

— Ikke noe «one man show»

- Det vi driver med er ikke noe «one man show». Og det er derfor hyggelig å konstatere at de ansatte i selskapet står på og er positive, sier administrerende direktør Rolf Kjær i Kosmos Shipping Management A/S, som roser sine medarbeidere og synes det er inspirerende å være leder i et slikt miljø.

Kosmos Ship Management regner med å operere nærmere 40 skip fra nyttår. Det spesielle for selskapet som managementselskap er at det i tillegg til drift av skipene også har en prosjekt- og nybyggingsavdeling. Og dette betegner Rolf Kjær som en styrke.

Side 10



cm



Shipping-sjefen



Bjørn Rønneberg, le- realitet, et selskap som der for shippingaktivite- vil stå sterkt rustet til å tene i Kosmos, er forsik- møte utfordringene i tig optimist med tanke årene som kommer. på fremtiden. Utpå ny- året er det nye selskapet Kosmos Shipping en

Side 3

Ferge-sjefen



Jon Erik Nygaard, le- gjensidig nytte av hver- der for fergedivisjonen i andre, og mener at kva- Kosmos, karakteriserer litet er en utfordring. Jahre Line og Norway Mye er på gang i de to Line som spennende sel- selskapene. skaper. Han har tro på at selskapene kan dra

Side 6

Ved en milepel



I løpet av det siste halvannet år har Kosmos gjennomgått et av de mest omfattende restrukturingsprogram som har vært gjennomført i norsk næringsliv. Etter min mening var det i utgangspunktet bred enighet om at Kosmos-gruppen hadde spredd seg på for mange aktivitetsområder - det var nødvendig å komme tilbake til «basic business» og bedre samarbeidet.

I dag er Kosmos-gruppens omfang, målt både i omsetning og antall ansatte, bare en fjerdedel av hva den var for vel et år siden. Prosessen har utvilsomt vært en belastning på vår egen organisasjon og for mange av medarbeiderne. Imidlertid er jeg glad for å kunne konstatere at de virksomheter som har gått ut av Kosmos og er satt inn i annen eiermessig sammenheng, har fått langsiktige, gode og vel kvalifiserte eiere. Jeg håper at de som er ansatt i disse tidligere Kosmos-bedriftene, også vil dele mitt syn på dette. Jeg vil benytte anledningen til å ønske ledelse og ansatte i disse bedrifter lykke til i sitt videre arbeid.

Det Kosmos som går inn i 1990 er et økonomisk sterkt selskap med styrke til å utvikle de gjenværende virksomhetsområder på en offensiv måte. På fergesiden foreligger det planer om forlengelse og ombygging av «Prinsesse Ragnhild» og Norway Line har fått nytt skip som er

under ombygging og modernisering i Kristiansand denne vinteren. Agnes Fabrikker klarer seg godt til tross for vanskelige tider på det innenlandske byggemarkedet. Bygningsplatemarkedet i Norge må etter min mening gjennom en strukturprosess - og Agnes går inn i den prosessen med en solid kapital i ryggen og med bra resultater. I tillegg til våre bedrifter innen ferge- og byggeplate-virksomhet har Kosmos betydelige eierposter i Aker A/S og Norske Skog A/S. Begge selskapene synes å utvikle seg positivt.

Gjennom mange år har «Kosmos Nytt» - tidligere «Jahre Nytt» - vært en følgesvenn og rapportør for de ansatte i Kosmos. Denne utgaven av «Kosmos Nytt» er bladets siste. Behovet for et konsernblad er etter hvert blitt lite - og fra 1990 vil selskapene løse sin interne informasjon i egen regi. En stor takk går til bladets tidligere og nåværende redaktører.

Vi er ved et årsskifte. Jeg vil derfor gjerne benytte anledningen til å sende de beste ønsker for det nye året til selskapets ansatte og deres familier.



Bjørn Rønneberg har tro på vekst for det nye selskapet i årene som kommer. Her fotografert ved en modell av et av «Kosmos»-kokeriene som i sin tid var noe av grunnlaget for selskapet Kosmos som nå videreføres i Kosmos Shipping A/S.

Kan ikke love at noen skal bli kjemperike i en fart

- Jeg tror at vi er over den bratteste stigningen, og at vi kan få en moderat vekst i shipping. Forutsatt at Japan og USA får en normal utvikling, bør shipping ha noen gode år foran seg.

Men jeg håper ikke at de blir så gode at alle

Rønneberg er mannen som skal sitte ved roret i Kosmos Shipping A/S - et nytt rendyrket shippingsselskap med 13 eiede skip, 30-40 innebefraktede skip, en boligplattform, en egenkapital på 850 millioner kroner og en substansverdi på to milliarder. Administrasjonen skal ligge i Oslo.

Det er egentlig litt av en kabal som må legges før det nye selskapet kan

være en realitet, sannsynligvis utpå nyåret. Hvalfangerselskapet Globus er det overtagende selskap i den fusjonen som gjennomføres. Den internasjonale shippingdelen av Kosmos tas ut og fusjoneres med en tilsvarende andel av Kosmos Holding. Samtidig med fusjonen tilføres det nye selskapet 500 millioner kroner i egenkapital. Dette medfører at det nye

går ut og kontraherer tonnasje. For da får vi de samme problemer som tidligere. Jeg prøver å dempe forventningene blant folk som tror de skal bli kjemperike i en fart, sier Bjørn Rønneberg, administrerende direktør i Kosmos Shipping A/S.

selskapet får 1,8 milliarder i likvide midler. - Et betydelig startgrunnlag for videre ekspansjon, sier Rønneberg, som tilføyer at det nye selskapet blir et av de største shippingsselskapene som noteres på Oslo Børs. Etter at alle formelle prosedyrer er gjennomført, kan dette skje i månedsskiftet februar/mars. Man går bort ifra den konglomerat-tanker som har pre-

get Kosmos i senere år og får nå mer målbar enheter i form av lønnsomhet.

- Vi ser nå at shipping er inne i en betydelig vekstperiode. De siste 18 måneder har man sett hvilken vekst det har vært på skipsverdier. Dette har vært en av årsakene til oppgangen på Oslo Børs.

Forts. side 11.



MIS «Stena Scandinavica» er bygget ved Wärtsilä i Abo i 1974 og het tidligere «Prinsessan Birgitta». Båten har bl.a. trafikert strekningen Göteborg—Kiel og Tunis—Marseilles.

Norway Line har kjøpt båt av Stena Line

Norway Line har kjøpt tidligere «Stena Scandinavica» fra Stena Line i Göteborg, og ble levert i november. Skipet skal nå gjennomgå en omfattende ombygging som skal være

Norway Line har fra starten i 1984 til idag hatt en svært positiv utvikling. Passasjerantallet har utviklet seg fra 57.000 i 1985 til over 90.000 i 1989. En kapasitetsøkning var derfor nødvendig for ytterligere å styrke Norway Lines markedsposisjon. Flere alternativer har blitt vurdert. Rederiet har stilt helt grunnleggende krav til det skip som skal erstatte «Jupiter». Ufravikeligheten i disse kravene har gjort at prosessen har tatt noe lengre tid enn antatt på forhånd. De viktigste av disse kravene er:

Farts- og sjøegenskaper, som er spesielt godt

tilpasset Nordsjøbassenget.

Et moderne skip med en klassisk profil både utvendig og innvendig, som ivaretar den atmosfære og tradisjon som «Jupiter» har vært med på å bygge opp.

Større kapasitet på bildekket med gjennomkjøring og dekkshøyde for vogntog og busser.

Større kapasitet i antall lugarer, og et mer variert restaurant- og underholdnings-/aktivitetstilbud.

Med de omfattende planer for ombygging som foreligger, vil samtlige krav bli svært godt ivare tatt. Så godt som samtlige lugarer blir nye. Res-

ferdig tidlig på våren 1990. Norway Line har i lengre tid vært på søken etter ny tonnasje med større kapasitet enn det «Jupiter» har i dag.

aurantdekk blir også helt nytt. Total investering blir 242 millioner kroner.

Etter ombygging vil Norway Lines nye skip få 315 lugarer og 900 køyer, inkludert 240 couchettes. Samtlige lugarer med unntak av couchettene får privat dusj/toalett. Dette er en økning på 50 prosent i forhold til «Jupiter». Totalt vil skipet ta 1.050 passasjerer. Det vil få konferansefasiliteter for små og mellomstore møter og ha plass til 300 personbiler på bildekk. Alternativt er det plass til 28, 18 meter vogntog. Bilkapasiteten økes dermed med 70 prosent i forhold

til «Jupiter». Navnet på den nye båten er ennå ikke bestemt.

Den nye båten vil med sin størrelse kreve en noe større bemanning enn «Jupiter». Norway Line vil bygge videre på det mannskap som idag er på «Jupiter», et mannskap som har seilt i Nordsjøfarten en årrekke og som passasjerene har vist å sette stor pris på.

Den nye båten skal fra mai 1990 seile en gang ukentlig Bergen/Stavanger - Amsterdam og to ganger ukentlig Bergen/Stavanger - Newcastle.

Ny kontrakt om bilfrakt



Den første fabrikknye Audi personbil er kjørt iland fra «Prinsesse Ragnhild». Ved bilen står konsernsjef Jan Møller i Møllergruppen A/S (til venstre) administrerende direktør Torbjørn Nåvli i Jahre Line, og 1. styrmann Roar Gallis, «Prinsesse Ragnhild».

Den første billasten med tyske biler fra VW. konsernet på tilsammen 239 biler har rullet i land i Oslo etter at Jahre Line har sikret seg kontrakt om bilfrakt for den tyske bilfabrikanten. Kontrakten ble halt i land i hard konkurranse med flere andre selskaper, deriblant Lübeck Line som har fraktet biler for VW i de 20 siste årene. På årsbasis er det ventet at Jahre Line vil frakte ca. 10 000 VW-biler.

Han var da også tilfreds med den nye kontrakten, Jahre Lines administrerende direktør Torbjørn Nåvli, da han kunne ønske en delegasjon fra Møllergruppen

A/S i Oslo velkommen ombord i «Prinsesse Ragnhild» til et minicruise fra Jahre Line-terminalen på Hjortnes til Bækkelagskaia der importøren Harald A. Møller har lager og hvor bilene ble losset. Jan Møller, konsernsjef i Møllergruppen A/S, uttrykte ønske om et godt samarbeide med sin nye biltransportør. Kontrakten har en varighet på tre år.

Blant de 239 nye bilene - vesentlig av merkene Passat og Polo - var også syv av typen Seat som er de første i sitt slag som har ankommet landet, og det er knyttet visse forventninger til denne nye biltypen, som kan sies å være en mellomting mellom en Golf og en Polo.

Kontrakten med VW representerer ca. en fjerdedel av det samlede antall nye biler som årlig transporteres med Jahre Line. I år regner Jahre Line med å frakte ca. 40 000 nye biler fra Vest-Tyskland til Norge. De øvrige bilmerkene rederiet frakter er Opel, Mercedes, Citroën og Ford. Kontraktene med de to sistnevnte er også nye av året. Ford benyttet Jahre Line som transportør for inntil to år siden, og er nå altså tilbake igjen.

I Jahre Line er man forøvrig relativt godt fornøyd med 1989. Både passajertallet og fraktmengden har økt sammenlignet med 1988. Flere effektiviseringstiltak har slått pent ut, slik at driftsresultatet pr. idag er be-

traktelig høyere enn på samme tid ifjor. Selskapet satser imidlertid enda hardere og har lagt vekt på å styrke markedsføringssiden og salgssapparatet. Flere nye stillinger er opprettet. Det legges vekt på å vinne nye markedsandeler, og i den forbindelse er det bestemt å forandre avgangstidene fra 1. mars neste år slik at det også blir ettermiddagsseilinger på tre av ukedagene. Dessuten blir det daglige avganger ved at også lørdagen tas ibruk. De gjeldende avgangstider har vært uendret i 28 år. Det har vist seg å være et behov for ettermiddagsseilinger både på passasjersiden og når det gjelder frakt.



— Kvalitet er en utfordring"

- Jahre Line er et spennende selskap med et godt marked og god tonnasje. Men selskapet kan utvikles.

Norway Line er også et spennende selskap. Jeg er imponert over den posisjon selskapet har klart å skaffe seg gjennom drift av «Jupiter», som er en relativt liten båt.

Ordene kommer fra Jon Erik Nygaard, administrerende direktør i fergedivisjonen i Kosmos. Hans oppgave er i sterk grad av utviklingsmessig karakter, å vurdere ekspansjon, eventuelle nye linjer og forretningsområder. Og arbeide med områder hvor de to selskapene kan ha nytte av hverandre.

Det har skjedd mye rundt Jahre Line i løpet av de senere år. Selskapet har fått et nytt flaggskip og ny terminal både i Oslo i Kiel. For tiden på-

går det vurderinger om oppgradering av tonnasje.

Roligere har det vært i Norway Line, der «Jupiter» trofast har seilt inn gode penger til selskapet. Tidligere i høst ble det bestemt å skifte ut «Jupiter» med et større og mer moderne skip ved at «Stena Scandinavica» ble kjøpt inn. Det gjør det mulig å knytte Kontinentet til Norway Lines rutenett, så ting har begynt å røre seg også i Bergenselskapet.

- Norway Line er en

Vi ser nå konturene av et større rundtur-opplegg mellom Amsterdam - Bergen - Oslo - hel. Et samarbeide mellom Jahre Line og Norway Line vil gi et interessant og attraktivt totaltilbud som vi ikke har hatt tidligere. Vi håper nå å kunne utnytte synergieffekten mellom de to selskapene.

stor turoperatør mellom Norge og England, faktisk en av de største i Norge med rute mellom Vest-Norge og England. Med den nye båten gjenåpner vi kontakten mellom Vestlandet og Kontinentet. Og vi åpner muligheten for frakt, som er noe av det gode ved det konsept Jahre Line er kjent for, nemlig å kombinere passasjertrafikk og frakt. Vi er sikre på at vi bare har sett utgangspunktet i et marked med Bergen/Stavanger og Kontinentet som anløps-

steder, sier Nygaard.

- Det er ingen grunn til ikke å ha ambisjoner om å utvikle fergedivisjonen i Kosmos til å bli noe mer enn den er i dag. Min følelse er at eierne av Kosmos er genuint interessert i cruise-fergevirksomhet. Og så er det opp til oss å komme med planer som kan gjøre oss større og bedre. Jeg holder meg orientert om hva våre konkurrenter gjør. Spørsmålet er om det er mulig å finne nye spennende samarbeidsformer.

Forts. side 11.

Offensiv for å få flere passasjerer

Over til «fienden»

Etter 19 år som salgssjef i DFDS, fant Geir Nesse ut at han hadde prøvd det meste i dette selskapet - og gikk over til konkurrenten Jahre Line, der han nå har begynt som salgssjef. Hans hovedoppgave er å bygge opp et salgssapparat som skal gå ut til næringslivet, foreninger, organisasjoner og reisemyndigheter for å selge Jahre Lines produkter.

- Jeg vil forsøke å finne nye markeder, målgrupper og nedslagsfelt, sier han.

Nesse har funnet seg godt til rette i sin nye jobb og mener at Jahre Line står for kvalitet både hva angår båter og selskapet som sådan. Han har allerede fått føle at kundene setter pris på Jahre Line og at selskapet har et godt omdømme hos publikum.

- Etter ombyggingen av «Kronprins Harald» er kurs- og konferanseområdet blitt mer attraktivt å selge. Det er et tøft marked, men vi har endelig ting å tilby som bidrar til at mange velger å holde kurs ombord hos oss fremfor å dra på høyfjellshotell.



Geir Nesse, ny salgssjef i Jahre Line.



Ingvald Fardal - tidligere bl.a. pølsemaker og soussjef - er blitt markedsdirektør i Jahre Line.

Jahre Line har styrket sin markedsavdeling. Ingvald Fardal har begynt i stillingen som markedsdirektør og har ansvaret for markedsføringen på passasjersiden. Også i Kiel er salgssapparatet bygget opp slik at Jahre Line skal stå best mulig rustet i kampen om passasjerene.

Ingvald Fardal kommer fra stillingen som assisterende direktør i Inter Nor Hotels som bl.a. hadde alle Kosmos-hotellene i sin midte før de ble solgt. Han har jobbet i hotellbransjen i åtte sammenhengende år, men har hatt kontakt med den samme bransje i de siste 20 år. Han begynte som pølsemaker i en familiebedrift og gikk veien fra pølsemaker til kokk, servitør, soussjef, assisterende direktør og nå altså markedsdirektør. Parallelt med sin praksis tok han utdanning, og studerte bl.a. i tre år på University of Oregon som ledet ham fram til Master of Business Administration.

Kosmos Nytt har stilt den nye markedsdirektøren spørsmål om det er spennende og nye ting i vente når det gjelder markedsføringen av Jahre Lines tilbud.

Fardal opplyser at det er for tidlig for ham å komme med noen pro-

gramerklæring, men at det er startet en prosess som går ut på å lage en situasjonsanalyse av dagens drift. Neste steg i denne prosessen vil være å styrke eventuelle svakheter eller kanskje å legge om strategien hvis man finner grunnlag for dette.

Deretter skal det lages en markedsplan som skal spenne over ett-års perioder, en til tre år og fem til ti år fremover.

- Jeg ønsker å se helheten i dette, for å få et perspektiv på tingene, sier Fardal.

- Du har jo mye av din bakgrunn i hotellnæringen. Er det noen forskjell på hoteldrift på land og Jahre Lines flytende hoteller?

- Endel passasjerer reiser bare for å bli transportert fra Oslo til Kiel, eller omvendt. Vi ønsker å gi dem en opplevelse ombord. Og i den sammenheng konkurrerer vi med flyselskapene, sier Fardal, som understreker at markedet forandrer seg kontinuerlig, og at det er nødvendig å justere konseptet underveis, både på kort og lengre sikt.

- Vi må alle være enige om hvor vi skal, og så dra i samme retning, sier han.

Jahre- Line sponser vinter-OL

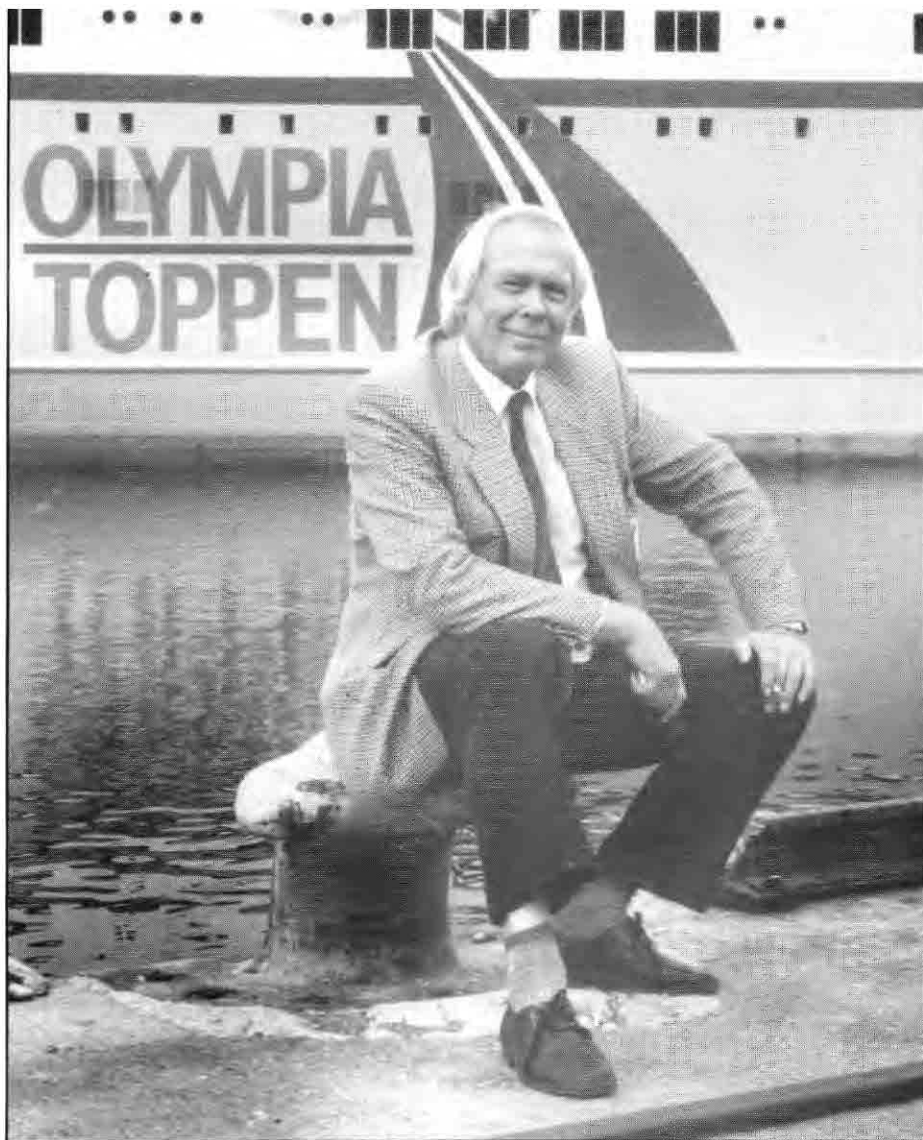
I

tt

le g ■ lp 8 r

Verdens største klistre- merke

Levar Sand fotografert foran logoen på «Prinsesse Ragnhild»s skuteside.



Jahre Line støtter vinterlekene på Lillehammer i 1994 og har - sammen med 11 andre større norske selskaper - inngått en sponsoravtale med OL-arrangøren. I den anledning er «Prinsesse Ragnhild» og «Kronprins Harald» blitt utstyrt med OL-ringene, norsk flagg og navnet «Olympia Toppen» på skipssidene. Logoene består av en mengde små

deler som tilsammen danner verdens største klistremerke. Hver av ringene har en diameter på seks meter, og det samlede areal 400 kvadratmeter.

Informasjonssjef Levar Sand i Jahre Line kan opplyse at det bød på enkelte praktiske problemer å få klebet logoen opp på begge skutesider. I og med at logoen skulle være nøyaktig lik på beg-

ge sider av båten, måtte man speilvende den ene av logoene. Og det var her det lille praktiske problem oppsto: Man måtte nemlig innhente godkjenning fra høyeste hold i den internasjonale olympiske komite i Genève for å få en slik tillatelse.

Jahre Line fikk grønt lys, og verdens største klistremerke går nå i rute mellom Oslo og

Kiel. Logoene skal også brukes i annonser for Jahre Line, som derved får profilert seg i sammenheng med idrett og OL.

Det er forøvrig ikke første gang Jahre Line støtter opp om idrett. For noen år siden kunne man se selskapets navn på startnumrene som ble brukt i den tysk-østerrikske hoppuken.

Er det ikke noe kjent med båten?



Gammel og ny tid møttes

Er det ikke noe kjent med båten på bildet over? Den ligner da vitterlig på en hvalbåt? Jo, tidligere hvalfangere vil nok nikke gjenkjennende. For det er en gammel hvalbåt i ombygd skikkelse. Bård Hansen i Jahre Offshore har knipset bildet på Vestlandet. Han kan fortelle at båten er tidligere «Kos I». Bak ligger boligplattformen «Kosmos». Et bilde til ettertanke, dette

Hvalbåten «Kos I» hørte med i en serie på syv båter som ble bygd ved Smith's Dock, Middlesbrough, 1928/29, for hvalfangst-selskapet Kosmos, Sandefjord. Bestillingen av kjempeskippet «Kosmos», verdens første spesialbygde hvalkokeri for pelagisk fangst, skjedde i et telegram på

25 ord fra Anders Jahre til vennen, skipsingeniør Chr. Fred. Christensen i England. Og som et P.S. etter de 25 ord kom det: «Jeg skal også ha syv-åtte hvalbåter, sett deg i forbindelse med Smith's Dock. Det haster.»

Alt skjedde lynraskt (som så ofte med Anders Jahre), og såvel kjempeskippet som de syv hvalbåtene - «Kos I» til «Kos VII» - ankom Sandefjord først i august 1929, der «armadaen» vakte berettiget oppsikt og beundring.

Første sesong fanget «Kosmos» og de syv hvalbåtene ved Ballenyøyene, i iskanten utenfor Ross-havet. 20. oktober fikk ekspedisjonen sine første hvaler, skutt av «Kos V», «Kos I» og «Kos VII». Sesongens resultat var eventyrlig, alle tidligere rekorder slått. I

neste sesong fanget ekspedisjonen på nye felter, fra Ballenyøyene og vestover mot Enderby Land, også denne gang med utmerket resultat.

Mange hvalbåter fikk en omflakkende tilværelse, kjøpt og solgt av de forskjellige selskaper, og i fangst på mange hav. «Kos I» ble i 1936 solgt fra Kosmos-selskapet til Antarctic/Pelagos, og fanget for sine nye eiere i Sydishavet. I motsetning til så mange andre hvalbåter greide «Kos I» å overleve krigen. Midt på 1950-tallet finner vi den i fangst på Australiakysten. Fra denne perioden har hvalfanger og tidligere fotograf Arne Lyrvang i Sandefjord endel gode fotos.



Rolf Kjær er meget tilfreds med alt i Kosmos Ship Management A/S både når det gjelder medarbeidernes entusiasme og Skaugens oppbacking. Det nye selskapet går spennende tider i møte.

— Inspirerende og moro

– Jeg har vært ansatt mange steder. Men jeg har aldri jobbet på et sted hvor jeg har fått en slik oppbacking og seriøs behandling som her. Det er inspirerende og virkelig moro. Skaugen har alltid hatt et godt rykte, og det har jeg nå fått en bekreftelse på i praksis, sier adm. dir. Rolf Kjær i Kosmos

– Det har vært skrevet mye om Kosmos i den senere tid. Og de ansatte har vært gjennom en vanskelig tid. Det er derfor ekstra hyggelig å kunne konstatere at de ansatte i selskapet står på og er positive. Det er inspirerende å være leder for et selskap med slike medarbeidere. For det vi driver med er ikke noe one man show, sier han.

Kosmos Ship Management er ferdig med første fase ved at selskapet er etablert i Sandefjord. Den neste fase vil være å etablere et Oslo-kontor og få det i virksomhet slik at de to avdelingene kan virke som ett. Kjær regner med at Oslo-kontoret vil være operativt innen nyttår. Og neste år vil det være et mål å videreutvi-

kle selskapet slik at det kan stå best mulig rustet til å påta seg oppdrag - både for selskapene internt i gruppen - og dernest for selskapet eksternt.

Kosmos Ship Management er delt opp i fire hovedfunksjoner. Den første er økonomisiden, med kontor i Sandefjord og Oslo. Oslokontoret trådte i funksjon 1. desember. 15 skip skal drives fra Oslo. De tilhører Skaugen-flåten og Laboremus-flåten.

Den andre hovedfunksjonen er prosjekt/nybygg og ligger i Sandefjord. Avdelingen skal ta seg av prosjekter innen cruise, offshore, tank, gass og ferger, og skal engasjere seg for alle selskaper som eies helt eller

Ship Management A/S, som tiltrådte sin stilling i mai etter at han de to siste år var ansatt i Nordenfjeldske Dampskipsselskap i Trondheim.

Kjær tilføyer at han har en fin medarbeiderstab, og at det er gøy å se den positive innstilling som hersker.

delvis av Skaugen.

Den tredje hovedfunksjonen er drift av skip og rigger. Kosmos Ship Management i Sandefjord inngår kontrakt med eierselskapet, det være seg Kosmos Shipping A/S eller andre selskaper. Driften dreier seg om teknisk drift, budsjett og kostnadsoppfølging.

Den fjerde hovedfunksjonen er den maritime personellsiden delt mellom kontorer i Sandefjord og Oslo. Kontoret i Sandefjord skal ta seg av bemanningen innen tankskip og ferger, mens Oslokontorets oppgave er å sørge for bemanningen til gassbåtene og ro-ro flåten.

– Det spesielle for vårt selskap som et manage-

mentselskap er at vi i tillegg til drift av skipene også har en prosjekt- og nybygningsavdeling. Og dette er en styrke. Vi tar sikte på å være 5-10 personer i denne avdeling og basere oss på assistanse fra det lokale shippingmiljø når det er behov for dette, sier Kjær.

– Neste år tar vi sikte på å vokse videre. Vi holder nå på å etablere egne kontorer for rekruttering av sjøfolk i Spania og på Filippinene. Vi engasjerer pr. idag litt over tusen sjøfolk, hvorav 350 er norske. De er stort sett ansatt i Jahre Line, Norway Line og på boligriggen «Kosmos». Ved nyttårstider regner vi med å operere nærmere 40 skip.

Honnør til mannskapet



Karoline Krüger, til venstre, og **Inger Lise Rypdal** var blant artistene i TV-programmet fra «Kronprins Harald». Her er de tatt plass i en av livbåtene sammen med programleder Knut Bjørnsen og 1. maskinist Bjørn Larsen.

- Mannskapet sto på for fullt og gjorde en god jobb. Jeg tror de satte pris på å få være med på dette, og å se hvor mye forarbeide som kreves for et slikt TV-program. De ansatte bidro i sterk grad til at TV-opptakene gled best mulig, sier informasjonssjef Levar Sand i Jahre Line etter at NRK på sensommeren omgjorde «Kronprins Harald» til et flytende TV-studio for det siste av sesongens programmer i serien «Fjorden rundt».

- Vi syntes det var hyggelig at NRK spurte om vi kunne stille båten til disposisjon som kulisse for TV-programmet. Jahre Line er fortsatt et av de få fergeselskaper som går med norsk flagg.

-Hvordan har reklameverdien vært for selskapet i forbindelse med programmet?

- Hvorvidt det har vært så kolossal reklameverdi kan nok diskuteres. Det er umulig å måle den effekten, sier Sand, som synes programmet var bra.

- Hvordan tok passasjerene imot TV-folkene ombord? Opptakene foregikk jo på en ordinær seiling?

- Det er ikke bare-bare å ha et NRK-team med over 30 personer ombord midt blant passasjerene. Det var jo mange meter kabler, lys- og lydutstyr og kameraer. Men passasjerene ble ikke hemmet av dette. Jeg tror de tok dette som et artig innslag, sier Sand.

Prinsesser blir visst aldri gamle

Tidligere «Prinsesse Ragnhild» - anno 1966 - går fremdeles som en klokke. Nå pløyer hun kinesiske farvann mellom Xiamen og Hongkong og heter «Ju Mai», men en

besetning på 120 og plass til 1.118 passasjerer. Folk som i 60-årene reiste med skipet mellom Oslo og Kiel, vil nikke gjenkjennende til eksteriøret. Men også innvendig er det

kjennemerker: I matsalen henger fremdeles et maleri av Aage Storstein med en norsk sommer som motiv, og kleshengere i skapene vitner om tidligere tilhørighet til

Jahre Line.

Prinsesser har en tendens til aldri å bli gamle. . .