

Kosmos' historie skalføres videre



Kosmos' adm. direktør Bjørn Bettum.

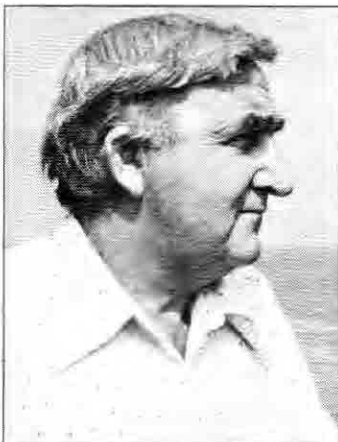
Ved et lederskifte i et stort konsern er det naturlig at man kaster blikket tilbake. Og et tilbakeblikk i Kosmos' historie, vil først og fremst konsentrere seg om selskaps dynamiske leder fra starten, Anders Jahre.

Men Kosmos' historie skal føres videre, og ledelsen er lagt i hendene på en ny mann. For øyeblikket har han konjunktorene mot seg, i likhet med de fleste av norsk næringslivs ledere. Men hva vil fremtiden bringe?

Vi begynner denne artikkel I dette dystre bilde av med et dystert utgangs- norsk næringsliv skulle man punkt: det norske næringsliv kanskje anta at også er kommet inn i en ny og Kosmos-selskapet befinner særdeles vanskelig situasjon. seg, og det ville jo vært me- Eller for å sitere en stor get bekvemt om vi fremdeles overskrift i dagens nummer hadde hatt en Anders Jahre- av landest største avis: gigant til å løse flokene. Vi «Hvordan skal norsk næ- ringsliv overleve?»

Forts. side 2.

Han har «stått på»



Vi bringer her et bilde av hjelpemann Harald Rognholdt, nå ombord i «Jalanta», men ellers med en lang rekke Jahre-skip i sin mønst-ringsbok.

Harald Rognholdt reiste ut med «Kosmos III» høsten 1953, var hvalfanger til fangsten stoppet, men fort-satte som sjømann. Han har stått på i 25 år hos Jah-re nå n'Harald.

JAHRE NYTT har hatt et intervju med ham i dette nr. av avisen.

JAHRE NYTT PREMIERT

JAHRE NYTT er premiert igjen. Det skjedde i den lands-omfattende konkurransen be-driftsavisene imellom. 100 av landets 400 bedriftsavisere del-tok. Deltagerne ble inndelt i tre klasser og i den såkalt pro-fesjonelle klassen, det vil si de avisene som har profesjonell hjelp, ble vår avis blant de tre «nest beste», sammen med «Bladet vårt», utgitt av Ber-gens Tidende, samt «Norsk

Hydro». Telegraf styrets «Verk og Virke» vant klassen, men best av alle de 100, uan-sett klasse, ble «Nytt i Nor-cem». Men JAHRE NYTT vant prisen for de beste forsi-dene blant de 100 som deltok. Og lay-outmedarbeider Peer Møller (bildet) kunne motta et fint krus i premie.

Konkurransen er nærmere omtalt i dette nummer.



«Jalanta» med 2771 biler fra Japan

«Jalanta» avgikk Hiroshima i Japan 25. mai, med en last på 2771 biler, Honda, Mazda, Toyota. Skipet passerte Suez 18./19. juni og kom til Antwerpen 29. juni, der 396 biler ble losset. Neste lossehavn var Walhamn i Sverige, 453 biler, Aarhus i Danmark 497 biler. Siste lossehavn var Bremerhaven, der resten av lasten gikk i land.

JAHRE NYTT's medarbeider var med skipet fra Antwerpen til Aarhus, og gir i dette nr. av avisen en reportasje fra turen.

Man ma arbeide hardt for å se resultater

Forts. fra foreg. side.

har da følt problemer tidlige-
re også. Vi kan eksempelvis
minne om hvalfangstkrisen
først i 1930-årene, da Anders
Jahre måtte la sitt nybygde
kjempekokeri «Kosmos II»
gå rett i opplagsbøynen. Eller
den kritiske periode under
avviklingen av norsk hval-
fangst i Antarktis. Anders
Jahre og hans selskap kom
ikke bare fra det med livet,
men faktisk med stor heder.

Så skjer det altså at An-
ders Jahre fratrer i en tid da
man kan frykte for at norsk
skipsfart og industri er døds-
dømt. Alvorlig talt: Man
kunne unne Bjørn Bettum et
bedre utgangspunkt. Hvor-
dan ser han selv på sin for-
gjenger og sin egen situa-
sjon?

- Anders Jahre er bega-
vet, sier Bjørn Bettum i en
samtale med JAHRE NYTT.
Han har truffet heldige be-
slutninger i nærsagt alle re-
lasjoner i sitt liv. Dette gjel-
der ikke bare som forret-
ningsmann, men også som
menneske. I alle kompliserte
spørsmål har han fulgt klare
linjer og er kommet fram til
kloke løsninger. En domine-
rende egenskap hos ham er
hans skapende trang; i
alle de ting han har interes-
sert seg for, kan vi registrere
trangen til å skape noe, til å
gjøre noe ordentlig.
Det ser vi såvel i hans ledel-
se av rederiet og de indu-
strielle bedrifter som i hans
sosiale og humanitære inter-
esser, Anders Jahres Fond
til Vitenskapens Fremme og
Anders Jahres Humanitære
Stiftelse. Likeså i de store
donasjoner til hjembyen San-
defjord. Han har villet skape
noe med dimensjoner, noe
som skulle bli stående. Helt
inn i sin siste aktive funk-
sjonstid har han påvirket og
tatt del i å legge tingene til
rette.

- Om vi så skulle forsøke
en karakteristikk av Bjørn
Bettums person - hva betyr
det for eksempel at den nye
lederen i Jahres store kon-
sern så å si er født og opp-
vokst i det samme miljø?

- Selv om jeg ikke kan pe-
ke på konkrete egenskaper,
svarer Bjørn Bettum, så har
det vel alltid ligget som en



Fra Werft Nobiskrug 1975, med <(Kronprins Harald)> på beddingen. Berit og Bjørn Bettum med sine fire barn, Anders, Camilla, Lars Christian og Martin Christian, alle med hjelm. Til høyre verkstedets direktør.

ubevisst inspirasjon å vite at
bestefar og oldefar har fart
jorden rundt med seilskuter,
dels som skippere, dels som
redere.

Ellers ser jeg det som en
personlig fordel at jeg - som
Anders Jahre - er jurist. En
slik utdannelse vil uvilkårlig
prege ens legning, prege den
generelle evne til resonne-
ment. En jurist unngår vel
lettere å begå formelle feil.
Det kan komme godt med i
et stort selskaps mange og
forskjelligartede disposisjo-
ner.

Jeg er også overbevist om
at man må arbeide hardt for
å se resultater. I skolen - og
senere på Universitetet - ar-
beidet jeg mer enn de fleste,
tror jeg. I en ledende stilling
må man tilegne seg innsikt i
et langt større felt av proble-
mer enn folk flest vil tro. For
meg har det også betydd
særdeles meget å ha bodd og
arbeidet i utlandet - i Lon-
don - i mange år. Jeg fikk
der erfaringer som har vært
av stor betydning senere.

- Hvordan skal vi plassere
Kosmos-selskapet inn i da-
gens dystre situasjon?

- La oss minne hverandre
om at Kosmos nå møter
mange av de samme proble-
mer som man møtte i begyn-
nelsen av 30-årene - det var
den gang en dramatisk de-
presjon i næringen på sam-
me måte som idag. Såvel
i årene før som i årene
etter krigen har selskapet
konsolidert sin stilling, og vi
er kommet bedre inn i de se-
nere års konjunktursvikt enn
de fleste. Om det skulle bli
en langsom oppgang igjen,
vil oppgaven bestå i å lose
det hele inn i et riktig spor.
Men kanskje de bedre tider
ligger langt unna fremdeles.
Da gjelder det for oss å kun-
ne fortsette i en langvarig
motkonjunktur. Vi har ut-
gangspunkt for begge alter-
nativer, det gjelder bare å
gjøre det rette når vi tror tin-
gene begynner å skje: få
idéer, bruke fantasi, håpe på
intuisjon. Dersom det i det
hele tatt er grunnlag for
norsk skipsfart, vil vi være
med som en betydelig enhet.

Bjørn Bettum er født 2. no-
vember 1935. Han er gift med
Berit Bettum, født Harald-
sen, som er utdannet sosial-
økonom fra Universitetet i Os-
lo. Bjørn Bettum har realar-
tium fra Sandefjord Gymnas
1954, dernest ble det et års
studium ved Harvard Uni-
versity, USA. Juridisk em-
betseksamen ved Oslo Uni-
versitet 1962, dommerfull-
mektig ved Onsøy Sorenskri-
verembete 1962/63. Fra 1963
til 1969 ansatt ved Lazard
Brothers & Company Ltd.,
London; de siste tre år som
leder for bankens skandina-
viske virksomhet. 1969 direk-
sjons-sekretær i Rederiet
Anders Jahre, fra 1970 med-
inneholder.

Av Bjørn Bettums mange
verv kan nevnes at han er
styremedlem i Aksjeselska-
pet Kosmos, i Saga Petrole-
um, i Saugbrugsforeningen,
styreformann i Jahres Fa-
brikker, styreformann i An-
ders Jahres Humanitære Stif-
telse, medlem av Norges Re-
derforbunds Centralstyre og
formann i Vestfold Rederi-
forening.

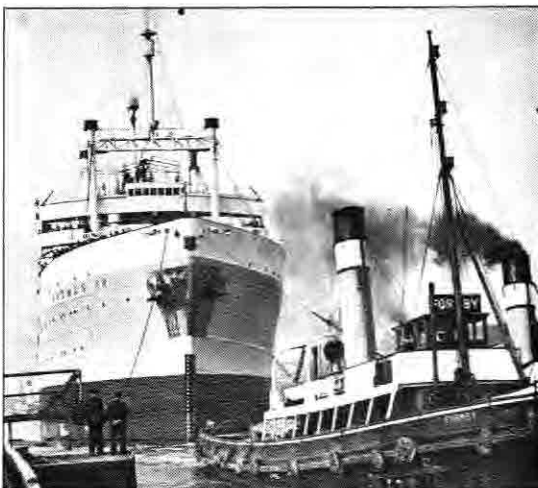
Fangstmateriellet måtte bygges opp fra grunnen etter krigen:

((Kosmos 111 » ble kontrahert i -45
((Kosmos IV » dro på feltet i -46

Etter fredsslutningen i 1945 måtte Kosmos-selskapenes fangstmateriell bygges opp igjen fra grunnen av. De to flytende kokerier «Kosmos» og «Kosmos ID» var begge gått med under krigen, likeså 7 hvalbåter. Og de hvalbåter som var i behold, måtte gjennomgå en grundig reparasjon.

«Kosmos III» ble kontrahert ved Götaverken allerede sommeren 1945 og levert 1947, tidsnok til å komme i fangst samme høst. I februar 1946 kontraherte så Kosmos-selskapene et nytt kokeriskip ved Furness Shipbuilding Company, Middlesborough for levering 1948. Og i mai 1946 fikk Kosmos-selskapene overta det tyske flytende kokeri «Walter Rau» (bygd 1937), som var tildelt Norge som krigserstatning. Dette fikk navnet «Kosmos IV», og ble ferdig til fangstsesongen 1946-47.

Da Kosmos-selskapet ikke kunne få konsesjon på mer enn to kokerier, ble det bestemt at nybygningen ved Furness Shipbuilding Company skulle utstyres som tankskip. Dette fikk navnet «Kosmos V», og ble ferdig høsten 1948.



«Kosmos IV» forlater Liverpool for å innlede sin «jomfrutur».



Skipsreder Anders Jahre, kaptein Karl Gran og Götaverkens dir., K. E. Jacobson, fotografert ved overleveringen i 1947.



Vårt bilde viser de tre Kosmosskipene fortøyd ved Jahres Fabrikker.

Velferden med brosjyre om skipsavisen

Velferden har laget en liten brosjyre om skipsavisen og der står det bl. a.:

Skipsavisen skal ha den samme funksjon som en lokalavis. Den skal beskjeftige seg med de nære ting, gjenspeile livet ombord i arbeid og fritid, ta opp spørsmål som er aktuelle for besetningen, bringe informasjon fra skipsledelsen og gi

opplysninger som kan være av interesse for alle om bord. Den skal også gi plass for skrivende folk som har noe på hjertet, og bør krydres med muntre innslag i form av småhistorier og vitser, gjerne med tegninger.

Redaktøren, eller avisens redaksjon, må ha ansvaret for tonen i avisen og med hård hånd slå ned på - og unnlate å tryk-

ke - stoff som kan virke fornærmende, eller innlegg som kan skape ond blod om bord. En skipsavis' oppgave er ikke å så splid, men å medvirke til en god omgangstone om bord.

For redaksjonen kan det være greit å ha en del faste spalter som fylles med stoff. Noen av disse spaltene kan brukes i hvert nummer.

Her er «Rasmus»-reglene:

Velferdstjenesten for handelsflåten setter årlig opp statuette «Rasmus» for beste skipsavis.

For konkurransen gjelder følgende regler:

1. Skipsavisen må ha utkommet med minst 4 nummer i løpet av kalenderåret. Hvert nummer må omfatte minst 6 sider stoff, tegninger inkludert.

2. To eksemplarer av hvert nummer sendes Velferdstjenestens hovedkontor. Ett av eksemplarene brukes av juryen, mens det andre blir oversendt Norsk Sjøfartsmuseum, etter museets ønske. Siste nummer må være mottatt ved Velferdskontoret innen 15. januar påfølgende år.

3. Vinneren utpekes av en jury bestående av tre medlemmer oppnevnt av Velferdskontoret.

4. Ved bedømmelsen tar juryen først og fremst hensyn til avisens innhold, men oppsetting (layout) og illustrasjoner teller også med. (På 3. side i denne folderen vil en finne noen redaksjonelle tips).

5. Vinnerskipet mottar Rasmus-statuetten samt diplom. De 9 neste skipsaviser tildeles diplom, gradert fra nummer 2 til 10. Det utdeles også diplomer for god innsats.

Vi håper å motta mange og gode skipsaviser. Sett i gang - skrivende folk - og lykke til.

Velferdstjenesten for Handelsflåten, postboks 7568. Skillebekk - 08102. *

SOLGTE JAHRESKIP

«Jasaka» ble levert i august, «Jararna» i september, og «Jarmina» levert i oktober 1978.

Kina kjøper mye «brukt»

Kina er for tiden verdens største oppkjøper av brukt tonnasje og har siden mai ifjor kjøpt 18 norske skip på tilsammen 621.000 dødvekttonn. I løpet av det siste året har Kina kjøpt ialt 96 skip med en samlet tonnasje på ca. 2,3 millioner dødvekttonn.

JimRE T'JYII'

Rederiavis for Anders Jahre, Sandefjord

I redaksjonen:

Vilhelm Møller Torfinn Sundby
Nils Stenones Jan Eric Møller

L a y o u t: Peer Møller

Redaksjonen av dette nummer avsluttet 21. september.

Ettertrykk kun etter tillatelse.

Tanker ved etjubiléum

6. oktober 1978 kan Aksjeselskapet KOSMOS se tilbake på 50 års virksomhet. Det har hendt meget i disse år; det vesentlige i selskapets historie kan karakteriseres som fremgang og vekst, etter pionérinnsats i hvalfangst, skipsfart, industri. Først og fremst skyldes dette den dynamiske leder, Anders Jahre. Selv vil han neppe innkassere all honnør som en personlig fortjeneste; han deler den så gjerne med mange dyktige medarbeidere. Men også et godt medarbeiderskap er vanligvis et resultat av en klarttenkende leders beslutninger.

Det har gjennom årene falt atskillig kritiske ord om norsk hvalfangst og skipsfart, og dommen har til tider vært hard. Vi skal her og nå ikke gi noen replikk til fordømmende vurderinger. Men én ting vil vi understreke: Det selskap som nå kan se tilbake på 50 års virksomhet, har vært til velstand og trivsel for tusener av arbeidstakere og deres familier, ikke bare på lokalplanet, men i langt videre kretser.

Tider med motkonjunktur gir liten lyst og liten anledning til jubiléumsfeiring og store taler. Kanskje vi får nøye oss med noe slikt: Selvfølgelig har heller ikke det ellers så solide selskap Kosmos kunnet unngå å merke de dystre følger av en internasjonal skipsfartskrise. Likevel er stillingen fremdeles bedre enn i mange andre store rederier i vårt land. D e t t e kan vi i alle fall trøste våre mange ansatte med.

Kanskje vi dessuten kan gå et skritt videre og si at vi tross alt har et godt håp for den nærmeste fremtid. Selv om man i slike tider skal være uhyre skeptisk til alle prognoser og profetier. Når vi likevel vil minne hverandre om at situasjonen ikke nødvendigvis bør kalles trøstesløs, begrunner vi dette med de ord selskapets nye administrerende direktør har latt falle i et intervju i dette nr. av vår avis. Vi skal her ikke bringe sitater fra dette intervju, men overlate til våre lesere å studere hans utsagn.

Vi ønsker og tror han har dekning for sine optimistiske ord.

Passasjerene ble reddet!

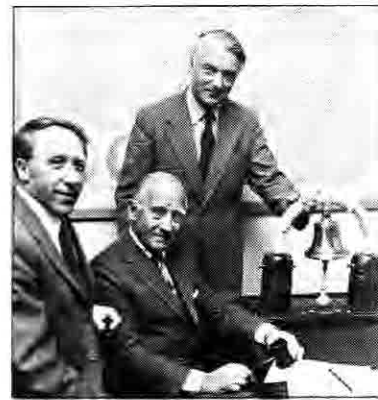
En episode som kunne fått ganske alvorlige følger skjedde på flyplassen Santiago de Compostella nær byen Vigo i Nord-Spania da et passasjerfly kom i brann. Flyet var under landing, men tok runwayen for hardt slik at flyveren mistet kontrollen over flyet som braste utfor landingsstripen. Ombord i flyet

befant det seg også folk fra «Jamunda». «Jamunda»-karene gjorde en utmerket innsats ved å være med på å redde sine medpassasjerer ut av det brennende flyet, noe de ble rost for i avisene etter ulykken, som heldigvis ikke krevde menneskeliv. All bagasje brant opp.

Jørgen Jahre overtar

Skipsreder Jørgen Jahre har overtatt som formann i velferdstjenestens idrettsutvalg etter direktør Jacques Michelet, som har sittet med formannsklubben i 11 år. Idrettsutvalget er det rådgivende organ i sjømannsidretten som velferdstjenesten begynte å organisere i 1949. Det har vært en rivende utvikling innen sjømannsidretten opp gjennom årene, og de som kjenner Jørgen Jahre tviler ikke på at han vil fortsette arbeidet med å utvikle sjømannsidretten videre. I de senere år har Norge også fått igang den organiserte internasjonale sjømannsidretten. Ifjor deltok det tilsammen 36.000 sjøfolk fra ca. 70 nasjoner i konkurransene.

Et intervju med Jørgen Jah-



Bildet er tatt i det første møte som Jørgen Jahre ledet i idrettsutvalget. Fra venstre underdirektør Lorange Ridder-Nielsen, skipsreder Jørgen Jahre og direktør Jacques Michelet.

re kommer i neste nummer av JAHRE NYTT.

HALVÅRSRAPPORT FRA A/S KOSMOS

Bedring i tørrlast?

Tankmarkedet er fortsatt meget svakt, og det er ikke sannsynlig at noen av selskapets opplagte tankskip vil kunne settes i fart i inneværende år.

Tørrlastmarkedet har vist en viss bedring i den senere tid og kan gi noe bedre resultat for bilskipenes returreiser enn hittil antatt. På den annen side er markedet for transport av biler for tiden svakt.

Det er fortsatt grunn til å tro at driftsresultatet for inneværende år ikke vil bli særlig svakere enn for 1977 forutsatt at skipenes drift vil forløpe normalt i den gjenværende del av året.

Selskapets likviditets- og finansieringssituasjon utvikler seg i henhold til tidligere prognoser. Både likviditet og finansiell stilling er tilfredsstillende for selskapet og for konsernet.

Utsiktene for 1979 er mer usikre fordi flere fordelaktige certepartier og fraktavtaler utløper neste år. Utviklingen på fraktmarkedet vil derfor bli helt avgjørende for selskapets fremtidige driftsresultater.

SKIPSFART

Tank/kombinerte skip

Selskapet disponerer i dag 8 tankskip og 2 kombinerte skip på alt 1.900.224 t.d.w.

T/t «Jalinga», t/t «Jamunda» (45 % eiet av vårt selskap), t/t «Jarabella», t/t «Jastella», t/t «Jarmada» og m/t «Jaranda» har

fortsatt på sine certepartier som omtalt i årsberetningen for 1977.

T/t «Jarmada» ble tilbakelevert fra sitt certeparti med Atlantic Richfield 26. juni 1978. Befrakternes opsjon til å anvende skipet i inntil 12 måneder ble således ikke benyttet. Skipet er nå underveis til Arabiske Gulf i ballast og er foreløpig avsluttet.

T/t «Jagarda» (55 % eiet av vårt selskap), t/t «Jarmona», m/s «Jararama» og m/s «Jarmina» ligger fortsatt i opplag.

T/t «Jagranda» er som meddelt i årsberetningen for 1977, solgt til opphugging. Levering fant sted på Taiwan 8. april 1978.

T/t «Jamunda» avgikk fra Marseille 31. mars 1978 etter fullført reparasjon av lavtrykksturbinen. Skipet har senere seilt tilfredsstillende.

De øvrige tankskip i fart har seilt uten driftsavbrudd hittil i år.

Tørrlastskip

Selskapets tørrlastflåte består i dag av 6 skip på 288.658 t.d.w.

M/s «Jacara», m/s «Janega» og m/s «Javara» har fortsatt på sine certepartier som omtalt i årsberetningen for 1977.

M/s «Javara»s certeparti utløp medio juli 1978. Skipet er det eneste av selskapets bilskip som har faste bildekk og kan derfor kun frakte biler. Dagens marked for transport av biler er meget svakt, og skipets beskjefligelse fremover er usikker.

Forts. neste side.

- Forts. fra foreg. side -

M/s «Jalanta» påbegynte sitt certeparti for 2 år med Nippon Yusen Kaisha, Kobe, 28. mars 1978.

M/s «Jarilla» påbegynte sitt certeparti for 1 år med Kawasaki Kisen Kaisha, Kobe, 28. mars 1978.

M/s «Jasaka» ble i mai 1978 sluttet for en reise med korn fra Brasil til Kontinentet og avgikk fra Sandefjord 29. mai. Skipet er senere solgt til Arion Shipping Corporation of Liberia for levering etter utlossing, antagelig i løpet av juli 1978. Salgssummen er S 3.300.000 kontant ved levering.

M/s «Janega» er som tidligere meddelt, blitt ombygget til roll-on/roll-off bi/bulkskip i Japan. Etter fullført ombygging som tok ca. 4 uker, gikk skipet 24. mars 1978 inn på sitt certeparti for 2 år med Nippon Yusen Kaisha, Tokyo.

Tørrelastskipene har alle seilt tilfredsstillende.

Befraktede skip

Som tidligere meddelt ble m/s «Janova» solgt til liberianske kjøpere, representert ved Nan Fun Development Ltd., Hong Kong, 14. februar 1978 og samtidig tatt tilbake på bareboatcerteparti for 3 år. Skipet som har fått navnet «South Glory», har hittil seilt tilfredsstillende under vårt certeparti med Mitsui O.S.K. Lines, Tokyo. Dette certeparti løper til utgangen av inneværende år.

Vårt selskap har nylig inngått en avtale med Chou Shipping Ltd., Libena, representert ved Nan Fung Development Ltd., Hong Kong, om å ta deres bulkcarrier, m/s «South Beauty» 65.112 t.d.w., bygget i 1976, på bareboat certeparti for en periode på 9 år fra 1. juli 1978.

Jahre Line

De to passasjerskip, m/s «Kronprins Harald» og m/s «Prinsesse Ragnhild», har fortsatt i ruten Oslo-Kiel kun avbrutt av de årlige dokkinger i januar 1978. Driftsresultatene for begge viser en tilfredsstillende utvikling for 1978.

I NDUSTR I

Jahres Fabrikker

Omsetningen i første halvår ventes å bli ca. kr. 100.000.000 eller ca. kr. 10.000.000 høyere enn i første halvår 1977.

Det økonomiske resultat for halvåret ventes å ligge noe lavere enn fjorårets og er tilstrekkelig til å dekke renter, avskrivninger og utbytte. Blant de faktorer som har bidratt til å trekke resultatet ned kan nevnes: Forhøyelse med 100 % av den kommunale vannavgift, overgang til fyringsolje med maksimum 1 % svovel, prisstoppen Innenlands som har rammet leveransene av vegetabiliske ferdigvarer, samt økede lønnskostnader.

Investeringer i miljøvern tiltak i tillegg til den normale investeringsaktivitet har ført til en viss reduksjon i bedriftens kortsiktige utlån.

Fra bysse til pølsemakeri:

Aktiv pensjonist-tilværelseforstuert John Dahler

Stuert John Dahier, nettopp fylt 60 år, er gått over i pensjonistenes rekke. Men tro ikke at han har lagt inn årene for godt! Etter at han gikk i land, har han tatt seg jobb i pølsemakeriet til Skjeggerød i Sandefjord. Da han sluttet å seile i mars, tenkte han at han måtte få seg noe å sysle med på land. Og da var det naturlig at det nettopp ble hos Skjeggerød fordi han har arbeidet der fra tid til annen tidligere.

Begynte å seile i —33

John Dahier kan se tilbake på mange år til sjøs. Han begynte å seile i 1933 og farte på hvalfangst i Thor Dahls rederi frem til hvalfangsten tok slutt i 1965, bare avbrutt av krigsårene. Etter den tid ble det noen andre rederier, før han begynte hos oss. Og der ble han værende.

- Min første Jahre-båt var «Jagrande». Siden ble det mest bilbåter, og disse var trivelige. Jeg vil spesielt nevne «Javara» hvor jeg ble i to og et halvt år.

Min siste båt før jeg ble pensjonert, var forøvrig den nye «Javara», tidligere «Skogstad», som var en fin og staselig båt. Den nye «Javara» var jo spesialbygd for biltransport, og lastet og losset bilene inn skutesiden. På gamle «Javara» ble bilene hivd ombord med bommer, sier han.

- Tror nok jeg vil savne sjøen

En sjømann som går i land etter mange år ute, har selvfølgelig fått sett endel av verden. Det har også Dahier: - I løpet av de 22 årene jeg var på hvalfangst, så jeg ikke mye. Bare snø og is. Men da det ble koffardi etterpå, ble det jo mye farting. Det eneste stedet jeg ikke har vært, er India og Kina. Jeg tror nok at jeg vil savne sjøen etter hvert, men hittil har det gått bra, sier han, og ser på sin kone Karen Marie, som gjerne vil få uttrykt sin takknemlighet fordi hun har fått være med sin mann på så mange turer. - Jahres Rederi har vært enestående

positive og hjelpsomme, sier hun, og begynner å fortelle om forskjellige turer hun har vært med på. Og i den anledning er det spesielt én tur hun husker svært godt. Det var ombord på «Jaraconda» i farvannet der «Norse Variant» gikk ned, utenfor New York i Nord-Atlanteren. Et forrykende styggvær gjorde det nifst for alle ombord, kanskje spesielt fordi alle var klar over hvor skipet befant seg og hva som hadde skjedd med «Norse Variant». - Jeg hadde aldri vært ute i styggvær før, selv om jeg hadde hatt føling med det. Men dette var ille, sier hun.

Fornøyd pensjonist

Mange minner dukker selvfølgelig frem når en sjømann sitter hjemme i sofa-kroken og tenker tilbake. Et av de hyggeligste minnene som Dahier trekker frem, var da han fylte 50 år på «Jagrande». Kapteinen, Fritz Morris-Haraldsen, laget istand et skikkelig 50-års lag, og dette var noe Dahier satte umåtelig stor pris på.

Det er i det hele tatt en fornøyd pensjonist som sitter og forteller om sitt liv til sjøs. Dahler og hans kone legger ikke skjul på at de har truffet mange hyggelige mennesker ute, og da kanskje spesielt på «Jaraconda» som for begge står som en noe spesiell båt hva angår miljøet ombord og menneskene som arbeidet der.

Selv om stuert Dahier hadde mye å stå i når han var ute til sjøs, hendte det da også at det bød seg visse ledige stunder. Han syslet litt med idrett og kan slå i bordet med to medaljer fra et internasjonalt stevne i Houston i 1970 der det ble gull i sprang og bronse i høyde.



Stuert Dahier har gått på land for godt, men er fremdeles aktiv i yrkeslivet. Han har fått seg en trivelig jobb i et pølsemakeri i Sandefjord.

FRA
STARTEN
TIL
I DAG

Et tilbakeblikk på 50 år som er gått

AV TORFINN SUNDBY

Byggingen av det flytende kokeri «Kosmos» i 1928/29 betegnet et epokeskifte innen den pelagiske hvalfangst, og gjorde det med et slag klart at pelagisk hvalfangst med ombygde, små kokerier var urasjonelt, både under en teknisk og økonomisk synsvinkel. Fra og med sesongen 1929/30 har den pelagiske hvalfangst fulgt de retningslinjer som ble trukket opp med dette skips konstruksjon og arbeidsprinsipp. Men da skipet gikk av stabelen i Belfast 30. mai 1929, var det ikke bare verdens største hvalkokeri, det var også verdens største tankskip, og byggingen av «Kosmos» betegnet derfor også et epokeskifte innen tankfarten.

Tankskipsfartvarnaturlignok den del av shipping som var nærmest knyttet til hvalfangst, og da Anders Jahre kontraherte «Kosmos» i 1928 og senere

«Kosmos II» i 1930, ble begge kokeriene samtidig også bygget som moderne tankskip. Nettopp på denne tid begynte man for alvor å bli «tankminded», og Norge gikk opp på tredje-plassen som tankfartsnasjon.

Den viten og de erfaringer som Anders Jahre skaffet seg allerede da som tankreder, kom hans forskjellige selskaper til gode etterhvert som interessene i tankfart antok større dimensjoner. Allerede tidlig i tredveårene ble tanktonnasje innbefraktet av Kosmos-selskapene for føring av brenselolje til de to kokerier i Antarktis og med returlaster av hvalolje. I 1936/37 ble både «Kosmos» og «Kosmos II» sluttet for tankfart mellom fangstsesongene, og i 1938 ble den norske m/t «Charles Racine» på 15.500 tdw. tidsbefraktet til rederiet.

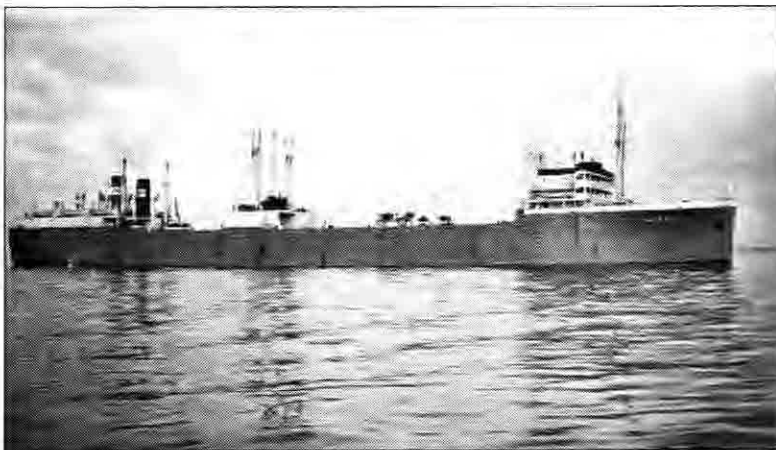
Allerede da Hvalfangerselskapet Kosmos A/S ble stiftet i 1928, hadde selskapet ikke bare hvalfangst til formål, men hvalfangst og/eller fraktfart, og på grunn av bestemmelsene om fraktfart i selskapets vedtekter og som følge av selskapets gode økonomiske stilling, besluttet styret lenge før krigen også å gå suksessivt inn for tankfart med egne skip. Siden selskapet som nevnt hvert år anvendte befraktede tankskip til hvalfangstekspedisjonene, falt det mer naturlig å interessere seg i tankskip enn i annen tonnasje, og i 1938 ble det kontrahert 2 tankskip, hvert på 16.000 tdw. ved dansk og svensk verksted.

Den første spire til firma Anders Jahres virksomhet innen den rene skipsfart, var imidlertid overtagelsen i desember 1934 av m/t «Noravind» på

12.320 tdw., bygget 1930. Dette skip var i rederiets eie helt til oktober 1951. I desember 1938 ble den første m/t «Jaguar» overtatt. Skipet var på 9822 tdw. og bygget i 1928. Dette skipet brakk i to i januar 1939. Nytt forskip ble påbygget, og skipet ble omdøpt til «Janko». Det gikk tapt under krigen. Av andre skip i rederiets eie før krigen kan nevnes fruktskipet, m/s «Rose», ca. 3.000 tdw., som ble overlevert fra byggeverkstedet, øresundvarvet, Landskrona, i juni 1938, men solgt allerede i juli 1939, d/s «Ranvik» fra mai 1937 til juni 1938, fruktskipet m/s «Jamaica», ca. 2.600 tdw., bygget 1936, overtatt i 1939 og tapt under krigen, m/t «Aristophanes», ca. 15.400 tdw., overtatt i januar 1940 og solgt desember 1951, m/s «Jaspis», ex «Vigdis», ca. 9.650 tdw., bygget 1930,



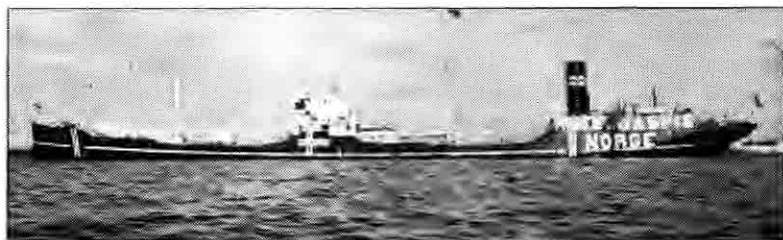
Kaptein Milliam Kihl, fører på «Kosmos II» da den ble torpedert. Kaptein Kihl gikk ned med sitt skip, sammen med 39 andre.



Flytende kokeri «Kosmos II» ble kontrahert i 1930, og var ikke bare et «fabrikkskip», men samtidig et moderne tankskip. Nettopp på denne tid begynte rederne rundt om i verden å bli «tankminded». Norge gikk snart opp på 3. plass som tankfartsnasjon.

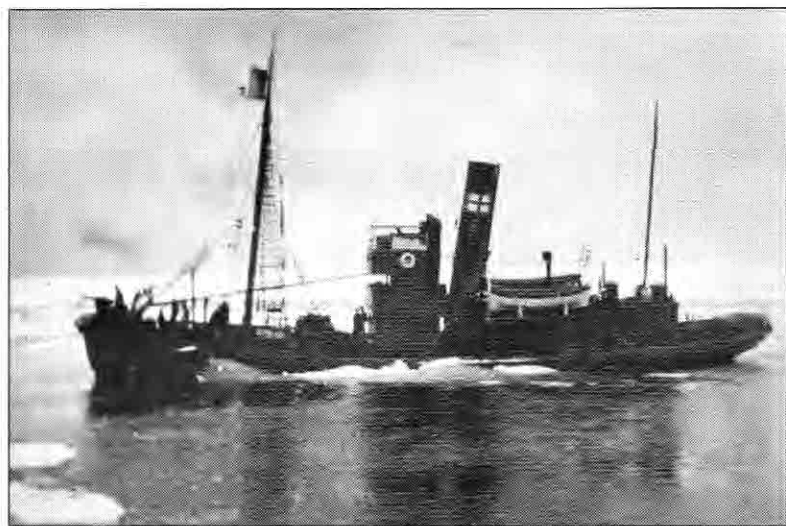
Mange eldre i vårt rederi vil huske at «Kosmos II» ble torpedert under siste krig. Det skjedde i 1942. «Kosmos II» hadde lastet tykkolje i Curacao, og sluttet seg til en konvoy i Halifax for å gå til England. Etter noen dager i sjøen ble de angrepet av tyske ubåter, og flere skip gikk ned. «Kosmos» ble truffet av første torpedo litt akter for brua. Det begynte å brenne, og mannskapene gikk i gang med å låre livbåtene.

Så viste det seg at skipet ikke gikk ned etter første torpedo, og endel av karene ombord ville da forsøke å få motorene igang igjen, fordi skipet holdt seg flytende. Så kom to treffere til, og dermed var det slutt.

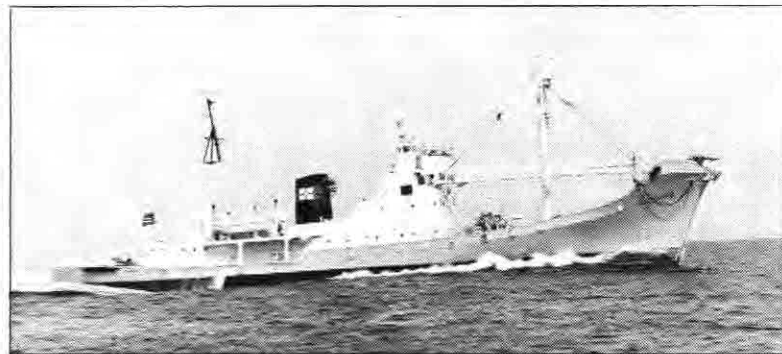


M/T «Jaspis», ex «Vigdis», 9650 tdw., bygd i 1930 og overtatt av vårt rederi i 1939. På bildet ser vi at skipet er tilbørlig malt og merket som et norsk skip, og på dette tidspunkt fremdeles nøytralt. Skipet ble jo tatt av tyskerne under krigen, og gjenfunnet etter krigen i sterkt skadet stand. Etter omfattende reparasjoner ved Kieler Howaldtswerke ble det satt i fart igjen. Solgt i april 1955. Til høyre malmskipet «Jaspis», kjøpt i 1956.





To hvalbåter som tydelig viser hvordan denne skipstypen utviklet seg fra Kosmos-selskapenes første tid på feltet til tiden umiddelbart før nedtrapingen begynte. Til venstre en av fangstbåtene fra 1930-årene, fotografert i isen med hval langs siden. Til høyre «Kos 55», den siste hvalbåt som ble bygd, og som klart viser forskjellene i størrelse og tekniske finesser.



overtatt i 1939, og fruktbåten *mis* «Jasmin» overtatt i januar 1940 og solgt til Frankrike allerede i februar samme år. Ved krigsutbruddet disponerte rederiet 3 tankskip på ialt 37.375 tdw. samt fruktskipet «Jamaica» på 2.600 tdw.

Gjenoppbygging - etter tapene under krigen

Den store utvikling av rederiet Anders Jahre - i første rekke som tankrederi - hører imidlertid etterkrigstiden til. Ved krigens slutt disponerte rederiet en samlet tonnasje på 27.720 tdw., nemlig mit «Anstophanes» på 15.400 tdw. og mit «Noravind» på 12.320 tdw. Dessuten hadde rederiet igjen 15 hvalbåter på ialt 4.194 brt. *Mis* «Jamaica» hadde gått tapt under krigen, og *mis* «Jaspis» som ble tatt av tyskerne under krigen, ble gjenfunnet etter freden i sterkt skadet stand. De to hvalkokeriene «Kosmos» og «Kosmos II», samt 7 hvalbåter gikk også tapt under krigen. To hvalbåter gikk dessuten tapt i Den norske Marines tjeneste like etter krigen. Ved krigsutbruddet var det tankskip som hadde blitt konrahert i Sverige, under utrustning. Dette ble senere solgt. Det tankskip som var under bygging i Danmark, ble beslaglagt av tyskerne. Ved freden ble skipet gjenfunnet i Lübeck i sterkt skadet stand og ble slept til Framnæs mek. Værksted i Sandefjord. Det ble ferdig høsten 1947 og fikk navnet «Jasmin». Skipet var på 15.450 tdw. Samme høst var også mit «Jaspis» ferdig til å settes i fart igjen etter omfattende reparasjoner ved Kieler Howaldtswerke. Dette skip ble solgt i april 1955. I 1948 gikk rederiets første etterkrigsbygde tankskip av stabelen i Belfast. Dette skip som var på 12.283 tdw. og fikk navnet «Jalta», var i rederiets eie fra overtagelsen i septem-

ber 1948 til september 1961, da det ble solgt til Argentina. I desember 1948 ble mit «Kosmos V» levert fra byggeverkstedet, Furness Shipbuilding Company Ltd., Middlesbrough. Skipet som var på 26.378 tdw., var bygget som et kombinert tank- og kokerifartøy, og hensikten var å la det innrede som hvalkokeri. Søknad om dette ble imidlertid avslått, og skipet ble benyttet dels som tankfartøy for hvalflåten dels som ordinært tankskip. Som det siste var skipet et av verdens største og etter at endel kokerimateriell var fjernet, øket skipets dødvekt til over 31.000 tdw. Skipet var i rederiets eie helt til september 1966 da det ble solgt til Syd-Afrika for ombygging til havfiskefartøy. I 1949 overtok så rederiet en tidligere svensk motortanker på 15.320 tdw., bygget i 1940. Dette skip fikk navnet «Jacinth».

Imponerende ekspansjon i årene 1950— 1970

Fra 1950 fant det sted en imponerende utvikling innen rederiet som selv innen norsk skipsfart synes rekordartet. I løpet av dette år tok rederiet levering av enda et stort tankskip fra Furness Shipbuilding Company Ltd., motortankeren «Janus» på 24 850 tdw. Også dette skip var ved leveringen blant de største tankskip i verden. Skipet var i rederiets eie til november 1963. Pr. 31.12.1950 disponerte de forskjellige selskaper innen rederiet Anders Jahre en samlet tankshipsflåte på 188.425 tdw., og allerede pr. 1.1.1955 hadde rederiet klatret til topps som Norges største tankrederi med en samlet tankskipstonnasje inkl. hvalfangst på ca. 246.353 tdw. I mai 1955 ble turbintankskipet «Jaragua» på 34.320 tdw. sjøsatt ved Gøtaverken. Skipet var den gang

Norges største tankskip, og det største som inntil da var bygget i Norden. Skipet var også det første turbintankskip som var bygget ved Gøtaverken. Etter hvert som skipsstørrelsene øket sterkt, ble turbinmaskineriets fordeler fremtredende for denne type skip, og turbintankere i rad og rekke ble etter hvert levert til rederiet. Tit «Jawesta» på 32.940 tdw. ble levert fra Kieler Howaldtswerke i januar 1958. I 1963 ble skipet forlenget og dødvekten økt til 45.520 tdw. Tit «Jakinda» på 39.940 tdw. fulgte i juli 1958. Det var det største skip som Kieler Howaldtswerke overhodet hadde levert og samtidig det største tankskip i Skandinavia. Rederiet var på den tid Norges største tankrederi med 432.000 tdw. Søsterskipet «Jabetta» ble levert i 1959, og i løpet av 1962 leverte Kieler Howaldtswerke 3 turbintank-



Kosmos-hvalbåter i opplag ved er synlige på bildet, Stub i Sandefjord først i 1960-årene. Også andre hvalbåter i opplag Antarktids gikk mot slutten for de

norske ekspedisjoner, ble flere og Etter hvert som hvalfangsten i flere av hvalfangerflåtens skip liggende hjemme i opplagsbøyene.

skip til rederiet, «Jagarda», «Jaricha» og «Jawachta», hver på ca. 52.000 tdw.

Kjempetankskipene kommer

Pr. 1.1.1965 besto rederiets tankskipsflåte av 10 turbinskip, 13 motorskip og i hvalkokeri (Kosmos IV, 20.177 tdw.) på ialt 868.988 tdw. med t/t «Jagrand», levert fra Kieler Howaldtswerke i desember 1963, som klart det største skip på 89.050 tdw. Ved leveringen var t/t «Jagrand» et av verdens største tankskip, men nye rekorder når det gjaldt tankskips størrelse, ble stadig satt. I november 1970 overtok rederiet den første VLCC, turbintaneren «Jalinga» på 258.820 tdw., som ble etterfulgt av søsterskipet «Jamunda» i 1971. I februar 1976 nådde rederiets tanktonasje inkl. kombinerte skip et høydepunkt på 2.580.822 tdw., da rederiets ULCC, t/t «Jarmada», på hele 384.197 tdw. ble levert fra byggeverkstedet Nippon Kokan K.K. Etter salgene av de to OBO skip, «Jarama» og «Jarmina», er for tiden rederiets samlede tanktonasje inklusive kombinerte skip på ca. 2.259.320 tdw.

Dry cargo- og bulkskip

Etterhvert som tankskipsflåten vokste, fant rederiet også tid til å beskjeftige seg med dry cargo- og bulkskip. Allerede før krigen engasjerte rederiet seg i tramp- og fruktfart med bl. a. m/s «Rose» og m/s «Jamaica», men først 10/1 1955 overtok rederiet fra øresundsvarvet det første skip i den dry cargo- og bulkskipsflåte rederiet har bygget opp etter krigen,



Styret i Aksjeselskapet Kosmos for 25 år siden: Anton von der Lippe, Anders Jahre, Svend Foyen Bruun, Frithjof Bettum.



Offiserer på T/T «Jagarda» ved overleveringen i Kiel i 1962. Fra høyre: kaptein Olsen, Nøtterøy, overstyrmann Sigvald Landmark, Nøtterøy, 1. styrmann Damel Waage, Stavanger, 2. styrmann Jean Ragnarson, Malmø, maskinsjef Gunnar Vangstein, Sandefjord, 1. maskinist Ragnar Hoel Andreassen, Sandefjord, 2. maskinist Karl H. Nilsen, Kiel og radiooffiser Kåre Olav Finstad, Hamar.

nemlig m/s «Jakara» på 12.430 tdw. Skipet var opprinnelig planlagt som tankskip, men ble bygget til Skandinavias største tørrlastskip og verdens største bilferge. Dette skip var det første av rederiets «bilbåter» og kunne laste vel 1.000 uemballerte biler.

Samme år innkjøpte rederiet det engelske tankskip «Neothauma» som ble ombygget til malmskip og satt i fart for rederiet i mars 1956 under navnet «Jaspis». Skipet var på 12.150 tdw.

I 1956 fikk rederiet også levert det første tørrlastskip som rederiet bygget ved Kieler Howaldtswerke, nemlig m/s «Jarama», på 12.700 tdw. som ble etterfulgt senere samme år av m/s «Jarosa», 13.090 tdw. Disse skip ble solgt henholdsvis i 1968 og 1963. Så fulgte «Jarilla», 23.057 tdw., i 1959 som var et spesielt vellykket skip og var i rederiets eie i hele 18 år. M/s «Jagona», 15.585 tdw., ble levert i desember 1960 og m/s «Jarita», 13.067 tdw., i januar 1961. M/S «Javara», 15.507 tdw. som ble levert i februar 1961, var det siste av den serie tørrlastskip som ble bygget i Kiel og som alle etterhvert fikk installert heisbare bildekk for føring av uemballerte biler kombinert med bulkklaster på returreisene. Senere ble et bilskip kontrahert ved Fredrikstad mek. Verksted, m/s «Jarosa», 23.700 tdw., som ble overtatt i desember 1963. Kaldnes mek. Verksted A/S, Tønsberg, hadde i april 1963 levert bulkskipet, «Jarabella», på 19.650 tdw., og deretter fulgte i rask rekkefølge de tre søsterskip fra samme verksted, m/s «Jacara» i februar 1965, m/s «Jawaga» i juni 1965 og m/s «Jalanta» i de-



Etter at T/T «Jakinda» på noe nær 40 000 tdw. var levert i 1958 som Kieler Howaldtswerkes størst-bygde skip, var Anders Jahres rederi det største tankrederi i Norge, med 432 000 tdw. «Jakinda»s søsterskip, T/T «Jabetta», ble levert året etter, i 1959. Vårt foto viser sistnevnte skip. Atskillig vakrere i linjer og farger enn våre dagers tankskip!

semer 1965, hvert på 19.270 tdw. Samtlige 4 skip fikk straks etter levering fra Kaldnes installert bildekk ved Blohm & Voss A/S, Hamburg, og gikk inn på certepartier med Volkswagenwerk A/G for transport av biler. Samme år fikk rederiet også levert 2 bulkskip fra Nippon Kokan K. K., nemlig m/s «Janita» og «Japana», hvert ca. 31.500 tdw. Søsterskipet «Janova» ble levert i 1968, og alle tre skip ble etterhvert ombygget for føring av biler. Pr. 1/11966 disponerte rederiet 12 dry cargo skip på tilsammen 243.904 tdw. hvorav 10 gikk i regulær fart fra Tyskland til USA med uemballerte biler.

I mai 1968 fikk rederiet levert ytterligere et bilskip fra Kaldnes, m/s «Janetta» på 19.500 tdw.

Utviklingen mot større skipsenheter har også gjort seg gjeldende innen tørrlastesektoren om enn i mer beskjeden grad enn i tank. I 1967 tok rederiet levering av to søsterskip fra Nippon Kokan K.K., bulkskipene «Jaraconda» og «Jasaka», hver på ca. 57.500 tdw., og i 1969 ble det første kombinerte skip på ca. 96.000 tdw. levert.

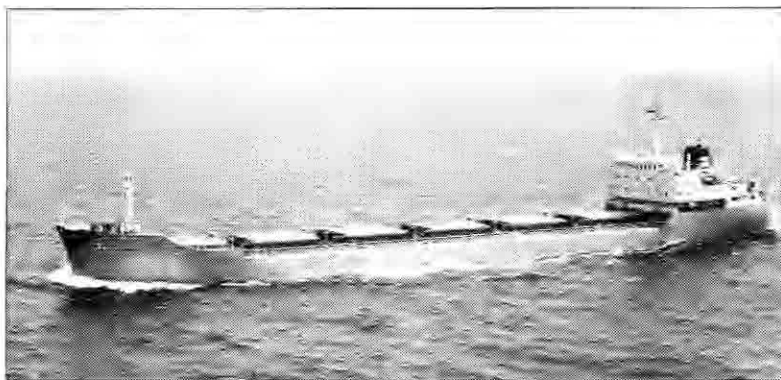
Pr. 1/11972 hadde rederiet 15 tørrlastskip på ialt 441.541 tdw, hvorav bilskipsflåten utgjorde 13 skip på 326.372 tdw. Deretter

har det funnet sted en gradvis strukturendring i tørrlastflåten. Den eldre tonnasje er etter hvert avhendet, og bilskipsflåten er blitt fornyet med større og færre enheter som tilfredsstillende bilavskipernes krav til moderne og effektiv tonnasje. Det mest fremtredende trekk i denne forbindelse er overgangen fra de konvensjonelle bilskip hvor bilene ble lastet og losset ved hjelp av wmc'er og kraner til de moderne roll on/roll off skipene hvor bilene kjøres ombord og iland.

For tiden har rederiet 5 moderne bilskip på ialt ca. 231.092 tdw. I etterkrigstiden har vi

sett utviklingen av kombinasjonsskipene, dvs, skip for oljelaster og/eller tørre bulklast som korn, kull eventuelt malm. De skip som er forsterket og kan føre malm, betegnes som OBO-skip (oil/ bulk/ ore carriers). Den annen type er malm-tank-skip (ore/oil carriers) hvor lasterommene for malm delvis også brukes til oljelaster for å utnytte dødvektkapasiteten.

Rederiet fikk levert sitt første OBO skip, m/s «Jarama», 96.030 tdw., fra Nippon Kokan K.K. i november 1969. Søsterskipet, m/s «Jarmiria», fulgte i mars 1970.



En populær båt i vårt rederi var MIS «Jarilla», noe over 23 000 tdw., bygd 1959 og i rederiets eie i hele 13 år. Første kaptein var Thoralf Nilssen, deretter Ansgar Hansen, og så Kjell Thotfsen i 7 år, fra 1961 til 1968. «Jarilla» hadde et langsiktig certeparti med kull fra Baltimore til Europa, og ble i 1967 ombygd til bilbåt.



I 1956 fikk rederiet det første tørrlasteskip som vi bygde ved Kieler Howaldtswerke, nemlig MIS «Jarama» på 12 700 tdw. Senere samme år fikk vi MIS «Jarosa», på vel 13 000 tdw. Disse to skip ble solgt henholdsvis 1968 og 1963.

I 1971 tok rederiet levering av to 0/0-skip, søsterskipene m/s «Jalna» og «Jalta», hver på 156.188 tdw.

Alle 4 skip har i lengre perioder vært sluttet på tidscertepartier, og rederiet har derfor i mindre grad operert skipene selv i kombinasjonsfart. Dagens markedssituasjon gjør heller ikke slik kombinasjonsfart regningssvarende for disse skip.

Jahre Line

Rederiet hadde inntil 1961 ikke drevet ordinær linjefart, men 2. mai 1961 overtok rederiet fra Kieler Howaldtswerke den elegante og hypermoderne passasjerbåt, «Kronprins Harald», som ble satt inn i den nyopprettede Jahre Line mellom Oslo og Kiel. Linjen ble snart uhyre populær og bidro bl. a. sterkt til å øke strømmen av tyske vintersportturister til Norge samtidig som veien sydover ble adskillig kortere for norske turister. Trafikken øket raskt både med passasjerer, biler og frakt, og et nytt og større skip ble kontrahert ved Howaldtswerke. Det nye skipet som fikk navnet «Prinsesse Ragnhild», ble overlevert 1. juni 1966 og var bygget på de erfaringer man hadde høstet fra 5 års vellykket drift av «Kronprins Harald». Bilkapasiteten ble bl. a. øket til det dobbelte samtidig som man bygget et skip som også kunne benyttes til cruise idet man anså det vanskelig å beskjefte 2 skip i ruten Oslo/Kiel i vintersesongen. Allerede høsten 1966 startet derfor Jahre Line sin cruisevirksomhet. Den popularitet som linjen opparbeidet seg, ga imidlertid hurtigere enn ventet grunnlag for helårstrafikk med 2 skip, og det ble slutt på cruisevirksomheten. Faktisk øket trafikken i den grad at man tilslutt ikke kunne tilfredsstille etterspørselen. Man gikk derfor i 1973 til kontrahering av et av Europas største kombinerte bil- og passasjerskip ved Werft Nobiskrug i Rendsburg. Linjens første skip, «Kronprins Harald», ble solgt til Vietnam høsten 1975, og den nye «Kronprins Harald» ble overlevert 30. mars 1976. Dette skips kapasitet er dobbel så stor som forgjengerens og representerer det ypperste i dagens konkurranse. Ikke minst på fraktsiden imøtekommer det nye skip et behov. Den internasjonale varetransport med trailere og lastebiler viser en enorm økning, og importen av nye biler fra Kontinentet til Norge

Adm. direktør David Vikøren i Norges Rederforbund:

RGell reduksjon foretatt

I løpet av de første 6 måneder av inneværende år er i alt 147 skip i den norske utenriksflåte solgt til utlandet. Dette betyr at hvert syvende skip er gått over på utenlandske hender - nesten ett skip pr. dag, opplyser adm. direktør David Vikøren i Norges Rederforbund. Han peker på at bedre arbeidsbetingelser for norske rederier kunne ha bremset denne negative utviklingen vesentlig.

- Ialt er det solgt ut 3,7 mill. brt., det tilsvarer halvparten av hele den svenske handelsflåte. Det er første gang i etterkrigstiden at det har skjedd en reell reduksjon i den norske handelsflåte.

Omfanget av skipssalgene gir grunn til alvorlig bekymring, uttaler direktør Vikøren. En høy utskiftningstakt i den norske handelsflåte er et normalt fenomen, men nå er avgangen av eldre tonnasje til utlandet langt høyere enn tilgangen på nye skip.

- Rederiene har dokumentert at de gjeldende bemanningsregler, som går tilbake til 1969, er i utakt med den enorme fornyelse og teknologiske fremgang som har preget handelsflåten i den siste 10-års periode. Nye bemanningsystemer kunne redusere det omkostningsmessige handikap norsk skipsfart har vis-a-vis utenlandske konkurrenter. Dermed kunne man også beholdt de mest moder-

ne av de skip som nå selges.

- Endel av de salg som er gjennomført, omfatter eldre fartøyer som ikke kan operere regningssvarende under norsk flagg. Det hadde vært bedre å drive disse skipene videre under utenlandsk flagg, i hvert fall for en tidsbegrenset periode inntil prisene for secondhand-tonnasje igjen tar seg opp.

- Vi har pekt på behovet for en ny garantiordning - med meget liten risiko for tap på statens hånd - og vi har også pekt på at skattemessige incitament for å tilføre øket egenkapital vil være et verdifullt tiltak til å bevare skip og arbeidsplasser under norsk flagg, sier Vikøren.

V'
GRATULERER



Sven Petter Thorsen, som har vært ansatt i vårt rederi som maskinist fra 1971 til i år, har giftet seg med Grete Jonassen. Vi gratulerer brudeparet.

*

Mot bedre tider

Supertankere vil igjen bli lønnsomme, og investeringer i 250.000-tonnere vil bli fullt konkurransedyktige med investeringer i andre næringer, sies det i en rapport om skipsfartens konkurransevne som er utarbeidet ved Norges Handels-høyskole. Gjennomsnittsratene vil igjen komme opp på et nivå som gir full dekning for kostnadene, hevdes det i rapporten.

*

Tre mill, kr. er delt ut

Oslo (NTB): Tre millioner kroner er i år delt ut av Anders Jahres fond til vitenskapens fremme. Beløpet er fordelt slik:

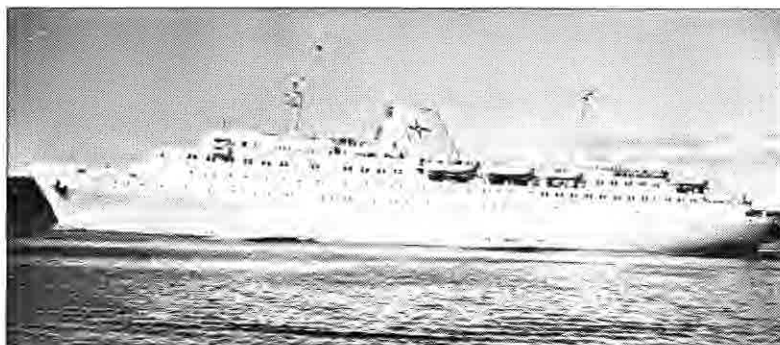
Til medisinsk forskning kr. 2.110.000, til juridisk forskning kr. 430.000, til kjemisk- og skipsbyggingsforskning kr. 310.000, til Anders Jahres medisinske priser kr. 300.000.

Fondets styre består for tiden av rektor Bjarne A. Waaler, formann, høyesterettsadvokat Frithjof Bettum, professor Sjur Brækhus, professor Olav Hilmar Iversen, professor Aksel Lydersen og professor Sverre Vasli med universitetsdirektør Olav M. Trovik som sekretær.

Et tilbakeblikk

Forts. fra foreg. side.

slår hvert år nye rekorder. Det arbeides allerede med planer om kontrahering av enda et nytt passasjerskip til erstatning for «Prinsesse Ragnhild», men med dagens skipsfartskrise og andre usikre faktorer er det trolig at man vil se tiden noe an.



Jahre Line's første skip «Kronprins Harald», overtatt ved Kleier Howaldtswerke 1961 og satt inn i den nyopprettede Jahre Line i rute mellom Oslo og Kiel. Skipet ble solgt til Vietnam i 1975, og den nye «Kronprins Harald» ble satt inn i ruten våren 1976.

Vårt foto viser den første av de to nevnte skip.



Kjente ansikter i vårt rederi: Skipsreder Jørgen Jahre, kapteinene Kjell Tholfsen og Leif Trosby, 1. styrmann Odd Nils Aabol, skipsreder, nå adm. direktør Bjørn Bettum.

Forskere har vært to måneder ombord på «Jarabella»



«Jarabella» - tilfeldig valgt, var åsted for undersøkelsene i forsknings-Dro-rammet.

Hva vil det si å være sjømann, og hva vil det si å være sjømannsfamilie? Hvordan opplever en sjømann sin tilværelse ombord?

Dette er noen av de spørsmål som undersøkes seriøst for tiden og som er et ledd i forskningsprogrammet 3 S, «System for Sikkert Skip».

I vel to måneder var forskere ombord i «Jarabella» for å studere de sosiale forhold ombord og deretter å se dette i forhold til familien og samfunnet for øvrig. Forskningsprogrammet har som målsetting å komme frem til tiltak som kan bedre forholdene for den seilende og hans familie, og redusere ulykker med sosial årsak.

JAHRE NYTT har spurt forsker Solveig Aamot, som var ombord i «Jarabella», om det var noen spesiell grunn til at valget falt på «Jarabella».

- På ingen måte. Det var helt tilfeldig. Vi skulle egentlig vært om bord i en annen tanker, men den var så forsinket at vi måtte få en som gikk noe tidligere. Som det utviklet seg ble imidlertid også «Jarabella» vel 2 uker forsinket før den kom avsted, så en av oss måtte returnere fra Galveston uten å få være med til Afrika. Opprinnelig skulle båten til PG, men vel ute i Atlanteren ble den omdirigert til Nigeria, og der gikk det ikke an å komme i land, så jeg fikk meg en ekstratur på 5 uker.

- Men dette er vanlig for sjøfolk.

- Ja, så på den måten kan du si vi dumpet rett inn i sjøfolks hverdag med forskyvninger av ankomst og avreise, usikkerhet m.h.t. avløsning, vanskelige eller skal vi heller si elendige kommunikasjonsforhold m.h.t. telefon og post, samt minimal tilgang på ferske nyheter. Etter noen uker, for ikke å si måneder til sjøs, er du temmelig «utafor» det som skjer på land, og når familien din ikke forstår hvorfor du ikke kan gå i land i Nigeria, eller hvorfor du blir 3-4 uker forsinket, da har du problemer. Vi har jo en god del data på hvordan familien opplever slike forskyvninger etter at de har gått og ventet i uker og måneder på sine sjøfolk.

Det er ikke til å komme fra at dette er ting som skaper store frustrasjoner for folk, i tillegg til den usikre jobbsituasjon i skipsfart for tiden.



Solveig Aamot fikk et godt innblikk i sjømannens hverdag ombord på «Jarabella», som ble tilfeldig valgt. Her sitter hun sammen med smører Knut Olsen, som viser frem et foto-apparat, og kokkspirant Terje Kvernberg. Bildet er tatt under en grill-aften ombord.

- Hvordan opplevde du skipssamfunnet?

- Den mellommenneskelige kontakt var der, som på andre skip. Man slipper ikke folk innpå seg og man kan ha seilt sammen i årevis uten egentlig å ha mer enn et overfladisk kjennskap til hverandre. Man er redd for å vise sine følelser, det blir altfor truende. I så måte kan vi si at skipssamfunnet ikke er i stand til å ivareta mange fundamentale behov som man på land får dekket i familien, behov som i tillegg til sult og tørst er behov for trygghet, omsorg, forståelse og nærhet. Man blir ensom med tanker og følelser som man ikke får noe utløp for, og man eksisterer gjennom å spise og arbeide; derfor blir maten og arbeidet så viktig. Mange ser det som en fordel å ha så mye å gjøre at de stuper dødstrette til køys, ikke bare for å tjene penger, men for at da går tiden fortere.

På den annen side vil en høy grad av yrkesstolthet hjelpe til å gi tilværelsen mening og hensikt, særlig hvis jobben gir en tilfredsstillelse av å møte utfordringer og mestre dem. Positivt for miljøet virker idrettsaktiviteter og konkurranser med andre båter hvor både offiserer og mannskap er med. Dette var meget populært på «Jarabella», som lå best i skyting og nr. 4 i den øvrige friidrett.

- Synes du at du lærte noe av oppholdet?

- Kanskje var det ikke så mye vi ikke egentlig kjente til fra før, men jeg synes forståelsen for sjøfolks situasjon fikk en helt annen dybde, noe jeg er både alle på «Jarabella» og Jahres Rederi svært takknemlig for, og som jeg selv sagt håper og tror vil komme den videre forskning til gode.

Med hensyn til forskning, kan jeg nevne at hollenderne har drevet med grupper av sjømannsektepar, en stor undersøkelse, som viser at ekteparene opplevet det svært positivt å kunne diskutere sine problemer med andre i samme situasjon og oppleve at det fantes brukbare alternative løsninger.

Hvis noen av leserne kunne tenke seg å være med på slik forskning, kunne vi tenke oss å få til en sann konferanse, og vi hører gjerne fra dere. Skriv i så fall til JAHRE NYTT eller 3 5, Gaustadalléen 30, Oslo 3, slutter Solveig Aamot.

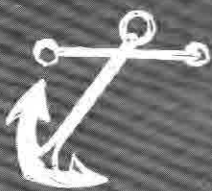


-1



«Jalanta» lossrer biler i Aarhus. Av i Japan, kvittet skipet seg med 497 en total-last på 2771 biler, innlastet i Aarhus.

«Jalanta» i svensk og dansk havn



Maskinsjef Åge Hasselgård og spansk matros Ricardo Fernandez. Ricardo er 23 år og har tidligere vært på «Jalna», «Jawaga» og «Janita». Han forteller til JAHRE NYTTs medarbeider at han trives meget godt på norsk skip, men er ikke sikker på at han vil velge sjøen som arbeidsplass for resten av livet.



Y a

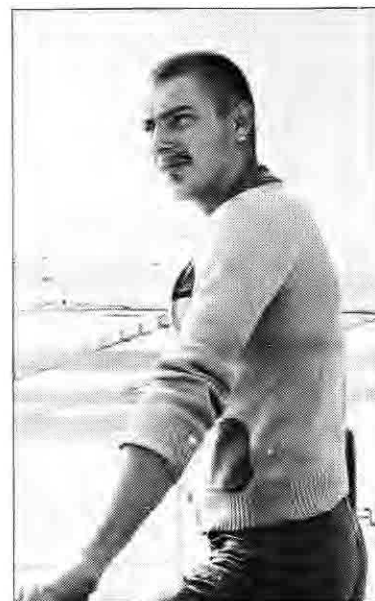
I likhet med Bjørn-Steinar Johnsen er også Guy Arnesen **κίτοχ** fra Hammerfest, og skipsmekaniker-assistent ombord. Det fremmedklingende navnet indikerer at han er født i engelsktalende land, nærmere bestemt Newcastle on Tyne i 1959.



På reise fra Antwerpen til Walhamn i Sverige fikk «Jalanta» utenfor den danske vestkyst et besøk ombord. En due slo seg ned på babord broving og kikket nysgjerrig inn til rormannen. Men da døren ikke var åpen, fløy den over på styrbord broving, og etter noen minutters orientering trippet den inn og satte seg på en disk der vaktmannskapene hadde sine kaffekopper. På høyre ben plastring og en metallring, på venstre en rød plastring merket XD.

Duen var sikkert sliten, og reagerte lite på styrmannens tilnærmelser. Mat ville den

ikke ha. Tidlig neste morgen fløy den avsted igjen. Men noen timer senere kom enda en due. Den hadde to ringer, begge på det ene benet. Men dette besøket varte bare en kort tid.



Ved «Jalanta»s avgang fra Tsu Shipyard, Japan, 15. mars 1978: Foruten tre representanter fra det japanske verksted ser vi her fra Skipsmekaniker-assistent Bjørn. venstre: Mr. Jacobsen (skipskon- Steinar Johnsen (med ring i ventrollen); teknisk direktør Aandre (stre øre!) er fra Hammerfest, 19 rud Larsen, kaptein Knut R. Blom, år, og har tidligere vært forhyrt inspektør, sivilingeniør Hans Andr. med «Jaraconda», «Jastella» og Nielsen. «Janova».

Re

- Men Nord-Norge er fint.

Jeg begynte å fare i 1959, forteller overstyrmann Ragnar Henriksen fra Tønsberg. Først i Thor Dahls rederi, så endel småredel-ier. Etter ansettelse i Olaf Ringdals rederi og Jørgen P. Jensen. Arendal, kom jeg til Anders Jahre i februar 1972. Min første båt der var «Jasaka», deretter «Janova», gamle «Jalanta» og så igjen to pe-rioder på «Jasaka». Styrmanns-skole tok jeg 1966/67 og 1971/72; deretter ble det skipperskole 1973/74. Alle skolene i Tønsberg.

Ellers kan vi nevne at overstyr-mann Henriksens kone Vivian også er fra Tønsberg, der ekteparet bor. Fruen har vært ute, forhyrt tilsam-men et par år, og alltid på samme båt som sin mann.

Deres to gutter heter Kenneth, 9 år, og avbildet her; dessuten Pre-ben, 2 år.



Overstyrmann Ragnar Henriksen med kone Vivian og sønn Kenneth.

Stuert Ole Lindquist er bosatt i Sortland i Vesterålen. Han har fart til sjøs siden 1962, da han gikk ombord i hurtigruteskipet «Nordstjernen» og var med der i tre år, som byssegutt og 2. kokk. Så ble det skole, deretter femten måneder i marinen. Så igjen til hurtigruten, men nå bare for fem måneder.

Fra desember 1968 har Lindquist vært i Jahres rederi, bortsett fra året 1971/72, da han tok stuertskolen i Tromsø.

Av skip han har seilt med i Jahres rederi, nevner vi «Jalta» og «Jawaga» flere ganger, «Jarama». I mai 1978 kom han ombord i «Jalanta», der han nå skal være fast, sammen med stuert Løkken.

Ole Lindquist kom ombord i Japan, i Shimitsu. I den tiden han har seilt hos oss, har han vært sammen med kapteinene Kjellstrøm, Edvardsen, Carslund, Hein, Uteng, Ulrich og Aarsten. Bortsett fra «Jalta» har han bare vært på bil/bulkbåter.

- Hvor har du best likt å gå i land? spur vi.

- I Amerika, svarer han. På vestkysten, Portland, Seattle-området. Der er det trivelig, og atskillig bedre enn på østkysten.

- Hva er din mening om bar-systemet på skip?

- Prinsippet er sikkert bra, men det kommer vel an på personene. Jeg vet ikke annet enn at baren har virket utmerket på våre skip, fordi reglementet er overholdt.

- Hva slags mening har en stuert om det kraftige kostholdet på norske skip?

- Vi må vel si at kosten er både kraftig og god. Det er temmelig inngrodd spisevaner på norske skip, og veldig vanskelig å gjøre vesentlige forandringer.

- Du trives i Nord-Norge, på tross av harde vintre og mange dårlige sommere?

- Vi er oppvokst med likt. Jeg bor ikke langt fra Kalfjord på Hinnøya, der det store raset gikk ifjor vmter. Jeg var i familie med en av dem som omkom.



2. styrmann Kjell Sørvik, Sandefjord, og radiooffiser Tor Grimeland, Narvik, tar seg en kaffekopp under frivakt på broen; her iferd med å studere lossing av biler i Walhamn.



proviant i Walhamn i %erige.



Elektrokontroll ombord på «Jalanta»

Elektroingeniør Bjørn Weisæth gikk ombord i «Jalanta» ved skipets anløp i Antwerpen 29. juni, og fulgte med til Walhamn i Sverige og videre til Aarhus i Danmark. JAHRE NYTT har bedt ham skrive litt om det arbeid han utførte ombord på denne turen, og hans rapport følger her. Vi skulle tro en slik redegjørelse kan ha interesse for mange blant våre lesere.

Hensikten med besøket ombord i «Jalanta» denne gang var i første rekke å undersøke belastningsforholdene for hjelpemotorene, samt kontroll av automatikken for disse.

Ved planleggingen av skipet er det forutsatt at man skulle kunne kjøre bare én generator

i sjøen ved normal drift; en belastningsprøve over ca. 2 timer med full last har nå bekræftet at hver hjelpemotor skal kunne klare dette.

Under disse prøvene kontrollerte vi naturligvis også at «tripping» av uviktig belastning funksjonerte, og at generatorvernet var i orden. Her måtte det mange justeringer til, og vi avslørte også reléer i generatorvernet for alle tre hjelpemotorer som var satt ut av funksjon; dette forsinket selvsagt prøvene våre vesentlig.

På flere av våre øvrige skip med «EO» er det forutsatt at to generatorer skal kjøres i parallell ved normal drift i sjøen. Ved feil og «shut-down» av en av disse, skal den gjenværende være i stand til å overta belastningen alene. En slik pa-

ralleldrift gir da vanligvis under 50 % belastning på de respektive generatorer, noe som vanligvis medfører soting og dårligere driftsforhold, med dårlig brennstoff økonomi og økt vedlikehold som resultat. En ombygging av systemet til slik det er på «Jalanta», med automatisk oppstart av «stand-by» aggregat etter «black-out», vil derfor sannsynligvis være lønnsomt. I denne forbindelse har jeg tatt en god del bilder og samlet mange data, til bruk under mitt besøk ombord i «Javara», for å kunne undersøke hva som skal til der for en slik forbedring.

Under min tur med «Jalanta» har det gått mange alarmer, men de fleste av disse har vært simulerte i forbindelse med undersøkelser av vaktalarm-systemet for maskinistene. Det har i den senere tid vært mange problemer med denne anleggsdelen, og en nøye undersøkelse avslørte at funksjonene var forandret fra det opprinnelige. Lugaralarmene har sannsynligvis vært svakeste p.g.a. manglende justering, og den forrige eieren har derfor kjøpt inn større «buzzers» som elektronikken ikke har vært beregnet for å styre. Dette systemet fra Søren T. Lyngsøe er bygget opp av en mengde dioder som gir et forholdsvis enkelt, men meget sårbart anlegg. Den økede belastningen for de nye «buzzers» førte til brente dioder, og i stedet for å skifte til en type med tilstrekkelig kapasitet, har man lagt inn «kortslutninger» på elektronikk-kortene, som da medførte den nevnte funksjonsforandring. Vi har nå «bygget om» anlegget igjen, og vil snarest prøve å skaffe nye passende komponenter hvor det er nødvendig.

Etter kontakt med innkjøpsavdelingen håper jeg vi kan få deler både til generatorvernet og alarmanlegget. Ny funksjonsprøving må til, og det er i skrivende stund usikkert når jeg kan reise hjem.

M/S «Jalanta», 1. juli 1978.
Bjørn Weisæth.



Elevene fra Elverum på vei ut til «Jalna». Besøket ombord gjorde et overveldende inntrykk.

Fra Elverum til «Jalna»

Fra klasse Sa og 5b ved Frydenlund skole i Elverum har vi fått et takkekort der elevene takker for at de fikk komme på besøk ombord i «Jalna» som ligger i opplag i Mefjorden ved Sandefjord. Besøket fant sted i midten av juni, og det var i forbindelse med et leirskoleopphold at klassene spurte om å få komme til «Jalna». Klasseforstanderne, Jens Storeng og Magne Nordby, sier at flere redere ble kontaktet og tore spurt om elevene kunne komme ombord i en båt, men at man ikke fikk positiv reaksjon før Anders Jahres rederi ble kontaktet.

Jens Storeng har skrevet om besøket:

«Vi ble møtt av superintendanten, som fulgte oss ned til fjorden. I porsjoner ble vi så fraktet ut på båten og hjertelig mottatt av skipper og mannskap. I to grupper ble vi vist rundt på hele båten, i fra for til akter og fra bunn til topp. Det gjorde et overveldende inntrykk på elever og lærere. Ingen hadde tidligere vært på noe lignende skip, og dimensjonene imponerte. Skipssjefen og maskinsjefen forklarte og fortalte om liv og arbeid ombord og svarte på utallige spørsmål. Vi tilbragte flere timer der og lærte en masse. Det var så absolutt et høydepunkt for oss alle under leirskoleoppholdet. At vi også ble påspandert cola og wienerbrød, ble det satt stor pris på!

Vi er meget takknemlige for at redere ville ta på seg arbeidet og omkostningene med besøket og sender våre beste hilsener!»



Elektriker Jan Harald Torseth, elektroingeniør Bjørn Weisæth og maskinsjef Jon Moholdt i samtale om et teknisk problem ombord i «Jalanta».

100 bedriftsaviser deltok JAHRE NYTT ble premiært

«Rederiavisen JAHRE NYTT er den bedriftsavisen i landet som har de beste forsidene. Avisen er dessuten blant de tre nest beste av de såkalte profesjonelle bedriftsavisene som gis ut. Slik led konklusjonen hos juryen som har vurdert 100 av landets 400 bedriftsaviser, det vil si de avisene som deltok i konkurransen om «Arets bedriftsavis 1978».

Det er Anders Jahres rederi som utgir JAHRE NYTT, og det er Handelstrykkeriet som trykker avisen. Den utkommer én gang i kvartalet, ble i fjor tildelt Neptun-statuetten som landets beste rederiavis og er inne i sin 8. årgang.»

Det var Sandefjords Blad som skrev slik i et større oppslag om konkurransen. Og det var en stolt redaktør, Vilhelm Møller, som var tilstede under premieutdelingen i Sandvika i slutten av august sammen med lay-outmedarbeider Peer Møller, og som kunne notere at JAHRE NYTT er tildelt fem utmerkelser i løpet av noen få år og dermed er en av

de mest premierte bedriftsaviser i hele landet. Det gir selvfølgelig inspirasjon i arbeidet med avisen.

Under premieutdelingen ble det opplyst at norske bedriftsaviser betaler tilsammen ca. 8 millioner krolner til teknisk produksjon i året, at det samlede opplag i året er 1.1 million, men at hele 30 prosent av bedriftsavisredaktørene har oppgaven som ren bijobb, det vil si at de heller ikke har informasjon som hovedbeskjeftigelse.

I konkurransen om å ha de beste forsidene ble samtlige 100 aviser vurdert på lik linje. I pressemeldingen fra arrangørene heter det at svært mange bedriftsaviser legger vekt på forsider som kan vekke lesernes interesse, og at konkurransen her var knivskarp.

I pressemeldingen fra juryen heter det: «Til tross for et stort utvalg av farveglade forsider, ble juryen stående ved avisen JAHRE NYTT, som utgis i tabloidformat. JAHRE NYTTs forsider er velkompo-

nerte og utformet på en journalistisk måte. De gir ved bilder og kortfattede tekster en idé om innholdet i avisen, på linje med det som praktiseres av tabloider i dagspressen. Tabloidformatet egner seg i det hele tatt bra for bedriftsaviser.»

Formålet med konkurransen, som i år ble avviklet i regi av Norske Bedriftsavisers Redaktørforening i samarbeide med Kredittkassen, er å stimulere interessen for den faglige kvalitet i bedriftsavisene.

I sin vurdering la juryen vekt på innhold, lay-out og utforming, bl. a. av forsiden. Også språket ble tillagt vekt, og professor Finn-Erik Vinje satt blant jurymedlemmene. Juryen la et poengskjema til grunn for sin vurdering og tok blant annet hensyn til utgivelseshyppigheten. Fire aviser årlig var et minimumskrav for å kunne delta, og til Sandefjords Blad opplyser informasjonssjef Truls N. Treider at her mistet JAHRE NYTT verdifulle poeng.

Send oss en hilsen

«Utkikken» heter det lille bladet som sjømannskirken i Hamburg sender ut. I det siste nr. kan man lese om det som har foregått i kirken det siste året, en årsrapport som gir inntrykk av hektisk virksomhet i den gamle, tradisjonsrike havneby, der de fleste norske sjøfolk kommer innom - før eller senere. Sjømannskirken er usedvanlig godt besøkt, og det er jo ikke så rart, for dette er i sannhet en hyggelig plett i storbyens mas, der nordmenn av begge kjønn møtes til sammenkomster eller bare en prat over kaffekoppen.

Jahre Nytt har god kontakt med sjømannskirken i Hamburg, det samme gjelder sjømannskirken i New Orleans, som av og til holder oss underrettet om det som skjer.

Vi tillater oss å be sjømannsprester eller assistenter eller hummor i andre norske sjømannskirker å sende oss en liten hilsen en gang imellom! Gjerne med etteller et par fotos!

se.....*:-.....*

i fotbaH,,: : : * : : : * * * * *

«Kronprins Harald» ligger pr. 1. september på toppen av tabellen i den norske serien i sjømanns fotball. I den internasjonale serien ligger laget på 2. plass, og bare målforskjellen skiller «Kronprins Harald» og svenske «Betula» på toppen. Men også «Jacara» gjør sine saker bra med henholdsvis 2. plass i den norske serien og 3. plass i den internasjonale. «Kronprins Harald» og «Jacara» har vunnet alle sine kamper hittil.

I idrettsmerkekonkurransen ligger «Jarila» på en 8. plass, «Jacara» på 11. og «Jarilla» på 14. plass. «Jarilla» ligger høyt oppe i det norske mesterskapet i fri-idrett, nemlig som nummer fire. «Jacara» leder 4 ganger 25 meter stafett svømming.

De individuelle resultater pr. 1. september viser at Steinar Askereid, «Jarilla», foreløpig leder tre øvelser i sin klasse, nemlig høyde (1.75 m), høyde uten til løp (1.51) og lengde uten til løp (3.20). Ved siden av dette har han to 2. plasser i henholdsvis lengde og 3-kamp. Klarer du fem gullmedaljer i år, Steinar?

Svenn Solberg, «Jalinga», holder to første plasser, nemlig i høyde (1.40 m) og høyde uten til løp (1.30). Ved siden av dette ligger han på 2. plass 13-kamp.

Ytterligere to første plasser holdes foreløpig av våre folk, nemlig Reidun Kristiansen, «Jamura» i kule (8.52 m) og Ingrid Bergland, «Kronprins Harald» i lengde (292m).



Medlemmer av redaksjonsstaben samlet i Handelstrykkeriet. Fra venstre Jan Eric Møller, videre Magne Helland og John Andersen (bak) fra Handelstrykkeriet, Peer Møller og Vilhelm Møller. Fotoet er tatt av Sandefjords Blad.

i «Firer'n» varsom regel favoritt

Hvalcupen i fotball, et eget kappittel i hvalfangstens historie etter krigen. Det var hvalcupen mange tenkte på da koka stevnet hjemover etter sesongen i isen, hvalcupen og kona eller forloveden. Eller omvendt. Og det var «firer'n» som var favoritt, som regel. Ingen hemmelighet at fotballspillerne hadde lett for å samle seg på «firer'n». I 1954 hadde de sogar en landslagskaptein i sine rekker, nemlig Thorbjørn Svenssen.

Men «firer'n» vant også uten landslagets klippe, enten finalen gikk i Sandefjord eller i Tønsberg. Det ble mange pokaler etter hvert. Og etterpå var det bankett. Da skulle trofeene krympes. Finalen ble den rene cupfinale i miniatyr. Hvalcupen ble en årlig begivenhet, et fargerikt innslag før hvalfangerne tok velfortjent ferie.

Men alt har sin slutt. Så også hvalfangsten og hvalcupen. Det siste mesterskapet ble erobret i 1960. Da kunne Kosmos IV se tilbake på en rekke finaler, og



mesterskap i 1954-55-56-58 og 60. Tre strake midt i 50-årene altså.

Jo da, «firer'n» markerte seg i hvalcupen i fotball.

BILDET:

Normann Møller, Arnulf Nordum, Paul Paulsen, Nils Fehn.
Et av storlagene fra 50-årene. Bak fra venstre: Rolf Larsen, nemlig laget som «firer'n» stilte Ivar Hvidsten, Arne Gundersen, og vant med i 1955. På kne fra Leif Hansen, Per Nilsen, Gunnar venstre: Kjell Ingebretsen, Rolf Toilefsen.



Tank

August vil bli husket som årets hittil mest oppmuntrende måned med en nærmest rekordartet aktivitet i den Arabiske Gulf og som senere smittet over på andre lasteområder.

Ingen kunne på forhånd ha forestilt seg at en forbigående reduksjon av prompt tanktonnasje akkumulert i AG skulle utløse rater man ikke har sett på lenge.

World Scale raten for VLCC'ere (tankskip på 200-300.000 tons) steg i løpet av 4 uker fra 26 poeng til 37,5 poeng. For tankskip i ULCC-klassen (over 300.000 tons)

hvor raten har vært helt nede i underkant av WS 17, ble det betalt opptil WS 29,5 AG/Europa for august/september lastning.

For vårt rederi kom oppgangen meget beleilig idet t/t «Jarmada» på 384.000 tons, som var lasteklar i Arabiske Gulf medio august, ble sluttet til British Petroleum for reise til Rotterdam og oppnådde en rate på WS 25-3/4 som gir et rimelig driftoverskudd. Skipet ventes utlosset i Rotterdam ca. 6. oktober.

Man har fryktet at mange ville bli fristet til å ta sine tankskip ut av opplag, uslut-

tet, og dermed forverre tonnasjeoverskuddet. Heldigvis ser det ikke ut til at dette skjer i særlig utstrekning. En av grunnene kan være en sterk henstilling fra INTERTANKO om å la være, men også at tankrederne først vil se styrken i markedet.

Etter noen uker med stor aktivitet har siste uke vært nærmest som et antiklimaks. Det hersker en viss nervøsitet på markedet, spesielt for stor tonnasje i den Arabiske Gulf, hvor det har stilnet betraktelig. I øyeblikket betales det ca. WS 29/30 for VLCC-tonnasje, og det er ca. 1,3 mill. tdw. spot tonnasje i AG. Ledig tonnasje i AG i september er anslått til ca. 8,5 mil. tonn. I øvrige utskipningsområder, Indonesia, Vest-Afrika og Middelhavet har det også vært nedgang i ratenivået og stor tilgang på tonnasje.

Naturlig nok er det fremsatt mange teorier om årsaken til oljeselskapenes akutte skipningsbehov. Det kan være flere grunner, bla. nevnes ryktene om at produsentlandene vil øke oljeprisene fra 1. oktober for «light fuel» for å fremtvinge større uttak av den mindre populære «heavy fuel», og OPEC's (sammenslutningen av de oljeproduiserende land) ønske om å forlate US-

dollars som betalingsenhet for olje til fordel for en vekslingskurs bestående av et gjennomsnitt av verdens mest brukte valutaer. På lengre sikt forventes imidlertid en generell prisøkning fra 1. januar 1979.

De mest optimistiske mener at bunnen i tankmarkedet nu er nådd og at vi er på vei opp av bølgedalen. Det gjenstår å se hvorvidt en forbigående tilbakeholdenhet fra oljeselskapenes side fører til at sterkt pressede redere velger å «sitte på gjerdet» eller, som så ofte før har hendt, således må akseptere marginalt lave rater.

Tørrlast

Bulkmarkedet har vist en positiv utvikling den senere tid med en liten rateøkning på de fleste områder. Det har f. eks. vært god aktivitet på kornsektoren, og la oss se nærmere på korn U.S. Gulf/Japan for 40.-50.000 tons laster som våre bilbåter er avhengig av som returlast. Dette marked startet i januar på ca. S 9,— pr. ton som også stort sett var ratenivået i februar og mars. I april/mai gikk markedet opp i ca. S 10,— pr. ton, mens det i juni nådde klimaks med en slutning helt opp i S 14,85 pr. ton. I feriemånedene juli/august dabbet aktiviteten igjen

av og ratene falt ned til ca. 5 10,— pr. ton. I den senere tid har igjen markedet vist stigende rater og ligger nu på ca. S 12,— pr. ton.

Korn er jo den varesort som gjennom hele krisen har reddet tørrlastmarkedet fra total sammenbrudd. Spesielt har de store kornskipninger til Russland vært en positiv støtte til markedet. Ifølge de siste rapporter har Russland i år rekordavlinger og vil redusere sin import. Til gjengjeld tyder det på at Kina igjen vil bli storimportør av korn.

Skipningene av kull og malm har som kjent stagnert i de senere år som følge av krisen i verdens stålindustri. Det ser nå ut til at kull på lengre sikt skal få sin renessanse som energikilde for elektrisitetsverk. Dette har naturligvis sin årsak i de senete års store økninger i oljeprisen, men kanskje også i det faktum at verdens oljekilder er i ferd med å tømmes og at olje må prioriteres for bestemte formål. Kull derimot finnes det fortsatt i enorme mengder som beregnes vare i flere hundre år fremover. Det ventes derfor en sterk økning av kullskipningene i de nærmeste år, og spesielt fra Australia og Syd-Afrika som sitter på store forekomster.

Malm henger fremdeles etter som følge av fortsatt krise i stålindustrien, men også malmratene har vist en viss økning vesentlig som følge av at endel av de kombinerte skip har trukket over i oljefart som følge av oppgang på tankmarkedet.

Den store skuffelsen på tørrlastmarkedet er bilsektoren. Dette marked som har vært tilfredsstillende i flere år, har nu falt helt sammen. Vi har allerede merket konsekvensene på vår m/s «Java» som for tiden er uten beskjeftigelse. Av de øvrige 4 bilbåter har 3 beskjeftigelse til mars 1980 og 1 til mars 1979. Årsaken til det dårlige bilmarked er å finne i Japan som er verdens bileksportør nr. 1 med ca. 4,6 millioner kjøretøyer eksportert i 1977, en økning på 21 prosent over 1976. Som følge av en betydelig stigning i kursen på yen er salget av japanske biler redusert spesielt i USA. En annen årsak er av handelspolitisk art, idet de japanske myndigheter har iverksatt restriksjoner på eksporten til visse land, bl.a. USA for å redusere sitt enorme overskudd på handelsbalansen.

Dusinet fullt for «Janega»s fotballag i Yokohama i juli

Fra velferdssekretær Bjørn Lødøen i Yokohama har JAHRE NYTT mottatt et hyggelig brev med referat fra en fotballkamp, der vårt skip «Janega» spilte mot et lag fra «Emma Bakke» og

vant en overbevisende seier. Forøvrig gir vi ordet til velferdssekretær Lødøen:

At fotballen er rund, er noe «Janega» til fulle fikk bevist under sitt siste anløp i Yokohama i begynnelsen av juli.

Med to kamper spilt i serien og en målforskjell som talte hele 3-15 i egen disfavør, var de klar over at det måtte satses for å skape en brukbar situasjon. Og «Janega»-guttene klarte det. Fulle av gnist og innsatsvilje stilte de på banen mot m/s «Emma Bakke», og samtlige var innstilt på å snu situasjonen til det bedre.

Når dommerens fløyte lød for full tid, var også guttene fornøyde med resultatet. Hele 12-1 ble sifrene for «Janega»s utklassing, og derfor manglet det bare et mål på at målforskjellen skulle havne i pari. Med tre kamper spilt, og målforskjellen 15-16, klatrer «Janega» opp på andreplassen i Yokohama-serien i fotball. Derved skulle også utgangspunktet for videre innsats være lagt, og vi tror ikke båten trenger mange timer i havn før de ber om fotballkamp neste gang.

Lykke till



Garderobeforholdene er ikke like bra alle steder. Bussen gjør like god tjeneste.



Fotballaget er klar og velferden henter på kalen.



n'Harald har «stått på» siden høsten -52

Harald den godslige, kunne vi gjerne kalt ham. Han begynte med «Kosmos fl!» og har stått ombord i mange Jahre-skip i årenes løp.

En av de hyggeligste karer ombord i «Jalanta» er Harald Rognholdt, 54 år, hjelpemann, og ikke ukjent for oldtimere i Jahres rederi. For det er ikke få Jahre-skip han har vært forhyrt med i årenes løp. En samtale med n'Harald er som en time i terapi - eller avstressing - for du blir i godt humør når du treffer en så sinnlig og fremfor alt positiv fyr som han. Om vi hadde mange slike mennesker omkring oss, skulle det så visst ikke bli mye ufred i verden.

Harald reiste ut første gang høsten 1953 med hvalkokeriet «Kosmos III». Det var den sesongen kaptein Lea døde, og Kjell Tholf sen overtok som kaptein og fangstbestyrer. Harald var da 29 år og arbeidet på akterplan. Ombord i dette kokeriet stod han i 8 sesonger - helt til det ble solgt til Japan.

(I siste nr. av JAHRE NYTT kunne vi for øvrig meddele at «Kosmos III» fremdeles er i fangst i Antarktis.)

Senere gikk Harald Rognholdt over på kokeriet «Kosmos IV», og var med der inntil også dette kokeri ble tatt ut av fangst etter sesongen 1967/68 og solgt til Japan.

En kan vel kanskje si at Harald var «velvoksen» da han begynte på hvalfangst, 29 år. Før den tiden hadde han hatt lite med sjøen å gjøre; født i innlandsbygda Nord-Torpa, og av yrke vesentlig bonde, dvs. forpakter på gård før han ble hvalfanger. Han var ansatt på gården hos den ikke ukjente hvalskytter Martinsen på Tjøme. Han giftet seg sent også, i 1967, i en alder av 43 år. Men så må en vel kunne si at stabilitet er en naturgenskap hos ham. For når han først tok til som hvalfanger hos Anders Jahre, så ble han der til siste sesong; og når han så hoppet over fra hval-

fangst til vanlig sjøfart, det hendte i 1968, så har han «stått på» inntil i dag. Og n'Harald har ikke tenkt å slutte med det første!

Jo, da han altså kom hjem fra siste tur på hvalfangst, fikk han en forespørsel fra rederikontoret om han ville bli med «Jarena». Den var ny da, og ble hentet i Japan samme høst. Fritz Morris-Haraldsen var kaptein, og Harald aksepterte tilbudet og stod ombord et års tid.

Etter «Jarena» ble det «Japana»; den var ombygd i Hamburg og fikk norsk mannskap. «Den møkkabåten vi' je helst glømme», sier Harald; «det var rekti' utriveli' ombord der, je blir i dårlig hommør bare je tenker på'n!

Så var je hemme ei stønn, og så ble det «Jalta», fortsetter Harald. En rekti' triveli' båt, også der med Morris-Haraldsen, senere Kai ørseng som skipper. Je var med der 13 måneder», sier Harald. «Så ble det 18 måneder på «Jawachta», veldig koslig båt å være med, je begriper mæ inte på å det varTisjø og Lyder, enestående karær, bevarmæ væll!»

Etterpå var han 13 måneder på «Jasaka». Hadde tenkt å stå litt lenger der da, veit du, men så gikk den i opplag og ble solgt nå for ikke lenge siden. Hit på «Jalanta» kom je 26. november i Japan. Båten var ubegripelig møkkete etter kineserne, vi fekk mye å gjøre, vi brukte spa'e for å få ut møkka i byssa og her inne i messene. Løkken og je arbet fra tidlig om morran te' langt på natt, men så kom a'Nancy da veitt du, og da hjalp det bra!

- Og du trives med jobben din, spør vi.

- Ja, svarer Harald. - Je har vært hjelpemann siden je slutta på hvalfangst. Det passer bra for meg med min rygg, og je har tenkt å fare noen år ennå, så sant det er jobb å få.»

Sier altså n'Harald, som er gift med Paula fra Trysil, og har to barn, Nils på 9 år og Kristin på 8 år. De bor i rekkehus på Jessheim, «fint for ungene, veit du», sier han. Og fint må det være for Paula og så, gjetter vi, som har en så grei og godslig mann som n'Harald!

12; BREVJ
«Kronprins Harald» er underbar!

JAHRE NYTT har mottatt et brev fra den svenske Erik Trolle, som skriver i sitt brev bl.a.:

«Anders Jahre har vant min granne i Skåne sedan 1940, och vi äro mycket goda vänner, både med skeppsredaren och fru Jahre, och satte mycket stort värde på dem».

Herr Trolle har vært med «Kronprins Harald» fra Kiel til Oslo, og gir en begeistret skildring av sine inntrykk:

«I slutet av mai detta år hade min fru och jag den stora förmånen att få åka från Oslo till Kiel med «Kronprins Harald». Under mitt långa liv har jag nest med många båtar, men aldrig med någon som var så elegant och smakfullt inredd och så vacker som «Kronprins Harald». Hela besättningen ombord var av utsökt alskvärdhet från Kaptenen till besättningen. Jag lyckönskar rederiet Ull att hava ett sådant fartyg och med så vänlig och uppmärksam besättning.

Bala d'Argento. Italia.

Erik Trolle.



Dette foto av Paula og Harald Rognholdt er tatt under «Jalanta»s anløp i Wallhamn, Sverige, 3. juli 1978, da Haralds kone og to barn, Nils og Kristin, kom ombord noen timer.

Syv Jahre-skip er nå adoptert av skolene

Nødvendig og viktig å bli kjent med sjøfolk

Rigmor Tollaas er leder av Norsk Skipsadopsjon som formidler kontakten mellom et stort antall skip og skoler. Disse skip utgjør ca. 25 prosent av den samlede norske tonnage. Syv Jahre-skip er adoptert og fru Tollaas håper at enda flere av våre skip vil la seg friste til å bli adopsjonsskip. Skipsadopsjonen er med på å gjøre norsk skipsfart og

Kontorets stab består av to personer, og vi synes vi har en både inspirerende, morsom og lærerik oppgave. At arbeidet er levende sier seg selv, når man har med to så forskjellige ting å gjøre som skoler og skip. Vår oppgave er i første rekke å etablere kontakt mellom skoler og skip, likedan å formidle post og pakker. Vi har god kontakt med rederiene som alltid er behjelpelige når vi ber om noe. Kanskje post som er sent ute, litt ekstra stoff til skolene, besøk på skolene eller muligens ombord.

Alle skolene som har adoptert Jahre-skip - unntatt Olden - har hatt besøk av sjøfolk på skolen, og noen av dem har også fått anledning til å komme ombord. At Olden er et unntak skyldes sikkert at kontakten med JARILLA ikke er mer enn et halvt år gammel.

Hyggelig å få besøk

Kontoret arrangerer også kontaktmøter hvor vi prøver å samle representanter for adoptivskolene, skipene og rederiene. Av og til med kåseri eller foredrag, av og til som arbeidsmøte. Det er en grei måte å få diskutert felles interesser, og man får alltid noen nye idéer.

Noe av det hyggeligste vi opplever er å få besøk av lærere, elever eller sjøfolk. Elevene er gjerne spent på hva vi synes om det de har laget til skipet sitt, og hvorledes det blir videresendt. Det er vanskelig å fatte at verden er stor og at postgangen kan være lang i jetalderen. Det hender ikke så sjelden at vi får be-



Lederen for skipsadopsjonen
Rigmor Tollaas.

søk av sjøfolk som skal hjem eller ut heller. Noen vil bare hilse på - se om vi er slik som brevene tyder på! Andre lurar på om skipet de skal til har adoptivskole, for det vil de gjerne ha. Mange har vi jo hatt kontakt med i årevis, men aldri truffet, så det er virkelig noe vi setter pris på å få treffe gamle venner om de har tid til å stikke innom. Skolene føler jo at de «eier» skipet sitt, men vi her kan ikke si oss fri for at vi føler litt ekstra for alle «våre» skip.

Det har flere ganger vært yttret ønske fra sjøfolks side om litt orientering om hva som skjer på adopsjonsfronten. Ute vet de lite om hva som skjer eller hvordan andre driver arbeidet. For om mulig å bøte på dette har vi nå begynt utgivelsen av en enkel, liten trykksak, «Adopsjons-Nytt», som skal komme fire ganger i året.

Kontakten betyr mye

Nevnes bør det vel også at Skipsadopsjonen har sitt eget styre bestående av 8 medlem-

den norske sjømannsstand til noe mer enn bare et begrep for folk på land. Det er nødvendig og viktig å bli kjent med sjøfolk for å skape bedre forståelse for, og bedre kjennskap til både næring og yrke.

JAHRE NYTT har bedt henne si litt om Skipsadopsjonen og hva kontoret steller med til daglig, og her er hennes orientering:

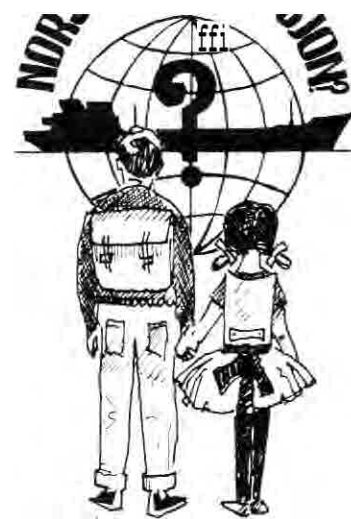
mer. Rederforbundet har i representant, formannen, mens lærerorganisasjonene har 6 representanter og «Sjøfartstidende» i. Styrets første oppgave er å påse at arbeidet drives på nøytralt grunnlag, ingen næringspolitikk og ingen rekruttering, og over 30 års virksomhet tyder jo på at arbeidet har tillit både ute og hjemme.

Kontakten med hjemlandet betyr noe for sjøfolk, selv med den korte seilingstiden. De kan også lære noe av skolens produkter, og kontakten med barn gir alltid glede, og mange seilende synes det er morsomt å skrive. Det er ikke lite stoff som i årenes løp er kommet til adoptivskolene og vi vet det brukes om og om igjen. Det kunne bli bøker av det!

At skolene har utbytte av en slik forbindelse er innlysende, men det er jo så meget mer enn geografi. Alle de små detaljene som er en selvfølge i rutinen ombord, er ukjent i land. Sjøfolks kontakt med fremmede nasjoner, situasjoner og oppgaver de må takle på øyeblikket, de stadig nye anløpssteder, deres lille, på en måte lukkede samfunn, ofte med utlendinger ombord, hva som kreves av hver enkelt for at det hele skal gå - det lærer skolene om når de har et adoptivskip. Det er nyttig for elevene, og det er nyttig for sjøfolkene å bli forstått og respektert av folk i land. Derfor er det så viktig å bli kjent med dem.

«Ventelisten» er lang

En sjømann sa en gang til



meg at han ikke kunne skjønne dette med skipsadopsjon, «vi er jo ikke noe anderledes enn andre folk». Han har rett i det, men sjøfolk har en ganske anderledes arbeidsplass enn andre, og de krever egenskaper som særpreger sjømannen, ærlighet, hjelpsomhet, toleranse og vidsyn.

Syv Jahre-skip er adoptert, og vi håper flere vil melde seg slik at vi kan få kuttet litt ned på listen over skoler som ønsker seg skip. Den er sørgelig lang, og kanskje nettopp i disse vanskelige tider, er det særlig viktig å kunne imøtekomme den interessen skolene viser for å få vite mer om hva begrepet skipsfart virkelig innebærer. At tidene er vanskelige bør elevene og lærerne også få lære. Vi har jo de skoler som virkelig føler problemene fordi de har skipet sitt i opplag, og spesielt en folkeskole følger interessert med i markedet. Det kreves jo en ekstra innsats av læreren, men vi er ikke i tvil om at disse elevene vet en hel del mer om skipsfart enn de fleste voksne «landkrabber». Ingen er likevel nærmere til å fortelle enn sjøfolkene selv. De kjenner pluss, og minussider, de reelle fakta, og det er det skolene ønsker seg. Når vi tenker på alle de Jahre-folk vi har hatt forbindelse med i årenes løp så er det sikkert gamle kjente ombord i de skip som ikke er adoptert også, velkommen igjen. Og velkommen sier vi også til nye krefter som måtte ha lyst til en slik form for fritidsaktivitet, sier Rigmor Tollaas.

Sandefjord Kokk- og Stuertskole har 85-års jubiléum

- En stor del av trivselen ombord på et skip avhenger av den mat som blir servert. Det er viktig at maten er god, og at den blir servert og presentert på en pen måte. Der hvor det er gode kokker og stuerter, er det som regel gode forhold ombord.

Dette sier rektor ved Sandefjord Kokk- og Stuertskole, Arne Myrvold til JAHRE NYTT i en «jubiléumsprat» idet skolen i år runder 85 år og er landets eldste stuert-skole.

Det var skipsreder Johan Bryde som i 1893 startet den første stuertskolen i landet, og dette skjedde i Sandefjord. I 1915 overtok kommunen skolen, og fra 1964 ble den drevet av Vestfold fylke. Økningen i plass, elevtall, lærere og ikke minst pensum, har vært stor gjennom årene, og i dag passer ca. 275 elever skolen på dagtid, og på kveldstid går over 300 elever på kurs. 33 ansatte sørger for at elevenes opphold på skolen skal bli så vellykket som mulig.

Godt samarbeide med Sverre Enge

- Vi har i alle år hatt et nært samarbeide med Jahres Rederi, og det er i første rekke inspektør Sverre Enge vi har hatt mest med å gjøre. Ved flere anledninger har vi søkt råd hos Enge. Han har fulgt nøye med i det vi steller med. Til gjengjeld har vi fått nøye informasjon om det som har skjedd i rederinæringen. Vi er jo, som utdanningsinstitusjon, nødt til å samarbeide med rederiene og andre bedrifter som sender elever til oss, slik at skole, bedrift og rederi kjører i samme spor og ikke hver sin vei, sier Myrvold.

Stuert og kokk skaper velferd

Sandefjord Kokk- og Stuertskole har alltid hatt ord på seg for å gi elevene den best tenkelige utdannelse i faget. Skolen har forstått at stuerter og hans folk er med på å skape velferd ombord i skipene, og maten er en del av denne vel-

Forholdene ombord avhenger mye av kokken og stuerter



ferd, ikke bare ved de faste måltider, men også grillafetener og andre arrangementer som etterhvert er blitt så populære. Samling rundt mat har alltid appellert til sosialt samvær.

Stuerter, kokken og de øvrige i byssa har ingen lett oppgave. Det er ikke helt enkelt å kunne variere maten stadig vekk, slik at ingen griner på nesa.

- Har det skjedd noen utvikling av pensum de senere år?

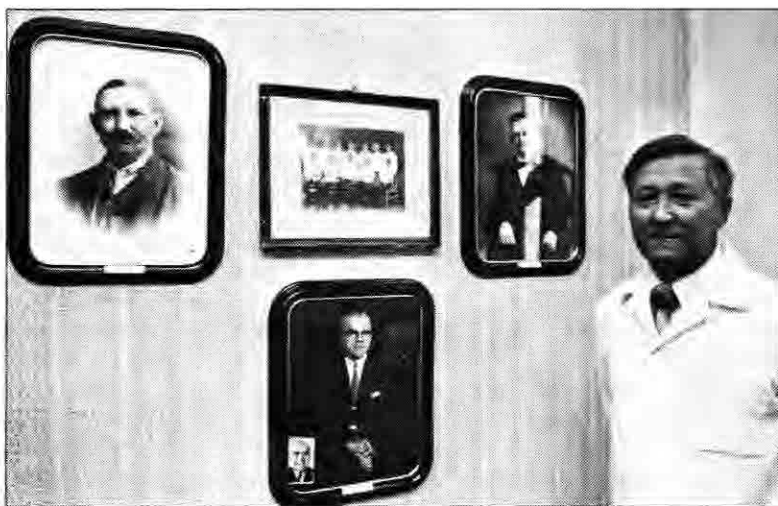
- Når det gjelder pensum, så er grunnreglene stort sett de samme. For å kunne lage mat, må man kunne grunnreglene. Disse har man så store muligheter til å utvikle videre. Og både kokkens og stuertens pensum er etterhvert forandret og justert, i år tar vi f. eks. i bruk et helt nytt pensum for kokker.

Noen av elevene ved skolen med tilknytning til vårt rederi. Nederst fra venstre: Anne Grethe Karisen og Lasse Dahistrøm, begge har tidligere arbeidet på «Kronprins Harald». Bak fra venstre: Øyvind Bremseth, som var hos oss fra 1948 til 1961, Odd Arne Bjernstadjordet og Roy Anders Standal, som også begge tidligere har vært på «Kronprins Harald».

Sviktende rekruttering

- Hvordan er søkningen til skolen?

- Når det gjelder søkningen til sjølinjen (skolen har også en linje for elever som skal arbeide i land), så har denne gått noe ned. Dette skyldes ikke konjunktorene, men rekrutteringen, og henger sammen med at det er blitt færre mann i byssa. Det er blitt mindre opplæringsmuligheter fordi endel redere ikke vil ta inn aspiranter. Byssegutten er stort sett falt ut av bildet. Og når vi får dårlig rekruttering fra kokker med fartstid, vil vi automatisk få mindre rekrutter til stuerter. Dette har vi merket, men noe fare for rekrutteringen til skolen som helhet er det ikke, sier rektor Myrvold.



Arnold Myrvold er rektor i skolens 85. undervisningsår. På veggen henger portretter av tre tidligere rektorer: A. H. Andersen, N. Schröder-Nielsen og John P. Kjell.

HVEM SEILER HVOR



Besetningslister pr. 1. september 1978

T/T "Jarabella"

Kaptein	Jostein Hovland
Overstyrmann	Odd Dahl
1. styrmann	Alf Toleif Iversen
1. styrmann	Terje K. Sleipnes
Radiooffiser	Øve Holm
Arbeidsleder	Maercelino Pego Muniz
Matros	Ricardo Dieste
	Manuel D. Crujeiras
	Avelino Villaverde
	Juan Santamaria
	Julio Ferverza Paz
	Ramon T. Muniz
	Finn Schultz
Jungmann	Odd Rambo
Maskinsjef	Bjørn Telebønd
1. maskinist	Tor Svendsen
2. maskinist	Hans Funk
Elektriker	Tormod Stenford
Reparatør	Kat Sang Chan
Pumpemann	Axel Larsen
Fyrbøter	Jesus A. Romero
	Domingo Santiago
Smører	Sverre Mørken
	Kjell Gunnar Ihorsen
Stuert	Bjørn Måøy
Kokk	Øistein Borlaug
Kokkasp.	Terje Kvernberg
Pike	May Britt Berg
	Mary Oldernes
	Synnøve Sleipnes
	Torill Jensen

T,T "Jarmada"

Kaptein	Kåre Håkestad
Overstyrmann	Terje Nilsen
i. styrmann	Trond Jonassen
i. styrmann	Roald Hansen
Radiooffiser	Ragnar østerud
Pumpemann	Ole H. Pettersen
Arbeidsleder	Harald Gabrielsen
Matros	Nils Skjong
Matros	Jesus Alday
Matros	Juan Gomez
Matros	Jose Brion
Matros	Benito Bragada
Matros	Jose Garcia
Jungmann	Tore Pettersen
Maskinsjef	Freddy Johannessen
1. maskinist	Dagfred Solberg
2. maskinist	Kjell Johansen
Elektriker	Thomas Strand
Reparatør	Magnar Kjelsberg
Fyrbøter	Luis Repullo
Fyrbøter	Jose Lado
Fyrbøter	Leif Iversen
Fyrbøter	Hans Gothardsen
Smører	Syver Næss
Aspirant	Kjell Kristiansen
Stuert	Thorbjørn Kristiansen
Kokk	Hans Tennes
Pike	Evelyn Pettersen
Pike	Lillian Kristiansen
Hjelpemann	Øve E. Arnesen

M,T "Jaranda"

Kaptein	Rolf Andersen
Overstyrmann	Michael Plesner
1. styrmann	Jann Schjelberg
1. styrmann	Ragnar Hornstvedt
Radiooffiser	Øyvind Paim
Pumpemann	Hartvig Skjorshammer
Pumpemann	Johnny Svendsen
Arbeidsleder	Fernando M. Morales
Matros	Jose B. P. Laino
Matros	Manuel B. Rodriguez
Matros	Francisco D. Rodrigue7
Matros	Amancio C. Cores
Matros	Jose C. Outes
Matros	Antonio P. Vieitez
Matros	Ramon Marcos Novas
Maskinsjef	Arvid Olsen
1. maskinist	Trygve A. Klemsdal
2. maskinist	Torfinn Gulseth
Maskinass.	Per K. Helberg Hansen
Elektriker	Kjell M. Busch
Reparatør	Arne Ø. Hansen
Motormann	Manuel V. Callon
Motormann	Jose L. M. Gsyoso
Motormann	Manuel B. Llarena
Motormann	J. S. G. Gonzales
Fyrbøter	Jose C. Martiriez
Stuert	Jan Eric Dokken
1.kokk	Einar Eliassen
Hjelpemann	Angel G. Pagola
Hjelpemann	Antonio L. Garcia
Hjelpemann	Jose R. Mendez
Hjelpemann	Amadeo Q. Tabilo
Hjelpemann	Eduardo I. C. Zuazo

T,T "Jastella"

Fører	Kai ørseng
Overstyrmann	Detlef Sjal
1. styrmann	Willy Rasmussen
2. styrmann	Svein Erik Jacobsen
Radiooffiser	Ove Solaas
Arbeidsleder	Harald Ausland
Matros	Mariuel M. Mayo
Matros	Juan O. Vjdal
Matros	Ramon C. Gonzalez
Matros	Ramon M. Paris
Matros	Jose R. Rodas
Letmatros	Kurt Evje
Smører	Per A. Kristiansen
Jungmann	Kjell T. Salen
Maskinsjef	Arne Bye
1. maskinist	John Hagen Larsen
2. maskinist	Roar M. Bøe
Elektriker	Hans Moholdt
Reparatør	Helge Rove
Pumpemann	Dagfinn Anheim
Fyrbøter	Curt Eilingsen
Fyrbøter	Håkon Hnen
Fyrbøter	Odd Lauritzen
Fyrbøter	Maurice van Hooste
Fyrbøter	Gunnar Foss
Smører	Dagfred Nilsen
Stuert	Roar Jensen
Kokk	Per W. Abrahamsen
Skips.mek.asp.	Arne Havik
Hjelpemann	Arne M. Larsen
Pike	Lucia M. Berg
Pike	Brose Pettersen

T/T "Jaliriga"

Kaptein	Fredrik Engebretsen
Overstyrmann	Jann T. Strømdal
1. styrmann	Leif S. iättli
1. styrmann jr.	Magne Bugten
Radiooffiser	Sverin Solberg
Arbeidsleder	Sigurd Klopp
Matros	Mariuel C. Perez
	Ceferino S. Marichal
	Antonio P. Romay
	Joen O. Lilaa
	Adolf Nordheim
Letmatros	Romeo Palapav
Jungmann	Steinar Karisen
Maskinsjef	Per Olauksen
1. maskinist	Oddvar N. Ringdal
2. maskinist	Arne J. Bredal
Elektriker	John Eldor Eggen
Reparatør	Arne Seierstad
Pumpemann	Katu L. Gundersen
Fyrbøter	Seppo K. Heinonen
	Geir Enstad
	Ricardo T. Calvino
	Tor Arne Hoff
	Einar F. Nymo
Smører	Augustin D. Martinez
Stuert	Louis Andersen
Kokk	Sigmund Pedersen
Hjelpemann	Francisco M. Melero
	Jose A. Estevez
	Ramon P. Torres
	Liv Berg

MIS "Janega"

Kaptein	Odd Mellemstrand
Overstyrmann	Thorbjørn Lykre
1. styrmann	Halvard Halvorsen
2. styrmann	Harald Jakobsen
Radiooffiser	Ole J. Østgult-ri
Arbeidsleder	Svein A. Karisen
Matros	Terenco B. Wuite
Matros	Odd I. Jonvje
Matros	Juan Santos Age tus
Matros	Ottar J. Olsen
Off. asp.	Geir Aaker
Letmatros	Runar Hansen
Maskinsjef	Einar Hummervoll
1. maskinist	Sigurd K. Aciolseri
2. maskinist	Karsten Prebeneri
Elektriker	Benny Flindt
Reparatør	Odd Larsen
Motormann	Odd K. Olauksen
Motormann	Egil O. Jensen
Smører	Frode Jensen
Stuert	Nils Olav Sunde
Kokk	Per Di. Bramicy
Hjelpemann	Viggo Hammes
Pike	Ela Ljuriggren
Pike	May S. Nerli
Pike	Karoliria C. Adolfson

M/S "Jarilla"

Kaptein	Roald J. Pedersen
Overstyrmann	Trygve Holm
1. styrmann	Andreas Naley
1. styrmann jr.	Harald Karlsen
Radinoff.	Torhild Andreassen
Matros	Conradi B. Darites
Matros	Are Bove Holm
Matros	Tomas D. P. Gonzalez
Matros	Segundo M. Garca M.
Letmatros	Hamori Paz Pego
Sjøasp.	Hans Erik Rotihaug
Maskinsjef	Bjarne A. Eriksen
2. maskinist	Dag Kristiansen
Elektriker	Tormod J. Larsen
Reparatør	Jan Furuset
Motormann	Thor Leo Tijmons
Motormann	Morten Skinnes
Skipsmek.asp.	Par Otto Ilultberg
Stuert	Harald Wiig
Kokk	Bruno G. Bucykowskj
Pike	Turid Majer
Pike	Harriet. Naloy
Pike	Erna Ann Jorisks
1. maskinist	Kolbjørn Bjerks
Arbeidsleder	Gunnar Martinsen

M,S "Jalanta"

Kaptein	Kaare S. Dreyer
Overstyrmann	Tore H. Norberg
1. styrmann	Leif Atterås
2. styrmann	Kjell Krogh
Radiooffiser	Tor Kr. Grimeland
Arbeidsleder	Michael Otto Weber
Matros	Gerhard Gurmman
Matros	flicardo Fernandez
Matros	Nanuel A. Lobelos
Matros	Jose R. Paz
Aspirant	Bjørn S. Johnsen
Aspirant	Guy Arnesen Knox
Maskinsjef	Aage Hasselgård
1. maskinist	Odd Henrik Aabol
2. maskinist	Rolf O. Kristiansen
Elektriker	Jan H. Torseth
Reparatør	Kjell H. Berg
Motormann	Francisco M. Perez
Motormann	Arild Bjerknæs
Smører	Knut Sæle Haugetun
Stuert	Guttorm Løkken
Kokk	Odd M. Berg-Sørensen
Hjelpemann	Harald Rognholdt
Hjelpemann	William A. Castellano
Pike	Elin Hotvedt

M/S "Javara"

Kaptein	Kjell L. Kristenson
Overstyrmann	Arne D. Knutsen
1. styrmann	Stein E. Auno
1. styrmann jr.	Reidar Vestby
Radiooffiser	Lise S. Auno
Arbeidsleder	Lasse Ødegaard
Matros	Trond Kristiansen
Matros	Magne Bernstrem
Matros	Tor Korsmo
Matr. s	Tor I. Hermannssen
Maskinsjef	Bjørn Auby
1. maskinist	Anker Bakkeli
2. maskinist	Atle Oseberg
Elektriker	Tor Hansen
Reparatør	Waldemar Herzog
Motormann	Asbjørn Helland
Motormann	Odd S. Pkieiff
Stuert	Johnny Standal
Kokk	Tor Hansen
Pike	Louise Stephensen
Pike	Ingvild Kvalø

Stadig færre utlendinger ombord på norske skip

Det blir stadig færre utlendinger på norske skip i utenriksfart, fremgår det av en undersøkelse foretatt i regi av Handelsdepartementet. I løpet av de siste 10 år er tallet på utlendinger halvert. Men det blir stadig flere kvinner i den norske handelsflåten. 1. november i fjor var det 2.750 kvinner ombord.

Etter sjømannsloven har sjøfolk krav på fri hjemreise og staten dekker halvparten av utgiftene til denne ordningen. I fjor utgjorde statens andel av utgiftene vel 19 millioner kroner.

Bruttohyen for besetningene på norske skip som kommer inn under ordningen med sjømannsskatt, var i 1977 omlag 3,8 milliarder kroner. Av dette beløpet ble det trukket 716 millioner kroner i sjømannsskatt, viser årsberetningen fra Direktoratet for Sjømenn.

Offiserer
M/S "Prinsesse Ragnhild"

Kaptein	Petter H. Norstrøm
Kaptein	Reidar D. Paulsen
Overstyrmann	Odd M. Halvorsen
Overstyrmann	Jan Å. Ellefsen
1. styrmann	Harald Nicolaisen
1. styrmann	Roar Gallis
1. styrmann	Erling B. Hansen
Purser	Øivind Fagerli
Sj. radiooffiser	Jan M. Willumsen
Radiooffiser	Kåre O. Finstad
Radiooffiser	Rolf Laxå
Maskinsjef	Einar Karlsen
Maskinsjef	Arne Gundersen
1. maskinist	Inge Gundersen
1. maskinist	Arve Arvesen
2. maskinist	Odd Kolstad
2. maskinist	Dag Jacobsen
2. maskinist	Johan Hauglid
2. maskinist	Tore Huth
2. maskinist	Dagfinn Prebensen
2. maskinist	Otto E. Engmann
Elektriker	Per O. Lund
Elektriker	Johan Amundsen
Overstuert	Arne J. Bakke
1. stuert	Age Rødbøl

Offiserer
M/S "Kronprins Harald"

Kaptein	Ragnar H. Aalvik
Kaptein	Jan Erik Jensen
Overstyrmann	Lars Pedersen
Overstyrmann	Olav Berger
1. styrmann	Sverre Ekeberg
1. styrmann	Kristian Mathiassen
1. styrmann	Helge Uthus
J. styrmann	Hans Fr. Martinsen
Purser	Egil Torgersen
Radiooffiser	Asbjørn Haveland
Radiooffiser	Norvald øyested
Maskinsjef	Gunnar Andreassen
Maskinsjef	Rolf Kristoffersen
1. maskinist	Åsmund Johansen
1. maskinist	Stein Tore Wroldsen
2. maskinist	Kristian Nilsen
2. maskinist	Road Evensen
2. maskinist	Ole H. Kristiansen
2. maskinist	Alf Larsen
2. maskinist	Øyvind Jensen
2. maskinist	Ove Arvid Klokkevold
Elektriker	Odd Bjønnes
Elektriker	Otto Bjørkum
Elektriker	Nils Bjarne Bakken
Overstuert	Dagfinn Dyrnes
1. stuert	Gunnar Halvorsen

Vårt mål er nå å slå «Jacara»

Vi har igjen arrangert noen «idrettsstevner», denne gang på veien fra Jeddah til Hiroshima. Deltakelsen har vært 100 %, noe som også fremgår av resultatlisten.

Som vi skrev i forrige brev: målet var å kunne by «Jacara» mest mulig motstand. Nå har vi imidlertid «strøket» dette, og vårt mål er nå å slå dem.

Noe som i k k e fremgår av resultatlisten, er poengene vi har oppnådd i Norgesmesterskapet. Vi har nemlig avvirket et «stevne» i høyde og lengde med fart, så «snitt» poengsummen for båten her er noe høyere enn i Jahresmesterskapet, nemlig 1144 poeng pr. dato. Dette skulle kvalifisere båten til en foreløpig plassering i NM, håper vi.

Ellers er vi i full gang med prøver til idrettsmerket, samt svømmeknappen, og ergometersykkelen har vi også børstet støvet av. I tillegg foregår det en skyteturnering ombord.

En velferdsaften med dans på dekk, samt en bingokveld med «nogo attåt» er også bragt vel i havn av festkomiteen.

Planene videre for turen Japan - Europa er å få avvirket en bordtennisturnering, flere svømmeknapper, idrettsmerker og friidrettspoeng, samt å få trakkert en-

del kilometer på ergometer'n.

Ellers står alt bra til ombord, og fritidsproblemer kan nødvendigvis ikke finnes for øyeblikket.

Vi vil til slutt få takke skipsledelsen for all velvillighet - særlig når det gjelder bruk av lasterom

som «idrettsbane». Den er rett og slett ideell!

Ellers hilser vi til alle på kontoret og i redaksjonen av JAHRE NYTT!

Med hilsen

Velferden, M/S «Jarilla».

De vedlagte poenglister er underskrevet av kaptein P. Hein, 1. maskinist Steinar Askereid og reparatør Brynjar Pedersen.

«jar ona» sluttet Momenter

Like før JAHRE NYTT gikk i trykken ble «Jarmona» sluttet for en reise fra Arabiske Gulf til Middelhavet.

«Jarmona» har ligget i opplag ved Ålesund i vel ett år. Underveis til Arabiske Gulf vil skipet gå gjennom Suez-kanalen, men med last må det gå syd om Afrika. Man regner

med å kunne ha «Jarmona» lasteklar igjen i Arabiske Gulf 20-25. desember.

«Jastella Bla-Bla»

er kommet med nytt nr., som vi vil omtale (på det varmeste) i neste nr. av Jahre Nytt.

Norges Rederforbund utgir hvert år en meget interessant publikasjon som heter «Momenter til belysning av norsk og internasjonal skipsfart». Den siste å. jourførte utgave er datert desember 1977, og gir særdeles nyttige informasjon om verdenshandelen, den norske handelsflåtes størrelse, beskjeftigelse og fartsområder; videre tonasje i opplag, nybygninger, drifts- og kostnader o.a. Alt i alt kan man her få et overblikk over den aktuelle situasjon på det maritime område.

T/T "Jarnunda"	M/S "Jacara"
Kaptein	Egil Kjellstrøm
Overstyrmann	Pr Reidar Behn
1. styrmann	Stein B. Nilsen
2. styrmann	Thor Henning Pettersen
Radiooffiser	Øivind Odberg
Arbeidsleder	Per Søfting
Matros	Svein Arnfinn Hammer
"	Odd Eilertsen
"	José Rebolido Santiago
"	José Vidal Callon
"	Mariuel P. Garcia
Lettmatros	Roy Karlsen
Jungmann	Jan Tore Reine
Maskinsjef	Arne Tisjø
1. maskinist	Kjell K. Eidem
2. maskinist	Knut-Arne Monrad
Elektriker	Terje Rudquist
Reparatør	Gabriel C. Crujeiras
Reparatør	Alberto R. Penn
Pumpemann	Pinn Nilsen
Fyrbøter	Jaime I. del Rio
Fyrbøter	Leif Gunnar Larsen
Skipsmek.asp.	Bent Verner Nilsen
Stuert	Ragnar I-tøili
Kokk	Erik Brekke Larsen
Kokkasp.	Svenn Ole Bratterud
Pike	Reidun Kristiansen
Pike	RCJdun Andersen
	Kaptein
	Ivar Høglo
	Overstyrmann
	Per Arne Haagensen
	1. styrmann
	Hans Lindar Hansen
	2. styrmann
	Oddmund Johansen
	Radiooffiser
	Kjell Taranger
	Arbeidsleder
	Erwin Funk
	Matros
	Jose R. Rodriguez
	Matros
	Hans N. Johnsen
	Matros
	Terje Grimsrud
	Matros
	Hermod N. Abeltun
	Matros
	Jose M. Garcia
	Matros
	Jose P. de la Torre
	Lettmatros
	Jose O. Varela
	Skipsmek.asp.
	Håkon Olav Sengsvoll
	Maskinsjef
	Bjørn Kolstad
	1. maskinist
	Harry B. Aakre
	2. maskinist
	Leif Jan Tokle
	Elektriker
	Alfred Stensones
	Reparatør
	Kristian O. Hansen
	Mtcrmann
	Jørn I. Hanssen
	Motormann
	Carlos C. Reyes
	Smore
	Geir Brækkan
	Stuert
	Alf Nor Samuelsen
	Kokk
	Terje Wold
	Kokkaspirant
	Trine-Lise Aakre
	Hjelpemann
	Anders S. Andresen
	Pike
	Björg Nilsen
	Pike
	Afra M. V. Beers

«Jaeara» hilser fra Stillehavet

JAHRE NYTT har mottatt et brev fra radiooffiser Kjell Taranger ombord i «Jacara», datert Stillehavet 11. juni. Vi takker for hyggelig hilsen og vedlagte fotos, og henstiller til flere av våre seilende å gjøre som Taranger. Post fra skipene er det fineste stoff vi kan bringe i vår rederiavis!

Til JAHRE NYTT

Herr redaktør.

Vedlagt oversendes noen bilder fra pokaloverrekkelser som ble foretatt 17. mai ombord. Kaptein Hans-Ingar Jacobsen, nylig- ankommet hjemmefra, hadde fått med seg premier for fjorårets

idrettsbragder, samt en for 10 års tjeneste i rederiet. Bilde nr. 1 viser 1. stm. Helge Larsen som mottar pokaler på vegne av fotballaget. Dette var for en 7. plass i den norske serien og en 22. plass i den internasjonale serien.

Bilde 2 viser fotballaget som var fra venstre: 1. stm. Helge Larsen, 2. mask. Knut Pedersen, kokkasp. Liss Monica Gjerde, elektr. Gjørn Daleng, 2. stm. Oddmund Johansen og motormann Reil Tjosevik. Motormann Marthinsen var ikke tilstede da bildet ble tatt. Kokkasp. Gjerde mottok samtidig en 8. premie for sin innsats i



stille høyde (1.17) i Norgesmesterskapet, kvinner kl. 1.

Bilde 3 viser maskinsjef Åge Daniel Hanssen motta en pokal fra rederiet for over 10 års sammenhengende tjeneste.

Dette ble opptakten til en meget koselig og vellykket 17. mai som kulminerte i en grillaften på poop-dekket hvor stuerdepartementet hadde mørnet og marinert noen aldeles fortreffelige

«bøffer» som gikk ned på høykant.

Med hilsen
Kjell Taranger
radiooffiser.

Vi vil på denne måte få lov til å takke for den flotte sølv-pokalen jeg ble overrakt ombord på 17. mai.

Mine beste hilsner til samtlige hjemme og ute.

Åge Hanssen,
maskinsjef.



En hyllest til velferden i Houston

Jarabella, 20/7/78
off Galveston.

Har hørt at alle innlegg til rederiavisa blir mottatt med takk, så derfor denne lille hyllest til Velferden i Houston. Stasjonssjef Friedmann har lovet dere å sende bilder fra velferdsstasjonen til rederiavisa, og jeg håper dere får disse i nærmeste fremtid. Skulle det derimot ta for lang tid, får vi greie oss uten.

Skulle dette innlegget komme på trykk, ønsket alle ved velferdsstasjonen i Houston noen eksemplarer av JAHRE NYTT.

Med dette lille innlegget håper vi på «Jarabella», samt ganske sikkert også alle på «Jarmada» og de andre norske båtene som er og har vært her, å overbringe en takk for hjelpen og samarbeidet til velferden i Houston. Særlig mye kon-

takt har vi hatt med stasjonssjef Ralph Friedmann.

T/t «Jarabella» har jo ligget off Galveston som lagerskip i nesten ett år uavbrutt, og «Jarmada» også i lang tid. Ankringsplassene er 40 til 50 mil av land, så det er klart at gutta aldri får en sjanse til å sette foten på landjorda på fritiden. En båt som ligger stille, kan være en litt spesiell påkjennning iallfall for enkelte. Velferd kan det derfor aldri bli nok av.

Det eneste en lever for, er helikopterene som daler ned på dekket fra tid til annen med kjærkommen post/proviant/filmer, og varer som gutta har kjøpt i 1 a n d. Hvordan det går til?

Jo, her er det at Velferden i Houston kommer inn i bildet. Ved hjelp av kataloger som inneholder alt fra krydderhyller til lommekalkulatorer, kan

en sende bestillinger via brev eller telefon til Velferden. Selv om det nok kunne bli mye mas, når en tenker på at det en stund lå mange norske tankere her, så ser det ut til at ordet NEI er tabu ved Velferden i Houston. Stasjonssjef Friedmann tar imot ordrene, leverer disse til firma som leverer varene, alt blir pakket og kjørt til helikopter av Velferden. Trenger en ting som ikke finnes i katalogene, er heller ikke dette noe problem. Det kjøpes i vanlig butikk på by'n, regningene blir sendt ombord sammen med varene, og agenten ordner med kontantene til Velferden. Dette systemet virker helt fullkomment nå, og er en ekstraserice for oss ombord som blir verdsatt m e g e t høyt.

Derfor vil jeg råde alle som passerer Houston på sin reise til sjøs eller til lands, til

å kontakte Velferden der for hyggelig prat eller hjelp av et eller annet slag. Ordet NEI finnes som sagt ikke.

Vi telegrafister har kanskje erfart at velferdstjenesten ikke fungerer like bra alle steder, selv ikke her i statene, så Velferden i Houston bør stå som et eksempel på hvordan velferdssekretærer KAN drive en stasjon, hvis de er motivert for velferd og har den rette «spirit». Hva en legger i ordet velferd, kan vel være så forskjellig; personlig mener jeg det omfatter alt som har med trivsel ombord å gjøre. Her bør selvfølgelig kirke-tjenesten gli inn som en naturlig del av velferden, ikke som en egen «organisasjon» utenom Velferden.

Med vennlig hilsen
telegrafist Trond Lorentzen
t/t «Jarabella».

T LO
1:efl 2

2830 RAUFOSS

vi
PRESENTERER

Teknisk avdeling

TOLL
DOUANE

TOLLKLARERING AV VARER FOR SJØMENN I UTENRIKS FART

Tolldirektoratet har bedt om at følgende gjøres kjent for sjøfolk i utenriks fart:

Når sjøfolk sender varer hjem fra utenlandsk havn pliktes varene tollekspedert på vanlig måte ved ankomst til Norge. Ved tollekspedisjonen må sendingens innhold være deklart. Hvis det dreier seg om flyttegods må nærmere opplysninger gis på blankett nr. RG-124. Også for andre varer enn flyttegods må det foreligge detaljert oppgave fra avsenderen over sendingens innhold.

En har i den senere tid registrert en økning i antall slike sendinger angitt som «personlige effekter». Ved nærmere undersøkelser har det vist seg at sendingene ofte inneholder tollpliktige høyt beskattede varer som brennevin, tobakk, fjernsyn, radioer og kassettpillere.

For å unngå de praktiske problemer som oppstår både for tollvesenet og den som skal tollekspedere varer på vegne av avsenderen ved at man ikke kjenner sendingens innhold, vil tollvesenet for fremtiden måtte kreve at det for sending fra sjøfolk i utenriks fart må legges fram en av avsenderen undertegnet spesifikasjon over sendingens innhold før den tillates fortollet eller forpasset til annet tollsted. Hvis sendingen inneholder alkoholholdige varer, tobakksvarer, fjernsyn, radioer, høytalere, kassettpillere ol. skal antall og mengde av disse varer være oppgitt.

Hvis sendinger med slikt innhold for fremtiden blir angitt som personlige effekter, vil dette bli ansett som et forsøk på å villedde tollvesenet ved tollekspedisjon, hvilket er straffbart etter tolllovens § 64 og som kan føre til at varene blir inndratt.

På vår presentasjonsrunde rundt om i huset er vi denne gang kommet til teknisk avdeling. A fotografere samtlige på denne avdelingen skulle vise seg å bli noe bortimot umulig idet det stadig er folk på farten her, men noen av dem fikk vi da samlet en dag.

Avdelingen ledes av teknisk direktør Odd Aanderud-Larsen, bakerst til venstre. Hans medarbeidere videre mot høyre er Ove Samuelsen, Tore Boye, Bjørn Weisæth, Roar Egeberg, Hans A. Nielsen og Kjell Teisbekk. Foran sitter Marit Fjeldsend og Else Erdmann.

Magnus Paulsen er død



1. styrmann Magnus Paulsen døde i august, 60 år gammel. Dødsfallet inntraff da «Jasaka» lå i Belgia. Skipet var på vei fra Norge for å bli overtatt av utenlandske kjøpere. Det var hjertet som sviktet.

Magnus Paulsen kom til vårt rederi for 10 år siden, og har alltid likt sjømannsyrket. Han var ute i lengre perioder og var kjent som en blid og omgjengelig kar. Han var bosatt i Sandefjord.

Sikkerheten skal økes

Skipsoffiserer må bevise sine kvalifikasjoner hvert femte år, heter det i den nylig vedtatte Internasjonale konvensjonen om sjøfolks utdannelse og kvalifikasjoner, som ventes å tre i kraft i 1980-årene. Dette gjelder dekk-, maskin- og radiooffiserer. Konvensjonen er ment å skulle øke sikkerheten til sjøs, og ble vedtatt på et møte som FN's skipsfartsorganisasjon holdt i London.

Det er ikke noe nytt i at radiooffiserer må få bekreftet sine kvalifikasjoner hvert femte år. Dette er kravene i dag, men det nye er at dekk- og maskinoffiserene må opp «til ny prøve».

Når det gjelder utdannelsen, vil konvensjonen ikke innebære noe nytt i Norge idet utdannelsen her hjemme ligger høyere enn konvensjonen tilsier.