

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 lengst oppbrukt. Den første forærte jeg kaptein Lykke Kristensen, og jeg husker jeg tok mitt eget lumerke og festet til tannen. Det har etter hvert lykkes 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

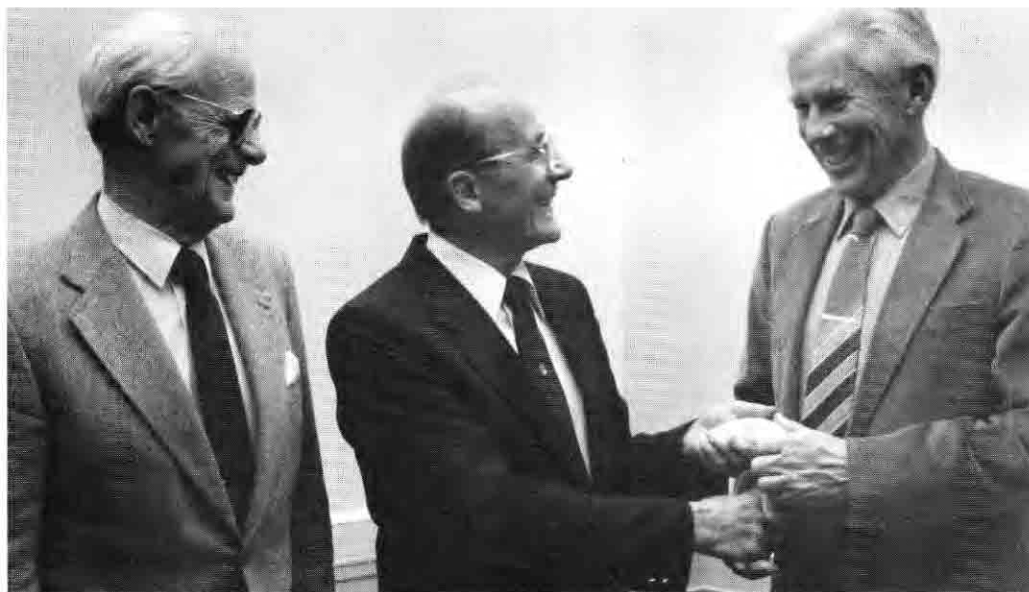
Av Vilhelm Møller

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.

