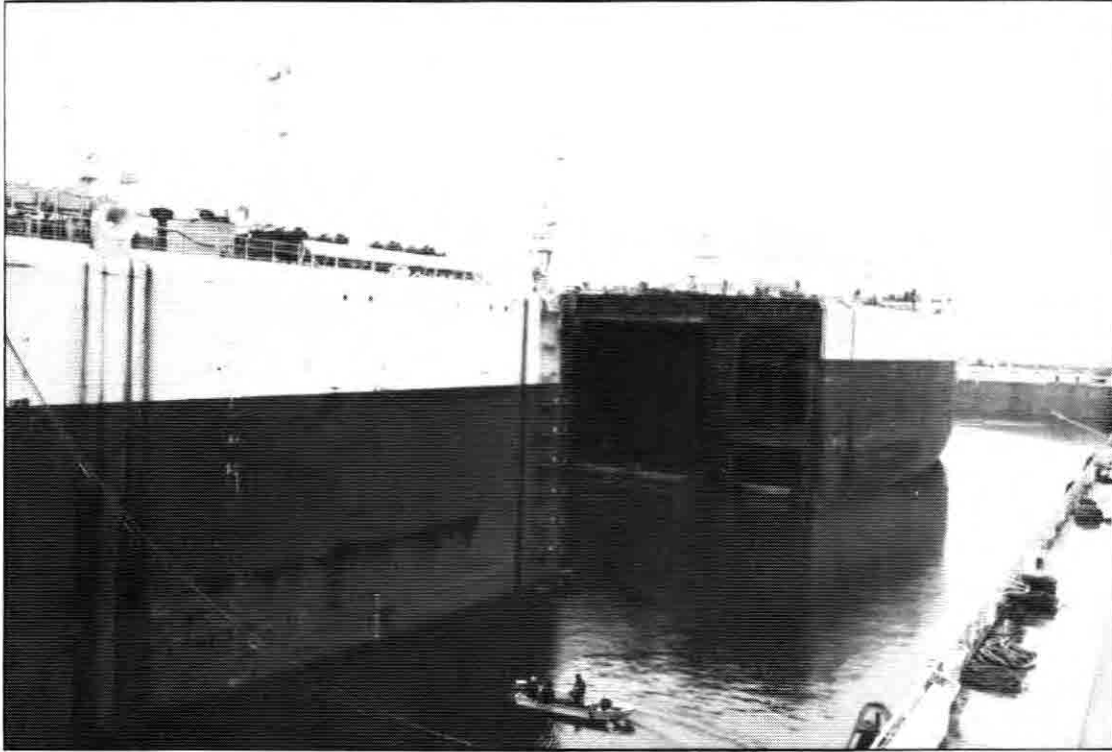


«Jaricha» forkortet i Japan



Motortankeren «Jaricha», som rederiet Knutsen fulgte arbeidet. Knutsen var innkjøpt 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

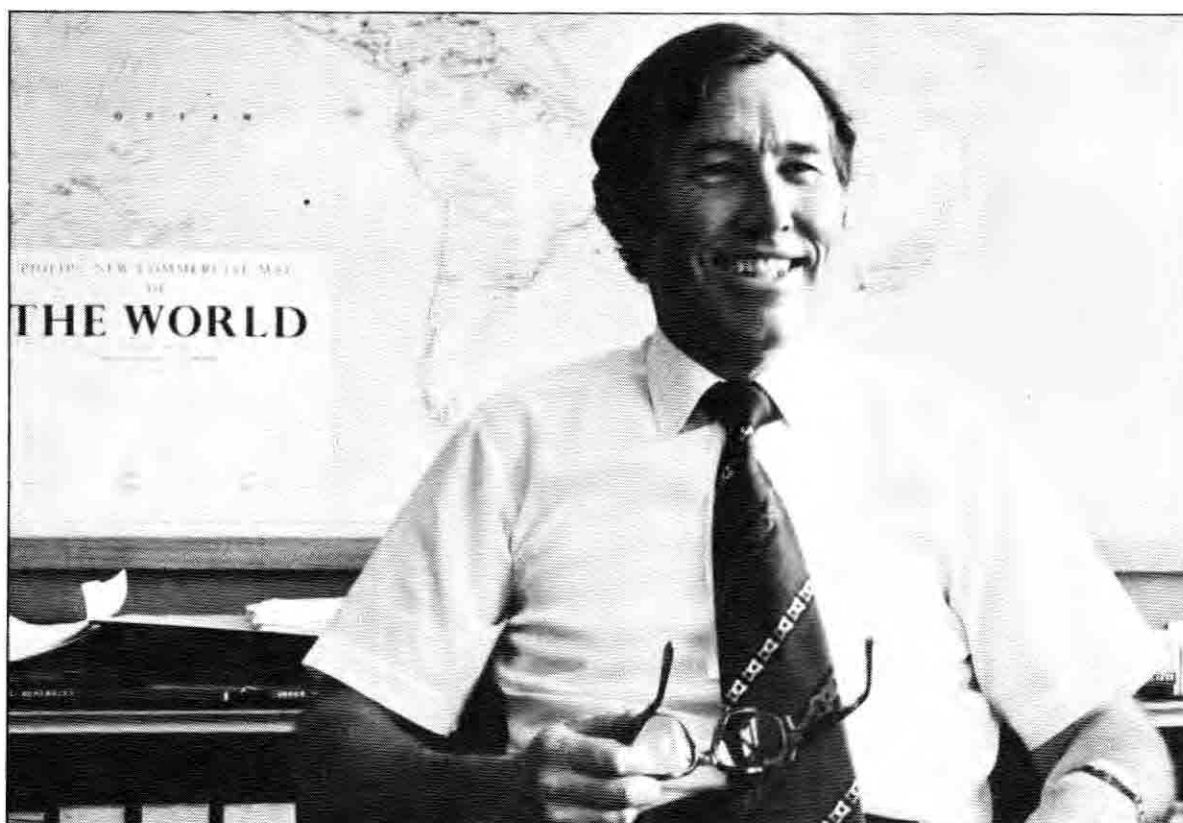
INN

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. Rapportasje på sidene 18 og 19.

Driftssjef Odd Aanderud-Larsen:



Krisen har gitt oss lærdom

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

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

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

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

- Hvordan skal vi plassere Jahres rederi i dette bildet?

- Ledelsen i Jahres rederi forutså det som ville komme, og fikk stanset ekspansjonen i tide. Både disse kloke disposisjoner og det faktum at vi satt på ganske stor kapital, gjorde at vi kunne hanskes med kriseårene på en 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 spesifikke tekniske kunnskaper og erfaringer?

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

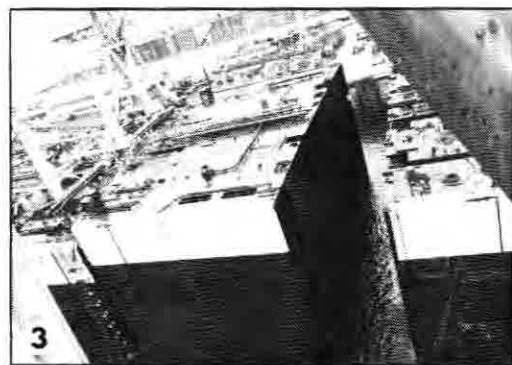
- Vi vet at Odd Aanderud-Larsen er meget musikkinteressert. Hvilke komponister er favoritter?

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

- Yndlingsopera?

- La Bohème.

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 (barnet) 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 tidscertepartier 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 und 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 norskeidde 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.

Førøvrig 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 begivenheten 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 årriederiet vårt



Dionos Marcos Domingo fyrbøtere og har vært inno (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 Bø i bokholderiet 25. september 1954 og har kan se tilbake på mange år i snart 25 års tjeneste, mens rederiet. Sammenlagt har de Gunnar Bø begynte 26. au- to bokholderne vært ansatt i gust 1949 og har rundet 30 55 år. **års ansettelse.**



En veteran —Ragnar Mathisen— over i pensjonistenes rekker

En av veteranene i rederiet. Ragnar Mathisen, er gått over i pensjonistenes rekker. 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 båtær 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:

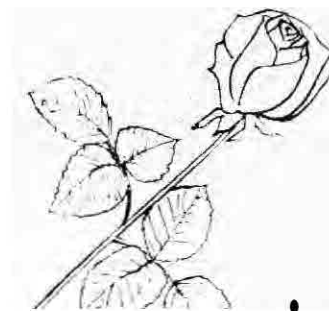
Ranvik har vært en fin plass å jobbe, sier Mathisen.

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 Samuelson 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 Samuelson 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 skjøtet 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 fangstfolket gjorde. Arbeidet på dekk med klargjøring av harpunene var levendegjort. Vi så hvordan hvalbøyene ble gjort istand og hvordan vaiere ble spleiset. På nedturen ble det også arrangert idrettsleker ombord, både høyde, lengde, ølstafett og sekkeløp. Et muntert 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 potetskrellingen, og hvordan grisepasseren 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.

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



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

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 hvalbåtens 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 fangstfolk, var det en stor opplevelse å se filmen. JAHRE NYTTs utsendte har f. eks. aldri visst om at hvalfangerne

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

T :W)

7311 — 0 x-

tr4 *



la CA

k 71

*

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.

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

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. I allfall 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 deltaelse 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 valgstyre for rederiet er nå foretatt. Valgstyre 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 Styrmandsforening 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 fratrudd 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 ventehyrebestemmelse.

d) Sjømenn som får betalt sykelønn, 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 fritidsavspassing 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 del første være å betrakte som ansatt. I tillegg kreves at den ansatte på valg dagen har 3 måneders sammenhengende ansettelsestid i rederiet.

Vilkårene for å ha forslagsrett til kandidater til representant i rederistyret, er d) 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 valg dagen ha: minst 2 års sammenhengend ansettelsestid i rederiet, eller: minst 1 års ansettelsestid hvis sjømannen har rederikontrakt

b) Ansatte i land på valg dagen 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 avsende. RERPRØVE DEL 2 og ønsker

Brevet, som er datert Oslo 24. april 1979, har følgende ordlyd: Anders Jahres Rederi t J t j a r i i i a 3200 SANDEFJORD 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 risikofylt 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 kompass. Vi skal i dag se på disse hjelpemidler, og hvordan de betjenes i praksis.

Men før man står til havs i egen båt, bør man tørrtrene litt hjemme i stuen. Tegn opp et grunnriss av leilighet eller i målestokk 1/1000 - med angivelse av nord/syd - øst/vest. Et gangskritt på dette 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 kartet (draftet), skulle De nå - passet - kunne ta Dem fram i leiligheten uten å kolliderer med gangspeil, vaskevannservanter

og dørkarmer, som på Deres draft er avmerket som «baer», God seilas!

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

Å_1)(»iitiLA

111

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.

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 Dreyer Paulsen på broen på «Prinsesse Ragnhild».*

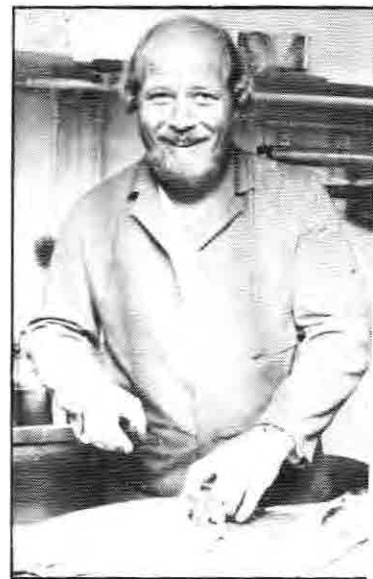
etter følgende lille replikkveksling:

- 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 Ha~ 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, Oddbjørg 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.

