



Husær'u?

Husær'u første sesongen ombord i treer'n? Husær'u hvalcupfinalen i seksti da vi spelte skjorta a dem? Husær'u Hansen fra Fredrikstad?

Husær'u forresten høsten 51, da du sto akterut på firer'n og vinka til kjerringa, enda du på våren hadde sagt fra at nå var'e slutt? Du va'kke aleine om det, nei.

I september blir det anledning til å «huse» for alle som har vært på hvalfangst. Da skal det arrangeres Kosmos-treff på Park i Sandefjord. Se side 20.



Bildet viser reiseelektriker Svein Sørensen iferd med å løpe 100 meter på 15,6 ombord på «Jalinga». Idrett er populær fritidsbeskjeftigelse på «Jalinga», men det er ikke bare idrett som er populært i fritiden. Det er holdt en undersøkelse om dette ombord, og resultatet er interessant. Se omtale på side 10.

Redningsdåd av «Jagrand»

Vår motortanker «Jagrand» reddet hele besetningen fra greske M/S «Torenia» som sank i Atlanteren 15. april. Det var kl. 06.00 på morgenkvisten at man på «Jagrand» hørte nødsignaler fra havaristen. «Jagrand» var da på vei fra Gibraltar til USA. Kursen ble satt mot havaristen, og to timer senere hadde kaptein Herbert Lyder og hans folk plukket opp den 27 mann store besetningen, samt tre små fugler i bur. Se side 7.



Utviklingshjelp på «Jamunda»

Erfaringer og drift av «Jamunda» kan bli til hjelp for utbyggingen av flåten i Bangladesh. I regi av norsk utviklingshjelp har Nurul Wahab Khandakar, inspektør i Bangladesh Shipping Corporation, fulgt «Jamunda» i et halvt års tid for å læres opp i hvordan en moderne supertanker drives og fungerer. Her er han fotografert sammen med kaptein Egil Kjellstrøm, til venstre, og overstyrmann Kristian Lysvik, i midten, før de begir seg ned i en tank for å inspisere. Side 8.



En epoke er avsluttet



En epoke på over 50 år ble avsluttet i A/S Kosmos' historie torsdag 5. april, idet skipsreder Anders Jahre etter eget ønske gikk ut av styret for det selskap han selv hadde grunnlagt og som han inntil ifjor satt som administrerende direktør i. Etter Anders Jahre

ble Jørgen Jahre jr. valgt inn som styremedlem i selskapet.

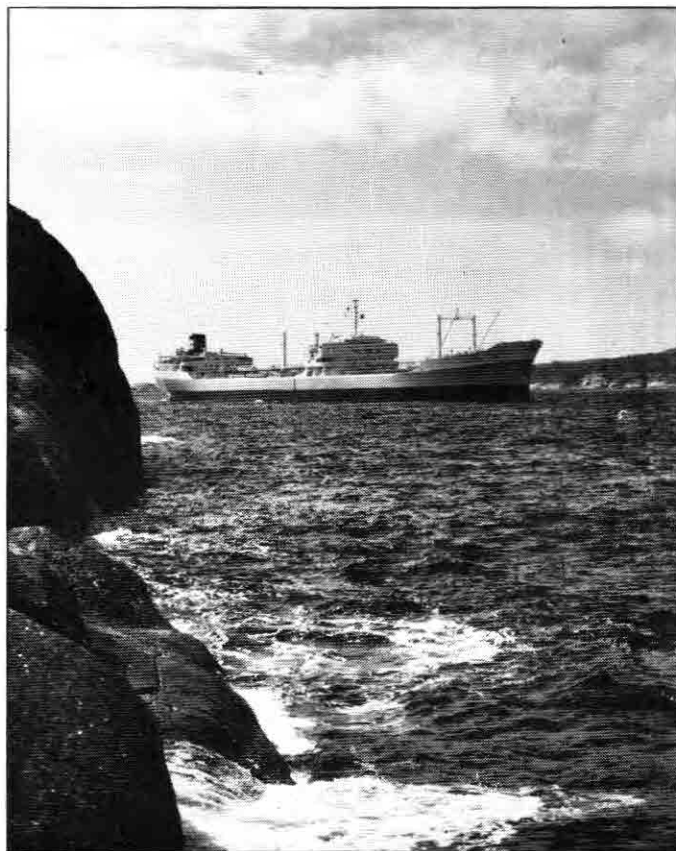
Generalforsamlingen hadde samlet 574 aksjonærer og ble avviklet i Hjertnes, med etterfølgende middag i Park Hotel. 840 mennesker deltok under middagen. Bilder viser diri-

gentbordet under generalforsamlingen, der Anders Jahre for første gang ikke var representert. Fra høyre Nils J. Ast-rup, Jørgen Jahre jr., Otto Grieg Tidemand, Per M. Hansson, Bjørn Bettum, Rolf Eriksen og Svend Foyen Bruun.

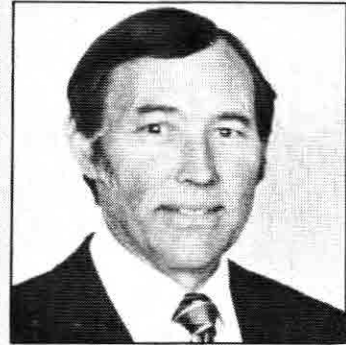
Hvilket skip hvilken havn og hvilket år?



Vi bringer dette bildet nærmest som en gjettekonkurranse for våre pensjonerte sjøfolk, og stiller tre spørsmål: Hvilket skip, hvilken havn og hvilket årstall? Det siste spørsmålet er sannsynligvis det vanskeligste, det første det letteste. Vi har funnet bildet i arkivet, men er slett ikke sikre på svarene. Derfor ville vi sette pris på å få vite de tre svarene, slik at vi kan bringe dem i vårt september-nummer.



Driftssjef er utnevnt



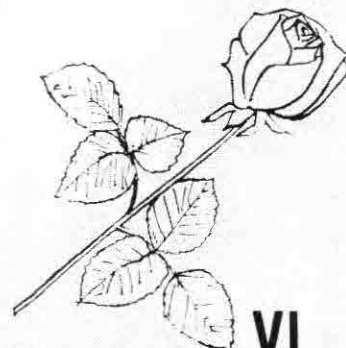
Odd Aanderud-Larsen har fra april dette år overtatt ansvaret for driften av rederiets skip. Det er bestemt at han samtidig skal beholde ansvaret for teknisk avdeling. Vår «nye» driftssjef får også det overordnede ansvar for maritim personellavdeling og innkjøpsavdelingen. Underlagt driftssjefen vil dermed tre avdelinger være å finne.



Ragnar Hvidsten er fra samme tid utnevnt til assisterende direktør med ansvar for rederiets befraktningsvirksomhet.



Gunnar O. Andersen er samtidig utnevnt til leder for befraktningsavdeling tørrlast.



VI GRATULERER

KJELD TEISBEKK

har vært ansatt i rederiet i 10 år 14. juli.

GUNNAR BØE

har vært ansatt i rederiet i 30 år 26. august.

TØRE BOYE

fyller 40 år 6. juli.

JAN ERIC DOKKEN

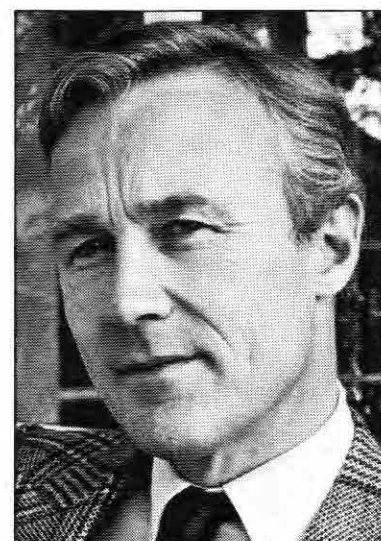
fyller 40 år 4. september.

Jørgen Jahre jr. valgt inn i styret:

Etter at Anders Jahre og Jørgen Jahre begge har trukket seg tilbake fra aktiv virksomhet i firma Anders Jahre og Aksjeselskapet Kosmos, er det nå Jørgen Jahre jr., snart 39 år gammel, som skal føre Jahre-navnet videre i konsernet. Jørgen Jahre jr. ble med innehaver av firma Anders Jahre fra 1. januar og trådte inn i styret i Aksjeselskapet Kosmos ved generalforsamlingen i april. JAHRE NYTT har i denne anledning tatt en prat med ham. Jørgen Jahre jr. ser ganske optimis-

tisk på fremtiden. Kosmos har klart seg bra gjennom krisen innen shipping, og han tillegger den eldre generasjon innen rederiet det meste av æren for dette.

– Vi vil fortsette i samme ånd som den eldre generasjon, og forsøke å føre en aksjonærvennlig politikk. Det avhenger forøvrig av situasjonen og hvordan tiden vil utvikle seg, sier Jørgen Jahre jr.



Fortsatt «safety first»

– Både Bjørn Bettum og jeg vil forsøke å fortsette å lede firmaet på samme måte og i samme ånd som den eldre generasjon gjorde. Et uttrykk som Anders Jahre alltid brukte, var «Safety first», og denne policy vil vi fortsatt følge, sier Jørgen Jahre jr., som legger til at en overveiende årsak til at Kosmos har klart seg så godt gjennom skipsfartskrisen er denne policy. Rederiet har ikke satset så spekulativt som kanskje mange andre har gjort, og dette har ført til sikre og langvarige kontrakter.

– For øyeblikket er de langvarige certepartier, fra tre til fem år, iferd med å gå ut. Spørsmålet er om vi kan få slike certepartier igjen. Hvis vi får et noe bedre marked inneværende år, vil de

skipene hvis certepartier går ut, bli søkt beskjeftiget på kortsiktigere certepartier inntil vi finner lengre regningssvarende beskjeftigelse for dem, sier han.

Over det verste

Tegn tyder nå på at vi er over det verste når det gjelder tørrlastmarkedet. Dette skyldes i første rekke et sterkt kornmarked. Det er dessuten et aktivt marked for kull og malm, og da spesielt kull, som i stadig større grad blir anvendt til energi fremfor olje. Oljeselskap som Shell og BP konsentrerer seg nå nesten vel så mye om kull som om oljemarkedet. Når det gjelder olje, hadde markedet vært vesentlig bedre hvis ikke den politiske situasjonen i Iran

hadde utviklet seg som den gjorde. Enkelte tegn tyder imidlertid på at vi kanskje vil se en klar bedring snart. Hvorvidt det vil vedvare, er en annen sak. Det er altfor mange politiske aspekter som spiller inn overfor skipsfarten idag, så det å spå noe er vanskelig.

Sikkerheten teller mye

– Hvilke tanker har du om fremtiden?

– Jeg har tro på shipping under norsk flagg for de aller største skipene. Her mener jeg at vi er konkurransedyktige, særlig fordi befrakterne i fremtiden vil legge stor vekt på den sikkerhetsmessige siden. Norske redere har velutstyrte skip og godt kvalifiserte sjøfolk. Jeg tror også at

norsk shipping vil være konkurransedyktig når det gjelder spesialskip. I den forbindelse kan jeg jo nevne at vi nå vurderer å kontrahere en serie avanserte kombinerte skip (OBO).

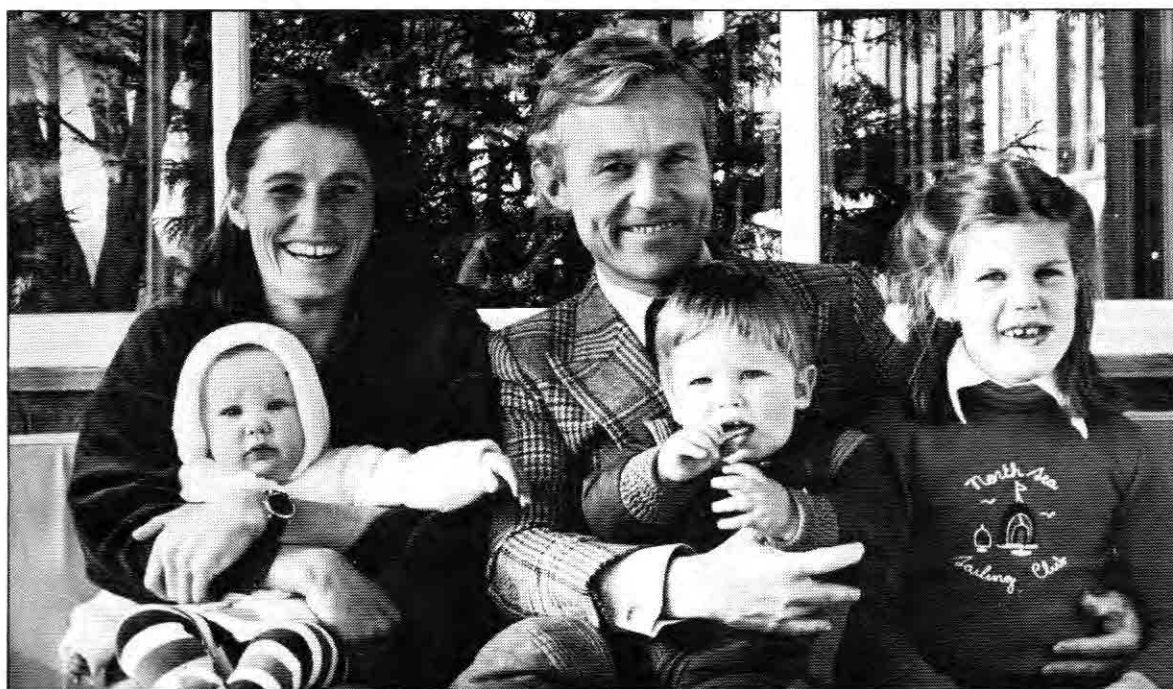
Jørgen Jahre jr. er en opp-tatt mann, meget engasjert i sitt arbeid. Da JAHRE NYTT forleden besøkte ham på Granum gård hadde han akkurat kommet hjem fra kontoret. Det var da sen ettermiddag.

– Jeg beklager ikke sene dager, for jeg er glad i mitt arbeid, sier han. Og hans kone, Kari Anette, legger til at han også nå og da må ta søndager og helligdager til hjelp for å få tingene unna på kontoret.

I sitt daglige virke er han spesielt ansvarlig for rederiets befraktning og drift av skipene, en funksjon som hans far, Jørgen Jahre, hadde tidligere.

Jørgen Jahre jr. har forøvrig vært i firmaet i 11 år. Han begynte som befrakter. I løpet av denne tiden har han vært halvannet år i Saudi Arabia og i Hong Kong i et shippingforetagende sammen med Wallem & Co. Han kom tidlig i kontakt med shippingmiljøet idet det var shipping både på fars- og morssiden.

Forts. side 5.



Kari Anette og Jørgen Jahre jr. med barna Fanny, 8 måneder gammel, Anders August, snart to år, og Cornelia på seks.



JAHRE NYTT

Rederiavis for Anders Jahre, Sandefjord

Ansvarlig:
Nils Stensønes

Redaktører:
Peer Møller Jan Eric Møller

Layout:
Peer Møller

Redaksjonen av dette nummer avsluttet 15. mai.

Trykt i A/S Handelstrykkeriet

Ettertrykk kun etter tillatelse

Et navn som forplikter

På den shipping-utstilling som nylig har vært arrangert på Sjølyst i Oslo, kunne man blant meget annet severdig også beundre en modell av JAHRE LINE's nye bil- og passasjerskip «Prinsesse Ragnhild». Den vil bli levert fra verftet i Tyskland 1. februar 1981, og umiddelbart etterpå satt inn i ruten Oslo — Kiel. Med dette skip vil JAHRE LINE i løpet av få år ha fornyet sin seilende flåte, idet den siste «Kronprins Harald» ble levert i mars 1976.

JAHRE NYTT bragte i sitt siste nr. en detaljert teknisk beskrivelse av den nye «Prinsesse Ragnhild», og skal ikke gjenta dette her. Bare så meget vil vi nevne at planleggingen av skipet bygger på alle de verdifulle erfaringer man har innhentet fra de tre tidligere bygde skip. I så måte har konstruktørene lyttet til gode råd, både fra rederiets ledelse og fra det seilende personell.

Vi bør være litt forsiktige med å rose oss selv. Men det er neppe å ta munnen for full når vi sier at JAHRE LINE har seilt i medvind siden starten. Som på så mange andre felter hadde Anders Jahre en sikker intuisjon når det gjaldt 1950-årenes begynnende bilturisme. Tidligere enn mange andre forstod han at det nord-europeiske marked for turisme ville ekspandere stort; her lå det så sannelig muligheter til å satse på den maritime bil- og passasjertrafikk. Like sikker var han i sitt valg av JAHRE LINE's første sjef, direktør Winge Simonsen, som med sin intense effektivitet og sitt skøyersmil ikke bare drev linjen fram til solide økonomiske resultater, men også skapte den hygge og sjarm man gjerne forbinder med Kielerfergene. Hans etterfølger, direktør Tore Andresen, har bare sittet i sjefstolen et par år, men det later ikke til at han vil markere seg noe mindre enn sin forgjenger. Med sin lange erfaring og sin personlige sindighet skulle vi tro at han til fulle vil befeste linjens gode renommé.

Vi har allerede flere år sukket tungt under en omfattende skipsfartskrise. Norske skip selges, norske skip hugges opp, norske rederier må innstille. Tusener av arbeidsplasser er gått tapt. Vårt eget rederi hadde kanskje et bedre utgangspunkt enn de fleste andre norske rederier. En solid økonomi var grunnfestet gjennom mange års sikre og kloke ledelse. Likevel ville dette ikke være tilstrekkelig til å føre vårt rederi gjennom mange års nasjonale og internasjonale depresjonsperiode om vi ikke også i denne tid hadde hatt ledere med forståelse for fornuftige disposisjoner. Derfor vil vi tillate oss i disse deilige forsommerdager å juble litt — ikke bare over de tegn vi synes å kunne registrere innenfor skipsfarten generelt, men i særdeleshet over de nye engasjementer som er i emning innenfor vårt eget selskap.

La oss denne gang spesielt få nevne JAHRE LINE. Vi har allerede uttalt at denne linjen har seilt i medvind fra starten. Og vi gleder oss over de umiskjennelige tegn på en fortsatt fremgang og ekspansjon. Vi vil gi uttrykk for en optimistisk tro på linjens administrative ledelse, offiserer, besetning og restaurantpersonale. Alt tyder på at dette teamwork av dyktige og velmenende ansatte vil fortsette å gjøre en god jobb.

JAHRE LINE er blitt et navn vi gleder oss over — og et navn som forplikter til kvalitet og service.

Velferden jubilerer

Sjømannsidretten i velferdens regi feiret som kjent 30-års jubileum tidligere i år, og hva var vel mer naturlig enn å markere denne begivenheten i maritimt miljø. Ombord på «Kronprins Harald» ble jubileet feiret, og det var skipsreder Jørgen Jahre, formannen i velferdstjenestens idrettsutvalg, som var vert og ønsket velkommen ombord.

Talerlisten og gratulantene besto foruten Jahre av Egil Gulliksen fra fri-idrettsforbundet, Lars Kvam fra svømmeforbundet, Magnus Nilsen fra STUI og Asbjørn Skarstein

fra Handelsdepartementet.

Lorang Ridder-Nielsen ga et historisk tilbakeblikk gjennom de 30 årene og trakk bl. a. frem samarbeidet mellom velferden og de ulike organisasjoner. Pressen ble også nevnt, og Ridder-Nielsen understreket at omtalen av sjømannsidretten i de ulike aviser og tidsskrifter er med på å skape PR og kaste glans over virksomheten.

Under middagen ble det overrakt jubileumsgaver til idrettstjenesten fra fri-idrettsforbundet og svømmeforbundet.



Bak fra venstre: Egil Gulliksen, Norges Fri-idrettsforbund, Hjalmar «Hjallis» Andersen fra Velferden og Lars Kvam, Norges Svømmeforbund. Foran: Lorang Ridder-Nielsen fra Velferden og Jørgen Jahre, som var vert ombord.

Velkommen i huset



Sekretær Kari Christiansen hadde 11. mai sin siste arbeidsdag i vårt firma. Hun har vært ansatt i åtte år, og har nå flyttet til Oslo der hun har fått jobb på hovedkontoret i Shell. Turid Iversen (til venstre), har tidligere vært ansatt i Larvik Smelteverk, og begynte hos oss samtidig med at Kari Christiansen sluttet. Vi ønsker Turid Iversen velkommen i huset og håper at hun vil trives på sin nye arbeidsplass.

Det greske skipet «Torenia» sank i Nord-Atlanteren, men: «Jagranda» reddet hele besetningen

M/T «Jagranda» kom greske «Torenia» til unnsetning i Nord-Atlanteren i april. 15. april kl. 06 ble det hørt nødrops på radio og «Jagranda» satte kursen mot det greske skipet som var iferd med å synke mens redningsutstyret ble bragt frem og gjort klart. En times tid etterat nødsignalet ble hørt, var «Jagranda» fremme ved «Torenia». En liberiansk båt lå stand by for å tre støttende til dersom dette ble nødvendig, noe det ikke ble. Klokken 08 hadde «Jagranda» fått det synkende skips besetning ombord. Etter å ha forsikret seg om at det ikke var flere ombord på «Torenia», satte «Jagranda» kursen mot Bermuda der de bergede ble satt iland.

JAHRE NYTT har snakket med 1. maskinist Harry Pedersen, som mønstret av da «Jagranda» kom til Texas. Han forteller at det ikke var noe særlig dramatisk omkring bergingen. — Det var fint og stille vær da vi kom dit, og vi tok dem ombord med losleideren langs skutesisida. Vi hadde ikke båter på vannet for å ta dem ombord.

— Hva var det som hadde

mark med sukker, lastet med 6.000 tonn. Vi tok mannskapet med til Bermuda, dit vi kom etter to døgnreise.

— Var det andre båter i farvannet rundt havaristen?

— Ja, det var en tysker som kom rett etter oss.

— Var det noen av mannskapet som ble skadet på det greske skipet?

— Nei. De var i fin form alle sammen, sier Pedersen.



skjedd med det greske skipet?

— Ettersom jeg forsto, så hadde de fått en lekkasje i et av rommene slik at de fikk vann inn i lasten. Og samtidig som de fikk slagside, fikk de vann inn i innredningen. De turde derfor ikke holde seg ombord lenger på grunn av den sterke slagsiden mot babord. Skipet fløt fortsatt da de kom ombord til oss. Mannskapet fortalte at de hadde hatt problemer i et par dager.

— Hvor stor var den greske båten?

— Den var på ca. 11.000 tonn og var på vei fra Cuba til Dan-



ANDERS JAHRE
SANDEFJORD
NORGE
TELEGRAMMACH FÆLAGIC
N/T "JAGRANDA"
Skip
N. Atlanteren den 15. april 1979
Sted dato

Journalutdrag

Utdrag av
Dekks
dagboken før

på reise fra Gibraltar
til Nederland, Texas

Under opphold i

Ar	daz og måned	
1979.	15. april	<p>Kl. 0000 EO-drift. 2. mask Oseberg st. by vakt. Vind N 4-5. Sjs 5. Vakt 0400 - 0800 Smører Nilsen. 0800 - 1200 Matros Hirvonen.</p> <p>" 0200 Ble det oppdagat at løyen ikke virket.</p> <p>" 0300 Hørte May Day VHF kanal 16.</p> <p>" 0615 Furret kaptein og satte kurs mot havaristen.</p> <p>" 0730 Maskinrom bemannet. Slått klart skip. Klatrenett, ledere, livbøyer klare. Til assistanse for synkende greske M/V "Torenia" i pos. N34 51 W50 09.</p> <p>" 0700 Vind N 2. Sjs 4-5, svell.</p> <p>" 0717 2 livbåter lags siden, begynte å ta ombord folk.</p> <p>" 0720 Liberianske M/V "Theodora A" lå st. by W50 til å gi assistanse.</p> <p>" 0800 Alle mannskaper fra M/V "Torenia" ombord. 27 mann til sammen og 3 små fuler i et bur.</p> <p>" 12-7 Under manøvrering for å holde pos. ble den ene livbåten til Torenia ødelagt. Den andre havarete under berging.</p> <p>" 1337 Tok en siste runde rundt M/V "Torenia".</p> <p>" 1410 Full fart og steady gange, kurs for Bermuda. Pos. havaristedet W34 53 W50 23. Da vi forlot havaristen hadde den kraftige slagside til babord og vannet inn på hoveddekket babord ca. 1 fot.</p>

Tor Toftesen
NB! Ved innrullet havari eller skade på skip, maskineri eller last skal utdrag av dekk- og/eller dagboken sendes redneret snarest mulig i form av brev eller telegram.
SKJEMA Nr. A122
AN INNSLETTNINGSTID: 10000-8-77

Herbert Lyder
Kaptein

Utdrag fra dekkdagboken der redningen er beskrevet i korte trekk.



Bildet, som er tatt av Hans Gogstad på «Jagranda», viser at havaristen hadde sterk slagside.

Bildet under:

En av livbåtene fra «Torenia» har kommet frem til skutesisida på «Jagranda», og mannskapet er iferd med å klatre opp losleideren.

Mye nytt og lærerikt for Khandakar:

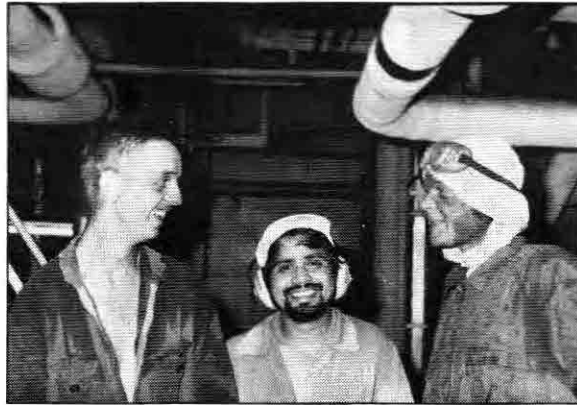
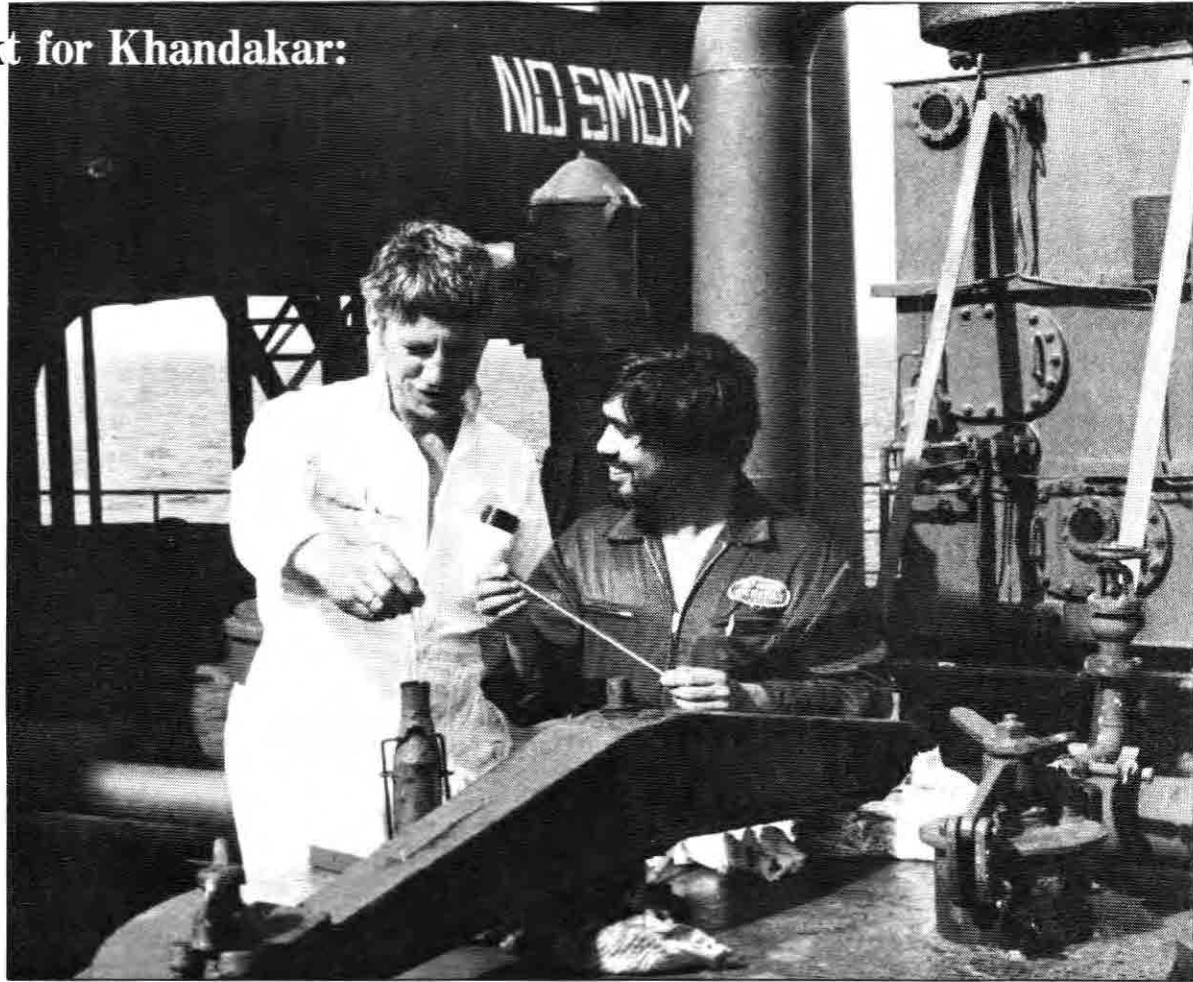
Utviklings- hjelp på «Jamunda»

I slutten av forrige måned gikk Nurul Wahab Khandakar i land fra «Jamunda» etter å ha vært ombord siden november i fjor. Khandakar er ansatt i Bangladesh Shipping Corporation og har fulgt et opplæringsprogram på «Jamunda» etter å ha blitt utsendt av NORAD for opplæring.

Khandakar, som etter et års opphold her i landet snakker godt norsk, fikk god innføring i hvordan en supertanker fungerer og hva slags gjøremål besetningen ombord har. Han har tidligere praksis fra irakske båter, men fikk oppleve noe som var nytt for ham under tiden ombord, nemlig at reparasjoner kan gjøres på båten ute i sjøen. Khandakar ble overrasket over dette idet han var vant til at reparasjoner av alle slag ble foretatt på verksted ved land.

Bangladesh er iferd med å bygge opp sin egen flåte, og det var som et ledd i det å utdanne spesialister at Khandakar fulgte «Jamunda». Det er dårlig med utdannelsestilbud i Bangladesh. Folk som ønsker å lære, må vanligvis til utlandet, hvor de som regel blir boende etter opplæringen. Men i Khandakars tilfelle er det store muligheter for at han blir værende i sitt hjemland og således kan tilføre sine landsmenn nyttig erfaring. Til høsten skal han begynne på skole i England for å få teoretisk opplæring i turbin. Han var tidligere maskinist i Bangladesh Shipping Corporation, men nå er han inspektør.

Kaptein Egil Kjellstrøm på «Jamunda», som stadig er JAHRE NYTT behjelpelig med bilder og stoff fra båten og som har tatt bildene på denne siden, forteller at Khandakar ble godt mottatt fra første stund ombord og at han gled fint inn i miljøet. — En alle tiders kjekk kar, er karakteristikken Kjellstrøm gir Khandakar.



Bildet øverst:

Overstyrmann Kristian Lysvik, til venstre, instruerer Khandakar i hvordan egenvekten på slop-tanker måles.

*

Over til venstre:

Smører Dag Stenfjord, til venstre, og matros Lars Johansson har endel tips å gi Khandakar.

*

Over til høyre:

Blant de ting som gjøres på norske båter i sjøen, men som er ukjent i Bangladesh-flåten er rengjøring av bunnen, eller å scampe, som det heter. Her sees fra venstre Jose Santiago, Manuel Garcia og overstyrmann Lysvik.

*

Til venstre:

Khandakar kunne under «Jamunda»-oppholdet feire sin fødselsdag, og denne begivenhet ble selvfølgelig feiret. Her er han i ferd med å skjære opp bursdagskaken. Bak står pike Reidun Odberg og til venstre 2. maskinist Einar Johansen.

40 TV-program tilbys skipene årlig

Velferdstjenesten for handelsflåten er nå i god gang med utsendelse av norske fjernsynsprogrammer på videokassetter til skip i utenriks fart. Hittil har innpå 100 skip meldt seg på til denne tjenesten, hvorav «Jarilla» og «Jamunda» fra vårt rederi for å høste erfaringer. Foreløbig ansees det som et prøveopplegg for våre båter. Det nye tilbudet til sjøfolk omfatter 40 programmer på tilsammen 200 timer pr. år. Hvert program pakkes i fem-timers kofferter med seks – syv kassetter i hver.

Det er Norsk Rikskringkasting som har redaktøransvaret og som forestår utvelgelsen og sammensetningen av programkoffertene, men en vil så vidt mulig ha sjøfolkene selv med på råd. Gjennom de rederiene som abonnerer på programmene

sendes det ut vurderingsskjemaer som hjemmeværende sjøfolk blir bedt om å fylle ut. Disse skjemaene sendes ut så tidlig at rederiene kan fordele dem før programmene går på luften.

Velferdstjenesten sendte i løpet av de to–tre første ukene etter starten ut 80 videokofferter, dvs. 5 programmer à 16 kopier. For at skipene skal få TV-programmene hurtigst mulig, har rederiene sagt seg villige til å besørge utsendelsen med avløsningsmannskaper eller ved proviantforsendelser. Dette samarbeid fungerer utmerket. Det har vært stor rift om programmene, og kassettene har gjerne gått ut samme dag de har vært ferdige.

Det vil ta ca. ett år fra et program sendes ut til samtlige tilmeldte skip har hatt det om

bord, og man må derfor konsentrere seg om de programtypene som er minst aktualitetspreget. Det som da gjenstår er underholdning, teater, opplysnings- og enkelte debattprogrammer. Sportsreportasjer blir ofte raskt uaktuelle og passer derfor dårlig i dette opplegget, men noe vil likevel komme med, som eksempel nevnes reportasjer fra VM i kunstløp og det ukentlige Sports-hjørnet.

Når det gjelder TV-program som t. eks. TIGRIS og Arbeidsplass Nordsjøen, som består av flere deler som bør ses i en bestemt rekkefølge, er det nødvendig å samle alle delene i én koffert. Dette for å unngå at et skip får om bord siste delen først. Sjøfolkene kan da se hele serien uten avbrudd.



Fra tidligere kaptein Olav Apold, som ble pensjonert i 1972, har JAHRE NYTT mottatt disse linjene:

Kjære redaktør.

Mange takk for det tilsendte JAHRE NYTT, som jeg fikk da jeg kom hjem for et par dager siden. Jeg blev både overrasket og glad for bladet. At jeg har lest det med stor interesse er vel unødvendig å nevne. Det har også fått meg til å tenke, mer enn vanlig, tilbake på de hyggelige årene i Firma Anders Jahre.

Med hilsen
Olav Apold

Positivt tross alt

Ulykkes- og skadestatistikk er ikke hyggelig lesning, men likevel må vi kunne ha lov å si at statistikken for vårt rederi for 1978 har positive trekk i seg. Statistikken viser nemlig at antallet skader, som er av en slik art at de må meldes Rikstrykdeverket, gikk ned fra 180 i 1977 til 116 i fjor.

Antall skader pr. påmønstr-

Antall skader gikk ned ifjor!

ret i 1978 var 0.15 mot 0.25 og 0.17 i 1976 og 77. Antall skadeavmønstringer med betaling av sykehøyre var 35. Tilsvarende tall i 1977 og 1976 var henholdsvis 43 og 37.

Vi hadde i 1978, i likhet med i 1977, ingen skader med dødelig utgang, mens det var to dødsfall som skyldtes syksom. Jahre Li-

nes mannskaper inngår i dette kapitel.

Den til enhver tid påmønstrede mannskapsstyrke var 732, heter det i årsrapporten for Maritim Personellavdeling i vårt rederi.

Ser vi på ulykkesstatistikken for den norske flåte under ett, viser det seg at over halvparten av skadene i fjor inntraff mens skipet var i

sjøen og at de fleste skjedde under arbeide i maskin, fyrrum eller pumperom.

32 sjøfolk mistet livet som følge av ulykker i 1977.

Nedenfor bringer vi den fullstendige statistikken over ulykker i handelsflåten i 1978. Tallene refererer seg til antall ulykker og prosentvis andel av ulykkene.

1. Håndverktøy (også maskindrevet), redskap splinter o.l. fra verktøy og redskap	131 = 3,4%
2. Varmt og kaldt stoff (fast, flytende, gassaktig)	96 = 2,5%
3. Eksplosjon, sprengning, brann e.l.	10 = 0,3%
4. Giftig stoff, etsende stoff, stråler	5 = 0,1%
5. Fall til lavere nivå	275 = 7,1%
6. Fall til samme nivå	412 = 10,6%
7. Fallende gjenstander som skadede ikke håndterte	68 = 1,7%
8. Tråkking på, støt av eller mot gjenstand som skadede ikke håndterte	164 = 4,2%
9. Løfting, bæring e.l. håndtering som skadede utførte	416 = 10,8%
10. Fortøyning, forhaling, ankring, sleping	167 = 4,3%
11. Klargjøring til lastning eller lossing, eller nedrigging sjøklart	177 = 4,6%
12. Arbeid på skuteseide	31 = 0,8%
13. Arbeid i maskinen, fyrrum, pumperom	505 = 13,0%
14. Forgifting, kjemisk påvirkning	44 = 1,1%
15. Forsvinninger	5 = 0,1%
16. Forlis i åpen sjø	4 = 0,1%
17. Kollisjon	0
18. Grunnstøtning	0
19. Bråttstø, slingring, uvær	83 = 2,1%
20. Forsvunnet totalt	0
21. Krigsårsak	0
22. Ulykker under opphold i land	494 = 12,7%
23. Ulykker under båttransport fra og til skipet	7 = 0,2%
24. Epidemisk sykdom	4 = 0,1%
25. Klimatisk sykdom	11 = 0,3%
26. Annen yrkessykdom	106 = 2,7%
27. Annen skadeårsak	666 = 17,2%
Sted	
a. Ombord i skipet i sjøen	2227 = 57,4%
b. Ombord i skipet i havn	987 = 25,4%
c. I land	494 = 12,7%
d. Ikke oppgitt	173 = 4,5%
Totalt	3881 = 100,0%

Fartsområde

a. Kystfart	72 = 1,9%
b. Nord- og Østerfart	337 = 8,7%
c. Oversjøisk fart	3472 = 89,4%
Totalt	3881 = 100,0%

Bemanningsgrupper

a. Dekksbefal	341 = 8,8%
b. Maskinbefal	359 = 9,3%
c. Dekksbesetning	1650 = 42,5%
d. Restaurasjonsbesetning	501 = 12,9%
Totalt	3881 = 100,0%

Ulykker skjedd under påvirkning av alkohol

Dødsfall	27 = 0,7%
Skadede utlendinger	520 = 13,4%
Av ulykker ombord på fritiden	410 = 10,6%
Avmønstring på grunn av ulykkene	552 = 14,2%
Skadede kvinner	177 = 4,6%

Ulykker med dødelig utgang:

Forlis M/S «Golar Borg»	2
Drukning (under reise)	7
Forsvunnet under reise, antagelig drept i slagsmål ombord	1
Drukning i havn	4
Drukning (ulykke med passbåt)	1
Fallulykker	6
Arbeidsulykke med slepewire	1
Skutt ombord av uvedkommende	1
Stukket ned med kniv ombord	1
Fremmedlegeme i luftrøret	1
Forulykket under eggssanking i fjellet	1
Ulykke hjemme på ferie	1
Motorsykelulykke	1
Bilulykker	4
Antall forulykkede i alt	32

Hva ønsker vi å gjøre i vår fritid ombord?



Hva ønsker vi å gjøre i vår fritid ombord? Dette var spørsmålet som ble stilt de seilende på «Jalinga», og det var radio-offiser Sverre Solberg som var drivende kraft bak intervju-undersøkelsen. – Vanligvis er det jo stortingsrepresentanter, prester, kvinneforeninger og andre landkrabber som er «forstå-seg-på-ere» når det gjelder sjøfolks velferd, men det er vel på tide at noen spør sjøfolkene selv om deres mening, mener Solberg, som har oversendt JAHRE NYTT resultatet av sin undersøkelse.

Spørsmålene var mange, og meningene om hvilke fritidsaktiviteter man bør sette igang med på et skip, er delte. Men undersøkelsen ga ihvertfall et klart svar på at de fleste ikke er uvillige til å påta seg oppdrag, eller stå som ansvarlig for arrangementer ombord. Av 34 spurte var det bare fire som stilte seg negative. De resterende 30 var villige til å påta seg noe.

LABER DELTAGELSE

Sverre Solberg sier at meningsmålingen ble satt igang etter at heller laber deltagelse i forskjellige aktiviteter og arrangementer fikk ham til å lure på hva folk egentlig vil gjøre i fritiden. Alle ombord var villige til å svare på spørsmålene, og Solberg fikk inntrykk av at de synes det var på tide at noen spurte dem om dette. Massemedia trykker jo mer enn gjerne alle uttalelser om sjøfolk og velferd ombord, og det spiller visst ingen rolle om de som uttaler seg har kjennskap til sjølivet eller ikke, sier han.

Solberg sier videre at blant de spurte er det god spredning både når det gjelder alder, bosted og arbeide ombord.

WESTERN MEST POPULÆRT

Så over til spørsmålene. Først ble det spurt om man ønsker å se film, hva slags film man i så fall vil ha, og hvor ofte det burde være filmkveld. Alle ønsket å se film, og nesten alle mente det var nok med film to kvelder i uka. Western, komedier og kriminal fikk størst oppslutning, mens romantiske filmer kun fikk én stemme.

– Hvor ofte bør det være bar-kvelder?

De fleste ønsket å holde på den nåværende ordningen med



Bildet øverst:

Undersøkelsen viser at det er stor stemning for å arrangere idrett ombord. Og det gjøres da også. Her er det pike Edith Jamt (55 år) som unnagjør en 60-meter. Tiden ble 14.2.

to kvelder. Når det gjaldt antall drinker, som det også ble spurt om, mente flertallet (12) at voksne mennesker ikke trenger barnepike og at det ikke bør være noen begrensning i antall drinker. Åtte stemte for tre drinker pr. barkveld, som nå, mens syv ønsker fire drinker.

– Hvor ofte skal vi arrangere bingo på en rundtur Europa – Gulfen – Europa, som tar ca. tre måneder?

– Ti svar gikk ut på at to ganger er nok, ni mente at tre ganger er ønskelig, mens åtte ville ha bingo fire ganger. Fire svarte at bingo ikke bør arrangeres ombord.

JA TIL VELFERDSKVELDER

– Hva med velferdskvelder med underholdning, sketsjer og spørrekonkurranser?

Her var det et overveldende flertall for slike kvelder (29), mens fem mente de godt kunne unnvære disse arrangementene.

– Hvilken form for idrett ønsker du å drive?

19 stemmer ble avgitt for idrett generelt, mens skyting var det mest populære når det ble spesifisert. Som en god nummer to fulgte pilkast. Bordtennis kom på tredje plass. Bare to av de spurte var negativt innstilt overfor idrett ombord.

Det ble også spurt om det var stemning for å arrangere religiøse møter og andakter ombord, men dette var det kun tre som gjerne ville ha. Resten mente at dette ikke passet ombord.

Ellers var det stor stemning for kurs i båtførerprøven og kurs i språk. Andre kurs man

gjærne kunne ønske seg, var automatikk, matematikk, skipets drift og oppbygging, vernearbeide og maling. Av forslag til fritidstilbud ble det nevnt politiske gruppemøter, teppeknyting, dekksgolf og spill av alle slag.

POSITIV INNSTILLING

Som nevnt innledningsvis var det ikke mangel på vilje når det gjaldt å påta seg ansvaret for en eller annen sak i forbindelse med fritidsaktiviteter ombord. 19 sa seg villige til å stå i baren, 16 kunne gjerne påta seg å kjøre film, 16 ville hjelpe til med bingo-arrangementer, 10 var villige til å delta i opplegg for velferdskvelder, 6 sa de kunne påta seg idrettsarrangementer og 11 kunne tenke seg å være med å avvikle enkelte øvelser innen idrett. Sverre Solberg sier at han ville se hvordan viljen var til å «stå på» litt, og svarene vidner om en gledelig positiv innstilling til frivillig innsats, sier han.

Undersøkelsen viste også at det er et markert ønske om overtid ombord. Samtlige mente det burde være overtidsarbeide. De fleste (åtte) svarte at 20 timer pr. uke bør være overtid. Ellers var timetallet varierende, men gjennomsnittlig kunne folkene på «Jalinga» ønske seg 17–18 timer pr. uke.

Solberg sier til JAHRE NYTT at det skulle være interessant å få en reaksjon på denne meningsmålingen fra andre båter i rederiet for bl. a. å høre om det er andre oppfatninger om hva fritiden ombord kan fylles med av aktiviteter.

JAHRE NYTT tar gjerne imot reaksjoner fra båtene.



TV er et av fritidstilbudene på «Jalinga», der stemningen for å bli med velferdens video-opplegg med norske TV-programmer er stor. Her er det fra venstre maskinsjef R. H. Andreassen, 1. styrmann Magne Bugten og kaptein Fredrik Engebretsen som kobler av foran skjermen.

3 medaljer i nordisk mesterskap

Det var ikke bare i sjømannsidrettens lagkonkurranser at våre skip markerte seg ettertrykkelig i fjor. Da resultatlistene fra de individuelle konkurranser endelig forelå utpå våren, viste det seg at utøvere på flere av våre skip har erobret medaljer såvel i norsk som i nordisk mesterskap. Riktignok fikk vi ingen nordisk mester i trekamp i fjor, men to sølv og en bronsemedalje. Alf

Nor Samuelsen tok sølv i høyde med 1.77, det samme gjorde Steinar Askereid med 1.75. Resultatet ville gitt ham bronse i yngste klasse, hvilket sier endel om Askereids prestasjon. Også Svenn Solberg erobret medalje i høyde. Hans 1.40 i eldste klasse ga ham bronse. Tre nordiske medaljer i høyde altså. Og i tillegg en rekke medaljer i de norske mesterskapene.



Det er Grete Andersen og Anita Bjørnøy i personellavdelingen som har samlet alle de individuelle premiene på bordet før utdeling. Pakkene representerer kun premiene fra Velferden. I tillegg kommer jo også premiene i Jahremesterskapet.

Samuelsen, Askereid og Solberg våre beste

Alf Nor Samuelsen, «Jacara», ble norsk mester i trekamp. Poengsummen hans ble 1902, hele 165 poeng foran nest bestemann i yngste klasse. Samuelsen 1.77 i høyde holdt til gull, 11.6 på 100 m ga 12. plass (vinnertiden var 10.8), 11.79 i kule holdt til 6. plass (beste støt målte 12.65), mens 5.70 i lengde ga 9. plass (lengste sprang i klassen målte 6.52).

Samuelsen er forøvrig en meget allsidig sjømann. Han ble nordisk mester i bordtennis, er en av våre skips aller beste frisvømmere og spiller fotball så vel til sjøs som på land.

I lengde u.t. tok han sølv med 3.34, mens han i høyde u.t. pusset nok måtte ta til takke med 5. plass. 1.58 var resultatet hans. Vår bestemann i denne øvelsen ble Dag Klaveness, også han «Jacara», Hans 1.59 holdt til 4. plass.

Også vinneren av Jahremesterskapet for kvinner hevdet seg meget bra i det norske mesterskapet. Reidun Odberg «Jamunda», tok sølv i trekampen med 1141 poent, 178 poeng etter vinneren. Sølv ble det også i kule, med 8.52. På 60 m ble det 9.7 og 5. plass, i lengde ga 3.05 12. plass, men i høyde ble hun uplassert. Til gjengjeld ble det gull såvel i høyde uten tilløp som i lengde uten tilløp. Resultatene var henholdsvis 1.18 og 2.32. Reidun Odberg konkurrerer i klasse 2.

Også Steinar Askereid «Jarilla», i klasse 2 vant norsk gullmedalje. Hans 1.52 var det ingen som straffet. I høyde nådde Askereid altså 1.75, det holdt til sølv også her, én centimeter lavere enn norsk og nordisk vinnerhøyde. I trekampen tok han bronse med 1690 poeng. Bronse ble det også i lengde uten tilløp, med 3.21. I kule ble det forøvrit 11.91 og 5. plass, i lengde 5.89 og 4. plass men på 100 m ble han uplassert.

Veteranen Svenn Solberg, «Jalinga», tok sølv i trekampen med 2019 poeng, 54 poeng etter mesteren. Sølv ble det også i høyde, idet den nordiske mester er norsk, og sølv ble det i høyde u.t. med 1.33. Her gikk gullet til Rolf W. Karlsen, «Jamunda», med 1.34. Solbergs 8.1 på 60 m holdt til 4. plass, 8.37 ga 13. plass i kule, men i lengde ble han uplassert. I lengde u.t. derimot ble det 7. plass med 2.60. Her ble Halvard Halvorsen, «Jarilla», vår bestemann med 2.60 og 5. plass.

Det ble også en medalje i svømming. Kåre N. Bolkan, «Javara», tilbakela 100 m bryst på 1.21.6, hvilket ga bronse. Helge Larsen, «Jacara», fulgte på 4. plass med 1.22.5. Begge deltar i klasse 1.

Tar vi også med at Ingrid Bergland, «Kronprins Harald», tok bronse med 2.92 i lengde, er alle medaljer nevnt.

Vi skal også kort nevne de

som fikk premie i det norske mesterskapet. I klasse 1 tok Arne Havik, «Jarmada», 11. plass og Trond Antonsen, «Jarilla», 12. plass i høyde u.t. Dag Klaveness tok 13. plass i lengde u.t.

I KLASSE 2

ble det 5. plass til Thor W. Eriksen, «Jarabella», i lengde u.t. og 11. plass i kule. Thor Stavnum, «Jarilla», tok 4. plass i høyde og Jan Furuseth, «Jarilla», 12. plass i kule. Kjell Taranger, «Jacara», tok 10. plass i høyde u.t.

I KLASSE 3

ble det 8. plass på Trygve Haugetun, «Jarilla», på 60 m, 9. plass til Ludvig Mentzoni, «Jarilla», i lengde u.t. og 10. plass til Per H. Hein, «Jarilla» i høyde.

I KLASSE 4

er Rolf W. Karlsens gull i høyde u.t. nevnt. Videre ble det 5. plass på 60 m, 8. plass i trekampen og 9. plass i lengde på Karlsen.

Halvard Halvorsens resultat og plass i lengde u.t. er nevnt, men ikke at han fikk 10. plass i høyde u.t.

I KVINNEKLASSENE

er Reidun Odbergs meritter nevnt. I klasse 1 tok «Prinsesse Ragnhild»s Grete Ugland 6. plass i lengde og 9. plass i trekamp, mens Anita Finberg tok 9. plass i lengde. Videre ble det 8. plass på Liss M. Gjerde, «Jacara», i lengde u.t. og i høyde u.t. 8. plass ble det også på «Jacara»s Afra Beers i høyde, mens Wenche Sørensen, «Jalinga», tok 9. plass i lengde u.t.

I KLASSE 2

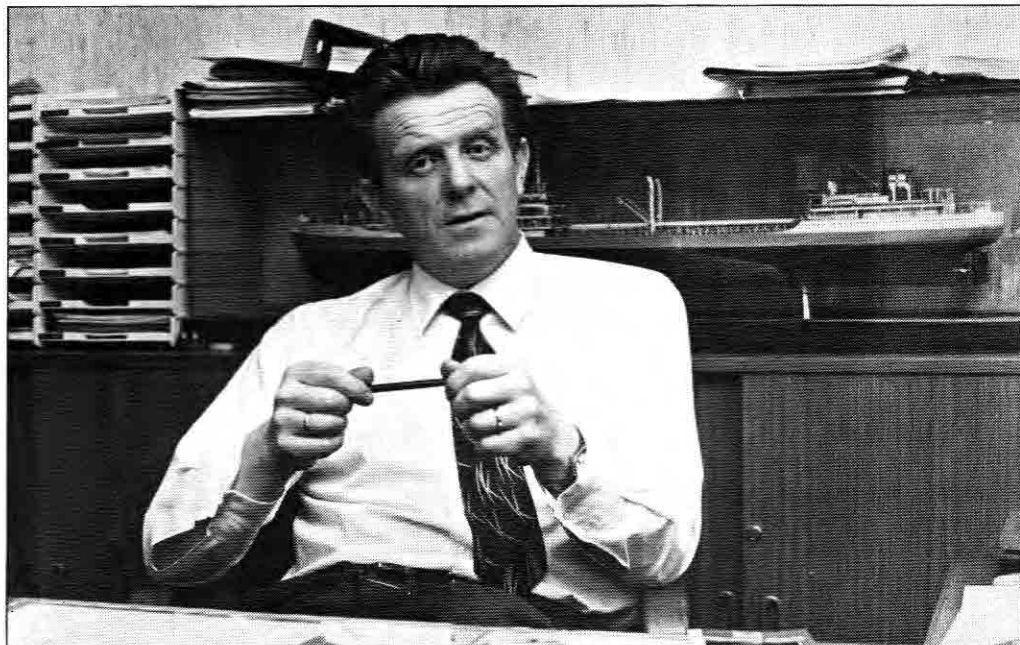
tok Siri Pedersen Crome, «Jarilla», 5. plass i høyde og 5. plass i lengde, videre 4. plass i trekampen og 8. plass i lengde u.t. Toril Aslaksen, «Kronprins Harald», tok 7. plass i trekampen, mens Toril Wonka, «Kronprins Harald», tok 5. plass i høyde u.t.

I KLASSE 3

ble Ingrid Bergland, «Kronprins Harald», nr. 5. i trekampen, tok bronse i lengde, 6. plass i høyde, 7. plass i kule og 5. plass i høyde u.t. Videre tok Bjørg Nilssen, «Jacara», 6. plass på 60 m, mens Liv Berg, «Jalinga», tok 7. plass i lengde u.t.

Dermed skulle alle premieplasseringer være nevnt.

En katamaran som kan ta 600 passasjerer og frakte mannskaper til og fra boreriggene i Nordsjøen i all slags vær? Jo, det vil være realistisk ifølge sjefsingeniør Thor Barth i vårt rederi. Barth har i over ett års tid nå vært rederiets sentrale person i noe som utvilsomt må kunne karakteriseres som et pionerarbeide, nemlig utviklingen av dette ukonvensjonelle skipet. Ingen har tidligere bygget en så stor katamaran. Men en katamaran av denne størrelse vil ha egenskaper som gjør den til et interessant og fremfor alt aktuelt alternativ til helikoptertransporten.



Sjefsingeniør Barth til JAHRE NYTT:

Ideen bak det hele er vår egen

— Det begynte med at vi undersøkte hva vi kunne oppnå med konvensjonelle skip. Men det viste seg forholdsvis snart at vi ikke kunne operere i Nordsjøen med slike skip. Dermed begynte vi å arbeide for å finne frem til en skrogtype som kunne tilfredsstille de krav man må sette til et skip som skal seile i Nordsjøen hele året, uansett hva slags vær man måtte ha. Det ble foretatt beregninger for alternative skrogtyper og det endte med at vi fant frem til en type som var alle andre klart overlegne. Tidlig ifjor høst, i august, ble det klart at løsningsen måtte bli en katamaran, sier Thor Barth til JAHRE NYTT.

— Det produktet som idag finnes på tegnebrettet og i form av en modell, er vel ikke utelukkende self made?

— Bakgrunnen for at vi begynte å arbeide med et slikt prosjekt, var at vi i rederiet



Bildet øverst:

Thor Barth har vært rederiets sentrale person i utviklingen av det nye prosjektet. — De store problemene har vi løst, men utviklingen av skipet går videre, sier han.



JAHRE OFFSHORE vil kunne realiseres fra det øyeblikk positive signaler kommer fra et oljeselskap. Dette er modellen av skipet som er utviklet av rederiet.

å ha forutsetningene for å gjennomføre oppgaven. Idéen bak det hele er vår egen. Men det er klart at vi underveis har hatt et samarbeide med forskningsavdelingen i Veritas, dessuten assistanse fra Framnæs mek. Værksted. Jeg skal ikke nekte for at det er blitt endel bilturer mellom Sandefjord og Høvikodden.

— Hvilke momenter er det som taler til fordel for katamarantransport av boreriggmannskaper i Nordsjøen?

— For oljeselskapene er det viktig at transporten kan base-

res på regularitet. Den skal kunne foregå i all slags vær, helst også i tåke, og den skal være så sikker som mulig. Det sikkerhetsmessige er naturlig nok et moment som gjør et realistisk alternativ til helikoptertransport interessant. Dessuten dreier det seg etterhvert om temmelig mange mennesker som skal fraktes.

— Og slett ikke alle er sjøfolk. Ergo er det kanskje vesentlig at man har vært oppmerksom også på sjøsykeproblemet?

— Umiddelbart kan det kan-

skje høres noe rart ut å snakke om sjøsyke, sier Thor Barth og kaster et blikk mot havnebasen hvor vår vinden lager lette kursninger. — Men, fortsetter han og smiler forsiktig, — det er faktisk et poeng. De har jo så forskjellig bakgrunn alle de som nå arbeider i Nordsjøen. Det er ikke bare et poeng at mannskapene skal komme frem til rett tid. De skal også komme frem uthvilte og opplagte. Det må være mulig å bruke overfarten til å hvile ut på. Vi må legge opp til rekreasjonsmuligheter ombord, slik at opp-



