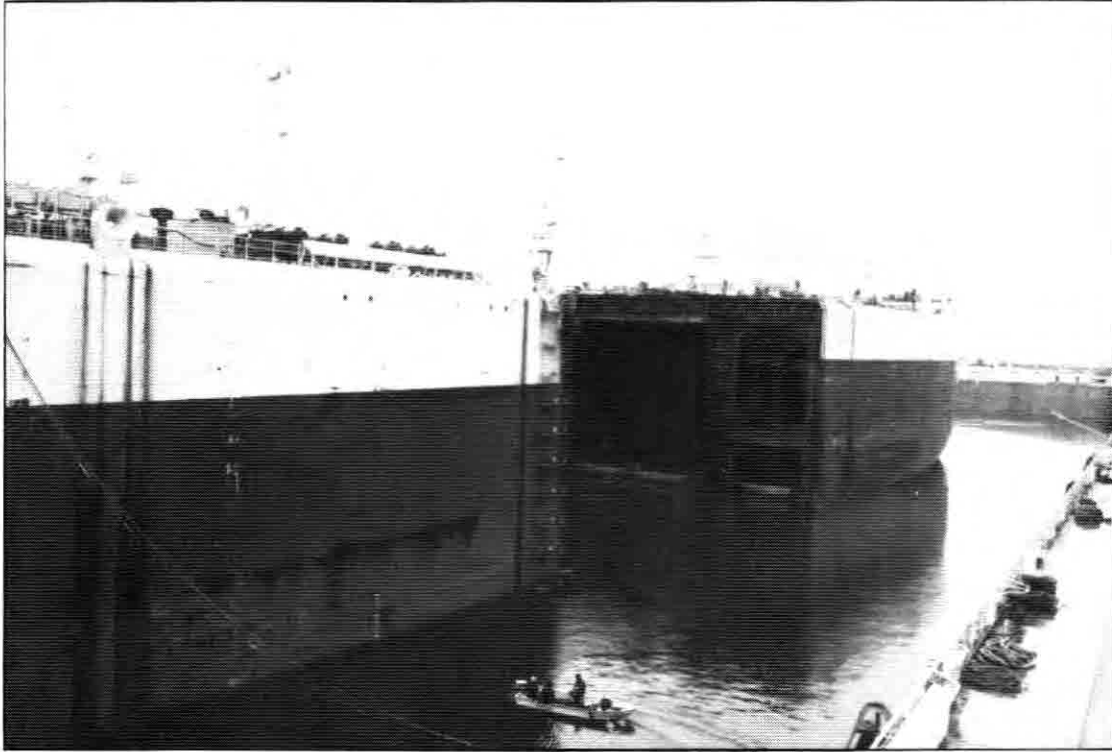


«Jaricha» forkortet i Japan



Motortankeren «Jaricha», som rederiet Knutsen fulgte arbeidet. Knutsen var imidlertid kjøpt i april i år, er blitt 26 meter kortere. nert 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

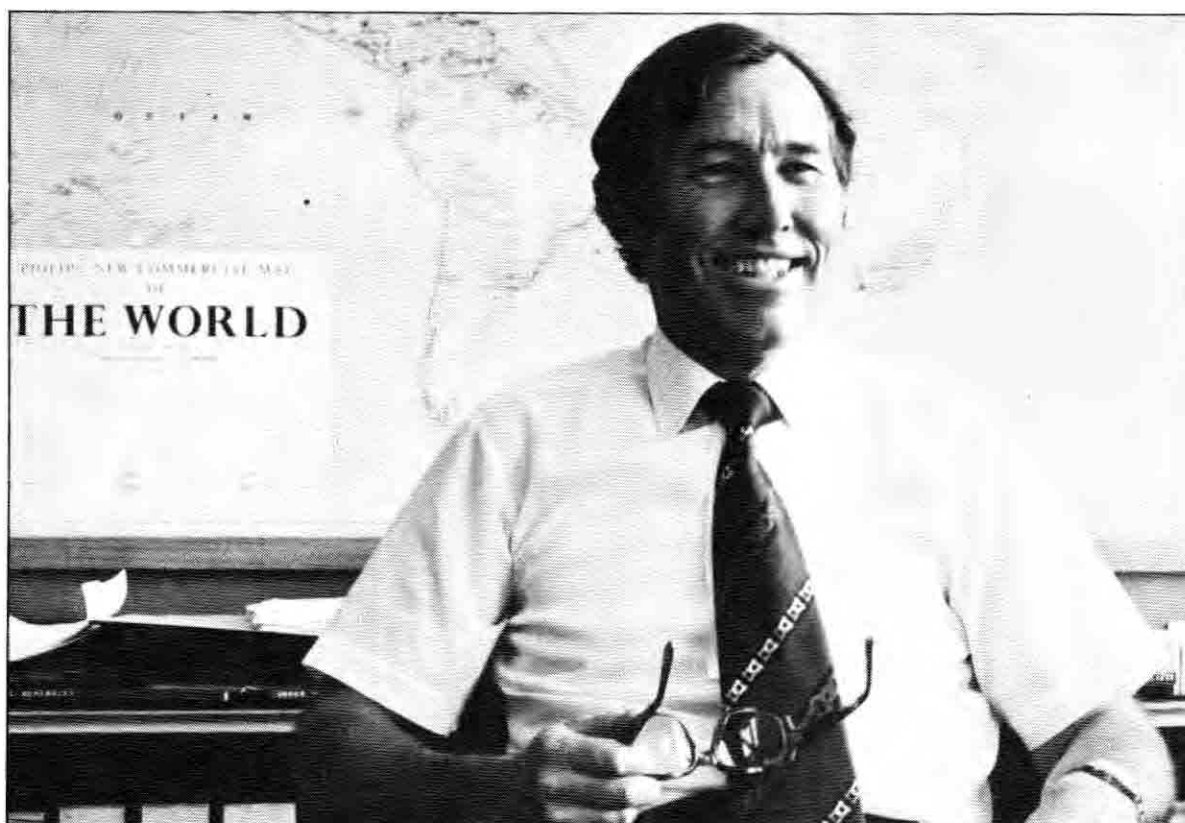
INN

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. Reportasje 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 hanskkes med kriseårene på en riktig 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 spesifikt 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.

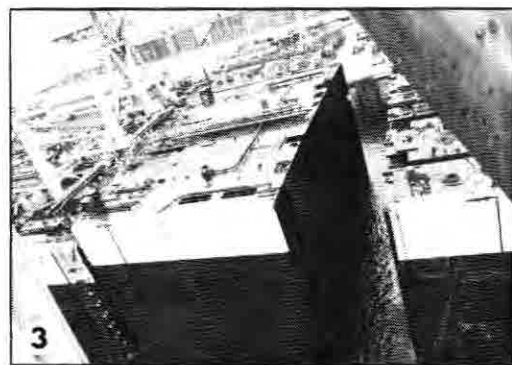
- Vi vet at Odd Aanderud Larsen er meget musikkinteressert. Hvilke komponister er favoritter?

- 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.

UVANLIG OMBYGGING AV ET AV VARE TANKSKIP:



«Jaricha» forkortet 26 meter



enklere: skipet var forkortet med vel 26 meter. Før ombyggingen var skipet på 138 780 tdw., etter ombyggingen på 79 999 tdw. Vi kan altså med full rett bruke Hans Gunnar Knutsens eget uttrykk om denne usedvanlig operasjon: en «de-jumboizing».

Hans Gunnar Knutsen er for øvrig imponert over det

japanske verftets effektivitet, det tok bare åtte dager fra skipet var dokket inntil det var delt i tre deler og klart for å skjote de to sammen igjen. Midtpartiet i skipet ble altså kuttet ut.

Vi bringer her en bildeserie som viser den uvanlige operasjon.



Z

fr:

M/T «Jaricha» ble innkjøpt i april i år. Skipet er bygd i Sverige, og var ved overtagelsen i et finsk rederis eie. For å tilfredsstille befrakternes ønske om et mindre skip – av hensyn til amerikanske havner – fant Jahres rederi ut at man ville forkorte skipet til den ønskelige lengde. Vi vet jo at det å forlenge et skip ikke er så uvanlig, enten for å oppnå større lastekapasitet, eller for å få plass til flere passasjerbequemmeligheter. Men den operasjon som består i å gjøre et skip kortere, er heller uvanlig, og har neppe forekommet så mange ganger.

Ombyggingen ble foretatt av et japansk verft, og overingeniør Hans Gunnar Knutsen i vårt rederi fulgte arbeidet under hele operasjonen. Skipet hadde før ombyggingen en

lengde på 885 fot, og befrakternes ønske var et skip ikke over 800 fot. Da verkstedet var ferdig med arbeidet, målte skipet 799 fot, eller for å si det noe



Bildene:

1. Skipet er nettopp ankommet verftet og ligger tørr i dokken. Nederst til høyre sees blokkarrangementet for delen av skroget som skal fjernes.

2. Kuttingen av førre og aktere snitt, begge forrenfor manifold, er i full gang.

3. Forskipet samt delen (begge til høyre) flyter, akterskipet står.

4. Forskipet under forhaling til akterskipet.

5. Forskipet i posisjon mens ((barne)) til høyre i posisjon for «vuggen».

6. Skipet ferdig «de-jumboized» ferdig for utdocking, og i ((riktig)) farve, på skipssiden ihvertfall.

i!|fl.ff.

Rederiavis for Anders Jahre, Sandefjord

Ansvarlig:
Nils Stensønes

Redaktører:
Peer Møller Jan Eric Møller

Lay out:
Peer Møller

Redaksjonen av dette nummer avsluttet 1. september.

Trykt i A/S Handelstrykkeriet

Ettertrykk kun etter tillatelse

Lysere utsikter

I løpet av det første halvår 1979 har vi sett en tildels markert bedring i fraktratene både for tank- og tørrlastskip, og utsiktene for 1979 for vårt rederi synes nå bedre enn hva det var grunn til å anta ved årets begynnelse. I Aksjeselskapet Kosmos' halvårsberetning, som bl.a. er sendt til alle våre skip, fremgår det at nettoresultatet for 1979 ventes å bli noe bedre enn for 1978.

Samtidig med de bedrede markedsforhold har second hand prisene for de fleste skipstyper steget raskt og ligger nå vesentlig høyere enn for et år siden. Vårt rederi kjøpte i januar og februar 3 moderne skip, det kombinerte OBO-skip M/S «Jarmina» ex «Ringobo» 76.845 dwt., bygget 1974, og de to tankskip, søsterskipene M/T «Jagranda» ex «Pellos» og M/T «Jarita» ex «Aino», begge på 138.780 dwt. og bygget i 1975. Skipenes omsetningsverdi er i dag markert høyere enn kjøpesummene. M/S «Jarmina» har hittil vist seg å være en gunstig størrelse i løsmarkedet og har oppnådd meget gode rater. De to andre skip har begge gått inn på lang-siktige tidscepartier med et datterselskap av Gulf Oil.

Nybygningsprisene har også vist en sterk stigning det siste år, og i dag er det vanskelig å finne forretninger for nybygninger som kan gi en rimelig forrentning. Vårt rederi kontraherte i første halvår 2 ca. 76.000 dwt. kombinerte OBO-skip ved A/S Fredriksstad Mek. Verksted for levering i 1. og 3. kvartal 1981. Skipene er foreløpig avsluttet. Vi har også inngått avtale om deltagelse i 2 ca. 60.000 dwt. tankskip ved Nippon Kokan K.K., Tokyo. Skipene skal leveres i 2. og 4. kvartal 1980 og skal inngå i et samarbeide med The Dow Chemical Company, USA. Begge skip er således sikret beskjefligelse. Dessuten har rederiet fra tidligere kontrahert et nytt passasjerskip for Jahre Line ved Howaldtswerke-Deutsche Werft A.G., Hamburg og Kiel, for levering 1. februar 1981. Ingen av disse nybygninger kan kontraheres til samme pris i dag.

Det er sannsynlig at vi i løpet av kort tid kommer til å kontrahere ytterligere 1 ca. 60.000 dwt. tankskip.

Vårt rederi har pr. i dag 18 skip eller ca. 2,6 mill. dwt. fordelt på 11 tank- og kombinerte skip, 5 tørrlastskip og dessuten 2 passasjerskip. Rederiet har innbefraktet 6 skip på ca. 470.000 dwt., 3 tank- og kombinerte skip og 3 tørrlastskip, slik at rederiet for tiden disponerer en flåte på over 3 mill. dwt. Rederiet har også inngått avtale om drift av det norskeide turbintankskip «Athene» på 256.050 dwt.

I tillegg vil nybygningsprogrammet som nevnt bestå av 6 skip på ialt vel 300.000 dwt.

Vårt rederi skulle således ha et godt grunnlag til å møte 1980-årenes utfordringer, men man skal være klar over at rederiet allerede i høst vil ha en tanktonnasje på ca. 1,6 mill. dwt. i løsfart, og utviklingen på tankmarkedet vil således få stor innflytelse på rederiets fraktinntekter fremover. Et annet usikkerhetsmoment er stigningen i bunkersprisene. Bare hittil i år har det vært en prisstigning på fuel og diesel på ca. 100%, hvilket naturligvis virker sterkt i negativ retning på driftsresultatene.

Forøvrig vil våre resultater fremover sterkt avhenge av i hvilken grad det vil lykkes oss å holde skipenes driftsutgifter på et nivå som vil gjøre oss konkurransedyktig både nasjonalt og internasjonalt.

Vi trenger aktiv medvirkning fra alle våre ansatte, både ombord og i land, og håper at rederiets posisjon i 1980-årene vil bli ytterligere styrket.

Nils Stensønes 50 år

JAHRE NYTT's ansvarlige redaktør, Nils Stensønes, fyller 50 år 17. september.

Det er ikke etter hans eget ønske at vår avis markerer åremålsdagen; men de øvrige medlemmer i redaksjonen har unnskyldt seg med at det ville være urimelig om begynnelsen skulle forties. Derfor har vi tillatt oss å bringe noen linjer i all beskjedenhet:

Nils Stensønes gikk Sjøkrigsskolen 1952-56, Sjøforsvarets Stabsskole 1968-69 og har forøvrig deltatt i en rekke spesialkurser.

I sin sjømilitære tjeneste har Stensønes hatt vekslende funksjoner i marinen, bl.a. som skipssjef og skvadronsjef på torpedobåter, og som skipssjef på fregattene NARVIK og TRONDHEIM. Han

har gjort stabstjeneste i Sjøforsvarets overkommando og i Forsvarsdepartementet.

Fra 1962 ble det tre års tjeneste i Den keiserlige etiopiske Marine, Massawa, som Training Commander og Base Commander.

I 1971 gikk han ut av aktiv tjeneste i marinen, og tiltrådte som maritim personellsjef i Anders Jahres rederi.

Når vår avis har fått den posisjon den har, skyldes det ikke minst Stensønes' funksjon som kontakt mellom rederiets ledelse og avisens skrivende redaksjonsmedlemmer.

JAHRE NYTT's øvrige redaksjonsmedlemmer vil med dette ønske ham til lykke med 50-års dagen, og takke for et vennlig og inspirerende samarbeid.

Mange år i rederiet vårt



Dionos Marcos Domingo fyrbøtere og har vært inntil (til venstre) og Richardo Til- de fleste turbinbåtene hos ves Calvino har begge 20 års oss. Bildet er tatt av Svenn tjeneste i vårt rederi. De er Solberg på «Jalinga».



Arne Sørli (til venstre) og Arne Sørli begynte hos oss Gunnar Bøe i bokholderiet 25. september 1954 og har kan se tilbake på mange år i snart 25 års tjeneste, mens rederiet. Sammenlagt har de Gunnar Bøe begynte 26. august bokholderne vært ansatt i gust 1949 og har rundet 30 55 år. **års ansettelse.**



En veteran —Ragnar Mathisen— over i pensjonistenes rekke

En av veteranene i rederiet. Ragnar Mathisen, er gått over i pensjonistenes rekke. Fredag 31. august forlot han Ran-vik Slip & Verksted for godt. På Ranvik har han vært ansatt siden 1946 bare avbrutt av vintre på hvalfangst. Da hvalfangsten tok slutt, ble det Ranvik på heltid. I begynnelsen av september rundet han 67 år og kunne se tilbake på 47 år i rederiet.

- 47 år kan jo være nok. Jeg begynte jo å arbeide da jeg var 16, sier han, men legger til at han har trives svært bra på Ranvik.

Mathisen begynte å fare til sjøs som ganske ung og hadde hvalfangstsesonger både med «Sir James Clark Ross» og «Kongo» før han kom til Anders Jahres rederi i 1931/32. Under krigen jobbet han i Walvis Bay og deretter i Cape Town før det ble Waivis Bay igjen. I 1945 ble det en sesong på hvalfangst før han i 1946 kom tilbake til Sandefjord.

Det var temmelig hektisk på Ranvik under hvalfangstperioden i 50-årene. Innpå et par hundre mann jobbet da på verkstedet. De hadde som hovedoppgave å pusse opp hvalflåten før kursen

ble satt sydover på høstparten til en ny sesong. Idag er det stillere på Ranvik, med under 10 ansatte, men trivselen er, ifølge Mathisen, den samme, gode, gamle.

Ragnar Mathisen har kjørt motorbåten i alle år. Han hadde det spesielt travelt når hvalflåten kom og gikk. Rett etter krigen disponerte man to motorbåter på Ranvik. Disse ble brukt til å kjøre proviant, utstyr og folk til hvalbåtene og kokeriene. Den ene av motorbåtene het «Kosmos 3» og den andre «Kosmos 4», og var oppkalt etter kokeriene. Mathisen kjørte «Kosmos 4», som var grønn og grå. Begge båtene var etter tyskerne. - Jeg har vært på båter bestandig, sier Mathisen, som aller først i sin pensjonisttilværelse skal ta for seg haven sin hjemme på Vink: - Jeg har forsømt haven de siste årene i påvente av å få mer tid senere. Og nå er den tiden kommet. Men aller først skal jeg ta meg en liten ferie. Hjemme.

- Så du drar ikke på fisketur på fjorden?

- Før om årene var jeg på fjorden fra klokken seks om morgenen til langt på kveld. Så det får være nok. Jeg kommer nok ikke til å sette mine bein i en båt mer, sier han.

*

Bildet øverst:

Ranvik har vært en fin plass å jobbe, sier Mathisen.

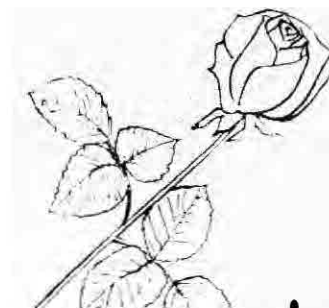


Mathisen og motorbåten har vært nære venner i mangfoldige år. Men nå er det slutt.

Mesterskapet erifull gang



Jahremesterskapet er i full gang og i den anledning minner vi om at Alf Nor Samuelsen og Reidun Odberg ble mestere i fjor. Vi bringer her et foto av Reidun Odberg. Vi har fått det tilsendt fordi vi i første omgang ikke fikk tak i noe egnet foto av vinneren. Bedre sent enn aldri. Alf Nor Samuelsen vil den observante leser finne avbildet annet sted i avisen.



**vi
GRATULERER**

Ingeborg Tyvand, innkjøpsavdelingen, fylte 50 år 29. august. I november har hun vært ansatt i 23 år. Hun begynte i rederiet som telegrafist, flyttet så over til kontoret og telex-arbeide for hun begynte i innkjøpsavdelingen.



Gunn Synnøve Johansen i betraktningsavdelingen for tørrlast, giftet seg 9. juni med Fred Karlsen, Sandefjord.

Gammel film fra Kosmos 111 vakte minner

I sesongen 1949/50 tok skipslegen på Kosmos III, Per Holager, opp film fra livet på feltet. For kort tid siden tok Holager turen ned til Sandefjord fra sitt hjem i Nittedal for å vise frem filmen for noen få innbudte, etter initiativ av Sverre Enge. Holager høstet stor applaus for sin film, som for det meste var tatt opp i farver. Det var nemlig flere mindre filmer som var skjøttet sammen, og bare noen få meter var i svart/hvitt. Det forundret mange av de tilstedeværende at det var så god kvalitet på farvefilmen den gang. Holager hadde festet mange detaljer til filmen sin, og det sier seg selv at det vakte minner å få servert hendinger fra 30 år tilbake på lerretet Fremvisningen fant sted på et av kontorene i rederiets innkjøpsavdeling. Det hele varte i en drøy times tid, og kommentarer som falt underveis var mange og muntre.

Holagers film viste det aller meste av det som forbindes med hvalfangst. Den tok utgangspunkt i turen nedover og anskueliggjorde litt av de for-

beredelser fangsfolket gjorde. Arbeidet på dekk med klargjøring av harpunene var levende-gjort. Vi så hvordan hvalbøyene ble gjort istand og hvordan vaiere ble spleiset. På nedturen ble det også arrangert idrettsleker ombord, både høyde, lengde, ølstaft og sekkeløp. Et muntret høydepunkt var Kong Neptuns ankomst. Ellers inneholdt filmen sekvenser fra tautrekking, fra det som foregikk i byssa (grytene kunne ta 300 liter fersk suppe), fra potet-skrellingen, og hvordan grise-passeren Arvid behandlet sine fire-bente venner som bare ventet på å bli spist opp.

Mens filmen ble vist, kunne Kjell Tholfsen og Sverre Enge, som begge var med Kosmos III denne sesongen, gi supplerende opplysninger. De fortalte at det kunne gå 6-800 harpuner på én tur og at det i løpet av én uke denne vinteren ble kokt 25.225 fat olje. Dette er en rekord som visstnok står den dag i dag.

Filmen viste også hvalskytter Aksel Akselsen idet han fikk inn en fulltreff, hvordan hvalen ble helst opp med hjelp av den



berømte hvalkloa og hvordan flensingen på dekk foregikk. Et artig innslag var en pingvin som tok seg opp på en blåhval som lå ved skutensiden. Pingvinen mistet gjentagne ganger balansen, men kom seg hver gang opp på blåhvalen igjen, i den tro at dette var et isflak.

Vi så også at det kunne være temmelig tøfft å være hvalfanger idet Holager hadde festet endel uværsdager på filmen. I så måte var filmen instruktiv når det gjaldt hvalbåtenes oppførsel i den grove sjøen. Her var det virkelig snakk om å «ta» sjøen på den beste måten.

For en som aldri har vært på hvalfangst, men bare lest om hvalventyret og snakket med eldre fangsfolk, var det en stor opplevelse å se filmen. JAHRE NYTTs utsendte har f. eks. aldri visst om at hvalfangerne

Fra venstre: Sverre Enge Rolf Olsen, Kjell Tholfsen og Per Holager. De var alle fire med Kosmos III sesongen 49/50.

gikk med sekker med sagflis p ryggen, sagflis som ble brukt på fingrene for at de ikke skulle bli så glatte. Eller at det ble brukt vare-dekk som ble revel opp etter sesongslutt.

Derimot hadde han hørt at det var noe eget ved hjemkomsten til Sandefjord. Filmens siste bilder viste en hvalfange med et stort glis. Om det var fordi vedkommende var kommet hjem etter måneders slit isen, eller om han smilte med tanke på den fortjeneste sesongen hadde gitt, skal være usagt.

Holagers film er et stykke historie som interesserer svært mange.



Yngvar Larsen begynte i tankavdelingen 6. august. I de siste fire år har han vært ansatt i A/S N.R. Bugge som befrakter.



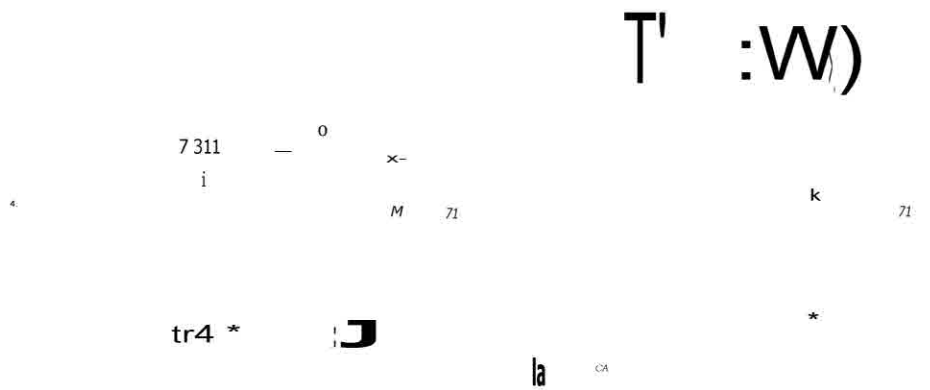
Elisabeth Nøstberg begynte i innkjøpsavdelingen 9. juli. Dette er hennes første jobb etter sekretærlinjen.



Ellen Hansen begynte 1. juli som sekretær i 9. etasje. Hennes siste arbeidsplass var Kaldnes Export i Tønsberg.



Tormod Ringdal begynte i teknisk avdeling 1. august. De siste fem årene har han vært ansatt ved Horten Verft. Før den tid var han i vårt rederi i to år.



Etter denne kampen ble ytterligere 2 kamper spilt mot samme lag og med fine resultater. Følgende kamper ble spilt totalt:

1/5 Jacara A - Jacara B	1-1
5/5 Jacara - High school team	3-6
11/5 Jacara - KooDuk	2-2
15/5 Jacara - KooDuk	1-2
17/5 Jacara - KooDuk	3-3

18. mai var 26 fra Koo Duk ombord hos oss og ble vist rundt på båten, slik at et vennskapsbånd er knyttet mellom klubben og Jacara.

Det har dessverre vist seg at mange skip kvier seg for å møte oss på fotballbanen, slik at i enkelte havner kan være vanskelig å få avviklet kamper. Men vi satser for fullt og målet er best mulig plassering i den internasjonale og norske serien, samt kopiering av 78-sesongens fine innsats som idrettsskip.

Med vennlig hilsen
Ivar Heglo
Kaptein
M/S JACARA

Minnerike fotballkamper for «Jacara» Korea

Til JAHRE NYTT

Sender noen ord om Jacaras aktivitet på fotballbanen under skipets opphold i Pusan. Sør-Korea fra 26/4 til 21/5.

Da det dessverre ikke er «Velferd» eller «Kirke» i Pusan. og da det dessuten ikke var anløp av andre fotballbåter under skipets opphold, ble det arrangert flere kamper mot landlag.

Disse kampene ble møtt med stor interesse fra land og en av kampene fikk følgende oppslag i en av byens største aviser: Pusan ca. 3 mill. innbyggere

SPORTS TOPIC.

Vennskapskamp uten vinner eller taper. Fotballkamp mellom KooDuk Morning Athletic Meeting Team og Norsk skipslag (Jacara).

Etter stadige samtaler mellom partene ble det 11. mai 5 PM

spilt en fotbalikamp på en bane ved Dong-A University Busan.

Dagens kamp var mellom et lag sammensatt av besetningen fra det norske handelsskipet Jacara 152 000 tonn i og KooDuk Morrung Athletic Meeting Captain Mr. Park Ji Kun'. Heldigvis endte kampen likt med ingen vinner eller taper.

Kampen gikk i en vennlig og hyggelig tone hele tiden. Lagene var hjelpsomme mot hverandre og applauderte hverandre stadig for fint spill

Vi vil takke for den gjestfrihet KooDuk Morning Athletic har vist oss. Dagens møte vil være et stort minne for oss alle. sa Mr. Alf Samuelsen. kaptein på det norske laget etter kampen. Etter 80 minutters fin kamp ble begge lag enige om å spille flere kamper mot hverandre i fremtiden hvis anledningen var der.

Resultat: Jacara 2, KooDuk team 2. (første omgang 0-1 andre 2-1).

Foto: Presanger byttes mellom KooDuk team captain og Jacaras captain (Alf N. Samuelsen).

(Oversatt til norsk ved Norw. Consulate Pusan.)



Alf Nor Samuelsen, kaptein på «Jacara»s lag.



Bente Nilssen begynte på telex'en 1. juli. Tidligere har hun vært ansatt i Mobil, Stavanger.



Gerd Torbø begynte i bokholderiet 1. juni. Hennes siste arbeidsted var A/S Fritz Bugge. Larvik, der hun arbeidet som kontor dame.



Ranveig Leknes begynte i teknisk avdeling 25. juni. Hun har hatt forskjellige kontorjobber, sist hos Tor Mikkelsen i Sandefjord.



Berit Løken begynte på Telex'en 30. juli. Dette er hennes første jobb.

FN-konvensjon vil gjøre havaristene tryggere

I løpet av noen år vil det bli vesentlig tryggere å være havarist på de store verdenshav. Iallfall har FN's maritime organisasjon IMCO, nettopp utarbeidet en konvensjon som klart og tydelig fastlegger retningslinjer for igangsettelse og koordinering av eftersøkning og redning til sjøs. Konvensjonen pålegger også landene snarest mulig å bli enige om ansvarsområder og hvorledes et samarbeide om redning skal skje i praksis.

- Ved ulykker i internasjonale farvann er det idag stort sett bare skip i området som kan yde effektiv assistanse. Hvis slike skip ikke finnes i det aktuelle farvann, er det erfaringsmessig vanskelig å organisere redningsarbeidet så raskt som det burde gjøres. Vårt håp er at når den nye IMCO-konvensjonen trer i kraft, vil redningsarbeidet til sjøs bli vesentlig mer effektiv enn det er idag, sier konsulent Erik Raeng i Skibsfartens Arbeidsgiverforening. På vegne av sin organisasjon har han vært med i den ekspertgruppen som

siden 1973 har utarbeidet konvensjonen.

- Når vil den tre i kraft?
- Konvensjonen er sendt samtlige medlemmer i FN, og den vil tre i kraft ett år etter at 15 land har ratifisert den. Konvensjonen bygger på de eksisterende nasjonale redningssystemer, men den forutsetter at landene samarbeider og bygger videre ut redningsapparatene hvis de ikke er gode nok. IMCO vil også opprette en «samlesentral» hvor man kan finne fullstendige opplysninger om samtlige lands maritime redningssystemer.

- Hva vil samarbeidet gå ut på?

- Kyststatene skal på forhånd ha delt opp ansvarsområdet i internasjonale farvann med sine naboer og bli enige om hvorledes samarbeidet om redningsaksjoner skal foregå i praksis. For å lette eftersøkningen i store havområder, anbefaler konvensjonen at det opprettes meldesystemer slik at man lettvis kan fastslå hvor et savnet skip befinner seg,



og få assistanse fra nærliggende skip til såvel redning som leting. Hensikten er at samtlige land skal ha det samme system for registrering av skipsposisjoner, kurs, fart osv.

- Men har alle kyststater muligheter til fullverdig deltakelse i dette redningssystemet?

- Nei. I praksis vil det derfor bli de store skipsfartsland som får den største belastningen. Men konvensjonen pålegger landene et sterkt press til å «beskikke sitt hus».

- Hva var det vanskeligste i arbeidet med konvensjonen?

- Mye tid gikk med til å finne formuleringer som alle kunne godta om forholdet mellom de enkelte lands suverenitetsområder og den humanitære siden av redningsarbeidet. Det ble enighet om at man bør tillate andre lands skip og fly å gå inn i et annet lands territorialfarvann under forutsetning av at det er varslet om dette på forhånd. Flertallet av representantene fra de ca. 50 land som deltok i den avsluttende konferansen, gikk imidlertid inn for at redningsfartøy uten forsinkelser kunne krysse andre lands grenser. I praksis tror jeg den vedtatte formulering på dette punkt vil være tilfredsstillende, sier konsulent Raeng.

m=

m=

Valgstyre oppnevnt - rederistyre skal nå velges

Den formelle oppnevning av representanter til valgstyret for rederiet er nå foretatt. Valgstyret har denne sammensetning:

Kaptein Kåre Håkestad - oppnevnt i fellesskap av officersorganisasjonene som også har oppnevnt disse varamenn:

Maskinsjef Ragnar Hoel
Andreassen

Styrmann Stein Auno

Stuert Thorbjørn Kristiansen - oppnevnt av Norsk Sjømannsforbund med varamenn:

Arbeidsleder Erwin Funk
Avdelingsassistent Per Sivertsen

Maritim personellsjef Nils Stensenes - oppnevnt av ansatte ved rederikontoret.

Skipsreder Bjørn Bettum - representant for rederiledelsen.

Valg av rederistyre skal ledes av valgstyret.

Avtalen om bedriftsdemokrati i utenriksfart trådte i kraft 1. april 1979. Grovt skissert går avtalen ut på at i et rederi med flere enn 200 ansatte, skal det opprettes rederistyre.

Rederistyret skal ha 6 medlemmer, 2 fra de ansatte og 4 fra rederiledelsen.

- De to representanter fra de ansatte skal velges av og

blant de ansatte. Valget skal foregå som flertallsvalg i to valgkretser som hver velger en representant og to varamenn. Den ene valgkrets omfatter ansatte hvis hyrer reguleres av tariffavtale mellom SAF og Norsk Sjømannsforbund.

Den andre valgkrets omfatter ansatte hvis hyrer reguleres av tariffavtale mellom SAF og Norges Skibsførerforbund, Norsk Styrmandsforbund og Det norske Maskinistforbund samt de kontoransatte. Den ene av de to varamenn i denne krets skal være fra den gruppe (offiserene eller kontoransatte) som blir uten representant. Han har også møte- og talerett i styret.

Også en varamann fra Norsk Sjømannsforbunds krets har møte- og talerett i rederistyret dersom møte kan skje uten vesentlige praktiske eller økonomiske ulemper for rederiet. Det sondres mellom to kategorier ansatte, de seilende og de ansatte i land. For samtlige er det en forutsetning at skal de betraktes som ansatt i relasjon til avtalen, må de ikke ha fratrådt tjenesten i rederiet for godt eller tatt fast ansettelse hos annen arbeidsgiver.

Seilende personell ansees som ansatt når de tjenestegjør ombord eller er hyreberettiget i henhold til lov eller avtale. Disse er:

a) De til enhver tid ansatte om bord i skipene.

b) Sjømenn som er rederiansatt.

c) Sjømenn som går inn under tariffens ventehyrebestemmelser ellers.

d) Sjømenn som får betalt sykkelønn, og ikke er avskjediget.

e) Sjømenn under skolegang med økonomisk støtte fra rederiet.

f) Sjømenn som ikke går inn under ventehyrebestemmelsen, men den tid de har fått avregnet for ferie- og fritidsavspassering er ennå ikke utløpt.

I tillegg til de her nevnte, skal de såkalte rederiseilere som regelmessig har ansettelse på rederiets skip, telles med. For disses vedkommende er stillet krav om at hyre må være mottatt fra rederiet for mindre enn 6 måneder siden. Dessuten må rederiseileren ha mønstret ut mer enn en gang på rederiets skip, og da hatt tjenestetid på til sammen 12 måneder eller mer i løpet av en 2-års-periode før den forannevnte siste utbetaling av hyre.

Utlendinger som tjenestegjør i rederiet på rederiets norskregistrerte skip med vanlige norske hyrevilkår, skal betraktes som ansatt. Dessuten skal norske sjøfolk som tjenestegjør i rederiet på skip registrert i utlandet, telle som ansatt.

For arbeidstagere i land samt andre som er i rederiets tjeneste, gjelder at de må ha mer enn 20 timers ukentlig arbeidstid for å betraktes som ansatt i denne forbindelse.

For at en arbeidstager skal ha stemmerett, må han for det første være å betrakte som ansatt. I tillegg kreves at den ansatte på valgdagen har 3 måneders sammenhengende ansettelsestid i rederiet.

Vilkårene for å ha forslagsrett til kandidater til representant i rederistyret, er de samme som for stemmerett.

Valgbarhet.

Også for å være valgbar er det nødvendig at arbeidstageren kan anses som ansatt.

I tillegg kreves det at

a) sjøfolk på valgdagen har minst 2 års sammenhengend ansettelsestid i rederiet, eller: minst 1 års ansettelsestid hvis sjømannen har rederikontrakt

b) Ansatte i land på valgdagen har 1 års sammenhengende ansettelsestid i rederiet.

Kaptein Ulrich var guide for Gjøvikelever

Klasse 2 a ved øverby skole i Gjøvik besøkte Sandefjord på forsommeren. Øverby skole har «Javara» som adopsjonsskip, og guide i Sandefjord var kaptein Dieter Ulrich. Han viste elevene havna, Hvalfangstmuseet og Sjøfartsmuseet før dagen ble avsluttet med middag på restaurant Gadella. Ungdommene fra Gjøvik satte stor pris på besøket og Dieter Ulrich viste seg som en utmerket guide. Bildet er tatt utenfor Sjøfartsmuseet og vi ser kaptein Ulrich i øverste rekke, litt til venstre i midten av bildet.



Kurs for videregående er mottatt på «Jarilla»

BREV]

vedkommende velkommen ombord til en aldri så liten demonstrasjon ter vi setter igang med kurset.

Med nilsen
P. H. Hein

Ved ankomsten til Suez den 20/6 d.å. mottok vi et brev med ukjent avsender. Konvolutten var poststemplet i Japan og merket «Sjøfartsdirektoratet», (skrevet med maskin). Vedlegger et foto- statkopi av brevet m/ vedlegg og innholdet skulle jo tale for seg selv.

Vi vil gjerne gjennom JAHRE OPPSLAG:

NYTT få lov til å takke avsenderen for kursopplegget til BÅTFØRERPRØVE DEL 2 og ønsker

Brevet, som er datert Oslo 24. april 1979, har følgende ordlyd:

Anders Jahres Rederi
3200 SANDEFJORD

Da besetningen på M S «Jarilla» har vist stor interesse for båtførerprøven. sender vi nytt kursopplegg: BÅTFØRERPRØVEN DEL 2, beregnet på navigasjon i mørke omgivelser samt tett tåke.

Kurset er kalt «Innendørs navigasjon» og er beregnet på de som allerede har avlagt første del av båtførerprøven. Det egner seg etter vårt skjønn også utmerket som treningsopplegg for skipsførere og styrmenn i navigasjon uten radar. Det presiseres sterkt

at kurset ikke egner seg for nybegynnere da treningsopplegget kan være noe risikofyllt uten de nødvendige forkunnskaper.

Søkere til kurset bes ta med seg hjelm, plaster og en passe stor pappeske. Resten av materiellet fås utlevert ved fram møte.

Vi håper interessen for denne delen av kursopplegget er like stor som den forrige, og ønsker samtlige deltakere lykke til.

Med hilsen

Decca H. Radar

Med brevet følger også følgende illustrasjon.

INNENDØRS NAVIGASJON:

- Ved Mysil Bergsprekken

Nødvendig utstyr:

1. Kart
 2. Kompass
 3. Passer
 4. Loggbok
 5. Myk blyant og viskelær (ikke kopi blyant)
 6. Parallellinjal
- For å ferdes trygt på sjøen i kartet (draftet), skulle De nå - sommermånedene, behøver man utelukkende ved hjelp av kompass og kart. Vi skal i dag se på disse hjelpemidler, og leiligheten uten å kollidere med hvordan de betjenes i praksis.

Men før man står til havs i og dørkarmer, som på Deres egen båt, bør man tørrtrene litt drafft er avmerket som «baer», hjemme i stuen. Tegn opp et «skvalpeskjær» o.l.

grunnriis av leilighet eller hybel i målestokk 1/1000 - med angivelse av nord/syd - øst/vest. Et gangskritt på dette «draft» til svarer noenlunde en nautisk mil. Deretter stikkes kursen ut fra rom til rom.

Nå skal vi altså «seile» innen-dørs etter kompasset og stole utelukkende på dette. Derfor dekker vi til hodet og overkroppen med en stor pappeske eller annen emballasje, slik at vi isolerer oss fra omverdenen.

Inne i pappesken har vi på forhånd festet en lommelykt så kompasset og kartet over leiligheten er klart opplyst.

Har De satt kursen riktig av på passet - kunne ta Dem fram i gangspeil, vaskevannservanter

God seilas!

Avsenderen har også sendt en orientering om kursopplegget, samt en illustrert rapport fra Deretter stikkes kursen ut fra Melvin Snerkens erfaringer med kursopplegget.

Å₁(₁) > i i i A

100

Sportsjournalist Melvind Snerkens «draft» over Uranienborgveien 24 med sportsjournalistens hybel avmerket som ankerplass.

Den svakt prikkede linje er Melvinds kurs ut fra hybelen hvor han via gangen, wc, bad og hybelvertinnens soveværelse kom ut på verandaen, der han kolliderte med murveggen (avmerket med stjerne).

Den kraftigere prikkede linje fra verandaen og inn i leiligheten viser kursen Melvind egentlig skulle ha holdt.

Alkohol var ikke med ibildet.

r ~ Mffl s

Overstyrmann Odd Halvorsen er «heksedoktor» på* «Prinsesse Ragnhild»

**Har seiii
125 år
og aldri
værtsyk
en dag!**

8



Overstyrmann Odd Halvorsen på «Prinsesse Ragnhild» har grunn til å være fornøyd. I løpet av sine 25 år som sjømann har han aldri vært sykeavmønstret!

- Jeg har selvfølgelig hatt litt flaks fordi jeg aldri har vært syk. Jeg er heller ikke spesielt forsiktig. Du ser jo at jeg røyker, sier Halvorsen spøkefullt.

Men selv om han har sluppet sykdom selv, har han vært borte i endel syke folk. Det er jo gjerne slik at en overstyrmann ofte må opptre som en slags lege, idet han har ansvaret for medisinskapet ombord.

- Jeg fungerer som skipets «heksedoktor», sier Halvorsen, og legger til at han har vært borte i alt fra fødsler til dødsfall. St. Hans-aften 1967 var han med på en fødsel ombord. Den gang kom det en pike til verden. Og hva var mer naturlig enn å oppkalle henne etter båten? Idag er Ragnhild 12 år, og Halvorsen har møtt henne etter at hun kom til verden på «Prinsesse Ragnhild».

- Det skulle vært veldig artig å møte henne én gang til, sier han.

Halvorsen forteller om fødselen for 12 år siden: - Vi var på vei oppover Oslofjorden. Klokken halv fem om morgenen ble jeg tilkalt av

kapteinen, som sa at noe var forestående. Han hadde ringt Horten sykehus og bedt om at det ble sendt ombord en jordmor, men fødselen var da allerede igang. Alt måtte gjøres klart til jordmoren kom. Så innfant hun seg da, jordmoren, og støtte på meg idet hun brysk spurte hvem jeg var. Jeg forklarte henne da hvem jeg var, før jeg fikk følgende svar: - Du får værsgod bli med på denne fødselen og lære, slik at jeg slipper å reise hit en annen gang!

Fødselen gikk bra, og det ble en pike. Ragnhild og jeg ble gode venner etter at hun var med på flere Nordsjøcruise. Idag bor hun utenfor Molde.

Overstyrmann Halvorsen begynte i Jahre Line i 1965. Til å begynne med var han noen måneder på «Kronprins Harald», men så ble det «Prinsesse Ragnhild». I løpet av årene siden den gang, har han rukket å få med seg endel turer mellom Norge og Tyskland. Selv regner han ut at det må ha blitt over 1300. «Prinsesse Ragnhild» har også gått i cruise-fart, og Halvorsen er den eneste ombord som har seilt på samtlige cruise, nemlig 7 til Nordkapp og 21 sydover. I 1972 ble det slutt på denne farten.

- Jeg likte meg godt på cruise. Vi fikk bedre kontakt

med passasjerene. Et cruise varte jo i 14 dager. Jo, jeg syntes det var all right å seile på denne måten. Det ble en avveksling fra Oslo - Kiel.

«Prinsesse Ragnhild» begynner å trekke på årene, og en ny ferge som skal avløse henne er under bygging i Kiel.

- Høyst sannsynlig blir vel «Prinsesse Ragnhild» solgt. De som kjøper den, får en eksepsjonelt bra båt, avslutter overstyrmann Halvorsen.

Western og krim er mest populært

Svein Hansgaard, alias «Slakter'n», er også full av begeistring over «Prinsesse Ragnhild»s egenskaper. - En god sjøbåt. Og i forhold til mye av det nye, er dette BÅT og ikke bare en firkantet kasse som flyter, sier han, og fortsetter: - Miljøet er bra ombord. Men det er klart at enkelte alltid vil skille seg ut. Det kommer !grunnen mye an på en selv.

Hansgaard står på grovkjøkkenet og renser fisk når JAHRE NYTT vil ha noen ord med ham. At han har humøret i orden, kan vi underskrive

Svein Hansgaard renser ørret på grovkjøkkenet. «Slakter'n» er et bra navn, mener han.

Overstyrmann Odd Halvorsen (til venstre) og kaptein Reidar Dreier Paulsen på broen på «Prinsesse Ragnhild».*

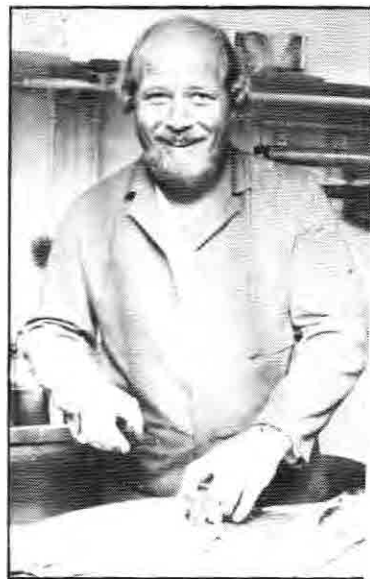
etter følgende lille replikkveksling:

- Hvor kommer den ørreten fra?

Ålesund. Men det gjør jo ikke noe. Du skal jo ikke snakke me'n.

- Hvorfor kaller de seg for «Slakter'n»?

- Det er jo veldig greitt med et slikt navn. Med tanke på at det er flere enn meg som hetei Svein til fornavn. Når det er noen som roper «Slakter'n», s



er det ingen tvil om hvem som bør svare, sier Hansgaard muntert, men tilføyer at betegnelsen henger igjen fra den tid fergen gikk på cruise.

Hansgaard har en finger med i velferdsarbeidet ombord. - Vi deltar i velferdsuken i Oslo, i fri-idrett og skyting. I fjor var vi med i fotballserien, men resultatene var ikke så flatterende. I serien endte vi langt ut i lekser.

- Hvordan er behovet for velferd ombord?

- Det er klart at behovet er tilstede. Ikke alle har mulighet til å reise hjem så ofte. Jeg driver for det meste med film. Broren min er ansatt i filmavdelingen i Velferden, og vi får film to-tre ganger i uken. Filmene er stadig nye, for vi vil ikke kjøre opp de gamle traversene.

- Hvilke filmer er mest populære?

- Bilfilmer, krim og western topper listen. Men det må tilføyes at vi har noen «gamle tanter» ombord som helst vil ha kjærlighetsfilmer. Det slenger derfor en og annen kjærlighetsfilm innimellom, men som regel er det mer action.

Vi kjører filmene i kafeteriaen etter klokken ti om kvelden, for da er den stengt for passasjerer.

Svein Hansgaard forteller at han trives veldig bra med fergetrafikk. Dette henger bl. a. sammen med at han bor i Oslo og således kommer ofte hjem.

Foruten å stelle med velferden, er han hovedvernombud ombord. Han har tidligere seilt i langfart, og mener at besetningen på Jahre Lines ferger lønnsmessig er istand til å konkurrere med sjøfolk i tank og tørrlast på grunn av all overtiden om sommeren. Etterhvert er det blitt mye å gjøre på vinterstid også.

Koselig Fana-stril

- Eg er Fana-stril. eg, sier Peder Hansen. tjener på

Mj
Peder Hansen til venstre, sammen med sine arbeidskamerater i spisesalen på «Prinsesse Ragnhild». Videre fra venstre: Terje Christensen, Jern Stenersen, Joe Pal. Ernst Rudoiph og All Granheim.

«Prinsesse Ragnhild», og smiler lurt. For egen regning må JAHRE NYTT legge til at Peder Hansen, eller «Pete» som han kalles, er den aller hyggeligste Fana-stril vi har møtt. Når vi spør ham om hvordan han trives med jobben, svarer han overstrømmende at «jeg elsker dette», og legger til: - Det er noe eget ved dette yrket. I sommersesongen kan du bli temmelig sliten fordi det er så mye folk overalt. Og du kan tenne på alle plugger. Men straks du har fått en uke på

land, lengter du ut igjen. Her er alltid nye mennesker. Jo, dette er en fascinerende fart.

Peder Hansen gikk over fra gamle «Kronprins Harald» til «Prinsesse Ragnhild» da sistnevnte var ny og ble satt i fart. Men etter en tid gikk han tilbake til «Kronprins Harald». Så fulgte fem år på Hotel Viking i Oslo, før det ble nytt engasjement på «Prinsesse Ragnhild». Og nå er det tre år siden han sist begynte på fergen.

Forts. side 12.



Til høyre:

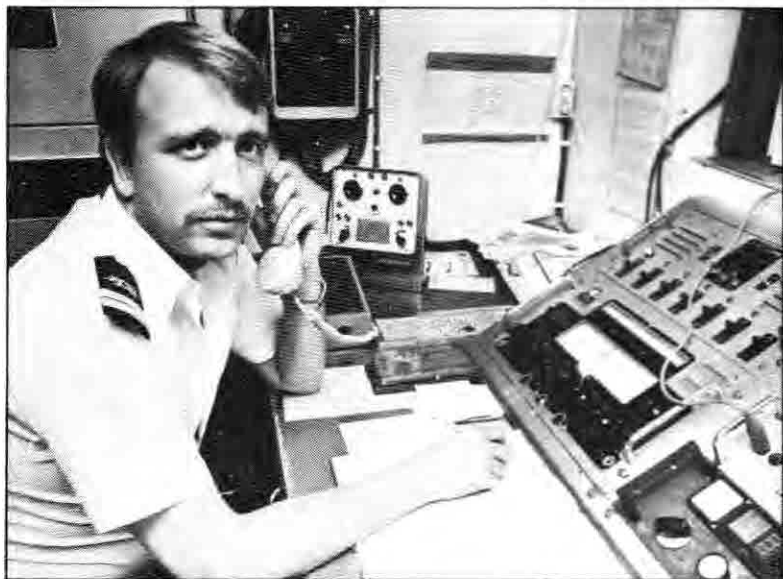
Tre ansatte i kafeteriaen med lang fartstid. Fra venstre: Anna Orvedal, Oddbjørn Okkenhaug og Anne Eivheim. Sistnevnte har vært i Jahre Line siden fergeforbindelsen mellom Oslo og Kiel ble etablert.

Under til høyre:

«Fire smilende karer i baren på «Prinsesse Ragnhild». Fra venstre: Per Storm Jacobsen, Arne Ruud, Ottar Johansen og Erling Eikemo.

Under:

Radio-offiser Thor Arne Pettersen.





Forts. fra foreg. side.

- Du nevnte at arbeidet kunne være hardt?

- Ikke selve arbeidet i sin helhet. Men endel av det kan være stressende. Man merker ofte en tendens til jag blant passasjerene. Folk er jo sultne med én gang de kommer ombord. De vil ha mat straks. Det er dette som ofte er slit-somt. Men til tross for dette, så liker jeg meg ombord. Her er kjempekoselig. Vi lever godt, omtrent som skipsrederne lever i land. Maten er fin, og det er ikke noe å sette fingeren på. Det må jeg bare få lov til å poengtere, sier tjener Hansen, som ikke reiser så forferdelig langt vekk fra Kielfergen når han tar ferie. I sommer lå han sammen med sin svigersønn i båt ved en liten holme innerst inne i Oslofjorden, kloss inntil skipsleia, og han kunne omtrent rekke ut hånden for å ta på fergene når de passerte.

Kapteiner ble overraktøaver etter lang og trofast tjeneste

Torsdag 5. juli ble det på skipsreder Anders Jahres kontor arrangert en enkel høytidelighet, der to av rederiets kapteiner, Fredrik Engebretsen og Ludvig Larsen, fikk overrakt erkjentlighetsgaver for lang og trofast tjeneste. Begge er blitt 60 år, og går dermed over i pensjonistenes rekke.

Skipsreder Jørgen Jahre jr. representerte rederiets ledelse. Han holdt en kort tale til de to avgående kapteiner, og berømmet deres

innsats gjennom mange tjenestear; Fredrik Engebretsen begynte i 1953 og Ludvig Larsen i 1958. Begge har ført en lang rekke av Jahres skip.

Til stede ved høytideligheten var driftssjef Odd Aanderud Larsen, direktørene Torfinn Sundby og Ragnar Hvidsten, maritim personellsjef Nils Stensønes, befrakter Ole Jakob Myhre og redaktør Vilhelm Møller.

Ved en etterfølgende lunsj på Park Hotel takket kaptein

Engebretsen for rederiets oppmerksomhet, og for den gode atmosfære han alltid hadde følt i sin tjeneste som skipsoffiser i Jahres rederi. Han håpet at overgangen fra aktiv sjømann til pensjonist ville gå bra, selv om det ble å tilvende seg et nytt livsmønster. Også kaptein Ludvig Larsen takket for den ære som var blitt ham til del, og sluttet seg til sin kollegas varme ønsker om fortsatt fremgang for det rederi de hadde tjent i så mange år.

Hederlig tross alt

- Vi lever litt i skyggen av «Kronprins Harald» når det gjelder fotball, sier radio-offiser Thor Arne Pettersen, som opplyser at «Prinsesse Ragnhilds» første kamp i år endte med tap 1-0 mot «Christian Radich»; et hederlig resultat tross alt. - Jeg syntes det var bra når man tar i betraktning at ungguttene på «Radich» flyr i riggen hele dagen, sier han.

- Arets lag ser imidlertid ut til å bli bedre enn fjorårets. Men det må jo sies at vi er med mest for moro skyld. Ellers er det vel ikke så rart at det er kvalitetsforskjell mellom lagene på våre to ferge. Vi ligger jo i Oslo i helgene, og da vil de fleste hjem, mens «Kronprins Harald» ligger i Kiel. Da blir det til at det spilles fotball i Hamburg.

RA

«Treffet» avvikles fredag 14. på Park

«Kosmos-treffet» skal finne sted i Park Hotel fredag 14. september. Fristen for å melde seg utløp 1. september. Da JAHRE NYTT gikk i trykken siste uke i august, hadde man passert 300 påmeldte, men på rederikontoret regnet man med en økning i antallet den siste uken. Det blir deltagere fra Tromsø i nord, Sandnes i vest, men det blir nok mest Østfold- og Vestfolddialekt å høre denne fredagen.



Skipsreder Jørgen Jahre jr. takker kaptein Fredrik Engebretsen for lang og trofast tjeneste. Bak til venstre maritim personellsjef Nils Stensønes.

Over:

To smilende kapteiner, Fredrik Engebretsen (til venstre) og Ludvig Larsen, med en like smilende skipsreder Jørgen Jahre jr. mellom seg. Maleriet bak viser den første reder i familien Jahre, nemlig Gullik Sørensen Bøe, bestefar til Anders Jahre og tippoldefar til Jørgen Jahre jr.

Overraskende besøk av kong Neptun på «Jagarda»

C

BRE

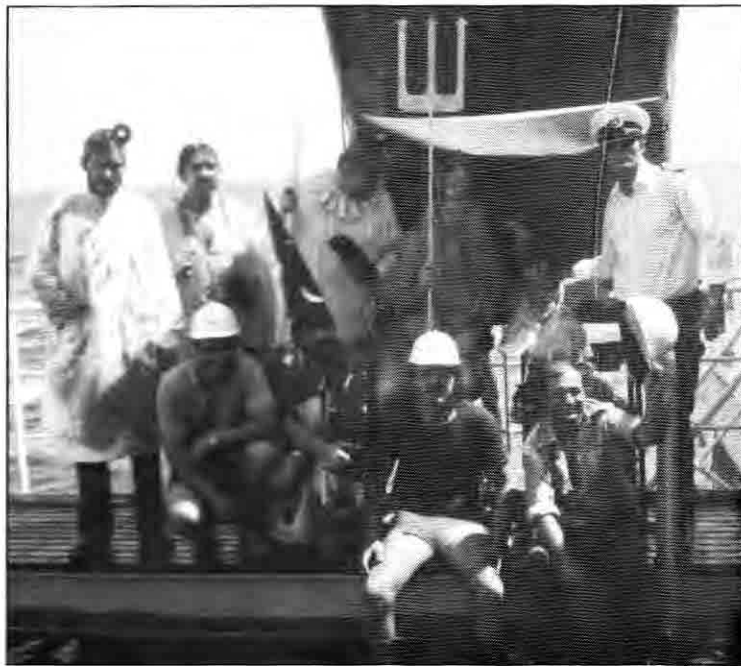
Fra «Jagarda» har JAHRE NYTT mottatt brev datert 19. juli:

Den 12. juli kom Kong Neptun overraskende på besøk for å døpe fire første-reis, tre barn og kona til elektriker. Vi greide å holde forberedelsene hemmelig for dåpsbarna, og overraskelsen var stor da vi plutselig blåste i fløyta og Kong Neptun og følge kom over dekk. Neptun-politi slo til med én gang og arresterte dåpsbarna så de ikke rakk å gjemme seg unna. Selve dåpen var meget vellykket, mest fordi overstyrmann Stormyrs innsats som lege var stort show. Kvelden ble avsluttet med restaurant-aften, og senere utdeling av Linjesertifikater.

Så har vi hatt skytekonkurranse hver søndag ettermiddag. Overstyrmann Stormyr ledet stort, men ved siste runde trakk han seg plutselig. Samtlige var med, også barna. Etter sluttrun-

den ble premieutdelingen som følger:
1. plass — 1. maskinist Tor Svendsen

2. plass — 2. maskinist Knut Arne Monrad
3. plass — Maskinsjef Tore Adler Johannessen.



Trøstepremie for 4. plass gikk med stor applaus til en av de yngste deltagerne, John Ove Saal, som er 10 år gammel.

18. juli ble det holdt eksamen til Båtførerbevis. Nervene sto i høyspenn hos alle de ni elevene. Alle besto prøven og dette kan de vel hovedsakelig takke 1. styrmann Jensen for. Han var en aldeles drivende og flink kursleder. Det var ni stolte «båtførere» som tok imot sine bevis om kvelden.

Med hilsen
Detlef Saal

Vedlagt følger bilder fra dåpen. Bildene er ikke særlig bra, men kanskje kan de brukes allikevel. Neptun og følge i bakerste rekke fra venstre: Lege - overstyrmann Stormyr, barberer - maskinsjef Johannessen, prest - reparatør Brandth, Neptun - telegrafist Finstad, Neptuns datter - pike Windvik. Forreste rekke fra venstre: Politi - matros Rodriquez, astronom - elektriker Kapstad, politi - matros Thorød og politimann - matros Holgado.

Rederiet Tjahseptabelt å øke prisen

Videotjenesten for handelsflåten har blitt en suksess, men står nå i fare for å bli det motsatte. Myndighetene overveier å forhøye abonnementsprisen med 50 prosent på de videokassetter som sendes ut til båtene, og dette har fått de 24 av landets rederier som abonnerer på kassetene. den blant vårt rederi, til å reagere kraftig etter at Norges Rederforbund og Skibsfartens Arbeidsgiverforening har bedt om reaksjoner fra rederiene på den forventede prisøkning. Disse reaksjoner viser at rederiene vil vurdere å si opp abonnementet. Rederforbundet har nå sendt Departementet for handel og skipsfart et brev der svaret fra vårt rederi blir sitert.

Rederforbundets brev lyder slik:
Videotjenesten for handelsflåten.

Vi viser til Deres brev hvor De ber om vår medvirking til å undersøke hvor stor tilslutning videotjenesten kan påregnes å få, dersom Finansdepartementets bebudede prisøkning på nærmere 50% blir realisert.

Vi har forelagt spørsmålet for de 24 rederier som p.t. abonnerer på videokassetene. Samtlige har gitt et klart uttrykk for at de vil si opp abonnementet - eller høyst sannsynlig vil gjøre det - dersom nevnte prisøkning finner sted. Dette ville de i tilfelle beklage meget sterkt, da videoprogrammene er blitt meget populære ombord. Flere rederier opplyser at de ikke hadde tegnet videoabonnementet, hvis den antydde høyere pris var blitt lagt til grunn ved starten - og antagelig heller ikke innkjøpt det relativt kostbare utstyret. Rederiene finner for øvrig den nåværende pris, kr. 8.000,— pr. skip pr. år, i høyeste laget og vil svært gjerne ha den redusert.

Nedenstående brev fra Anders Jahre kan sies å være representativt for de svar vi har fått:

Den antydde økning av abonnementsprisen med nærmere 50% for videokassetter finner vi helt uakseptabel. Rederiet har som en prøveordning abonnert på kassetter for to skip på tross av den nåværende abonnementspris som vi anser å være i drøysteste laget.

I stedet for en utvidelse av vårt abonnement er det derfor sannsynlig at vi må gå til oppsigelse av eksisterende om prisøkningen blir som antydde.

Det vil være meget beklagelig om så må skje. Videoprogrammene har på kort tid blitt meget populære på grunn av sin underholdningsverdi, men vil også kunne bli et meget viktig og lenge savnet medium for formidling av informasjon fra vårt samfunn til arbeidstagerne ombord.

Det er overraskende å konstatere at offentlige etater ikke synes å tillegge dette noen betydning. Dette er dessverre en konklusjon man må kunne trekke siden man vil sette en effektiv brems på informasjonstilgangen med en uakseptabel abonnementspris.

Vi håper at De under den pågående budsjettbehandling vil ta hensyn til forannevnte, sterke og entydige reaksjon fra våre medlemmers side. Vi tillater oss i samme forbindelse å peke på at den danske stat i sin helhet betaler alle utgifter vedrørende videotjenesten for landets handelsflåte.

Med hilsen

NORGES REDERFORBUND: SKIBSFARTENS
ARBEIDSGIVERFORENING

David Vikøren
Odd-Leif Skundberg

Hva blir det neste?

Det kan være mye rart å observere fra et skip. Da «Kronprins Harald» i sommer la ut fra kai i Oslo, ble det oppdaget en svømmende elg rett foran baugen på båten. Dyret var antagelig blitt skremt til sjøs, og svømte for livet. Episoden fikk en foreløpig lykkelig utgang idet elgen etter mye møye kom seg iland på en av øyene innerst i fjorden.

Senere, da «Kronprins Harald» skulle gå fra Kiel, kom det kjørende en motorsykkel i vill fart rett mot båten. På sjøen! Ungdommen som kjørte, hadde det åpenbart festlig, og moret seg med å snitte fergen. Kjøretøyet skapte stor nysgjerrighet idet det var få som i sitt liv hadde sett noe lignende.

Kjøretøyet ble holdt oppe av et slags brett, men hva som drev «vann-motorsykkelen» skal være usagt. Det hele gikk så fort at JAHRE NYTT ikke rakk å registrere de tekniske detaljer.

Med disse to noe uvanlige hendelser i minne kan vi godt forstå enkelte ombord som stilte spørsmålet: Hva blir det neste?



Med «Jalanta;)» over kanalen



Bildet øverst: «Jalanta» venter på den engelske losen utenfor Themsens munning. Her ser vi 1. styrmann Harald Karlsen fra Brunlanes ved Larvik, sammen med matros Odd Willy Karlsen. Losbåten er underveis.

2. Arbeidsleder Oddvar Hansen er født i Kvæfjord ved Harstad, men har nå bodd i Japan i 16 år, der han er gift med en japansk dame Toshie; de har to barn, en pike på 11 år, Juki (som betyr snø) og Odin, 10 år. Det kan være litt

av hvert å fortelle om Oddvar Hansen; for det første at han har en aldeles vakker kone og to vakre barn (det gjelder sikkert mange ombord i «Jalanta»!), dessuten er han en usedvanlig dyktig kar med hendene sine, og lager sjakkbrett som er et syn verd.

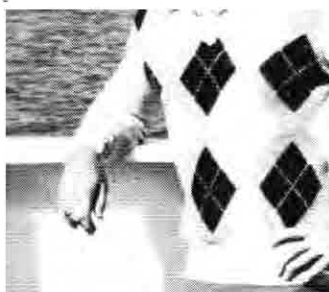
3. Overstyrmann Tore Helge Norberg fra Valnesfjord har fart med Jahre-skip siden 1971, bl.a. «Jaraconda», «Jarilla», «Janega», «Jawaga» og med «Jalanta» tre ganger. Han tok styrmannsskolens

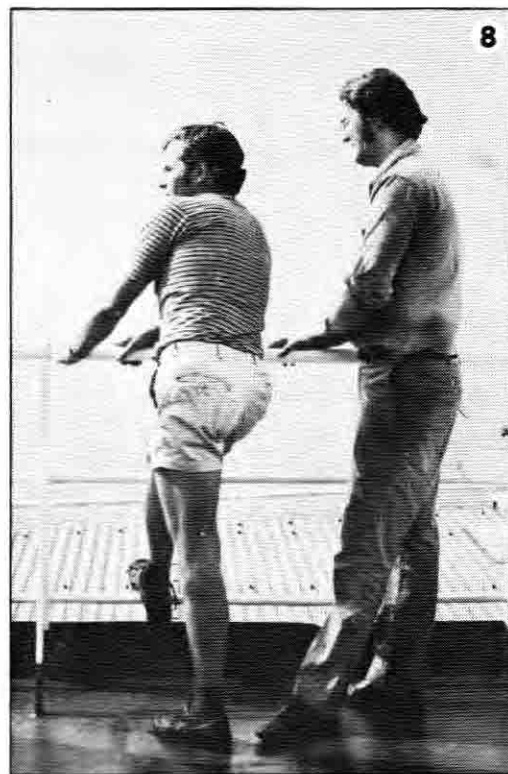
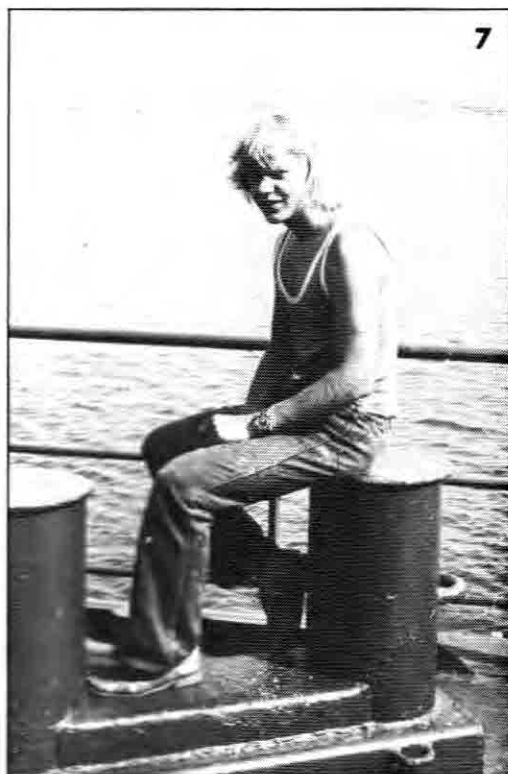
øverste avdeling i Tromsø 1967, skipperskole 1974, og har vært overstyrmann siden 1976. Før han kom til Jahres rederi var han ansatt i Thorv. Klavnes rederi. Tor Helges kone heter Anita, og de har tre barn, Thron Are, 6 år; Renja, 4 år, og Steffan, 1% år. Valnesfjord er en liten kommune nordpå, 2 mil fra Fauske; nærmeste by er Bodø.

4. Førstereisgutt Tokke Holtsmark fra Oslo har vært med skoleskipet «Christian Radich» og skal nå forsøke seg på en «ordentlig» båt. Her fotografert sammen med Øivind Johansen fra Horten; han er kommet over fra «Jaranda». Øivinds kone heter Agnes, de har en sønn, Rune på 22 år.

5. Under oppholdet i Rotterdam måtte en sightseeing-ferge også bortom «Jalanta» for å hilse på.

6. Kaptein Kaare S. Dreyer har fått besøk av sin kone. DE har to barn hjemme i Kristiansund, Frode 19 år, og Anita, 1 år.





7. En av de yngste ombord er Jan-Tore Kortgård fra Andebu ved Sandefjord. Han er ute på sin første tur til sjøs, er skipsmekanikerassistent og trives godt med jobben.

8. To av karene i maskinen har fått øye på noe rart: Maskinsjef Jon Moholt og 2. maskinist Terje Isaksen. Begge er fra Sandefjord og har fart i Jahres redere i flere år.

9. Radiooffiser Torhild Andreassen fra Kirkenes har stått ombord siden først i april. Hennes forrige båt var «Jarilla». Hun forteller at hun ble uteksaminert ved skolen i

Tromsø i 1975; det var vanskelig med jobber den gang, og hun arbeidet da endel i værvarslingen Tromsø. For tiden er det vel ikke andre kvinnelige telegrafister i vårt rederi enn Renate Hundal på «Jastella». Torhild forteller ellers at hun er forlovet med 1. styrmann Harald Karlsen på samme båt som hun selv, og legger til at «JAHRE NYTT» kunne gjerne komme litt oftere!

10. «Jalanta» lossar biler i Rotterdam. Nesten tusen biler - mer eksakt 986 - skal i land. Den totale last var 2860 biler, hvorav 959 gikk til Sheerness, 426 til København og 489 til Gent.

Ca. 600 deltok i Oslo

Årets internasjonale idrettsuke i Oslo er avviklet i tiden 20.-26. august.

I kl. I (skip over 15 manns besetning) tok «Prinsesse Margrethe» ledelsen allerede første dag og beholdt den hele uken ut. På 2. plass denne gang kom «Kronprins Harald» etter en jevn og bra innsats. «Kronprins Harald» scoret dessuten max i stafettene ved i vinne 4 x 100 og 3 x 60 m.

Medalene ble ellers nokså 11-kelig fordelt mellom dansker og nordmenn. Martin Jørn fra «Kronprins Harald» tok gull både på 100 m og i lengde klasse

I. I klasse II fikk Sverre Bye, samme skip, også gull på 100 m og i lengde, mens Jan Fredriksen, «Rutland», vant kulestøt. I klasse III ble det seier til Gunnar Hansen, «Kronprins Harald», på 60 m.

I skytemesterskapet ble det igjen seier til «Prinsesse Margrethe» foran «Kronprins Harald» og «Kong Olav W. Her ble Per Simensen, «Kronprins Harald» skytterkonge og Marit Johansen, «Lyngfjord», skytterprinsesse på meget gode resultater.

Det deltok ca. 600 kvinner og menn, fra ialt 22 skip.

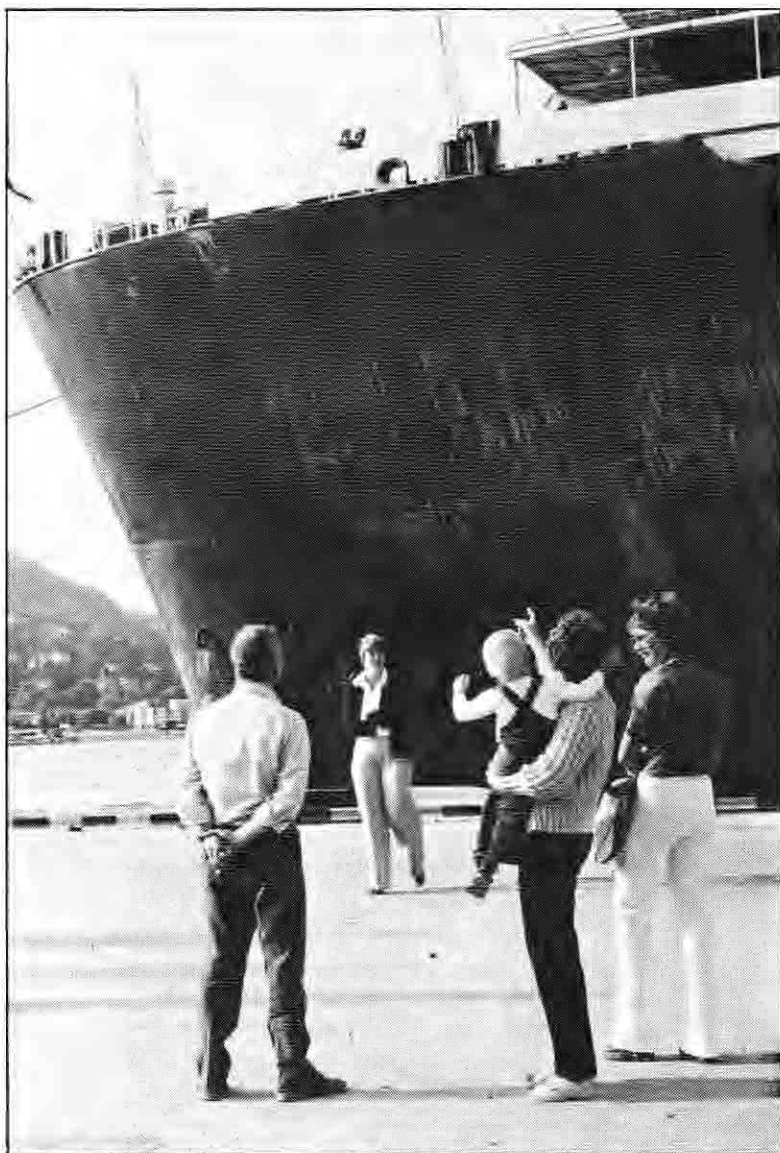
En vakker sommer- kveld med hyggelig samvær

«Jacara» er det nest største skip som noen gang har gått inn til Drammen. Så for talte i alle fall statslos Hans Westli, som mandag 9. juli entret «Jacara» ved Ferder fyr kl. 1315, og førte det igjennom det trange sundet ved Svelvik og inn til Drammen. «Jacara» måler 219 meter i lengde, og det største som har vært inne på Drammen havn, målte 220 meter, sa statslosen.



«Jacara» bugseres inn til kai i Drammen. I forgrunnen maritim personellsjef Nils Stensones med et par yngre familiemedlemmer.

«Jacara» nest største skip til Drammen



Ikke før var skipet kommet inn til kai, før familiefolk fant hverandre.



3. En stuert har mange plikter ved 4. Kokken, Dag Klavenes, skal ut noen timers landligge, men her ser igjen, og blir fulgt ombord av sin kovi i alle fall et gløtt av ham, Alt ne Rita og lille sønn Dan, 5 år. For Nor Samuelson, mens han hilser an til høyre fru Ritans bror Allan, fra på kjente. **Tromsø.**





Suksess for «Kronprins Harald» og Ingerid Bergland

Premieutdelingen etter nordisk foregikk i lugaren til kjøkkensje Finn Mathisen, som sammen med Steinar Solbjør foretok overrekkingen av medaljene. Fra venstre Gunnar Hansen, Sverre Bye, Bori Blomquist, Petter Eggen, Ingerid Bergland og Bjørn øve Odden.

Behandles for dårlig rygg, men tok fire gullmedaljer.

- Hun tar behandling for dårlig arm, rygg og skuldre, men likevel flyr hun som ei ungjente, sier Rønnaug Marcussen på «Kronprins Harald», og ser med dårlig skjult beundring på Ingerid Bergland, 56 år gammel, og en av «idrettsstjernene» ombord.

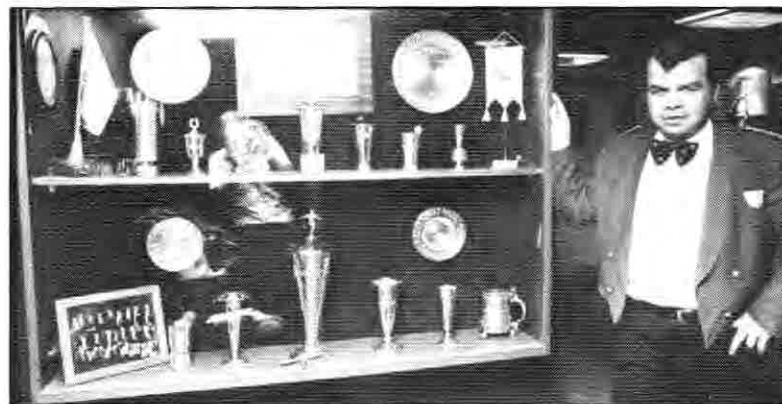
Ingerid Bergland har drevet med idrett i mange år, og later til å stortrives med dette. Under den nordiske idrettsuken i Oslo i juni vant hun fire gull! - Jeg trener ikke, men driver med idretten for å holde meg i form. Det ville ta altfor mye tid å legge seg i trening, sier «gulljenta» med et smil, og legger til at hun fattet interesse for sport som ganske ung. - Jeg drev med turn, skøyter og ski. Så ble det opphold i mange år før jeg begynte i Jahre-Line for fire år siden. Da våknet interessen for idrett igjen.

Ingerid Bergland kan fortelle at det aldri blir tid til å forberede seg til et stevne. Det blir å skynde seg fra båten og opp til idrettsplassen for å være med i mesterskapene. Men resultatene bærer ikke preg av dette. I det nevnte nordiske mesterskapet i Oslo ble det gull i lengde (2,64), gull i høyde (1,05), gull i kule (6,19), gull på 60 meter (11,9) og bronse på 60 meter stafett, der hun løp på lag sammen med to andre.

— Hvordan kan det ha seg at du markerer deg så sterkt i id-

rett, til tross for at du ikke trener? Du er jo ingen ungdom lenger?

- Vel, jeg er ikke S) gammel. Selv om alderen er der, likevel. For den kan jeg j



1. styrmann Kristian Mathiasse og matros Bjørn Gulbrandsen er fornøyd med livet ombord. På veggen til venstre henger et bilde som er laget av en klasse fra Sysle skole som takk for omvisning på «Kronprins Harald».

«Kronprins Harald» hevder seg godt i sjømannsidretten, og premiesamlingen vokser stadig. Steinar Solbjør er her forevige ved siden av endel av samlingen.

ikke løpe fra. Men jeg har en veldig energi og gir ikke opp så lett. Sier andre til meg at «det der tør du ikke stille opp på», da gjør jeg det, sier Ingerid Bergland, som også rekker å drive med skyting ombord og som er en av de faste medlemmene i fotballagets heiajeng.

14 medaljer i mesterskapet

«Kronprins Harald» gjorde en utmerket innsats i den nordiske idrettsuken. 308 utøvere fordelt på 14 skip fra 10 land deltok, og («Kronprins Harald» la beslag på hele 14 medaljer. På 4 x 100 meter stafett ble det gull, på 3 x 60 meter ble det bronse og i lagkonkurransen sammenlagt ble det 4. plass. Individuelt ble det som nevnt fire gullmedaljer til Ingerid Bergland. Gunnar Hansen tok to gull, i henholdsvis høyde (1,40) og lengde (4,73) sølv på 60 meteren (8,9) og sølv i kule (7,21) Bjørn Ove Odden vant gull i kule med 10,19. Sverre Bye tok to gull (høyde med 1,51 og lengde med 5,15) og sølv på 100 meteren med 12,8.

Pepperstek og ørret i rømme

Kjøkkensjef Finn Mathisen har endel av ansvaret for at de reisende med «Kronprins Harald» skal få god føde. En av spesialrettene ombord er pepperstek, som er veldig etter spurt. Peppersteken er popu-



lær, og Mathisen og hans kolleger i byssedepartementet får mye skryt for denne. Ellers nevner han at passasjerene, og da spesielt tyskerne, setter stor pris på ørret i rømme. En annen rett, som også ber nevnes i denne sammenheng, er hjemmelaget sild.

Det er forøvrig ikke småtteri som går med **på en** tur Oslo-Kiel-Oslo: **100 kilo fisk, 250 kilo** poteter og innpå **2.900** egg, for å nevne noe.

Man skulle tro at en kjøkkensjef også hadde **sine mer per-**

sonlige favorittretter, men selv setter Mathisen pris på «mer alminnelig mat» som han uttrykker det. Og det kan være alt fra lungemos til røkte pølser.

- Spiser man bare «fin» mat daglig, er det lett å bli matlei, sier han.

«De fire store»

Bartender Gunnar Hansen kan i år feire 10-års jubileum som ansatt i Jahre Line. Han sier til JAHRE NYTT at når det gjelder drinker, så kan man snakke om «de fire store». Og de fire store, det er vodka, gin whisky og cognac. Om sommeren er det imidlertid «lettere» drikke, som øl og mineralvann, det går mest av.

- Hører du mange livshistorier ved bardisken?

Nei, jeg vil nok ikke si det. Gjestene her ombord kommer og går, og de blir ikke så «faste» som på restauranter iland.

- Hvem er mest raus med drikkepenge?

- Før var det nok slik at nordmennene ga litt mer en tyskere. Men dette har jevnet seg ut etterhvert, sier Hansen, som sammen med Steinar Solbjør og Dieter Belau hadde litt å henge fingrene i da JAHRE NYTT reiste med fergen. Med 900 passasjerer ombord sier det seg selv at det blir ett og annet å gjøre.

E

Bartender Gunnar Hansen

Hvordan smaker dette da, undrer overstuert Arnt Andresen. Kjøkkensjef Finn Mathisen (til venstre) og 2. kokk Erik Stokstad venter spent på utfallet av smakspreven.

*

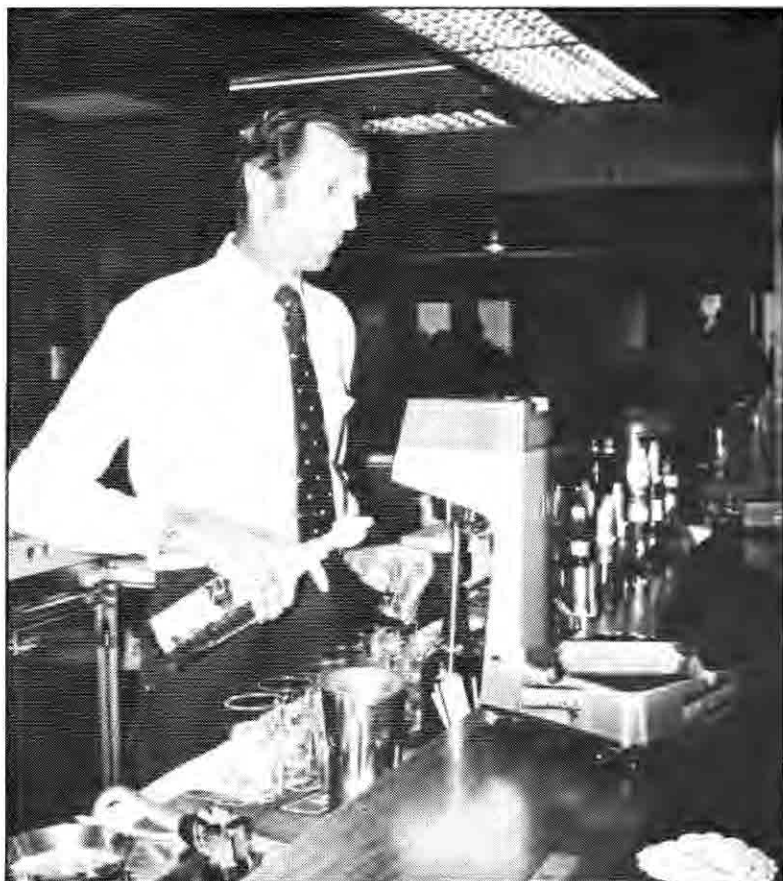
Bra å jobbe på ferge

At folk trives på «Kronprins Harald» gir 1. styrmann Kristian Mathiassen klart uttrykk for. - Vi har fått oss et hjem her ombord, sier han, og understreker at det er bra å jobbe på ferge som går mellom Oslo og Kiel: - Her savner du ikke noe, hverken ferske aviser eller TV. Det er midt i blinken for meg. Her er mye folk ombord, men jeg liker liv og røre.

Mathiassen har seilt styrmann siden 1965. Hans første båt var «Jaram». Før han kom til «Kronprins Harald», seilte han med «Prinsesse Ragnhild». - Overgangen var stor. Alt virket så mye større ombord her, sier han, men legger til at jobben jo er den samme: Farvannet er jo det samme.

Sjølufte er fin, den. Syk har jeg bare vært to ganger siden jeg begynte her. Men aldri forkjølet. Stort sett har jeg hatt flaks på den måten, sier han.

Matros Bjørn Gulbrandsen er ikke uenig når Mathiassen roser sin arbeidsplass. - Jeg var 10 år på langfart før jeg kom hit. Nå har jeg vært her i 16 måneder, og det er slutt på langfarten for min del, sier han. - Etter at jeg giftet meg og fikk familie, er det helt topp å jobbe slik som jeg nå gjør, med 20 dager ombord og 10 dager hjemme.



Opflinis'fisk halvårsrapport fra A/S Kosmos

De bedrede markedsforhold for tørrlastskip har ført til en forsiktig oppjustering av vårt budsjetterte driftsresultat for inneværende år. Samtidig forventes en bedring i selskapets finansinntekter. På det nåværende tidspunkt regner vi følgelig med et noe bedre nettoresultat enn i 1978.

Selskapets finansielle stilling er fortsatt tilfredsstillende. Likviditeten er bedret siden årsskiftet, heter det i halvårsberetningen i A/S Kosmos.

På grunn av en rekke nye avtaler, delvis om samarbeid med andre, delvis om befraktning av skip og delvis om nykontraheringer, og på grunn av de meget vekslende markedsforhold, har styret ønsket å gi relativt fyldige opplysninger som normalt ville ligge utenfor en halvårsrapport.

Skipsf art

I løpet av 1. halvår 1979 har vårt selskap solgt m/t «Jaramda», 98.333 dwt., bygget 1967, til Fir Tree Shipping Co, Liberia, for US \$ 5.550.000 kontant. Levering fant sted 17. april 1979.

Selskapet overtok 15. januar 1979 det kombinerte obo-skip m/s «Jarmina» ex «Ringobo», 76.845 dwt., bygget 1974, for US \$ 10.950.000. Kjøpesummen er finansiert i sin helhet med lån.

Selskapet har likeledes sammen med Gulf Oil Corporation, Pittsburgh, U.S.A., kjøpt de to tankskip m/t «Jarita» ex «Aino», 138.780 dwt., og m/t «Jagranda» ex «Pellos», 138.780 dwt., begge bygget i 1975. Prisen pr. skip er ca. US \$ 12.625.000 som er betalt kontant.

Selskapet har kontrahert to ca. 75.000 dwt. oboskip ved A/S Fredriksstad mek. Verksted, Fredrikstad, for levering i 1. og 3. kvartal 1981. Kostpris er ca. kr. 171.000.000 pr. skip. 20% skal betales i perioden frem til levering. 80% betales i 18 like store halvårlige avdrag med første forfall 3 år etter levering, således at den totale låneperiode for 80% av kostpris er 12 år. Renten for lånene, som i sin helhet opptas i norske kroner, er ca. 9% p.a.

Selskapet har også inngått avtale om deltagelse i to ca. 60.000 dwt. tankskip som skal bygges ved Nippon Kokan K.K. Tokyo. Skipene skal inngå i et samarbeid med The Dow Chemical Company, U.S.A. Dette

samarbeid er omtalt i eget avsnitt.

Det henvises forøvrig til etterfølgende tabeller som gir oversikt over salg og kjøp, kontrahering samt egeg og befraktet tonnasje.

Tank/kombinerte skip

Selskapet disponerer i dag 9 tankskip og 1 kombinert skip på ialt 1.820.136 dwt.

T/t «Jalinga», t/t «Jamunda» (45% eiet av vårt selskap), t/t «Jarabella» og t/t «Jastella» har fortsatt på sine tidscertepartier som omtalt i årsberetningen for 1978.

T/t «Jagarda» (55% eiet av vårt selskap) seiler fortsatt i løsfart. Skipet har avsluttet en reise med partlast for Soponata fra Arabiske Gulf til Bilbao til WS 50. Skipet utfører nå en reise for Sarom fra Arabiske Gulf til Italia til WS 46 1/2.

T/T «Jarmada» ble dokksatt i Bahrain i mars 1979 og er senere sluttet til Chevron for en reise fra Arabiske Gulf til Freeport til WS 30. Skipet ventes tilbake i Arabiske Gulf medio august.

T/t «Jarmona» har fortsatt seilt i løsfart. Skipet ble dokksatt i Singapore i april/mai 1979 og utfører nå en reise for

Scanports fra Arabiske Gulf til Curacao til WS 40.

M/s «Jarmina» (obo) har fra overtagelsen seilt i løsfart.

M/t «Jarita» og m/t «Jagranda» (50% eiet av vårt selskap gjennom A/S Jargul I & Co. K/S og A/S Jargul II & Co. K/S) er beskjeftiget under våre avtaler med Gulf Oil Corporation.

Samtlige tankskip har seilt tilfredsstillende.

Tørrlastskip

Selskapets tørrlastflåte består i dag av 5 skip på 239.832 dwt., samt 3 innbefrakte skip på tilsammen 160.000 dwt.

M/s «Jarilla», 56.505 dwt., ble i mai 1979 sluttet på et kortere tidscerteparti til Rederi A/B Soya (Wallenius-rederierna), Stockholm. Skipet ventes tilbakelevert fra dette certeparti i begynnelsen av juli 1979 og går deretter inn på et 12 måneders tidscerteparti med Nippon Yusen Kaisha, Tokyo.

M/s «Jalanta», 51.072 dwt., ble etter å ha fullført sitt certeparti med Nippon Yusen Kaisha, Tokyo, i slutten av mai 1979 levert til Rederi A/B Soya (Wallenius-rederierna), Stockholm, på et ca. 5 måneders tidscerteparti.

M/s «Jacara», 51.035 dwt., er sluttet for ytterligere ett år til Nippon Yusen Kaisha, Tokyo, for transport av biler med påbegynnelse i september 1979.

i M/s «Janega», 40.610 dwt., avsluttet sitt certeparti med Nippon Yusen Kaisha, Tokyo, i mai 1979 og ble deretter levert til Mitsui O.S.K. Lines Ltd., Osaka, på et 12 måneders tidscerteparti.

M/s «Javara», 40.610 dwt., har etter tilbakeleveringen fra tidscertepartiet med Unimarine Inc. i mars 1979 fortsatt i løsfart.

Samtlige tørrlastskip har seilt tilfredsstillende.

Befrakte skip

I løpet av 1. halvår 1979 er det innbefraktet tre skip. M/s «Belobo», 76.845 dwt., et søsterskip av m/s «Jarmina», er tidsbefraktet av vårt selskap for 12 måneder til rate \$ 3,- pr. dwt. pr. måned fra 13. januar 1979. Skipet har seilt i løsfart med tilfredsstillende resultat.

M/t «Jaricha» ex «Wisa», ca. 79.999 dwt., bygget 1974, er bareboatbefraktet av vårt selskap for 12 år fra juli 1979. Skipet, opprinnelig et søsterskip av «Jagranda» og «Jarita», er under ombygging i Japan til et moderne tankskip på ca. 79999 dwt., som vil tilfredsstille de nødvendige sikkerhetskrav for fart på U.S.A. Skipet er sluttet på tidscerteparti til Atlanti Richfield Company (ARCO) for en periode av 10 år med utløp juli 1989 til rate 5 4,65 pr. dwt pr. måned. Vårt selskap beregnes over perioden å oppnå et tilfredsstillende fortjeneste margin.

M/s «Japana» ex «Easten City», 59.958 dwt., en bulkcarner bygget 1976, er bareboatbefraktet av vårt selskap for en periode av 12 år fra ca. 10. juli 1979 på tilfredsstillende betingelser.

M/s «South Beauty» og m/«South Glory» seiler begge forsett i løsfart til tilfredsstillende rater

The Dow Chemical Company

Vårt selskap har inngått avtale med The Dow Chemical Company, Midland, Michigan U.S.A., om opprettelse av Liberia sameie. Deltagere sameiet blir vårt heleide da

Forts. neste side

Skipenes beskjeftigelse pr. 30.6.1979						
Sp	By-	D				
TANKSKIP						
«Jarmada»	976	384.197	Løsfart			
«Jalंगा»	1970	258.820	Total	t/c 5 t.		Nov. 1980
«Jarabella»	1974	257.227	Shell	t/c 5 2,58		Sept. 1979
«Jastella»	1971	256.831	Svenska OK	t/c N. og 5. kr.		Sept. 1979
				tilsammen N. kr. 18,90		
«Jarmona»	1968	206.525	Løsfart			
«Jagarda» 55%	1975	124.473	Løsfart			
«Jatnonda» 45%	1971	116.438	Exxon	/c \$ 2.41		Okt. 1979
«Jagranda» 50%	1975	69.390	Gulf	ikke endelig fastlagt		Mars 1995
«Jarita» 50%	1975	69.390	Gulf	ikke endelig fastlagt		Febr. 1985
KOMBISF. RTF. SKIP						
«Jannina»	1974	76.845	Løsfart			
TØRRLASTSKIP						
«Jartilla»	1974	56.505	Nippon Yusen Kaisha, Tokyo	le 10.000 pr. dag		Juli 1930
«Jalanta»	1973	51.072	Wallenius, Stockholm	le 10.000 pr. dag		Okt. 1979
«Jacara»	1974	51.035	Nippon Yusen Kaisha, Tokyo	Lumpsum f.i.o.		Sept. 1980
«Janega»	1971	40.610	Mitsui O.S.K. Osaka	tic 5 8.875 pr. dag		Mai 1980
«Javara»	1970	40.610	Løsfart			
		2.059.968				
BEFRAKTEDE SKIP						
Tankskip:						
«Jaricha»	1974	ca. 79.999	Arco	t.c \$ 4,65		Juli 1989
Kombinerie skip:						
«Belobo»	1974	76.845	Løsfart			
Tenantskip:						
«South Glory»	1968	34.490	Løsfart			
«South Beauty»	1976	65.112	Løsfart			
«Japana»	1976	59.958	Løsfart			
		316404				
KONTRAKTER						
OBO	1981	ca. 75.000	(sluttet)			
OBO	1981	ca. 75.000	Uslntet			
SI/T	1980	ca. 60.000	(oral Navigation)	ikke endelig fastlagt		1985
M/T	1980	ca. 60.000	Coral Navigation	ikke endelig fastlagt		1985
		ca. 270.000				

Da «Jan Ila») passerte «Jacara»

I juni tår passerte to av våre skip hverandre i Det indiske hav, nemlig «Jarilla» og «Jacara»). Ombord på «Jarilla» var kameraene i sving og fra kaptein P. H. Hein har JAHRE NYTT fått tilsendt fargefilm. Vi

har laget et svart/hvitt kopi av ett av disse for å få en bedre gjengivelse enn et fargefoto ville gitt i vår avis. Samtidig takker vi «Jarilla» fordi man her har JAHRE NYTT i tankene. Det har man forøvrig også ombord

på «Jacara»), i aller høyeste grad. Hein nevner forøvrig at «Jacara» gikk fra Japan ca to døgn før «Jarilla». Skipene passerte hverandre 13. juni.

Takk for hilsenen.



Dødsfall

Henry Charlesen ble ved en bilulykke plutselig revet bort i en alder av 65 år.

Henry Charlesen var født og oppvokst i Stavern og som ung gutt kom han tidlig i kontakt med sjøen. Hans far drev fiske og senere hvalfangst om vinteren, og Henry Charlesen var ikke gammel før det ble arbeid på sjøen også for ham. I sesongen 1936-37 var han første gang på hvalfangst, som matros på hvalbåt. Og det ble mange sesonger etter hvert. Charlesen gikk i land da hvalfangsten tok slutt i 1968. Han sto i alle år ombord i hvalbåt, hvorav flere sesonger som styrmann og skipper. Da hvalfangsten tok slutt, arbeidet han et par år i Ranvik, deretter seilte han et par år med en av rederiets bilbåter. Det var i vårt rederi han i alle år var ansatt, og i rederiet betraktet vi Charlesen som en meget solid og høyt verdsatt medarbeider. Under krigen seilte han i handelsflåten. Han var også noen sommere med Anders Jahres lystbåt.

Da han i begynnelsen av 1970-årene sluttet på sjøen, ble han ansatt som havnefogd i Stavern, et arbeid som han kombinerte med fiske. Som havnefogd fikk Charlesen ry som en samarbeidets mann, som på en lun, men samtidig myndig måte ordnet opp der det var på sin plass.

terselskap Akjeselskapet «Jaris» og et heleiet datterselskap av Dow Chemical med 50% hver. Seidkapet vil få navnet Chief Shipping Company.

Chief Shipping Company har inngått avtale med Nippon Kokan K.K., Tokyo, hvorunder Chief Shipping over en 10 års periode erverver to ca. 60.000 dwt. tankskip. Skipene ventes levert i 2. og 4. kvartal 1980 og vil bli beskjeftiget av et datterselskap av The Dow Chemical Company. Skipene skal hovedsakelig anvendes for lektring fra store tankskip i Den Mexikanske Gulf og skal dertil anvendes for transport av råolje fra Mexico til Dow Chemicals anlegg i Freeport, Texas. Skipene og lektringsoperasjonen skal drives av Jahre Ship Management A/S.

Aksjeselskapet «Jaris» vil delta i Chief Shipping Company med et beløp på ca. US 5.000.000. Aksjeselskapet Kosmos forutsettes å garantere for et beløp på US 7.000.000. Avtalene forutsetter at drift- og kapitalkostnader dekkes i sin helhet, dertil oppnås en til-

fredsstillende kapitalavkastning.

The Dow Chemical Company er et av de største kjemikalieselskap i U.S.A.

Gulf Oil Corporation

Som omtalt i årsoppgjøret 1978 har vårt selskap inngått avtale med Gulf Oil Corporation, Pittsburgh, U.S.A. om opprettelse av to kommandittselskaper med navn henholdsvis A/S Jargul I & Co. K/S og A/S Jargul II & Co. K/S, 50% eiet av vårt selskap og 50% eiet av et datterselskap av Gulf.

Disse selskaper har kjøpt m/t «Jarita» ex «Aino», 138.780 dwt., levert fra Götaverken april 1975 og m/t «Jagrand» ex «Pellos», 138.780 dwt., levert fra Götaverken i februar 1975.

M/t «Jarita» ble overtatt 27. februar og m/t «Jagrand» 7. mars 1979.

Skipene vil på langsiktige tidscertepartier bli beskjeftiget av et datterselskap av Gulf. De avtalte fraktinntekter vil gi dekning for alle drifts-

og kapitalkostnader. Skipene vil i henhold til avtalen bli drevet av Jahre Ship Management A/S sammen med vår øvrige flåte.

Jahre Ship Management A/S

I årsoppgjør 1978 ble også omtalt at vårt selskap har stiftet et heleiet datterselskap, Jahre Ship Management A/S.

Selskapets aksjekapital er kr. 50.000. Selskapet er stiftet for å kunne påta seg eventuelle oppdrag for andre eller for selskap delvis eiet av andre. Det er inngått avtale med et datterselskap av Chemical Bank, U.S.A., om drift av det norskeide turbintankskip «Athene» på 256.050 dwt.

Selskapet vil som omtalt også få oppdrag i forbindelse med drift av de to skip eiet av henholdsvis A/S Jargul I & Co. K/S og A/S Jargul II & Co. K/S og de to skip befraktet av Dow Chemical.

Jahre Line

I årsoppgjør 1978 ble omtalt

avtale med Howaldtswerke-Deutsche Werft Aktiengesellschaft, Hamburg und Kiel, om bygging av et nytt passasjerskip for linjen. Det nye skip vil bli levert 1. februar 1981 og skal betjene linjen Oslo-Kiel isteden for m/s «Prinsesse Ragnhild» som forutsettes solgt. Kontraheringsbetingelsene for det nye skip ble avtalt i desember 1978/januar 1979 og ansees i forhold til dagens nybygningsbetingelser å være gunstige.

På grunn av vanskelige isforhold var det en viss svikt i trafikken i vintermånedene. Trafikken utvikler seg for øvrig tilfredsstillende. Resultatene vil dessverre kunne bli preget av de kraftig stigende bunkerspriser.

Jahres Fabrikker A/S

Halvårsregnskapet for Jahres Fabrikker A/S viser et resultat omtrent som i 1978.

De stigende oljepriser gjør selskapets deltagelse i Norwegian Oil Consortium A/S & Co. og Saga Petroleum A/S & Co. noe mer interessante.

HVEM
SEILER
HVOR



Besetningsliste pr. 15. august

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann
Radiooffiser
Arbeidsleder
Matros
Matros
Natos
Mittro3
Matros
Aspirant
Dekk.gitt
Maskinsjef
1.mn&kinist
2. makirlist
2.maskinist
Elektriker
Snorer
Punnemann
Fyrbøter
"yi-boter
Fyrbøter
Eyrbøter
Fyrbøter
Snører
Stiert
Kokk
Ilj elpamani
Pikp
Pike
Elektriker

M/S JAVARA

Kaptein
Overstyrmann
I. styrmann
2. styrmann
Radiooffiser
Arbeidsleder
Matros
Matros
Matros
Matros
Lettmatros
Sjøaspirant
Maskinsjef
i. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Reparatør
Motormann
Motormann
Smører
Stuert
Kokk
Hjelpemann
Hjelpemann
Pike

M/T JARICHA

Kaptein
Overstyrmann
Maskinsjef
1. maskinist
Elektriker

Irlvard Senja
 Erling O. A. Berg
 All Torleif Iversen
 Daniel Fosatvedt
 Thore Stoveland
 Thor Jakobsen
 Juan O. Vidal
 Ramon F. T. Muniz
 AJul M. H. Norlheim
 Ove Myhre
 William H. Rochard
 Ekild F. Irgerns
 I'inn M. Pedersen
 Karsten A. Gjerdum
 Knut J. Arveen
 D&g Andersen
 John E. Bergquist
 Kjell bind
 Kre Rue
 Lasse Nilsen
 Jan W. Klokkestuen
 Jan Halvorsen
 Tor Ar ne Jloff
 Jose M. Vidal
 Juan B. H. Sabonido
 Sven Erik Stokmari
 Rjorri O. Andresen
 Kare Bolkan
 Severiano Pineiro
 Hva Selvi
 Iager Bjorirrud
 Gttiinnr Gursud

Dieter W. Uirich
Tore Evje
Asgeir N. Nieisen
Lasse G. Ødegaard
Rolf Pettersen
Boye Holm
Rafael P. Tejada
Salvador M. Criado
Antonio G. Terres
Fiorente Sumbulan
Jessie Fiordeliz
Reil Haagensen
Paul Høiby
Nils H. Hennes
Per Arne Edvandsen
Roy Ellingsen
Valdemar Herzog
Odd Andersen
Mario Balmaceda
Jan Age Haugen
Ottar Gunderson
Brune Buczkowski
Mina Dominador
Jose R. Mendez
Anne B. Sonlie

M/T JARITA

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
2. styrmann
Radiooffiser
Pumpemann
Arbeidsleder
Matros
Matros
Matros
Matros
Letmatros
Skipsmek. asp.
Maskinsjef
i. maskinsjef
2. maskinist
Elektriker
Reparatør
Motormann
Motormann
Smører
Smører
Stuert
Kokk
Hjelpemann
Pike
Pike

Offiserer

M/S PRINSESSE RAGNHILD

Kaptein
Kaptein
Overstyrmann
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann
1. styrmann
1. styrmann
Purser
Sjefsdo. off.
Radiooffiser
Radiooffiser vik.
Maskinsjef
Maskinsjef
i.maskinist
1.maskinist
2.maskinist
2.maskinist
2.maskinist
2.maskinist vik.
2.maskinist
2.maskinist
2.'naskinist
Elektriker
Elektriker
Elektriker
1.stuert
Overstuert

Offiserer

M/ S KRONPRINS HARALD

Kaptein
Kaptein
Overstyrmann
Overstyrmn inn
1. styrmann
i. styrmann
1. styrmann
i. styrmann
Par ser
Sjefsrd, off.
Radiooffiser
Radiooffiser
Radiooffiser
Maskinsjef
Ma sk.Lnsj ef
1. maskinist
1. maskinist
2. m.sskinist
2. maskinist
2. maskin i.st
2. ma ski rmist
2. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Elektriker
Elektriker
Overstuert
1. stuert

M/S JARMINA

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
2. styrmann
Radiooffiser
Arbeidsleder
Pumpemanil
Matros

Lars O. Lysen
Stian Stiansen
Tor G. Pettersen
Oddmund H. Johansen
Trond Å. Lorentzen
Per J. Sl2ndfar
Hermod N. Aholtun
Trond E. Kristensen
Roald J. Peisters
Jose G. Casqueiro
Manuel G. Ponce
Jan lage Enstad
Per Otto Ilultberg
Rolf H. Lorentzen
Leo Å. Nygaard
Torbjørn Hansen
Kjell M. Buscb
Arne Steinar Iversen
Sture H. Nicoiaysen
Knut Olaf sen
Riar Jacobsen
Tom W. Andersen
As J. Odberg
Terje Wold
Anders S. Andresen
Nay Britt Berg
Rejko Skata

Petter H. Norstnøm
Reidar D. Paulsen
Odd M. Halvorsen
Jan Ellefsen
Harald Nicolaysen
Roar Gallis
Erling Hansen
Knut Vibe
Øivind Fagerli
Jan Willumsen
Thor Anne Pettersen
Rolf Laxå
Kjell Andersen
Anne Gundersen
Arve R. Arvesen
Bjørn Lansen
Odd Kolstad
Otto Engmann
Tor Huth
Dag Kristiansen
Jan Ragnar Rasmussen
Jan Egil Borgersen
Johan Egil Haugelid
Edvin A. Bakkeli
Per O. Lund
Johan Amundsen
Helge O. Rove
Age Rødboi
Johnny Bakke

Ragnar II. Anivik
Jan Erik Jensen
Lars R. Pedersen
Olav Berger
Sverre Ekeberg
Kristian Matbiessen
Trond Gtaltbrandsen
Rana Fr. Martinsen
Egil Torgersen
Asbjørn Haveland
Norvald Øyestad
Gummar Andreassen
Ingrid Tobekk
Rolf Kristoffersen
Einar Karlsen
Asmund Johansen
Tore WroJ.ds en
Per Anne Eide
Ro-ild Evensen
Ola H. Kristensen
Alf Larsen
Øyvind Jensen
Kåre Hegerstrend
Dag B.H. Jacobsen
Odd Bjennes
Otto Bjørkiim
Nils Bakken
Anne E. Scierstad
Arnt Andresen
Gunnar Halvorsen

Pēa' Arne Wickmann
 John Skjelseth
 Ragnar Sundberg
 Morten SkAr
 Per Kvamse
 Karl E. Øines
 Rear Pettersen
 Erwin Westphai

Matros
Matros
Matros
Matros
Jungmenn
Maskinsjef
1.rn.sskiriist
2.rn.ssskinist
?.maskinist
Elektriker
Reparatør
Motormann
Motormann
Motornnacan
Stuert
1. kakk
Pike
Pike
Pike

T/1 J 4RAWLLA

Kapceiri
Overstyrmann
1. styrmann
i. styrmann
Radiooff'ieer
krbeidalet'h'r
Matros
Mmatros
Matros
Miatros
Matros
Matromaasp.
Jut'gtn:mnm
'laskinsjif
1. i'iskiniist
2. maskinist
2.m skiniist
Fl ektriker
Purripem:mni
F'yr-boter
Fyrboter
Fyrboter
Aspirant
Sønner
Stuert
Kokk
Pik-
Pike
Hjelpamanti
Kokkssp.

T/I' JARMADA

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
2. styrmann
Radiooffiser
Arbeidsleder
Pumpemann
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Lettmatros
Maskinsjef
1.maskinist
2.maskinist
Elektriker
Fyrbøter
Fyrbøter
Fyrbøter
Fyrbøter
Reparatør
Smører
Stuert
Kokk
Pike
Pike
Hielpemann

M/ S JACARA

Kaptein
Overstyrmnnkn
1. styrmann
1. styrmann
Radiooffiser
Matros
Matros
Matros
Lettmatros
Skipsmok.asp.
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Elektnikerass.
Reparator
Motcirmann
Motormann

Ramon M. Novas
Benito M. Bragado
Manuel P. Carou
Olav Håland
Jern Samuelsen
Eldar Myrhaug
Odd J. Wennevold
Snorre Benjaminsen
Sverre Andreassen
Herman Formo
Qyvriad Waag
Dag Erling Stenford
Tom Pedersen
Manuel V. Callon
Willy Bt'andsvik
Hans L. Tonn?⁵
Irene Rugaas
Lillian Ludvigseim
Jorunn B. Sundberg

Eil A. Ans
Odi Dahl
Magne Hogten
Jan O. Eriksen
Ive Ilaam
Anabjørni Leirskar
Jose Guozmlez
MS1u041 R. Rianno
Jose T. Corriandes
Halvard Kols ing
Ivar Steen
Jim Martinsen
Ole Kr. Ronn.ingen
I'er Jorganeri
Gu mor Singdahlen
Helge Johansen
Tm Andersen
Hsne-Uiricin funk
Kat Sang Chan
J su Abejion
Antouio S. Soto
Carlos CoCra
Team 0. l'etterrain
Ligleir Lirsiri
Thor W. Eriksen
Ostein Bonl.a'ig
Toril I Jensen
Mary Oliernes
Yte E. Arneien
Air G. Sørensen

Kåre Ilåkestad
Trond M. Jonassen
Bjørn G. Øien
Kjell Antonsomi
Ragnar Østerud
Marvin Solbakk
Roy Wilhelmsen
Kjell E. Tveit
Svein Løkke
Sven Svensson
Fernandez F. Caludio
Laino S. Santiago
Munuel G. Fernandez
Stein M. Pedersen
Kåre Loamo
Alf Harlem
Kjell Johansen
Tor Hansen
Iglesias d.r. Amagustin
Munoz S. Domingo
Svein Omholt
Bjørn R. Magnussen
Geir Evensen
Pål Kristiansen
Arnvid Åge Aasebø
Einar Eliassen
Iager S. Johansen
Grete L. Magnussen
Antonio Caneiro L.

i Bare nostalgi eller...?



Dåpsseremonien, en tradisjon som skipene fortsatt holder på, er gjenstand for betraktninger i siste nummer av «Jastella Bla-Blå». Under tittelen «I nostalgis fantastiske verden», skriver avisen:

Etter atter en gang å ha vært med på den berømmelige, fryktede og av de fleste hatede ekvatordåpen, kan man virkelig lure på hvor for mennesker utsetter seg for denne plagen. Er det bare nostalgi eller er det gammel style? Ja, dette forholdsvis enkle spørsmål er det ikke så lett å svare på. Vel, for noen er det iallfall bare moro.

En observant tilskuer, som legger merke til øynene til doktoren når han får et havfruefrø på benken, vil kunne si at øynene lyste som bremselysene på en Cadillac. Alt hos ham sier at «dette har jeg venta på så lenge».

Så faller oppmerksomheten på barbereren, der han står og kladder med skum og andre uhumskheter. Han fryder seg virkelig, stor kniv og saks, tenk hva han kunne gjort med dette utstyret.

Videre kommer så den stakkars alkoholiserste presten, som står og smutter på altervin og snøvler usammenhengende ord og glemmer bort navnene på dåpskandidatene. Holder nesten på å ramle i vannet sammen med dåpskandidatene.

Politimesteren, mannen som aldri har hatt makt men plutselig har fått det, svinger pisk, sverdet og ellers alt sitt utstyr og bruker sine medhjelpere til å få sluppet løs og terrorisere sine overordnede og andre.

Neptuns datter, endelig en posisjon der hver kvinne føler seg hjemme. Den arme dåpskandidaten må ligge på kne foran henne og kysse hennes fot. Les i øynene: Åhhhhh - . . , kunne det bare være slik hver dag.

Så har vi da til slutt sjefen selv, Kong Neptun Rex, der han sitter på sin trone og ser ned på alle. Man kan vel undre seg på hva som foregår i hans hode. Han følger oppmerksomt med i dåpsseremonien og idømmer skipet bøter for hver minste småting, i form av små, men mange «kolekvintere». Han smatter og holder øye med at hver eneste havfruefrø ikke glemmer å kysse ham på kinnet. Dette er hans store dag!

De stakkars dåpskandidatene som uvitende og imot all sin vilje, blir slept for denne høye domsstolen, vil alltid huske med skrekk, men også med en viss stolthet, at de er blitt døpt ved passering av ekvator. Og som bevis for dette har vedkommende fått vårt rederis flotte dåpsattest. Man kan si at nostalgis verden ikke bare er fantastisk, men også forunderlig.

Skikk og bruk kan være så mangt. Dette gjelder ikke bare den siste dåpen, men alle dåpsseremonier, både de som har vært og de som kommer.

✱

Ettersom rederiets flotte dåpsattest blir nevnt, bringer vi over et utsnitt av illustrasjonen på diplommet.