

Populær som aldri* før



22 år gamle «Jupiter» holder koken. Norway Lines aldrende, men meget populære skip, bringer stadig flere passasjerer mellom Bergen

og Newcastle. Passasjerutviklingen har bare gått én vei siden starten i 1984: oppover. Og selskapet i Bergen kan notere en ny rekordsesong.

1988 ble det beste året hittil. Nå er det planer om å erstatte «Jupiter» med et større skip. Samtidig vurderes det å knytte Kontinentet til

Norway Lines rutenett. Jo, det skjer spennende ting i det Kosmos-eide selskapet på Vestlandet for tiden.

Side 3 og 14

Større sikkerhet

I løpet av siste halvår av 1988 ble det på Saugbrugs tatt et kjempeløft for å bedre sikkerheten. Et hypermoderne varslingsanlegg for brann, tyveri og vannstand ble da tatt i bruk. Sentralen har kostet en million kroner og ble en realitet etter en «fotosafari» i bedriften der søkelyset ble rettet mot endel ting som ikke var som de burde.

Side 8

Kosmos skal bli et flaggskip

- Kosmos med datterbedrifter skal bli det flaggskip selskapet fortjener å være i norsk næringsliv, sier Egil Abrahamsen, den nye styreformannen i Kosmos, som har tanker både om fortid og fremtid for sitt nye selskap. Han understreker at det nå skal satses på tre områder, nemlig shipping, treforedlingsindustri og fergefart, og mener det er viktig at hvert enkelt selskap innen konsernet frem-



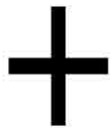
står med sin egen klare profil.

Side 10

Flere med Jahre Line

1988 ble et godt år for Jahre Line, og forventningene til 1989 er enda større etter at «Kronprins Harald» er utvidet for å få plass til flere konferansedeltagere. Også butikken ombord er utvidet samtidig som varespekteret har blitt bredere. Målet er selvfølgelig at enda flere skal benytte seg av Jahre Lines tilbud.

Side 4



Hvaltann er en hedersbevisning

Tidligere teknisk inspektør Finn Weitemeyer – formann og primus motor i Pensjonistforeningen Anders Jahre A/S Kosmos – har innarbeidet en praksis som er svært populær: utdeling av en hvaltann (av spermasett-hva!) med Kosmos-emblem til fortjente personer i rederi og administrasjon.

– Det begynte allerede først på 1950-tallet, forteller Weitemeyer. – Hvalfangstbestyrer Thomas Hansen forærte meg en hel sekk med hvaltenner. – Jeg var dengang maskinsjef på «Kosmos V» og syntes nok det var tilstrekkelig å beholde et par tenner selv. Så kom jeg på den idéen at jeg ville feste et Kosmos-emblem, dvs, et Jahre-flagg, på hver tann, og dele dem ut til personer i flåten eller administrasjonen



som hadde gjort seg fortjent til det. Det har også vært skipshandlere, agenter og andre vi har hatt kontakt med, men først og fremst rederiets egne folk, kapteiner og andre dekksoffiserer, maskinfolk, stuerter og – folk i administrasjonen. Emblemet har vært forbeholdt disse. Tannen er gitt som en hedersbevisning, og slik er den også blitt oppfattet.

I årenes løp ble det nok så mange som fikk en

tann, og den opprinnelige beholdningen **er for** lenge oppbrukt. Den første forærte jeg kaptein Lykke Kristensen, og jeg husker jeg tok mitt eget lumerke og festet til tannen. Det har etter hvert lyktes meg å få tak i flere hvaltenner, og dem har jeg delt ut etter eget skjønn. Blant ledere i rederiet nevner jeg Anders Jahre, Jørgen Jahre, Frithjof Bettum og Rolf Eriksen. Jeg har ikke noe eksakt tall på alle som

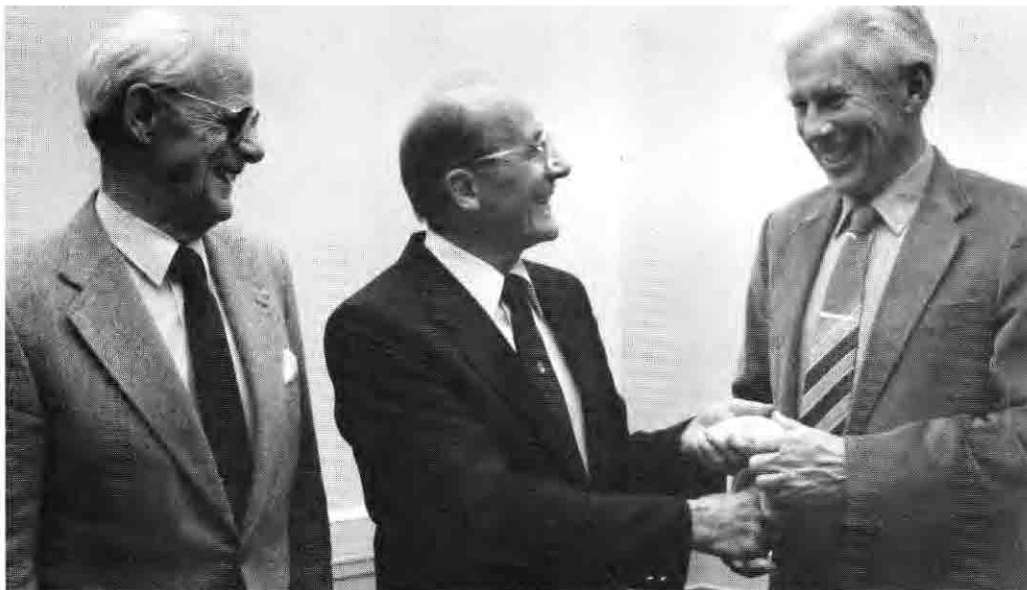
Av Vilhelm Møller

har fått seg tildelt denne gaven, men det er ikke få.

I og med at pensjonistforeningen er etablert, har vi tatt denne skikken med oss, slik at utdelingen kan fortsette.

På pensjonistforeningens siste tur til Tyskland ble en tann med emblem delt ut til tidligere teknisk inspektør Marcel Vermeulen og ingeniør Harald Bjonness-Hansen. Dette skjedde på nedtur med «Prinsesse Ragnhild». På opptur med «Kronprins Harald» var det kaptein Harald Klæbo og telegrafist Sverre Solberg som ble de utvalgte.

Finn Weitemeyer forteller ellers at pensjonistenes siste tur med Jahre Line ble en suksess, med ca. 25 deltakere. De besøkte blant annet Lübeck, med norsk-talende guide, og overnattet på Hotel Conti Hansa i Kiel.



Til venstre:

Finn Weitemeyer, i midten, deler ut sitt hedersbevis til telegrafist Sverre Solberg. Også ingeniør Harald Bjonness-Hansen, til venstre, ble hedret av Weitemeyer.

Øverst:

Slik ser hedersbeviset ut: en hvaltann med Kosmos-emblem.

- England er populært som aldri før, sier salgssjef Linda Fjerei. de som berømmer alle ansatte for selskapets fremgang.



«Orient-ekspress» med atmosfære

- Jeg synes at atmosfæren ombord i «Jupiter» er spesielt god. Det er god service og kvalitet ombord. Folk smiler. Jeg pleier å kalle skipet for «orientekspressen»), sier Linda Fjereide som er salgssjef i Norway Line.

- Vi vestlendinger er knyttet til England på en spesiell måte. England er jo vår nærmeste nabo i vest. Det er flest folk fra vestlandet som reiser

med «Jupiter». Men ellers kommer våre reisende fra hele landet. Norway Line er jo den eneste ruten mellom Norge og Newcastle, sier salgssjefen, som berømmer alle ledd i selskapet for den fine fremgangen.

Norway Line er ikke bare et fergeselskap, men en stor turoperatør med et program på 22 sider. Selskapets bussturer rundt omkring i England og Skottland med reiseledere fra Norway Line er

svært populære. En stor del av billettene selges ofte før programmene kommer ut. Også hotellferiene er ettertraktede.

«Jupiter» er en fin gammel båt. Den ble opprinnelig bygget som cruisebåt og har bl.a. trepanel på veggene. Slikt er ikke vanlig på skip av denne type idag.

De ansatte får ofte tilbakemeldinger fra passasjerene som gir uttrykk for at betjeningen ombord er så hyggelig. Mellom 110

og 120 er ansatt ombord. På kontoret i Bergen er det 16 ansatte, og på kontoret i Newcastle er det fem ansatte. Mange av de som jobber ombord kan se tilbake på mangfoldige år på ferger mellom Norge og England ved at de tidligere har vært ansatt i selskaper som har beskjeftiget seg med fergetrafikk mellom de to landene.

Stadig oppover for Norway Line

Norway Line er intet gammelt selskap. Det ble etablert i 1984. Siden dengang har det bare gått én vei: oppover.

Aret etter etableringen var det såvidt båten bar økonomisk. Regnskapet viste balanse.

I 1986 ble resultatet 2,8 millioner etter at 62.000 passasjerer reiste med båten.

I 1987 ble resultatet over fordoblet. Tallene viste 6,3 millioner etter at over 70.000 passasjerer reiste med fergen.

I 1988 ble det også rekord. Overskuddet krøp over 10 millioner. Passasjertallet var 85.000.

Lengre seilingsperioder og lengre sesong for selskapsreiser har vært medvirkende årsaker til

suksessen - sammen med det forhold at sommersesongene stadig har blitt bedre.

11988 ble det for første gang arrangert julecruise med utgangspunkt i London til Kanariøyene. Og i 1989 står to cruise til varmere strøk på programmet inntil sesongen starter.

Fra å være et selskap

som satset på sommerhalvåret er Norway Line iferd med å innføre helårsdrift.

55 prosent av de som reiser med Norway Line er nordmenn, 43 prosent er engelskmenn, en prosent er amerikanere og en prosent kommer fra Holland, Frankrike og andre europeiske land.

Hotellsjef Christian Bolt, nærmest, på besøk hos Torolf Jensen i grovkjøkkenet på «Kronprins Harald». Kjøttet kommer i hele mengder og må kuttes opp i porsjoner.

Bildet helt til høyre: Rolf Schöne styrer en av containerne fra kaia og opp til 9. dekk. Proviantering må foretas for hver avgang.



Resultatene har begynt

Da Christian Bolt ble ansatt som hotellsjef i Jahre Line, uttalte han til Kosmos Nytt at en av hans viktigste oppgaver i den nye stillingen var å redusere kostnadene. Og nå, et drøyt halvår senere, begynner resultatene å vise seg. Varekostnadene har gått ned. Dette kommer bl.a. av at 100 prosent av råvarene blir brukt, og at Jahre Line ikke lenger holder seg til én eneste skipshandel, men i større grad har gått ut i markedet for å innhente tilbud. En dreining mot mer innkjøp av proviant i Vest-Tyskland i forhold til Norge er et steg i

denne retning. 1988 ble et godt år for restaurantene ombord, sier Bolt.

Bolt sier at det er rimeligere å foreta proviantinnkjøp i Tyskland. Skipshandelen i Oslo, som

tidligere i stor utstrekning har hatt vareleveranser til «Kronprins Harald») og «Prinsesse Ragnhild» er nedlagt, og Bolt & Co. har vendt blikket sørover for å spare kostnader ved proviante-

Rolf Schöne har vært ansatt i Kosmos-selskaper i 25 år, de siste ti som proviantmester. Her er han avbildet i lageret på «Kronprins Harald» med en kasse «bestselgere».





å vise seg

ring. Dette er en ny utvikling i Jahre Line.

Ombordtastingen av proviant til «Kronprins Harald» er verd et kapittel for seg. Etter at man var kvitt barnesykdommene ved containersystemet, fungerer det nå helt utmerket. Det går i korte trekk ut på at mens den tradisjonelle måten å ta ombord proviant på er å lagre den i bunnen av båten, så heises varene ombord i «Kronprins Harald» i containere som plasseres på 9. dekk. På 9. dekk befinner skipets lager seg. Her lagres alle drikkevarer, mens den øvrige proviant som ferskvarer blir bearbeidet før det sendes i heisen ned til restaurantene på 7. dekk. Etter at containere er satt på 9. dekk, blir de med båten til Kiel og fungerer da som ekstra lagerrom.

Det er tre slags containere, en med kjøling, en uten kjøling og en med kjøleskap. På vei nordover fra Kiel brukes de tomme containerne til søppel.

Oppe på 9. dekk finner vi proviantmester Rolf Schöne iferd med å få inn de siste varene før av-

gang fra Hjortneskaaien. Schöne synes at containersystemet fungerer meget bra, men kunne ønske seg litt større lagerplass ombord, spesielt til drikkevarer som har stor omløpshastighet. Whisky-merker som Ballentines og Johnny Walker er «bestselgere» ombord når det gjelder sterke drikkevarer, mens Mack-bryggeriet i Tromsø for alvor har tatt opp kampen mot Carlsberg og Ringnes som har solide tradisjoner i salg av øl til sjøs.

I grovkjøkkenet finner vi en annen av de ansatte med lang ansiennitet i Jahre-sammenheng. Det er Torolf Jensen, slakter ombord, som bl.a. sørger for at biffene holder mål og vekt før de sendes videre ned til restaurantkjøkkenet. Torolf Jensen har tidligere vært ansatt på «Jarena», men har nå ansvaret for grovkjøkkenet på «Kronprins Harald». Et av hans arbeidsredskaper er **vekten**. Kjøttavskjæret brukes også, bl.a. til supper og sauser. Det har vist seg at det er penger å spare på å utnytte mest mulig av råvarene.

Konferanse- plass til 620 personer ombord

1. mars kan Jahre Line tilby sine reisende moderne og romslige konferanserom ombord på «Kronprins Harald». 16 forskjellige møterom og en plenumsal med plass til 180 personer, skal da stå klart til bruk. Den totale møteromkapasitet blir så 620 personer som er nær en fordobling av den kapasitet skipet har pr. idag.

Bakgrunnen for ombyggingen har sammenheng med den markedsundersøkelsen Jahre Line foretok ifjor og som bl.a. konkluderte med at det er behov for å gi konferansearrangører større plass.

Innredningen av konferanserommene skal skje under fart. Konferansedelen ble «satt på» «Kronprins Harald» under dokkingen ved HDW i Kiel i perioden 4.-15. januar.

Kjøtt salg er en suksess

Jahre Lines kjøtt salg i Kiel har vist seg å være en suksess. tilbudet til passasjerene om danske kjøttpakker var et av de tiltak som ble satt i verk etter fjorårets markedsundersøkelse. Det viser seg at mellom 50 og 60 prosent av passasjerene benytter seg av muligheten til å handle dansk kjøtt i Kiel.

- Vi har truffet blink, sier informasjonssjef Levar Sand, som lanserte denne idéen.



– Nå har vi kommet opp i de store guttas klasse, sier butikkinspektør Audhild Renstrøm Jacob! (bildet). Hun er svært tilfreds over utvidelsen av butikken ombord i («Kronprins Harald» som har bragt Jahre Line opp på det samme

nivå når det gjelder butikkarealer som de øvrige fergeselskapene. Audhild Renstrøm Jacobi har holdt på med skipsbutikker i 20 år og har vært en av de sterkeste talsmenn for butikkutvidelsen på («Kronprins Harald».

— I de store guttas klasse

Etter ombyggingen i Kiel presenterer butikken ombord seg nå i en langt større og mer tiltalende utgave. Mens det tidligere var to adskilte butikker ombord, er det nå en slags arkade hvor alle varene er samlet på én flate.

Bedre utvalg i leketøy

– Det første som møter oss når vi går inn i butikken, er parfymeartikler, tekstiler og gaveartikler. Deretter er det turistarikler i tinn, krystall og souvenirer som troll og t-skjorter. Vi satses også sterkere på leketøy, som er en populær salgsartikkel ombord, sier hun.

Den tax-frie avdelingen har ikke gjennomgått så store forandringer. Men noe nytt kan likevel presenteres: en vinavdeling.

Trend i tiden

– Svakviner har vist seg å være et potensiale. Folk har lov til å ta med seg seks flasker - eller fire liter - svakvin ut over den tollfrie kvote hvis de betaler toll for dette. Folk har etterhvert begynt å interessere seg sterkere for vin. Dette er en trend i tiden. Nordmenn begynner å bli mer kjent med vinverden, og ombord vil vi ha et godt utvalg av finere viner. Vittebegjærigheten later til å være stor når det gjelder vin, og vi har stadig kurs for personalet ombord for å stå best mulig rustet til å gi svar på spørsmål om vin fra de reisende, sier butikkinspektøren.

Uten kjøpepress

Hun mener at det har vært altfor trangt i butikken og at folk kan ha følt

seg litt innestengte der. Nå er det blitt mer luft, og de reisende kan gå omkring i butikken uten å føle noe form for kjøpepress.

– Skal vi selge mer til hver passasjer, må vi legge forholdene til rette for dette. Mange av passasjerene er med bare for å handle, enten ombord eller i Kiel, og vi ønsker at de i større grad skal finne tilbudene ombord attraktive.

– Men er det riktig å satse på bedre bekvemmeligheter i butikken i en tid folk flest har fått mindre å rutte med?

Må tenke utradisjonelt

– Kanskje det nettopp er da tiden er inne til å gjøre noe. Vi må være klar når oppgangstiden kommer. Vi må tenke i tør.

andre baner enn de tradisjonelle. I den nye butikken får vi stilt ut varene på en skikkelig måte, sier Audhild Renstrøm Jacobi, som har jobbet ombord i alle Jahre Lines båter. Hun begynte i rederiet i 1968 og har jobbet i butikkene hele tiden bortsett fra noen år på cruise.

– Hva med butikken på «Prinsesse Ragnhild»? Er det planer om noen utvidelse der?

– Den er svært vanskelig å få utvidet på grunn av konstruksjonen. Behovet for en utvidelse også der er imidlertid til stede, for butikken på «Ragnhild» er bare 150 kvadratmeter. Nå er det jo antydning at skipet kan bli byttet ut om noen år, så muligheten til å få større butikk er til stede. Vi får seg hva det blir til, sier en tilfreds butikkinspektør.

God attest til «Kosmos» etter fem år På feltet

Fra venstre teknisk sjef på «Kosmos» Steinar Endrestad, driftssjef Lars Wabø, sekretær og saksbehandler Else Erdmann, inspektør Halvor Holum og hovedbokholder Bård Hansen.

J

Boligplattformen «Kosmos» har nylig avsluttet sitt oppdrag på Statfjordfeltet i Nordsjøen - etter nesten fem års sammenhengende tjeneste.

Plattformen ligger nå ved verksted på Vestlandet for klassebesiktigelse og vil snart være klar for ny innsats i offshore-virksom-

«Vi i Maritime Operasjoner vil takke besetningen på «Kosmos» for utmerket samarbeide i den tiden «Kosmos» har tjenestegjort på Statfjordfeltet. Godt sjømannsskap, samarbeid og smidighet har alltid vært rådende. Vi ønsker kaptein, offiserer og mannskap lykke til videre med håp om at det må finnes oppdrag for «Kosmos» og dets utmerkede besetning,» heter det i et telegram Jahre Offshore har mottatt. Det er undertegnet J.L. Karlsen, sjefen for Statfjords maritime operasjoner.

I Jahre Offshore er telegrammet selvfølgelig blitt godt mottatt, og det kan brukes som referanse i arbeidet med å sikre «Kosmos» nye oppdrag i tiden som kommer.

Boligplattformen har vist seg å være meget **driftssikker. I løpet av** perioden januar 1984 til november 1988 har gangveien fra plattformen til boreriggen bare vært frakoblet 0,7 prosent av tiden på grunn av værforholdene. Og dette er bemerkelsesverdig når man vet hvilke naturkrefter som gjør seg gjeldende når det rusker som verst i dette havområdet. Men «Kosmos» har altså ikke i synderlig grad latt seg afisere av dårlig vær.

Oljearbeiderne som har vært innlosjert på «Kosmos» gjorde store anstrengelser for å få beholde boligplattformen ved Statfjord B da kontrakttiden løp ut. Fagforeningene gikk inn i forhandlinger med både sin arbeidsgiver og Oljedirektoratet for å få

heten etter at den er sluttet på en åtte måneders kontrakt til Gøtaverken. Jahre Offshore, som opererer «Kosmos», er optimistisk når det gjelder videre beskjeftigelse, spesielt etter den fine attest plattformen og dens besetning fikk av sjefen for Statfjords maritime operasjoner.

til et forlenget engasjement for «Kosmos». Blant de argumenter som ble brukt for at ikke boligplattformen skulle frakobles og forlate feltet, var ulykken med riggen «Piper Alpha» på britisk sektor der de ansatte ikke hadde noe boligplattform men oppholdt seg på riggens boligdel da ulykken inntraff. Men forhandlingene mellom fagforeningene, Statoil og Oljedirektoratet førte imidlertid til at kontrakten med «Kosmos» ikke ble forlenget. I Sandefjord satt Jahre Offshore «på gjerdet» og fulgte forhandlingene. Jahre Offshore syntes selvfølgelig at det var hyggelig at «Kosmos» i den grad ble satt pris på av de som hadde bodd ombord, og ville selvfølgelig ikke hatt noe imot en forlengelse av en-

gasjementet på feltet.

Boligplattformen ligger nå ved Eide Contracting ved innløpet av Hardangerfjorden der klassingen foregår. Klassearbeidene omfatter bl.a. sprekk-kontroll av alle skrogets knutepunkter, sjekk av kraner, maskinen og sjøvannsinntak.

Driftssjef Wabø opplyser at selv om kontrakten med Statoil nå har utløpt, var det meningen å ta «Kosmos» inn til verft for besiktigelse fordi det har gått fem år siden den ble bygget.

- Vår filosofi har hele tiden vært å holde «Kosmos» oppgradert og vedlikeholdsmessig i samme stand som da den var ny, sier han.



Bjørn Aardahi ved alarmmottagningsentralen i portvakten. En halv million kroner har sentralen, kontrollpulten og opp-pussing kostet.

Enmillion kroner

Brannsikkerheten ved Saugbrugs ble kraftig forbedret i løpet av 11)88. Mot slutten av året ble det installert et hypermoderne varslingsanlegg med portvakten som mottagersentral, et anlegg som er

ganske enestående i norsk industri foreløbig. Systemet er utviklet av Securitas etter spesifikasjoner utarbeidet av Saugbrugs. I løpet av 1988 ble det investert en million kroner på brannsikkerhet i bedriften.

Ulf Red! og Paul E. Hartmann har stått sentralt i prosjekteringsarbeidet med varslingsanlegget. De opplyser at det var brannen i tømmerrenseriet i 1985 -- med en etterfølgende gjennomgang av bedriften med tanke på brannsikkerhet - som ga støtet til en sterkere satsing på brannsikring. Det var firmaet Risk Management som på vegne av Storebrand foretok denne gjennomgang som ble kalt «fotosafari».

300 fotografier

Firmaet tok 300 bilder fra forskjellige steder rundt om i bedriften og påpekte ting som ikke var som de burde. Det var ingen graverende ting som ble anskueliggjort i denne «fotosafari», men alle forhold tilsammen ga grunn til ettertanke. Det var forhold man til daglig ikke ofret så mye

oppmerksomhet. Mye gikk på orden og renhold, men summen av dem ga impuls til handling. Bildene ble brukt til en informasjonskampanje i de forskjellige avdelinger, og etter at dette skjedde har det vært en kraftig «drive» på dette feltet, og forholdene er blitt kraftig forbedret.

Det forhold at brannstatistikken her i landet gir grunn til bekymring, og det at man ved Saugbrugs ønsket å bedre den generelle sikkerheten, var også momenter som bidro til en sterkere satsing på brannsikkerheten.

60 detektorer

Det nye datastyrt brannvarslingsystemet består foreløbig av 60 detektorer som reagerer både på røyk og varme. Oppstår det brann, vil mottagersentralen

umiddelbart få beskjed. Portvakten vil da kunne lese både på en skjerm og på en utskrift hvor alarmen kommer fra og hva han skal foreta seg. Utskriften kan gis til Halden brannvesen når de ankommer - og verdifull tid kan vinnes ved at man straks vet hvor det brenner. Alarmsentralen lager to utskrifter slik at brannvesenet får den ene, og de andre kan brukes internt. Mottagersentralen har 72 timers ekstra strøm i reserve som kan benyttes hvis det skulle oppstå strøbrudd.

Trygghet

Anlegget har også andre alarmligheter. Oppstår det uhell med personer, vil mottagersentralen registrere dette. For ansatte som arbeider alene om natten, gir dette en viss trygghet. Alarmmottagersentralen får også be-



Paul **E.** Ilartmann og Ull **Redi med rapporten som ble laget ved gjennomgåelsen av bedriften. 300 fotografier ble tatt i denne forbindelse. «Fotosafari. en)) førte til ytterligere satsing på brann-**sikkerhet.

i brannsikkerhet

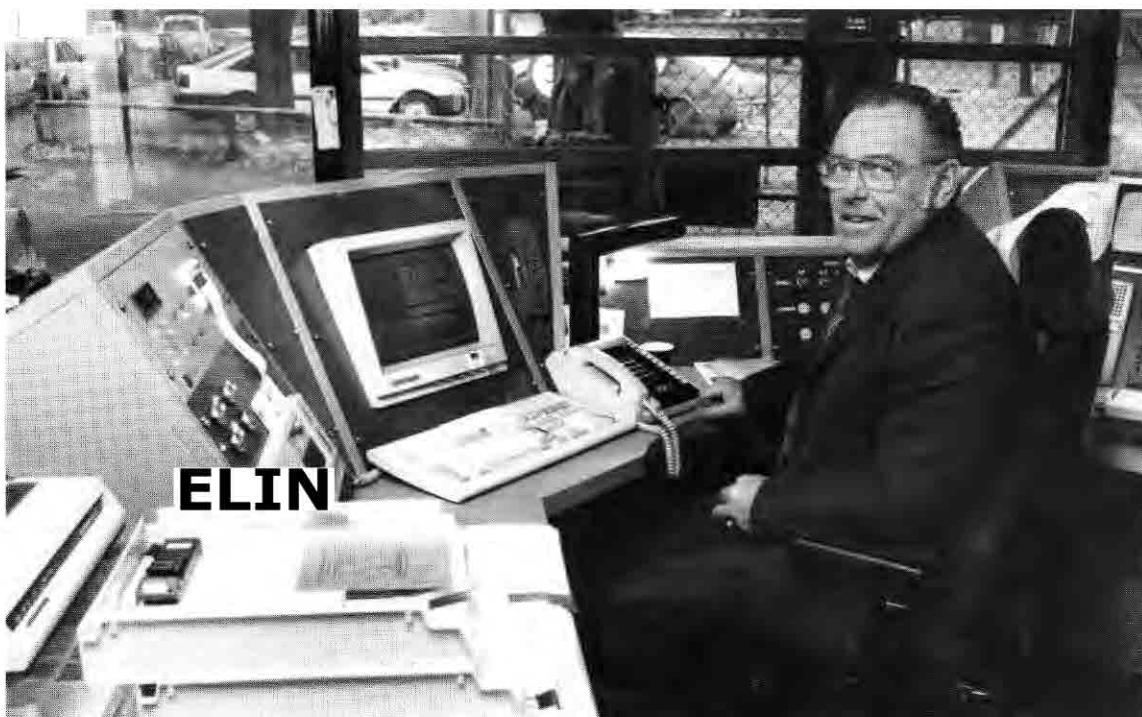
skjed om innbrudd og truende høy vannstand.

Mottagersentralen er plassert hos portvakten og er i funksjon 24 timer i døgnet hver dag hele året.

Portvakten betjenes av fem mann på skift.

Portvakten har også andre oppgaver. Han styrer porten til tømmerterminalen via en TV-skjerm, holder kontroll med ho-

vedporten, betjener nødtelefonen ved ulykker og skader, kan utløse intern gassalarm og to av Sivilforsvarets gassalarmer og har i det hele tatt en ansvarsfull jobb.



Ull **Redi har vært prosjektleder for brannvarslingsanlegget som skal bygges videre ut. Her fotografert ved alarmmottagningsentralen i portvakten.**

Kosmos skal f,4 en

- Jeg tror at konglomeratets tid på mange måter er forbi. Det er viktig at vi får Kosmos til å stå frem med klarere og tydeligere definerte aktivitetsområder, og jeg er opptatt av at Kosmos skal få en sterk profil både for



- Det er nødvendig at det enkelte selskap i sterkere grad profilerer seg, sier Egil Abrahamsen.

de ansatte og for samfunnet utenfor. Målet er at Kosmos skal bli en mest mulig lønnsom og trygg bedrift.

Det er den nye styreformannen i Kosmos, Egil Abrahamsen, som sier dette. Abraham-

Kosmos har i løpet av de siste årene favnet om et vidt aktivitetsområde. Virksomhetene har omfattet transport, reiseliv, shipping og industri. I løpet av høsten og vinteren 1988 har det skjedd store forandringer i dette mønster. Transportdivisjonen er solgt, og en stor del av reiselivsdivisjonen er under realisering. Kosmos Nytt har spurt Egil Abrahamsen om hvordan Kosmos vil være om fem til ti år.

Går inn med åpenhet

- Jeg synes vi skal ha den ydmykhet overfor oppgaven at vi ikke her og nå kan komme med bombastiske uttalelser om hvor Kosmos vil være om fem eller ti år. Vi har tross alt kommet rett inn i et for oss nytt system, og vi bør gå inn i prosessen med åpenhet og se hvordan konsernet kan tilpasse seg markedene.

Men det jeg kan si, er at Kosmos-gruppen skal ha sterke og godt profilerte bedrifter på sine aktivitetsområder. Det er mye kompetanse i Kosmos-gruppen, og det er viktig å bygge på denne og å videreutvikle den. Selskapet skal nå satse på internasjonal skipsfart, fergetrafikk og industri.

Innen skipsfarten har Anders Jahre A.S. et godt internasjonalt omdømme. Dette bør vi bygge videre på. Jeg har tro på en oppblomstring i norsk skipsfart, og jeg ser Anders Jahre som et sterkt ben å stå på. I den forbindelse kan det nevnes at det er nedsatt et utvalg som skal se på mulighetene for å koordinere aktivitetene i An-

ders Jahre, Skaugen-gruppen og Jahre-Skaugen Carriers. Her ligger det mange interessante muligheter som vi bør være med på å hente ut. Jeg regner med at målene for skipsfartsvirksomheten i Kosmos vil bli forholdsvis ambisiøse, sier Abrahamsen, som har viet en stor del av sitt voksne liv til shipping. I den forbindelse står hans mangeårige engasjement som administrerende direktør i Det norske Veritas sentralt.

Tenkepause

- Hva med offshorevirksomheten?

- Jeg tror vi bør ta en tenkepause når det gjelder hvordan vi skal engasjere oss på denne sektoren. Men når aktiviteten i offshoresektoren tar seg opp, er det nok riktig å være representert. Ny teknologi er et stikkord i denne sammenheng. Grupper som er slagkraftige, flinke og markedsorienterte vil ha muligheter. Så vi må nok også se på strukturen innenfor denne sektor.

På industrisiden fremstår !dag Saugbrugsforeningen som en betydelig bedrift med muligheter til videreutvikling. Saugbrugsforeningen har tradisjoner og kompetanse innen treforedling, og økonomisk styrke til å bli en viktig medspiller.

Fergefarten i Kosmos er bygget opp på en god måte. Men også her ligger et vekstpotensiale f.eks. mellom Norge og England/-Nord Europa. Jeg har ingen bastante synspunkter på hvordan det bør satses. Vi må legge opp strategien etter en skikkelig vurde-

terk profil

**sen har overtatt vervet etter Otto Grieg Tide-
mand, og har fått i oppgave å lede Kosmos
inn i smulere farvann etter en på mange må-
ter urolig og begivenhetsrik tid. Nå skal det
satses på færre bedrifter og områder.**

ring av markedsmulighe-
tene. Kan vi klare å de-
monstrere positive effek-
ter, vil vi gå sterkere inn i
dette konsentrasjonsområ-
det. Også i ferge- og Nord-
sjøtrafikken ser vi behov
for en sterkere selskaps-
struktur.

Den nye styreformannen
har også tanker om hvor-
dan det enkelte selskap bør
fungere.

- Den enkelte bedrift bør
profileres skikkelig med
egen kapital og balanse-
struktur. Bedriftens orga-
nisasjon bør bygges opp

med en tydelig egen perso-
nalprofil og kompetanse-
profil. Man må ta vare på
bedriftens kultur og egen-
art og bygge på det beste i
hver enhet. Medarbeiderne
skal føle seg stolte over sin
tilhørighet i den enkelte
bedrift, over at bedriften
leverer produkter og tje-
nester med høy kvalitet, og
at man er viktig for sam-
funnet. Dette er viktige for-
utsetninger for å kunne
gjøre en god jobb.

En kjent amerikansk
professor har gjort seg til
talsmann for følgende be-



driftsfilosofi: 1) Du skal be-
handle de ansatte bra. 2)
Du skal bruke dem bra. Det
første punkt er en selv-
følgelighet, men det siste
er det viktigste. For det er
hverken gulroten eller pis-
ken som får folk til å ar-
beide. ønsket om å realise-
re seg selv er rotfestet hos

de fleste og er den viktig-
ste drivkraft. Kan ledere
på alle plan bidra til at
mennesker får brukt seg
selv, blir effekten i organi-
sasjonen positiv og stor.
Det er av stor betydning at
alle ansatte føler at det de
gjør er viktig, sier Egil
Abrahamsen.

Takket først nei til j*obbenj

Egil Abrahamsen svarte ikke
umiddelbart ja da han ble spurt
om han kunne tenke seg å bli sty-
reformann i Kosmos. I første om-
gang svarte han nei. Han anså
oppgaven for å være så stor og
vanskelig at den ville medføre alt-
for mye tid. Når han så til slutt
endret standpunkt og tok imot opp-
gaven, var det under forutsetning
av at han kunne få muligheter til å
være med på å utvikle Kosmos til
det selskapet fortjener å være,
nemlig et flaggskip i norsk nær-
ingsliv.

- Jeg følte at jeg kunne medvir-
ke til dette, og forhåpentlig kan det
bli et interessant engasjement, sier
Abrahamsen som ønsker å være
med på å legge et fundament for
fremtiden som det kan bygges vi-
dere på.

- Når jeg går inn i en sak, vil
jeg være skikkelig engasjert. Jeg
hadde egentlig boken full, og et
nytt engasjement ville ta så mye
tid at det måtte gå ut over min
egen tid. Derfor tok jeg ingen be-

slutning om å svare ja til styrefor-
mannsjobben før jeg hadde konfe-
rert med min kone. Uten hennes
støtte kunne jeg ikke påtatt meg
engasjementet.

- Det har til tider blåst kraftig
rundt Kosmos. Har du kommenta-
rer til det som har skjedd?

- Jeg har bare vært observatør
og fulgt begivenhetene fra sidelin-
jen. Når det gjelder den prosess
som Laly og Kosmos gjennom-
gikk, må jeg si at jeg ble forskrek-
ket over den. Forestillingen har
vært lite tilfredsstillende sett ut
fra norsk næringslivs synspunkt
og har nok svekket folks omdøm-
me av næringslivet. Man bør i nær-
ingslivet ha selvjustis, og vi bur-
de ha vært spart for endel av det
som skjedde. Jeg vil ikke påta meg
vervet som dommer i denne saken,
men i prinsippet hadde det vært
best om dette hadde vært unngått.

Resultatet ble at ledelsen i Kos-
mos ble så sterkt engasjert for å
beskytte seg at det ikke ble nok tid
til å konsentrere seg om aktivitete-
ne. Man fikk masse baller i fanget

og problemer med å drive effektivt
fordi organisasjonen hele tiden
måtte kikke seg over skulderen et-
ter nye angrep. Jeg tror det er vik-
tig ikke å ha så mange baller i luf-
ten. Konsentrasjon omkring visse
kjerneaktiviteter som man behers-
ker har fordeler. Den store spred-
ning Kosmos fikk ble for tung å
bære for organisasjonen.

Det er ikke å ta for hardt i å
hevde at Egil Abrahamsen er en
mann med mange jern i ilden. Han
er styreformann i både Televerket
og Norsk Hydro og har endel sen-
trale verv i mindre bedrifter. Han
er samfunnsengasjert og opptatt
av næringslivets strukturer. Ut-
danningsspørsmål ligger hans
hjerne nær, og han har gjort en be-
tydelig innsats i så henseende.

Den nye styreformannen har
tatt fatt på sin oppgave med enga-
sjement og optimisme: I utgangs-
punktet har Kosmos betydelige
muligheter bare vi sørger for at
alle pilene peker i samme retning,
sier han.



«Rich Duchess» under lossing ved Texacos anlegg i Delaware City.

Anders Jahre A.S. overtar fire Aframax tankskip

5. september ble det inngått en samarbeidsavtale med det amerikanske rederiet Pappas Enterprises Inc., New York, hvorved Jahre Ship Chartering A/S får kontroll over fire Aframax tankskip. Gjennom oppkjøp av aksjemajoriteten (51%) i de liberianske eierselskapene vil Jahre overta både den kommersielle og delvis den tekniske drift av skipene.

Søsterskipene «Eva» og «Christina» overtas i januar måned og fortsetter på sine certepartier til Shell France frem til mars -89. Deretter vil skipene skifte navn til «Jarmona» og «Jastella» forhåpentligvis under NIS-flagg, men med utenlandsk mannskap. Skipene som er 85.609 dwt er bygget ved det spanske verft Astilleros Y Talleres

Del Noroeste i henholdsvis 1981 og 1982.

De andre to skipene, «Rich Duke» og «Rich Duchess» på 79.999 dwt, er også søsterskip, men bygget ved det japanske verft Kasado Dockyard Co. i 1986. Skipene eies og drives av det japanske rederiet lino Lines som har inngått en langsiktig leie/kjøpsavtale (hire/purchase) med Duke Petroleum Transport Corp. hvor Jahre nå har aksjemajoriteten. Skipene er beskjeftiget ut 1991 til Texaco som benytter dem i egen lektringsvirksomhet i US Gulf. Fra og med 1992 vil befraktingen av skipene drives fra Sandefjord mens teknisk drift fortsatt vil forestås av japanerne. På grunn av nåværende eierforhold vil skipene beholde sine navn og Bahamas flagg.

Dekksarealet på «Rich Jahre».

Etter overtagelsen av disse fire skip vil Anders Jahre A.S. disponere en flåte på fem moderne Aframax tankskip. Disse er på grunn av sine dimensjoner spesielt egnet for frakt av råolje til Amerika og kan sies å være «skreddersydd» for Jahres lektringsvirksomhet i US Gulf.

Selskapet Pappas Enterprises Inc. ble grunnlagt av John Pappas med basis i raffinering og transport av olje. Rederidelen omfattet tidligere drift av 20 tankskip, og på raffinerisiden ble firmaet mest kjent for sitt omfattende samarbeid med Exxon i Hellas under navnet Esso Pappas.

Idag drives virksomheten av brødrene T. Peter Pappas og James A. Pappas. Etter en sterk nedtrapping av shippingaktivitetene i perioden 1982 til 1986 fremstår Pappas Enterprises Inc. som en betydelig eier og investor i fast eiendom (real estate) i New York



«Rich Duke» under lossing ved Champleirs anlegg i Corpus Christi.

(White Plains) og Boston med ca. 3.000.000 sq ft. på hvert sted.

Real estate-virksomheten ledes av James A. Pappas og shipping-selskapene av

T. Peter Pappas, opplyser avdelingssjef Yngvar Larsen i Anders Jahre.

Miljøvern er hovedtema på «Kysten Rundt -89»

«Kysten Rundt» arrangeres lår for 5. gang, tementer funnet det interessant å bli med og Jahre Lines flytende utstilling har kommet for å bli. Messecruiset har etterhvert Det sentrale tema for messe- c-ruiset lår er fått et mer og mer seriøst preg, og denne helse og miljøvern. gang har ikke mindre enn syv statlige depar-

Det arrangeres en miljøvernkonferanse i hver anløpshavn. I den forbindelse må det nevnes at det i Kirkenes 29. januar vil komme 20 miljøvernekspertter fra Sovjet ombord i en konferanse som Sør-Varanger kommune er arrangør for. Temaet skal være «forurensningen kjenner ingen grenser».

Miljøverndepartementet er meget engasjert i «Kysten Rundt -89» og

trekker med seg en rekke direktorater og organisasjoner. Av temaer som skal drøftes kan nevnes luftforurensning, sur nedbør, Tsjernobyl-ulykken og forurensningen av havbunnen i de byene «Prinsesse Ragnhild» besøker langs kysten.

Informasjonssjef Levar Sand opplyser at det i tillegg til helse og miljøvern skal være følgende fagområder på messen: kontor/kommunikasjon-

/data, fiskeri, reiseliv og redning. Ifjor var trafikk-sikkerhet hovedtema.

Når det gjelder underholdningen ombord, skal Riksteateret vise forestillingen «Karius og Baktus», og en forestilling med AIDS som tema.

Arve Opsahl skal være konferansier under messe- c-ruiset og dessuten ha sitt eget show ombord.

I hver havn blir det en konkurranse med trekkspillorkestere som deltag-

ere, og vinnerne går videre til en landsfinale. NRK er samarbeidspartner og kommer til å sende direkte fra anløpshavnene.

Det er 120 utstillere på årets messe- c-ruise som pågår i tiden 26. januar til 12. februar.

- Vi er meget godt fornøyd med at vi har fått hevet «Kysten Rundt») til et nivå som har gjort det så interessant at Staten involverer seg, sier Sand.

Turistnæringen i Norge stamper i motvind. De generelle økonomiske nedgangstider har ført til at også reiselivet må bære sin del av byrdene. Men Norway Line i Bergen er ikke berørt av dette. Snarere tvert imot. Selskapet har siden starten i 1984 seilt i medvind og kan se fram på et nytt rekordår i 1988. 22 år gamle «Jupiter» er populær som aldri før, ja så populær at selskapet har måttet forsøke å løse kapasitetsproblemet ombord gjennom planer om en ny og større båt.

– En tur med Norway Line skal ikke bare være en måte å reise på, men en opplevelse i seg selv, sier adm. dir. Hans I. Runshaug. Vikingskipet på skrivebordet symboliserer at båttrafikken mellom Norge og England har tradisjoner.



En reise med Norway Lin

- Vi holder på å se oss om etter en større båt og har festet oss ved en japansk frakteskip som heter «Venus». Vi planlegger å «strippe» dette skipet og å bygge det opp igjen. Dette vil falle rimeligere enn å kontrahere en helt ny båt, sier administrerende direktør Hans J. Runshaug. Han tilføyer at Norway Line har vurdert alternativ tonnasje til «Jupiter» i et års tid. Ikke fordi «Jupiter» er en dårlig båt, men fordi behovet for større passasjerbequemmeligheter og ikke minst cargo - rullende last i form av biler og trailere - er til

stede. Det er et stort potensiale for cargo.

Navn med tradisjon

Japanske «Venus» går idag mellom Japan-Taiwan og Korea. Navnet «Venus» har tradisjoner i fergefarten mellom Norge og England idet skip mellom Bergen og England tidligere har båret dette navnet. Det vil koste ca. 200 millioner å bygge på skroget til «Venus».

- Det har vært antydning at «Prinsesse Ragnhild» kunne egne seg på ruten mellom Bergen og Newcastle når Jahre Line skal bytte ut dette skipet?

- «Prinsesse Ragnhild» ville vært midt i blinken for oss. Men vi kan ikke vente så lenge. Vi stanger hodet i taket både når det gjelder passasjersiden og bilkapasiteten på «Jupiter». Dessuten ønsker vi å kunne tilby konferanse-muligheter ombord.

Amsterdam nytt anløpssted?

Ved å øke kapasiteten på cargo åpner det seg muligheter for andre anløpssteder enn Newcastle. Norway Line har vurdert Kontinentet som et nytt reisemål. Flere alternativer er under utredning,

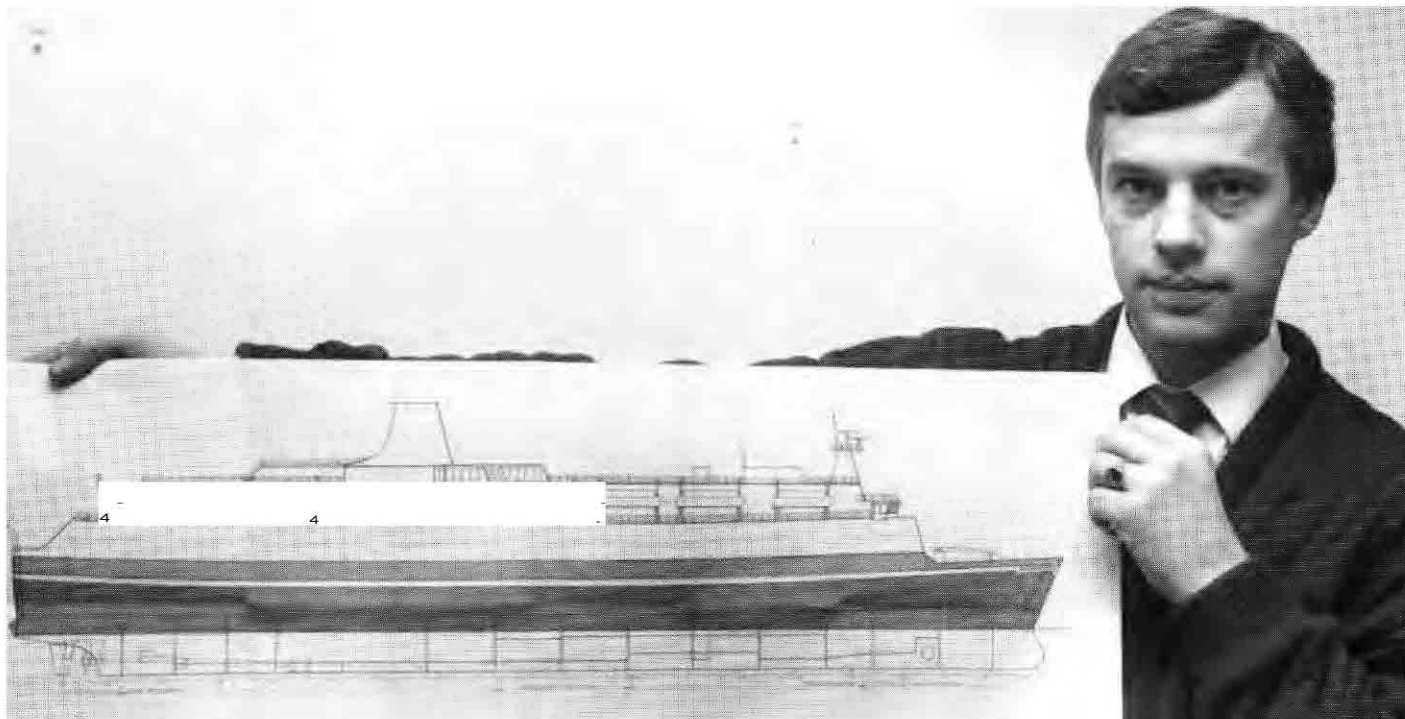
og et av dem er Amsterdam. I så fall må ruteopplegget endres. Vanligvis går «Jupiter» til England tre ganger i uken. Ved å redusere antall avganger til to, vil det være mulig å anløpe Kontinentet én gang ukentlig. Og ved å sette inn en større båt, vil kapasiteten likevel kunne økes.

– En opplevelse

Runshaug er opptatt av at en reise med Norway Line ikke bare skal være en måte å komme seg frem på for passasjerene, men en opplevelse. En reise med «Jupiter» er i og for seg en opplevelse.

som aldri før

Planene om en ny ferge er kommet langt. **Dag 14omslo, leder av Norway Lines kontor i England, viser her frem en tegning av det planlagte skipet «Venus» etter ombyggingen. Det nye skipet vil kunne ta 1300 passasjerer, altså 500 flere enn «Jupiter» kan ta, dessuten 280 personbiler og 28 trailere. Dette er henholdsvis 120 flere biler og 23 flere trailere enn dagens kapasitet.**



skal være en opplevelse

Det gamle skipet oser av atmosfære. Service og vennlighet fra alle de ansatte ombord er et trekk ved Norway Line som stadig flere og flerre setter pris på og gir uttrykk for.

Vennlig betjening

- Den første gangen jeg reiste med «Jupiter» var det ingen ombord som visste at de hadde den nye sjefen for Norway Line med. Det var i august 1987. Det første jeg la merke til ombord var vennligheten hos betjeningen. Service-innstillingen var god hos alle. Dessuten gjorde det inntrykk på meg at det var

så rent overalt. Dette kommer nok av at det er portugisere som tar seg av charteringen ombord. Deres arbeidsmoral er høy. De er med hele veien, og dette fungerer bedre enn at det skal komme en «bøtteballett» ombord i hver havn.

-Var det ingen negative ting å si om din første tur til Newcastle?

- Det var lavt under taket da jeg kjørte ombord, og trangt på bildekket. Og det var endel farver i salongene som ikke var så pene. Vi har forøvrig gjort noe med farvene i salongene. Men ut over dette fikk jeg bare posi-

tive erfaringer med skip og besetning.

Feriemønsteret har endret seg

Norway Line har opplevd en økning i antall reisende, selv om markedet har gått nedover. Kanskje kan dette forklares med at feriemønsteret er iferd med å endre seg. Når folk må snu på krona har mange funnet ut at bilferie i motsetning til pakketurer kan være en rimelig måte å feriere på. Undersøkelser både i England, Tyskland og Frankrike tyder på at denne trend vil fortsette.

Dette profiterer Norway Line på. Og ved å åpne muligheten for rundreiser med bil på Kontinentet - med utgangspunkt i Tyskland eller Nederland - vil passasjergrunnlaget kunne bli enda mer solid. Han legger da heller ikke skjul på at han ser optimistisk på fremtiden for sitt selskap, Hans J. Runshaug. Han mener også at et nytt anløpssted på Kontinentet kan være fristende for konferansearrangører.

2830 RAUFOSS

E1iIIIiYdii

— Hver skade er en for mye

– Hver skade er én for mye, sier Kay Jamissen, verneleder og industrivernleder på Saugbrugs. Jamissen overtok dette ansvarsfulle vervet i mai ifjor etter 25 år som driftsingeniør både på papir- og cellulosefabrikken.

Han karakteriserer sin jobb som vernele-

- En periode i 1986-87 hadde vi en topp på skadestatistikken. I løpet av et halvår var vi oppe i 40 skader, og det var drøyt når landsgjennomsnittet for treforedling var 26. Dette ville vi gjøre noe med, og det ble nedsatt en komite på ti personer med teknisk direktør Gjermund Røkke i spissen. Komiteen gjennomgikk alt vi hadde av prosedyrer i forbindelse med vern/sikkerhetsinstruksjoner. En befaring til Karmøy Fabrikker - som er en foregangsbedrift når det gjelder arbeidskader - har også stått på programmet, og komiteen forsøker å komme frem til tiltak som kan motivere de ansatte til å tenke mer på sin egen sikkerhet.

Vi har også kurs i bedre arbeidsmiljø. Kursene er satt opp av LO/NAF og går over 40 timer. Alle verneombud skal gjennomgå et slikt kurs. Vi har som målsetting å få med både arbeidsledere og tekniske funksjonærer på disse kursene.

Arbeidsmiljøutvalget bidrar også med sitt ved å foreta vernerunder og notere seg ting som kan forbedre sikkerheten.

Vi håper å gjøre de ansatte - det er ca. 900 ansatte her på Kaken - oppmerksom på hvilke farer som lurar og hva som kan gjøres for å unngå

der/industrivernleder som veldig interessant med mange oppgaver. En av dem er å få skadestatistikken ned, så langt ned som mulig. En tid lå Saugbrugs over gjennomsnittet i norsk treforedling når det gjelder personskader, men heldigvis er kurven for nedgående.



Saugbrugs har egen brannbil og et brannmannskap på 22. Kay Jamissen sørger for å «trimme» mannskapene og å holde utstyret i orden.

skader, for de fleste skader/forhold, men farlige der skyldes ikke farlige handlinger. Ubetenksom-

het kan være farlig, sier Jamissen, som antydnet at en tavle plassert ved portvakten, som viser hvor mange skader pr. år og dato for siste skade kan være en god idé. Det er flere bedrifter som har slike tavler der de ansatte kan følge med skadeutviklingen, som et ledd i det forebyggende arbeid med å begrense skader.

Hvilket nivå er det ønskelig å komme ned på? Kay Jamissen sier det slik: Hver skade er én for mye. Men det er klart at man aldri kan gardere seg helt mot at noe uforutsett skal skje. Vårt mål er å komme så lavt som mulig. Utviklingen siden 1986/87 går den riktige vei. For tiden ligger vi ganske bra an sammenlignet med andre treforedlingsbedrifter, sier han.

Stillingen som verneleder/industrivernleder er en heldagsstilling. Jamissens kontor ligger vegg i vegg med brannstasjonen på Saugbrugs. Industribrannvernet teller 22 mann som kan nås via personsøkere hele døgnet. De er alle håndverkere og praktisk anlagt. Bedriften har egen brannbil, kjøpt fra Halden brannvesen. Den er utstyrt med høyttrykkpumpe for vann og skum, og har egen vann-tank. Halden brannvesen får låne den når behovet er til stede.