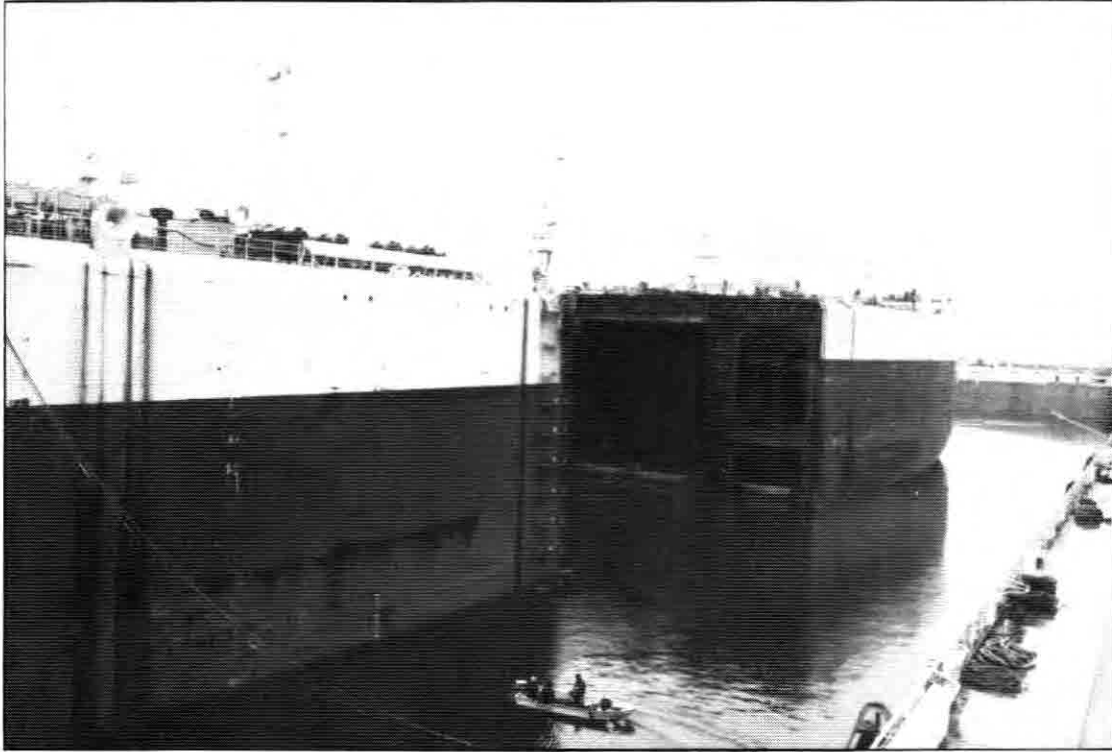


«Jaricha» forkortet i Japan



Motortankeren «Jaricha», som rederiet Knutsen fulgte arbeidet. Knutsen var innkjøpt i april i år, er blitt 26 meter kortere, nært over japanernes effektivitet. På bildet Den uvanlige operasjonen fant sted ved et er forskipet under forhaling til akterskipet. japansk verft og ingeniør Hans Gunnar Se fotoreportasje på side 3.

Rederistyre skal velges

I rederier med over 200 ansatte skal rederistyre velges ifølge avtalen om bedriftsdemokrati i utenriks fart. Styret skal ha seks medlemmer, to fra de ansatte og fire fra rederiledelsen. Et valgstyre er nå oppnevnt og består av kaptein Kåre Håkestad, stuert Thorbjørn Kristiansen, personellsjef Nils Stensønes og skipsreder Bjørn Bettum. Se side 8.

*

«Ungjente» på 56 år tok 4 gull

Gaver og takk til to kapteiner



De to kapteinene, Fredrik lang og trofast tjeneste under Engebretsen, til venstre, og en enkel høytidelighet i juli. Ludvig Larsen ble takket for Her flankerer de skipsreder

ME

p

lit

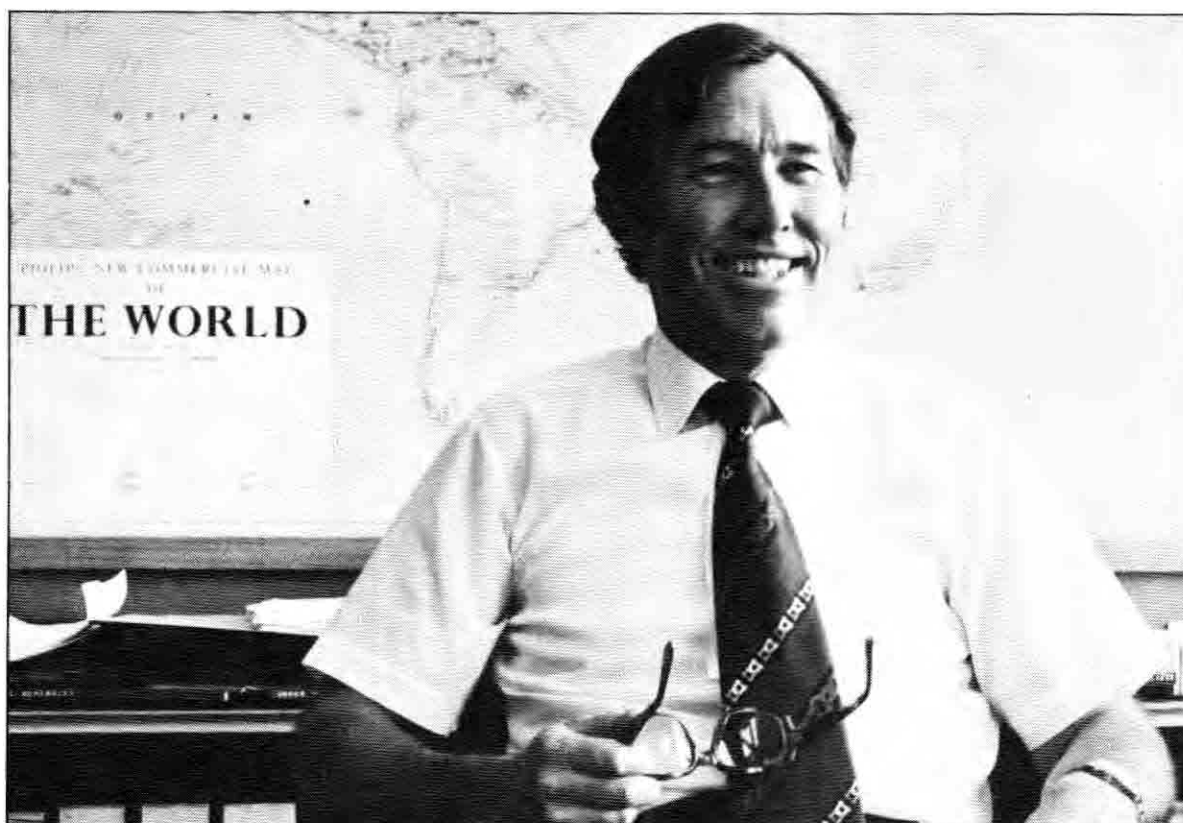
INN

Jørgen Jahre jr. som overrakte erkjentlighetsgaver. Se side 12.

Hun flyr som ei ungjente, sier de om 56-årige Ingerid Bergland ombord på «Kronprins Harald». Ingerid har drevet med idrett i mange år. I Oslo i juli vant hun fire gull.

JAHRE NYTT var der da medaljene ble feiret. Rapportasje på sidene 18 og 19.

Driftssjef Odd Aanderud-Larsen:



Krisen har gitt oss lærdom

Odd Aanderud-Larsen, teknisk direktør i Jahres rederi, er utnevnt til driftssjef, og JAHRE NYTT har i den anledning bedt ham om noen kommentarer til skipsfartskrisen og vårt eget rederis situasjon i dag.

- Først et noe ukonvensjonelt spørsmål: Kan man i det hele tatt spore noen som helst positive virkninger av skipsfartskrisen?

- Enhver krise påviser skjevheter, svarer driftssjefen. Skjevheter som eksisterte før krisen brøt ut. Men enhver krise kan føre til noe positivt. I vår situasjon har krisen ført til den erkjennelse at vi må lære å husholdere med energitilgangene. Krisen i norsk og internasjonal skipsfart oppsto fordi det ble bygd for mange og for store skip. Stagnasjon i industrien førte til redusert transportbehov. Derfor måtte det komme en naturlig og riktig renselsesprosess. At Norge ble så sterkt rammet av krisen, skyldtes at både shipping og skipsbyggingsindustrien er trades som er sterkt underlagt konjunktorene. Nå forstår vi at man ikke skal plassere så mange egg i en og samme kurv: vi må satse på en mer

mangfoldig industri som fordele ressursene i skipsbyggingsindustrien på andre grener. Det er beklagelig at så mange arbeidsplasser i skipsfartsnæringen går tapt. Ikke bare tallmessig sett, men også fordi mange flinke folk må finne andre erverv. Arbeidsplassene til sjøs er sterkt ansvarsmessig betonet, og dette har ført til en eksklusiv utvelgelse av mannskaper. Det er jo synd at så mange skulle gå skoene av seg under krisen, større og mindre rederier, men vi må se det som en renselsesprosess.

- Hvordan skal vi plassere Jahres rederi i dette bildet?

- Ledelsen i Jahres rederi forutså det som ville komme, og fikk stanset ekspansjonen i tide. Både disse kloke disposisjoner og det faktum at vi satt på ganske stor kapital, gjorde at vi kunne hanskes med kriseårene på en riktigere måte enn mange andre. Vi var ikke nødt til å selge konkurransedyktige skip for å overleve. Vi solgte gammel tonnasje og kjøpte igjen relativt billig second-hand tonnasje som var moderne og konkurransedyktig nok. Det kan karakteriseres som en årelating og en fornyelsesprosess som har konsolidert stillingen. Vi

har dessuten hatt anledning til å velge hvilke trades det var riktig å gå inn for. Vi har valgt de mer konvensjonelle grener fremfor de mer avanserte, som f. eks. kjemikalieskip. Et faktum som vi har fått understreket er også dette at det ikke nytter å sitte hjemme i Norge og vente på oppdrag. Vi må ut, opprette og styrke kontakter, vi må se hvordan konkurrenter arbeider. Vi må gjøre rederiet kjent og forsøke å gjøre navnet enda mer respektert.

La meg også få tilføye at vårt rederis ledelse føler sterkt ansvaret overfor aksjonærene. Spekulative prosjekter unngås.

- Interessante trekk ved rederiets virksomhet i dag?

- Jeg kan bl. a. nevne at kontraheringen av et nytt skip for JAHRE LINE var en riktig og god avgjørelse. Vi får en utmerket båt til en gunstig pris. Kontraheringen av to skip ved Fredrikstad mek. Verksted fant sted i konkurranse med utenlandske verft. Norske redere vil gjerne kontrahere i Norge dersom norske verksteder kan konkurrere.

Prosjektet om en katamaran for oppdrag i oljevirkomheten i Nordsjøen er under utvikling

på det tekniske og maritime plan. Tegning av detaljer er på gang, likeså utprøving i modelltank.

Vi har opprettet kontakt med Dow Chemical Company, et amerikansk kjemikalieselskap, av de største i verden, med raffinerier i Mexicogulfen, i forbindelse med lektring av store tankskip som ikke kan gå inn til land. To skip er kontrahert, og samarbeid er allerede etablert. Ingeniør Hans Andreas Nielsen er Project Manager i dette foretagendet. Vi har for øvrig flere prosjekter under utvikling, noe som vil fremgå av vår halvårsrapport.

- For å gå over til noe annet: hva ligger det i titelen driftssjef?

- I et firma med så mange avdelinger som hos oss, er det nødvendig med et ledd mellom ledelsen og den daglige drift; et ledd som kan informere og utføre ordres. Ledelsen kan ikke engasjere seg for mye i detaljer. Som driftssjef får jeg ansvar for tre avdelinger, teknisk avdeling, innkjøpsavdelingen, mannskapsavdelingen. Jeg skal koordinere oppgavene, sentralisere impulsene og styrke samarbeidet; et samarbeid som for øvrig alltid har eksistert. Men vi vil forsøke å kjøre de tre avdelingene som en enhet. Jeg skal fortsatt ha ansvar for teknisk avdeling; det er jo mitt spesielle felt min profesjon, og jeg føler de som en styrke å være fasknyttet til en enkelt seksjon innenfor firmaets mange avdelinger.

- Har de 18 år som Veritas ingeniør i utlandet etterlatt noe annet enn spesifikke tekniske kunnskaper og erfaringer?

- For de tekniske kunnskaper har selvfølgelig en slik tje neste vært meget utbytterikt. Men like viktig har det vært omgås og samarbeide med mennesker fra mange nasjoner. Menneskekunnskap er viktig i alle yrker - ikke minst i skipsfartsnæringen: som kommuniserer med nasjoner over hele verden.

- Vi vet at Odd Aanderud Larsen er meget musikkinteressert. Hvilke komponister er favoritter?

- Det varierer. Det avhenger av forskjellige stadier i livet, alder, posisjon, sinnstemninger. Jeg har gjennomlevd de fleste komponister, og smaken forandrer seg.

- Yndlingsopera?

- La Bohème.

