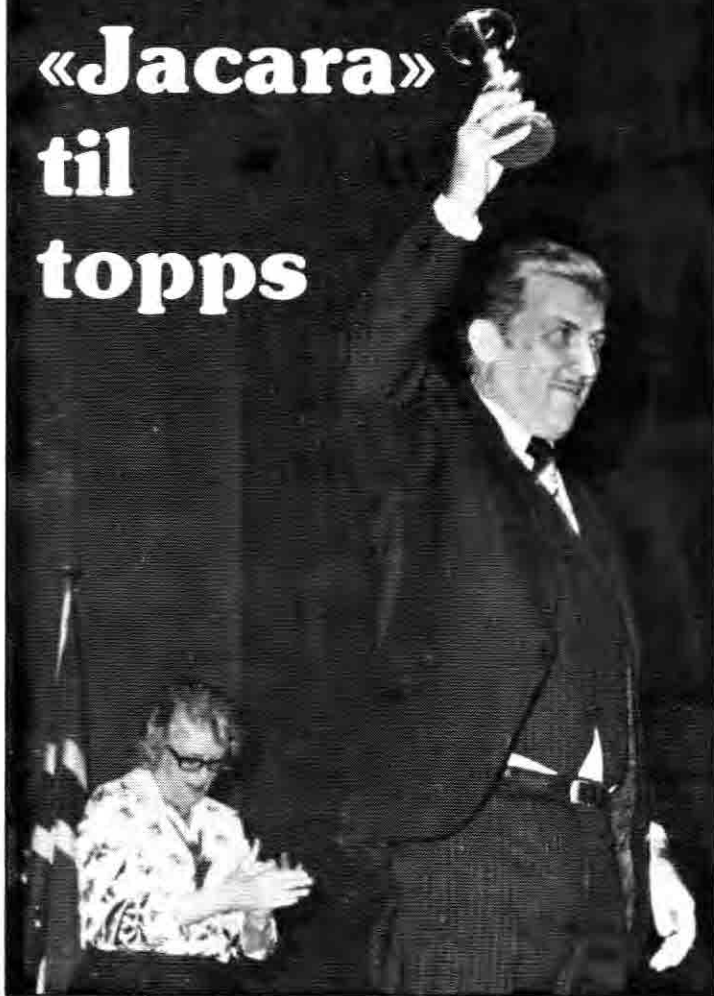




«Jacara» til topps



«Jacara» ble årets idrettsskip 1978 og dermed det første skip i vår flåte som har oppnådd denne ettertraktede tittel. «Jacara»s innsats i sjømannsidretten ifjor var imponerende. Under velferdens premieutdeling i Hjertnes var skipet sterkt representert og tok med seg mange premier. Bildet viser kaptein Ivar Høglo med det gjeveste troféet. Blant publikum var JAHRE NYTTs medarbeider. Se sidene 7, 8, 9, 10, 11, 18 og 22.

Vellykket operasjon i Las Palmas

«Jalinga» har skiftet skorstein. Det skjedde ganske raskt, og ved hjelp av helikopter, i Las Palmas der skipet våtdokket. Hele operasjonen tok fire døgn og ble vellykket. Hvis utskiftningen med helikopter ikke hadde blitt vellykket, ville det medført to døgns forsinkelse.

På side 19 har vi reportasje fra operasjonen.

«Kronprins Harald» fotballskipet 1978

«Kronprins Harald» ble fotballskipet 1978. Det ble seier i den norske serien og 2. plass i den internasjonale. Også i den vest-tyske serien ble det seier. Og i Hamburg utpekte velferden Wolfgang Rothlauf til «årets spiller». På bildet får han et synlig bevis på utmerkelsen. Fotball og idrett står høyt i kurs på «Kronprins Harald». To siders reportasje om dette i avisen.



Fra «Jarilla» til Peking

Tre av mannskapene på forteller kaptein Per Hein at «Jarilla» har besøkt Peking. byen virket grå og trist, men det skjedde mens skipet lå i at turen ble minnerik. På bil-Chinwangtao i januar må det sees Hein, til venstre, ned, og med kineseren Wang sammen med Tijmons og Laxå fra sjømannsklubben på steutenfor hovedbanegården i det som reiseleder. I en reise- Peking. Se sidene 2 og 3. serapport til JAHRE NYTT



Under «JarIUa»s opphold i Chinwangtao i januar fikk noen av mannskapene anledning til å besøke Peking samt den kinesiske mur. Kaptein Per H. Hein deltok i de to minnerike turene, og har sendt JAHRE NYTT reiserapport samt fotos som ble tatt. Kaptein Hein anbefaler andre som kommer til Chinwangtao å ta begge turene.

Her her hans beretning:

MINNERIK
TUP.



Fra «Jarilla» til Peking — og den kinesiske mur

AV PER H. HEIEN

Vi var tre som reiste til Peking med toget fra Chinwangtao 13. jan. om kvelden. Som reiseleder hadde vi en kineser som het Wang fra sjømannsklubben i Chinwangtao.

Peking ligger ca. 400 kilometer fra Chinwangtao og turen

med toget tok ca. ^{61,4} time. Vi ankom Peking kl. 0130 om natten. Det var svært få lys å se fra toget til at en skulle tro at en nærmet seg en million-by. Ut-enfor hovedbanegården sto det bare en tilårskommen bil av russisk opprinnelse samt et par

busser. Det var surt og kaldt og vi så bare fram til å komme til hotellet. På ett og annet vis fikk herr Wang tak i en drosje, og vi kjørte til Chian Men Hotel hvor vi skulle bo. Først måtte vi innenom et reisebyrå for å få anvist plass. Vår reiseleder opp-

lyste at det ikke var noe førsteklasses hotell, men et annet- til tredjeklasses hotell, hvilket vi ikke betvilte da vi kom innenfor.

Neste dag startet med frokost klokken 0800. Vi fikk europeisk frokost som ikke var så aller værst. Deretter kjørte vi på sightseeing og vårt første mål var minnehallen for avdøde formann Mao som vi kun fikk se fra utsiden da den ifølge vår reiseleder var stengt i hele 1979 på grunn av reparasjon. Ved siden av var det et monument over de falne som for tiden var neddyngnet i kranser rundt et bilde av Chou En-Lai. Vi så også «The great hall of the People» samt museet fra revolusjonen, begge deler også fra utsiden på grunn av manglende tid til å gå inn, ifølge vår reiseleder. Været den dagen var for-såvidt bra, men temperaturen lå på minus 12 grader.

KM
iM

Bildet øverst:
På den kinesiske mur, fra venstre Bjørn Dreyvold, Bjørg Askereld, Frank K.jendalen, Steinar Askereld, Thor Tjmonds, Harriet Naley, Inger Helene Askereld, Tormod J. Larsen, Dag Kristiansen.

Foran hovedbanestasjonen i Peking, fra venstre Hein, Tjmonds og Laxå.



Vi besøkte også det tidligere Imperial Palace med den forbudte by, og det var meget interessant. Etter en bra lunsj på hotellet dro vi om ettermiddagen ut til Ming Thaum utenfor Peking. Ming Thaum er gravslott fra Ming-dynastiet (år 1368 - 1643) og de er anlagt under jorden. Vi var inne i et av disse som var på litt over 1000 kvm.

Senere på dagen handlet vi i et av byens få shoppingsentra. Det var ellers svært få utstillingsvinduer å se. Hele byen virket grå og trist. Hovedgaten Chang An Avenue, med sine tre kjørebane i hver retning, var imponerende. Trafikken besto for det meste av syklist og lastebiler samt noen få biler som tilhørte staten. Det er ikke lov for private å ha bil. Selv drosjene var statseide, og det var ikke snakk om tips hverken der eller andre steder.

Dagen sluttet med «Peking Duck» på en restaurant i byen og vi var tilbake på hotellet ved 20-tiden. Etter denne tiden var alt stengt, og det var ikke noen form for fornøylesliv, bortsett fra kino og teater med nok så ensrettede programmer.

Neste formiddag gikk med til handling, og om ettermiddagen dro vi med toget tilbake til Chinwangtao. Landskapet på veien var helt flat, og det var et utstrakt landbruk.

Det vi reagerte mest på, var boligene til folk. Det var for det meste noen falleferdige rønner

med elendige sanitærforhold, noe som kineserne var enige i selv.

Vi kom vel tilbake etter en minnerik tur!

Begynnelsen på Den kinesiske mur ligger bare ca. 40 minutters kjøring fra Chinwangtao og lørdag 20. januar var vi 10 som dro avsted for å se den. Etter mye tuting fra sjåførens side, for å komme fram mellom syklist og kjærrer trukket av esler og muldyr, kom vi fram til den berømte muren som antagelig er påbegynt 300 år f. Kr. f., men som hovedsakelig er fra det 15. århundre. Muren er ca. 8 meter bred i bunnen, 6 meter på toppen, 8 meter høy og ca. 6000 meter lang i følge reiselederen, herr Wang. Vi besøkte et vakt- hus som er bygget over en av gjennomkjørslene i muren med det flotte navnet: «TRE FIRST PASS UNDER THE HEAVEN».

For andre som kommer til Chinwangtao er både turen til Peking og Den kinesiske Mur å anbefale.

9

Bildet under: «The first pass under the heaven».

Fire av besetningen tok båtførerprøven



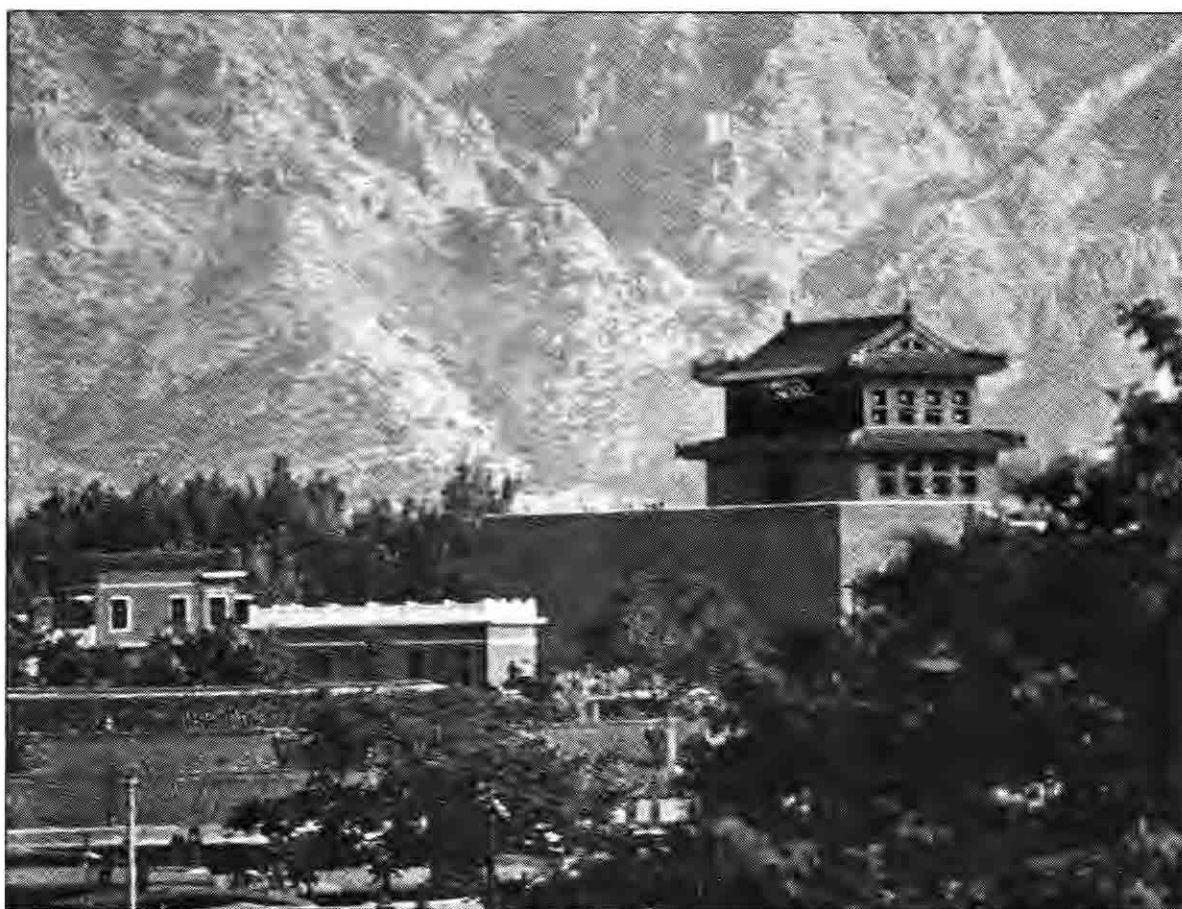
Fire av besetningen på *MIS «Jarilla»* har fått båtførerbevis, og her ser vi de fire karene som avla båtførerprøven, flankert av kaptein Per Hein, til venstre, og overstyrmann Drøyvold til høyre. De fire er arbeidsleder Gunnar Martinsen, skipsmekanikeraspirant Hans Erik Rothaug, skipsmekanikeraspirant Per Otto Hultberg og hjelpemann Frank Kjendalen.



Utenfor minnehallen for Mao. Laxå, til venstre, og Tijmons.



Kineserne viste stor Interesse for Polaroid-kameraet da dette bildet skulle knipses utenfor et shopping-senter i Peking. Fra venstre Tijmons og Laxå.



4 JAHRE NYTT

Rederiavis for Anders Jahre, Sandefjord

A n s v a r l i g:
Nils Stensønes

Reda k t ø r e r:
Peer Møller Jan Eric Møller

L a y o u t:
Peer Møller

Redaksjonen av dette nummer avsluttet 30. mars.

Trykt i A/S Handelstrykkeriet

Ettertrykk kun etter tillatelse

Kort om året 1978

Norsk og internasjonal rederinæring har vært i en krise siden 1974 med merkbare følger for skipsfart generelt. For norsk skipsfart har vi sett resultatene i form av store problemer for en rekke rederier med reduksjon og foreldelse av flåten.

Vårt rederi har vært i en forholdsvis gunstig situasjon i denne perioden takket være kontrahering av skip tidlig i 70-årene og langsiktige gode certepartier inngått før krisen.

De gode certepartiene utløper, og det siste som har hatt betydning for resultatene avsluttes i 1980. Som et resultat av krisen og vår befrakningssituasjon har vi avhendet et stort antall skip de siste år. Vi har samtidig forsiktig gått til innkjøp av moderne seilende skip. Vi har derved stort sett opprettholdt flåtens størrelse og gjennomsnittsalder. Antall enheter er gått ned.

Av nøkkeltallene ser vi at resultatene i de senere år er merkbart svakere. Netto driftsresultat skipsfart før avskrivninger etc. er halvert fra 1975 til i dag. På grunn av den forsiktede investeringspolitikk med salg av skip og delvis fornyelse ved kjøp, er den finansielle stilling fortsatt tilfredsstillende. Forholdet mellom likviditet og gjeld er bedret. Egenkapitalen er styrket. Flåtens bokførte verdi er redusert. Denne situasjon gjør det mulig å gå inn for nye prosjekter når disse byr seg. Vi vil spesielt nevne det samarbeid som er inngått med Gulf Oil Corporation (omtalt annet sted i avisen). Vi arbeider også med andre prosjekter som vi håper kan gi fornyet virksomhet og tilfredsstillende avkastning.

Under forhandlinger med verksteder både i Norge og internasjonalt har vi erfart at norske priser tildels ligger betydelig over konkurrerende, internasjonale tilbud for de fleste typer skip. Vår virksomhet er utsatt for forsterket konkurranse og i forhandlinger med verksteder må vi først og fremst ta forretningsmessige hensyn. Selv om vi fremdeles nyter godt av norsk skipsfarts gode renommé, er de høye driftsomkostninger under norsk flagg en betydelig ulempe i forhandlinger med internasjonale befraktere. I konkrete forhandlinger får vi imidlertid inntrykk av at vårt rederi fremdeles nyter tillit.

Vår administrasjon er som følge av et generasjonsskifte under gradvis omlegging. Dette stiller store krav til alle, ikke minst på bakgrunn av at flåtens beskjeftigelsesgrunnlag endres, og at en rekke nye prosjekter bearbeides. Vi møter stor arbeidsvillighet, interesse og forståelse blant våre ansatte i land og ombord i skipene.

De personer som etterhvert overlater plassen til yngre krefter, takkes av oss alle på det varmeste.

Kosmos representerer en vesentlig del av den totale virksomhet knyttet til firma Anders Jahre. Alle selskaper og sameier med tilknytning til firmaet har tilfredsstillende økonomi.

Reglene om bedriftsdemokrati i rederinæringen vil få virkning for vår organisasjon fra begynnelsen av 1980. Vi er innstilt på å tilrettelegge forholdene for den nye form for samarbeid og håper at dette vil gi gunstige resultater for alle interessegrupper.

Bjørn Bettum

Høyeste utmerkelse er tildelt skipsreder Anders Jahre

Nasjonalforeningen for Folkehelsen har tildelt skipsreder Anders Jahre organisasjonens høyeste utmerkelse, Hedersmerket. Ved overrekkelsen, som fant sted i Anders Jahres hjem, Midtåsen i Sandefjord, understreket formannen i nasjonalforeningen, professor dr.med Petter Hjort, den enestående og uvurderlige Innsats Anders Jahre har gjort for norsk folkehelse gjennom sine tilskudd til medisinsk forskning og ved etableringen av Anders Jahres Humanitære Stiftelse.

Fra denne stiftelse har Nasjonalforeningen for Folkehelsen mottatt betydelige bidrag, først og fremst til sitt arbeide til beste for den eldre generasjon. Siden Stiftelsen ble etablert har Nasjonalforeningen mottatt bidrag på tilsammen vel 1,3 mill. kroner, bl.a. til Gerontologisk Institutt og til gjennomføring av det såkalte Trysllprosjektet - opplysning om eldreomsorgen.

En takk ble også rettet til styr-

et for Anders Jahres Humanitære Stiftelse. Tilstede ved høytidsstunden på Midtåsen var stiftelsens styreformann gjennom en rekke år, høyesterettsadvokat Frithjof Bettum.

Nasjonalforeningens Hedersmerke er en meget sjelden utmerkelse, som tildeles for ganske særskilt fortjenstfull innsats.

Det fremholdes fra Nasjonalforeningen at bidragene som gjennom årene er mottatt fra Anders Jahres Humanitære Stiftelse har kommet en lang rekke praktiske formål til gode. Det gjelder bl.a. ren opplysningsvirksomhet, og det gjelder tiltak direkte til helse- og velferdstiltak for eldre, som f.eks. fotpleie, turer, utstyr til velferdslokaler etc. Selv om bidrag, ifølge Stiftelsens formålsparagraf, først og fremst skal ydes til arbeide innen eldreomsorgen i Sandefjord og i Vestfold fylke, er endel av organisasjonens virksomhet til beste for eldre i landet forøvrig også tilgodesett.

Velkommen til bokholderiet



Astri Moen, 19 år, til venstre, har begynt i bokholderiet. Her har hun blitt ønsket velkommen av Marit Skorge, som i år kan se tilbake på 20 års ansettelse i vårt firma. JAHRE NYTT ønsker Astri velkommen og benytter samtidig anledningen til å gratulere Marit med 20-års jubileet.

«Å mene» overtatt

Driften av «Athene» tilhørende partsrederiet Bang Tank i Kristiansand er overtatt av vårt rederi.

«Athene» er en turbintanker på 260 050 tonn og er sluttet på et certeparti til midt i 1981. Det er hovedkreditoren i Bang Tank som har bedt rederiet å påta seg driften. Hovedkreditoren er den amerikanske Chemical Bank som vi har hatt forbindelse med i en årrekke.

Skipet skal fortsatt hete «Athene».

Distansemerket

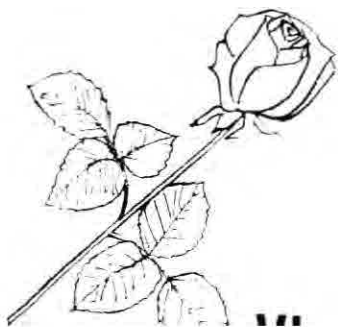
Fra Velferdstjenesten for Handelsflåten har vi fått melding om at distansemerket i friidrett for 1978 er tildelt følgende: Thor W. Eriksen, «Jara-bella» for 3,14 i lengde u.t., Arne Havik, «Jarmada», for 1,53 i høyde u.t., Trond Antonsen, «Jarilla», for 3,12 i lengde u.t. og for 1,52 i høyde u.t. samt Steinar Askereid, «Jarilla», for 1,52 i høyde u.t.

Det var ialt 59 sjøfolk som i fjor kvalifiserte seg for distansemerket i friidrett. Man må oppnå et meget godt resultat i en øvelse for å få dette merket.

Fem sjeldne passasjerer

Det var sjeldne passasjerer som i desember reiste med «Kronprins Harald» til Kiel, nemlig fem reinsdyr. Reinsdyrene var en gave fra Den norske Klubb til Hamburg der de nå er forvart i en 26.000 mål stor åpen dyrepark.

Reinsdyrene ble kjøpt i Lakselv og transportert med fly til Gardermoen, for derfra å sette kursen mot Hjortneskaia og «Kronprins Harald». For at dyrene skulle få riktig pleie under veis til Tyskland, var en ekte reingjeter med.



GRATULERT

Elektriker Per Odin Lund, «Prinsesse Ragnhild», fyller 50 år 20. mars.

Elektriker Tor Hansen, «Jaranda», fyller 50 år 22. april.

NOE SVAKERE RESULTAT I A/S KOSMOS, MEN:

Den finansielle stillingen er fortsatt tilfredsstillende

Den finansielle stilling i A/S Kosmos er fortsatt tilfredsstillende. Det har sammenheng med en forsiktig investeringspolitikk, med salg og delvis fornyelse av selskapets flåte. Forholdet mellom likviditet og gjeld er forbedret og egenkapitalen er styrket. Flåtens bokførte verdi er redusert. Men de nakne tall viser at resultatet i de senere år er svakere. Sammenligner man driftsresultatet med året 1975, vil man se at netto driftsresultat av skipsfart før avskrivninger er redusert.

Fra Resultatregnskap

	1978	1977
Driftsinntekter (Tallene oppgitt i 1000 kr.)		
Brutto fraktinntekter.....	389.534	488.211
Hyrer og sosiale kostnader –		
seilende personell	~ 80.071	111.903
Andre driftskostnader	~ 178.477	222.329
Fra skipenes drift.....	130.986	153.979
+ andre inntekter inkl. salg av skip	232.569	233.225
	363.555	387.204
± ord, avskrivninger, betingede avsetninger, adm.utgifter og andre utgifter	343.137	361.204
Resultat før skatter	20.418	26.000
± beregnede skatter 1978	11.561	14.684
Til disposisjon etter skatter	8.857	11.316
som foreslåes anvendt således:		
Reservefond.....	886	1.130
Disposisjonsfond.....	0	2.215
Utbytte	7.200	7.200
Godtgjørelse og tantieme til firma Anders Jahre, til styremedlemmer og til representantskapet	771	771
	8.857	11.316
	8.857	11.316

Fra Balansekonto

Total flåte pr. 31/12 1978.....	1.942.676 dwt.	2.381.237 dwt.
Kostpris	Kr. 1.482.937	Kr. 1.708.820
Bokført verdi 31/12 1978	» 287.076	» 410.888
Forsikringssum, kasko og kaskointerese	» 1.164.550	» 1.441.537
Kortsiktige tilgodehavender, innestående i banker og kassabeholdning og beholdringer.....	» 468.780	» 345.593
Forskuddsbetalte terminer på nybygninger.....	» 0	» 69.827
Pantegjeld på skip, skyldige skatter, utbytte og annen gjeld (kreditorer).....	» 257.402	» 295.733

Avtale med Gulf Oil

Vårt selskap har inngått avtale med Gulf Oil Corporation, Pittsburgh, USA om opprettelse av to kommandittselskaper, 50% eies av vårt selskap og 50% av et datterselskap av Gulf.

Disse selskaper har kjøpt m/t «Jarita» ex. «Aino» 138.780 dwt. levert fra Gøtaverken april 1975 og m/t «Jagranda» ex. «Pellos» 138.780 dwt., levert fra Gøtaverken i februar 1975.

M/t «Jarita» ble overtatt 27. februar og m/t «Jagranda» 7. mars 1979. Begge skip er overført til norsk flagg.

Skipene vil på langsiktige tids-certepartier bli beskjeftiget av et datterselskap av Gulf. De avtalte fraktinntekter vil gi dekning for alle driftsutgifter og kapitalomkostninger. Avtalen inkluderer tilfredsstillende dekning for eventuelle stigning i driftsutgiftene.

Skipene vil i henhold til avtalen bli drevet sammen med vår øvrige flåte.

Vårt selskap har stiftet et hel-eiet datterselskap under navnet Jahre Ship Management A/S.

Selskapet er stiftet for å kunne påta seg eventuelle oppdrag for andre eller for selskap delvis eiet av andre.

Maskinsjef Alf Thrane fra «Javara» har besøkt øverby skole, og i anledning dette besøket har JARRE NYTT mot-tatt dette brevet:

Til JAHRE NYTT

Ved undertegnede av-mønstring av M/S «Javara» i Portland Oregon den 1/12 ble det avtalt at jeg skulle ta med og sende skolen en gjenstand, en souvenir som ble innkjøpt i Syd-Korea. Det bød imidlertid på vanskeligheter å sende en slik gjenstand (den besto for en stor del av glass) i posten. Jeg tok forbindelse med skolen, og dag for besøk ble avtalt med lærer Liv Kan Ugland.

Dagen, den 13/12, opprant med et mildt sagt elendig vær og føre. Vi la imidlertid i vei. Min datter Kristin var med som selskap på turen, hun skulle også være fotograf. På grunn av føret tok turen hele fem timer én vei.

Det var en forventningsfull klasse av barn, med sine lærere i spissen, som tok i mot oss. De hadde tålmodig ventet, da vi én time forsinket kom til stedet. Vi fikk en varm

velkomst med Lucia-tog og sang. Etter en kort orientering om mitt besøk, fortalt av lærer Liv Karl Ugland, hilste undertegnede fra «Javara» besetning.

Jeg supplerte med endel opplysninger om skipet som elevene var interessert i. Det var tydelig at barna hadde megen interesse av sitt adopsjonsskip. De manglet et foto av skipet i større format, så det får vi prøve å skaffe til-veie.

Undertegnede fortalte om vårt opphold i Korea, hvor vi hadde verkstedopphold for fjerning av bildekkene. Jeg forsøkte å gi elevene et lite inntrykk av landets natur og folket som bor der. Vi hadde fram kart og globus for bedre å illustrere hvor dette fjerne landet befant seg. Dessuten foretok vi «Javara»s reise fra Korea til Portland på kartet. Det ble også fortalt om fjern-

ingen av bildekkene og hva slags last vi i fremtiden kan føre. Det ble også stilt spørsmål fra elevenes side.

Jeg forsikrer leserne om at det var en lydhør forsamling til stede i klasseværelset.

Vår lille gave/souvenir, et glasshus med to dukker i gamle koreanske drakter, ble overrakt en av elevene under fotografering, og det var stor stas.

Etter kaffe og smørbrød på et hyggelig lærerværelse var det omvisning. Elevenes håndarbeider imponerte oss overmåte. Her ble det arbeidet med søm, vevning og strikking, og både gutter og jenter deltok i dette. Vi fikk se en utrolig masse pent håndarbeide av alle slag. På snekker og metallverkstedet var det bare gutter i sving. Også her fikk vi se en hel del nydelige arbeider. Dette var et godt bevis på dyktige lærere og samarbeidsvillige elever. Skolen er ellers godt utstyrt og utsmykket, og jeg nevner spesielt et flott keramikkarbeide som henger i hallen. Arbeidet er utført av en av skolens tidligere elever, og er et kunststykke. Dessverre glemte jeg å fotografere dette, så det må vi huske ved senere besøk.

Dessverre fikk vi ikke nyte skolens flotte utsikt over Gjøvik og Mjøsa p.g.a. gråværet. Skolebygget og internatene ligger adskilt i nydelig terreng, og internatene er oppdelt i flere mindre bygg. De var meget pene.

Det kan nevnes at skolen har 80 elever som alt vesentlig kommer fra østlandet. Tiden gikk raskt og besøket måtte innskrenkes til et par timer. Dagen var kort og hjemveien lang.

Elever og lærere ba meg hilse til «Javara» og folkene ombord. De så fram til neste besøk. Skipets besetning oppfordres til å skrive til skolen. Det er tydelig at dette blir satt pris på. Håper at skolens elever hadde like stort utbytte av besøket som undertegnede hadde.

Til slutt vil min datter og jeg gjennom avisen takke på det hjerteligste for vennlig mottagelse.

All Thrane

«Jamunda»-besøk på Vangen skole

Vangen skole har igjen hatt besøk fra T/T «Jamunda». Reidun og Øivind Odberg, begge hjemme på ferie, kom den lange veien hit fra Trondheim, og dette synes vi ved skolen var imponerende gjort, skriver Olav Bakka, kontaktlærer ved Vangen skole, til rederiet.

I brevet fra Bakka heter det videre: Gjestene var på skolen i to dager, og alle klassene fikk besøk. Jeg hadde den store glede å ha dem boende hjemme hos oss privat, og på denne måten fikk vi god anledning til å prate om det som skjedde på båten «vår». Besøket var svært vellykket sett fra vår side, og gjestene ga uttrykk for det samme.

Som kontaktlærer vil jeg samtidig takke rederiet for den interesse og velvilje som blir vist I adopsjonsarbeidet og kontakten mellom Vangen skole og «Jamunda», skriver kontaktlærer Bakka, som legger til at skolen I årenes løp har mottatt mange fine ting fra «Jamunda», som ble stilt ut på en utstilling i Sjøfartsmuseet i Bergen sist høst. Utstillingen het «(Skolen seiler med)», og de besøkende fikk bl. a. se et stort farvebilde av «Jamunda».

Den første TV-kassett til «Jarilla»

«Jarilla» ble den første båten i den norske handelsflåten som fikk nyte godt av velferdens opplegg med kassett-TV. Da telegrafist Rolf Skog reiste ut for å montere på, stakk han innom velferden i Oslo og fikk med seg den første kassetten og den første kofferten med kassetter. Det er foreløpig bare «Jarilla» og «Jamunda» som har avspillingsutstyr for slike kassetter, som inneholder TV-programmer som tidligere er sendt fra NRK, Marienlysti Oslo.

Den første kassetten inneholder bl. a. programmene «Landhandelen», et program med Ellen Nicolaysen, «Bit for bit»), «I steinbukkens tegn» og annen underholdning. Et landbruksprogram inngår også i kassetten som har fem timers spilletid.



Velferdens
premieut-
deling ble
arrangert
i Hjertnes



En festdag for våre skip

Velferdstjenesten for Handelsflåten arrangerte sin årlige festdag i Sandefjord tirsdag 13. februar. En festdag ble det også for våre skip og vårt rederi i Hjertnes, der premieutdelingen i anledning de sentrale norske lagmesterskapene fant sted. For aldri tidligere har vårt rederi markert seg innen sjømannsidretten som i 1978. Og aldri tidligere har så mye sølv og krystall blitt overrakt representanter for våre skip som tilfellet var i Sandefjords «storstue». Et av høydepunktene under arrangementet var kåringen av «Idrettskipet 1978». «Jacara» ble jo årets idrettsskip, og det var en synlig glad og stolt kaptein Ivar Høglo som mottok Norges Rederforbunds pokal for denne prestasjonen. Men det spørs om ikke formannen i Velferdstjenes-

tens idrettsutvalg, skipsreder Jørgen Jahre, var like stolt, idet han opplevde å overrekke pokalen for den mest ettertraktede tittelen innen sjømannsidretten til et av rederiets egne -skip. Det er første gang i Velferdstjenestens 30-årige historie at et av våre skip har erobret denne tittel. Og ekstra hyggelig var det at «Jacara» slett ikke ble noen enslig svale innen sjømannsidretten, men at også «Kronprins Harald» og «Jarffla» bidro sterkt til at sesongen 1978 ble det beste for vårt rederi hittil.

«Jacara»s prestasjoner er imponerende: Mesterskap i bordtennis, delt 1. plass i svømmeknappkonkurransen, 2. plass i stafettsvømming, delt 3. plass (med «Jarffla») i idrettsmerkekonkurransen, 4. plass i

sykkelkonkurransen og i norsk serie i fotball, samt 11. plass i internasjonal serie i fotball.

«Kronprins Harald» vant den norske serien i fotball og var et fattig halvpoeng fra seier i den internasjonale serien.

«Jarila» ble med sin 5. plass vårt beste skip i lagmesterskapet i fri-idrett, klasse 1, og delte altså 3. plassen i idrettsmerkekonkurransen.

Når dette leses, er en ny sesong igang. Og forhåpentligvis er fjorårs-sesongen blitt en spore til enda sterkere innsats, selv om det godt skal gjøres å overgå prestasjonen fra i fjor.

Mer fra premieutdelingen på de neste sidene.



Da kaptein Ivar Høglo hadde mottatt Norges Rederforbunds pokal av skipsreder Jørgen Jahre, løftet han den glad til vær og smilte om kapp med formannen I Velferdstjenestens idrettsutvalg mens barneskoleelever gratulerte høylydt fra de bakerste benkerader. (Bildene øverst)

Han bukket dypt, Helmuth Runs fra fotballaget ombord på «Kronprins Harald», da Kronprinsen gratulerte med 2. plassen i den internasjonale serien. Det deltok 994 lag i denne serien, der Sandefjordsfergens resultatliste er imponerende. Men det var bittert å bli slått med et fattig halvpoeng helt på tampen av sesongen.

Gratulasjoner til årets idretts-skip

At sjømannsidrettens høye beskytter, Kronprins Harald, var tilstede i Hjertnes, skapte naturlig nok ekstra høytid over arrangementet. Og det skal også sies at marinesoldater med norske flagg og Marinemusikken fra Horten bidro til å skape en stilig ramme om det hele. Et improvisert og morsomt innslag under premieutdelingen besørget elever fra Mosserød barneskole i Sandefjord da de fra de øverste benkerader fremførte et selvkomponert gratulasjonsrop til årets Idrettsskip.

Blant de mange hundre som var tilstede under premieutdelingen, la man forøvrig merke til fotballmannskapet fra «Kronprins Harald». Kledd i sine blå blazere med emblem og lyse grå bukser utgjorde de et stilig innslag og ble «ettertraktet vilt» for en rekke pressefotografer.



Sandefjords ordfører, Per Odberg, dvelte i sin velkomsttale endel ved Sandefjord som sjøfartsby, ved byens tradisjoner og posisjon i dag.

Skipsreder Jørgen Jahre sa i sin hovedtale blant annet:

«Det var naturlig å vente nedgang, eller i hvert fall stagnasjon, for sjømannsidretten i 1978 på bakgrunn av det store opplag av norske skip og den vanskelige situasjon skipsfartsnæringen for tiden befinner seg i.

Dette er imidlertid ikke blitt tilfelle, tvert imot er det gledelig å kunne konstatere at deltagelsen såvel i de norske konkurranser som innen internasjonal sjømannsidrett er øket. Konkurransesårets deltagerantall viser således tydelig at idretten har en stor og sikker plass i det totale spekter av fritids-aktiviteter til sjøs.

Den internasjonale idrettskomité, som er etablert på norsk initiativ, har også bidratt til en økende interesse i stadig flere sjøfartsland for internasjonale idrettstiltak for sjøfolk.

Verdensserien i fotball samlet i år 994 skipslag fra 63 nasjoner. I de internasjonale og nordiske idretts-ukene som ble arrangert i 42 havner i Europa, USA, Cana-

da, Midt-Østen og Det fjerne Østen, deltok 34.757 sjøfolk fra 90 nasjoner.

De sentrale norske mesterskapene, som omfatter fotball, friidrett, svømming, sykling, skyting og idrettsmerkekonkurranse, samlet 22.000 kvinner og menn fra omlag 500 skip. Det er ikke bare deltagerantallet som har vist fremgang. Resultatene er også blitt bedre, takket være bedre instruksjon og ikke minst bedre treningsforhold og økt treningsiver. Dette gjelder særlig friidrett og svømming, men også skyting. Bordtennis har i

mange år vært populær trimgren ombord i norske skip. Denne gren er også nå fremstått på konkurranseplanet. En norsk 2. plass i nordisk mesterskap, såvel i 1977 som i 1978 bekrefter denne fremgangen.

På bakgrunn av den fremgang sjømannsidretten fortsatt har hatt i året som ligger bak oss, er det all grunn til å takke dem ombord og i land som har tatt de store løft for en vellykket utvikling av idrettskonkurransene, og til alle deltagerne for eksemplets makt, og honnør til dem alle for fin innsats og for fair play.»

788

Her er «Kronprins Harald»s stilige representanter fotografert på scenen i Hjertnes. Foran fra venstre: Roar Samuelsen, Hans Fr. Marthinsen, Rolf Schene, Olav Berger, Gunnar Nilsen, Hans Arne Andresen. Bak fra venstre: Helmut Rumps, Gunnar Hansen, kaptein Ragnar Aalvik, Gunnar Halvorsen, Helge Fredriksen, Finn Mathisen, Jan Aarstad, Leif Kristiansen og Dieter Belau. Oppmannen, Steinar Solbjør og Wolfgang Rothlauf var dessverre ikke tilstede i Hjertnes.

©

1
EB

Kronprinsen gratulerer Per Arne Haagensen, «Jacara», med 11. plassen i den Internasjonale fotballserien.

Jørgen Jahre understreket i sin tale også den store inspirasjon det ligger i den interesse som sjømannsidrettens høye beskytter, Kronprins Harald, til enhver tid viser sjømannsidretten.

Kronprins Harald deltok selv i premieutdelingen. Han overrakte naturlig nok Kong Haakon Vhs vandrepokal til beste idrettsmerkeskip, M/S «Bison», Oslo. Men han overrakte også pokalene til de norske skip som har hevdet seg i den internasjonale serien i fotball. Således mottok Helmuth Runs Internasjonal Sportkomites pokal for «Kronprins Harald»s 2. plass, mens overstyrmann Per A. Haagensen ble overrakt Velferdstjenestens pokal for «Jacara»s 11. plass i denne serien.

Det var sikkert bittert for mannskapet på «Kronprins Harald» å måtte se seg slått med et fattig halvpeng av det finske skipet «Aurella», men på den annen side var det bare bedre målforskjell som skilte mellom 2. og 3. plass. En trøst var det imidlertid at laget erobret norsk mesterskap, et mesterskap som «Jalanta» vant i 1975 og «Janega» vant i 1959. Som man sikkert husker ble det 2. plass til «Kronprins Harald» i den internasjonale serien også i 1977, samt 2. plass i den norske serien.

«Kronprins Harald» ble «Fotballskipet» 1978 og Gunnar Halvorsen mottok på vegne av laget Norsk Sjømannsforbunds pokal.

For sitt norske mesterskap mottok keeper Olav Berger på vegne av laget, Norges Fotballforbunds pokal. Den ble overrakt av styremedlem Finn Halvorsen, Larvik. Halvorsen overrakte også Velferdstjenestens pokal til maskinsjef Bjørn

Ivar Høglo gratuleres av skipsreder Jørgen Jahre. Det var ikke så helt lett å se hvem av de to som var mest stolt over «Jacara»s prestasjoner.

Kolstad på «Jacara» for 4. plassen i det norske mesterskapet.

«Jacara»s prestasjoner i lagkonkurransene var imponerende. Stuert Alf Nor Samuelsen mottok SAS-pokal til beste skipslag i bordtennis, Rita Klaveness mottok plakett for delt 1. plass i svømmeknappkonkurransen og kokk Dag Winter Klaveness mottok pokal for 2. plass i 4 x 25 meter stafettsvømming. Wenche Høglo mottok pokal for delt 3. plass i idrettsmerkekonkur-

ransen. I sykkelkonkurransen ble det 4. plass. Pokalen ble mottatt av Anne Grethe Samuelsen.

Foruten delt 3. plass i idrettsmerkekonkurransen, der kaptein Per Hein mottok Velferdstjenestens pokal, tok «Jarilla» også med seg pokal for 5. plass i lagmesterskapet i friidrett. Aspirant Per Otto Hultberg mottok Velferdstjenestens pokal, samt Farris-pokal for denne prestasjonen. Det deltok forøvrig 263 lag i mesterskapets klasse 1.

Direktør Jacques Michelet i Velferdstjenesten for Handelsflåten karakteriserte konkurranseåret 1978 som et stort år innen sjømannsidretten.

Kaptein Ragnar Aalvik på «Kronprins Harald» takket Velferdstjenesten på vegne av alle aktive og alle seilende. Han rettet også en takk til H. K. H. Kronprins Harald for den interesse Kronprinsen viser sjømannsidretten.

Kaptein Aalvik sa i sin tale blant annet:

«Jeg vet ikke om alle i denne forsamling er klar over hva Velferden betyr for oss, og hvilket enormt arbeide som ligger bak før man kan kåre premievinnerne.

Ett er i hvert fall sikkert. De fleste i Velferden må være fritatt for Arbeidervernloven slik som de «står på» for å aktivisere og legge alt til rette for oss ombord, både med det mulige og det umulige.

Vi har «Ridder'n» i Oslo, «Fresær'n» i Hamburg og Hjallis over alt. Men de er ikke alene. Det er mange «Riddere» og «Fresere» rundt omkring på vår klode. Og de gjør alle en utmerket jobb som også gir gode resultater. Ikke bare rent sportslig, men samholdet og trivselen ombord blir også bedre.

I denne vanskelige tiden for skipsfartsnæringen, kan det kanskje være en trøst for våre redere å vite at de som har gode idretts-

Forts. neste side.



.4

Årets idrettsskip var meget sterkt representert i Hjertnes, og samtlige på bildet var fremme for å hente en premie. Her er samtlige fotografert av JAHRE NYTT etterpå. Foran fra venstre Wenche Høglo, Rita Klaveness, Alf Nor Samuelsen, Anne Grethe Samuelsen. Bak fra venstre Ivar Høglo, Bjørn Kolstad, Per Arne Haagensen og Dag W. Klaveness.

båter, også har båter hvor arbeidet går som en lek. Og effektiviteten blir følgelig større.

De fleste hørte vel Bjørnsen fra Bislett. Han brukte ord som: «Fisken i vannet», «Fuglen i luften» og «Heiden på isen» - for å beskrive denne fantastiske amerikaneren.

Uten sammenligning forøvrig, tror jeg at den gleden som vises når sjøfolkene kjemper om medaljene er større enn blant verdenseliten.

Vi takker hver enkelt i Velferden som gjør slike konkurranser mulige på de syv hav og i de fleste havner. Og vi glemmer heller ikke å takke våre redere for hva de har gitt oss av trimrom og utstyr. Uten dette ville ikke bredden i Sjømannsidretten vært så stor som den er.»

«Kos 51» fortsatt i tjeneste

«Kos 51» seiler fremdeles. Hvalbåten som ble kjøpt av Kosmos i 1959, og som i 1961 ble solgt til Japan, er ennå i aktiv tjeneste, skjønt hvalfangst brukes den ikke til mer. For tiden frister den tilværelsen i Canada, nærmere bestemt i Vancouver der den nylig ble verkstedoverhålt og fikk installert to nye dieselmotorer. Det trengs kraftige saker for å drive som taubåt, for det er nemlig taubåt den tidligere hvalbåten er blitt på sine gamle dager.

«Kos 51» ble bygd i Arendal i 1952. Døpenavnet var «Suderøy 14». Det var i 1959 navnet «Kos 51» ble aktuelt etter at den ble kjøpt av A/S Kosmos.

Etter et par sesonger ble «Kos 51» solgt videre og havnet i Japan. Båten fikk nå nytt navn, «Toshi Maru 21». Men den fant seg antagelig ikke til rette under japansk flagg. Et par år senere, i 1963, ble den solgt til Western Canada Whaling Co. Ltd. i Vancouver. Dens nye navn ble «Westwhale 7». Etter noen års jakt på hval gikk den i opplag i 1967.

Men tidligere «Kos 51» var slett ikke utbrent. I 1970 ble båten solgt igjen. Dens nye eier var Pacific Towing Service Ltd. Nå var den tidligere hvalfangeren blitt taubåt, og i 1974 ble dieselmotorer installert. Det nye navn er «Pacific Cha.Uenge».

«Kos 51» er altså blitt 27 år. Og slik det i dag ser ut, så har båten ennå mange virksomme år foran seg på sjøen.

i

Hvit jul ombord i «JARILLA»

Det er ikke ofte besetningen på våre båter får oppleve hvit jul til sjøs. Men det fikk besetningen på «Jarilla» denne gang. Skipet lå på redningen i Chinwangtao i Kina i julen. Det var kaldt i været, nærmere bestemt fire-fem minusgrader, og på dekket var det snø! Det ble altså hvit jul for folkene på «Jarilla», skriver kapteinen Per Hein til JAHRE NYTT.

Og selvfølgelig ble det skikkelig julefeiring ombord, selv ikke nissen manglet. Det var 1. styrmann Naley som hadde til oppgave å være nisse og dele ut pakker. Pakkene kom fra den amerikanske sjømannsmisjon i Houston. I tillegg til disse fikk skipet en flott mappe fra Olden skole, som er «Jarilla»s adopsjonsskole. Skolen hadde sendt julepakker til «Jarilla», og disse ble utdelt da skipet kom til Japan der de lå og ventet.

I brevet vi har fått fra «Jarilla», var julemenyen vedlagt. Feiringen begynte klokken 16 med julecocktail i dagligrommet, der en julekassett fra Sjømannsmisjonen ble spilt. Straks etter kom julenissen.

Et par timer senere var det middag, som besto av Consomme Souveraine, Poitrine de Pork, Sale et



Julestemning i dagligrommet med julegran og norske flagg.

✱

Pakkene er delt ut, og pratene går lystig rundt bordene.



Etter høytideligheten i Hjertnes, inviterte Sandefjord kommune til varm lunch i Park Hotel der det ble servert elg, med etterfølgende Kosmos-kake og kaffe. Kronprins Harald takket for maten og takket vertskapet, og benyttet også anledningen til å gi Velferdstjenesten stor anerkjennelse for det arbeid som er utført gjennom 30 år.

en
to

Per Otto Hultberg og Per Hein fra «Jarilla» med pokalløsten, der Farrispokalen rager, i bokstavelig forstand



Julenissen og Inger Helene Askerid ble riktige gode venner.



Fotballresultater

«Krokprins Harald»s kampprogram i Norsk- og Internasjonal serie i fotball 1978 var følgende: Hamburg: 11/3 mot «Polycrest» 1-0, «Estrella» 13-0, 15/4 «Fjordaas» 13-0, 15/4 «Tarcoola» 6-0, 22/4 «Bashkirov», USSR 7-0, 13/5 «Arsamas», USSR 11-0, 20/5 «Korte Lagoon», Ghana 2-1, 20/5 «Waalekerk», Nederland 15-0.

Dessuten følgende tilleggspøngkamper:

Hamburg: 27/5 «Vistafjord» 7-3, Oslo: 12/6 «Prinsesse Margrethe», Danmark 6-2, 30/6 «Busko Zdroj», Polen 13-0, 3/8 «Royal Viking Sea» 2-6, 30/8 «Kudowa Zyroy», Polen 3-0, 11/9 «Huldra» 1-1, Hamburg: 2/9 «Volta Redonda», Brasil 2-1, 23/9 «Deutschland», 0-1, Oslo: 27/9 «Kong Olav V», Danmark 6-0, Hamburg: 30/9 «Atlantisk Skov», Danmark 7-1, 30/9 «6. October», Egypt 8-0, 30/9 «Serra Branca», Brasil 4-0, Oslo: 6/10 «Peer Gynt», Sverige 1-2, Hamburg: 21/10 «Itanage», Brasil 6-0, 25/10 «Estonia», USSR 0-0, 4/11 «Essel», Grekenland 6-1, 11/11 «Lagos Nahuel Huapi», Argentina 13-1, Oslo: 13/11 «Trans Baltic» 2-0, 15/11 «Christian Radich» 1-2, Hamburg: 23/11 «Polydippe» 3-0, Oslo: 24/11 «Christian Radich» 4-0.

«Jacara»s kampliste var følgende: Yokohama: 8/2 «Norse Duke» 6-2, 11/2 «Team Vesta» w.o., 17/2 «Wilmina» 11-0, 18/2 «Janega» 13-0, 21/2 «Ha! Hing» 16-0, 24/2 «Admiral Makarov», USSR 9-1, 28/2 «Ibn Al Beitar», Korea 9-2, «Gausdab» 3-2, Antwerpen: 10/4 «Lis Danielsen», Danmark 9-2.

Dessuten følgende tilleggspøngkamper:

Philadelphia: 1/5 «Germa» 4-1, Antwerpen: 13/8 «Gheorghen», Romania 0-6, New Orleans: 5/9 «Polyclipper» 0-1, Gonzales: 8/9 «Bergnes» 2-3, 13/9 «Essi Camilla» 8-0, 14/9 «Wilnina» 3-0, Yokohama: 24/10 «Gotze Delchev», Bulgaria 3-4, Kobe: 31/10 «Swan Arrow» 0-2, 31/10 «Stratheden», England 2-1.

- Fotball I & > mitt hjerte nærmest

Sjømannsidretten har jubileum i år. Det er nemlig 30 år siden Velferdstjenesten begynte å organisere idrett. «Fødselsdagen» var 10. mars, men jubileet ble feiret 2. april ombord i M/S «Kronprins Harald».

Idretten til sjøs har hatt en voldsom ekspansjon. I det første året, 1949, deltok det 71 personer. De årlige konkurransene i de ulike grener samler idag mer enn 20.000 deltagere. Gjennom 30 år er over 600.000 registrert i Velferdstjenestens konkurranseprotokoller, og mer enn 60.000 fotballkamper er avviklet.

Lorang Ridder-Nielsen har vært med å organisere sjømannsidretten siden begynnelsen, og var den første leder av idrettsavdelingen.

Ridder-Nielsen sier til JAHRE NYTT at det i 1949 var ti ansatte i Velferdstjenesten, og at det var han som fikk i oppdrag å få istand et friidrettstilbud for sjøfolk. Den første konkurransen var



Lorang Ridder-Nielsen, underdirektør i Statens Velferdstjeneste for Handelsflåten, tillegger sjømannsidretten stor betydning. - Et godt idrettsskip er et lykkelig skip, sier han.

lengde uten tilløp.

- Men det var fotballen som lå mitt hjerte nærmest, og Einar Jørum (president i Norges Fotballforbund idag) og jeg gikk sammen om å lage en serie med radiopro-

grammer om fotball og trening. Disse programmene ble sendt over kortbølgen og slo godt an. Etter en stund ble det satt igang norsk sjømannsserie i fotball, siden ble det også internasjonal serie. Idag er deltagelsen i den internasjonale serien veldig bra, med over 1000 deltagende lag.

Både fotball og fri-idrett har hatt en rivende utvikling. Men selv om vi legger forholdene til rette for idrettskonkurranser, så må interessen skapes ombord. Er idrettsinteressen til stede, viser det seg at den er med på å få igang andre aktiviteter også. Årsaken til at vi har lyktes så godt med sjømannsidretten, skyldes i vesentlig grad sjøfolkenes innstilling og interesse for å skape et godt og trivelig skipsmiljø, sier Lorang Ridder-Nielsen, som med rette kan kalles «Sjømannsidrettens far».

JAHRE NYTT GRATULERER MED JUBILEET. Gratulasjonskake er avsendt.

Medisinske priser utdeles i juni

Utdelingskomiteen for «Anders Jahres medisinske priser» har besluttet at prisen for 1979 på 200.000 kroner, som «belønning for fremragende vitenskapelige arbeid og forskningsresultater innen nordisk medisin», skal tildeles professor dr. med. Knut Lundbæk, Århus kommunehospital, for hans studier av diabetes og sykdommens komplika-

sjoner, og professor med. dr. Esko A. Nikkilä, Helsingfors Universitet, for hans kliniske eksperimentelle studier av fettomsetning og karsykdommer.

«Anders Jahres medisinske pris for yngre forskere», på 150.000 kroner, for 1979 skal tildeles docent med. dr. Tomas Høkfelt, Karolinska Institu-

tet, Stockholm, for hans studier av det sentrale nervesystemets funksjoner, og forsker dr. med. Sjur Olsnes, Norsk Hydros Institutt for Kreftforskning, Oslo, for hans studier av toksiske lektiners biokjemi og virkemåte.

Prisen skal utdeles ved en høytidelighet i Universitetets Aula den 9. juni. (NTB)

Jørgen Jahre, Vilhelm Møller og Egil Moe ble under en juletilstelning beæret med vakre ord og hjertelig takket for sin innsats av skipsreder Bjørn Bettum.

Jahre, Møller og Moe trakk seg ved årsskiftet fra sine funksjoner i rederiet, Jahre som ansvarlig medlem av firma Anders Jahre, Møller som redaktør av JAHRE NYTT og Moe som befrakter.

Y2

Jørgen Jahre, Vilhelm Møller, Egil Moe og Bjørn Bettum fotografert under juletilstelningen, etter taler og vakre Ord. Møller og Moe ble tildelt hver sin sølvpokal.



Jørgen Jahre, Vilhelm Møller og Egil Moe ble varmt takket

- Vilhelm Møller har vært den daglige leder av JAHRE NYTT siden starten i 1971. Det første nummer av rederiavisen utkom i desember samme år. Vi hadde en høy målsetting med JAHRE NYTT, nemlig at den skulle bli blant de beste i landet, hvilket den er blitt. JAHRE NYTT har fått en rekke anerkjennende premier i konkurranse med bedriftsavisene over hele landet, sa Bjørn Bettum, og la til:

- Vi takker Vilhelm Møller på det hjerteligste for det arbeidet han har gjort for avisen og der igjennom det han har gjort for vårt forhold overfor alle våre medarbeidere og deres familier. Under Nils Stensønes ansvar vil avisen fortsette i samarbeide med Møllers to sønner Peer og Jan Ene.

Gjort mye for utviklingen av rederiets tankflåte

Om Egil Moe, som har vært ansatt i rederiet siden 1939, sa Bettum bl.a.:

- Moe begynte som korrespondent. Han rykket etter hvert opp og ble assistent i befraktning, og senere leder for rederiets tankavdeling. Moe har hatt stor betydning for utviklingen av tankflåten. I realiteten har han gjort mer for ut-

viklingen enn kanskje mange har vært klar over, noe som skyldes hans beskjedne vesen. Moe har hatt stor betydning for vårt rederi. Vi takker ham på det varmeste og ønsker ham all godt i årene fremover.

Erfaringene er viktige

Bettum rettet så en varm takk til skipsreder Jørgen Jahre for samarbeidet.

- Vi alle, og ikke minst jeg personlig, har satt særdeles stor pris på den erfaring som er tilført oss yngre. Jeg har lært én ting av Anders Jahre, Jørgen Jahre og av Frithjof Bettum, nemlig at erfaringer fra fortiden har vært viktige å bringe med når vi skal se fremover, sa Bettum, og fortsatte:

- I sirkulære til aksjonærene i Aksjeselskapet Kosmos av 8. september 1977 ble det meddelt at Jørgen Jahre på bakgrunn av aldersgrense ikke kunne gjenvelges som styremedlem i selskapet på generalforsamlingen sist vår. Det ble også meddelt at Jørgen Jahre ville fortsette som ansvarlig medlem av firma Anders Jahre inn til utgangen av 1978. Styre og representantskap i Aksjeselskapet Kosmos anbefalte høsten 1977 at Jørgen Jahre jr. skulle tre inn i firma Anders Jahre som ansvarlig medlem

fra det tidspunkt Jørgen Jahre senior ville tre ut.

Jørgen Jahre vil fortsatt ha tilknytning til vårt kontor ved at han blir daglig leder for Bulls Tankrederi A/S. Bulls Tankrederi får forøvrig den samme tilknytning til vårt firma som tidligere.

Rederi-styre skal opprettes

På bakgrunn av de endringer som fant sted i aksjeloven for ca. to år siden vil det skje visse formelle endringer i forholdet mellom firma Anders Jahre og de forskjellige selskaper, samsier osv, som administreres av firma Anders Jahre. Disse endringer vil også være influert av de nye regler om bedriftsdemokrati i rederinæringen som vi må anta blir en realitet i løpet av 1979.

Disse regler vil i korthet gå ut på at det blir opprettet et rederistyre for den gruppe av rederiselskaper som administreres av firma Anders Jahre. Dette rederistyre vil bestå av fire representanter for selskapets ledelse og to representanter for de ansatte. På ethvert tidspunkt vil de ansatte være representert ved en underordnet seilende og den annen plass i rederistyret vil enten være representert ved en offiser eller en av de ansatte på kontoret. Den

urepresenterte av de to i den siste gruppe vil under enhver omstendighet være representert i rederistyret med en fast varamannplass.

I forbindelse med den reorganisering som vil finne sted i firma Anders Jahre må vi også regne med at Anders Jahre trekker seg ut av firmaet. Dermed vil den eldre generasjon som har ledet dette rederi være kommet sterkt i bakgrunnen. Vi som er yngre vil på dette tidspunkt ikke gjøre annet enn å gi uttrykk for vår beundring og takk til de som er eldre, sa Bjørn Bettum.

Fylles av takknemlighet

Jørgen Jahre takket Bettum for de anerkjennende ord, og sa at det for ham har vært 31 meget begivenhetsrike år, fulle av medgang og motgang og utvikling på alle felter. - Det er riktig at den yngre generasjon skal ta over. Det er gledelig at jeg nå kan befatte meg med Bulls Tankrederi i noen år fremover, og det blir ikke snakk om å legge inn årene, men hvile mer på dem enn tidligere.

Jahre sa videre at når han nå ser tilbake på årene i firmaet, så fylles han av takknemlighet mot mange, for det første Anders Jahre som hadde tiltro til ham og som tok han inn i firmaet.

- Det har vært rike år som har gitt meg meget, og et veld av erfaringer og vennskap over grensene over hele verden, sa han.

Han takket også Frithjof Bettum og håpet at den yngre generasjon ville bygge videre på det grunnlag som Frithjof Bet-

BREV D

Takk for turen!

Fra Ingunn og Kirsti Lykre har rederiet fått et brev der de takker så meget for at de fikk være med «Janega». Brevet lyder slik:

Jeg vil gjerne få lov til å takke for at mm lille datter og jeg fikk lov til å være med ombord på M/S «Jagena». Det var en fantastisk opplevelse for oss. Vi var begge førstereisjenter og var jo spent på sjølivet. Offiserer og mannskap på båten var alle med på å gjøre turen hyggelig og minnerik for oss. Det å få være med en tur og lære sin manns arbeidsplass og miljø å kjenne, er noe alle sjømannshustruer burde få anledning til. Seg tror også vår datter lettere vil forstå det at hennes far må reise, når den tiden kommer.

Takk for god hjelp i anledning utreisen, og tusen takk for turen. Jeg sier ja, takk igjen ved neste anledning.

Vennlig hilsen

Ingunn og Kirsti Lykre.

Forts. fra foreg. side.

tum, Anders Jahre og han har bygget.

- Jeg håper at det samarbeide som den eldre generasjon har hatt og som Bjørn Bettum og min sønn skal føre videre, må bære frukter og at firma Anders Jahre fortsatt må ha gode og trygge arbeidsplasser.

- Jeg vil takke alle for et hyggelig samarbeide. Det har vært inspirerende medarbeiderskap. Uten deres bistand, interesse og dyktighet ville vi ikke stått på den solide grunnmur som våre selskaper gjør. For dette skal dere ha min største takk, sa Jørgen Jahre, og takket Bjørn Bettum for godt samarbeide gjennom seks-syv år og ønsket de som skal bære ansvaret videre, til lykke.

Jahre Nytt skal være et bindeledd

Vilhelm Møller fikk så ordet, og takket både Bjørn Bettum og Jørgen Jahre for den interesse de alltid har vist JAHRE NYTT. Han sa at han i alle år ene han har sittet som redaktør, har lagt vekt på at JAHRE NYTT skal være et bindeledd mellom de ansatte på kontoret, de seilende og deres familier, og at de aller fleste setter stor pris på avisen. Oppgaven som redaktør har vært både givende og interessant, sa Møller, som fortsatt vil være med i redaksjonen av JAHRE NYTT.

Rakk ikke «Jarabella», men vant ni medaljer i Dubai

Tre av karene på «Jarabella», Thor Eriksen, Per Jørgensen og Gunnar Singdahlsen, gjorde en bemerkelsesverdig god innsats på idrettsbanen under sitt «ufrivillige» opphold i Dubai i desember. De tre skulle ombord i «Jarabella» i Dubai etter å ha vært på ferie hjemme, men de rakk ikke båten. På grunn av forsinkelser i Amsterdam der tåka lå tett, ankom de

Dubai for sent. «Jarabella» hadde gått. Etter å ha deltatt i idrettsuken, reiste de videre med ikke mindre enn ni medaljer totalt.

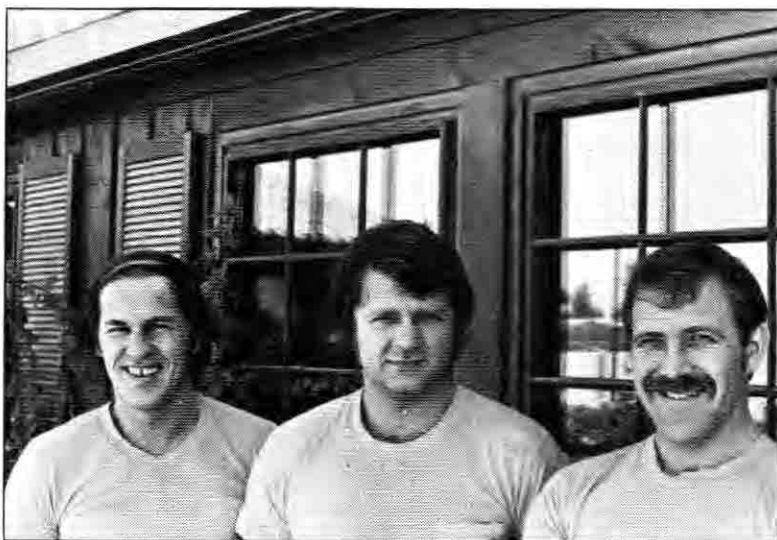
Thor Eriksen tok to gull. I kule oppnådde han 10,74 og i lengde uten tilløp 2,84. Ingen kunne straffe disse resultater. Han fikk sølv i pilkast og en 5. plass i luftgeværskyting.

Per Jørgensen vant gull i skyting, tok bronse i lengde uten tilløp og i pilkast.

Gunnar Singdahlsen tok sølvmedaljen i skyting.

Lagmessig ble det sølv til «Jarabella» etter sølv i lagskytingen og en 6. plass i pilkast.

Idrettskonkurransene inn gikk i idrettsuken i Dubai, der 445 deltagere fordelt på 17 skip fra 11 nasjoner deltok. Wilhelm-skipet «Taimyr» vant både lagmesterskapet i fri-idrett og skyting og ble sammenlagt nummer en foran «Jarabella». To finske båter fulgte på plassene bak.



Gunnar Singdahlsen, Thor Eriksen og Per Jørgensen, regnet fra venstre, har all grunn til å være fornøyd med sine idrettsprestasjoner under sitt «ufrivillige» opphold i Dubai.

Kursprogrammet -79 er sendt til, alle skip

Rederiets kursprogram for 1979 er sendt skipene. Det er lagt vekt på sikkerhetskurs og kurs som anses å være nødvendige og nyttige i det daglige arbeide ombord.

I overensstemmelse med de nye forskrifter om verneombud og verne/miljøutvalg på skip,

er det lagt særlig vekt på disse kurs.

Forhodsvis nytt er også førstehjelpskurs lagt opp av Oslo Legevakt. Dette kurs går over tre dager, og er beregnet på overstyrmenn.

Avholdte kurs pr. 1. april:

Gassmåling, verneombud (to

kurs), taktikk ved brannslukking og førstehjelpkurs.

Gjenstående kurs i 1. halvår 1979:

- Førstehjelp fra 2/4 - 4/4.
- Instruksjon fra 23/4 - 27/4.
- Praktisk brannslukking fra 7/5 - 11/5 og fra 28/5 - 1/6.
- Verneombud fra 11/6 - 15/6.

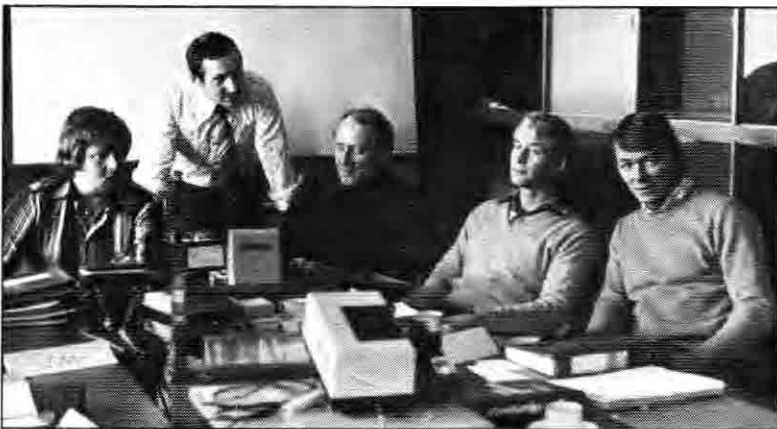
Disse kurs holdes alle på Thorøya i Sandefjord og ledes av Gunnar Sanna, Sandefjord Brannstasjon.

I tillegg til disse er det kurs i havarivern ved Statens Havarivernskole og praktiske brannvernkurs ved brannskoler og ved Haakonsværn, diverse praktiske kurs lagt opp av leverandører av utstyr og materiell.

Deltagerantallet ved de enkelte kurs er begrenset, og eventuell påmelding bør derfor skje i god tid før kursets begynnelse. Personell, som er interessert i å delta, bør kontakte personellavdelingen ved hjemkomst.

Personellavdelingen vil forøvrig kontakte hjemmeverende om ledige plasser.

Kursprogram for 2. halvår vil bli sendt skipene senere.



Jahrefolk på brannvernkurs på Thorøya i Sandefjord. Fra venstre Terje Lochen, foreleser Gunnar Sanna, Trygve Holm, Michael Plesner og Ditlef Saal.

IDRETTE SEILER I MEDVIND
PÅ «KRONPRINS HARALD»:

Vi tar fire gull i årsier Steinar Solbjør

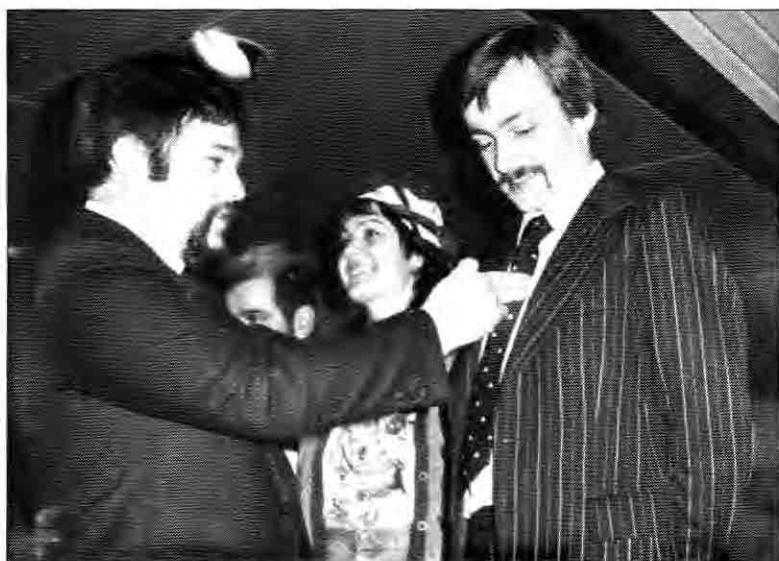
Idretten står sentralt ombord i M/S («Kronprins Harald», og sesongen 1978 var meget vellykket. Steinar Solbjør har i et brev til JAHRE NYTT festet noen tanker og inntrykk på papiret om livet ombord og idrettens plass. Brevet lyder slik:

Vil med dette sende en hilsen fra M/S «Kronprins Harald», takke for Deres gode avis og samtidig benytte anledningen til å fortelle dere om hvordan året 1978 forløp ombord hos oss. Våre ca. 170 turer Oslo - Kiel - Oslo gikk jevnt og trutt etter oppsatt tidsskjema. Mange passasjerer av alle nasjoner var med oss og etterlot seg penger og inntrykk. Skal jeg karakterisere dem, så må det bli at noen var bra, noen bedre og noen aller best. Men summa summarum: mange hyggelige minner for de som har reist med oss, og for oss som har jobbet for dem.

Vi er så stolte av denne flotte båten vi seiler med at offiserer og mannskap går inn for å gjøre den mest mulig kjent og populær. Og når jeg er inne på dette, må jeg få komme inn på vår innsats i fritiden. Da bedriver 60 % av båtens ansatte 100 % idrett. De resterende 40 %, som ikke kan eller har anledning til å delta aktivt, deltar 100 % på annen måte, f. eks. i form av nødvendige velferdstjenester som må gjøres ombord, tar vakter for dem som deltar i idretten, og støtter opp ikke minst økonomisk ved utlodningene våre som vi må arrangere tre-fire ganger i året for å ha beholdning i kassa til enhver tid. For alt man skal satse på i dag, idrett på land eller sjø, koster penger.

Mest fotball

Den idrett vi satser mest på er fotball. Og for å spille mot



Ole Johan Hauge overrekker gullmedalje til beste kvinne og beste herre i Oslo-serien i skyting til Toril Aslaksen og Svend-Erik Murstad.

båter som teller noe i verdensserien, må vi til Hamburg. Dit har vi kjørt 15 turer i 1978. Vi har da leid buss i Kiel. I Hamburg har velferden leid et alle tiders fotballanlegg, og servicen både fra velferden i Hamburg og fra dem som har med banen å gjøre, har varmet oss alle inn til hjerteroten.

I 1978 spilte vi tilsammen 31 kamper i de fire seriene. Vi har scoret 184 mål og sluppet inn 23. Fantastisk, ikke sant? Men akkurat som i 1977 ble vi slått i ellefte time av en annen båt idet finske «Aurella» kom et halvt poeng foran oss i den internasjonale serien. Men sølv

to år på rad gir oss en ekstra innsatsvilje i 1979.

Gull i 1978

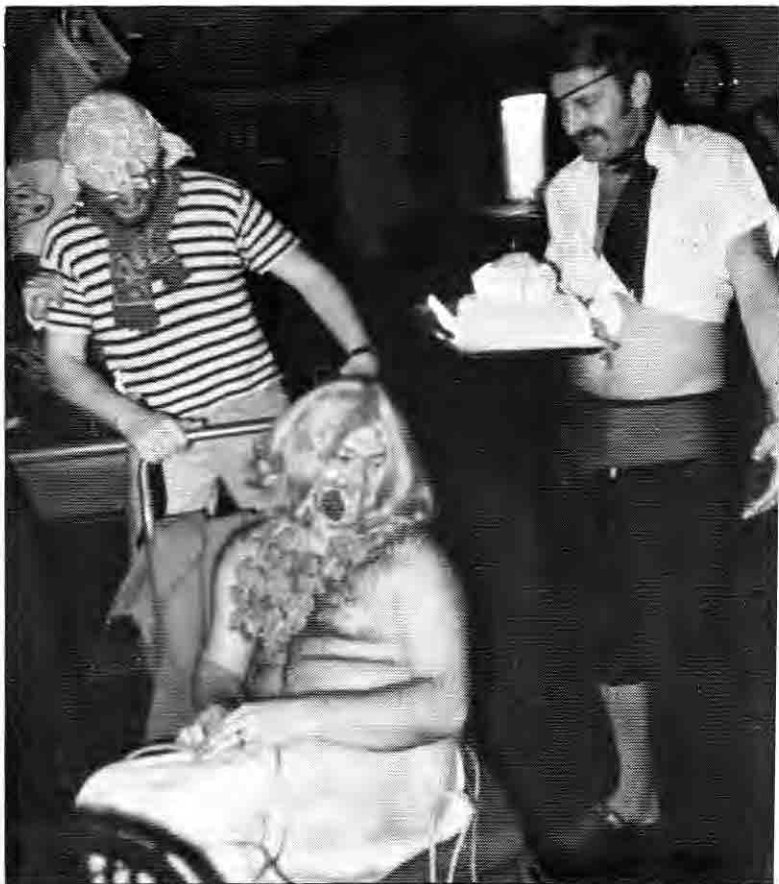
I den norske serien gikk vi frem fra sølv i 1977 til gull i 1978, i en knivskarp konkurranse med Oslobåten «Southward». Vi kom å poeng, men hadde 40 plussmål mer.

Nytt gull

I den vest-tyske serien vant vi gull for annet år på rad. Der var vi igrunnen suverene. Bak oss, på sølvplass, kom det en argentinsk båt med to poeng mindre.



Ingrid Bergland ble nummer tre på ganger 60 meterunder idrettsuken i Oslo. Her har hun fått premie av Reidar Altmann.



Kjøkkensjef Finn Mathiesen utkiedt som havfrue, trilles inn av kokk En Spange. Til høyre 1. maskinist Tore Wroldsen. Bildet er tatt under mannskapsfesten lørdag 13. januar.



Gutta på «Kronprins Harald» kan mer enn å spille fotball. Her er seks av dem utkledd som can-can dansere i et forrykende go.go show. Fra venstre Gunnar Hansen, Steinar Solbjer, Leif Kristiansen, Dieter Belau, Svend Erik Murstad og Rolf Schöne. «Balletten» vakte enorm jubel hos gjester og mannskap.



Velferden i Hamburg har utpekt Wolfgang Rothlauf som årets spiller 1978, på M/S «Kronprins Harald». Her får han velferdens utmerkelse festet til jakkeslaget av Alt Svendsrud.

I Osloserien skulle vi i år egentlig ha tatt vandrepokalen til odel og eie, i og med at vi har napp i den fra 1976 og 1977. Men der gjorde vi vår dårligste innsats og tok bronse.

Også i friidrett har vi hatt endel gode resultater i 1978. I mai deltok vi i «Hamburg-uka» og ble nummer seks av 51 skip fra 33 nasjoner. Egentlig hadde vi den nest beste poengsum, men på grunn av at vi deltok med for få forhold til totalt registrert mannskap, ble gjennomsnittspoengene for dårlige. Av resultatene kan jeg nevne at vi tok sølv i stafettene både for herrer og damer. Videre tok vi to gull, tre sølv og tre bronse. Og la meg forte meg å fortelle at det denne gang var våre damer som gjorde det best.

«Oslo-uka» gikk av stabelen i juni. Her ble vi totalt nummer tre. Vi sikret oss 23 medaljer, og liksom i Hamburg var det

damene våre som gjorde det best. Ingrid Bergsland tok en gull og tre sølv og Toril Aslaksen to gull og en bronse. På herresiden var det Gunnar Hansen som scoret flest poeng.

I den gamle gode hvalfanger-tiden var det mange gode skyttere rundt om på hvalbåtene. Uten sammenligning forøvrig vil jeg få nevne at vi ombord hos oss har de to siste års «skytterkonge» Sven-Erik Murstad. Og ikke nok med det: Vi har også de to siste års «skytterprinsesse» Toril Aslaksen. Bak disse følger åtte andre gode skyttere som utgjør et 10-mannslag som i år tok vandrepokalen til odel og eie.

Mannskapsfest

Som en takk for innsatsen på jobben og i idretten inviterte kaptein Aalvik til mannskapsfest lørdag 13/1-1979. Kaptein Aalvik ønsket velkommen, og en utmerket meny ble servert av skipets offiserer, som for anledningen var servitører. Tilstede forøvrig var fru Aalvik, Konsul Reiss Andersen med frue, Hjalmar «Hjallis» Andersen fra hovedkontoret for velferden, samt representanter fra velferdskontorene i Hamburg og Oslo.

Etter å ha fortært en velsmakende meny og diverse taler og mye annen morsom underholdning, flyttet vi over i salongen til kaffe avec. Oppmannen for fotballen, og en «kb» borti det Ivrigte sportslige ombord, Steinar Solbjør, holdt tale, og kom inn på hvor morsomt det kan være å styre og stelle med idrett ombord når alle er kamera-

ter og enigheten blomstrer. Han rettet en hovedsaklig takk til skipets to kapteiner Aalvik og Jensen for eksemplarisk samarbeidsånd. DET kan nok mangt et skip misunne oss, sluttet Solbjør.

Under premieutdelingen som fulgte, ble kaptein Aalvik og kaptein Jensen overrakt velferdens gullmansjettknapper som takk for innsatsen. Finn Mathisen, Rolf Schöne og Steinar Solbjør fikk velferdens gullnåler for sin innsats.

Videre var det båtens mannskap som sto for underholdningen. Matros Kleven sang og spilte gitar i rene «yankeestyle» så vi rent drømte oss bort. Seks av mannskapets mannfolk fremførte et enestående og uforglemmelig «Can-Can»-show påkledd som «Go-Go-Girls», som ga mang en av oss latterkrampe. Men vi kom oss over det igjen, og danset ut over «midnight». Da det hele var over satt vi stille igjen i et hjørne og tenkte med oss selv alle og enhver: At jaggu skal vi gjøre vår store innsats i 1979 og, for 1978 - det var et artig år det ombord i M/S «Kronprins Harald».

En historisk ting til slutt. For første gang i historien ble det i år innsendt resultater til «Jahremesterskapet» fra en Kielferje.

Jeg vil så til slutt på vegne av offiserer og mannskap her ombord, sende en hilsen til dere i Sandefjord og til alle øvrige båter som seiler med Jahres flagg.

Steinar Solbjør
velferden på «Kronprins Harald»

237.000 passasjerer med Jahre line, i 1978

Jahre-Lines to ferger har seilt kontinuerlig i ruten Oslo - Kiel med 7 ukentlige seilinger i sommermånedene og 6 ukentlige seilinger i de øvrige måneder. De to skip fraktet 237.000 passasjerer og 40.000 passasjerbiler i fjor.

Passasjerantallet økte med ca. 3.000 fra 1977, mens antallet passasjerbiler var omtrent uforandret.

Skipningen av nye biler fra Kontinentet ble sterkt redusert i 1978 på grunn av det drastiske fall i salget av nye biler i Norge. Reduksjonen ble imidlertid delvis kompensert ved økning i antall transporterte lastebiler og semi-trailere. Fraktratene og billettprisene er øket noe i det forløpne år. **Både** i Kiel og i Oslo har trafikkavviklingen blitt vanskeligere etter hvert som trafikken har økt, og på begge steder arbeides det med å løse disse problemer.

Det økonomiske resultat av driften i 1978 har vært meget tilfredsstillende og Jahre Lines finansielle stilling er god.

Trafikken med linjen har vært i stadig utvikling og selv om linjens kapasitet ble øket vesentlig ved leveringen av det nye m/s «Kronprins Harald» i mars 1976, er en utskiftning av m/s «Prinsesse Ragnhild» nødvendig for å øke linjens kapasitet ytterligere og imøtekomme dagens krav til standard og reisekomfort.

På bakgrunn av dette og linjens gode finansielle stilling er det nylig inngått avtale med Howaldtswerke-Deutsche Werft Aktiengesellschaft, Hamburg und Kiel om bygging av et nytt passasjerskip for linjen. Det nye skip vil bli levert 1. februar 1981.

Prinsessen i eventyret

alt ca. 166.50 m, lengde mellom perpendikulærene 146.0 m, bredde på spant 2350 m, dybde til vogndeck 8.00 m, dybde til cabindekk 13.75 m, dypgang (konstr.) 5.60 m og største dypgang 5.80 m. Dødvekten ved de to alternativer av dypgang blir henholdsvis ca. 2600 og 3100 tonn. Prøveturhastighet ved 15.660 kW (100% MCR) og dypgang ca. 5.60 m skal være 22.3 knop.

PASSASJER-LUGARENE

Det blir plass til 36 passasjerer i 18 De Lux-lugarer, 360 i 123 lugarer på 1. klasse, 416 i 208 lugarer på turistklasse, 148 i 37 firemanns couchettes og 8 14 tomanns couchettes. Tilsammen 821 i 349 lugarer og 156 i 41 couchettes, totalt 977 passasjerer.

BILER OG TRAILERE

Det er beregnet plass til 603 personbiler (4.50 x 2.00 m) eller 45 trailere (18.00 x 2.50 m) og 6 trailere (12.00 x 2.50 m), samt 165 personbiler (4.50 x 2.000 m).

HØYSTANDARD

På 1. klasse blir salongen ialt vesentlig basert på «Kronprins Harald») standard med 180 seter, mens baren får 60 seter. Restaurangen får samme standard som Café Berlin på «Kronprins Harald» og blir arrangert som en komfortabel spisesalong med 60 seter. Selve spisesalen vil få omkring 250 seter.

Sammenlignet med M/S «Prinsesse Ragnhild» vil kapasiteten på det nye skipet

Forts. neste side.

Kanskje noen av våre lesere allerede har gjettet at overskriften hentyder til **JAHRE LINE's** nye skip «Prinsesse Ragnhild». I så måte må vi erklære at gjetningen er riktig. Det nye skipet vil bli et vakkert og verdig fartøy, og markere linjens popularitet og levedyktighet: en enda bedre og behageligere sjøreise mellom Oslo og Kiel. Og dermed har vi vel også antydning hva slags eventyr vi hentyder til: det er **JAHRE LINE's** nærmest eventyrlige utvikling i denne traden siden starten i 1961.

Jahre Line har inngått avtale med Howaldtswerke - Deutsche Werft i Kiel om bygging av et nytt passasjerskip for ruten Oslo - Kiel. Det nye skipet vil bli levert 1. februar 1981, og

skal avløse M/S «Prinsesse Ragnhild» som har vært i trafikk siden 1966.

VIKTIGSTE DATA

Skipet skal bygges til Det

rwii

Med denne profil vil **Jahre Line's** nye passasjerskip presentere seg når det den 1. februar 1981 overleveres fra **Howaldtswerke-Deutsche Werft AG** i Kiel og settes inn i ruten Oslo - Kiel. Det avløser da «Prinsesse Ragnhild» som har gjort en fin Innsats i denne ruten siden 1998.

norske Veritas klasse + 1A - N - Ice 1B - Car Ferry A - +MV - EO, og ellers i overensstemmelse med Skipskontrollens regler. De viktigste dimensjonene blir: Lengde over-

Supportergjeng med primus

Hva er årsaken til den suksess fotballaget på M/S «Kronprins Harald» har hatt hittil? I 1978 vant laget den norske serien og den vest-tyske serien, det ble sølv i den Internasjonale serien og bronse i Oslo-serien. I år satser laget på ytterligere fremgang, nemlig fire gull!

Er det treneren Gunnar Halvorsen som må ta æren for suksessen? Eller er det gutta selv som må tillegges æren? Er det fordi laget har en storscorer i sine rekker (Wolfgang Rothiauf med 45 mål på samvittigheten i fjor)? Kanskje er det supporter-

klubben som har gitt karene ekstra Innsatsvilje til å vinne?

Ikke vet vi i JAHRE NYTT, men vi antar at alt dette henger sammen, og at hver og en av faktorene bidrar til at fotballen på «Kronprins Harald» blir å regne med også i årene som kommer.

Supporterklubben, ja. Den har nok sin betydning. Klubben består av ti personer, fordelt med syv kvinner og tre herrer. Denne gjengen stiller selvfølgelig opp på sidelinja og heier sine helter frem. Supporterklubben har egen maskot og egen sang (<lik-

tet av Gunnar Halvorsen) og lager endel ståhei som oppildner spillerne. Primus har supporterne også med seg, på på den koker de suppe som serveres tilskuerne. Gjengen vil selvfølgelig ha mye av æren for lagets fremgang og har da også fått spesialomtale i en av Kiels aviser.

Det er etterhvert blitt kamp om plassene på laget, som spiller opptil tre og fire kamper på én lørdag. Laget fra fjorårs-sesongen er intakt, og gutta ser frem til å begynne på en ny sesong igjen. Man merker at klimaet Innen sjømannsfotballen

stadig blir hardere og hardere, og det gjelder å satse stadig mer på treningen.

JAHRE NYTT ønsker laget lykke til i kampen om gull ide fire seriene.

«Prinsesse Ragnhild

ble nr. 4 i Oslomesterskapet i svømming 1978. 22 svømmeknapper beted delt 4. plass med «American Star». «Kronprins Harald» kunne vise til 11 svømmeknapper. Det beted 8. plass i denne konkurransen som ble vunnet av «Huldra», der samtlige ombord tok svømmeknappen.

bli betydelig større. Antall lugarplasser vil nesten bli fordoblet, fra ca. 500 til 980. Det nye skip vil få plass til 600 personbiler, mens den nuværende kapasitet på M/S «Prinsesse Ragnhild» er 220 personbiler. Det vil også bli en betydelig heving av standarden ombord. Blant annet vil samtlige lugarer på både 1. klasse og turistklassen bli utstyrt med dusj og toalett. Det vil også bli plass til et eget konferansesenter i skipet, et tilbud som har vært svært populært på Jahre Line's skip.

Passasjerruten mellom Oslo og Kiel ble startet i 1961 og har vist seg å være en suksess. Trafikken har vist en gunstig utvikling, både når det gjelder passasjerer og last. De to seilende skip fraktet 237.000 passasjerer og 40.000 biler i 1978.

Det nye skipet er i stor grad en videre utvikling av rederiets nyeste skip, M/S «Kronprins Harald» som ble levert i 1976, bare at det blir 10 meter lenger og dermed får større kapasitet og enda høyere standard.

Verft i Japan, Vest-Tyskland, Danmark og Norge har inngitt tilbud på kontraheringen. Ved anbudsfristens utløp i desember skilte et tysk verft seg klart ut som det gunstigste alternativ. På grunn av den spesielle vanskelige situasjonen som norske skipsverft befinner seg i, fikk de samarbeidende norske verksteder, Kaldnes Mek. og Fredrikstad Mekaniske Verksted, anledning til å reevaluere sitt tilbud. Til tross for at de norske myndigheter øket sin støtte, var imidlertid fremdeles det tyske tilbud klart det gunstigste.

Rederiets beslutning er som det fremgår basert på en forretningsmessig vurdering og på en normal behandling av det anbudsmateriale som er presentert av de konkurrerende verkstedgrupper. Under behandlingen har man lagt betydelig vekt på de problemer norske verksteder har med å skaffe tilstrekkelig arbeide for bi. a. å opprettholde en rimelig beskjefteigelse. Imidlertid tillater den skarpe konkurranse i passasjertrafikken ikke ekstra økonomiske forpliktelser. Rederiet har først og fremst måttet ta hensyn til sikring av de over 400 arbeidsplasser som linjen representerer.

På turistklasse vil kafeteriaen få omkring 350 seter. Det blir anledning til å dele den i tre forskjellige avdelinger, hvorav en blir utstyrt som restaurant.

Baren blir plassert i kafeteriaområdet, men blir adskilt med en halvvegg. Salongen på turistklasse får 300 seter, inklusive baren.

MASKINERIET

Skipets fremdrift blir besørget av to 12 000 BHK dieselmotorer som driver hver sin vripropell. Hjelpemaskiner vil bestå av fire 1500 HK dieselmotorer som driver hver sin generator. Det blir installert en 1000 HK baugpropell. Om maskineriet ellers, f. eks. til betjening av den dobbelte akterport og kjørerampe, hengedekk, heiser [etc. er](#) det foreløpig ikke gitt noen opplysninger.

VI BYGGER PÅ GODE ERFARINGER

Vi har jobbet kontinuerlig på dette prosjektet siden vi fikk den nye «Kronprins Harald», forteller sjefsingeniør Thor Barth i Jahres rederi til vår avis. Ikke minst de seilende i JAHRE LINE har bidratt med ideer som vi har forsøkt å tilpasse de nye behov som etter hvert viser seg. De erfaringer vi har gjort med «Kronprins Harald», har vært tilfredsstillende på alle måter. Derfor kan vi si det slik at den nye «Prinsesse Ragnhild» bygger på dette skip, med de forandringer som er basert på våre erfaringer, samt de prognoser som er stillet om den fremtidige drift.

Den nåværende «Prinsesse Ragnhild» har teknisk sett vært meget god, men behovet har i årenes løp forandret seg. Trenden i passasjertrafikken har snudd: tidligere var det i første omgang etterspørsel etter billige lugarer, nå vil folk mer og mer reise for å hygge seg, og kravet til komfort har økt. Dette har vi tatt konsekvensen av og oppgradert standarden på denne båten.

Etter de nye reglene fra Sjøfartsdirektoratet vil nå all mannskapsinnredning bli plassert over hoveddekk, dvs. at alle mannskapslugarer innredes i overbygget på båten. Dette gjelder både skipets egentlige mannskap og restaurantpersonalet.

Selve hotellfunksjonen ombord vil i hovedtrekk baseres på det samme system som på «Kronprins Harald». Dette muliggjør en rasjonell samkjøring.

Det nye skipet skal overleveres fra skipsverftet 1. februar 1981.

Kirkelig tjeneste pr. helikopter ut til Statfjærd A

Sjømannsmisjonen har lenge vært opptatt av mulighetene for en kirkelig tjeneste i Nordsjøen. Det er et faktum at mange tidligere sjøfolk har sitt arbeid her, og i det hele har oljearbeiderne og deres situasjon vært en naturlig utfordring for Sjømannsmisjonen.

En stund før jul kom det invitasjon fra Mobil som Sjømannsmisjonen mottok med glede og entusiasme. De ønsket at en eller flere sjømannsprester kunne være til stede under julehøytiden på Statfjærd A plattformen. Det resulterte i at både generalsekretæren og uteseekretæren

ble bragt ut på feltet via helikopter fra Flesland. De tilbragte julaften, første juledag og en del av annen juledag i Nordsjøen.

De bragte med seg videobåndet med Sjømannsmisjonens juleprogram, filmer fra sjømannskirkene i Singapore og New Orleans og deltok ved forskjellige arrangementer på plattformen.

Vel hjemme uttrykte de sin glede over oppholdet og samværene med arbeiderne, og i Sjømannsmisjonen **håper** man dette kan være innledningen til en mer fast og organisert kirkelig tjeneste i Nordsjøen.



Generalsekretær Leif Aagaard og uteseekretær Oddvar Michael sen i sine «overlevelsedrakter» umiddelbart før avreisen til Statfjærd A.

Dansk lagseier, men medaljer individuelt

Det ble dansk dobbeltseier i Osломesterskapet i fri-idrett 1978 i klassen for skip med mannskap på minst 16, idet «Prinsesse Margrethe» vant overlegent foran «Kong Olav V».

Men «Kronprins Harald» ble med 3. plass beste norske skip. «Prinsesse Ragnhild» endte på 10. plass. «Kronprins Harald» vant imidlertid 4 x 100 m stafett på 52.3 mens «Prinsesse Ragnhild» ble nr. 2 på 3 x 60 m stafett med 28.5. «Prinsesse Margrethe» vant med 28.3.

Individuelt ble det endel medaljer til våre skip i serien. Vi nevner kort at Gunnar Hansen «Kronprins Harald» vant lengde klasse 3 med 4.88, at Grete Uglan, «Prinsesse Ragnhild» vant 60 m klasse I med 9.1, at Ingrid Bergland «Kronprins Harald» vant høyde klasse 3 med 1.02 og at Toril Aslaksen «Kronprins Harald» vant såvel høyde som lengde klasse 2 med henholdsvis 1.00 og 3.07. I tillegg ble det flere sølv- og bronsemedaljer.



Ny seier til ((Kronprins Harald))

Oslo-serien i skyting 1978 ble avsluttet 15. desember og endte med en ny seier til «Kronprins Harald». Poengsummen i klasse 1, dvs, skip med besetning på min. 16, ble 892, men russiske «Atkarsk» på 2. plass fikk 880 poeng og russiske «Fyodor Lysenko» på 3. plass fikk 876 poeng. «Prinsesse Ragnhild» ble nr. 7 med 810 poeng, og forøvrig nest beste norske skip i denne serien som i aller høyeste grad fikk et internasjonalt preg idet fem nasjoner er representert blant de 12 beste skipslagene.

I det individuelle mesterskapet gikk «Kronprins Harald» Svend Murstad til topps med 95 poeng. Rolf Schone ble 4. mann med 91 poeng og Joe Pal 5. mann med 90 poeng. Også i dameklassen ble det seier, nemlig ved Toril Aslaksen fra «Kronprins Harald». Hun fikk 93 poeng. På delte 4. plasser finner vi Helene Andersen, Ingrid Bergland og Hilde Schroder, alle fra «Kronprins Harald» og med poengsummen 82.

Utsiktene for skipsfarten er fortsatt høyst usikre

Utsiktene for norsk skipsfart er fortsatt høyst usikre, og den siste tids hendelser kan medføre en forlengelse av den tankskipskrise man skimtet slutten på under oppgangen i fjor høst. Etterhvert som certepartiene utløper, vil frakttinntektene reduseres vesentlig med mindre det blir en betydelig bedring i markedsforholdene. Selv om det nåværende meget høye norske omkostningsnivå ikke vil stige ytterligere, må man allikevel innstille seg på et adskillig dårligere driftsresultat for vårt selskap i inneværende år, heter det i beretningen i A/S Kosmos.

Vi siterer videre:

TANK

Krisesituasjonen fra 1977 fortsatte i første halvår 1978. I juli begynte markedet langsomt å bedre seg og nådde et toppnivå noen få uker i november og desember da store tankskip oppnådde rater på WS 60 til WS 65. Ratene falt deretter sterkt mot slutten av desember, og fallet har fortsatt i 1979. De andre markeder for mindre tankskip har fulgt en lignende utvikling i 1978.

Den uventede rateoppgang i annet halvår hadde flere årsaker. Den lave aktivitet i første halvår førte til sterkt redusert oljelagre som måtte kompletteres. Samtidig satte den forventede prisstigning på olje fra 1. januar 1979 ekstra fart i oljeskipningene de siste månedene av året. Opplegget av tanktonnasje økte forøvrig jevnt i hele det første halvår. Dessuten ble verdens tanktonnasje i 1978 redusert med ca. 6 millioner dwt. ved intensivert opphugging av eldre tonnasje likesom det var få leveringer av ny tonnasje.

Mot slutten av året ble mange av de opplagte skip satt i fart igjen. Samtidig fikk man streiker ved oljeanleggene i Iran med påfølgende reduksjon i oljeproduksjonen. Etterhvert som urolighetene i Iran tiltok og produksjonen stoppet opp, ble transportaktiviteten fra Arabiske Golf drastisk redusert, og ratene falt tilsvarende.

Utviklingen fremover synes særlig å avhenge av hva som

vil skje i Iran. Markedet for store tankskip er nå tilbake til nivået i første halvdel av 1978 på grunn av manglende crudeolje-tilførsel, mens mindre tankskip har hatt en aktiv tid på grunn av økede leveranser fra alternative oljefelter hvor stor tonnasje ikke kan benyttes. Meget tyder imidlertid på at mangelen på crudeolje nå også begynner å innvirke på ratene for de mindre skip.

Verdens oljelagre synker raskt, og det er grunn til å tro at tankmarkedet vil bli adskillig bedre når situasjonen i Iran bli avklart, og produksjonen der igjen kommer igang. Skulle imidlertid produksjonen i Iran ikke ta seg opp igjen med det første, vil situasjonen bli bekymringsfull for våre tankskip som alle, unntatt «Jalinga» foreløpig er uten beskjefteigelse fra høsten 1979.

TØRRLAST

Året åpnet med meget lave bulkrater som ikke ga dekning for driftsutgifter for skip under norsk flagg. Spesielt vanskelig var det for tonnasje over ca. 50.000 dwt. som utgjorde majoriteten av de ca. 1.2 millioner dwt. norske skip som befant seg i opplag i januar 1978. På verdensbasis lå ca. 4 millioner dwt. i opplag.

Markedet bedret seg betydelig i siste halvår av 1978, og i enkelte tilfeller ble ratenivået fordoblet. Eksempelvis oppnådde bulkarriere i 60.000 dwt. -klassen i begynnelsen av året ca. 8 1.50 for 12 måneders timecharter. I slutten av året ble tilsvarende forretning betalt med 8 3.-, hvilket ikke bare dekket driftsutgiftene, men bidro også til en viss dekning av kapitalutgiftene for skip under norsk flagg.

Det er flere årsaker til det bedrede tørrlastmarked. Først og fremst har det sammenheng med oppgangen på tankmarkedet som i stigende grad tiltrakk seg de kombinerte skip. Kinesernes store kornkjøp var en annen faktor som virket i positiv retning. Sist, men ikke minst, hadde stålindustrien som beskjefteiger ca. halvparten av verdens bulkflåte, en viss økning i sitt behov for malm og kull.

RESULTATER:

ÅRETS IDRETTSSKIP

På grunnlag av plasseringene i de forskjellige konkurransene er det kåret årets idrettsskip. «Jacara» pekte seg tidlig ut som en av aspirantene til denne betegnelse, særlig på grunn av sine fine seire på fotballbanen og i bordtennis. Senere ble det også ytterligere plasseringer i samtlige konkurranser, og ingen kunne true dem i å bli årets idrettsskip. «Polycrest» kjempet lenge tappert, og fikk også bra plasseringer i alle konkurranser, men det var altså ikke nok til å slå «Jacara» denne gang. «Polycrest» ble nr. 2 også i 1977.

1. «Jacara», Sandefjord, 193 poeng, 2. «Polycrest», Kristiansand S. 171 poeng, 3. «Berge Princess», Stavanger 122 poeng, 4. «Polyclipper», Kristiansand S. 119 poeng, 5. «Huldra», Nesodden 109 poeng.

Norsk mesterskap i fri-idrett, kl. 1 (366 lag)

	br.png	gj.png
1. Polycrest, Kr.sand S.	99.777	1.657
2. Berge Princess, Stavanger	136.501	1.625
3. Snestad, Oslo	85.702	1.428
4. Polyviking, Kr.sand S.	58.118	1.352
5. Jarilla, Sjø.	76.381	1.295
6. Jacara, Sjø.	73.528	1.246
7. Texaco Stockholm, Oslo	61.731	1.164
8. Polynesia, Kr.sand S.	98.504	1.145

SVØMMEKNAPP

KONKURRANSEN

(189 skip)

1. «Jacara», Sandefjord, 59 knapper 100 %, 1. «Bison», Oslo, 18 knapper 100 %/c, 1. «Huldra», Nesodden, 13 knapper 100 % - «Polycrest», Kristiansand S. 5 knapper 93.22 %/c, 5. «Høegh Hood», Oslo, 56 knapper 90.32 %, 6. «Christian Radich», Oslo, 79 knapper 89.77 %, 7. «Jarmona», Sandefjord, 28 knapper 7.50 %

I DRETTSMERKE-KONKURRANSEN

(78 skip)

1. «Bison», Oslo, 16 merker 88.88%, 2. «Polycrest», Kristiansand S., 40 merker 67.79 %, 3. «Jacara», Sandefjord, 33 merker 55.93 %, 3. «Jarilla», Sandefjord, 33 merker 55.93 %, 5 «Berge Princess», Stavanger, 42 merker 50.00 %

SYKKELKONKURRANSEN

(119 skip)

1. «Sea Panther», Tønsberg, 18 plaketter 75.00 %, 2. «Fykan», Bergen, 7 plaketter 70.00 (7), 3. «Trans Vik», Bergen, 4 plaketter 33.33 %, 4. «Jacara», Sandefjord, 10 plaketter 16.95 %

4 x 25 M STAFETT SVØMMING (28 lag)

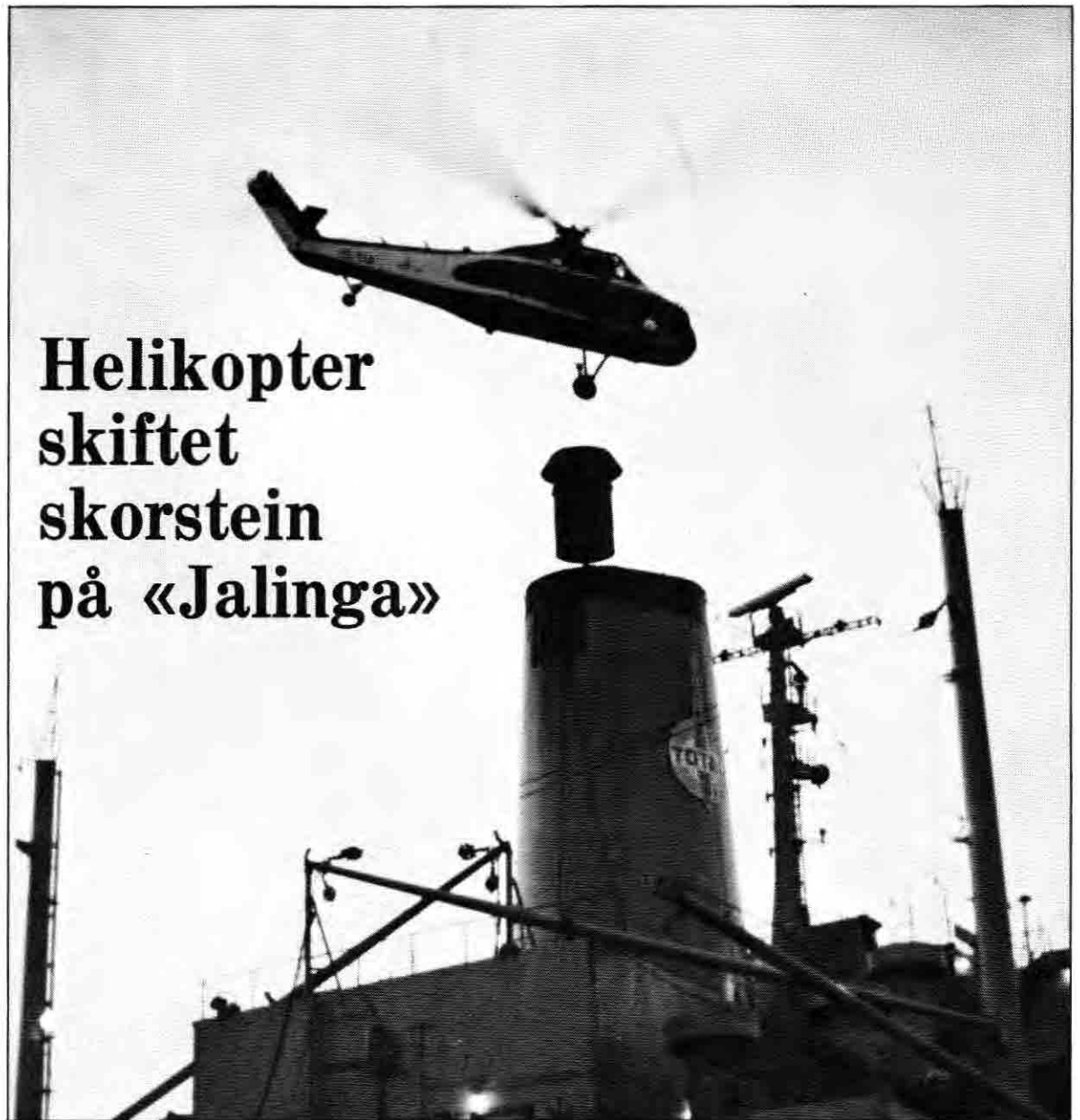
1. «Royal Viking Sky», Trondheim 56.3, 2. «Jacara», Sandefjord 57.2, 3. «Troja», Tønsberg 57.6, 4. «Takara», Tønsberg 61.4,



En wire blir festet til skorsteinen.



Helikopteret flyr vekk med skorsteinen som skal skiftes.



Helikopter skiftet skorstein på «Jalinga»

T/T «Jalinga» har skiftet skorstein, på en noe uvanlig måte. Det skjedde i Las Palmas der skipet ble våtdokket. Samtidig med våtdokkingen foretok man utskiftning av skorsteinen, og det uvanlige var at det ble benyttet helikopter til dette. Metoden var tidligere blitt forsøkt to ganger på «Moscliff» - uten å lykkes. Men på «Jalinga» gikk det bra, selv om mørket som kommer så plutselig på de breddegrader, kunne ha for-

sinket arbeidene noe. Det var svært spennende mens operasjonen varte.

Hvis utskiftningen med helikopter ikke hadde vært vellykket, ville dette betydd at skipet måtte forhales, og to døgnns forsinkelser hadde vært resultatet. Men nå klaffet alt sammen, takket være Nico Reparaciones og et helikopterfirma på Las Palmas.

Skorsteiner på skip tæres opp

i løpet av en fire års periode, og må da skiftes.

Samtidig som skorsteinsutskiftningen ble foretatt, ble «Jalinga» våtdokket. Dette med våtdokking er blitt stadig mer vanlig, og værforholdene på Las Palmas er ideelle idet det er varmt og tørt med lav luftfuktighet. Malingen tørker som regel på under seks timer.

Våtdokkingen og skifte av skorsteinen tok fire døgn, før «Jalinga» stevnet videre.

Den nye skorsteinen er snart på plass.



Bildene under:

Det er ikke særlig behagelig å bevege seg ombord når skipet ligger i våtdokk.

«Jalinga» er tippet over 10-12 grader, som er nok til at malerne kan komme til helt ned til flatbunnen.



Nervene på høykant ombord på «Jacara»



Fra radio-offiser Kjell Taranger på «Jacara» har JAHRE NYTT mottatt denne rapport og hilsen, datert Jeddah 12. desember:

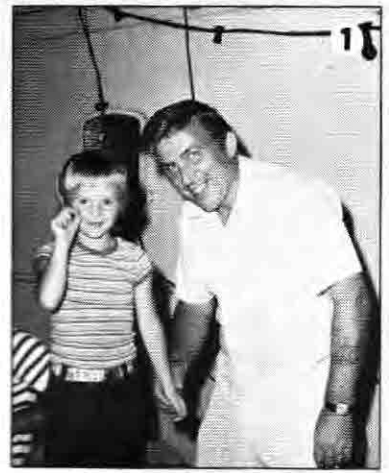
Hr. Redaktør.

Tar igjen pennen fatt for å

sende Dere et lite bidrag til vår utmerkede rederiavis og gratulerer samtidig redaksjonen for igjen å ha oppnådd en førstepris. Jeg tror jeg har de aller fleste med meg når jeg påstår at JAHRE NYTT

er det mest populære organ vi får tilsendt ombord, og jeg har laget et lite motto i anledningen: «Selv om VG øker mest - liker vi JAHRE NYTT best.» Litt skryt må dere jo få fra oss også.

Vi ligger nå i Jeddah og venter på at myndighetene skal bestemme seg for OM vi skal skifte mannskap eller ei. De som kom fra Norge, har bodd på land i 2 døgn allerede. Og de som skal hjem til jul, har



slitt vekk all maling på dekk, da de har tråkket frem og tilbake i håp om å få øye på taxibåten som skal komme med avløserne. Men - Jeddah er nå engang Jeddah, så en får tydeligvis bare smøre seg med tålmodighet og ta tiden til hjelp. (Why do today what you can do tomorrow? ? ? ?)

Idretten har opptatt de fleste

Det som har opptatt de fleste her ombord i år, er nok idretten. Og da «Jarilla» utfordret oss i frg. nr. av JAHRE NYTT, virket dette som en vitamin-sprøyte på gutta.. Det ble ikke lenger nødvendig å «dra» dem ut på hoppematter etc. om kveldene, og i Hiroshima stilte nesten samtlige opp på kalen for å delta i 60/100-meterer samt stafetter. Til stor munterhet forøvrig for de japanske sjauerne, som villig applauderte og inspirerte til topp innsats. Under vårt lange opphold i Kobe, fikk vi spilt endel bordtenniskamper. Og vi holdt på å lage sensasjon idet vi ledet lagmesterskapet i Nordisk end tid foran selveste «Munkesund» av Sverige. Det var, iflg. Lorang Ridder-Nilsen, første gang i historien at et norsk fartøy sto «i fare for» å bli Nordisk mester. Men «Munkesund» kom dessverre siste uken og slo oss «på målstreken». Vi ble henvist til en, dog meget hederlig, 2. og 3. plass i Nordisk (henholdsvis «Jacara II» og «Jacara I»). Annetlaget besto av el. Stensønes, stuert Samuelsen og undertegnede, og førstelaget av herrerne 1. stm. Larsen, rep. Furuseth, matros Ordonez og motormann Jørn Hanssen.

Nervene på høykant ombord

Ellers står nervene absolutt på høykant fortiden, da det vil bare stå om noen få poeng om vi skal bli Norges Idretts-skip eller ei. Dette er jo avgjort allerede når dette leses, men inntil resultatene foreligger i begynnelsen av januar, blir det vel så som så med «svevnen» om nettene. Vi får bare krysse fingrene og håpe.

Gratulasjoner til ((Kronprins Harald))

Vi vil i denne anledning også sende M/S «Kronprins Harald» våre hjerteligste gratu-

lasjoner med innsatsen i årets fotballserier. Det var VIRKELIG trist at dere ikke klarte «The double».

Bilder vedlagt

Vedlagt følger også noen bilder vi tok av endel premieutdelinger i forbindelse med en koselig grillaften frg. lørdag. (Kaptein Høglo burde her hatt en ekstra premie for sine (hittil skjulte) konferansierske egenskaper.) Bildene viser som følger:

1. Skipets yngste deltager, Katrine Samuelsen (5 år) som har lært seg å svømme her ombord, og derfor tildelt «svømmeknappen». Hun sprang også 60-meteren på 16.4 og fortjener så absolutt en liten applaus.
2. «Jacara»s skytterkonge, smører Geir Brækkan, overrekkes premie av kaptein Høglo.
3. Skytterkronprins, kokk Terje Wold, overrekkes premie av kaptein Høglo.
4. «Jacara»s bordtennismester, elektriker Stensønes.
5. Nr. 2 i bordtennis, stuert Samuelsen.
6. Samtlige premievinnere. Bak fra venstre: stuert Samuelsen, matros Pousada, kokk Wold. Foran fra venstre: elektriker Stensønes, smører Brækkan, ministuert Katrine Samuelsen, samt «Grande organisator» kaptein Ivar Høglo.

Godt nytt år

Årets premieutdeling innen sjømannsidretten skal jo foregå i Sandefjord, og jeg håper på vegne av den nyvalgte president for sjømannsidretten, hr. Jørgen Jahre, samt på rederiets og fartøyenes vegne, at denne tilstelning skal bli en suksess for vårt rederi, samtidig som jeg vil ønske samtlige ET GODT NYTT ÅR!

**Med vennlig hilsen
Kjell Taranger
Radio-offiser**

En hilsen fra Katrine

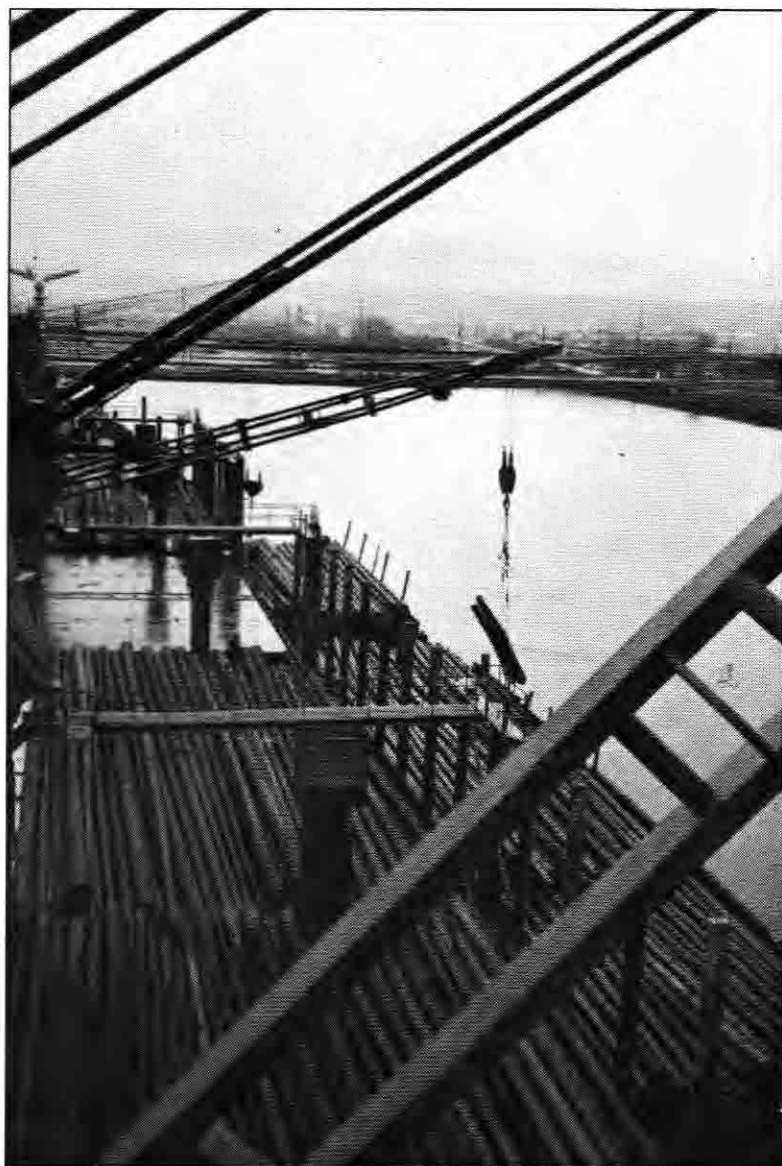
Jeg vil få lov til å takke «Skiipern» og alle de andre, også styrmannen og julenissen i pipa for den koselige turen jeg har hatt her ombord i «Jacara» 14 måneder. Og takk for at dere har lært meg å svømme.

**MASSE HILSEN
KATRINE**

«Javara» fra biler 111 tømmerlast



«Javara» laster biler, for sis- på «Javara». Det dreier seg om te gang? Ja, slik har elektriker 600 telegrafstolper fra Tacoma, Roy Ellingsen skrevet bakpå USA til Manila. Bilene er japanbilder som er sendt JAHRE ske og skulle fraktes til Taco-NYTT. Bildene viser også last- ma. Det ble med andre ord fra ing av tømmer, for første gang biler til tømmer for «Javara».





«Jarilla» - Reidun Odberg og Alf Nor Samuelsen vant

«Jarilla» gikk til topps i Jahremesterskapet 1978 og sikret seg sitt første napp I Kosmospokalen. Fjorårsvinner «Jacara» ble henvist til 2. plass, men de to skip sto i en klasse for seg.

«Jarilla» får årets Idrettsplakett, men sykkelplaketten går til «Jacara», etter en helt overlegen seier. Individuelt gikk All Nor Samuelsen, «Jacara», og Reidun Odberg, «Jamunda» til topps. La oss imidlertid gi veteranen Sverre Solberg all mulig honnør for årets innsats. Han ga All Nor Samuelsen kamp til døren om det individuelle mesterskapet.

JAHRE NYTT gratulerer de to vinnerne med Anders Jahres pokal og bringer her de aller beste i hver klasse:

Rekkefølge lagmessig (antall delt. skip: 10)

	poeng
1. «Jarilla»	1 125
2. «Jacara»	1 039
3. «Jarmona»	858
4. «Jalinga»	653
5. «Jarmada»	485
6. «Jarabella»	437
7. «Jamunda»	371
8. «Jastella»	349
9. «Janega»	253
10. «Kronprins Harald»	194

Ergometersykelkonkurransen

1. «Jacara»	8 641 km
2. «Jalinga»	3 942 km
3. «Jarabella»	3 301 km
4. «Jarilla»	1257 km
5. «Jarmada»	90 km

Menn kl. i - 100 m (antall delt.: 95)

1. Alf Nor Samuelsen, «Jacara»	11.6
2. Per Otto Hultberg, «Jarilla»	11.8
3. G. Hagavold, «Kr. Harald»	12.3
3. Trond Antonsen, «Jarilla»	12.3
5. Dag W. Klavenes, «Jacara»	12.8
5. Dagfinn Farstad, «Jarmona»	12.8

Kule (antall delt.: 169)

1. Alf N. Samuelsen, «Jacara»	11.79
2. Bj. O. Odden, «Kr. Harald»	10.10
3. Roy E. Engsmyr, «Jamunda»	9.74
4. Kjell Riveland, «Jacara»	9.70
5. Dag W. Klavenes, «Jacara»	9.63
6. Trond Antonsen, «Jarilla»	9.60

Høyde u/ tillop (antall delt.: 116)

1. Dag W. Klavenes, «Jacara»	1.59
2. Alf Nor Samuelsen, «Jacara»	1.58

3. Arne Havik, «Jastella»	1.53
4. Trond Antonsen, «Jarilla»	1.52
5. T. Kvernberg, «Jarabella»	1.50
6. Knut A. Monrad, «Jamunda»	1.46

Lengde u/ tillop (antall delt.: 128)

1. Alf Nor Samuelsen, «Jacara»	3.34
2. Dag W. Klavenes, «Jacara»	3.15
3. Trond Antonsen, «Jarilla»	3.12
4. Per Bramley, «Janega»	3.06
5. Arne Havik, «Jarmada»	2.99
6. Arne J. Bredal, «Jalinga»	2.98

Menn kl. 2 - 100 m (antall delt.: 55)

1. Kjell Taranger, «Jacara»	12.5
2. Steinar Askereid, «Jarilla»	12.6
3. Thor Stavnum, «Jarilla»	13.0
4. Gisle Meinseth, «Jarmada»	13.1
5. Harald Wiig, «Jarilla»	13.2
6. Brynjar Pedersen, «Jarilla»	13.3
6. Jan Furueth, «Jarilla»	13.3
6. G. Halvorsen, «Kr. Harald»	13.3
6. H. Martinsen, «Kr. Harald»	13.3

Kule (antall delt.: 102)

1. Steinar Askereid, «Jarilla»	11.91
2. Tor Eriksen, «Jarabella»	11.24
3. Jan Furueth, «Jarilla»	11.20
4. Kjell Taranger, «Jacara»	10.63
5. Dieter Belau, «Kr. Harald»	10.52
6. Gisle Meinseth, «Jarmada»	10.43

Høyde u/ tillop (antall delt.: 68)

1. Steinar Askereid, «Jarilla»	1.52
2. Kjell Taranger, «Jacara»	1.45
3. Tor Eriksen, «Jarabella»	1.43
4. Benny Flindt, «Janega»	1.41
5. Harald Wiig, «Jarilla»	1.40
6. Terence White, «Janega»	1.37

Lengde u/ tillop (antall delt.: 88)

1. Steinar Askereid, «Jarilla»	3.21
2. Tor Eriksen, «Jarabella»	3.14
3. Sigurd Adolf sen, «Janega»	3.07
4. Harald Wiig, «Jarilla»	2.93
5. Benny Flindt, «Janega»	2.88
6. Kjell Taranger, «Jacara»	2.87
6. Oddm. Johansen, «Jacara»	2.87

Menn kl. 3 - 60 m (antall delt.: 33)

1. Bjørn Drøyvold, «Jarilla»	7.9
1. Trygve Haugetun, «Jarilla»	7.9
3. Hans Johnsen, «Jacara»	8.4
4. Bjørn Kolstad, «Jacara»	8.5
4. Per Hein, «Jarilla»	8.5
6. Gunnar Hansen, «Kr. Harald»	8.6

Kule (antall delt.: 61)

1. Jostein Hovland, «Jarabella»	9.61
2. Fr. Johannessen, «Jarmada»	9.31

3. Ivar Høglo, «Jacara»	9.16
4. R. Dr. Paulsen, «Jastella»	9.14
5. Ludvig Mentzoni, «Jarilla»	8.72
6. Ricardo Tilves, «Jalinga»	8.66

Høyde u/ tillop (antall delt.: 39)

1. Tor Kvistad, «Jacara»	1.25
1. Fr. Johannessen, «Jarmada»	1.25
1. Joen Oluf Lilaa, «Jalinga»	1.25
4. Bjørn Kolstad, «Jacara»	1.23
4. Trygve Haugetun, «Jarilla»	1.23
4. Marino Garcia, «Jarilla»	1.23

Lengde u/ tillop (antall delt.: 50)

1. Ludvig Mentzoni, «Jarilla»	2.82
2. Fr. Johannessen, «Jarmada»	2.78
3. Trygve Haugetun, «Jarilla»	2.74
4. Bjarne Eriksen, «Jarilla»	2.73
5. Leif Tokle, «Jacara»	2.67
5. Th. Fr. Gonzalez, «Jarilla»	2.67
5. Marino Garcia, «Jarilla»	2.67

Menn kl. 4 - 60 m (antall delt.: 11)

1. Sverre Solberg, «Jalinga»	8.1
2. Rolf W. Karisen, «Jamunda»	8.5
3. Louis Andersen, «Jalinga»	9.1
4. Albert Andersen, «Jarmada»	9.7
5. Olav Kjøno, «Jarmada»	9.8
6. Einar Nymo, «Jalinga»	10.1

Kule (antall delt.: 28)

1. Louis Andersen, «Jalinga»	8.55
2. Halv. Halvorsen, «Janega»	8.40
3. Sverre Solberg, «Jalinga»	8.37
4. Hans I. Jacobsen, «Jacara»	8.16
5. Kristian Nilsen, «Kr. Harald»	8.08
6. Olav Kjøno, «Jarmada»	8.03

Høyde u/ tillop (antall delt.: 15)

1. Rolf W. Karlsen, «Jamunda»	1.34
2. Sverre Solberg, «Jalinga»	1.33
3. Louis Andersen, «Jalinga»	1.31
4. Albert Andersen, «Jarmada»	1.23
5. Halv. Halvorsen, «Janega»	1.21
6. Kåre Håkestad, «Jarmada»	1.17

Lengde u/ tillop (antall delt.: 22)

1. Halv. Halvorsen, «Janega»	2.82
2. Louis Andersen, «Jalinga»	2.72
3. Sverre Solberg, «Jalinga»	2.59
4. Alb. Andersen, «Jarmada»	2.58
5. Hans I. Jacobsen, «Jacara»	2.51
6. Olav Kjøno, «Jarmada»	2.47

Kvinner kl. i - 60 m (antall delt.: 11)

1. Marit Syrrist, «Kr. Harald»	9.2
2. Sissel Sekkeseter, «Jarmona»	9.3
3. Afra Beers, «Jacara»	9.6
4. Wenche Sørensen, «Jalinga»	9.9
5. A. G. Samuelsen, «Jacara»	10.1
6. Torill Jensen, «Jarabella»	10.2

Kule (antall delt.: 27)

1. Reidun Botten, «Jarilla»	7.88
2. Torill Jensen, «Jarabella»	7.42
3. Liss M. Gjerde, «Jacara»	7.41
4. Bjørn Askereid, «Jarilla»	7.25
5. Reidun Hoel, «Kr. Harald»	7.07
6. Anne Jacobsen, «Janega»	7.06

Høyde u/ tillop (antall delt.: 15)

1. Liss M. Gjerde, «Jacara»	1.15
2. Ingeb. Aarhus, «Kr. Harald»	1.05
2. A. G. Samuelsen, «Jacara»	1.05
2. S. Sekkeseter, «Jarmona»	1.05
2. Wenche Wahl, «Jastella»	1.05
2. May B. Berg, «Jarabella»	1.05

Lengde u/ tillop (antall delt.: 19)

1. Wenche Wahl, «Jastella»	2.51
2. May B. Berg, «Jarabella»	2.35
2. Liss M. Gjerde, «Jarilla»	2.35
4. Wenche Sørensen, «Jalinga»	2.32

5. A. G. Samuelsen, «Jacara»	2.27
6. Afra Beers, «Jacara»	2.17
6. Torill Jensen, «Jarabella»	2.17
6. S. Sekkeseter, «Jarmona»	2.17

Kvinner kl. 2 - 60 m (antall delt.: 9)

1. Reidun Odberg, «Jamunda»	9.7
2. Siri Pedersen, «Jarilla»	10.0
3. Wenche Høglo, «Jacara»	10.1
3. Torill Wonka, «Kr. Harald»	10.1
3. Torild Aasegg, «Kr. Harald»	10.1

Kule (antall delt.: 13)

1. Reidun Odberg, «Jamunda»	8.52
2. Torild Aasegg, «Kr. Harald»	7.03
3. Torill Aslaksen, «Kr. Harald»	6.96
4. Wenche Høglo, «Jacara»	6.88
5. Anbjørg Opsahl, «Kr. Harald»	6.73

Høyde u/ tillop (antall delt.: 9)

1. Reidun Odberg, «Jamunda»	1.18
2. Torill Wonka, «Kr. Harald»	1.07
3. Renate Hundal, «Jarilla»	1.02

Lengde u/ tillop (antall delt.: 11)

1. Reidun Odberg, «Jamunda»	2.32
2. Siri Pedersen, «Jarilla»	2.10
3. Renate Hundal, «Jarilla»	2.08
4. Wenche Høglo, «Jacara»	1.93

Kvinner kl. 3 - 60 m (antall delt.: 5)

1. Bjørn Nilsen, «Jacara»	10.7
2. Solveig Aamot, «Jarabella»	11.1
3. I. Bergland, «Kr. Harald»	11.2

Kule (antall delt.: 16)

1. I. Bergland, «Kr. Harald»	6.47
2. Solveig Aamot, «Jarabella»	6.25
3. Mary Oldernes, «Jarabella»	6.13
4. Liv Berg, «Jalinga»	5.98
5. Bjørn Nilsen, «Jacara»	5.68
6. Anna Holm, «Kr. Harald»	5.63

Høyde u/ tillop (antall delt.: 6)

1. K. Wreslav, «Kr. Harald»	0.95
1. I. Bergland, «Kr. Harald»	0.95
3. Liv Berg, «Jalinga»	0.93

Lengde u/ tillop (antall delt.: 8)

1. K. Wreslav, «Kr. Harald»	2.06
2. Liv Berg, «Jalinga»	1.92
3. Harriet Naley, «Jarilla»	1.72

SAMMENLAGT:

poeng

Menn kl. 1:

1. Alf N. Samuelsen, «Jacara»	3.043
2. Dag W. Klavenes, «Jacara»	2.506
3. Trond Antonsen, «Jarilla»	2.439

Menn kl. 2:

1. Steinar Askereid, «Jarilla»	2.617
2. Kjell Tananger, «Jacara»	2.170
3. Tor Eriksen, «Jarabella»	2.000

Menn kl. 3:

1. Trygve Haugetun, «Jarilla»	2.283
2. Ludvig Mentzoni, «Jarilla»	2.103
3. Bjørn Drøyvold, «Jarilla»	2.003

Menn kl. 4:

1. Sverre Solberg, «Jalinga»	3.015
2. Louis Andersen, «Jalinga»	2.862
3. Halv. Halvorsen, «Janega»	2.342

Kvinner kl. 1:

1. L. M. Gjerde, «Jacara»	1.950
/ «Jarilla»	1.950
2. S. Sekkeseter, «Jarmona»	1.715
3. A. G. Samuelsen, «Jacara»	1.673

Kvinner kl. 2:

1. Reidun Odberg, «Jamunda»	2.168
2. Siri Pedersen, «Jarilla»	1.507
3. Renate Hundal, «Jarilla»	1.441

Kvinner kl. 3:

1. Liv Berg, «Jalinga»	1.448
2. K. Wreslav, «Kr. Harald»	1.429
3. I. Bergland, «Kr. Harald»	1.349

Styrmann Nils Odd Aabol har sluttet å seile:

Det var noe eget vedhvalfangsten

Styrmann Nils Odd Aabol har gått over i pensjonistenes rekker. Han fylte 60 år i august og gikk 18. oktober i land for godt. «Jarmina» ble hans siste Jahre-båt etter en ferd fra Mefjorden til Hamburg.

Aabol kom tidlig i kontakt med sjøen. Allerede som 15-åring stakk han til sjøs. Det var i 1933 da han gikk ombord i «Kosmos» som lå i Gøteborg. Han begynte som messegutt og fikk i årene frem til krigen og etterpå oppleve hvalfangsteventyret på nært hold.

– Det var en fin tid, noe som aldri kommer igjen. Jo, det var noe eget ved hvalfangsten, sier han.

– For en 15-åring var det i 1933 ikke stort annet å finne på enn å dra til sjøs, sier Aabol. – Turen gikk til Gøteborg pr. tog. «Kosmos» lå da på verksted. Om høsten gikk vi ut fra Gøteborg, mot isen, og hvalfangsten var snart igang. Jeg ble på «Kosmos» frem til krigen kom, og husker at vi 8. april lå i Dakar. Vi skulle dra opp ankerkjettingene, men fikk ordre om å dumpe dem igjen. I Dubai ble vi liggende i noen uker før vi gikk til Waivis Bay. Der mønstret jeg av og begynte på «Kos 20» hvor min far var skipper og reserve-skytter. Jeg gikk med den til Canada hvor det ble marin-

en for meg. Fra Canada dro jeg til Island med «Kos 6», som var blitt kanonbåt. Derfra dro vi til Dover, til en mineleggerskvadron. Vi opererte bl.a. på franskekysten og var også senere på norskekysten, med MTB'er.

20 måneder på «Jakinda»

Etter krigen gikk Aabol på styrmannsskolen i Sandefjord. Deretter ble det hvalfangerliv igjen, frem til 1961 da han la opp som hvalfanger. I 1961 reiste han ut på «Jakinda», den gang en av verdens største tankbåter med sine 40.000 tonn. Der ble han ombord i 29 måneder. Så ble det 31 måneder ombord i



Et langt liv til sjøs er over, og styrmann Aabol har fått mer tid til å være hjemme. Her fotografert i sofakroken sammen med sin kone Henny.

«Jarmona», bare avbrutt av seks-syv uker hjemme. «Jarmona» ble bygd i Japan og var på nesten 60.000 tonn.

I 1967 reiste Aabol til Japan og gikk ombord i «Jaranda», sammen med kaptein Gran.

– En fin kar, sier Aabol om ham. Etter avmønstring ble det ny Japan-tur, nå for å ta ut «Jarmina». Siden fulgte flere båter og turer på ett år, seks måneder og sist fire måneder.

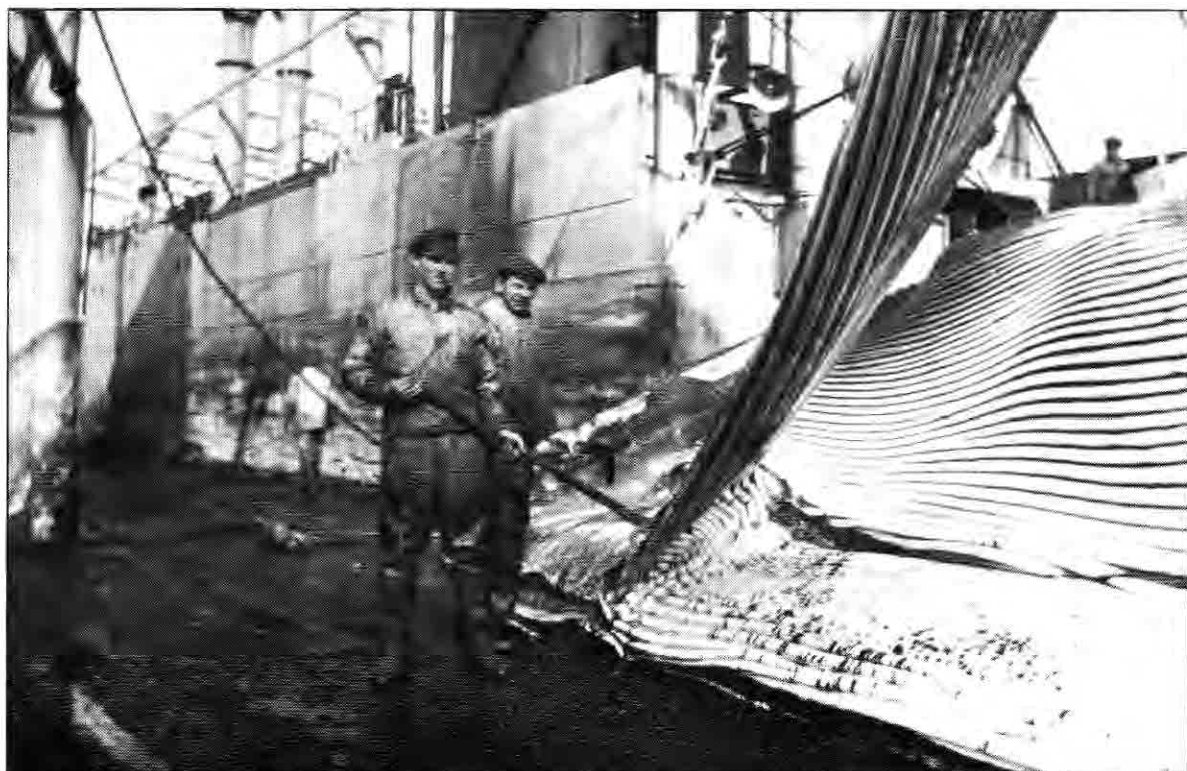
Litt for tidlig å slutte

– Hvordan er det så for en

sprek 60-åring å måtte legge inn årene, slutte å seile?

– Jeg kunne godt tenke meg å seile mer, gjerne to-tre måneder i året. Det er jo tidlig å slutte når man blir 60. Det kan være vanskelig å fylle fritiden, selv om man har mye å gjøre med hus og hytte og hobby. Min kone jobber deltid, så for meg blir det mye å gå hjemme alene. Det kan bli litt stusselig. Men bevares, det er nok å henge fingrene i hvis man vil.

Forts. neste side.



Når Nils Aabol ser tilbake, er det spesielt tiden på hvalfangsten han minnes med glede. Dette bildet er tatt under flensing på «Kosmos»). Aabol står til venstre, og hans arbeidskamerat til høyre er Aksel Johansen. Bildet er tatt i 1937–1938.



Aabol var den første sjømann som besøkte velferden i Yokohama. Og for å markere dette, ble han overrakt et sett mansjettknapper i gull.

- Forts. fra foreg. side -

- Når du nå ser tilbake på ditt sjømannsliv, ville du valgt sjøen på ny hvis dette hadde vært aktuelt?

—Ja, jeg tror nok det. Jeg har hatt en fin tid til sjøs.

- Hvordan går det med skipsfarten i fremtiden?

- Det ser vel bedre ut nå enn det har gjort? Jeg tror forøvrig at det ikke er noen fare med Kosmos. Anders Jahre har vært en flink kar.

Sier Nils Aabol, som når han ser tilbake på tiden ute spesielt minnes hvalfangsten og gjengen på «Kosmos», en fin og godt sammenspleiset gjeng. Han har holdt kontakten med enkelte av dem.

- En av de fineste karene jeg har seilt med, er Albert Andersen senior. Han var skytter på «Kos 31». Ble skytter da han var 18 år. På øya.



Kong Neptun er kommet ombord i «Kosmos 3», og det var Gunnar Skugedal som skulle døpes. Styrmann Aabol hadde oppgaven å være Neptun.

Et nytt bla'-år

Et nytt bla'-år er innledet, både for rederiaviser og for skipsaviser. «Jastella Bla-Bla» er inne i sin 5. årgang, og skal man dømme etter første nummer, tegner «jubileumsåret» til å bli en god årgang. Vi fornærmer sikkert ingen når vi sier at «Jastella» har den beste skipsavisen i vår flåte. Nå har redaksjonen også knyttet til seg egen tegner, nemlig Jørn Bjanger. Han er mester for tegninger som vi gjengir under, en slanke-studie hvor likheten med en av skipets offiserer er påfallende.

Under tittelen «redaksjonelle betraktninger» saks vi dette fra nr. 1: ((Avisen har hele tiden beholdt sin linje, å brodere på ting som har skjedd på turen. Vi har vel holdt oss utenfor de vanlige regler og retningslinjer som er satt opp for skipsaviser, da vår hensikt med avisen, helt fra første utgave, er å skape et for nøyelig tilbakeblikk på mindre episoder vi har opplevd i løpet av en rundtur. Og etter reaksjonene å bedømme, har vi lyktes. Enkelte har vel kanskje følt seg hengt ut, men de har iallefall tatt det med humor.)

Så langt redaksjonen. Også her hjemme gleder vi oss over avisen, og kan skrive under på at den sprer humor. JAHRE NYTT ønsker lykke til videre. «Jastella Bla-Bla» har utvilsomt sin store misjon ombord og vi er imponert over det arbeid man nedlegger på hvert nummer.

Informasjon for turbin-offiserer om bemanning

12. desember ble det i Park Hotel i Sandefjord avviklet et informasjonsmøte for offiserer på våre tur bmtankere om bemanningsanalyser og økonomisk drift. Hensikten var i første rekke å informere hjemmевærende turbinoffiserer om de tildels omfattende registreringer og analyser som er foretatt i løpet av 1978 på seks «representative» skip i rederiets flåte. Informasjonen danner grunnlaget for en meningsutveksling om mulighetene for effektivisering av skipenes drift og derigjennom økning av konkurransevnen ved bemanningsreduksjoner, mer hensiktsmessig sammenset-



ning av besetningen, forenkling av arbeidsrutinene, arbeidsbesparende investeringer og/eller ved ekstern hjelp av reisereparatører, maler- og rengjøringsgjenger etc.

Bildet øverst

viser fra venstre Odd Aanderud. Larsen, Ove Samuelsen, 1. maskinist Bjørn Telebond, 2. maskinist Roar Bøe, stuert Roar M. Jensen, elektriker Helge Rove og maskinist Arne Bye.

Bildene i midten

viser fra venstre radio-off. Svann Solberg, kapt. Fredrik Engebretsen, Gunnar O. Johnsen, Tore Boye,



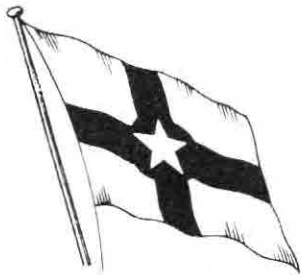
Torfinn Stensønes - maskinsjef Odd Rambo, overstyrmann Odd Dahl og overstyrmann Kristian Lysvik.

Bildet under

viser fra venstre elektriker Thomas Strand, radio-off. Ragnar østerud, stuert Thorbjørn Kristiansen, overstyrmann Per Samuelsen, 1. maskinist Alf Harlem, kaptein Kåre Håkestad, kaptein Finn Borchgre-vink (Japan) - kaptein Egil Kjellstrøm, kaptein Kai ørseng, 2. maskinist Poul Svendsen, maskinsjef Arne Tisjø, stuert Ragnar Høili, stuert Bjørn Måøy, elektriker Gunnar Gusland og 1. maskinist Kjell Eidem.



HVEM SEILER HVOR



Besetningsliste pr. 1. mars

T/T "JARMADA"

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
2. styrmann
Radiooffiser
Arbeidsleder
Pumpemann
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Aspirant
Maskinsjef
1. maskinist
maskinist
Elektriker
Reparatør
Fyrbøter
Fyrbøter
Fyrbøter
Fyrbøter
Smører
Smører
Stuert
Kokk
Pike
Pike
Hjelpemann

Kåre Håkestad
Roar Tårnesvik
Kurt Wroldsen
Jan Frydenberg
Ragnar Østerud
Marvyn Solbakk
Trygve Bratthammer
Ragnvald Jenssen
Kari-Arne Hansen
Rolf Skancke
Fridtjof Abrahamsen
Atle Skjeslien
Ole Peer Gullhav
Kåre Lenno
Alf Harlem
Kjell Johansen
Thomas Strand
Steinar Iversen
Luis Repullo
Jose Lado
Nils Kvaale
Roald Johnsen
Roy Johansen
Ulf Tangen
Thorbjørn Kristiansen
Hans Tennes
Gunn Antonsen
Lillian Kristiansen
Roald Israelsen

T/T "JÅLINGA"

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann jr.
Radiooffiser
Arbeidsleder
Matros
Matros
Matros
Matros
Aspirant
Aspirant
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
Elektriker
El. assistent
Reparatør I
Pumpemann
Fyrbøter
Fyrbøter
Fyrbøter
Fyrbøter
Fyrbøter
Stuert
Kokk
Kokkas
Hjelpemann
Pike
Pike

Jarle Hellevik.
Asbjørn Krykken
Leif Slättli
Magne Bugteri
Svenn Solberg
Roy Johnsen
Antonio P. Romay
Manuel G. Perez
Joan O. I-lisa
Einar V. Gregersen
Svein A. Hammer
Torbjørn Furu Jagen
Jan T. Ilvattum
Ragnar H. Andreassen
Jan Håkon Hansen
Øystein Reinshorn
Karl J. Løften
Svein Sørensen
Arne Bjørn Normann
Rolf Thore Andersen
Seppo K. Heinonen
Geir Age Enstad
Tor Arne Hoff
Ricardo T. Calvino
Marcos D. Djonisio
Augustin D. Martiriz
Louis E. Andersen
Sigmund Pedersen
Svenn O. Bratterud
Andreas Larsen
Edit Jamt
Torild Andersen

T/T "JABNONA"

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
i. styrmann jr.
Radiooffiser
Arbeidsleder
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Sjøaspirant
Dekkgutt
Maskinsjef
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparatør
Pumpemann
Fyrbøter
Fyrbøter
Fyrbøter
Fyrbøter
Fyrbøter
Fyrbøter
Smører
Stuert
Kokk
Hjelpemann
Pike
Pike

Jann Strømdal
Hjalmar Grønbeck
Edmund Johansen
Helge M. Hurien
Jarle Fjell Risvik
Max E. Petersen
Willy Tallakstad
Otto A. Mondahl
Olaf Olsen
Ove Myhre
Kurt Inge Johansen
Morten S. Johansen
Terje Evensen
Sverre Fivids i-ein
K. Arne Gjerdrum
Jan Normark
Tormod Mathisen
John Eggen
Egil M. Harstad
Olaf M. Olsen
Arne Jakobsen
Jan E. Sakshaug
Sigbjørn R. Nibe
Odd A. Seierstad
Finn Graver
Kai Heggekroken
Robert Ovaldsen
Rolf Standal
Terje F. Svennungsen
Sverre P. Heldahi
Anne E. Svennungsen
Sissel Sekkeseter

M/S "JALANTA"

Kaptein
Yverstyrmann
1. styrmann
1. styrmann jr.
Radiooffiser
Arbeidsleder
'latros
Matr
Matros'
Matros
Lettmatros
Aspirant
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparatør
Motormann
Motormann
Smører
Stuert
Kokk
Hjelpemann
Hjelpemann
Pike

Knut R. Blom
Ragnar Henriksen
Gerhard W. Eggert
Harald Karisen
Tor Kr. Grimneld
Oddvar Hansen
Oddmar Solberg
Ricardo Fernandez
Svein Skontorp
Odd W. Karisen
Svein Roger Fluitberg
Jan Tore Kortgaard
Jon Mohnit
Odd H. Aabol
Rolf Kristiansen
Hans Fr. Coll
Kjell H. Berg
Francisco Martiriz
Knut Haugtun
Svein G. Persson
Ole N. Lindquist
Odd M. Berg Sørensen
Harald Rognholdt
William A. Castellano
Elin Hotvedt

M/S "JACARA"

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann
Radiooffiser
Arbeidsleder
'la tros
Matros
Matros
H tros
Lettmatros
Skipsmek. Sep.
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparatør
Motormann
Motormann
Skip smek. asp.
Stuert
Kokk
Kokkas sp.
Hjelpemann
Pike

Hans I. Jacobsen
Roald Hansen
Helge Larsen
Harald Jakobsen
Kjell Taranger
Erwin Funk
Jose M. Garcia
Jose Pousada
Jose Ordenez
Odd I. Jenvik
Per il. Enoksen
Kjell T. Kristiansen
Age D. Hanssen
Einar Klavenes
Leif Tokle
Vidar Ormestad
Kjell A. Gyldestrom
Jern Hanssen
To" Moland
Svein E. Bjørgan
Kurt Iellesvik
Per W. Abrahamsen
Trine Lise Aakre
Angel P. Ganzarain
Bjørn Nilsen

T/T "JASTELLA"

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

Kai Ørseng
Per R. Samuelsen
Eilif Hundal
Svein Jacobsen
Renate Hundal
Oddvar Kristiansen
Kurt Evje
Stein Dukefoss
Ramon C. Gonzlez
Ramon M. Paris
Jose R. Rodas

Skipsmek.asp.
Lettmatros
Maskinsjef
i. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparatør
Pumpemann
Fyrbøter
Fyrbøter
Fyrbøter
Smører
Motorm.asp.
Stuert
Kokk
Hjelpemann
Pike
Pike

Arne Havik
Kjell Tveiti
Arne Bye
Hans Moholdt
Roar Bøe
Alf Trean
Helge Rove
Gunnar Kvernberg
Dagfinn Aasheim
Jack Karlsen
Hjalmar Braavold
Maurice van Hooste
Dagfred Nilsen
Jørn E. Bjanger
Roar Jenssen
Erik B. Larsen
Kåre Olsen
Lucila Berg
Britt Heli

Offiserer M/S "KRONPRINS IIARAL"

Kaptein
Kaptein
Overstyrmann
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann
1. styrmann
i. styrmann
Purser
Sjefsradiooff.
Ratloff.
Radiooff.
Maskinsjef
1. maskinist
i. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Elektriker
Overstuert
1. stuert

Ragnar H. Aalvik
Jan Erik Jensen
Lars Pedersen
Olav Berger
Sverre Ekeberg
Kristian Mathiaserlt.
Trond Gulbrandsen
Hans Fr. Martinsen
Egil Torgersen
Asbjørn Havelarid
Norvald Øyestad
Gunnar Andreassen
Rolf Kristoffersen
Asmund Johansen
Stein T. Wroldsen
Kristian Nilsen
Roald Evensen
Ole Kristensen
Alf Larsen
Øyvind Jensen
Odd Bjønnes
Otto Bjørkum
Nils Bjarne Bakken
Arnt Andresen
Gunnar Halvorsen

Offiserer M/S "PRINSESSE RAGNHILD"

Kaptein
Kaptein
Overstyrmann
Overstyrmann
1. styrmann
i. styrmann
i. styrmann
1. styrmann
Purser
Sjefsradiooff.
Radiooff.
Maskinsjef
Maskinsjef
J. maskinist
1. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Elektriker
1. stuert
Overstuert

Petter H. Norstrøm
Reidar D. Paulser
Odd Halvorsen
Jan Ellefsen
Harald Nicolaisen
Roar Gallis
Erling Hansen
Knut Wibe
Øyvind Fagerli
Jan Willumsen
Kåre-Olav Finstad
Kjell Andersen
Einar Karlsen
Arne Gundersen
Inge Gundersen
Arve Arvesen
Odd Kolstad
Dag Jacobsen
Otto Engmann
Tore Huth
Bjarne Ness
Jan Borgersen
Edvin Bakkeli
Per Lund
Johan Amundsen
Age Rødbel
Johnny Bakke

M/S "JAVARA"

Kaptein
Overstyrmann
i. styrmann
1. styrmann jr.
Radiooffiser
Arbeidsleder
Matros
Matros
Matros
Matros
Lettmatros
Lettmatros
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparatør
Motormann
Motormann
Smører
Stuert
Kokk
Hjelpemann
Pike
Pike

Dieter W. IJrich
Arne D. Knutsen
Asgeir H. Nielsen
Reidar Vestby
Jan K. Fjellidal
Uwe Lipski
Magne Bernstrøm
Rudolf Å. Da ielsen
Tor B. Korsmo
Odd E. Risløv
Jessie Flordeliz
Florente Simbulan
Paul E. Heiby
Einar Nilsen
Knut Pedersen
Freddie Hansen
Waidemar Herzog
Odd 5. Pfeiff
Bjørn H. Hultberg
Mario B. Baitmaceda
Ottar Gundersen
Tor Hansen
Dominador Mina
Ingvill Kvalø
Louise Stephensen

M/T "J RANDA"

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann jr.
Radiooffiser
Pumpemann
Arbeidsleder
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Lettmatros
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
2. maskinist vik.
Elektriker
Weprator
Motorm-inn
Motorm-inn
Motormunn
Smører
Smører
Stuert
1.kokk
Hjelpemann
Hjelpemann
Hjelpemann

Oskar Lysen
Sigmund Vasset
Asbjørn Einarsen
Bjørn G. oien
Øyvind Paim
Jan Halvorsen
Henry O. Oines
Jose P. Leino
Manuel Blance
Francisco Domingue/
Andres G. Pozo
Gunnar Andreassen
Tore S. Olsen
Harry B. Aakre
Rolf Madsen
Roger Fjell
Bjørn M. Henriksen
Tor Hansen
Øivind Johansen
Tom S. Hansen
Egil Ilem
Geir Ilugdal
Tore Kleppan
Tom S. Hansen
Jan E. Dokken
Bjørn Hegvik
Antonio L. Garcia
Jose R. Mendez
Terje Ellefsen

M/T "JABITA"

Kaptein
Overstyrmalin
1. styrmann
1. styrmann jr.
Radiooffiser
Arbeidsleder
Matros
Matros
Matros
Matros
Skipsmek. asp.
Lettmatros
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparator
Pumpemann
Motormann
Motormann
Smører
Smører
Stuert
1.kokk
Hjelpemann
Pike
Pike

Gunnar Bang
Paul Dybfest
Tor G. Pettersen
Thor II. Pettersen
Trond Lorentzen
Hermod Abeltun
K4re Bllid
Kjell G. Askjem
Roald J. Peeters
Trond Erik Kristensen
Per Otto Iultberg
Håkon Ilaffalden
Bjørn Hkonsen
Kjell Gustavsen
Thorbjørn Hansen
Kjell Busch
Reidar Andersen
Olaf Dillingoen
Sture Nikolaisen
Per Sundæer
Roar Jacobsen
Knut Olafsen
Jan E. Dokken
Terje Wold
Anders Andresen
Sakata Reiko
Hay Britt Berg

M/T "JAGRANDA"

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
2. styrmann
Radiooffiser
Arbeidsleder
Matros
Matros
Matros
Matros
Lettmatros
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparator
Pumpemann
Motormann
Motormann
Smører
Smører
Stuert
1.kokk
Hjelpemann
Pike
Pike

liebert Lyder
Tor Tollefeen
Terje Lccien
Ute Johan Olsen
Ole J. Ostguld
Per Softing
Wrrer Dahl
Håvard Helland
Jan Hirvonen
Leif sletvig
Per Arild Warnes
Jan Tore Heine
Arne Nilsen
Harry Pedersen
Atle Oseberg
Jørn Jensen Eian
Jens [sakseri
Jørn Palmesen
Leif Gunnar Lursen
Per Kr. Ielberg Hansei
Terje Nilsen
Geir Myrliid
Per Berntsen
Hans Jørgen Gogstad
ove Arnesen
Siv Oseberg
Wenche Oseberg

M/S "JARMINA"

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

Asbjørn Hermannsen
John Skjelseth
Evald Isaksen
Morten Skår
Jan Larsen
Gunnar Sandberg
Harry Jensen
Kjell Malin
Kollbjørn Strømseng
Odd Skifte
Svein Anglevik

Matros
Matros
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparator
Motormann
Motormann
Motormann
Stuert
Kokk
Pike
Pike
Pike

Luis P. Canto
Jose A. Santos
Eldar K. Myrhaug
Ocid Wennevold
Alf Martinsen
Villie Søbye
Arvid Mikkel.sen
Håkon Hansen
Nils Solvør
Manuel B. Freire
Petter-Arnt Clausseri
Jan Homstad
Rigmor Malin
Masako Claussefl
Renate Isaksen

M/S "JALNA"

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann jr.
Radiooffiser
Arbeidsleder
Matros
Matros
Matros
Matros
Lettmatros
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Naskinass.
Elektriker
Reparator
Pumpemann
Motormann
Motormann
Motormann
Smører
Smører
Stuert
1.kokk
Pike
Pike
Hjelpemann

Rolf Andersen
Tor I3jorge
Terje K. Sleipnes
Kristen N.A. Pedersen
Ole M. Westernes
Roald H. Wilsgeard
Odd E. Olsen
Kjell V. Haukjem
Ole E. Ellingsen
Bjørn S.H. Olsen
Per O. Sjøvik
Svein Rubach
Einar ilummervold
Gunnar Borling
Sverre Solheim
Hans B. Larsen
Erling Torgrimsen
Arne O. Fagerli
Karl J. Lund
Ernst R. Pedersen
Roald T. Jørgensen
Rolf II. Hjørne
Kaj B. Eriksen
Thor Stene
Charles R. Mermoud
Kjell A. Olsen
Sigrid T. Borling
Synnøve Sleipnes
Inge J. Ellingsen

M/S "JARILLA"

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann jr.
Radiooffiser
Arbeidsleder
Matros
Hatros
Matros
Matros
Lettmatros
Skipsmek. asp.
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparator
Motormann
Motormann
Skipsmek. asp.
Stuert
1.kokk
Kokka sp.
Hjelpemann
Pike
Pike

Roald J. Pedersen
Bjørn A. Drøyvold
Tor Oddenes
Ludvig Mentzoni
Rolf Laxå
Gunnar Martinsen
Asbjørn Ærnesen
Øystein Lindaleri
Carl Erik Nielsen
Tomas F. Gonzalez
Ramori P. Pego
Øystein Larsen
Trygve I-laugeturi
Steinar Askereid
Dag Kristiansen
Jon M. Nordmo
John Mc. Kenzie
Thor L. Tijmons
Morten Skinnes
Guy A. Knox
H. Wiig
Gunnar Gogstad
Liss M. Gjorde
Frank Kjendal
lager L. Tverråen
Reidun Dotten

M/S "JANEGA"

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann jr.
Radiooffiser
Arbeidsleder
Matros
Matros
Off. asp.
Matros
Matros
Matrosasp.
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Reparator
Reparator
Elektriker
Motormann
Motormann
Smører
Stuert
Kokk
Kokkasp.
Hjelpemann
Pike
Pike

Christian Aarsten
Arne Stokkeland
Alf Nygård
Karsten Opland
Kjell Bjerke
Svein Karlsen
Helge Skjærum
Idar Grønning
Geir Aaker
Juan S. Ageitos
Terence White
Sein Olsen
Kjell Kvamadal
Arne Haugberg
Ove Klokkervold
Arne Hyvind Hansen
Benny Flindt
Egil Jensen
Wiggo Sjuve
Ove Jacobsen
Arvid Mørk Olsen
Per Bramley
Anne Jacobsen
Viggo Hammes
Helle Mellemstraad
Margit Haukås

T/T "JAJABELLA"

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann
Radiooff.
Arbeidsleder
Matros
Matros
Matros
Matros
Matrosasp.
Jungmann
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparator
Pumpemann
Fyrbøter
Fyrbøter
Fyrbøter
Aspirant
Aspirant
Stuert
Kokk
Kokkasp.
Pke
Pike
Hjelpemann

Egil A. Aas
Odd Dahl
Helge Sætre
Gunnar T. Fiane
Ove Holm
Marcelino Muniz
Frank Andersen
Hans Kristiansen
Juan Santamaria
Juljo Paz
RLmorl Tarrio
Bjørn Holmedal
Kjell G. 'rtiorsen
Per Jørgensen
Gunnar Singdahisen
Tor Svendsen
Per K. Blomberg
Hans Ulrich Funk
Odd Larsen
Kat Sang Chan
Axel Larsen
Andreas Johansen
Reil E. Tjosevik
Per A. Christiansen
Finn Schultz
Thor W. Eriksen
Øistein Rorlaug
Terje Kvernberg
Mary Oldernes
Torill Jensen
Roar A. Eriksen

T/T

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann jr.
Radiooffiser
Hatros
Matros
Matros
Matros
Sjøaspirant
Sjøaspirant
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparator
Reparator
Pumpemann
Fyrbøter
Fyrbøter
Smører
Smører
Stuert
Kokk
Pike
Pike
Hjelpemarin
Matroa

Egil Kjelistrøm
Kristian Lysvik
Knut A. Bjerkan
Anton M. Otterbekk
Øivind Odberg
Lars O. Johansori
Odd Eilertsen
Jose R. Santiago
Jose V. Callon
Manuel P. Garcia
Elvis M. Berisvik
Morten Nervik
Arne Tisjø
Kjell K. Eidem
Einar Johansen
Paul H. Svendsen
Gunnar Gusland
Gabriel C. Crujeiras
Alberto R. Pena
Terje Sveian
Jaime I. del Rio
Henry L. Hansen
Dag E. Stenfjord
Bruno Jørgenseo
Ragnar Hoili
Per Abrahamsen
Reidun S. Odberg
Paula S. Eilertsen
Rolf A. Hering
Manuel S. Gacino

T/T "JAGARDA"

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann jr.
Radiooffiser
Arbeidsleder
Matros
Matros
Hatros
Matros
Matros
Skipsmek. asp.
Skipsmek. asp.
Maskinsjef
1. maskinist
1. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Elektriker
Reparator
Pumpemann
Fyrbøter
Fyrbøter
Fyrbøter
Skipsmek. asp.
Skipsmek. asp.
Stuert
1.kokk
Pike
Pike
Hjelpemann

Helge Uthus
Gisle Neinseth
Øystein S. Utvik
Odd O. Grundsund
Idun Viken
Harald Ausland
Kjell Søfteland
Ola Kristiansen
Alf Aas
Alt P. Frithjofsen
Nils IL. Skjong
Morten Dahl
Jon A. Pedersen
John Hagen-Larsen
Rolf fl. Martinsen
Nils O. Ringdal
Gunnar Stalsberg
Knut-Arne Monrad
Karl E. Ringdal
Helge Hansen
Rolf W. Viden
Arne E. Wiseth
Thor E. Jensen
Arne Solberg
Bjørn Magnussen
Jan Haugen
Ronald O. Eggesbe
Erik Skjeggerød
Øystein Nergård
Nancy Windvjk
Anne Lise Gurmann
Reidun V. Andersen
Erling Gjerp

Tonnasjen ved årsskiftet: 1.944.248 t.dw

I beretningen til A/S Kosmos for driftsåret 1978 heter det:

Vårt selskap hadde ved årets begynnelse en samlet tonnasje på 2.382.809 dwt. fordelt på 9 tankskip, 1.792.644 dwt., 2 kombinerte skip, 192.180 dwt., 9 tørrlastskip, 396.413 dwt., og 2 passasjerskip, 1.572 dwt.

I løpet av året er solgt 1 tankskip, 2 kombinerte skip og 4 tørrlastskip. Selskapets totale tonnasje pr. 31.12. 1978 var der ved på 1.944.248 dwt. og besto av 8 tankskip, 1.702.844 dwt., 5 tørrlastskip, 239.832 dwt., og 2 passasjerskip, 1.572 dwt.

Vårt selskap har innbefraktet M/S «Belobo», 76.845 dwt., M/S «South Glory», 34.490 dwt. og M/S «South Beauty», 65.112 dwt.

Tank/kombinerte skip

T/T «JARMADA», 384.197 dwt., ble tilbakelevert fra sitt certeparti med Atlantic Richfield 4. juli 1978. Skipet ble der etter sluttet for 2 reiser fra Arabiske Gulf til Rotterdam, den første til British Petroleum til WS 25.3/4 og den andre til Exxon til WS 34.3/4. Skipet var utlosset i Rotterdam 29. desember 1978. Driftsresultatet viser omtrent balanse.

T/T «JALINGA», 258.820 dwt., har fortsatt på sitt certeparti med Total. Skipet har seilt tilfredsstillende hele året kun med 3 dagers avbrudd for våtdokking i Las Palmas i november 1978.

T/T «JARABELLA», 257.227 dwt., har fortsatt på sitt certeparti til Shell. Den første del av året opptil 28. april 1978 ble skipet anvendt som lagerskip i US Gulf. Skipet har seilt tilfredsstillende kun med 4 dagers avbrudd for våtdokking i Las Palmas i oktober 1978.

T/T «JASTEELLA», 256.831 dwt., har fortsatt på sitt certeparti med Svenska OK og har seilt tilfredsstillende hele året kun med 3 dagers avbrudd for våtdokking i Las Palmas i april 1978.

Hverken «Jarabella» eller «Jastella» har vært i tørrdocksiden de ble satt i fart i 1974.

T/T «JARMONA», 206.525 dwt., brøt opplaget i Ålesund 1. oktober 1978 og ble sluttet til det italienske oljeselskap, INA, for en reise fra Arabiske Gulf til Falconara til WS 37,5. Reisen ga et mindre driftsoverskudd. Skipet var utlosset 10. desember 1978 og ble deretter sluttet for en reise fra Arabiske Gulf

til Kaohsiung (Taiwan) for regning av Chinese Petroleum Company til WS 40 for en partlast tilsvarende ca. WS 34 for full last.

T/T «JAGARDA», 226.314 dwt., (55% eiet av vårt selskap) brøt opplaget i Ålesund 25. oktober 1978 og ble sluttet til Amoco for en reise fra Arabiske Gulf til Milford Haven til WS 42,5 som ga et mindre driftsoverskudd. Skipet var utlosset 31. desember 1978 og ble deretter sluttet til de japanske befraktere, Daikyo, for en reise fra Arabiske Gulf til Japan til WS 32,5. Skipet har fått installert crude oil washing som et ledd i oppfyllelsen av de nye IMCO-regler.

T/T «JAMUNDA», 258.750 dwt., (45% eiet av vårt selskap) har fortsatt på sitt certeparti med Exxon avbrutt av ca. 3 ukers verkstedsopphold i Marseille for reparasjon av turbinhavari omtalt i forrige årsberetning. Med tillegg av forsinkelsen på grunn av redusert fart ble det totale tidstap ca. 47 dager som med fradrag av ranchise er erstattet under skipets tidstapforsikring. Skipet har senere seilt tilfredsstillende.

M/T («JARANDA», 98.333 dwt., ble tilbakelevert fra sitt 5 års certeparti med Total 15. desember 1978 etter tjeneste som lagerskip i Arabiske Gulf fra mai 1974. Skipet avgikk fra Arabiske Gulf i oktober 1978 og ankom til verksted i Singapore 20. oktober 1978 hvor Total besørget fjernet det tidligere monterte ekstrautstyr samtidig som skipet ble dokksatt. Skipet avgikk fra Singapore 13. desember 1978 hvoretter skipet utførte en reise fra Dumai til Freeport, Bahamas, for regning av amerikanske befraktere til WS 82,5.

T/T «JAGEANDA», 89.800 dwt., ble som tidligere meddelt, solgt til opphugging. Levering fant sted på Talwan 8. april 1978.

M/S «JARMINA», 98.630 dwt., og **M/S «JARAMA»**, 98.750 dwt., lå i opplag i Sandefjord til begge skip ble solgt til utlandet og overlevert til kjøperne henholdsvis 15. september og 26. oktober 1978.

M/S «JARMINA», (ex. «Ringobo»), 76.845 dwt., bygget 1974, ble overtatt 15. januar 1979. Skipet seiler foreløbig løsfart.

M/S «BELOBO», 76.845 dwt., bygget 1974, som er et kombi-

nert skip og søsterskip av vårt nyinnkjøpte M/S «Jarmina», er tidsbefraktet av vårt selskap fra 13. januar 1979 for 12 måneder til rate \$ 3,- pr. dwt. pr. måned. Skipet eies av Skibs A/S Belships Company Ltd., Oslo. Det seiler foreløbig i løsfart med tilfredsstillende resultat.

Tørrlastskip

M/S «JARILLA», 56.505 dwt., har fortsatt på sitt certeparti med Kawasaki Kisen Kaisha, Kobe. Skipet har nå foretatt siste lasting under dette certeparti og vil være åpent igjen i mai 1979.

M/S «JALANTA», 51.072 dwt., påbegynte sitt certeparti for 2 år med Nippon Yusen Kaisha, Tokyo, i mars 1978.

M/S «JACARA», 51.035 dwt., har fortsatt på sitt certeparti for 2 år med Nippon Yusen Kaisha, Tokyo.

M/S «JANEGA», 40.610 dwt., var ferdig ombygget til roll on/roll off bil/bulkskip i Japan 24. mars 1978. Skipet gikk straks inn på sitt certeparti for 2 år med Nippon Yusen Kaisha, Tokyo.

Alle fire forannevnte skip har vært beskjeftiget med transport av biler fra Japan til diverse destinasjoner i USA, Canada og Europa. Som returlast har skipene vesentlig fraktet korn fra US Gulf til Japan.

Det er stipulert i certepartiene for «Jacara», «Jalanta» og «Janega» at ratene for det andre året skal reforhandles 6 måneder etter første lasting, og forhandlinger herom ble opptatt i slutten av 1978. På dette tidspunkt var bilmarkedet falt sammen, og de rater befrakterne tilbød, var ikke akseptable. Etter avtale med befrakterne ble derfor det andre året kansellert, og skipene ventes åpne i april/mai 1979.

Bilmarkedet for enkle reiser har nå tatt seg betydelig opp, men hvorvidt også periodemarkedet vil forbedre seg, er det foreløbig vanskelig å uttale seg om. Muligheten for videre beskjeftigelse av forannevnte skip ser imidlertid nå adskillig lysere ut enn i slutten av 1978. Dessuten kan skipene som kjent også ta bulklaster og er således ikke avhengig av bilmarkedet.

M/S «JAVARA», 40.610 dwt., ble tilbakelevert fra sitt tidscerteparti med Mitsui O.S.K. Lines Ltd., Osaka, i Rotterdam

i juli 1978. Skipet fortsatte til Japan i ballast og ble sluttet for en billast fra Japan til US-vestkyst til samme befraktere. Det var utlosset i Los Angeles i oktober 1978. Reisen ga driftsoverskudd.

Da skipet var et rent bilskip som bare kunne laste biler, ble det på grunn av det usikre bilmarked besluttet å demontere bildekkene og lukke side- og skottportene. Dette ble utført ved et koreansk verksted i løpet av 12 dager. Bildekkene ble solgt til verkstedet slik at de totale utgifter ble små. Skipet er nå konvertert til sin opprinnelige form, nemlig en åpen bulkcarrier på 40.610 dwt. Etter konverteringen ble skipet i november 1978 levert på et ca. 3 måneders tidscerteparti med Unimarine Inc. Liberia.

M/S «JASAKA», 57.567 dwt., brøt opplaget i Sandefjord i mai 1978 og utførte en reise med korn fra Brasil til Kontinentet for regning av Bunge Corporation, New York. Skipet ble solgt til Arion Shipping Corporation of Liberia for \$ 3.300.000 konstant ved levering som fant sted i Rotterdam 9. august 1978.

M/S «SOUTH GLORY» (ex «Janova»), 34.490 dwt., som eies av Avena Shipping Co. Ltd., Liberia, representert ved Nan Fung Development Ltd., Hong Kong, og som vårt selskap har bareboatbefraktet for 3 år, gikk ut av sitt tidscerteparti med Mitsui O.S.K. Lines Ltd. Osaka, på Taiwan i januar 1979 og seiler nå i løsfart. Vårt selskap har anlednig til å heve bareboat-certepartiet når som helst i løpet av de to siste år.

M/S «SOUTH BEAUTY», 65.112 dwt., som eies av Chou Shipping Ltd., Liberia, representert ved Nan Fung Development Ltd., Hong Kong, er tatt på bareboat-certeparti av vårt selskap for en periode på 9 1/2 år fra 1. juli 1978. Skipet seiler foreløbig i løsfart.

For de to sistnevnte skip utgjør totale certepartiforpliktelser ca. \$ 15.000.000 pr. 31.12. 1978.

Vårt selskap vil ved utløpet av de respektive bareboat-certepartier eie henholdsvis 50% utover \$ 2.000.000 i M/S «South Glory» og 50% i M/S «South Beauty».

Samtlige tørrlastskip har seilt tilfredsstillende.

Historiske milepæler

Til årsberetningen for ((Kosmos>) som foreligger i disse dager, har Vilhelm Møller laget en oversikt over milepæler i selskapets historie. Da vi regner med at denne historikk kan ha interesse for mange av våre lesere, har vi valgt å bringe den også her i JAHRE NYTT.

1928:

Anders Jahre kontraherer «Kosmos» ved skipsverftet Workman Clark i Belfast. Skipet blir verdens førstepesialkonstruerte hvalkokeri, som innleder en ny epoke i hvalfangstens historie. «Kosmos» blir Norges største skip, 22.500 t.d.w. Med sine 7 nybygde hvalbåter produserer «Kosmos» på sin første sesong 1929/30 nær 120.000 fat hvalolje.

1931:

Kosmos-selskapets nye skip, hvalkokeriet «Kosmos II» med 9 hvalbåter leveres fra verftet, men går rett i opplagsbøyene. Det skyldes den internasjonale økonomiske krise, som gjør at alle norske hvalfangstekspedisjoner ligger hjemme i sesongen 1931/32. «Kosmos II» fanger første gang i sesongen 1932/33, og blir beste ekspedisjon på feltet.

Krigsårene:

«Kosmos» blir senket av en tysk raider 1940, på vei fra Walvis Bay til Curacao med 106.000 fat hvalolje. «Kosmos II» blir torpedert 1942 under konvoyfart i Atlanterhavet. Kaptein Milliam Kihl og 39 ombordværende omkommer. Jahres Kjem. Fabrikker ødelegges 1944 ved at et RAF bombefly blir skutt ned og eksploderer.

1946:

Det tyske hvalkokeri «Walter Rau», bygd 1937, overtas av Kosmos-selskapet, blir reparert i Liverpool, og deltar i fangsten 1946/47.

1947:

«Kosmos III», bygd i Göteborg, 25.600 t.d.w. settes inn i fangsten sesongen 1947/48.

1948:

«Kosmos V», bygd ved Furness Shipbuilding, overtas. Skipet var bygd som hvalkokeri, men fikk ikke konsesjon av myndighetene, og ble istedet benyttet i tankfart. En hermetikkfabrikk for hvalprodukter var installert ombord.

1955:

Kosmos-selskapet overtar fra øresundsvarvet M/S «Jakara»,

12.430 t.d.w. og er på dette tidspunkt Skandinavias største skip og verdens største bilferge. Rederiets flåte ved utgangen av året: 2 kokerier, 31 hvalbåter, 6 tankskip, i tørriasteskip.

1956:

Det første tørriasteskip som rederiet bygde ved Kieler Howaldtswerke, M/S «Jarama», 13.030 t.d.w. overtas av Anders Jahres rederi, og selges til Kosmos-selskapet i 1961. «Jarama» var det første av 4 tørrlasteskip fra Kiel.

1958:

T/T «Jakinda», bygd ved Kieler Howaldtswerke, 42.490 t.d.w. blir selskapets største skip. Flaten ved utgangen av 1958: 2 kokerier, 30 hvalbåter, 12 tankskip, 2 tørrlasteskip.

1961:

Det første av Jahres Line's bil- og passasjerferger, «Kronprins Harald», i Kiel settes i fart Oslo - Kiel «Kosmos III» blir etter sesongen 1960/61 solgt til Japan.

1963:

Hvalbåtene Kos 26, 27, 28, 42, 46, 47, selges til Christiania Spigerverk for en samlet salgssum på 585.000 kroner.

Fra Kieler Howaldtswerke overtas T/T «Jagrande», 89.050 t.d.w. et av verdens største tankskip på dette tidspunkt. Kaldnes mek. Verksted leverer bulkskipet M/S «Jarabella», 19.650 t.d.w. som det første i en serie på fire skip. Samtlige settes inn i Volkswagentransport.

1966:

«Kosmos V» solgt til sør-afrikanske kjøpere. Jahres Line's skip nr. 2, «Prinsesse Ragnhild» settes i fart, med en bilkapasitet dobbelt stor som «Kronprins Harald». De fem korvettene som ble innkjøpt etter krigen og ombygd til hvalbåter, selges til opphugging.

1970:

«Kosmos IV», med siste tur til fangstfeltet 1967/68, blir solgt til Japan, salgssum 20 millioner kroner. Forlot Sandefjord 17. mai 1971 til salutt fra Preståsen kl. 6 om morgenen!

Den første VLCC, T/T «Jalinga», 258.820 t.d.w. leveres fra Nippon Kokan, Japan, som det første i en serie på fire skip, de tre øvrige er «Jamunda», «Jarabella», «Jastella».

1976:

Den nye bil- og passasjerferge «Kronprins Harald» leveres fra verftet i Kiel. 12.752 t.d.w. Settes inn i ruten Oslo - Kiel.

T/T «Jarmada», rederiets største skip, 384.197 t.d.w. leveres fra Nippon Kokan, Japan. Rederiet når et høydepunkt i tanktonnasje inkl. kombinerte skip, med 2.580.822 t.d.w.

1977:

Som et ledd i fornyelsen av flåten selger rederiet i løpet av 1977 og 1978 i alt 14 skip.

1978:

Ved utgangen av året har rederiet 8 tankskip med en samlet tonnasje på 1.702.844 t.d.w. 5 tørrlasteskip med en samlet tonnasje på 239.832 t.d.w., 2 passasjerskip med en samlet tonnasjepå 1.572 t.d.w.

*

BILDENE:

Vi har valgt å i: lustre med to bilder fra en epoke i selskapets historie som forlengst er ver. Til venstre fra sjesettingen av «Kosmos» i Belfast i mai for 50 ar siden. sentrum Anders og gudmøren fru Berta Christensen.

Til høyre fra sjøsettingen av «Kosmos III» ved Gøtaverken i 1947.