmessig, og han har sendt JAHRE NYTT noen linjer om dette. «Hjallis» skriver bl. a.: Det ble ikke tid til så mye ettersom «Jamunda» skulle gå den dagen vi startet med lekene. Men da Rolf Karlsen insisterte på at her skulle det gjøres en innsats, så ble det slik. Vi avvirket kulestøt ombord,



løp ved siden av båten og dokka, og fant en plass å hoppe lengde inne på verkstedområdet. Det gikk så småstein spruta.

«Hjallis» skriver videre at hadde «Jamunda» hatt bedre tid, så skulle båten ha vunnet idrettslekene sammenlagt, skjønt innsatsen i Marseille var det intet å utsette på. Reidun Kristiansen og Rolf W. Karlsen tok tre gullmedaljer

hver. Reidun vant 60 meteren på 9.7, kule på 8.25 meter og lengde med 3.05 meter. Rolf Karlsens resultater var følgende: 8.5 på 60 meteren, 7.74 i kule og 4.04 i lengde. «Hjalus» ber JAHRE NYTT overbringe en hilsen til dem begge og til resten av gjengen på «Jamunda».

Idrettslekene fikk god deltagelse, 32 skip, men det var få skandinaviske båter som del-

**Bildet:**

**Endel av deltagerne på «Jamunda» samlet på dekket, med «Hjallis» i midten (nr. 5 fra høyre).**

tok. Derimot var det en rekke nasjoner vi sjelden ser i idrettsuke-sammenheng.

«Hjallis» avslutter sitt brev slik: På gjensyn ved neste korsvei. Det blir alltid en ny idrettsuke.

## Mazda nr. 100.000 med «Jacara»

**En begivenhet ble markert på havna i Hiroshima 6. mars, og M/S «Jacara» var sentral i denne sammenheng. Begivenheten var at Mazda nr. 100.000 skulle skipes til Europa, og det var «Jacara» som fikk denne store ære. Det vanket blomster til kaptein Heglo, overstyrmann Haagensen og telegrafist Taranger i denne anledning.**

Dette var første gang Mazda-selskapet hadde en slik seremoni i forbindelse med eksport av personbiler, og assisterende direktør i selskapet, Ryoji Yunoki, har uttrykt stor takknemlighet over at offiserene på «Jacara» ville være med på å markere begivenheten.

Bil nr. 100.000 inngikk i «Jacara»s første last av biler etter ombyggingen, og jomfruturen ble således preget av festivitas før skipet la ut fra kai.

**Kaptein Heglo overrekkes blomster og gratuleres i forbindelse med begivenheten på kaia i Hiroshima. Også bil nummer 100.000 er gjort stas av, som vi ser.**





# «Jasaka» ut av opplagsbøyene

Det var mange blide mennesker å se ombord i «Jasaka» før båten gikk ut av opplagsbøyene nær månedsskiftet mai/juni. «Kvart'en» ombord, Per Sundfær fra Trøndelag, har vært på «Jasaka» de tre siste årene. - Vi begynte å gi opp håpet om å kunne seile ut med båten igjen. Jeg synes «Jasaka» er fin. Den er god og gammel og konvensjonen. Vi får håpe det varer en stund før vi må tilbake igjen, sier han.

Sundfær liker seg til sjøs. - Jeg er en av de siste uteseilere, sier han muntert, og legger til at det tok seks og et halvt år fra han for første gang dro til sjøs til han kom hjem igjen. Han liker å seile over lange perioder og hadde stått ombord i «Jasaka» 16 måneder da skipet stevnet ut Sandefjordsfjorden mot nye oppdrag. Ingen kan høre at han er trønder. Men så har han da heller ikke vært så mye hjemme siden han begynte å seile, kun én måned. Og vinte-

ren vi har lagt bak oss, var Sundfærs første hjemmevinter på 16-17 år. Når han ikke seiler, bor han i Las Palmas hvor han har bodd tilsammen halvannet år.

## TAR ET PAR ÅR OM GANGEN

Men det er flere enn Sundfær som liker seg til sjøs. 1. styrmann Magnus Paulsen er en av dem. Han har vært i vårt rederi i 10 år og kom fra «Jalanta» før ham mønstret på «Jasaka», som var en ny båt for ham. Hans første jobb var å fylle ballast. Magnus er forøvrig bror av kaptein Albert Andersen på «Jarmada», og hans datter Tina Elisabeth er gift med purser Øyvind Fagerli på (<Prinsesse Ragnhild»). Familien har med andre ord sterk tilknytning til rederiet.

Magnus Paulsen tok godt imot «JAHRE NYTT» da vi kom ombord for å ønske lykke til på turen.

- Hvor lenge skal du være ute nå? spurte vi Paulsen.

- Jeg pleier gjerne å ta et par år om gangen. Hadde ikke «Jalanta» blitt solgt, hadde jeg stått i to og et halvt år. Nå ble det bare halvannet år. Jeg liker sjømannslivet. Men hadde kona levd, ville jeg nok ha kommet hjem litt oftere. Før jeg kom til Jahre, var jeg 12 år på amerikanske båter.

- Er det noen forskjell på norske og amerikanske båter?

- Selve yrket er jo det samme. Men på de amerikanske båtene er det mer råflott mat, nesten restaurantpreget, med valgfri meny. På norske båter er det lik mat til alle, men vi kan ikke klage på maten. Man kan ikke spise seg mer enn mett heller. Det er bra mat ute, men du kan ikke leve sånn i land. Da skulle det bli dyrt, sier Paulsen. Han hadde mye å stå i med før avgang, men var hele tiden like smilende og hjelpsom.

## Trett av Nordsjøen

Det var heller ikke noe å utsette på humøret til kokken, Sigmund Nilsen, som også har 10 års fartstid i rederiet fra før. Før han mønstert på «Jasaka» var han kokk på en liten båt i

Nordsjøfart, seks manns besetning. - Jeg ble lei Nordsjøen, sier han. - Han er jo hard på vinteren, legger Nilsen til, men sier at det ikke bare var været som gjorde at han nå ville skifte beite. - Jeg hadde lyst til å komme i langfart igjen.

## Seiler til han er 28

Geir Lunder, 19 år gammel og lettmatros, kom ombord i «Jasaka» for første gang, og det var også hans første påmønstring i vårt rederi. - Jeg jobbet tre måneder på Horten Verft før jeg fant ut at jeg ville ut igjen, sier han. - Det er bedre å være ute. Å jobbe på land blir kjedeligere enn ombord. Det er også bedre fortjeneste ute, mer overtid og mindre skatt.

- Skal du satse på sjømannsyrket?

- Jeg vet ikke ennå. Men jeg har tenkt å seile til jeg er 28 år.

Geir Lunder gikk på sjøguttskolen i Borre 1967/68 og mener han fikk verdifull undervisning. Han begynte på sjøguttskolen fordi mange av hans kamerater har gått der. Etter sjøguttskolen dro han til sjøs, som mannskap på en passasjerbåt, men «Jasaka» er hans hittil største båt.



Kaptein Øyvind Larsen, «kvart'n» Per Sundfær og 1. styrmann Magnus Paulsen i samtale på dekket. Det var mye å stå i med før avgang.



Disse to skal sørge for at mannskapet får god oppvartning i matveien: pluke Hjørdis Flåteli og kokk Sigmund Nilsen.

# Suksess for ,Teatro de Jamunda'<sup>jr</sup>

«Teatro de Jamunda» hadde stor suksess med sin siste forestilling. Primus motor i arrangementet var matros Gustavsen som gjorde sine saker bra som «teatersjef» og som også opptrådte på scenen.

Forestillingen var sammensatt av en rekke sketsjer, en slags kabaret **kan man kalle det, og de medvirkende fortjener honnør for innsatsen.**

Bildet øverst:

«Teatersjef» matros Gustavsen (med hatt) og jungmann Engsmyrh på scenen.



Telegrafist Odberg, for anledningen som kvinneskikkelse og kokkaspirant Bratterud.



Visesang sto også på programmet på kabareten. Kokkaspirant Bratterud, telegrafist Odberg, Lettmatros Karlsen og matros Gregersen (regnet fra venstre) sto for det musikalske innslaget.



## Nedgang AV antall ulykker

Den årlige ulykkesstatistikken for den norske handelsflåten viser en skarp gledelig nedgangstendens fra pendelen begynte å svinge i positiv retning rundt årsskiftet 1975/76. Inntil da hadde kurven over ulykker vist konstant stigning fra 1962, med unntagelse for en ganske liten nedgang for året 1969.

1962 som var første statistikkår var det registrert 94 skader pr. 100 ansatte i handelsflåten. Ved årsskiftet var skadeprocenten nær inn på fordoblet med 18.2 skader pr. 100 ansatte. Ved siste årsskifte var prosentene redusert til 14.5 skader pr. 100 ansatte. Dette er under 1968-nivået.

«Norsk Styrmandsblad» kommenterer utviklingen og ser det ikke som ren tilfeldighet at vendepunktet faller sammen med tidspunkter for iverksettelsen av verneombudsordningen samt at Rådet for arbeidstilsyn for skip kom i arbeid samtidig. Men ellers ser bladet resultatet som utslag av anstrengelser fra mange hold. Det er ikke mulig å fremheve enkeltstående tiltak i denne forbindelse, men det er uten tvil den samlede aktivitet på verdensfronten som nå begynner å gi positive utslag, skriver «Norsk Styrmandsblad».

Kokkaspirant Bratterud høstet stor applaus for sin imitasjon av Ingrid Espelid. Her i samtale med matros Gustavsen (sittende), og det er menyen som er samtaletema.





## Gaver er overrakt på «Jarilla» og «Janega»

Bildet øverst: Kaptein Chr. Aarsten, overstyrmann Arne Stokkeland og stuert Arvid Mørk Olsen. Sistnevnte med rederiets 10 års-gave.

Sivilingeniør Hans Andr. Nielsen har nettopp overrakt rederiets 5 års-gave til radio-offiser Renate Hundal, elektriker Tormod Jahren Larsen, 1. maskinist Steinar Askereid, 1. styrmann Harald Karisen ombord i «Jarilla» i amerikansk havn.

På «Janega»s dekk: overstyrmann Thorbjørn Lykre, matros Terence B. White, lettmatros Odd Inge Jønvik og arb.leder Svein A. Karlsen.

## VI

## GRATULERER

60 år

1. styrmann Odd Nils Aabol, Stavern, fyller 60 år 2. august.



## Økning i besøket

Til tross for at anløp av norske skip i våre sjømannskirkehavner i fjor gikk ned fra 11.946 til 11.135 (811), viser besøkstallet ved våre sjømannskirker likevel økning i 1977. 554.183 personer, altså godt over en halv million mennesker besøkte sjømannskirkene i fjor.

Våre ansatte var på 21.335 skipsbesøk. Det ble arrangert over 4000 festsamvær med 138.000 deltagere. I en tid med kort liggetid i havnen er sjømannskirkenes hente- og bringetjeneste av størst virksomhet, og 104.439 personer ble transportert med kirkebussene i 1977. Det ble holdt ca. 2000 gudstjenester og 82.984 personer var til stede ved disse. 32.000 telefonsamtaler ble formidlet hjem til Norge, ca. 17.000 deltok på turer og sportsarrangementer (her var det en nedgang på 3000).

## 34 velferdsstasjoner er i drift

Ved utgangen av 1977 var det i drift 34 velferdsstasjoner for sjøfolk. Av disse er 18 i Europa (7 i Norge), ni i USA - Canada, fem i Asia og to i Afrika, går det frem av en Stortingsmelding om velferdstjenesten for sjøfolk til 1977.

Det er opprettet ni fritids-sentra, mens hotellvirksomheten bare omfatter Norway House i San Francisco og Sponhugget Sjømannspensjonat i Oslo.

Filmtjenesten betjente i fjor 833 norske og 334 danske skip. Studietjenesten formidlet studiemateriell til 2167 sjøfolk.

Avistjenesten har omfattet 4710 abonnenter, mens det var ca. 3750 abonnenter på flypostavisen «Nytt fra Norge».

Stortingsmeldingen viser videre at sjømannsidretten har hatt god oppslutning. Det ble i fjor arrangert nor-diske og internasjonale Idrettsuker med 27.468 deltagere fra 888 skip fra 75 nasjoner. (NTB)



## Hegge Nilsen er ekspert i teppeknyting

Stuert Hegge Nilsen på «Jamunda» har en spesiell hobby som står hans hjerte nær, nemlig teppeknyting. Hegge Nilsen er blitt litt av en ekspert, og i løpet av en rundtur, altså to måneder, knytter han to tepper.

Også andre på «Jamunda» har fattet interesse for dette med å knyte tepper, men foreløpig er det ingen som slår stuerten.



Stuert Hegge Nilsen (i midten) viser frem et par teppehjelpere til med å holde teppene opp for fotografen, per han har laget på «Jamunda». Overstyrmann Han- kaptein Kjellstrem, degård (til venstre) og matros Rebollido (til høyre)



I esken ligger materialet han bruker .....



og her er han i full sving med sin hobby.

# Yokohama-mesterskapet et mini-VM

Yokohama-mesterskapet, som pågår frem til 30. november, synes å utvikle seg til et mini-VM, etter oppslutningen å dømme. Og på den bakgrunn er det grunn til å merke seg «Jacara»s sterke innsats hittil. Såvel individuelt som lagmessig har «Jacara» markert seg. I rapporten pr. 24. mai fra velferdssekretær Knut Rennefiott heter det innledningsvis at «Deltagerantall og prestasjoner har så langt overtruffet våre mest optimistiske forventninger».

I lagkonkurransene toppet «Jacara» i fotball med full pott på fire kamper og 46-2 i målforskjell. 16 skip hadde spilt kamper i fotballserien pr. 24/5. I bordtennis hadde 21 lag vært i ilden og «Jacara» lå på 2. plass med fire seire og ett nederlag. I single var det registrert 165 deltagere fra 34 skip. «Jacara»s Helge Larsen toppet med 18 seire av 20

mulige, mens Jan Furseth lå på 3. plass og Rune Riveland på 4. plass med henholdsvis 11 seire på 15 kamper og 8 seire på 12 kamper. «Jacara» hadde 11 spillere blant de 55 beste da rapporten gikk ut.

På 4 x 25 meter stafettsvømming toppet «Jacara» med 57.2 foran «Troja» på 57.8. De to skipslag sto i en klasse for seg. Også i svømme-knappkonkurransen toppet «Jacara» med 19 knapper. Her teller forøvrig kun antall knapper. 27 skip var registrert pr. 24. mai. Det er langt frem, men «Jacara» har åpnet meget sterkt, og har da også endel å forsvare her.

Selv om det også konkurreres individuelt i lengde uten tilløp, der Dag Klavenes ledet i klasse 1 med 3.10, Jan Furseth ledet i klasse 2 med 2.74 og LÅss M. Gjerde ledet kvinneklassen med 2.14 (henholdsvis 131, 56 og 28 delt.), så er det

bordtennis og svømming som er de store øvelsene i dette mesterskapet.

I menn klasse 1 hadde Kaare Bolkan fra «Javara» 2. plassen på 100 m bryst med 1.21.6, mens «Jacara»s Helge Larsen og Dag Klaveness lå på henholdsvis 3. plass (1.22.5) og 5. plass (1.35.8), mens Klaveness lå på 5. plass også på 50 meter fri med 33.3, for å nevne de aller beste.

I klasse 2 ledet Jan Furseth 100 m bryst på 1.42.3 og lå på 4. plass på 40 m fri med 41.5.

I klasse 3 lå Bjørn Kolstad «Jacara», på 2. plass med 2.01.8 og på 3. plass på 50 m fri med 49.2.

På 1000 m fri, alle klasser, lå Helge Larsen og Svein Sorensen, begge «Jacara» på henholdsvis 3. og 4. plass. Tidene var 20.40.0 og 21.10.4. Denne maratonøvelsen ble ledet av Arild Kviset Gjerde fra «Talmyr» med 14.202. Kviset har utpekt seg

som mesterskapets store svømmer. Han leder såvel 50 m fri med 27.4 og 100 m bryst med 1.08.1, tider som setter ham i særklasse i denne sammenheng.

### REDNINGSDÅD

«Concordia Star» reddet nylig fire engelskmenn i Atlanteren etter at båten deres, et lystfartøy, hadde kommet i alvorlige vanskeligheter i stiv kuling og opprørt hav.

### RIDDER-NIELSEN 50 ÅR

«Sjømannsidrettens far» >, Lorang Ridder-Nielsen, har nylig rundet 50 år. 11949 inviterte han sjøfolk til det første Norgesmesterskap. For sin innsats for Idretten til sjøs har han fått Nordstjerneordenen.

# Til feltet med «Kosmos V», tilbake med «Kosmos III»

I desember 1948 dro den svenske kommandørkaptein Boldt-Christmas til fangstfeltet i Antarktis med den nybygde ((KOSMOS III», for å oppholde seg en sesong blant hvalfangere og studere deres liv og arbeid. Boldt-Christmas var usedvanlig godt rustet for en slik oppgave, med sin respektable faglige bakgrunn som sjømann og skipsoffiser, og med sin våkne sans for å registrere alt som foregikk ombord i transportskip, på kokeri og på hvalbåt. Alt fikk han være med på, og alt gav ham

impulser og idéer til en omfattende skildring av sitt halvår på hvalfangst. Det ble en bok av det, «Loggbok blant hvalfangere», som utkom på svensk og norsk. Vi vil her i JAHRE NYTT gjerne bringe noen avsnitt fra hans bok, og tror mange forhenværende hvalfangere vil kjenne seg igjen. Hans bok var illustrert med mange fotos som han selv tok under sitt opphold på feltet. Vi har valgt å krydre artikkelen med bilder fra vårt eget arkiv.

«KOSMOS V» var et flunkende nytt fartøy, 27.000 tonn, bygd av Furness Shipbuilding Company's skipsbyggeri ved Middlesborough. Jomfruturen gikk derfor fra England til Norge, nærmere bestemt Sandefjord, der skipet skulle ta inn forsyninger til eget forbruk, samt til rederiets to flytende kokerier «KOSMOS III» og «KOSMOS IV», som på dette tidspunkt befant seg på fangstfeltet.

Det er klart at Anders Jahre var stolt av den siste nyervervelse til sin store flåte. Han hadde derfor invitert den britiske ambassadør Sir Laurence Collier og marineattasje kommandørkaptein Ryder med fru til å inispisere og beundre skipet før avreisen. Det var ikke bare et av de største skip som var bygd ved det nevnte engelske verft, men et nymotens teknisk vidunder av et fartøy, der ingen ting var spart på for å gjøre skipet velkikket for sin fremtidige fangstvirksomhet i Antarktis. (Ingen visste den gang at «KOSMOS V» aldri skulle komme til å gjøre tjeneste som flytende kokeri).

Onsdag 15. desember forlot skipet Sandefjord, med kaptein Einar Høifødt som fører.

Så var «KOSMOS V» underveis - med rute over Nordsjøen, Atlanteren, De karibiske hav - til Curacao for å laste inn olje. Sannsynlig ankomst et par dager før nyttår. Kaptein Einar Høifødt var en gammel, tro tjener i Anders Jahres rederi, jevnaldrende med sin arbeidsgiver og reder. Han utdannet seg først som radiotelegrafist, og gjorde tjeneste som sådan i den norske marine under første verdenskrig. Straks etter krigen tok han sin skippereksamen og fikk eget skip å føre før han fylte 30 år. Så ble det nær sagt alle slags tradere på nær sagt alle verdenshav, de siste årene før «KOSMOS V»

mest tankfart. Gårdeier, kone, fire sønner og en datter, den siste gift i Durban. Avholdsmann, i likhet med maskinsjef og førstestyrmann på «KOSMOS V».

## Ugreie med motorene

Lille julaften: Styrbords motor sto stille hele dagvakt, og maskinsjefen var ikke i sitt aller beste humør. Julaften kl. 09.30 var det stopp i styrbords motor igjen. Den kom i gang etter fem timer. Ellers var det en behagelig overraskelse å se julebordet dekket, her fantes både juletrær, julelys, bordløpere, bomull som satte seg fast på smørbrødene, og på buffeten en isblokk med en fruktskål, som p.g.a. sjøgangen og varmen etter en stund falt i dørken.

Til julemåltidet i salongen var innbudt alle som vanligvis spiste i offisersmessen. Senere spilte stuerten litt på piano, på forplan var det trekkspillmusikk, og karene moret seg etter beste evne i skinnet fra en lyskaster.

Styrbords motor hvilte i seks timer på juledagen, 2. juledag var det babord motor som streiket. Det tok nærmere tre timer å få kjølevannslékkasjene tettet og motoren startet igjen. Mandag 27. desember streiket begge motorer i tur og orden.

Alle motorstoppene begynte etter hvert å bli et alvorlig problem. Søndag 9. januar kom stuerten og meldte fra til kapteinen at en deputasjon fra besetningen ville tale med ham. Besetningen var betenkt over å

gå inn i isen med et skip som hadde så upålitelig maskinen som «KOSMOS V». Besetningen hadde bedt kapteinen overveie å gå til havn for grundig ettersyn av motorene. En reparatør og en motormann førte ordet for besetningen. De mente bl. a. at maskinfolka ikke ville klare å holde ut med så mye overtidarbeid som hittil. Resultat av forhandlingene: Hvis maskinsjefen ikke skulle få motorene sine i tilfredsstillende orden, ville kapteinen ha planer om å gå til Rio eller Cape Town. Den selvsamme søndag som disse forhandlingene pågikk, sto babord motor i mer enn 12 timer.

Men dermed lot det til at motorene hadde bestemt seg for å bli mer medgjørige. Og allere-



«KOSMOS V» var bygd som hvalkokeri i England og gikk sin første tur til fangstfeltet I desember 1948 som transportskip. Ingen visste den gang at ((KOSMOS V» aldri skulle komme til å gjøre tjeneste som hvalkokeri.



de tre dager etterpå lot det til at besetningen ikke lenger følte noen uro. En korrekt og velvillig behandling av en klage kan fort forandre stemningen ombord.

**Tåke, storm – og det første isfjell**

Onsdag 12. januar fikk «KOSMOS V» for første gang radio-kontakt med «KOSMOS IV» på feltet. De ber om levering av ferskvann, i den tro at «KOSMOS V» er lettere i stand til det.

Lørdag 15. januar var det klart at skipet nærmet seg en kaldere sone. I løpet av et døgn ble lufttemperaturen 6 grader kaldere, vannets temperatur 10 grader kaldere. Dertil kom et isnende drag i luften. Posisjon: på høyde med Kap det gode håp. Den første albatrossen viste seg, sannsynligvis et eksemplar fra Tristan da Cunha. Ingen har ennå greid å føre et eneste levende eksemplar av denne arten over Ekvator.

Så kom tåken. Så tett, så tett. Som en mur. Så kunne man dessuten vente isfjell når som helst.

Onsdag 19. januar tok sjøen til å vokse og skipet begynte å kaste på seg. Det gikk likevel an å skaffe (spise kveldsmat) uten slingrebrett, men på en fuktig duk. Men snart begynte dansen for alvor. Bordene velte i salonger og lugarer, sjøen slo over flenseplan og gjennom utette dører og ventiler. Ikke engang på radarbroen sto man tørr. Hver gang en sjø slo over dekket eller mot skutesiden, steg klagende toner opp fra dypet av skipet. Kapteinen bestemte seg for å endre kursen 20 grader mot babord og minske farten for ikke å gi skuta altfor hard medfart.

Sent på kvelden tok så barometeret til å stige, samtidig som sjøen avtok i styrke. På hundevakten var det praktisk talt stille. Dagen etter møtte skipet **det første Isfjell.**

**Møte med «KOSMOS IV»**

Fredag 21. januar utpå kvelden fikk man øye på lysene fra «KOSMOS IV», og en halv time senere lysene fra tre hvalbåter. Flenseplanen var opplyst fra lyskastere, av og til Innhyllet i skyer av damp. Snart lå de to svære skip ganske nær hverandre, en hvalbåt kom langs siden med en finnhval som fender. Den nyankomne «KOSMOS V» hadde med seg massevis av sekker med julepost, proviant og fersk frukt fra Curacao, og alt ble vinsjet ombord i en stor sirkelrund kurv. De skjeggete karene på hvalbåtens bro bar



«KOSMOS IV», identisk med det tidligere tyske hvalkokeri «Walter Rau»; ble etter krigen funnet i tysk havn sterkt skadet. Ble innkjøpt av Anders Jahre og reparert i Liverpool; gikk til feltet som Jahres skip sesongen 1946/47.

betydelig preg av fire måneders opphold i et hvalbåtnøtte-skall på verdens mest stormfulle og isfulle hav. Her på siden av «KOSMOS V» hivde hvalbåten seg opp og ned, fire-fem meter.

Da skipene dagen etter skulle legge inn til hverandre, ble fem 60-fots finnhvaler lagt ut som fendere. De svære fartøyene rullet og gled opp og ned uten den minste risiko for å komme til skade.

Arbeidet på planene: 70-80 mann arbeider i damp, blod og fett. Vinsjer drønner, bommer svinges, hvalene skjæres og rives bokstavelig talt i stykker. Lange remser med spekk og blodig kjøtt sleses av

tilsynelatende usynlige krefter, men i virkeligheten av wirer rundt kraftige miniatyrcapstans plassert her og der. Til slutt sklir de blodige remsene ned i de metervide hullene i flensedekket, rett ned i spekk-, bein- og kjøttkokene som er plassert på kokeridekket. En bør passe seg for å gli ned i et slikt hull, for selv om det ikke er steam i de kokene som de holder på med å fylle, så er det kanskje ingen som i alt bråket og all dampen på flenseplan som ser deg forsvinne.

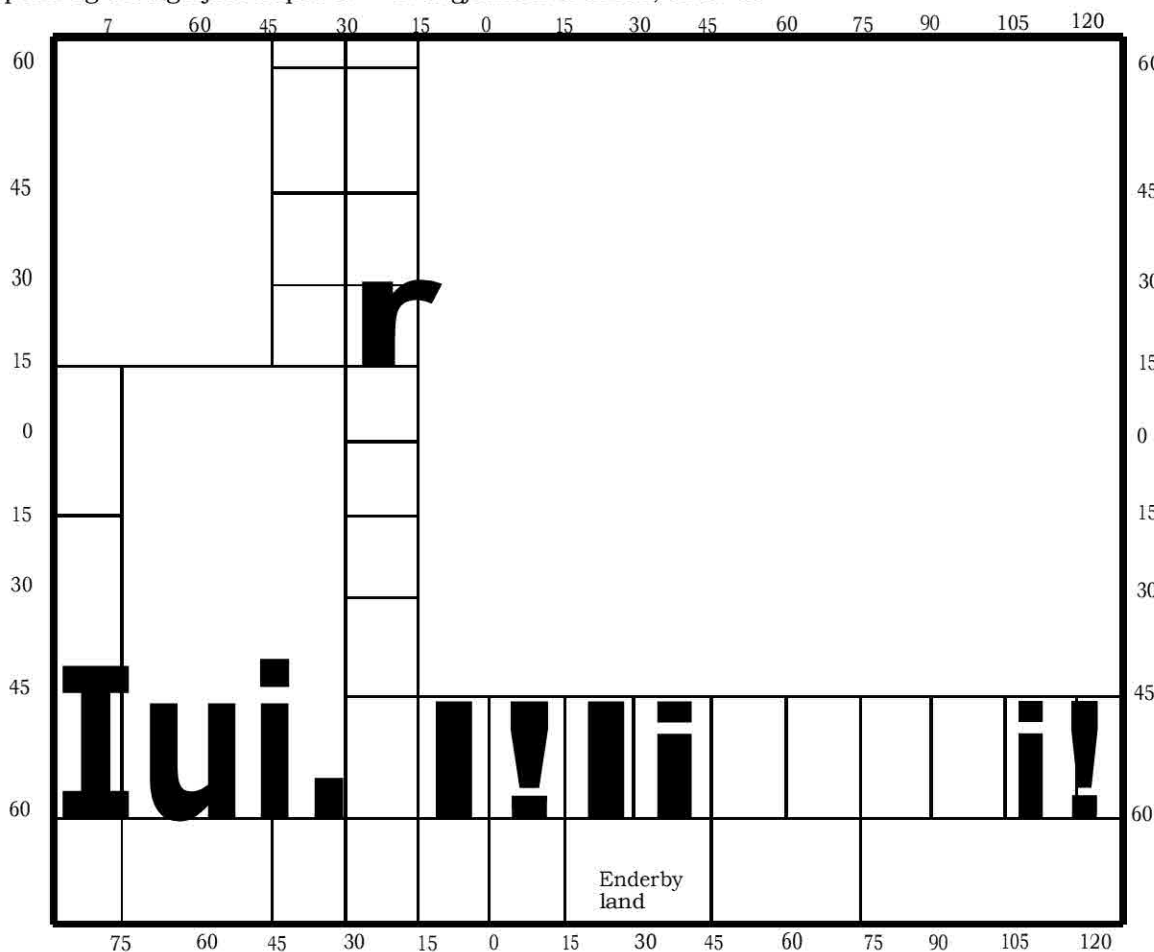
**Stor hval, mange hval, mange isfjell**

En dag ble det hivd opp en hval gjennom brekken, en av de

største som var fanget av «KOSMOS IV»s hvalbåter inntil denne dag i sesongen. Det var

✱ts. neste side.

Denne kartskissen har vi laget for å vise ((KOSMOS V»s vei ned til feltet sesongen 1948/49; først over Nordsjøen og Atlanteren til Curacao i Sør-Amerika; deretter ned over Ser-Atlanteren til Antartctic, der den nådde fram til «KOSMOS IV» 22. januar 1949. Videre østover til «KOSMOS III», som fanget på østfeltet på 110 grader øst, sør for Australia. Den svenske kommandørkaptein Boldt-Christmas som var med «KOSMOS V» fra Sandefjord, gikk over på «KOSMOS III» og ble ombord der resten av sesongen.



Forts. fra foreg. side.

en 92 fots blåhval, så tykk at den fylte hele porten og måtte presses gjennom. De måtte bruke ekstra forsterkninger om bakkdelen for at hele halefinnen skulle holde.

En time senere befant den seg i kokene, og den ene finnhvalen etter den andre tok dens plass med en fart av omtrent én hval i timen. Før jul hadde forresten en av hvalbåtene til «KOSMOS III» fått en hval på 96 fot.

Gårsdagens utbytte var 18 hvaler, hvorav en eneste hvalbåt - «Kos 24» - tok 10 alene. Skytteren ombord der var ansett for å være den meste av alle på «KOSMOS IV», Arne Skontorp, fra en av Norges mest kjente hvalskytterfamilier, med nære slektninger blant skyttere på «Ross» og «Thorshammer».

Den dagen «KOSMOS V» skulle forlate «KOSMOS IV», lå det fire hvalbåter og ventet på å få levere i alt 16 hval. Dessuten lå det 23 hval ute med flagg og en liten radiosender på sin oppblåste mage.

Etter at vi hadde forlatt «KOSMOS IV» og var ute i havet, så vi ikke mindre enn **24 svære** isfjell på én gang. Endel av dem var fantastiske både av størrelse og form.

### Møte med KOSMOS III»

«KOSMOS III» lå på dette tidspunkt på 120 grader østlig lengde og 64 grader bredde, dvs. 1.800 mil sør for Australia.

En dag fikk vi radiokontakt med «KOSMOS III». Det ble da bestemt at de to skip skulle gå noe vestover til en vik i isen som en hvalbåt hadde oppdaget, og som ble ansett som brukbar for de to skip til å legge seg inntil hverandre. Og samme dag - 3. februar - fikk folk på begge skip øye på hverandre. Posisjon: 64 grader og 40 minutter bredde. 108 grader og 11 minutter lengde.

Kaptein Per W. Lea ble heist ombord i «KOSMOS V» i den tradisjonelle kurven. Det ble litt av hvert å snakke om, med ham og med de andre karene ombord på «KOSMOS III». De hadde jo ikke vært i kontakt med utenverdenen på nesten 4 måneder nå.

### En hvalbåt mister propellen

Søndag 6. februar mistet en av hvalbåtene propellen, det var «Kos 33» - femmer'n - en av de nyeste og hurtigste båtene, bygd et av de siste årene.



Hvalbåten «Kos 24».

### En dag med lite hval!

Her ser vi sekretærens dagsrapport til bestyreren 9/2 1949. En dag med lite, eller rettere sagt ingen hval. To hvaler er nemlig jevngodt med ingenting.

	Blåhval	Finnhval	Sperm	Blå	Finn	Sperm	Totalfangst	
							Total	
Kos26				28	106	19	153	
Kos27				29	87	24	140	
Kos29				27	84	25	136	
<b>Kos 32</b>	1			38	127	25	188	
Kos33				61	184	32	297	
Kos36				9	22	2	33	
Kos39				17	88	19	124	
<b>Kos41</b>				53	104	16	173	
<b>H.J.Bull</b>	1			43	149	40	232	
Kos15					2	2	4	
<b>Total</b>	2			305	873	202	1380	

Antagelig var isen skyld i uhellet. Det ville bli et trist avbrekk i fangsten, den måtte til nærmeste verft, Fremantle i Australia, og det ville ta minst en måned før den var i fangst igjen. Dessuten måtte en av

bøyeåtene buksere, nemlig «Arnfinn Bergan».

Allerede dagen etter forlot de kokeriet og satte kursen for Australia. Første rapport fra kapteinen på «Arnfinn Bergan»: Bukserbåten kan holde 10



Kaptein Per W. Lea, bestyrer på «KOSMOS III»-ekspedisjonen; under krigen først flyver, så sjef for den norske handelsflåten krigsskole i Traverse Island i Nord-Amerika.



Hvalbåten «Arnfinn Bergan» var en tidligere engelsk korvett, som i sesongen 1948/49 gjorde tjeneste som bøyeåte for «KOSMOS III». En uventet oppgave ble det jo å slepe den skadede hvalbåten «Kos 33» helt opp til Fremantle i Australia, en distanse på 2000 mil.

knops fart, men for øyeblikket frisk kuling. Da han har mer enn 2000 mil å tilbakelegge, regner han med å kunne være i Fremantle innen ti dager.

En ny nedslående rapport: Verftet i Fremantle kan kanskje ikke bli ledig til å ta den propelløse hvalbåten før 21. februar. Rederiet har derfor dirigert havaristen til Melbourne, men også der er det uvisst om man er klar til å ta imot hvalbåten og reparere den pr. omgående.

Så endte det hele svært bra likevel. Verftet i Fremantle tok jobben og greide den på forholdsvis kort tid. 1. mars var «Arnfinn Bergan» og «Moss 33» tilbake igjen og kunne forene seg med ekspedisjonens øvrige skip.

### «Ruskevær»

Fra Boldt Christmas' dagbok fredag 4. mars 1949:

I går hadde vi 19 hval, men de kom så sent inn at arbeidet med dem ikke var slutt før kl. 10.00 i dag. I dag bare é n hval, for kl. 09.00 satte det inn med et uvær fra ONO som tvang alle hvalbåtene til å søke ly bak et flere mil langt isfjell. Det befinner seg ca. 30 mil SO for oss i retning mot Shackletonbarrieren. Isfjell er riktignok en fare for et fartøy som går i mørke og tåke, men de velsignes av hvalbåtefolk når det kommer styggevær. De er enda bedre enn pakkisen, som jo kan gi en viss beskyttelse.

Det er så godt som risikofritt å ligge i le av et stort isfjell. Ni tiendedeler av det ligger jo under vann, og vinden har så godt som ingen innflytelse på det. Derfor kan det altså ikke drive på hvalbåten eller kokeriet.



Når dette skrives, raser det virkelig en antarktisk snøstorm. Overalt ligger snøen flere fot dyp, og det er med fare for livet man beveger seg over de røde dekkene. De er forferdelig glatte. Skipet ruller og hiber seg, av og til kommer en isblandet sjø som kan gjøre en aldeles blind.

Hele ettermiddagen og natten har det blåst en forferdelig storm fra ONO, kokeriet har gått for sakte fart mot sjøen. Hvalbåtene har ligget bak isfjellet og hatt det ganske bra.

Rapport fra hvalbåtene 5. mars 1949:

Båt nr.

1. Ligger på været, stor sjø, tjukke.

2. Drittvær og tjukke.

3. Ligger oppunder isfjellet.

4. Samme været som hos de andre.

5. Tjukke og drittvær.

6. Drittvær.

7. Ligger ved isfjellet.

8. I le av et isfjell, ellers intet nytt.

9. På vei mot isfjellet igjen, sammen med 2 og 4, tjukke.

10. Forholdsvis klart, ligger på været som har gitt seg litt nå, barometeret kryper litt opp, mye vind ennå.

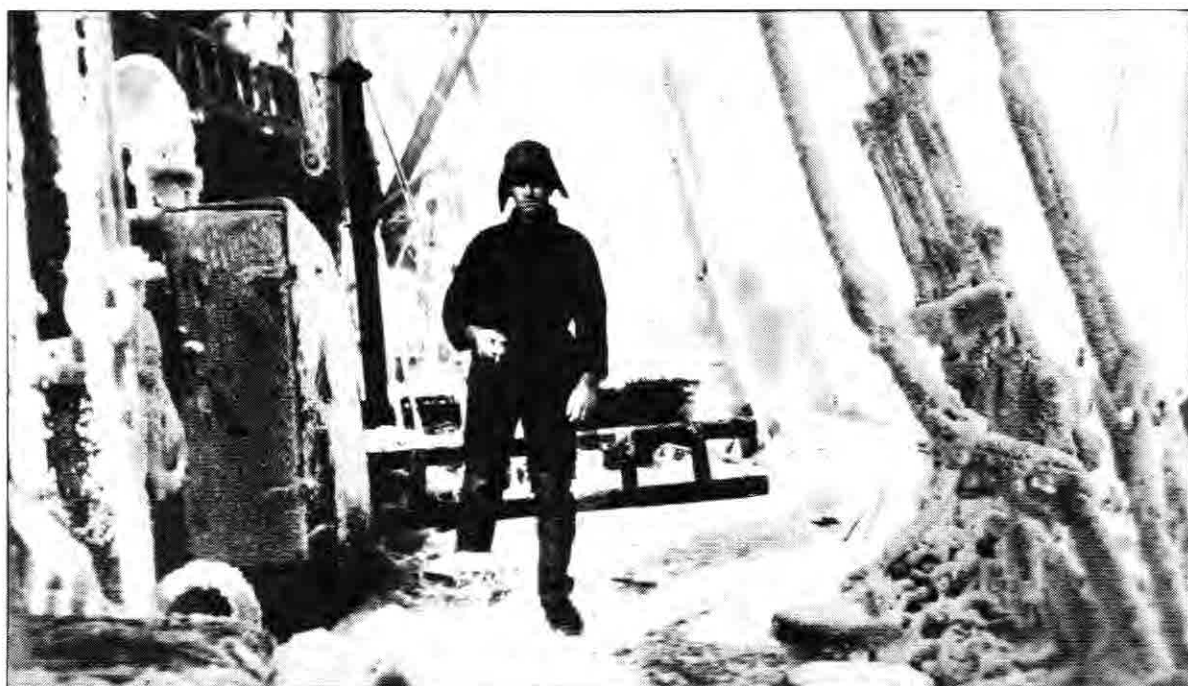
11. Drittvær, ellers intet nytt.

### Storfangst og ny storm

Onsdag 23. mars 1949:

Det var en enestående vakker formiddag, men dessverre sluttet dagen med styggevær. Vi hadde kjempfangst, men vi får kanskje ikke inn mer enn halvparten. Det er nå bare fire dager igjen av fangstsesongen, vi avslutter lørdag.

Tredjestyrmann har spådd styggevær mot kvelden. Det vil være katastrofalt. En storm i kveld vil bety tap av store verdier. Ennå har man ikke greid å få unna mer enn 15 hval av dagens fangst, ennå ligger det 8 hval akterut. Dessuten har vi over 30 hval i flagg, og mange av dem ligger 20-40 mil borte. Kaptein Lea har gitt ordre om at fangsten skal blåses av for dagen, og hvalbåtene er på vei til koka. Men de som er lengst borte, kan ikke regne med å være framme før i morgen. Skulle stormen kaste seg over oss nå, betyr det tap for mange hundre tusen norske kroner. Kapteinen er også urolig for hvalbåtene, nå som den antarktiske vinteren er i anmarsj. Hvis de blir tvunget til å ligge på været, blir de nediset, og hva det betyr i denne del av verden, det vet enhver hvalfanger. Det er denne nedising, samt kollisjon med isfjell som har vært årsak til at så mange



Tidligere hvalbåtkarere skulle vel kjenne igjen denne situasjonen fra de kalde dager på feltet!

hvalbåter er sporløst forsvunnet. Nå kl. 16.00 er det minus 16 grader, Gud bevare oss for styggevær i slik kulde!

Når nattskiftet går til messen for å skaffe kl. 19.30, er stormen allerede over oss. Det er vel og bra at man har fått inn alle hvalene her ved koka, men ute på havet er det ingen søndagsjobb for hvalbåtene våre å ligge på været med 3-4 hvaler på 100 tonn på hver side. Sjøene vokser for hver time nå. Kapteine ne blir nødt til å legge sitt svære skip på været. Vinden stikker som nåler i kinnene, og det snør så tett at en nesten ikke kan skimte skumtoppene på de veldige sjøene like foran baugen. Sjøene ruller inn over skipet, til tross for 14 meters høyde over normalvannlinjen.

Kapteinen oppholder seg vekselvis i styrehuset, i bestikken og i radiatorrommet. For ham blir det ingen hvile i natt. Et par ganger i løpet av natten går han inn i radiatorrommet for å høre hvordan hvalbåtene har det. Det er ikke oppmuntrende å høre at hval til en verdi av 20.000 kroner pr. stykk må slippes av hensyn til båtens sikkerhet. Særlig er kaptein Lea engstelig for «Syver'n» som på grunn av sin høye propellaksel og skadede propellblad ikke kan ligge på været. Nå må den lense, og det er ikke hvalbåtene særlig skikket til. Et øyeblikks upåpasselighet - og båten ligger der under et veldig brott. Det man i beste fall kan håpe på er at «Syver'n» greier å lense unna og i morgen befinne seg et par hundre mil vest for kokeriet.

Sjøspruten går høyt over radarbroen som ligger 30 meter over vannflaten. Alt blir ned-

iset, og til slutt bryter isen ned de store radioantennene. Det betyr brudd med Bergen de nærmeste dagene.

Stormen har rast i tolv timer, med vindstyrke opp til 10 og 11. Kapteinens notater i loggboken: Sterk storm med snøbyger, opprørt hav, ligger på været med halv fart, skipet arbeider tungt.

Hvalbåtene melder om tapt hval, men humøret er det ikke noe å si på likevel. Gjennom høytalerne i kokeriets styrehus kan man avlytte alle samtaler med skytterne. Man har det sannelig ikke kjedelig når man hører skytterne på sitt kraftige språk luften sin misnøye med værgudene.

### Slutt på fangsten for denne gang

Fredag 25. mars: Av onsdag-



Den kjente hvalskytter Arne Skontorp, mesterskytter på «KOSMOS III»-ekspedisjonen sesongen 1948/49 som det fortelles om i denne artikkelen.

ens store fangst på 55 hval har båtene under stormen mistet 10, til en verdi av ca. 220.000 kroner.

Om ettermiddagen dukket nunatakkene på Enderbys Land opp over horisonten. Landet er så begravet under isen at bare de tallrike toppene er synlige. De isklede skråningene hever seg til 4000 fot og nunatakene til 7000 fot. Vi så den lil-lahvite bakgrunnen som lignet innesnødde middelalderborger. De lå i solskinn. Skråningene opp mot toppene så ut som forlatte slalåmbakker, det skiftet i fiolett og orange Alper, svenske og norske fjell kan fascinere, men blir små i sammenligning med denne overjordiske ødselhet.

Imorgen siste dag på feltet, og det råder en glad oppbruddstemning.

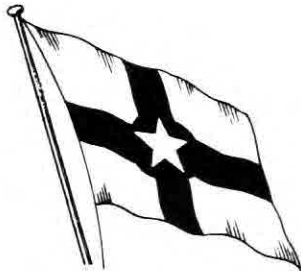
Så skulle det bli storm igjen. Ved midnatt var vindstyrken 10, og sjøen vokste hurtig. Snøbygene var så tette at en ikke kunne se fra broen til bakken. Kapteinens notat i loggboken: Full storm, svært hav. Går med sakte fart. Hvalbåt foran og radaren i gang. Skipet rister av og til meget sterkt.

Her slutter vi vårt referat fra kommandørkaptein **Boldt** Christmas beretning. Hjemturen gikk som den pleide: De fleste karene raket av seg skjegget, alle gledet seg over at sesongen var over for denne gang. Noen mente de ikke ville nedover igjen neste år - men før forhyringen tok til hjemme, hadde de forandret mening og meldte seg til tjeneste på ny.

Slik var det - og slik fortsatte det å være.



# HVEM SEILER HVOR



## Besetningslister pr. 10. juni:

### M/T JAR/ENDA

Kaptein  
Overstyrmann  
1. styrmann  
1. styrmann jr.  
Radiooffiser  
Pumpemann

Arbeidsleder  
Matros

"

"

"

Maskinsjef  
1. maskinist  
2. maskinist  
2. maskinist  
Elektriker  
Reparatør  
Motormann

"

Fyrboter  
Stuert  
1. kokk

"

"

"

"

"

"

"

"

"

"

"

"

"

"

"

"

"

"

"

"

Rolf Anersen  
Michael Plesrier  
Jann E. Schjølber  
Bjørn Olsen  
Sverre Aitheim  
Larvik Skjorshammer  
Arne Jacobsen  
Fernando M. Morales  
Beaio S. Abeijon  
Manuel B. Rodriuz  
Jose P. Vinan  
Antonio Cores Cores  
Francisco P. Casal  
Antonio P. Viejrez  
Raenori M. Novas  
Arvid R. Olsen  
Antonio Christnsen  
Kolbjørn Ijzerks  
tsbjørn Tintand  
Kjell M. Busch  
Oddbjørn F. sg&rl  
Manuel C. Cal Loti  
Joe R. Bouzas  
Manuel B. L. areni  
Jose L. G. Gonzalez  
Jose C. Mai tinez  
Jan Erjc Doicon  
Ejjar Eliis,un  
Eit I G. Pa ol  
Antonio L. Garja  
Ljs F. A. BErl occhea  
Sevriano P. Oubina  
Verianc Lo A. M. Penedo

### T/T JÅLINGA

Kaptein  
Overstyrmann  
1. styrmann  
2. styrmann  
Radiooffiser  
Arbeidsleder  
Matros

"

"

"

"

"

"

"

"

"

"

"

"

Jarle Hellevik  
Asbjørn Krykken  
Leif S. Ittli  
Oystein S. Jtvik  
Jarle F. Risvik  
Sigurd Klopp  
Sven Gustavsen  
Reidar Olsen  
José Sole Gil  
Manuel G. Perez  
Ceferino S. Marichal  
Romeo Palypay  
Steinar Karlsten  
Oskar Førland  
Harald Hegg  
Jan Håkon Hansen  
Øyvind Bredesen  
Hans Coll.  
Bjørn H. Jacobsen  
Seppo K. Heinonen  
Einar Kristiansen  
Geir Enstad  
Dionisio M. Domingo  
Ricardo T. Calvirio  
Dominguez M. A. gustin  
Arne Nilsen  
Frank Kjendalen  
Knut M. Bratberg  
Francisco M. Melero  
José A. Estevez  
Liv Berg  
Inger Tverråsen

### M/S JARILLA

Kaptein  
Overstyrmann  
1. styrmann  
1. styrmann jr.  
Radiooffiser  
Arbeidsleder  
Matros  
Matros  
Matros  
Mitrosasp.  
Sjøaspirant  
Maskinsjef  
1. maskinist  
2. maskinist  
Elektriker  
Reparatør  
Motormann  
Metformann  
Smører  
Stuert  
1. elpemann  
Kokk  
Pike  
Pike

### M/S JAVARÅ

Kaptein  
Overstyrmann  
1. styrmann  
2. styrmann  
Radiooffiser  
Arbeidsleder  
Mitros

Lettmatros  
Sjøaspirant  
Maskinsjef  
1. maskinist  
2. maskinist  
Elektriker  
Reparatør  
Motormann

M. nennaspirant  
Stuert  
Kokk  
Kokkaspirant  
Pike

### Offiserer M/S

Kaptein  
Overstyrmann  
1. styrmann  
1. styrmann vik.  
Purser/radiooff.  
Sjefsradiooff.  
Maskinsjef  
1. maskinist  
2. maskinist

### Elektriker

Overstuert  
1. stuert

### Offiserer M/S

Kaptein  
Overstyrmann  
1. styrmann  
RO/purser  
Radiooffiser  
Maskinsjef  
1. maskinist  
2. maskinist

Elektriker

O/stuert  
Rest. insp.  
1. stuert

Per H. Hein  
Iljern Drøyvold  
Andreas Naley  
Harald Karlsten  
Renate Hundal  
Uwe K. Lipski  
Segundo Garcia Mairo  
Conrado B Dantes  
/Ere Boye Holm  
Freire Gonzalez  
Emnar Dg Tveit  
Svein Roger Olsen  
Trygve Haigetun  
Steinar Aaereid  
Gunnar Borung  
Tormod Jahreie Larsen  
Brynjar Pedersen  
Tor Moland  
Trond Aritonsen  
E. Jønsen  
Thor Egil Stavecu  
/Jvo Eiar Arnesen  
Sverre Heldahi  
Sigrid Borliig Tellefscn  
Siri E. Pedersen Crome

Dieter V. Ulrich  
Tore Evje  
Ludvig Mentzoni  
Reidar Vestby  
Rol Pettersen  
Lasse Ødegaard  
Trond Kristensen  
Magne Bernstrem  
Tor B. Krosmo  
Odd Risløv  
Frank Aleksandersen  
Bjerri Holmedal  
Paul Høiby  
Einar Nilsen  
Atle Oseberg  
Roy Ellingsen  
Waldemar Herzog  
Knut Svendsen  
Aabjonii Hellacid  
Kolbjørn Kolstad  
Ottar Gundersen  
Terje Wold  
Anne Jacobsen  
Louise Stephensen  
Ingrid Ramsted

### PRINSESSE RAGNHILD

Petter Norstrøm  
Odd Halvorsen  
Jan Ellefsen  
Hans Martinsen  
Harald Nikolaysen  
Roar Gallis  
Øivind Fagerli  
Jan Villumsen  
Kjell Andersen  
Einar Karlsten  
Arne Gundersen  
Inge Gundersen  
Arve Arvesen  
Odd Kolstad  
Dag Jacobsen  
Johan Hauglid  
Kristian Thorsen  
Per Lund  
Johan Amunson  
Arne Bakke  
Age Rødbøl

### M/S KRONPRINS HARALD

Kaptein  
Overstyrmann  
1. styrmann  
RO/purser  
Radiooffiser  
Maskinsjef  
1. maskinist  
2. maskinist  
Elektriker  
O/stuert  
Rest. insp.  
1. stuert

### T/T JARNADA

Kaptein  
Overstyrmann  
1. styrmann  
2. styrmann  
Radiooffiser  
Arbeidsleder  
Pumpemann  
Matros

Lettmatros  
Maskinsjef  
1. maskinist  
2. maskinist  
Elektriker  
Reparatør  
Fyrboter

Smører  
Aspirant  
Stuert  
Kokk  
Kokkaspirant  
Pike  
Pike

### T/T JARABELLA

Kaptein  
Overstyrmann  
1. styrmann  
1. styrmann  
Radiooffiser  
Arbeidsleder  
Matros

Jungmann  
Maskinsjef  
1. maskinist  
2. maskinist  
Elektriker  
Reparatør  
Pumpemann  
Fyrboter

### Aspirant

Stuert  
Kokk  
Kokkaspirant  
Pike

### T/T JAMUNDA

Kaptein  
Overstyrmann  
1. styrmann  
1. styrmann  
Radiooffiser  
Arbeidsleder  
Matros

### Lettmatros

Jungmann  
Maskinsjef  
1. maskinist  
2. maskinist  
Elektriker  
Reparatør  
Pumpemann  
Fyrboter

### Smører

Stuert  
Kokk  
Pike  
Pike

### M/S JANEGA

Kaptein  
Overstyrmann  
1. styrmann  
2. styrmann  
Radiooffiser  
Arbeidsleder

Albert Andersen  
Gisle Meinseth  
Per Samuelsen  
Jan Frydenberg  
Ragnar Østerud  
Einar Myhra  
Svein Samuelsen  
Jesus Alday Umrutia  
Benito Moreira Bragado  
Jose Brion Perez  
Juan Gomez Lejs  
Nils Skjong  
Jose Garcia  
Tore Magna Pettersen  
Kåre Lønno  
Alf Harlem  
Kjell Johansen  
Thomas Strand  
Magnar Kjelsberg  
Francisco Lado Trillo  
Leif Iversen  
Hans Gothardsen  
Roald Stensrud  
Sverre Næss  
Kjell Kristiansen  
Olav Kjøne  
Hans Tennes  
Per Abrahamsen  
Jenny Karlsten  
Paula Kjøne  
Eli Myhra

Egil Arne As  
Asbjørn Hermanson  
Helge Sætre  
Erling Berg  
Trond A. Lonentzei  
Frede Rossing  
Otto Mondahl  
Otto Johansen  
Hermod Abeltun  
Ricardo Djeste  
Manuel Bios  
Avelino Villaverde  
Fin Schultz  
Sverre Hvidsten  
Odd W. Rambo  
Jørn Telebond  
Hans-Ulrich Funk  
Åsmund Andresen  
Kat Sang Chan  
Gunnar Grave  
Domingo S. Munoz  
Jesus Abeijon  
Odd Pheirf  
Knut Olsen  
Teor Willy Eriksen  
Øistein Bonlaug  
Terje Kvernberg  
Mary Oldernes  
Karen Sætre

Rolf Willy Karlsten  
Uwe D. Smal  
Knut Arve Hjerkan  
Jan Oscar Stensrud  
Øyvind Odberg  
Per Søfving  
Svein Arnfinn Hammer  
Ronald S. Hansen  
Villy Rong  
Manuel Padin Garcia  
Roy Karlsten  
Roy Erik Engsmyr  
Birger Solberg  
Per Jørgensen  
Øyvind Telstø  
Jan Nuven  
Tor Hansen  
Gabriel Crujei-as  
Albe to R. Pena  
Eugenio G. Lopez  
Nils Anders Kvåle  
Augustin Iglesias del Rio  
Jose M. M. San Tiago  
Hans Otto Stenersen  
Hegge Nilssen  
Terje F. Svenningsen  
Anne E. Svenningsen  
Else Marie Telstø

Christian Aarsten  
Thorbjørn Lykre  
Konrad I. Lorentsen  
Harald Jakobsen  
Ola Johan Østgulen  
Svein A. Karlsten



Matros Arne Bjørklund  
Arie Olsen  
Terence B. Wli.jte  
Odd Iage Jønvik  
Juan Santos Ageitos

Maskinsjef Einar Hummervold  
Thor Gjelstad  
Arne Kant  
Freddie O. Hansen  
John McKenzie  
Petter Løvland  
Karsten Prebensen  
Svein K. Solen  
Arvid Mørk-Olsen  
Hans J. Gogstad  
Tor Bekkevold  
John Sivertsen  
Hilhjörg Thifl  
Britt Heli  
Runar Hansen

M/S JASAKA

Kaptein Øivind Larsen  
Overstyrmann Odd Manvik  
1. styrmann Asgeir Nilsen  
1. styrmann Magnus Paulsen  
Rad ioc,rfisher Rolf Skog  
Arbeidsleder Gunnar Marthinsen  
Matros Per Magnus Flätelien  
Finn H. Johnsen  
Ottar Olsen  
Jose Maya Miranda  
Arvid Andreassen  
Geir Lunder

Lettmatros

Maskinsjef Kåre Hegerstrand  
1.maskinist Anker Bakkeli  
2.maskinist Per Sundfær  
Leif Tokle

Elektriker Ingvar Barstad  
Reparatør Tore S. Sørensen  
Idar Hansen  
Tom Hansen  
Ketil Fagervold  
Geir Brekkan

Smører Alf Ditlefsen  
Stuert Walloë  
Kokk Sigmund Nilsen  
Hjelpemann Juan Sampedro Perez  
Pike Hjördis Flätelien  
Unni Frogner

M/s JÅLANTA

Kaptein Knut R. Blom  
Overstyrmann Ragnar Henriksen  
1. styrmann Tor Norberg  
2. styrmann Kjell Sørby  
Radiooffiser Tor Kr. Grimeland  
Arbeidsleder Rolf Heririg  
Matros Gerhard Gurmajm  
" Rolf Tronvold  
" Fernandes F. Ricardo  
" Jan Svendsen  
Aspirant Bjørn Steisar Johnsen  
Lettmatros Atle Hal Jan  
Maskinsjef Jon Moholt  
1.maskinist Bjørn Larsen  
2.maskinist Bjørn Henriksen  
Elektriker Jan Harald Torseth  
Reparatør Kjell Harald Berg

Moformann Francisco M. Perez  
Arild Bjercknes  
Åre Ravn

Smører Ole Lindquist  
Stuert Arne Araas  
Kokk Harald Rognholdt  
Hjelpemann Svein Eriksen  
Pike Nancy Windvik

M/s JACARA

Kaptein Hans I. Jacobsen  
Overstyrmann Knut Wibe  
1. styrmann Hans Hansen  
2. styrmann Oddmund Johansen  
Radiooffiser Kjeli. Taranger  
Arbeidsleder Erwin Funk  
Matros Terje Grimsrud  
" Tor Kvistad

Lettmatros Kjell R. Riveland  
" Per H. Enoksen

Maskinsjef Age D. Hanssen  
1.maskinist Einar Klavenes  
2.maskinist Knut Pedersen  
Elektriker Jøran Daleng  
Reparatør Olaf M. Olsen  
Moformann Reil Tjosevik  
" Thor Marthinsea  
" Per Å. Mikalsen  
Smører Kurt Hellesvik  
Stuert Liss M. Gjerde  
Kokksp. Anders Andresen  
Messemann Afra Beers  
Pike Morten Rød  
Smører Jan Rolf Karlsen  
Hjelpemann

T/T JASTELLA

Kaptain Kai ørseng  
Overstyrmann Finn Aavik  
1. styrmann Ketil Valle  
1. styrmann jr. Willy Rasmussen  
Radiooffiser Ove Solaas  
Arbeidsleder Harald Ausland  
Matros Sverre Kleven  
" Finn Nilsen  
" Harald Engen  
" Oddvar Kristiansen  
" Man..iel. Mayo Mayo  
" Kurt Hals  
Jungmann Robert Ovaldseri  
" -Arne Bye  
" John Hagen Larsen  
" Hans Moholdt  
" Alf Ivar Tjenn  
" Arne Seierstad  
" Gunnar Kvernberg  
" Curt Ellingsen  
" Tom Andersen  
" Håkon Hansen  
" Odd Lauritzen

4askijsjef Jack Karlsen  
1. maskinist Asbjørn Olsen  
2. maskinist Roer Jenssen  
maskinist Ha-is R. Nilsen  
Elektriker Tor Utheim  
Reparatør Kåre Oleii  
Pumpemann Brose Pettersen  
Fyrstøtør LucilLi Berg

Skipsmek.asp. Jack Karlsen  
Sriarer Asbjørn Olsen  
Stuert Roer Jenssen  
Kokk Ha-is R. Nilsen  
Kokka sl. Tor Utheim  
Hjelpem:nn Kåre Oleii  
Pike Brose Pettersen  
LucilLi Berg

\*

## Diplom til «Jastella»

«Jastella Bla-Bla», organ for gjort og ugjort ombord (og som fremdeles betaler to øl for månedens beste tips, som det står på forsiden), har deltatt i den årlige konkurransen om beste skipsavis. Nå skal det med en gang sies at det ikke ble seier, men likevel ble det en fin plassering, nemlig nummer åtte og dermed diplom. «Mistralposten», som kommer ut på «Høegh Mistral», gikk seirende ut av konkurransen for annet år på rad og ble tildelt «Rasmus-statuetten». Det var forøvrig nien- de året at statuetten ble utdelt.

## Takk for hyggelig besøk på 'Jagarda'

Fra et brev til vårt rederi: Tre klasser maskinmekanikere fra Herøy videregående skole, Fosnavåg, hadde den 1/5 1978 et hyggelig besøk på tankbåten «Jagarda», som ligg ved Ålesund. Vi vart henta av kaptein Herbert Lyder i ein livbåt som var flott og godt utstyrt. Omvisninga var serleg i maskinrommet ved 1. maskinist Rolf Martinsen, som var ein ypperleg guide. Gutane var svært interessert, for mange av dei ser sin framtidige arbeidsplass i det yrket. Vi vart også servert Cola i baren av kapteinen, som hadde god kontakt med elevene. Elever og lærere som var med på turen, vil hermed **også sende** rederiet en takk for at vi fekk kome på båten. Og sende eit ynskje om at den fine båten snart kjem på djupare sjø med fulle tanker.

Beste helsing  
**Bjarne Longvanes**  
hovedlærer.

## Skål, for «Jakara»



Om noen skulle finne på å spørre oss hvor mange stabelavløpninger og overleveringer Anders Jahre har opplevd, må vi svare at det vet vi ikke, men kan selvfølgelig regne det ut, om vi får litt tid på oss!

Men her bringer vi i alle fall et bilde fra en av de mange stabelavløpninger, nemlig «Jakara», 1954, da han retter en skål til skipets gudmor, fru Karen Clausen. Så skulle det ikke være så vanskelig å gjette hvordan han fant på skipets navn.

VI PRESENTERER:

BRE VIL

Blåhvalen

— i vekt

og tall

Blåhvalen er det største dyr som har levd på jorden. Den kan bli mer enn 30 meter lang, kan nå en vekt av 130.000 kilo, eller m.a.o. like mye som 130 - 150 okser. Vi bringer her noen tall fra en ca. 30 meter lang blåhval:

Vekter	
Spekk	25.653 kg
Kjøtt	56.444 kg
Ben	22.280 kg
Lunger	1.228 kg
Hjerte	631 kg
Nyrer	547 kg
Mavesekk	416 kg
Tarmer	1.563 kg
Lever	935 kg
Barder	1.133 kg
Blod	8.000 kg
Kjeveben	2.117 kg
Hode	4.508 kg
Ryggrad	10.230 kg
Sidlemmer	3.863 kg
Sveiver	960 kg
Sveiveblad	602 kg
	144.295 kg
Spekkolje	13.604 kg
Kjøttolje	6.880 kg
Benolje	7.224 kg
	= 166 fat

Sekretærene/10.

På vår vandring i avdelingene i huset, er vi denne gang kommet til sekretærene i 10. etasje. En liten, men effektiv avdeling med fire ansatte smilende damer.

Foran ved skrivemaskinen sitter Helga Vangstein, som har vært i rederiet i en lang årrekke. Bak står Åse Nyberg, Britt Gabritsen og Kari Christiansen.



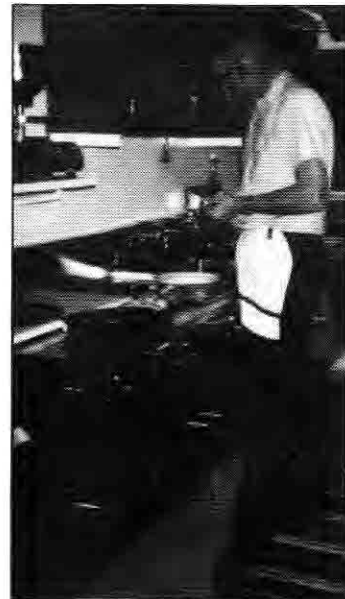
Hei til dere i JAHRE NYTT!

Det er andre gangen jeg er ombord på «Jamunda» og jeg vil gjerne sende dere noen bilder og ord. Det ene bilde er av kaptein Rolf W. Karisen, der han står i salongpantryet og lager en omelett a-la Jamunda. Her skreller han en hvitløk og ser litt opptatt ut. Han tenker vel på idrett og kulekast, og drømmer seg helt inn i hvitleken.

Det andre bilde er av kaptein Kjelstrøm. Han er også ivrig i idrett, og her konsentrerer han seg om kulekastet. Kanskje han tenker på at det snart er lunsj - og dermed fyker kulen avsted som en strikkball. Etter som kaptein Kjelstrøm er 50 år 6. april, sender vi ham våre beste ønsker alle her på «Jamunda».

Vennlig hilsen

Reidun Kristiansen



Kaptein «off W. Karisen lager omelett,

3 gull - med luftgevær

Ny triumf til «Kronprins Harald», denne gangen i skyting. «Kronprins Harald» gikk nemlig til topps i vårmesterskapet, i konkurranse med 144 lag. Poengsummen var 886. Osloskipet «Docecanyon» oppnådde 873 poeng, mens «Havdrott» fra Oslo, på 3. plass, oppnådde 854 poeng. 10 lag oppnådde over 800 poeng. Også individuelt ble det gull, til Svend Murstad i menn klasse 1, og til Aina Berg i kvinner klasse 1. Det ble også en selvmedalje, nemlig til Norvald Øyestad i klasse 1. Med andre ord: Tre gull av fem mulige!

Murstads poengsum ble 181. Øyestads poengsum ble den samme, og dermed måtte man begynne å granske skivene for å finne en vinner. Og da fant man at Murstad hadde en syver som Øyestad ikke hadde.

Begge hadde seks tjene, ti niere og tre åttre. I denne klassen ble forøvrig Andreas Kock nr. 5 med 176 poeng, Tore Wroldsen nr. 6 med 175 poeng og Joe Pal nr. 7 med 173 poeng, alle fra «Kronprins Harald».

Hele 225 skyttere deltok i denne klassen, der også Erik Spange fikk premie for sin 13. plass med 170 poeng.

I kvinner klasse 1 skjøt Aina Berg 165 poeng (tre tiere, fire niere og ni åttre). Ingrid Bergland fikk 4. premie med 140 poeng og Unni Sandberg 7. premie med 134 poeng. 35 kvinner deltok i denne klassen.

Ingen av våre øvrige skip ble registrert i vårkonkurransen. Høstkonkurransen er allerede innledet. Det skytes med luftgevær på internasjonale skiver. Avstanden er 10 meter og antall tellende skudd tilsammen 20, fordelt på to skiver.



Kaptein Kjelstrøm i kulekast.