



Husær'u?

Husær'u første sesongen ombord i treer'n? Husær'u hvalcupfinalen i seksti da vi spelte skjorta a dem? Husær'u Hansen fra Fredrikstad?

Husær'u forresten høsten 51, da du sto akterut på firer'n og vinka til kjerringa, enda du på våren hadde sagt fra at nå var'e slutt? Du va'kke aleine om det, nei.

I september blir det anledning til å «huse» for alle som har vært på hvalfangst. Da skal det arrangeres Kosmos-treff på Park i Sandefjord. Se side 20.



Bildet viser reiseelektriker Svein Sørensen iferd med å løpe 100 meter på 15,6 ombord på «Jalinga». Idrett er populær fritidsbeskjeftigelse på «Jalinga», men det er ikke bare idrett som er populært i fritiden. Det er holdt en undersøkelse om dette ombord, og resultatet er interessant. Se omtale på side 10.

Redningsdåd av «Jagrand»

Vår motortanker «Jagrand» reddet hele besetningen fra greske M/S «Torenia» som sank i Atlanteren 15. april. Det var kl. 06.00 på morgenkvisten at man på «Jagrand» hørte nødsignaler fra havaristen. «Jagrand» var da på vei fra Gibraltar til USA. Kursen ble satt mot havaristen, og to timer senere hadde kaptein Herbert Lyder og hans folk plukket opp den 27 mann store besetningen, samt tre små fugler i bur. Se side 7.



Utviklingshjelp på «Jamunda»

Erfaringer og drift av «Jamunda» kan bli til hjelp for utbyggingen av flåten i Bangladesh. I regi av norsk utviklingshjelp har Nurul Wahab Khandakar, inspektør i Bangladesh Shipping Corporation, fulgt «Jamunda» i et halvt års tid for å læres opp i hvordan en moderne supertanker drives og fungerer. Her er han fotografert sammen med kaptein Egil Kjellstrøm, til venstre, og overstyrmann Kristian Lysvik, i midten, før de begir seg ned i en tank for å inspisere. Side 8.



En epoke er avsluttet



En epoke på over 50 år ble avsluttet i A/S Kosmos' historie torsdag 5. april, idet skipsreder Anders Jahre etter eget ønske gikk ut av styret for det selskap han selv hadde grunnlagt og som han inntil ifjor satt som administrerende direktør i. Etter Anders Jahre

ble Jørgen Jahre jr. valgt inn som styremedlem i selskapet.

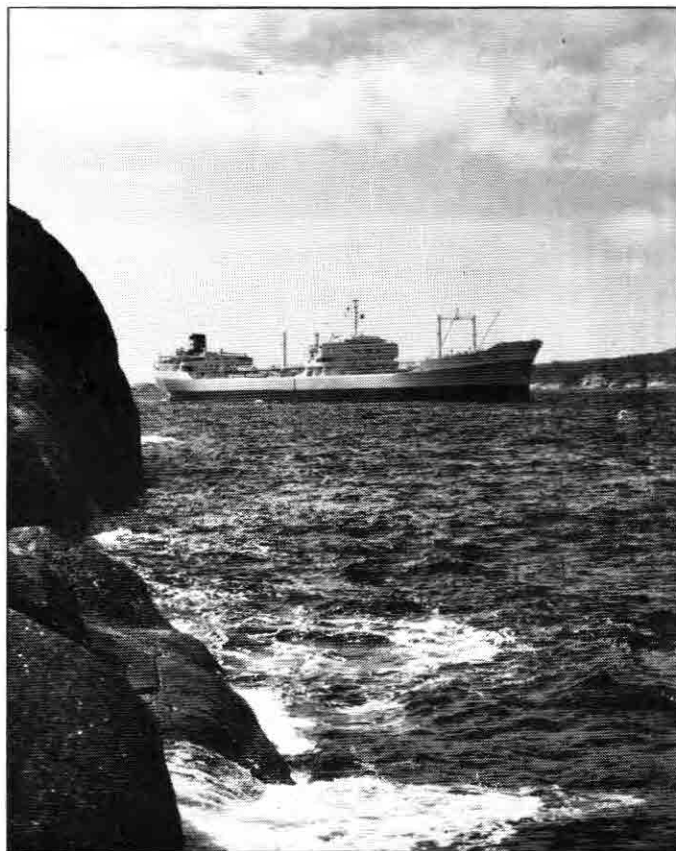
Generalforsamlingen hadde samlet 574 aksjonærer og ble avviklet i Hjertnes, med etterfølgende middag i Park Hotel. 840 mennesker deltok under middagen. Bilder viser diri-

gentbordet under generalforsamlingen, der Anders Jahre for første gang ikke var representert. Fra høyre Nils J. Ast-rup, Jørgen Jahre jr., Otto Grieg Tidemand, Per M. Hansson, Bjørn Bettum, Rolf Eriksen og Svend Foyen Bruun.

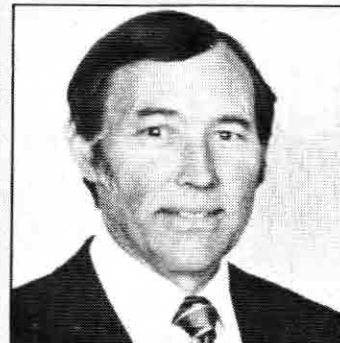
Hvilket skip hvilken havn og hvilket år?



Vi bringer dette bildet nærmest som en gjettekonkurranse for våre pensjonerte sjøfolk, og stiller tre spørsmål: Hvilket skip, hvilken havn og hvilket årstall? Det siste spørsmålet er sannsynligvis det vanskeligste, det første det letteste. Vi har funnet bildet i arkivet, men er slett ikke sikre på svarene. Derfor ville vi sette pris på å få vite de tre svarene, slik at vi kan bringe dem i vårt september-nummer.



Driftssjef er utnevnt



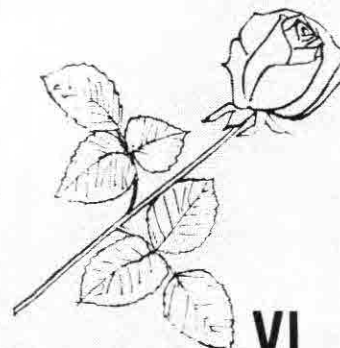
Odd Aanderud-Larsen har fra april dette år overtatt ansvaret for driften av rederiets skip. Det er bestemt at han samtidig skal beholde ansvaret for teknisk avdeling. Vår «nye» driftssjef får også det overordnede ansvar for maritim personellavdeling og innkjøpsavdelingen. Underlagt driftssjefen vil dermed tre avdelinger være å finne.



Ragnar Hvidsten er fra samme tid utnevnt til assisterende direktør med ansvar for rederiets befraktningsvirksomhet.



Gunnar O. Andersen er samtidig utnevnt til leder for befraktningsavdeling tørrlast.



VI GRATULERER

KJELD TEISBEKK

har vært ansatt i rederiet i 10 år 14. juli.

GUNNAR BØE

har vært ansatt i rederiet i 30 år 26. august.

TØRE BOYE

fyller 40 år 6. juli.

JAN ERIC DOKKEN

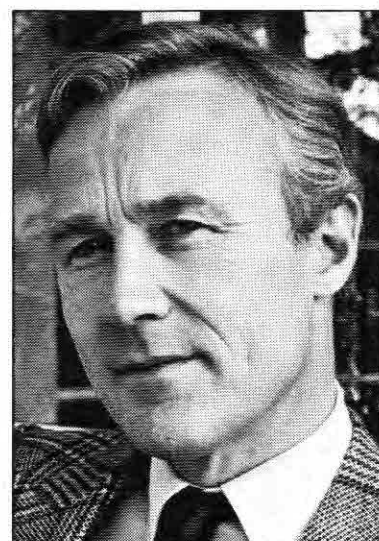
fyller 40 år 4. september.

Jørgen Jahre jr. valgt inn i styret:

Etter at Anders Jahre og Jørgen Jahre begge har trukket seg tilbake fra aktiv virksomhet i firma Anders Jahre og Aksjeselskapet Kosmos, er det nå Jørgen Jahre jr., snart 39 år gammel, som skal føre Jahre-navnet videre i konsernet. Jørgen Jahre jr. ble med innehaver av firma Anders Jahre fra 1. januar og trådte inn i styret i Aksjeselskapet Kosmos ved generalforsamlingen i april. JAHRE NYTT har i denne anledning tatt en prat med ham. Jørgen Jahre jr. ser ganske optimis-

tisk på fremtiden. Kosmos har klart seg bra gjennom krisen innen shipping, og han tillegger den eldre generasjon innen rederiet det meste av æren for dette.

– Vi vil fortsette i samme ånd som den eldre generasjon, og forsøke å føre en aksjonærvennlig politikk. Det avhenger forøvrig av situasjonen og hvordan tiden vil utvikle seg, sier Jørgen Jahre jr.



Fortsatt «safety first»

– Både Bjørn Bettum og jeg vil forsøke å fortsette å lede firmaet på samme måte og i samme ånd som den eldre generasjon gjorde. Et uttrykk som Anders Jahre alltid brukte, var «Safety first», og denne policy vil vi fortsatt følge, sier Jørgen Jahre jr., som legger til at en overveiende årsak til at Kosmos har klart seg så godt gjennom skipsfartskrisen er denne policy. Rederiet har ikke satset så spekulativt som kanskje mange andre har gjort, og dette har ført til sikre og langvarige kontrakter.

– For øyeblikket er de langvarige certepartier, fra tre til fem år, iferd med å gå ut. Spørsmålet er om vi kan få slike certepartier igjen. Hvis vi får et noe bedre marked inneværende år, vil de

skipene hvis certepartier går ut, bli søkt beskjeftiget på kortsiktige certepartier inntil vi finner lengre regningssvarende beskjeftigelse for dem, sier han.

Over det verste

Tegn tyder nå på at vi er over det verste når det gjelder tørrlastmarkedet. Dette skyldes i første rekke et sterkt kornmarked. Det er dessuten et aktivt marked for kull og malm, og da spesielt kull, som i stadig større grad blir anvendt til energi fremfor olje. Oljeselskap som Shell og BP konsentrerer seg nå nesten vel så mye om kull som om oljemarkedet. Når det gjelder olje, hadde markedet vært vesentlig bedre hvis ikke den politiske situasjonen i Iran

hadde utviklet seg som den gjorde. Enkelte tegn tyder imidlertid på at vi kanskje vil se en klar bedring snart. Hvorvidt det vil vedvare, er en annen sak. Det er altfor mange politiske aspekter som spiller inn overfor skipsfarten idag, så det å spå noe er vanskelig.

Sikkerheten teller mye

– Hvilke tanker har du om fremtiden?

– Jeg har tro på shipping under norsk flagg for de aller største skipene. Her mener jeg at vi er konkurransedyktige, særlig fordi befrakterne i fremtiden vil legge stor vekt på den sikkerhetsmessige siden. Norske redere har velutstyrte skip og godt kvalifiserte sjøfolk. Jeg tror også at

norsk shipping vil være konkurransedyktig når det gjelder spesialskip. I den forbindelse kan jeg jo nevne at vi nå vurderer å kontrahere en serie avanserte kombinerte skip (OBO).

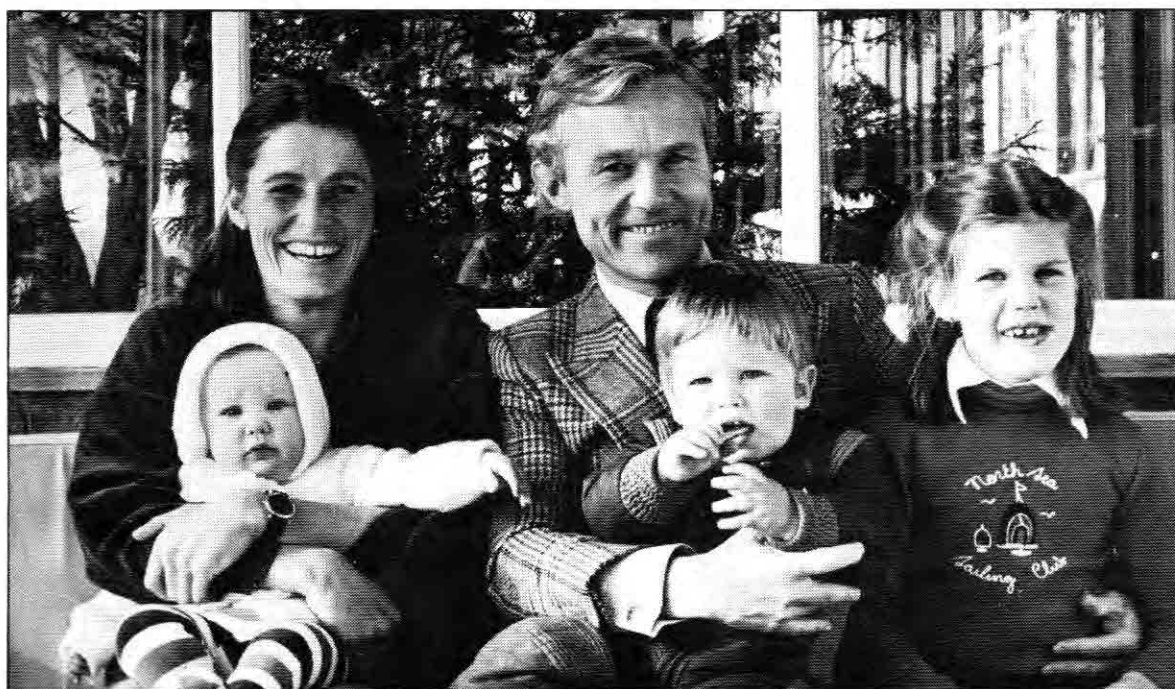
Jørgen Jahre jr. er en opp-tatt mann, meget engasjert i sitt arbeid. Da JAHRE NYTT forleden besøkte ham på Granum gård hadde han akkurat kommet hjem fra kontoret. Det var da sen ettermiddag.

– Jeg beklager ikke sene dager, for jeg er glad i mitt arbeid, sier han. Og hans kone, Kari Anette, legger til at han også nå og da må ta søndager og helligdager til hjelp for å få tingene unna på kontoret.

I sitt daglige virke er han spesielt ansvarlig for rederiets befraktning og drift av skipene, en funksjon som hans far, Jørgen Jahre, hadde tidligere.

Jørgen Jahre jr. har forøvrig vært i firmaet i 11 år. Han begynte som befrakter. I løpet av denne tiden har han vært halvannet år i Saudi Arabia og i Hong Kong i et shippingforetagende sammen med Wallem & Co. Han kom tidlig i kontakt med shippingmiljøet idet det var shipping både på fars- og morssiden.

Forts. side 5.



Kari Anette og Jørgen Jahre jr. med barna Fanny, 8 måneder gammel, Anders August, snart to år, og Cornelia på seks.



JAHRE NYTT

Rederiavis for Anders Jahre, Sandefjord

Ansvarlig:
Nils Stensønes

Redaktører:
Peer Møller Jan Eric Møller

Layout:
Peer Møller

Redaksjonen av dette nummer avsluttet 15. mai.

Trykt i A/S Handelstrykkeriet

Ettertrykk kun etter tillatelse

Et navn som forplikter

På den shipping-utstilling som nylig har vært arrangert på Sjølyst i Oslo, kunne man blant meget annet severdig også beundre en modell av JAHRE LINE's nye bil- og passasjerskip «Prinsesse Ragnhild». Den vil bli levert fra verftet i Tyskland 1. februar 1981, og umiddelbart etterpå satt inn i ruten Oslo — Kiel. Med dette skip vil JAHRE LINE i løpet av få år ha fornyet sin seilende flåte, idet den siste «Kronprins Harald» ble levert i mars 1976.

JAHRE NYTT bragte i sitt siste nr. en detaljert teknisk beskrivelse av den nye «Prinsesse Ragnhild», og skal ikke gjenta dette her. Bare så meget vil vi nevne at planleggingen av skipet bygger på alle de verdifulle erfaringer man har innhentet fra de tre tidligere bygde skip. I så måte har konstruktørene lyttet til gode råd, både fra rederiets ledelse og fra det seilende personell.

Vi bør være litt forsiktige med å rose oss selv. Men det er neppe å ta munnen for full når vi sier at JAHRE LINE har seilt i medvind siden starten. Som på så mange andre felter hadde Anders Jahre en sikker intuisjon når det gjaldt 1950-årenes begynnende bilturisme. Tidligere enn mange andre forstod han at det nord-europeiske marked for turisme ville ekspandere stort; her lå det så sannelig muligheter til å satse på den maritime bil- og passasjertrafikk. Like sikker var han i sitt valg av JAHRE LINE's første sjef, direktør Winge Simonsen, som med sin intense effektivitet og sitt skøyersmil ikke bare drev linjen fram til solide økonomiske resultater, men også skapte den hygge og sjarm man gjerne forbinder med Kielerfergene. Hans etterfølger, direktør Tore Andresen, har bare sittet i sjefstolen et par år, men det later ikke til at han vil markere seg noe mindre enn sin forgjenger. Med sin lange erfaring og sin personlige sindighet skulle vi tro at han til fulle vil befeste linjens gode renommé.

Vi har allerede flere år sukket tungt under en omfattende skipsfartskrise. Norske skip selges, norske skip hugges opp, norske rederier må innstille. Tusener av arbeidsplasser er gått tapt. Vårt eget rederi hadde kanskje et bedre utgangspunkt enn de fleste andre norske rederier. En solid økonomi var grunnfestet gjennom mange års sikre og kloke ledelse. Likevel ville dette ikke være tilstrekkelig til å føre vårt rederi gjennom mange års nasjonale og internasjonale depresjonsperiode om vi ikke også i denne tid hadde hatt ledere med forståelse for fornuftige disposisjoner. Derfor vil vi tillate oss i disse deilige forsommerdager å juble litt — ikke bare over de tegn vi synes å kunne registrere innenfor skipsfarten generelt, men i særdeleshet over de nye engasjementer som er i emning innenfor vårt eget selskap.

La oss denne gang spesielt få nevne JAHRE LINE. Vi har allerede uttalt at denne linjen har seilt i medvind fra starten. Og vi gleder oss over de umiskjennelige tegn på en fortsatt fremgang og ekspansjon. Vi vil gi uttrykk for en optimistisk tro på linjens administrative ledelse, offiserer, besetning og restaurantpersonale. Alt tyder på at dette teamwork av dyktige og velmenende ansatte vil fortsette å gjøre en god jobb.

JAHRE LINE er blitt et navn vi gleder oss over — og et navn som forplikter til kvalitet og service.

Velferden jubilerer

Sjømannsidretten i velferdens regi feiret som kjent 30-års jubileum tidligere i år, og hva var vel mer naturlig enn å markere denne begivenheten i maritimt miljø. Ombord på «Kronprins Harald» ble jubileet feiret, og det var skipsreder Jørgen Jahre, formannen i velferdstjenestens idrettsutvalg, som var vert og ønsket velkommen ombord.

Talerlisten og gratulantene besto foruten Jahre av Egil Gulliksen fra fri-idrettsforbundet, Lars Kvam fra svømmeforbundet, Magnus Nilsen fra STUI og Asbjørn Skarstein

fra Handelsdepartementet.

Lorang Ridder-Nielsen ga et historisk tilbakeblikk gjennom de 30 årene og trakk bl. a. frem samarbeidet mellom velferden og de ulike organisasjoner. Pressen ble også nevnt, og Ridder-Nielsen understreket at omtalen av sjømannsidretten i de ulike aviser og tidsskrifter er med på å skape PR og kaste glans over virksomheten.

Under middagen ble det overrakt jubileumsgaver til idrettstjenesten fra fri-idrettsforbundet og svømmeforbundet.



Bak fra venstre: Egil Gulliksen, Norges Fri-idrettsforbund, Hjalmar «Hjallis» Andersen fra Velferden og Lars Kvam, Norges Svømmeforbund. Foran: Lorang Ridder-Nielsen fra Velferden og Jørgen Jahre, som var vert ombord.

Velkommen i huset



Sekretær Kari Christiansen hadde 11. mai sin siste arbeidsdag i vårt firma. Hun har vært ansatt i åtte år, og har nå flyttet til Oslo der hun har fått jobb på hovedkontoret i Shell. Turid Iversen (til venstre), har tidligere vært ansatt i Larvik Smelteverk, og begynte hos oss samtidig med at Kari Christiansen sluttet. Vi ønsker Turid Iversen velkommen i huset og håper at hun vil trives på sin nye arbeidsplass.

Ingen kom til skade i Bengalbukten, men Bevæpnede gangstere ombord i «Jarmona»

Jahre-tankeren «Jarmona» har vært offer for tyveriforsøk av bevæpnede gangstere mens skipet lå ankeret opp utenfor Chittagong innerst i Bengalbukten. Episoden endte med at skipet ble for-

latt uten at noe var stjålet og uten at noen av besetningen kom alvorlig til skade, men den virket dramatisk nok så lenge «besøket» varte.

Episoden fant sted natten til en fredag i mars. Skipets

overstyrmann, Hjalmar Grønbeck, ble purret litt før kl. 02 på natten av vaktmenn som tidligere var kommet ombord og som vettskremte fortalte at seks mann hadde trengt seg ombord, bevæpnet med maskinpistoler og

store huggertor. To av vaktmennene var blitt truet på livet hvis de la hindringer i veien. Skipets kaptein, Jann Strømdal, lot hele besetningen bli purret og samlet alle

Fortsattelse siste side 2

Jahre Nytt bringer her rapporten

Bevæpnede gangstere ombord i «Jarmona» mens skipet lå ankeret opp utenfor Chittagong innerst i Bengalbukten, sto det å lese på første side i Sandefjords Blad tidlig i april måned. Episoden fant sted en fredag i mars, men ingen kom til skade.

Episoden vakte oppmerksomhet i rederiet, og ikke minst blant mannskapet ombord i «Jarmona». JAHRE NYTT bringer her brevet som rederiet mottok fra skipets kaptein, Jann Strømdal. Det er datert 14. mars og skrevet mens «Jarmona» var i sjøen:

Under vårt opphold til ankers utenfor Chittagong, fra 4/3 til 11/3 d.å., hadde vi to ganger «ubudne gjester».

Det første «besøket» hadde vi natten til den 8/3, og det forløp ganske u dramatisk. Ca. kl. 02.00 kom to små båter med tre mann i hver båt og la seg under baugen. To mann forsøkte å ta seg om bord langs ankerkjettingen, men ble avvist av vaktene. Det så ikke ut som noen av dem hadde våpen.

Vi hadde fem vaktmenn fra land om bord som patruljerte rundt skipet om natten. Dessverre fikk ikke jeg eller noen av mine styrmenn informasjon om det som hadde hendt, det ble således ikke iverksatt noen spesielle forholdsregler etter den første episoden. Representanten fra agentkontoret som jo var om bord hele tiden, hadde heller ikke nevnt noe om at bevæpnede tyver herjet i området.

Det er sannsynlig at det første

forsøket bare var en rekognosering, for ved neste forsøk ankom det hele seks små båter lastet med folk.

Ca. kl. 01.50 natten til den 9/3 ble så overstyrmann Grønbeck purret av vaktmennene, som var helt vettskremte og pratet i munnen på hverandre. Men etter mye gestikulering og uforståelig tale, fikk overstyrmannen forståelse av at seks mann hadde trengt seg om bord og at de var bevæpnet med maskinpistoler og store huggertor. Videre at en av dem hadde gått til angrep på de to vaktmennene som var på bakken og truet med å drepe dem hvis de la hindringer i veien for dem.

Overstyrmann Grønbeck purret med en gang meg og informerte om det som hadde skjedd. Jeg ga så ordre om å purre hele besetningen, samt mannen fra agentkontoret og tolloffiseren som oppholdt seg om bord, og be alle samle seg på broen.

Straks jeg kom på broen tok jeg kontakt med Chittagong Port Control via VHF og informerte om at vi hadde bevæpnede gangsters om bord, og ba dem kontakte marinen og anmode om at den sendte ut en patruljebåt. Det var det siste jeg hørte fra den kanten. Undertiden ble bakken og tankdekket gransket med kikkertene, og før kl. 02.20 ble det observert flere personer på bakken, men etter nevnte tidspunkt var det intet liv å se på dekket eller bakken. Overstyrmannen foreslo da at han skulle ta med seg arbeidslederen og

pumpemannen og de fem vaktmennene og gå forover for å undersøke, og jeg samtykket.

Kl. 02.45 rapporterte overstyrmannen at de ubudne «gjestene» hadde forlatt skipet. De hadde brutt opp døren til rommet under bakken, men grunnet den store høyden opp til tankdekket, og utstyrets størrelse og tyngde, oppga de tydeligvis å få med seg noe — så heldigvis var var ingenting borte.

Etter den siste episoden sperret vi ankerklyssene, og kjørte vann i klyssene om natten.

Hadde agentkontorets representant om bord informert meg om at ankerliggeren måtte regne med å bli utsatt for bevæpnede tyveriforsøk, ville vi naturligvis ha tatt forholdsregler allerede første dag, noe jeg påpekte overfor vedkommende.

Assistanse fra Bangladesh Navy kan en ikke regne med. Den 9/3 sendte jeg en telegrafisk anmodning til Bangladesh Navy og til Harbour Master Chittagong om å la en patruljebåt holde seg i farvannet om natten, men intet skjedde.

I den forbindelse siterer jeg en uttalelse fra tolloffiseren som var om bord under vårt opphold: «If you are attached by armed gangsters while at anchor at Chittagong Anchorage, you are completely on your own, and have to rely on your own resources». Sitat slutt.

Med hilsen
Jann Strømdal
Kaptein

Diplom for god innsats

Skipsaviskonkurransen 1978 resulterte i at «Jastella-Bla-Bla» fikk diplom for god innsats. Det er ikke første gang, og gledelig å konstatere at man legger merke til det arbeid som utføres på denne fronten ombord på «Jastella». Vi vet at det krever sitt. Og vi gratulerer.

Her er resultatet av konkurransen om «Rasmus»-statuetten:

Nr. 1 og vinner av «Rasmus»-statuetten 1978: M/S «Høegh Musketeer» med skipsavisen DEN NYE MUSKEDUNDRA. Eier: Leif Høegh & Co. A/S, Oslo.

Nr. 2 M/S «Polysaga» med skipsavisen SAGABLOTT. Eier: Einar Rasmussens Rederier, Kristiansand S.

Nr. 3 M/S «Fernsea» med skipsavisen KLØVER-BLAD V. Eier: Fearnley & Eger A/S, Oslo.

Følgende aviser (i alfabetisk orden) tildeles diplom for god innsats:

LPG/T «Eirik Raude» med skipsavisen GRØNNLANDS VENNEN. Eier: Einar Bakkevig, Oslo.

M/S «Høegh Mistral» med skipsavisen MISTRALPOSTEN. Eier: Leif Høegh & Co. A/S, Oslo.

T/T «Jastella» med skipsavisen JASTELLA BLA-BLA. Eier: Anders Jahre, Sandefjord.

M/S «Royal Viking Sky» med skipsavisen LADE! LADE! Eier: Royal Viking Line A/S, Oslo.

M/S «Wilnina» med skipsavisen WIL-BÆRT. Eier: Anders Wilhelmsen & Co., Oslo.

JASTELLA Bla-Bla

ORGAN FOR GJORT OG UGJORT OMBORD

NR. ARGANG. LØSSALG - 1,00

LES IDAG OM:

LES IDAG OM:

JASTELLA Bla-Bla

betaler 2 ØL for månedens beste nyhetstips

Det greske skipet «Torenia» sank i Nord-Atlanteren, men: «Jagrand» reddet hele besetningen

M/T «Jagrand» kom greske «Torenia» til unnsetning i Nord-Atlanteren i april. 15. april kl. 06 ble det hørt nødrop på radio og «Jagrand» satte kursen mot det greske skipet som var iferd med å synke mens redningsutstyret ble bragt frem og gjort klart. En times tid etterat nødsignalet ble hørt, var «Jagrand» fremme ved «Torenia». En liberiansk båt lå stand by for å tre støttende til dersom dette ble nødvendig, noe det ikke ble. Klokken 08 hadde «Jagrand» fått det synkende skips besetning ombord. Etter å ha forsikret seg om at det ikke var flere ombord på «Torenia», satte «Jagrand» kursen mot Bermuda der de bergede ble satt iland.

JAHRE NYTT har snakket med 1. maskinist Harry Pedersen, som mønstret av da «Jagrand» kom til Texas. Han forteller at det ikke var noe særlig dramatisk omkring bergingen. — Det var fint og stille vær da vi kom dit, og vi tok dem ombord med losleideren langs skutensida. Vi hadde ikke båter på vannet for å ta dem ombord.

— Hva var det som hadde

mark med sukker, lastet med 6.000 tonn. Vi tok mannskapet med til Bermuda, dit vi kom etter to døgnreise.

— Var det andre båter i farvannet rundt havaristen?

— Ja, det var en tysker som kom rett etter oss.

— Var det noen av mannskapet som ble skadet på det greske skipet?

— Nei. De var i fin form alle sammen, sier Pedersen.



skjedd med det greske skipet?

— Ettersom jeg forsto, så hadde de fått en lekkasje i et av rommene slik at de fikk vann inn i lasten. Og samtidig som de fikk slagside, fikk de vann inn i innredningen. De turde derfor ikke holde seg ombord lenger på grunn av den sterke slagsiden mot babord. Skipet fløt fortsatt da de kom ombord til oss. Mannskapet fortalte at de hadde hatt problemer i et par dager.

— Hvor stor var den greske båten?

— Den var på ca. 11.000 tonn og var på vei fra Cuba til Dan-



ANDERS JAHRE
SANDEFJORD
NORGE
TELEGRAMM- FÆLAGIC

N/T «JAGRANDA»
Skip
N. Atlanteren den 15. april 1979
Sted dato

Journalutdrag

Utdrag av Dekks dagboken før

på reise fra Gibraltar til Nederland, Texas

Under opphold i

Ar	dag og måned	Ar
1979.	15. april	<p>Kl. 0000 EO-drift. 2. mask Oseberg st. by vakt. Vind N 4-5. Sjs 5. Vakt 0400 - 0800 Smører Nilsen. 0800 - 1200 Matros Hirvonen.</p> <p>" 0200 Ble det oppdaget at lygten ikke virket.</p> <p>" 0300 Hørte May Day VHF kanal 16.</p> <p>" 0615 Hørte kaptein og satte kurs mot havaristen.</p> <p>" 0730 Maskinrom bemannet. Slått klart skip. Klatrenett, ledere, livbøyer klare. Til assistanse for synkende greske M/V «Torenia» i pos. N34 51 W50 09.</p> <p>" 0700 Vind N 2. Sjs 4-5, svell.</p> <p>" 0717 2 livbåter løgs siden, begynte å ta ombord folk.</p> <p>" 0720 Liberianske M/V «Theodora A» 14 st. by W50 til å gi assistanse.</p> <p>" 0800 Alle mannskaper fra M/V «Torenia» ombord. 27 mann til sammen og 3 små fuler i et bur.</p> <p>" 12-7 Under manøvrering for å holde pos. ble den ene livbåten til Torenia ødelagt. Den andre havarete under berging.</p> <p>" 1337 Tok en siste runde rundt M/V «Torenia».</p> <p>" 1410 Full fart og steady gange, kurs for Bermuda. Pos. havaristedet W34 53 W50 23. Da vi forlot havaristen hadde den kraftige slagside til babord og vannet inn på hoveddekket babord ca. 1 fot.</p>

Tor Tøllefsen
Tor Tøllefsen
Kaptein

Herbert Lyder
Herbert Lyder
Kaptein

NB! Ved innrullet havari eller annen skade på skip, maskineri eller last skal utdrag av dekk- og eller redningsdagboken sendes redneret skapet.

SKEMA N. A122
AN INNSLETTET: HAVARISTEN 10000-877

Utdrag fra dekkdagboken der redningen er beskrevet i korte trekk.



Bildet, som er tatt av Hans Gogstad på «Jagrand», viser at havaristen hadde sterk slagside.

Bildet under:

En av livbåtene fra «Torenia» har kommet frem til skutensida på «Jagrand», og mannskapet er iferd med å klatre opp losleideren.

Mye nytt og lærerikt for Khandakar:

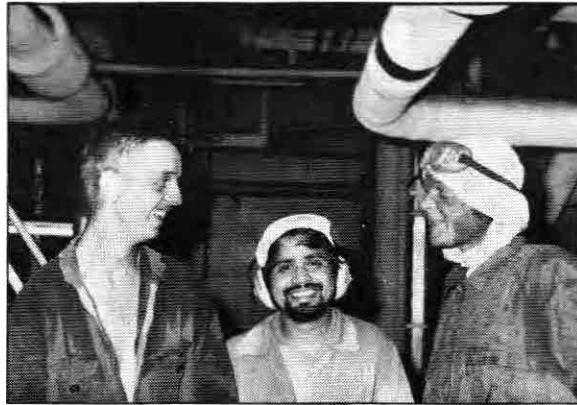
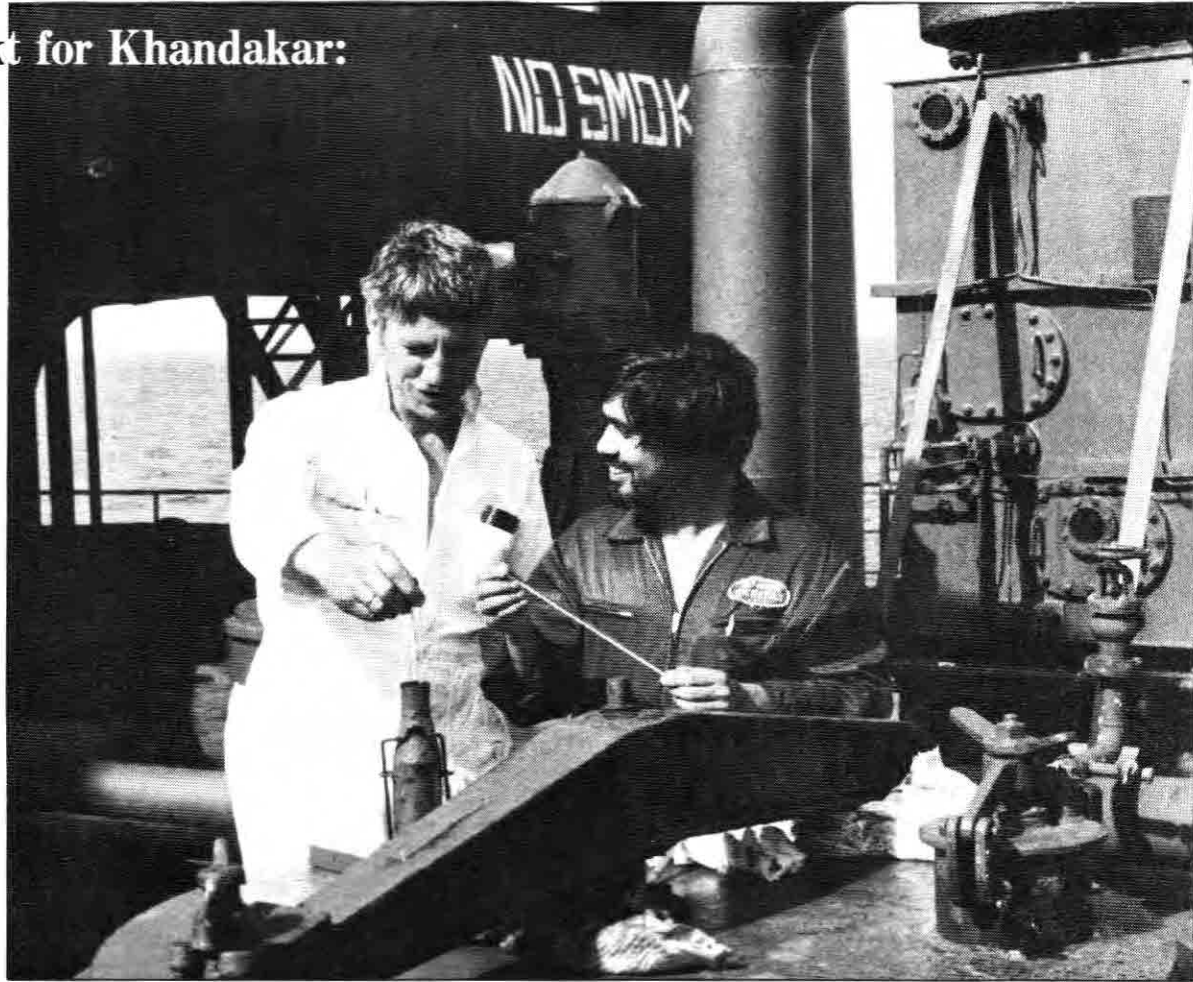
Utviklings- hjelp på «Jamunda»

I slutten av forrige måned gikk Nurul Wahab Khandakar i land fra «Jamunda» etter å ha vært ombord siden november i fjor. Khandakar er ansatt i Bangladesh Shipping Corporation og har fulgt et opplæringsprogram på «Jamunda» etter å ha blitt utsendt av NORAD for opplæring.

Khandakar, som etter et års opphold her i landet snakker godt norsk, fikk god innføring i hvordan en supertanker fungerer og hva slags gjøremål besetningen ombord har. Han har tidligere praksis fra irakske båter, men fikk oppleve noe som var nytt for ham under tiden ombord, nemlig at reparasjoner kan gjøres på båten ute i sjøen. Khandakar ble overrasket over dette idet han var vant til at reparasjoner av alle slag ble foretatt på verksted ved land.

Bangladesh er iferd med å bygge opp sin egen flåte, og det var som et ledd i det å utdanne spesialister at Khandakar fulgte «Jamunda». Det er dårlig med utdannelsestilbud i Bangladesh. Folk som ønsker å lære, må vanligvis til utlandet, hvor de som regel blir boende etter opplæringen. Men i Khandakars tilfelle er det store muligheter for at han blir værende i sitt hjemland og således kan tilføre sine landsmenn nyttig erfaring. Til høsten skal han begynne på skole i England for å få teoretisk opplæring i turbin. Han var tidligere maskinist i Bangladesh Shipping Corporation, men nå er han inspektør.

Kaptein Egil Kjellstrøm på «Jamunda», som stadig er JAHRE NYTT behjelpelig med bilder og stoff fra båten og som har tatt bildene på denne siden, forteller at Khandakar ble godt mottatt fra første stund ombord og at han gled fint inn i miljøet. — En alle tiders kjekk kar, er karakteristikken Kjellstrøm gir Khandakar.



Bildet øverst:

Overstyrmann Kristian Lysvik, til venstre, instruerer Khandakar i hvordan egenvekten på slop-tanken måles.

*

Over til venstre:

Smører Dag Stenfjord, til venstre, og matros Lars Johansson har endel tips å gi Khandakar.

*

Over til høyre:

Blant de ting som gjøres på norske båter i sjøen, men som er ukjent i Bangladesh-flåten er rengjøring av bunnen, eller å scampe, som det heter. Her sees fra venstre Jose Santiago, Manuel Garcia og overstyrmann Lysvik.

*

Til venstre:

Khandakar kunne under «Jamunda»-oppholdet feire sin fødselsdag, og denne begivenhet ble selvfølgelig feiret. Her er han i ferd med å skjære opp bursdagskaken. Bak står pike Reidun Odberg og til venstre 2. maskinist Einar Johansen.

40 TV-program tilbys skipene årlig

Velferdstjenesten for handelsflåten er nå i god gang med utsendelse av norske fjernsynsprogrammer på videokassetter til skip i utenriks fart. Hittil har innpå 100 skip meldt seg på til denne tjenesten, hvorav «Jarilla» og «Jamunda» fra vårt rederi for å høste erfaringer. Foreløbig ansees det som et prøveopplegg for våre båter. Det nye tilbudet til sjøfolk omfatter 40 programmer på tilsammen 200 timer pr. år. Hvert program pakkes i fem-timers kofferter med seks – syv kassetter i hver.

Det er Norsk Rikskringkasting som har redaktøransvaret og som forestår utvelgelsen og sammensetningen av programkoffertene, men en vil så vidt mulig ha sjøfolkene selv med på råd. Gjennom de rederiene som abonnerer på programmene

sendes det ut vurderingsskjemaer som hjemmeværende sjøfolk blir bedt om å fylle ut. Disse skjemaene sendes ut så tidlig at rederiene kan fordele dem før programmene går på luften.

Velferdstjenesten sendte i løpet av de to–tre første ukene etter starten ut 80 videokofferter, dvs. 5 programmer à 16 kopier. For at skipene skal få TV-programmene hurtigst mulig, har rederiene sagt seg villige til å besørge utsendelsen med avløsningsmannskaper eller ved proviantforsendelser. Dette samarbeid fungerer utmerket. Det har vært stor rift om programmene, og kassettene har gjerne gått ut samme dag de har vært ferdige.

Det vil ta ca. ett år fra et program sendes ut til samtlige tilmeldte skip har hatt det om

bord, og man må derfor konsentrere seg om de programtypene som er minst aktualitetspreget. Det som da gjenstår er underholdning, teater, opplysnings- og enkelte debattprogrammer. Sportsreportasjer blir ofte raskt uaktuelle og passer derfor dårlig i dette opplegget, men noe vil likevel komme med, som eksempel nevnes reportasjer fra VM i kunstløp og det ukentlige Sports-hjørnet.

Når det gjelder TV-program som t. eks. TIGRIS og Arbeidsplass Nordsjøen, som består av flere deler som bør ses i en bestemt rekkefølge, er det nødvendig å samle alle delene i én koffert. Dette for å unngå at et skip får om bord siste delen først. Sjøfolkene kan da se hele serien uten avbrudd.



Fra tidligere kaptein Olav Apold, som ble pensjonert i 1972, har JAHRE NYTT mottatt disse linjene:

Kjære redaktør.

Mange takk for det tilsendte JAHRE NYTT, som jeg fikk da jeg kom hjem for et par dager siden. Jeg blev både overrasket og glad for bladet. At jeg har lest det med stor interesse er vel unødvendig å nevne. Det har også fått meg til å tenke, mer enn vanlig, tilbake på de hyggelige årene i Firma Anders Jahre.

Med hilsen
Olav Apold

Positivt tross alt

Ulykkes- og skadestatistikk er ikke hyggelig lesning, men likevel må vi kunne ha lov å si at statistikken for vårt rederi for 1978 har positive trekk i seg. Statistikken viser nemlig at antallet skader, som er av en slik art at de må meldes Rikstrykdeverket, gikk ned fra 180 i 1977 til 116 i fjor.

Antall skader pr. påmønstr-

ret i 1978 var 0.15 mot 0.25 og 0.17 i 1976 og 77. Antall skadeavmønstringer med betaling av sykehøyre var 35. Tilsvarende tall i 1977 og 1976 var henholdsvis 43 og 37.

Vi hadde i 1978, i likhet med i 1977, ingen skader med dødelig utgang, mens det var to dødsfall som skyldtes syksom. Jahre Li-

nes mannskaper inngår i dette kapitel.

Den til enhver tid påmønstrede mannskapsstyrke var 732, heter det i årsrapporten for Maritim Personellavdeling i vårt rederi.

Ser vi på ulykkesstatistikken for den norske flåte under ett, viser det seg at over halvparten av skadene i fjor inntraff mens skipet var i

sjøen og at de fleste skjedde under arbeide i maskin, fyrrum eller pumperom.

32 sjøfolk mistet livet som følge av ulykker i 1977.

Nedenfor bringer vi den fullstendige statistikken over ulykker i handelsflåten i 1978. Tallene refererer seg til antall ulykker og prosentvis andel av ulykkene.

Antall skader gikk ned ifjor!

1. Håndverktøy (også maskindrevet), redskap splinter o.l. fra verktøy og redskap	131 = 3,4%
2. Varmt og kaldt stoff (fast, flytende, gassaktig)	96 = 2,5%
3. Eksplosjon, sprengning, brann e.l.	10 = 0,3%
4. Giftig stoff, etsende stoff, stråler	5 = 0,1%
5. Fall til lavere nivå	275 = 7,1%
6. Fall til samme nivå	412 = 10,6%
7. Fallende gjenstander som skadede ikke håndterte	68 = 1,7%
8. Tråkking på, støt av eller mot gjenstand som skadede ikke håndterte	164 = 4,2%
9. Løfting, bæring e.l. håndtering som skadede utførte	416 = 10,8%
10. Fortøyning, forhaling, ankring, sleping	167 = 4,3%
11. Klargjøring til lasting eller lossing, eller nedrigging sjøklart	177 = 4,6%
12. Arbeid på skuteseide	31 = 0,8%
13. Arbeid i maskinen, fyrrum, pumperom	505 = 13,0%
14. Forgifting, kjemisk påvirkning	44 = 1,1%
15. Forsvinninger	5 = 0,1%
16. Forlis i åpen sjø	4 = 0,1%
17. Kollisjon	0
18. Grunnstøtning	0
19. Bråttstø, slingring, uvær	83 = 2,1%
20. Forsvunnet totalt	0
21. Krigsårsak	0
22. Ulykker under opphold i land	494 = 12,7%
23. Ulykker under båttransport fra og til skipet	7 = 0,2%
24. Epidemisk sykdom	4 = 0,1%
25. Klimatisk sykdom	11 = 0,3%
26. Annen yrkessykdom	106 = 2,7%
27. Annen skadeårsak	666 = 17,2%
Sted	
a. Ombord i skipet i sjøen	2227 = 57,4%
b. Ombord i skipet i havn	987 = 25,4%
c. I land	494 = 12,7%
d. Ikke oppgitt	173 = 4,5%
Totalt	3881 = 100,0%

Fartsområde

a. Kystfart	72 = 1,9%
b. Nord- og Østerfart	337 = 8,7%
c. Oversjøisk fart	3472 = 89,4%
Totalt	3881 = 100,0%

Bemanningsgrupper

a. Dekksbefal	341 = 8,8%
b. Maskinbefal	359 = 9,3%
c. Dekksbesetning	1650 = 42,5%
d. Restaurasjonsbesetning	501 = 12,9%
Totalt	3881 = 100,0%

Ulykker skjedd under påvirkning av alkohol

Dødsfall	27 = 0,7%
Skadede utlendinger	520 = 13,4%
Av ulykker ombord på fritiden	410 = 10,6%
Avmønstring på grunn av ulykkene	552 = 14,2%
Skadede kvinner	177 = 4,6%

Ulykker med dødelig utgang:

Forlis M/S «Golar Borg»	2
Drukning (under reise)	7
Forsvunnet under reise, antagelig drept i slagsmål ombord	1
Drukning i havn	4
Drukning (ulykke med passbåt)	1
Fallulykker	6
Arbeidsulykke med slepewire	1
Skutt ombord av uvedkommende	1
Stukket ned med kniv ombord	1
Fremmedlegeme i luftrøret	1
Forulykket under eggssanking i fjellet	1
Ulykke hjemme på ferie	1
Motorsykelulykke	1
Bilulykker	4
Antall forulykkede i alt	32

Hva ønsker vi å gjøre i vår fritid ombord?



Hva ønsker vi å gjøre i vår fritid ombord? Dette var spørsmålet som ble stilt de seilende på «Jalinga», og det var radio-offiser Sverre Solberg som var drivende kraft bak intervju-undersøkelsen. – Vanligvis er det jo stortingsrepresentanter, prester, kvinneforeninger og andre landkrabber som er «forstå-seg-på-ere» når det gjelder sjøfolks velferd, men det er vel på tide at noen spør sjøfolkene selv om deres mening, mener Solberg, som har oversendt JAHRE NYTT resultatet av sin undersøkelse.

Spørsmålene var mange, og meningene om hvilke fritidsaktiviteter man bør sette igang med på et skip, er delte. Men undersøkelsen ga ihvertfall et klart svar på at de fleste ikke er uvillige til å påta seg oppdrag, eller stå som ansvarlig for arrangementer ombord. Av 34 spurte var det bare fire som stilte seg negative. De resterende 30 var villige til å påta seg noe.

LABER DELTAGELSE

Sverre Solberg sier at meningsmålingen ble satt igang etter at heller laber deltagelse i forskjellige aktiviteter og arrangementer fikk ham til å lure på hva folk egentlig vil gjøre i fritiden. Alle ombord var villige til å svare på spørsmålene, og Solberg fikk inntrykk av at de synes det var på tide at noen spurte dem om dette. Massemedia trykker jo mer enn gjerne alle uttalelser om sjøfolk og velferd ombord, og det spiller visst ingen rolle om de som uttaler seg har kjennskap til sjølivet eller ikke, sier han.

Solberg sier videre at blant de spurte er det god spredning både når det gjelder alder, bosted og arbeide ombord.

WESTERN MEST POPULÆRT

Så over til spørsmålene. Først ble det spurt om man ønsker å se film, hva slags film man i så fall vil ha, og hvor ofte det burde være filmkveld. Alle ønsket å se film, og nesten alle mente det var nok med film to kvelder i uka. Western, komedier og kriminal fikk størst oppslutning, mens romantiske filmer kun fikk én stemme.

– Hvor ofte bør det være bar-kvelder?

De fleste ønsket å holde på den nåværende ordningen med



Bildet øverst:

Undersøkelsen viser at det er stor stemning for å arrangere idrett ombord. Og det gjøres da også. Her er det pike Edith Jamt (55 år) som unnagjør en 60-meter. Tiden ble 14.2.

to kvelder. Når det gjaldt antall drinker, som det også ble spurt om, mente flertallet (12) at voksne mennesker ikke trenger barnepike og at det ikke bør være noen begrensning i antall drinker. Åtte stemte for tre drinker pr. barkveld, som nå, mens syv ønsker fire drinker.

– Hvor ofte skal vi arrangere bingo på en rundtur Europa – Gulven – Europa, som tar ca. tre måneder?

– Ti svar gikk ut på at to ganger er nok, ni mente at tre ganger er ønskelig, mens åtte ville ha bingo fire ganger. Fire svarte at bingo ikke bør arrangeres ombord.

JA TIL VELFERDSKVELDER

– Hva med velferdskvelder med underholdning, sketsjer og spørrekonkurranser?

Her var det et overveldende flertall for slike kvelder (29), mens fem mente de godt kunne unnvære disse arrangementene.

– Hvilken form for idrett ønsker du å drive?

19 stemmer ble avgitt for idrett generelt, mens skyting var det mest populære når det ble spesifisert. Som en god nummer to fulgte pilkast. Bordtennis kom på tredje plass. Bare to av de spurte var negativt innstilt overfor idrett ombord.

Det ble også spurt om det var stemning for å arrangere religiøse møter og andakter ombord, men dette var det kun tre som gjerne ville ha. Resten mente at dette ikke passet ombord.

Ellers var det stor stemning for kurs i båtførerprøven og kurs i språk. Andre kurs man

gjærne kunne ønske seg, var automatikk, matematikk, skipets drift og oppbygging, vernearbeide og maling. Av forslag til fritidstilbud ble det nevnt politiske gruppemøter, teppeknyting, dekksgolf og spill av alle slag.

POSITIV INNSTILLING

Som nevnt innledningsvis var det ikke mangel på vilje når det gjaldt å påta seg ansvaret for en eller annen sak i forbindelse med fritidsaktiviteter ombord. 19 sa seg villige til å stå i baren, 16 kunne gjerne påta seg å kjøre film, 16 ville hjelpe til med bingo-arrangementer, 10 var villige til å delta i opplegg for velferdskvelder, 6 sa de kunne påta seg idrettsarrangementer og 11 kunne tenke seg å være med å avvikle enkelte øvelser innen idrett. Sverre Solberg sier at han ville se hvordan viljen var til å «stå på» litt, og svarene vidner om en gledelig positiv innstilling til frivillig innsats, sier han.

Undersøkelsen viste også at det er et markert ønske om overtid ombord. Samtlige mente det burde være overtidsarbeide. De fleste (åtte) svarte at 20 timer pr. uke bør være overtid. Ellers var timetallet varierende, men gjennomsnittlig kunne folkene på «Jalinga» ønske seg 17–18 timer pr. uke.

Solberg sier til JAHRE NYTT at det skulle være interessant å få en reaksjon på denne meningsmålingen fra andre båter i rederiet for bl. a. å høre om det er andre oppfatninger om hva fritiden ombord kan fylles med av aktiviteter.

JAHRE NYTT tar gjerne imot reaksjoner fra båtene.



TV er et av fritidstilbudene på «Jalinga», der stemningen for å bli med velferdens video-opplegg med norske TV-programmer er stor. Her er det fra venstre maskinsjef R. H. Andreassen, 1. styrmann Magne Bugten og kaptein Fredrik Engebretsen som kobler av foran skjermen.

3 medaljer i nordisk mesterskap

Det var ikke bare i sjømannsidrettens lagkonkurranser at våre skip markerte seg ettertrykkelig i fjor. Da resultatlistene fra de individuelle konkurranser endelig forelå utpå våren, viste det seg at utøvere på flere av våre skip har erobret medaljer såvel i norsk som i nordisk mesterskap. Riktignok fikk vi ingen nordisk mester i trekamp i fjor, men to sølv og en bronsemedalje. Alf

Nor Samuelsen tok sølv i høyde med 1.77, det samme gjorde Steinar Askereid med 1.75. Resultatet ville gitt ham bronse i yngste klasse, hvilket sier endel om Askereids prestasjon. Også Svenn Solberg erobret medalje i høyde. Hans 1.40 i eldste klasse ga ham bronse. Tre nordiske medaljer i høyde altså. Og i tillegg en rekke medaljer i de norske mesterskapene.



Det er Grete Andersen og Anita Bjørnøy i personellavdelingen som har samlet alle de individuelle premiene på bordet før utdeling. Pakkene representerer kun premiene fra Velferden. I tillegg kommer jo også premiene i Jahremesterskapet.

Samuelsen, Askereid og Solberg våre beste

Alf Nor Samuelsen, «Jacara», ble norsk mester i trekamp. Poengsummen hans ble 1902, hele 165 poeng foran nest bestemann i yngste klasse. Samuelsen 1.77 i høyde holdt til gull, 11.6 på 100 m ga 12. plass (vinnertiden var 10.8), 11.79 i kule holdt til 6. plass (beste støt målte 12.65), mens 5.70 i lengde ga 9. plass (lengste sprang i klassen målte 6.52).

Samuelsen er forøvrig en meget allsidig sjømann. Han ble nordisk mester i bordtennis, er en av våre skips aller beste frisvømmere og spiller fotball så vel til sjøs som på land.

I lengde u.t. tok han sølv med 3.34, mens han i høyde u.t. pusset nok måtte ta til takke med 5. plass. 1.58 var resultatet hans. Vår bestemann i denne øvelsen ble Dag Klaveness, også han «Jacara». Hans 1.59 holdt til 4. plass.

Også vinneren av Jahremesterskapet for kvinner hevdet seg meget bra i det norske mesterskapet. Reidun Odberg «Jamunda», tok sølv i trekampen med 1141 poent, 178 poeng etter vinneren. Sølv ble det også i kule, med 8.52. På 60 m ble det 9.7 og 5. plass, i lengde ga 3.05 12. plass, men i høyde ble hun uplassert. Til gjengjeld ble det gull såvel i høyde uten tilløp som i lengde uten tilløp. Resultatene var henholdsvis 1.18 og 2.32. Reidun Odberg konkurrerer i klasse 2.

Også Steinar Askereid «Jarilla», i klasse 2 vant norsk gullmedalje. Hans 1.52 var det ingen som straffet. I høyde nådde Askereid altså 1.75, det holdt til sølv også her, én centimeter lavere enn norsk og nordisk vinnerhøyde. I trekampen tok han bronse med 1690 poeng. Bronse ble det også i lengde uten tilløp, med 3.21. I kule ble det forøvrig 11.91 og 5. plass, i lengde 5.89 og 4. plass men på 100 m ble han uplassert.

Veteranen Svenn Solberg, «Jalinga», tok sølv i trekampen med 2019 poeng, 54 poeng etter mesteren. Sølv ble det også i høyde, idet den nordiske mester er norsk, og sølv ble det i høyde u.t. med 1.33. Her gikk gullet til Rolf W. Karlsen, «Jamunda», med 1.34. Solbergs 8.1 på 60 m holdt til 4. plass, 8.37 ga 13. plass i kule, men i lengde ble han uplassert. I lengde u.t. derimot ble det 7. plass med 2.60. Her ble Halvard Halvorsen, «Jarilla», vår bestemann med 2.60 og 5. plass.

Det ble også en medalje i svømming. Kåre N. Bolkan, «Javara», tilbakela 100 m bryst på 1.21.6, hvilket ga bronse. Helge Larsen, «Jacara», fulgte på 4. plass med 1.22.5. Begge deltar i klasse 1.

Tar vi også med at Ingrid Bergland, «Kronprins Harald», tok bronse med 2.92 i lengde, er alle medaljer nevnt.

Vi skal også kort nevne de

som fikk premie i det norske mesterskapet. I klasse 1 tok Arne Havik, «Jarmada», 11. plass og Trond Antonsen, «Jarilla», 12. plass i høyde u.t. Dag Klaveness tok 13. plass i lengde u.t.

I KLASSE 2

ble det 5. plass til Thor W. Eriksen, «Jarabella», i lengde u.t. og 11. plass i kule. Thor Stavnum, «Jarilla», tok 4. plass i høyde og Jan Furuseth, «Jarilla», 12. plass i kule. Kjell Taranger, «Jacara», tok 10. plass i høyde u.t.

I KLASSE 3

ble det 8. plass på Trygve Haugetun, «Jarilla», på 60 m, 9. plass til Ludvig Mentzoni, «Jarilla», i lengde u.t. og 10. plass til Per H. Hein, «Jarilla» i høyde.

I KLASSE 4

er Rolf W. Karlsens gull i høyde u.t. nevnt. Videre ble det 5. plass på 60 m, 8. plass i trekampen og 9. plass i lengde på Karlsen.

Halvard Halvorsens resultat og plass i lengde u.t. er nevnt, men ikke at han fikk 10. plass i høyde u.t.

I KVINNEKLASSENE

er Reidun Odbergs meritter nevnt. I klasse 1 tok «Prinsesse Ragnhild»s Grete Ugland 6. plass i lengde og 9. plass i trekamp, mens Anita Finberg tok 9. plass i lengde. Videre ble det 8. plass på Liss M. Gjerde, «Jacara», i lengde u.t. og i høyde u.t. 8. plass ble det også på «Jacara»s Afra Beers i høyde, mens Wenche Sørensen, «Jalinga», tok 9. plass i lengde u.t.

I KLASSE 2

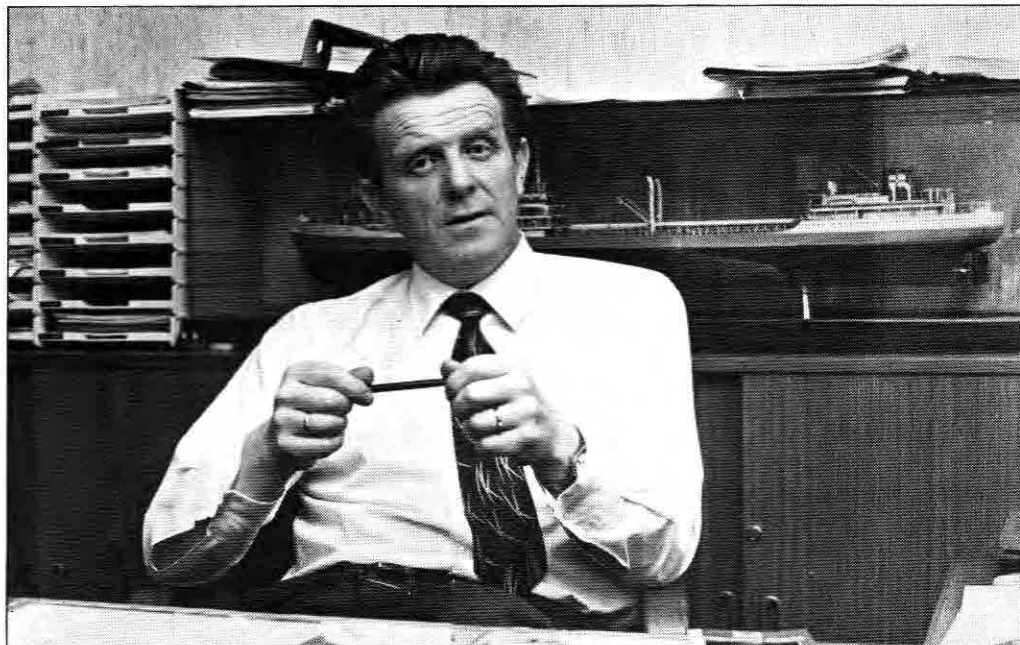
tok Siri Pedersen Crome, «Jarilla», 5. plass i høyde og 5. plass i lengde, videre 4. plass i trekampen og 8. plass i lengde u.t. Toril Aslaksen, «Kronprins Harald», tok 7. plass i trekampen, mens Toril Wonka, «Kronprins Harald», tok 5. plass i høyde u.t.

I KLASSE 3

ble Ingrid Bergland, «Kronprins Harald», nr. 5. i trekampen, tok bronse i lengde, 6. plass i høyde, 7. plass i kule og 5. plass i høyde u.t. Videre tok Bjørg Nilsen, «Jacara», 6. plass på 60 m, mens Liv Berg, «Jalinga», tok 7. plass i lengde u.t.

Dermed skulle alle premieplasseringer være nevnt.

En katamaran som kan ta 600 passasjerer og frakte mannskaper til og fra boreriggene i Nordsjøen i all slags vær? Jo, det vil være realistisk ifølge sjefsingeniør Thor Barth i vårt rederi. Barth har i over ett års tid nå vært rederiets sentrale person i noe som utvilsomt må kunne karakteriseres som et pionerarbeide, nemlig utviklingen av dette ukonvensjonelle skipet. Ingen har tidligere bygget en så stor katamaran. Men en katamaran av denne størrelse vil ha egenskaper som gjør den til et interessant og fremfor alt aktuelt alternativ til helikoptertransporten.



Sjefsingeniør Barth til JAHRE NYTT:

Ideen bak det hele er vår egen

— Det begynte med at vi undersøkte hva vi kunne oppnå med konvensjonelle skip. Men det viste seg forholdsvis snart at vi ikke kunne operere i Nordsjøen med slike skip. Dermed begynte vi å arbeide for å finne frem til en skrogtype som kunne tilfredsstille de krav man må sette til et skip som skal seile i Nordsjøen hele året, uansett hva slags vær man måtte ha. Det ble foretatt beregninger for alternative skrogtyper og det endte med at vi fant frem til en type som var alle andre klart overlegne. Tidlig ifjor høst, i august, ble det klart at løsningsen måtte bli en katamaran, sier Thor Barth til JAHRE NYTT.

— Det produktet som idag finnes på tegnebrettet og i form av en modell, er vel ikke utelukkende self made?

— Bakgrunnen for at vi begynte å arbeide med et slikt prosjekt, var at vi i rederiet



Bildet øverst:

Thor Barth har vært rederiets sentrale person i utviklingen av det nye prosjektet. — De store problemene har vi løst, men utviklingen av skipet går videre, sier han.



JAHRE OFFSHORE vil kunne realiseres fra det øyeblikk positive signaler kommer fra et oljeselskap. Dette er modellen av skipet som er utviklet av rederiet.

mente å ha forutsetningene for å gjennomføre oppgaven. Idéen bak det hele er vår egen. Men det er klart at vi underveis har hatt et samarbeide med forskningsavdelingen i Veritas, dessuten assistanse fra Framnæs mek. Værksted. Jeg skal ikke nekte for at det er blitt endel bilturer mellom Sandefjord og Høvikodden.

— Hvilke momenter er det som taler til fordel for katamarantransport av boreriggmannskaper i Nordsjøen?

— For oljeselskapene er det viktig at transporten kan base-

res på regularitet. Den skal kunne foregå i all slags vær, helst også i tåke, og den skal være så sikker som mulig. Det sikkerhetsmessige er naturlig nok et moment som gjør et realistisk alternativ til helikoptertransport interessant. Dessuten dreier det seg etterhvert om temmelig mange mennesker som skal fraktes.

— Og slett ikke alle er sjøfolk. Ergo er det kanskje vesentlig at man har vært oppmerksom også på sjøsykeproblemet?

— Umiddelbart kan det kan-

skje høres noe rart ut å snakke om sjøsyke, sier Thor Barth og kaster et blikk mot havnebasen hvor vår vinden lager lette kursninger. — Men, fortsetter han og smiler forsiktig, — det er faktisk et poeng. De har jo så forskjellig bakgrunn alle de som nå arbeider i Nordsjøen. Det er ikke bare et poeng at mannskapene skal komme frem til rett tid. De skal også komme frem uthvilte og opplagte. Det må være mulig å bruke overfarten til å hvile ut på. Vi må legge opp til rekreasjonsmuligheter ombord, slik at opp-



Redaktøren
i Norwegian
Shipping News:

Kullsviertro på norsk skipsfart

— Selvom det norske shippingmiljøet kan ha mistet noe av sin anseelse på hjemmemarkedet, er dette ikke tilfelle ute i verden. Mitt inntrykk er at spesielt utenlandske rederier forsøker å følge nøye med i hva de norske rederiene gjør for å komme ut av de nåværende vanskeligheter. De har tydeligvis kullsviertro på norsk skipsfarts evne til å overleve.

Det er redaktør Kjell Mathisen i Norwegian Shipping News som sier dette på bakgrunn av en lang rekke reportasjereiser i utlandet i de senere år.

— Når jeg reiser i Europa og andre steder er det primært for å skaffe stoff til mitt blad. Men erfaringsmessig går meget av tiden med til selv å bli utspurt av mine intervjuobjekter. Det er aldri noen problemer med å få slippe til på høyeste hold i rederiene ute, verre er det enkelte ganger å kunne komme ut i tide til å rekke andre avtaler. Vanligvis går det med like lang tid for meg til å fortelle om hva norsk skipsfart gjør for å møte fremtiden som jeg bruker på det egentlige intervjuet.

— Hvorfor er man så nysgjerrige om norsk skipsfart når den på hjemmebane av enkelte nærmest er erklært for dødsdømt?



— Mitt inntrykk er at den på ingen måte er dødsdømt selv om den de siste årene har vist visse sykdomstegn.

De senere års problemer er imidlertid ikke på noen måte særnorske. Ute som her varierer situasjonen fra rederi til rederi. En rekke rederier i høykostnasjonene ute har også opplevet betydelige kapitaltap. Vi har sett færre rederiavviklinger ute fordi strukturen i næringen har vært anderledes — uten det typisk norske mønster med en rekke relativt små enheter. Om 10 rederier taper 10 millioner hver eller ett rederi

taper 100 millioner kan forsåvidt bli det samme nasjonaløkonomisk. Bedriftsøkonomisk kan derimot konsekvensene bli forskjellige. Det gjør også at massemedia ute får færre «krise»-saker å gripe tak i — og derved unngår man negativ publisitet i en vanskelig tid. Men at massemedia i shippingnasjonen Norge følger utviklingen i bransjen nøye er naturlig, og det bør næringen være glad for enten tidene er gode eller dårlige.

— Vet shippingmiljøet ute tilstrekkelig om norsk skipsfart?

— Ofte er nok interessen mer basert på tro enn detaljerte kjensgjerninger. Gjennom årene har jo norsk skipsfart hatt en betydelig posisjon innen internasjonal skipsfart, og mange har derfor vanskelig for å mene at den nå plutselig skulle være ute av dansen. Dessuten har nesten alle de shippingfolk jeg møter ute gjort forretninger med eller gjennom norske shippingfolk. Dermed har de også et personlig forhold til vår skipsfart. Uppfordret gir de ofte uttrykk for at de er imponert over bredden og kunnskapsnivået på alle plan innen vårt shippingmiljø. Jeg har inntrykk av at dette er noe som mange misunner oss, sier redaktør Mathisen i Norwegian Shipping News.

«Jarilla» innledet sterkt i år

Det er spesielt to av våre skip som bemerker seg med fin idrettslig innsats hittil i år. I den siste oversikten fra Velferden går det frem at «Jarilla» leder det norske mesterskapet i fri-idrett i konkurranse med 81 lag. «Jarilla» leder også idrettsmerkekonkurransen. 73 % av skipets besetning har tatt idrettsmerket, og dette lar seg absolutt høre. Og som om dette ikke er nok: «Jarilla» leder også svømme-konkurransen. Her er prosenten enda større, idet 94 % av besetningen har tatt svømme-knappen.

Det andre skipet som gjør seg bemerket, er «Jacara» som i den internasjonale fotballserien har unnagjort fire kamper hvorav alle er vunnet. Dette gir åtte poeng og foreløpig en 2. plass.

Individuelt er det Steinar Askereid på «Jarilla» som fremhever seg. Pr. 10. mai leder han ikke mindre enn fem av syv øvelser i sin klasse! Liss Gjerde på samme båten leder to øvelser, og Per O. Hultberg, også han «Jarilla», under en øvelse.

Skal det bli et «Jarilla-år» innen idretten i år, eller...?

Forts. fra foreg. side.

holdet ombord også blir et attraktivt alternativ i timene før avgang fra kai. Det er ting som tyder på at det idag er behov for et slikt alternativ. Skipet må ha muligheter for å vise film, ha restaurant og salonger hvor man kan prate, se TV, spille kort og så videre. Vi har dessuten lagt opp til tomannslugar.

— Hvor stor vil besetningen dermed bli?

— Det vil være noe avhengig av ruteopplegget. Og på cateringsiden vil det være mye opp til hvilke ønsker oljeselskapene har. Men jeg skulle tro at det vil være behov for rundt 75 personer totalt ombord.

— Regner du med at dette nye skipet vil dekke transportbehovet fullstendig?

— Vi har ikke lagt opp til å utkonkurrere helikoptertransport.

ten. Vi foretrekker å se på dette som et aktuelt supplement til helikoptertransporten. Jeg regner det som en selvfølge at det fortsatt vil være behov for helikoptertransport.

— Hva med overføringen fra skip til borerigg ute i sjøen?

— Her er det jo nærliggende å

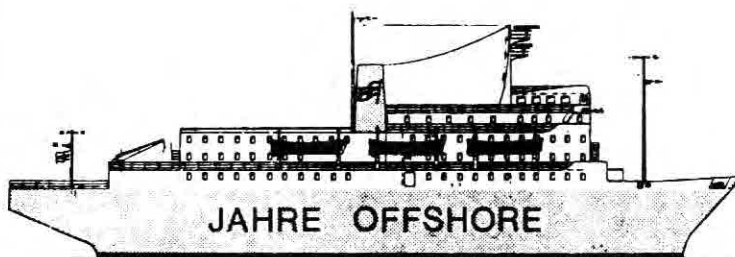
tenke helikopter, særlig på grunn av den stabiliteten kataranen vil ha i sjøen. Men vi har ikke lagt opp til noen bestemt overføringstype. Etterhvert er det nedsatt flere komitéer for å arbeide med overføringsproblematikken, og vi skal kunne tilpasse skipet

den overføringsmetode eller de metoder man finner frem til. Men vi ønsker ikke å påvirke dette arbeidet eller denne utviklingen og forholder oss avventende.

— Vårt rederi er ikke alene om å sysle med planer om skipstransport i Nordsjøen?

— Nei, sier Thor Barth. — Vi vet at det er andre prosjekter på gang, både norske og utenlandske. Men vi vet at de store problemer er løst for vår del. Og den dagen vi er sikret beskjefteigelse med en slik kataran, vil tingene skje i langt raskere tempo enn til nå.

Dermed er det opp til oljeselskapene å reagere. Og den dagen rederiet mottar positive signaler, vil det bare være et spørsmål om tid når en kataran med Jahreflagg på skorstenene vil få Nordsjøen som operasjonsområde. Og da vil en ny epoke være innledet.



Katamaranen sett fra siden. Skipet blir ca. 100 meter langt og er beregnet til å gå med 20 miles fart.

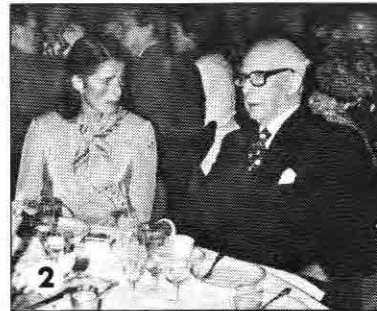
Etter generalforsamling i Hjertnes var det middag på Park:

Etter at generalforsamlingen i A/S Kosmos var unnagjort i Hjertnes, var det tradisjonell festmiddag (fasan, selvfølgelig) i bankettsalen på Park Hotel. Mens antallet fremmøtte i Hjertnes var 724, ble oppslutningen om middagen enda større, idet over 100 til innfant seg, slik at antallet kom opp i 830. Det er altså tydelig at middagen i forbindelse med generalforsamlingen er populær, og praten gikk lystig rundt bordene.

JAHRE NYTT benyttet anledningen til å knipse noen bilder som vi hermed bringer.



Over 800 spiste fasan og hygget seg



1. Humøret på topp hos Grete Andersen, Arne Kristensen og Anita Bjørnøy.

9. Per M. Hansson i engasjerende samtale med Frithjof Bettum.



2. Kari Anette Jahre og Einar Brun.

4. Er det de årlige fotballkampene mellom Jahre og Lorentzen som her diskuteres? Nicolay Sundby, fra Oslo, og Gunnar Andersen, hadde mye å snakke om.



12. Jørgen Jahre jr., John Ødegaard og Anders Børresen.

7. Erling Naper, Per Odberg, Berit Bettum, Per Palmer og Bjørn Bettum.

8. Ekteparene Hvidsten og Nielsen, henholdsvis Mette, Ragnar, Wenche og Hans Andreas lot til å ha det hyggelig.

11. Per M. Hansson, ved mikrofonen, takket i velvalgte ord for maten. Rundt bordet sitter fra venstre Bjørn Bettum, Thor Brekke, Nils J. Astrup og Per M. Hansson jr.

6. Trond Sending, Turid Pettersen, Louis Hinrichsen og Grete Andersen.



5. Knut Even Vidum flankert av sin kone Ingerid (til venstre) og Kari Christianesen.

10. Birger F. Gunnesen, Gabrielle Marum Olsen, Harald Larsen og Inger Marie Larsen. Hva er det Harald funderer så på?

3. Ove Samuelson, Grete Samuelson, Marit Fjeldsend og Dag Erdmann fotografert i et mer rolig øyeblikk.



Her føler man vinden fra polaregnene

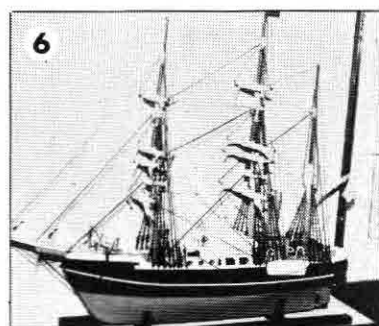
Hvalfangstmuseet har 40.000 besøk i året

Selv om hvalfangsten fra Vestfold tok slutt i løpet av 1960-årene, er tradisjonene om dette dramatiske kapittel i norsk maritim historie fremdeles like levende. Først og fremst fordi vi ennå har så mange av de aktive hvalfangerne blant oss, folk som kanskje gjennom 20–30 sesonger deltok i fangsten, i hektiske hvaljag, i storm mellom isfjell, eller en sjelden gang i maksvær med glitrende hav og behagelig temperatur. Og selvfølgelig: alles intense jobbing for å oppnå full fangst og komme hjem med god fortjeneste! Er det rart at praten går livlig når karene fra «Thorshammer», «Rosen» eller «Tafelberg» møtes til hvalfangertreff på Park i Sandefjord!

Men også på en annen og meget vesentlig måte bevarer vi de rike tradisjonene om hvalfangsten; vi tenker da i første rekke på de samlinger som er etablert i enkelte museer, især Hvalfangstmuseet i Sandefjord, Europas eneste spesialmuseum på dette felt. Her kan man ved selvsyn så å si personlig oppleve fangsten, føle den isnende vind fra polaregnene, kjenne duften av rykende varmt kjøtt eller blod fra «forplan» eller «atterplan», eller følge albatrossen og kappduen i seilende flukt etter «koka» og hvalbåten.

Var hvalfangsten et eventyr?
Både ja og nei.

AV
* VILHELM
MØLLER



Konservator Einar Wexelsen er en forholdsvis ny mann i Sandefjord. Men i den tiden han har bestyrt de tre museene i byen, har han markert seg som en iderik, dyktig og inspirerende museumsmann. Han later ikke til å være det minste skremt av de omfattende arbeidsoppgaver og de krav som byens tre museer etter hvert vil pålegge ham; tvert i mot har han kastet seg inn i dem med et pågangsmot og en entusiasme som er til å ta og føle på. Sandefjord har allerede sett gledelige resulta-



ter av hans renoveringsarbeider på Hvalfangstmuseet, og en kan få inntrykk av at nye ideer står i kø på hans timeplan.

JAHRE NYTT vil gjerne gi sine lesere en orientering om Sandefjords meget egenartede hvalfangstmuseum, og har bedt konservator Wexelsen fortelle litt om det arbeid som er i gang for å føre samlingene å jour og i representativ stand.

— Hvilke tanker gjorde en ny-ansatt konservator seg da han overtok ledelsen av de tre museer i Sandefjord?

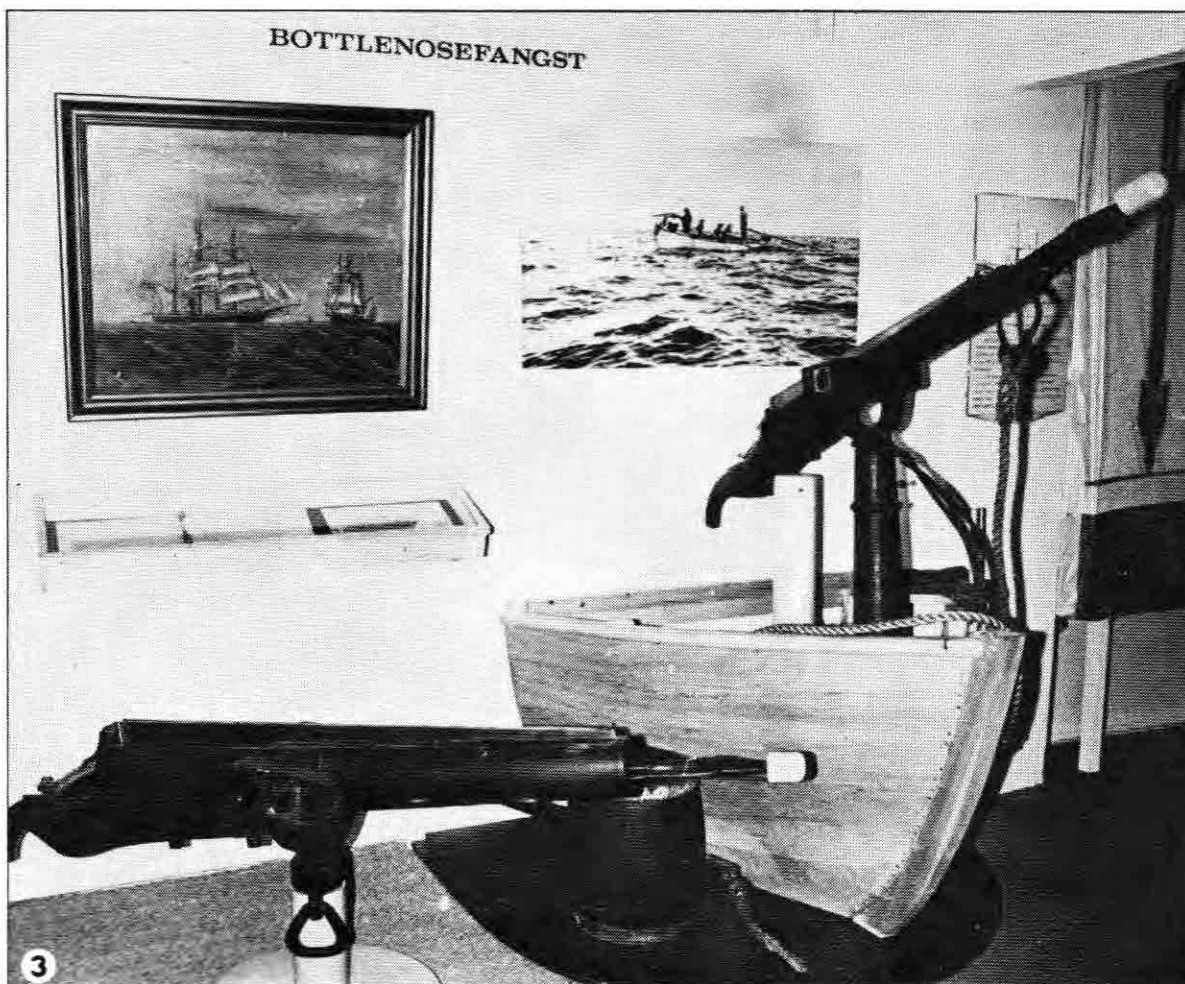
— Det var første gang Sandefjord kommune ansatte en konservator, en museumsmann i heldagsstilling. Byens tre museer har meget interessante og rike samlinger, som til sammen er av en størrelsesorden som gjør det naturlig å sammenligne dem med Fylkesmuseets. Få andre norske byer på vår størrelse kan vise til noe lignende. Her er nok av oppgaver å ta fatt på. Det at de tre museene ligger spredt omkring i byen, må nødvendigvis komplisere vårt arbeid.

La meg få presisere at våre vesentlige gjøremål består i å samle inn og ta vare på museumsgjenstander, de skal katalogiseres og de skal vedlikeholdes. Alt dette er interne oppgaver. Men det er ikke god museumspolitik å mure seg inne med interne oppgaver, vi må arbeide utad, vi må gjøre museets samlinger kjent for publikum gjennom utstillinger og opplysningsvirksomhet. Ikke minst må vi forsøke å gi skolene eksakte informasjoner i en form som er pedagogisk tilpasset de unge. Vi beklager at vi ikke har bevilgninger til en egen museumspedagog, men det ligger oss på hjertet å få til en skikkelig omvisertjeneste vis-à-vis skolene.

Da vi foretok en vurdering av de nærmeste oppgaver som ligger foran oss, ble det klart at vi først måtte sette kreftene inn der hvor tilstanden var dårligst, nemlig i Hvalfangstmuseet. Store deler av gjenstandsmassen trengte vedlikehold, her fantes ingen katalog, intet kartotek.

Denne oppgaven er nå løst. Vi har foretatt en gjennomgripende katalogisering av gjenstandsmassen, vi har kommet godt i gang med det høyst påkrevde vedlikehold av gjenstandene, og vi er i gang med en omfattende nyordning av biblioteket.

Etter at disse interne oppgaver i store trekk var løst, hadde vi muligheter til å gjøre noe vis-



à-vis publikum, bl. a. etablere nye utstillinger; her går vi fram i etapper og håper i løpet av høsten 1979 også å kunne presentere den moderne hvalfangst.

Vår største oppgave for tiden er å bringe i havn planene om

nybygg. Dette skal reises syd for den eksisterende bygning, med fasade mot Museumsgaten og med inngang derfra. Denne utvidelsen vil gi oss muligheter til å formidle vårt materiale på en helt annen måte enn før. Vi

Forts. neste side.

1. Vårt foto viser en vegg på museet, med båtmodell, fangstredskaper og bilder fra amerikansk hvalfangst i siste halvdel av 1800-tallet.

2. Museet har en anselig samling verdifull faglitteratur, ikke minst ekspedisjonslitteratur fra polaregnene. Hans Gjerløw er her i arbeid med en nyordning av biblioteket.

3. Som vi ser på bildet, er dette et utsnitt av samlingen som viser bottlenosefangst i gammel tid. Forrest en skute-kanon, dernest en båtstevn med påmontert kanon, slik det vises på bildet i bakgrunnen.

4. De ansatte på Hvalfangstmuseet under buken av den svære blåhvalen som henger under taket. Bak fra venstre Thor Devig, Einar Wexelsen, Hans Gjerløw, Ludvig Allum. Foran: Sissel Kaupang, Hilde Jakobsen. Øyvor Aarstrand var ikke tilstede da bildet ble tatt.

5. Konservator Einar Wexelsen tar en pust i sitt ellers hektiske arbeid med å fornye Hvalfangstmuseet.

6. En skutemodell av «Discovery I».

7. To skipsmodeller fra A/S Ørnen's tidligste historie: Forrest «Admiralen», bak: en av de første hvalbåtene.



Forts. fra foreg. side.

vil få magasinmuligheter, tilfredsstillende kontorforhold, bibliotek med lesesal og studiecelle, der besøkende kan få adgang til å drive studier. Vi har en enestående boksamling, men den må kompletteres.

— Hvordan er publikums interesse for Hvalfangstmuseet?

— Vi har ca. 40.000 besøk i året. Samlingene er selvsagt av spesiell interesse i lokalhistorisk sammenheng, men en næring som hvalfangst kan regne med interesse fra store deler av befolkningen langs den norske kyst. Her kommer f. eks. folk fra Finnmark, fra Trøndelag og Møre, samlingene appellerer til alle slags mennesker, ikke bare faste museumsbesøkende. Vi har en langt bedre publikumsopplutning enn mange andre museer, sjøfolk og forhenværende hvalfangere kommer ofte med hele familien. Barn er f. eks. veldig opptatt av dyr og fugl fra arktiske og antarktiske strøk. Samlingene har noe av spenningens skjær over seg.

Det er klart at den enestående popularitet som Hvalfangstmuseet har fått, gjør oss litt engstelige for å foreta radikale forandringer. Vi føler dessuten et sterkt ansvar for en objektiv formidling av dette stoffet, fordi det er Europas eneste hvalfangstmuseum.

Vi vil også forsøke å ta opp spørsmål som økologi og ressursbevaring. Fangsten har redusert hvalbestanden drastisk, og vi har kanskje et annet syn på dette i dag enn da vi fanget som verst. Vi vil forsøke å gi et balansert syn på dette, vi vil også vise hvilken stor betydning hvalfangsten fikk for andre næringer, i det hele tatt peke på hva vi har vunnet og hva vi har tapt.

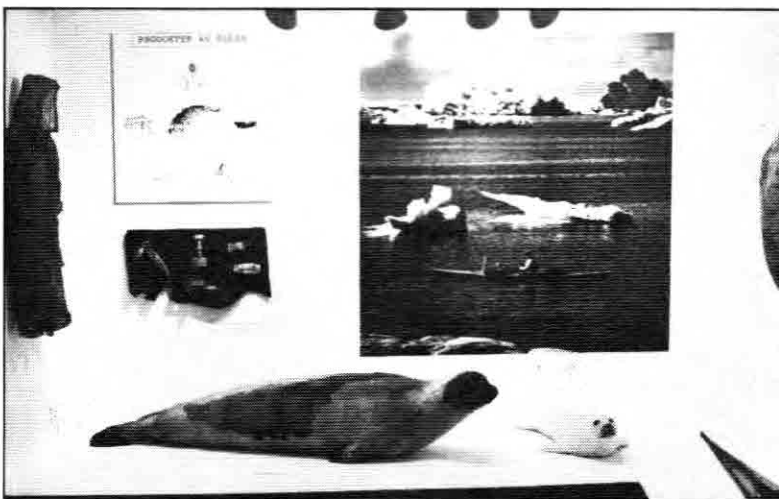
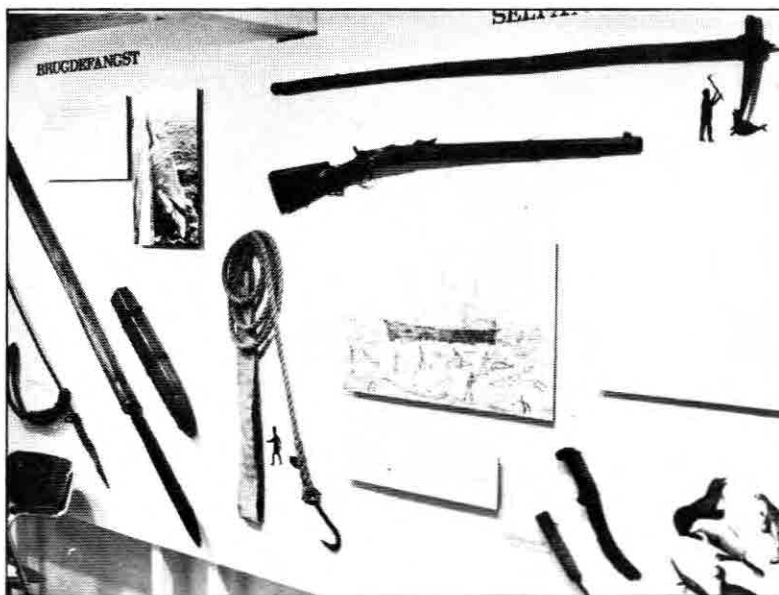
— Hvordan skal vi redde all kunnskapen, alle beretninger og alle historiene som fremdeles finnes blant våre forhenværende hvalfangere?

— I samarbeid med Fylkesmuseet har vi gått i gang med intervjuer blant hvalfangere, og etter et års arbeid har vi allerede samlet inn et stort materiale. Dette er vi meget glad for, det var nemlig i 12. time.



Bildene:

Hvalfangstmuseet har også samlinger fra eskimoenes fangst. Øverst en eskimo i sin kajakk, klar for en harpunering.



50.000 flyr årlig med SAS

Sjøfolk er blitt et «flyvende» folkeferd. Hver dag sitter gjennomsnittlig 140 norske sjøfolk ombord i SAS-fly fra eller til skip over hele kloden. Talt bringer SAS hvert år over 50.000 norske sjøfolk til og fra deres arbeidsplasser. Sjøfolkene er blitt «langpendlere». Det er kortere fartstid og gratis hjemreise som er årsaken til dette. I dag må man ha seks måneders fartstid for å få gratis hjemreise.

Flere rederier har allerede lenge betalt hjemreisen selv for sine sjøfolk etter fire måneder. Myndighetene diskuterer nå om man skal innføre dette for alle. Da vil sjøfolkene ha behov for enda flere flyseter hver dag.

— Denne avtalen mellom myndigheter, rederier og SAS har også hatt en stor sosial betydning. På mange måter vil ljege kalle denne tjenesten en revolusjon for sjømannsyrket, sier førstestekonsult Eivind Eeg-Larsen i Direktoratet for sjømenn til Aftenposten.

Bordtennis- medaljer til «Jacara»

Bordtennis har i mange år vært en populær trimgren om bord i norske skip, men på konkurranseplanet har norsk innsats vært minimal. Høyst overraskende kom derfor det norske gjennombruddet i nordisk mesterskap i 1977 hvor det ble en 2. plass ved «Hai Hing». I 1978 så det lenge ut til å gå mot norsk seier. M/S «Munksund» greide imidlertid i siste liten å sikre Sverige seieren nok en gang — på samme poengsum som «Jacara»s 1. lag. «Jacara»s 2. lag tok til overmål 3. plassen foran Sveriges Bremøn.

I den individuelle bordtenniskonkurransen ble det fullt hus og 1. plass til Alf Samuelsen, «Jacara».

«Jacara»s mannskap dominerte i det hele tatt det individuelle mesterskapet og vi bringer her de beste på premielisten:

Alf Samuelsen «Jacara»	504-150	24-0	12
Jan Arnesen «Høegh Mistral»	477-215	21-1	1
A. Stensønes «Jacara»	497-264	22-2	1
Jørn Hansen «Jacara»	510-339	22-4	1
Jørn Hansen «Jacara»	487-348	20-5	10
Stein Bomme «Bow Sapir»	487-348	20-5	10
Helge Larsen «Jacara»	518-373	20-7	10

Sjømannskirken med reisetjeneste på «Athene»

Assistent Per Samuelsen fra Den Norske Sjømannskirke i Dubai var ombord i «Athene» fra 18. mars til 2. april. Det var egentlig sjømannsprest Trygve Danielsen som ved juletider hadde avtalt med kaptein Kåre Frekhaug om et besøk når skipet var på vei inn i Gulfen i mars måned. Men sjømannsprest Danielsen ble forindret og istedet kom assistent Samuelsen ombord.

Per Samuelsen har laget en fyldig rapport fra denne tiden ombord og rapporten er sendt vår avis via Den norske Sjømannsmisjon.

Vi bringer her et utdrag av Samuelsens rapport:

Turen rundt i Gulfen var beregnet til å ta 6 dager, men da vi måtte vente på bunkers en ukes tid utenfor Al Bakr i Irak p.g.a. prisstigning, kom hverken rederiets representanter eller jeg i land før mandag 2. april. Vi ble tatt opp av et helikopter ombord og fløyet i land.

Båten har et mannskap på 29 mann, for tiden er det 24 nordmenn, én svenske, 3 filippinere og én chilener. På turen fra Gulfen til Genova kom i tillegg kona til 1. styrmannen og deres 2 barn, dessuten en student fra NTH ombord. Alt i alt var vi 36 ombord.

Jeg må erkjenne at jeg var meget spent og noe usikker på min situasjon ombord som representant for sjømannskirken. Men egentlig hadde jeg intet å frykte. Det var hyggelige og greie mennesker ombord som tok vel imot meg. Det var et meget godt forhold mellom offiserer og mannskap, og ikke tegn til noen form for klikkdan- nelse.

Selv ga jeg uttrykk for at jeg ønsket å spise både i mannskapsmessa og i offisersmessa, og det ble halve tiden på hvert sted. På dagtid ordnet jeg meg slik under turen at jeg arbeidet både på dekket, i maskinen og i byssa. På dekket drev jeg med rustbanking og maling, og var med under forføyning og ved avgang når vi var innom lasteplassene Halul i Qatar og Al Bakr i Irak. I maskinen var jeg med på kjelesjau og rengjøring. I byssa ble det potetskrel- ling. Jeg kom raskt i god kontakt og ble godt kjent med folkene ombord under arbeidet. Jeg tror de også satte stor pris på at jeg gikk sammen med dem i arbeidstida.

Da jeg skjønte at jeg hadde fått god kontakt og var blitt forholdsvis godt kjent med alle ombord, begynte jeg å gå rundt på lugarene og prate på kveldene. Enkelte kvelder var vi flere sammen på lugarene, andre kvelder satt jeg og pratet

med dem enkeltvis. Det ble pratet en god del om dette å seile til sjøs i dag i forhold til tidligere, og spesielt deres situasjon med 2½ til 3 måneder i sjøen og kun ett døgn ved land i Genova. I Bangs rederi hadde de hatt 6 måneders seiletid og 3 måneders ferie. Med så lang tid i sjøen og så kort tid ved land, så forventes det at man har en god psykisk helse.

Vi kom også under samtalen inn på mange religiøse spørsmål, både trosspørsmål, lærespørsmål, moralske spørsmål og kristendommen og de andre religionene. Det var tydelig at de var opptatt av slike spørsmål, og jeg ble enkelte kvelder sittende til langt på natt for å

svare på de spørsmål jeg ble stilt.

I den tiden jeg var ombord, holdt jeg 2 gudstjenester, henholdsvis i offiserenes dagligrom og i mannskapets dagligrom. Første gangen var det 12 tilstede, andre gangen 8 tilstede. Stueren ombord spilte gitar til salmene.

Videre arrangerte jeg en hyggekveld i mannskapets dagligrom. Da hadde vi allsang, konkurranser, opplesning av dikt, selskapsleker, andakt, kaffe og vafler. Kona til 1. styrmannen stekte vaflene. Ca. 25 var møtt frem, og de ga uttrykk for at de var svært godt fornøyd med denne hyggekvelden.

Torsdag 29. mars var det Velferdskveld. Jeg tillot meg å be om reaksjoner på dette å ha en representant fra sjømannskirken ombord. Det ble tydelig gitt tilkjenne at de satte pris på et slikt besøk. Men av hensyn til kapasiteten på sjømannskirken i Dubai, kunne man ikke være ombord lenger enn 2 uker på samme båt, hvis man skulle nå flest mulig båter med en slik reisetjeneste. De ga derfor uttrykk for at denne reisetjenes-

ten måtte vi fortsette med, og det var jo hyggelig å høre.

Videre forespurte jeg dem om hva de mente om å få tilbud på undervisning ombord for noe lengre tid, for eksempel 2–4 måneder. De var svært positive til det.

Ellers ombord drev jeg litt med matematikkundervisning på 8. trinn i grunnskolen for sønnen til 1. styrmannen, og før jeg dro i land, hadde jeg en prøve med ham hvor han oppnådde et svært godt resultat.

Søndag kveld, den 1. april, var alle samlet i messa hvor jeg takket for oppholdet ombord. Jeg tillot meg å knytte noen kommentarer til at jeg hadde blitt tildelt losens lugar for den tiden jeg var ombord. Jeg min- te dem om at vi som representerer Sjømannskirken sikkert ikke hadde forutsetninger for å lose en skute trygt og sikkert inn til en havn, men som redskap i Guds hender kunne vi få lov til å peke på Kristus, som Livets los. Jeg ga også uttrykk for at jeg var svært takknemlig for at alle ombord hadde tatt imot meg på en hyggelig måte og at jeg hele tiden var blitt møtt med vennlighet. Svært verdifullt var det også å lære sjøfolka å kjenne både i arbeid og på fritid. Personlig tror jeg det burde være obligatorisk med en viss seiletid ombord i en båt, før man ble tilsatt som sjømannsprest eller assistent.

Etterpå takket personalsjef Stensønes fra Jahres rederi for dette tiltaket fra Sjømannskirkens side, og han ga tilsagn om at vi var hjertelig velkommen ombord i de skip som tilhører Anders Jahres rederi.

Til slutt takket kaptein Frekhaug meg for hyggelig besøk ombord, og jeg ble ønsket hjertelig velkommen ombord igjen på neste tur. Han opplyste at folka ombord i takknemlighet for besøket hadde samlet inn 750 kroner til sjømannskirken i Dubai. Jeg kan forøvrig opplyse at i tillegg ga 2 mann henholdsvis 400 kroner og 200 kroner til kirken i Dubai.

Da jeg ba adjø med dem ombord, var det ekstra hyggelig for meg å få høre at jeg ville bli savnet. Det betyr at jeg kan ha større frimodighet neste gang jeg går ombord i T/T ATHE- NE. Jeg sier iallfall ikke nei til denne form for reisetjeneste. Det er helt sikkert at denne formen gir den beste mulighet for kontakt med den enkelte sjømann.



Per Samuelsen, fotografert ombord i «Athene».

«Kosmos»-hvalfangerne skal gjenoppfriske gamle minner

Det skjer
på Park
til høsten

Initiativtagerne regner med at 500 vil komme

I midten av september måned skal det arrangeres «Kosmos-treff» på Park Hotel i Sandefjord. Det er to av rederiets pensjonister, Sverre Enge og Roald Jahre, som har tatt initiativet til å få trommet sammen tidligere hvalfangere fra «Kosmos»-ekspedisjonene til en hyggelig kveld der gamle minner vil gjenoppfriskes. Det endelige program er ikke fastlagt ennå. Klart er det imidlertid at menyen skal bestå av saltkjøtt og erter. At praten vil gå lystig ved bordene og at folk vil hygge seg i samvær med

På hvalfangertreffet skal alle som har vært med «Kosmos»-ekspedisjonene få anledning til å delta, enten de har vært med kokeriene «Kosmos», «Kosmos II», «Kosmos III», «Kosmos IV» eller hvalbåtene.

Tradisjonell hvalfangerkost

Når det gjelder menyen, så er det nærmest klart at det vil bli servert saltkjøtt og erter. Det var dette som ble servert hvalfangerne på «Kosmos»-ekspedisjonene ved hver avreise fra Sandefjord, og denne menyen står sentralt når man snakker om mat og hvalfangst. Nå kan ikke arrangørene love at festdeltagerne skal få akkurat det samme saltkjøttet som den gang. Dette ble laget i Argentina og hadde sin egenart. Den luke som kjøttet lå i, hadde en spesiell sammensetning, og til tross for at norske eksperter forsøkte å komme frem til denne sammensetning ved å analysere laken, klarte de det ikke. Oppskriften forble derfor argentinernes egen lille hemmelighet. Og vi må vel bare innrømme at selv om det norske saltkjøttet er meget velsmakende, så var det noe spesielt med det argentinske. Tidligere hvalfangere vil huske at det var temmelig rødt i kjøttet, litt grovt, og at

det var festmåltid hver gang dette ble servert.

«Kosmos-kaken» har sin historie

Og når vi nå er inne på dette med mat, må vi få nevne at det også, temmelig sikkert, vil bli servert «Kosmos-kake». Denne kaken har sin historie, og Sverre Enge står sentralt i denne. Det er nemlig Enge som er opphavsmann til denne kaken, som første gang ble laget til en tilstelning ombord i «Kosmos III». Enge fikk Josef Lang hos baker Halvorsen i Sandefjord til å lage den første, men sammensetningen og tilberedelsen ble diskutert mellom de to. Det er to oppskrifter på «Kosmos-kaken», som er meget velsmakende og som er blitt tradisjon å servere på generalforsamlinger og andre større festlige

gamle arbeidskamerater, er også på nåværende tidspunkt temmelig sikkert. Det er tidligere blitt arrangert lignende hvalfangertreff i Sandefjord, og «Kosmos-treffet» vil ganske sikkert føye seg inn i rekken av slike vellykkede treff. Initiativtagerne regner med at interessen blant tidligere «Kosmos»-folk for en slik sammenkomst er stor, og Sverre Enge antar at innpå 500 mann kommer til å melde seg på.

sammenkomster i rederiet.

At praten på «Kosmos-treffet» i september for en stor del vil dreie seg om hvalfangst, anser Enge og Jahre som temmelig sikkert. Og det er da også noe av hensikten med sammenkomsten, nemlig at tidligere hvalfangere skal få møte hverandre og prate om «gamle dager». En og annen skipperskrone vil vel også bli servert. Roald Jahre vil sikkert stimulere til dette. Han er svak for skipperskrøner. Stikkord i denne forbindelse kan være følgende: man måtte ikke snakke om hest eller nikkere på «Kosmos»-ekspedisjonene. Og man skulle helst ikke reise fra Sandefjord på en bestemt ukedag. For gjorde man dette, ville det skje en masse ubehagelige ting og været ville bli dårlig. Andre stikkord når man skal trekke

frem historier fra hvalfangst, kan være de levende grisene man hadde ombord i kokeriene og som fikk utsøkt mat. At de ble sjøsyke den første tiden ombord og ikke klarte å holde seg på bena, ble som regel tilgitt.

Badet hver dag

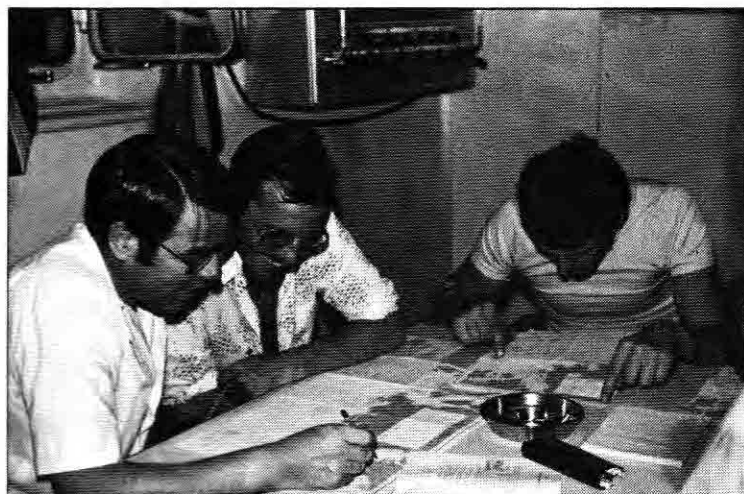
Men ingen skal komme og si at de ikke var renslige: De ble jo badet hver dag. Den gode føringen og den gode behandlingen de fikk før de endte på matbordet, var kanskje noe av årsaken til at de ble kalt «Sydhavets aristokrater»?

Det er mye arbeide forbundet med å arrangere et slikt hvalfangertreff. Foruten Sverre Enge og Roald Jahre skal Bård Hansen, Sigurd Sivertsen, Birger Kval, Kjell Tholfsen og Sigurd Jahre hjelpe til med å få arrangementet vel i havn.



Inspektør Sverre Enge er en av initiativtagerne til treffet. I sitt hjem har han mange ting som minner om tiden på hvalfangst, bl. a. denne utstoppede albatrossen.

Stadig flere tar nå båtførerkurs på våre skip



Et av de fritidstilbud på båtene som stadig flere slutter opp om, er deltagelse i båtførerkurs. På «Jamunda» er et slikt kurs nylig avsluttet, og her ser vi fornøyde kursdeltagere etter bestått eksamen og

kursbevis er delt ut. Fra venstre: matros Lars Johansson, pike Eva Johansson, overstyrmann Kristian Lysvik som var instruktør, sjøaspirant Morten Nervik, 1. maskinist Kjell Eidem og elektri-

ker Gunnar Gusland.

Kurset gikk over 14 dager og ble avsluttet med en to timer lang eksamen. Det er velferden som låner ut materiellet til kurset. Det andre bildet er tatt under en av kurskvel-

dene og det er Eidem, Gusland og sjøaspirant Elvis Berlsvik som diskuterer en oppgave.

Sjøaspirantene Eidem og Berlsvik tok kurset som et ledd i sin opplæring.

Kursvirksomheten er ikke bare bra?

Kurs- og seminarvirksomhet har i løpet av de siste årene stadig blitt opptrappet i næringslivet. Det er vel og bra å tilegne seg nye kunnskaper, men man kan kanskje stille seg spørsmålet om det ikke snart begynner å gå inflasjon i kursvirksomhet. Dette spørsmål stiller Uglita, husorganet for Ugland-gruppen, og vi tillater oss å sitere litt fra artikkelen:

«Møter, kurs, konferanser, seminarer og symposier (Leksikon-forklaring på symposium: Drikkelag med åndfull diskusjon) er blitt dagens løs- en og motesak for alt og alle.

Det mangler da heller ikke på tilbud på slike arrangementer. Fortrinnsvis henlagt til et førsteklases turisthotell oppi fjellheimen, noe som naturligvis må koste mer av tid og penger.

- På seminaret er måltidene inkludert i timeplanen og avgiften. Sørg for å få mest mulig valuta for pengene.

- Delta minst mulig i diskusjonene. Det forlenger foredragstiden unødig og man risikerer at det ikke blir tid til

den nødvendige ski- eller svømmeturen.

KVALITET?

Har inflasjonen i kursvirksomheten gått ut over kvaliteten og effektiviteten? Det kan se slik ut.

Jeg har selv deltatt på flere kurs (med mer og mindre utbytte) og de kan graderes fra super effektive til skandaløse.

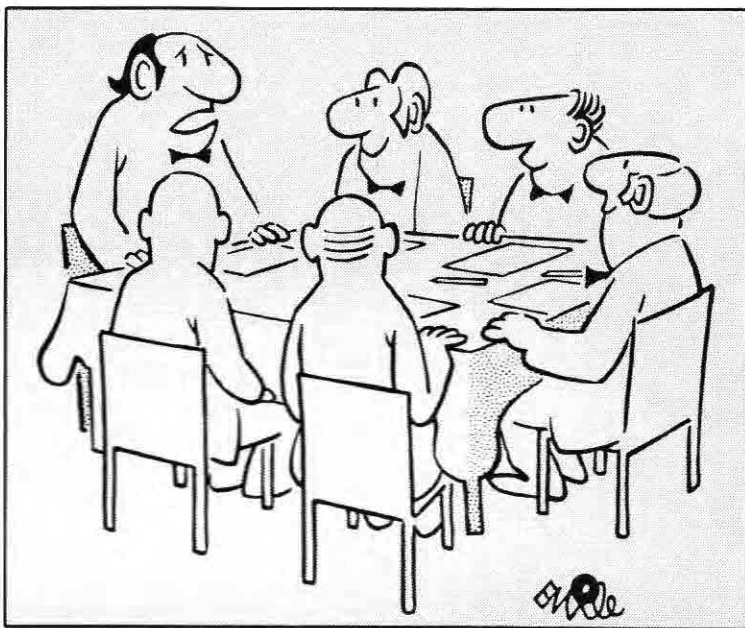
Det som har fått meg til å reflektere over dette populære tidsfenomen, er at jeg gjennom flere år har notert en synkende kvalitet parallelt med den økende kvantitet av kurstilbud.

KRITIKK

Fra mange hold har det hevet seg kritiske røster over dette tema. Noen saklige, andre mer harselerende. Litt ondskapsfullt er enkelte punkter blitt utbrodert:

- Internatkurs er eneste effektive opplæringsform, og må arrangeres på de beste høyfjellshotell.

- Av statusmessige grunner må kurs alltid benevnes som seminar.



- Ved bruk av overheadprosjektor må man huske at transparentene er dyre og derfor dekke hele flaten med små diagrammer og maskinskrift. Deltagerne vil da ikke kunne lese det, men heller ikke kritisere innholdet.

ANDRE ALTERNATIVER

Har vi egentlig råd til å sløse slik med tid og midler? Finnes det ikke andre alternativer? Jo, det gjør, men det kreves litt mer selvdisciplin og egeninnsats:

Brevkurs, friundervisning, gode foredrag og faglitteratur.

Det er ikke de effektive og

Riktignok har vi ikke funnet denne illustrasjonen i Uglita, men vi tar den allikevel med her fordi den er ganske treffende: – Som leder av dette gruppemøtet er det min plikt å meddele herrerne at hvis vi fortsetter å snakke uten å komme frem til løsninger, rekker vi ikke ned i baren før den stenger.

*

nøkterne fagkurs jeg vil til livs, – men alt ukruttet som florerer.

Bortkastet tid og penger er en flau sak å gjøre regnskap for, selv om det egentlig er de dårlige arrangører som burde være flauene,» skriver en skeptisk Lillebill.

HVEM SEILER HVOR



Besetningsliste pr. 15. mai

T/T JAGARDA

Kaptein Detlef U. Saal
 Overstyrmann Bård Stormyr
 1. styrmann jr. Odd O. Grundsund
 1. styrmann jr. Finn Jensen
 Radiooff. Idun Viken
 Arbeidsleder Harald Ausland
 Matros Kjell Søfteland
 Matros Ole Kristiansen
 Matros Alf Aas
 Matros Alf P. Frithjofsen
 Matros Einar D. Tveit
 Skipsmek.asp. Jon A. Pedersen
 Skipsmek.asp. Morten Dahl
 Maskinsjef Tore A. Johannessen
 1. maskinist Oddvar Ringdal
 2. maskinist Gunnar Stalsberg
 Elektriker Knut-Arne Monrad
 Reparater Karl E. Ringdal
 Pumpemann Rolf W. Widen
 Fyrbøter Arne E. Wiseth
 Fyrbøter Arne Solberg
 Fyrbøter Finn Solli
 Skipsmek.asp. Jan Haugen
 Skipsmek.asp. Ronald Eggesbø
 Stuert Erik Skjeggørd
 1. kokk Øystein Nergård
 Pike Reidunn Andersen
 Pike Nancy Windvik
 Hjelpemann Erling Gjerp
 Jungmann Willy Wågøne

*

T/T JANUNDA

Kaptein Rolf W. Karlson
 Overstyrmann Willy Handegård
 1. styrmann Knut A. Bjerkan
 1. styrmann jr. Anton M. Otterbekk
 Radiooffiser Øivind Odberg
 Arbeidsleder Kåre Kristiansen
 Pumpemann Terje Sveian
 Matros Lars O. Johannson
 Matros Jose R. Santiago
 Matros Jose V. Callon
 Matros Manuel P. Garcia
 Matros Manuel S. Gacino
 Sjøaspirant Elvis M. Belsvik
 Jungmann Bjørn Jensen
 Maskinsjef Birger Solberg
 1. maskinist Arne Joakim Bredal
 2. maskinist Einar Johannsen
 Elektriker Paul H. Svendsen
 Reparater Terje Rudquist
 Reparater Gabriel C. Crujeiras
 Fyrbøter Alberto R. Pena
 Fyrbøter Henry L. Hansen
 Smører Jaime I. del Rio
 Sjøaspirant Dag Erling Stenifjord
 Stuert Morten Nervik
 Kokk Hegge M. Nilssen
 Pike Per Abrahamson
 Pike Reidun S. Odberg
 Hjelpemann Eva L. Johannson
 Hjelpemann Rolf A. Hering

M/S JARMVA

Kaptein Asbjørn Hermansen
 Overstyrmann Jann Schjølberg
 1. styrmann Evald Isaksen
 1. styrmann jr. Morten Skår
 Radiooffiser Jan Larsen
 Arbeidsleder Gunnar Sandberg
 Pumpemann Harry Jensen
 Matros Kolbjørn Strømseng
 Matros Odd Skifte
 Matros Svein Anglevik
 Matros Luis C. Pinerio
 Matros Jose A. Santos
 Matros Erwin Westphal
 Maskinsjef Bjørn Kolstad
 1. maskinist Kai Johansen
 2. maskinist Snorre Benjaminson
 Elektriker Rune Hjelmseth
 Reparater Arvid Mikkelsen
 Motormann Nils Solvær
 Motormann Tom Pedersen
 Motormann Manuel B. Freire
 Stuert Petter-Arnt Claussen
 Kokk Jan Homstad
 Pike Masako Claussen
 Pike Renate Isaksen
 Pike Irene Rugås

*

M/S JALNA

Kaptein Terje Nilsen
 Overstyrmann Tor Bjørge
 1. styrmann Terje Sleipnes
 1. styrmann jr. Kristen N. Pedersen
 Radiooffiser Ove Solaas
 Arbeidsleder vik. Per O. Sjøvik
 Matros Svein Nilsen
 Matros Leonard Aronsen
 Matros Alfonso S. Gonzalez
 Matros Arve Tetlie
 Matros Bjørn S.H. Olsen
 Lettmatros Ole Jørgen Kvale
 Maskinsjef Einar Hummervoll
 1. maskinist Bjørn M. Henriksen
 2. maskinist Torfinn Gulseth
 Maskinsass. Tom Erik Wroldsen
 Elektriker Thor Five
 Reparater Roar Halvorsen
 Motormann Geir Nekstad
 Smører Vidar Andersen
 Smører Edgardo Alvarez
 Smører Kaj B. Eriksen
 Smører Thor Stene
 Stuert Trond Løvdok
 1. kokk Otto Utseth
 Pike Synnove Sleipnes
 Pike Iren Karlson

*

M/T JAGRANDA

Kaptein Herbert A. Lyder
 Overstyrmann Tor Tollefsen
 1. styrmann Terje Løchen
 1. styrmann jr. Ole Johan Olsen
 Radiooffiser Ole Johan Østgulen
 Arbeidsleder Per Softing
 Matros Per Arild Wärnes
 Matros Leif Agnar Sletvik
 Matros Werner Dahl
 Matros Håvard Helland
 Matros Jan-Christer Hirvonen
 Lettmatros Jan Thore Reine
 Maskinsjef Bjørn Auby
 1. maskinist Kristian Møen
 2. maskinist Atle Oseberg
 Elektriker Jørn E. Jensen-Eian
 Reparater Jens Arthur Isaksen
 Pumpemann Bjørn Palmesen
 Motormann Per K. Helberg-Hansen
 Motormann Leif Gunnar Larsen
 Smører Terje Nilsen
 Smører Geir Myrliid
 Stuert Per Reidar Berntsen
 Kokk Hans Jørgen Gogstad
 Hjelpemann Ove Einar Arnesen
 Pike Wenche Beate Oseberg
 Pike Siv Oseberg

*

M/T JARITA

Kaptein Gunnar Bang
 Overstyrmann Paul M. Dybfest
 1. styrmann Tor G. Pettersen
 1. styrmann jr. Thor H. Pettersen
 Radiooffiser Trond A. Lorentzen
 Arbeidsleder Hermod N. Abeltun
 Matros Trond E. Kristensen
 Matros Gonzalez N. Martinez
 Matros Kåre Blålid
 Matros Roald J. Peeters

Lettmatros Håkon Haffalden
 Skipsmek.asp. Per Otto Hultberg
 Maskinsjef Bjørn Håkonsen
 1. maskinist Kjell L. Gustavsen
 2. maskinist Torbjørn Hansen
 Elektriker Kjell M. Busch
 Pumpemann Olaf A. Dillingsoen
 Reparater Steinar Iversen
 Motormann Sture H. Nicolaysen
 Motormann Per J. Sundfær
 Smører Roar Jacobsen
 Smører Knut Olafsen
 Stuert Jan Eric Dokken
 1. kokk Terje Wold
 Hjelpemann Anders Andresen
 Pike May Britt Berg
 Pike Reiko Sakata

*

M/S JAVARA

Kaptein Kjell L. Kristensen
 Overstyrmann Arne D. Knutsen
 1. styrmann Asgeir H. Nielsen
 1. styrmann jr. Hans L. Hansen
 Radiooffiser Jan K. Fjellidal
 Arbeidsleder Uwe K. Lipski
 Matros Odd E. Rislov
 Matros Rafael P. Tejada
 Matros Salvador M. Criado
 Matros Antonio G. Terres
 Lettmatros Jessie Flordeliz
 Lettmatros Florente Simbulan
 Maskinsjef Alf M. Thrane
 1. maskinist Einar Nilsen
 2. maskinist Knut Pedersen
 Elektriker Roy Ellingsen
 Reparater Anre Klaastad
 Motormann Bjørn Hultberg
 Motormann Egil Hem
 Smører Mario Balmaceda
 Stuert Johnny M. Standal
 Kokk Tor Hansen
 Hjelpemann Dominador Mina
 Hjelpemann Jose R. Mendez
 Pike Inger B. Hegvik

*

M/S JARILLA

Kaptein Roald J. Pedersen
 Overstyrmann Trygve Holm
 1. styrmann Tor Oddenes
 1. styrmann jr. Ludvig B. Mentzoni
 Radiooffiser Rolf Skog
 Matros Paul A. Sigvaldsen
 Matros Øystein Lindalen
 Matros Lars Fredriksen
 Matros Tomas F. Gonzalez
 Lettmatros Ramon P. Pego
 Skipsmek.asp. Øystein Larsen
 Maskinsjef Trygve Haugtun
 1. maskinist Kolbjørn Bjerås
 2. maskinist Narve K. Ydse
 Elektriker Jon M. Nordmo
 Reparater John McKenzie
 Motormann Thor L. Tijmons
 Motormann Roy A. Eriksen
 Skipsmek.asp. Guy A. Knox
 Stuert Harald Wiig
 1. kokk Gunnar Gokstad
 Kokkasp. Bjørn Karlson
 Hjelpemann Frank Kjendalen
 Pike Målfrid Stormoen
 Pike Inger L. Tverraen

*

M/S JALANTA

Kaptein Kåre Dreyer
 Overstyrmann Tore Nordberg
 1. styrmann Gerhard Eggert
 1. styrmann jr. Harald Karlson
 Radiooffiser vik. Torhild Andreassen
 Arbeidsleder Oddvar Hansen
 Matros Ricardo Fernandez
 Matros Odd Willy Karlson
 Matros Oddmar Solberg
 Matros Svein Skontorp
 Lettmatros Svein R. Hultberg
 Skipsmek.asp. Jan Tore Kortgård
 Maskinsjef Åge Hasselgård
 1. maskinist Odd H. Aabol
 2. maskinist Terje Isaksen
 Elektriker Hans Coll
 Reparater Kjell Berg
 Motormann Francisco Martinez
 Motormann Knut Haugtun
 Smører Svein G. Persson
 Stuert Guttorm Løkken
 Kokk Torolf Koppang
 Hjelpemann Thor H. Pettersen
 Hjelpemann William A. Castellano
 Pike Anny Løkken

M/S JANEGA

Kaptein Odd Mellestrand
 Overstyrmann Torbjørn Lykre
 1. styrmann Alv Nygård
 1. styrmann jr. Ragnar Horntvedt
 Radiooffiser Lise Auno
 Arbeidsleder Magne I. Andreassen
 Matros Juan M. Gomez
 Matros Helge Skjærum
 Matros Idar Grønning
 Matros Terence White
 Matros Juan A. Santos
 Matrosasp. Svein Olsen
 Maskinsjef Thor Gjelstad
 1. maskinist Sigurd Adolfsen
 2. maskinist Ove Klockervold
 Elektriker Benny Flindt
 Reparatør Arne Hansen
 Motormann Hans Borgersen
 Motormann Ove Jacobsen
 Skipsmek. asp. Hans Rotihaug
 Stuert Nils Olav Sunde
 Kokk Per T. Bramley
 Hjelpemann Ole J. Olsen
 Pike Gerd Klockervold
 Pike Sonja Berge

*

T/T JARMADA

Kaptein Albert Andersen
 Overstyrmann Roar Tarnesvik
 1. styrmann Kurt Woldsen
 2. styrmann Jan Frydenberg
 Radiooffiser Ragnar Østerud
 Arbeidsleder Marvin Solbakk
 Pumpemann Roy Wilhelmson
 Matros Tor Hermansen
 Matros Ragnvald Jenssen
 Matros Rolf Skancke
 Matros Sven Svensson
 Maskinsjef Freddy Johannessen
 1. maskinist Bent Evensen
 2. maskinist Hans Gotthardsen
 Elektriker Gunnar Ivekto
 Fyrbøter Luis Repullo
 Smorer Roy Johansen
 Aspirant Ole-Peer Gullaav
 Stuert Thorbjørn Kristiansen
 Kokk Einar Eliassen
 Pike Gunn Antonson
 Pike Lillian Kristiansen
 Hjelpemann Roald Israelsen

*

T/T JASTELLA

Kaptein Finn Aavik
 Overstyrmann Jan Egil Johansen
 1. styrmann Eilif H. Hundal
 2. styrmann Ove L. Hanssen
 Radiooffiser Renate Hundal
 Arbeidsleder Rhoar Presthaug
 Matros Juan S. Pineiro
 Matros Stein O. Dukeross
 Matros Ramon C. Gonzalez
 Matros Ramon M. Paris
 Matros Jose R. Rodas
 Skipsmek. asp. Torgeir Havik
 Lettmatros Kjell Ivekto
 Maskinsjef Knut Overby
 1. maskinist Øystein Sørlaug
 2. maskinist Svein Aulle
 2. maskinist Alf Troan
 Elektriker Steinar Sorensen
 Reparatør Dagfinn Aasheim
 Pumpemann Curt I. Ellingsen
 Fyrbøter Eugenia P. Ferreira
 Fyrbøter Torgeir Havik
 Fyrbøter Maurice van Hooste
 Smorer Freddy Larsen
 Stuert Jan Ø. Fagervik
 Kokk Erik B. Larsen
 Hjelpemann Tor Kanstad
 Pike Bente Olsen
 Pike Lilly Overby

*

T/T JAMINGA

Kaptein Jon Brandal
 Overstyrmann Michael Plesner
 1. styrmann Knut Ove Odinsen
 1. styrmann jr. Jan Edvin Jensen
 Radiooffiser Sveinn Solberg
 Arbeidsleder Roy Johnsen
 Matros Dag P. Vindsetmo
 Matros Manuel C. Perez
 Matros Ceferino S. Maichal
 Matros Einar V. Gregersen
 Matros Svein A. Hammer
 Aspirant Sveinung Mo
 Maskinsjef Oskar Forland
 1. maskinist Harald Hegg

2. maskinist Egil Bredsten
 2. maskinist Jan Kr. Navon
 Elektriker Asbjørn K. Bokildsen
 El. ass. Arne B. Normann
 Reparatør I Rolf Thore Andersen
 Pumpemann Seppo K. Heinoon
 Fyrbøter Geir Å. Enstad
 Fyrbøter Knut H. Sabo
 Fyrbøter Marcos D. Diasio
 Smorer Dominguez M. Augustin
 Stuert Arne Nilsen
 Kokk Bjørn Hegvik
 Kokkasp. Sveinn O. Dratterud
 Hjelpemann Andreas Larsen
 Pike Unni Pedersen
 Pike Torild Andersen
 Smorer Sveinung Mo
 Jungmann Morten Engmann

*

T/T ATRENE

Kaptein Bjørn Farbrøt
 Overstyrmann Knut Seine
 1. styrmann Gunnar Henriksen
 1. styrmann jr. Karl Gabrielsen
 Radiooffiser Fernando M. Morales
 Tommermann Ole Flaten
 Matros Olav Haland
 Matros Manuel R. Barreiro
 Matros Bjørn Grønheim
 Matros Melchor S. Oliveira
 Lettmatros Martiniano R. Olivares
 Lettmatros Rogelio Rapido
 Maskinsjef Hans Lund
 1. maskinist Asman Ingvaldsen
 2. maskinist Willy Solli
 Elektriker Bjørn Nilsen
 Pumpemann Ivar Pedersen
 Reparatør Jens Lonne
 Fyrbøter John Dybdahl
 Fyrbøter Olav Omo
 Fyrbøter Helge Homleid
 Smorer Kurt Overås
 Smorer Rune Wiik
 Stuert Terje Finstad
 Kokk Kjell Egil Nordvik
 Pike Inger Flaten
 Hjelpemann Rodolfo Rapido
 Hjelpemann Ricardo Abella
 Ekst. mask. Ingemar Soderlindh

*

M/S JACARA

Kaptein Ivar Høglø
 Overstyrmann Per A. Naagensen
 1. styrmann Helge Larsen
 1. styrmann Harald Jakobsen
 Radiooffiser Stein Isaksen
 Arbeidsleder Jose Mato Garcia
 Matros Jose O. Varela
 Matros Odd Inge Jonvik
 Lettmatros Per Hakon Enoksen
 Skipsmek. asp. Kjell T. Kristiansen
 Skipsmek. asp. Bent V. Nielsen
 Maskinsjef Jarl Bakken
 1. maskinist Kjell Myssen
 2. maskinist Leif Tøkle
 Elektriker Vidar Ormestad
 Elektriker John Møller
 Reparatør Kjell Gyldestrom
 Motormann Tor Moland
 Motormann Thor Olsen
 Skipsmek. asp. Svein Bjørgan
 Stuert Alf Samuelson
 Kokk Per W. Abrahamsen
 Hjelpemann Angel Ganzarain
 Pike Tove Larsen
 Pike Anne G. Samuelson
 Hjelpemann Svein Å. Eriksen

*

T/T "JARONA

Kaptein Oivind Larsen
 Overstyrmann Steinar Nilson
 1. styrmann Alf T. Iversen
 1. styrmann Helge M. Hurlen
 Radiooffiser Tore Stoveland
 Arbeidsleder Max Emilian Petersen
 Matros Otto Moudahl
 Matros Olaf Olsen
 Matros Ove Myhre
 Matros Kurt I. Johansen
 Matros William H. Rochard
 Sjøaspirant Morten S. Johansen
 Dekkgutt Finn M. Pedersen
 Maskinsjef Per Olausen
 1. maskinist Jan Normark
 2. maskinist Dag Andersen
 2. maskinist John Ellor Eggen
 Elektriker Gunnar Gusland
 Reparatør Kåre Rue

Pumpemann Arne J. Jacobsen
 Fyrbøter Sigbjørn R. Nibe
 Fyrbøter Odd A. Seierstad
 Fyrbøter Finn Graver
 Fyrbøter Kai Heggekroken
 Fyrbøter Jau W. Klokkesten
 Smorer Robert Ovaldsen
 Stuert Egil T. Thomassen
 Kokk Kåre Bolkan
 Hjelpemann Severino P. Qubina
 Pike Eva Selvik
 Pike Inger J. Hillestad

*

T/T JARABELLA

Kaptein Egil Aas
 Overstyrmann Kjetil Valle
 1. styrmann Jan Olav Eriksen
 1. styrmann Gunnar T. Fiane
 Radiooffiser Ove Holm
 Arbeidsleder Marcelino Muniz
 Matros Otto J. Johansen
 Matros Fridtjof Abrahamsen
 Matros Julio Paz
 Matros Jose G. Garcia
 Matrosasp. Bjørn Holmedal
 Jungmann Kjell G. Thorsen
 Maskinsjef Odd W. Rambo
 1. maskinist Bjørn Telebond
 2. maskinist Magne Sjølyst
 2. maskinist Helge Johansen
 Elektriker Hans Funk
 Reparatør Odd Larsen
 Pumpemann Kat Sang Chan
 Fyrbøter Jseus R. Abeijon
 Fyrbøter Carlo C. Reyes
 Aspirant Per A. Christiansen
 Aspirant Ingleif Larsen
 Stuert Bjørn Måøy
 Kokk Oistein Borlaug
 Pike Torill Jensen
 Pike Gunn K. Måøy
 Hjelpemann Ronni Hegvik

*

Offiserer M/S KRONPRINS HARALD

Kaptein Ragnar H. Aalvik
 Kaptein Jan E. Jensen
 Overstyrmann Lars R. Pedersen
 Overstyrmann Olav Berger
 1. styrmann Sverre A. Ekeberg
 1. styrmann Kristian Mathiasen
 1. styrmann Trond Gulbrandsen
 1. styrmann Hans Fr. Martinsen
 Purser Egil Torgersen
 Sjefsradiooff. Asbjørn Haveland
 Radiooffiser Norvald Øyestad
 Radiooffiser Gunnar Andreassen
 Maskinsjef Rolf Kristoffersen
 1. maskinist Åsmund Johansen
 1. maskinist Tore Wroldsen
 2. maskinist Kristian Nilson
 2. maskinist Roald Evensen
 2. maskinist Ole Kristensen
 2. maskinist Alf Larsen
 2. maskinist Øyvind Jensen
 2. maskinist Kåre Hegerstrand
 2. maskinist Bjørn Larsen
 Elektriker Odd Bjønnes
 Elektriker Otto Bjørkum
 Elektriker Nils Bakken
 Overstuert Arnt Andresen

*

Offiserer M/S PRINSESSE RAGNHILD

Kaptein Petter H. Norstrom
 Kaptein Reidar D. Paulsen
 Overstyrmann Odd M. Halvorsen
 Overstyrmann Jan Ellefsen
 1. styrmann Harald Nicolaisen
 1. styrmann Roar Gallis
 1. styrmann Erling B. Hansen
 1. styrmann Knut Wibe
 Purser Øyvind Fagerli
 Sjefsrdo. Jan Willumsen
 Radiooffiser Thor-Arne Pettersen
 Radiooff. vik. Rolf Laxå
 Maskinsjef Kjell Andersen
 Maskinsjef Einar Karlson
 Maskinsjef Arne Gundersen
 1. maskinist Inge Gundersen
 1. maskinist Arve Arvesen
 2. maskinist Odd Kolstad
 2. maskinist Dag Jacobsen
 2. maskinist Otto Engmann
 2. maskinist Tore Huth
 2. maskinist Jan Rasmussen
 2. maskinist Jan Egil Borgersen
 2. maskinist Johan Haugeli
 2. maskinist Edvin A. Bakkeli
 Elektriker Per O. Lund
 Elektriker Johan Amundsen
 Stuert Åge Redbøl

Stein Auno
Gevirvegen 9

JAHRE-NYTT

2830 RAUFOSS

God sommer

JAHRE NYTT ønsker en god sommer til alle på sjø og på land. Og vi gjør det med et foto som er tatt ombord på «Prinsesse Ragnhild», under en av de mange turene mellom Oslo og Kiel. En million passasjerer har fergen fraktet mellom Norge og Vest-Tyskland. Dette blir den nest siste sommeren i ruten for fergen. I februar 1981 kommer en ny og større prinsesse. Snart vil dette bildet være historie.

