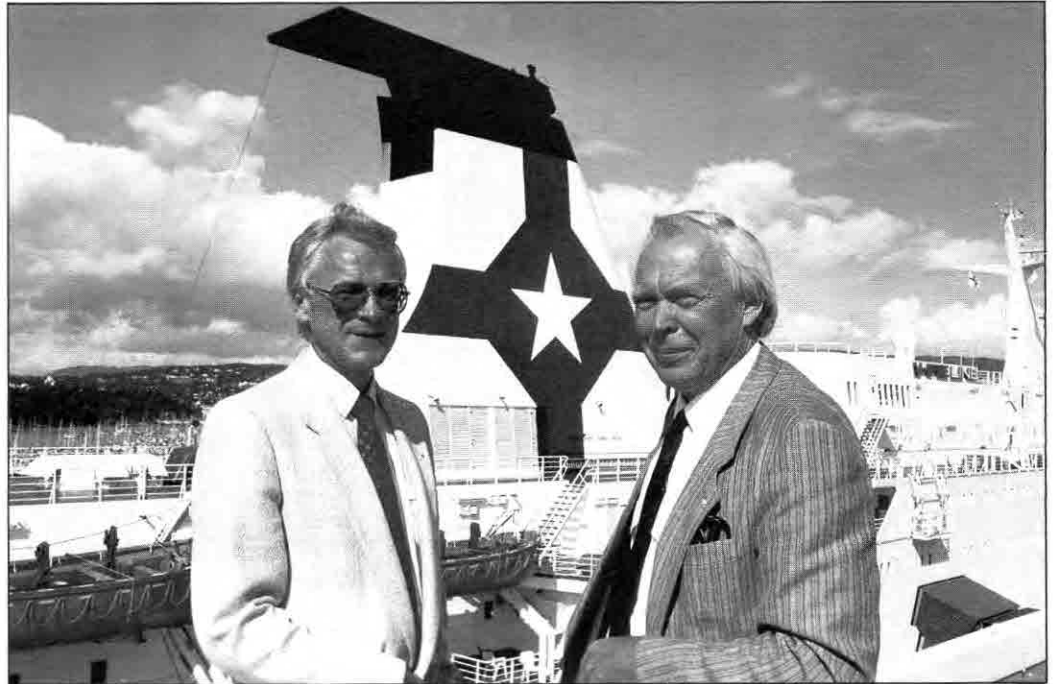


Jahre Line i medvind

Jahre Line seiler i medvind som aldri før. Sommersesongen 1988 har gått over i historien som den beste i selskaps 27-årige historie. Og bedre kan det komme til å bli: En markedsundersøkelse gir selskapet meget gode karakterer, men ennå kan tilbudet bli mer attraktivt. Og det er nettopp det de to PR-ansatte i Jahre Line, markeds-sjef Torbjørn Nåvli og informasjonssjef Levar Sand, satser på. Muligheten for reisende til å kjøpe dansk kjøtt i Kiel er et av stikkordene i denne sammenheng.

Side 8



Ny sjef i Moss



Jan Walle har tiltrådt som administrerende direktør i Bastøfergen. Walle har tatt med seg mange nye idéer til det tradisjonsrike selskapet i Moss, som i høst har gjennomgått en utvikling i retning av å bli enda mer kundevennlig.

Prisnivået ombord i kafeteriaen er senket, og Bastøfergen har ikke lenger landets dyreste rekesmørbrød. De over 1,8 millioner reisende pr. år skal kunne unne seg god og rimelig mat ombord, mener han,

Side 15

Forlater Kosmos



Oluf Arntsen har forlatt direktør-stolen i Kosmos. I nesten syv år var Kosmos hans arbeidsplass i en stilling han betegner som hektisk og meget interessant. Nå har han vendt tilbake til «Syden», nærmere bestemt Kristian-

sand der han trådte sine barnesko.

– Vi har vel forandret oss litt både Kristiansand og jeg i løpet av de 28 årene jeg har vært vekk derfra, sier Arntsen.

Side 2

— Det har ikke vært kjedelig



Direktør Oluf Arntsen har forlatt Kosmos. Det skjedde 1. oktober da han satte kursen sydover – til sin barndoms by Kristiansand for å overta toppstillingen i Pluss Bank. I nesten syv år ble det Kosmos for Arntsen, som har sittet i toppledelsen i konsernet og som har vært med på en rivende utvikling i selskapet. Det meste har vært positivt,

- I den jobb jeg har hatt i selskapet, vil man være opptatt av det som skjer. Det skjer jo stadig noe, omstillinger og forandringer. Dette har vært meget lærerikt, spesielt med tanke på hvordan det økonomiske liv fungerer. Og det har vært interessant å se hvordan ulike organisasjoner, og ulike mennes-

ker, er. Dette er lærdom jeg vil ta med meg videre.

Når det gjelder menneskene, må jeg si at jeg har hatt god kontakt med folk. Og det har vært positivt.

- Du har viet syv år av ditt liv til Kosmos. Er det noe som har skjedd i denne perioden du vil huske tilbake på?

men også begivenheter han vil huske tilbake på med mindre glede. Som f.eks. Lalys forsøk på å overta Kosmos.

- Jo, det har vært mange og interessante ting å beskjeftige seg med i disse årene. Kjedelig har det ikke vært, sier Arntsen i en avskjedsprat med Kosmos Nytt.

- Det har vært mye. Under Laly-konflikten fikk man se litt av medaljens bakside. Dette var en sak som ble slått stort opp i pressen og media. Jeg føler at jeg har hatt et godt forhold til pressen, men det er mye som ikke er korrekt av det som skrives. Enkelte pressefolk har en viss uvilje mot å sjekke

fakta. Men de fleste er redelige og har fått greie svar på sine spørsmål.

Blant de positive ting som har skjedd, kan jeg nevne inndelingen av konsernet i divisjoner, og bedriftsdemokratiseringen som har funnet sted i Kosmos, med egen bedriftsforsamling som har representanter i styret.

Forts. side 14

Gullmedalje til tre kapteiner

Norges Rederiforbunds gullmedalje - for lang og tro tjeneste - er tildelt tre av våre kapteiner. Egil Kjellstrøm, Anders Jahre A.S., Lars Pedersen, Jahre Line og Ragnar Aalvik, Jahre Line, fikk overlevert medaljene under en tilsteining i Sandefjord. Utdelingen - ledsaget av blomster og velvalgte ord - foregikk på Park Hotel. Men først var kapteinene og innbudte representanter fra rederiene og Kosmos-administrasjonen på besøk på adm. dir. Bjørn Bettums landsted på østerøya, hvorfra de - som seg hør og bør sjøfolk - ble fraktet med båt til Sandefjord og Park.



Sittende fra venstre kaptein Lars Pedersen, Jahre Line, kaptein Egil Kjellstrøm, Anders Jahre A.S., og kaptein Ragnar Aalvik, Jahre Line. Bak fra venstre: adm. dir. Bjørn Bettum, adm. dir. Jan Håkon Pettersen, adm. dir. Bjørn Wilhelmsen og direktør Svein Sørensen.

Knepent finale- tap for Papir i

Fotball-laget på Saugbrugsforeningen, Papir 1, spilte seg helt frem til finalen i bedriftscupen denne sesongen. I finalen på Halden Stadion gikk laget imidlertid på et knepent tap mot NSB som kunne gå av banen med seier på 1-0. Papir 1 har imidlertid ingen grunn til å henge med hodet og spilte en god match, spesielt i 1. omgang da laget med litt mer hell kunne ha puttet to baller inn bak NSB-keeperen.

Målet kom i 2. om- te. Laget er solid og lar gang da Papir i ikke seg ikke slå så lett. hadde den samme fres i Fotball har vært en spillet som i de første stor sport på Saug- 45 minuttene. NSB hadde brugs, som tidligere de én eneste storsjanse kunne stille med hele i løpet av denne kam- seks lag i serien. I de pen, og den klarte laget senere år har det vært å utnytte maksimalt Papir 1 og Papir 2 som med scoring. har forsvart bedriftens

Det er ingen skam å ære, men i år har Papir tape for NSB som har i vært alene om denne herjet helt i toppen av oppgaven. Laget har 15 serietabellen i år - for- mann i «stallen» og tar øvrig sammen med Pa- sikte på å møte neste pir 1. NSB har mange sesong like godt rustet tidligere aktive spillere som lær. Vintertrening i sine rekker og profite- skal sørge for at for- rer selvfølgelig på det- men holdes vedlike.

Kosmos gir ut reise-magasin

En nyskaping når det gjelder reiselivsmagasiner dukker opp i november. Da gis det første nummer av Kosmos Travel Magazine ut - et magasin til bruk i alle reiselivsbedriftene i Kosmos. Det loves et eksklusivt magasin i klasse med Scanorama som SAS gir ut. Det vil bli trykket i et opplag på 150.000 eksemplarer.

Drivende kraft og idé- verk i Kosmos-eie. skaper av magasinet er Rundt om på bedriftene direktør Petter Ib henger det mye fin Christiansen i Kosmos, kunst som gjør krav på som ikke legger skjul omtale.

på at det stilles store Det er Media Consult forventninger til dette i Oslo som er ansvarlig magasinet, og at ambi- for utgivelsen. Redaktør sjonsnivået er høyt. er Hans Olav Thyvold,

Første nummer vil kjent fra TV-program- være på 116 sider og met Diskuteket. I redak- inneholde stoff om rei- sjonsrådet sitter foruten selivsdivisjonen i Kos- Petter Ib Christiansen mos. Det vil også bli Levar Sand fra stoff av mer generell Jahre Line som repre- natur, f.eks. reiselivs- senterer bedriftene.

skildringer og intervju- Det kommer ut ett er med kjente personer. nummer i år, to neste år

I hvert nummer blir og fra 1990 regnes det det også en presenta- med fire utgivelser i sjon av et kjent kunst- året.

Konsernutvalget i Kosmos har vært samlet for første gang. Noe over 30 representanter fra de forskjellige bedrifter møttes på Park Hotel i Sandefjord og ble ønsket velkommen til det **historiske møtet av direktør Oluf Arntsen. Administrerende direktør Bjørn Bettum orienterte om den omstilling Kosmos er iferd med å gjennomgå. Konsernutvalget er et informasjons- og samarbeidsorgan som skal behandle saker av felles interesse for de ansatte.**



Konsernutvalget valgte et arbeidsutvalg som består av Johnny Wæhler, Jahre Line, Torny Veraas, Hotel Caledonien, Grethe Stabæk Andersen, Anders Jahre A/S og Arvid Aga, Bergenske Intersped. Jan Johansen, Guru Papp ble også valgt inn i arbeidsutvalget. Han var ikke til stede på konsernutvalgets første møte.

— En nødvendig omstilling

Bettum trakk trådene tilbake til 1960-årene til dengang Kosmos beskjeftiget seg med hvalfangst. Hvalfangsten forsvant etter hvert som hvalbestandene ble redusert. Dette skjedde i de første 15-20 årene etter krigen, og i 1960 ble det slutt på hvalfangsten for Norge.

- Kosmos utviklet da - på Anders Jahres initiativ - en skipsfartsvirksomhet som ble den viktigste virksomheten i 60- og 70-årene. I 70-årene ble skipsfarten hardt rammet idet verdenshandelen begynte å vise langsommere vekst. Det medførte visse struktur-

endringer for verdensøkonomien, og skipsfarten ble sterkt rammet av krisen som varte i 10-12 år. I 1970-årene bestemte Kosmos seg derfor for å spre sin risiko på flere felt. Hadde ikke Kosmos gjort dette, hadde selskapet tapt sin egenkapital, sa Bettum.

- Styret i Kosmos valgte en ny strategi som har særpreget Kosmos i 80-årene. Årene har vært preget av omstilling. Fire virksomhetsområder ble bygget opp: Industri, reiseliv, transport og shipping. Dette var en bevisst planlegging fra et ensidig skipsfartsselskap til et selskap med fire interesseområder som stort sett har utviklet seg positivt.

I de siste to årene har vi i Norge og verden forøvrig hatt en usikker konjunkturutvikling - etter en oppgang på syv-åtte år. Nå er vi inne i en ny fase. Norge har vært utsatt for en særpreget konjunktur de siste to år: oljeprisen har falt, og

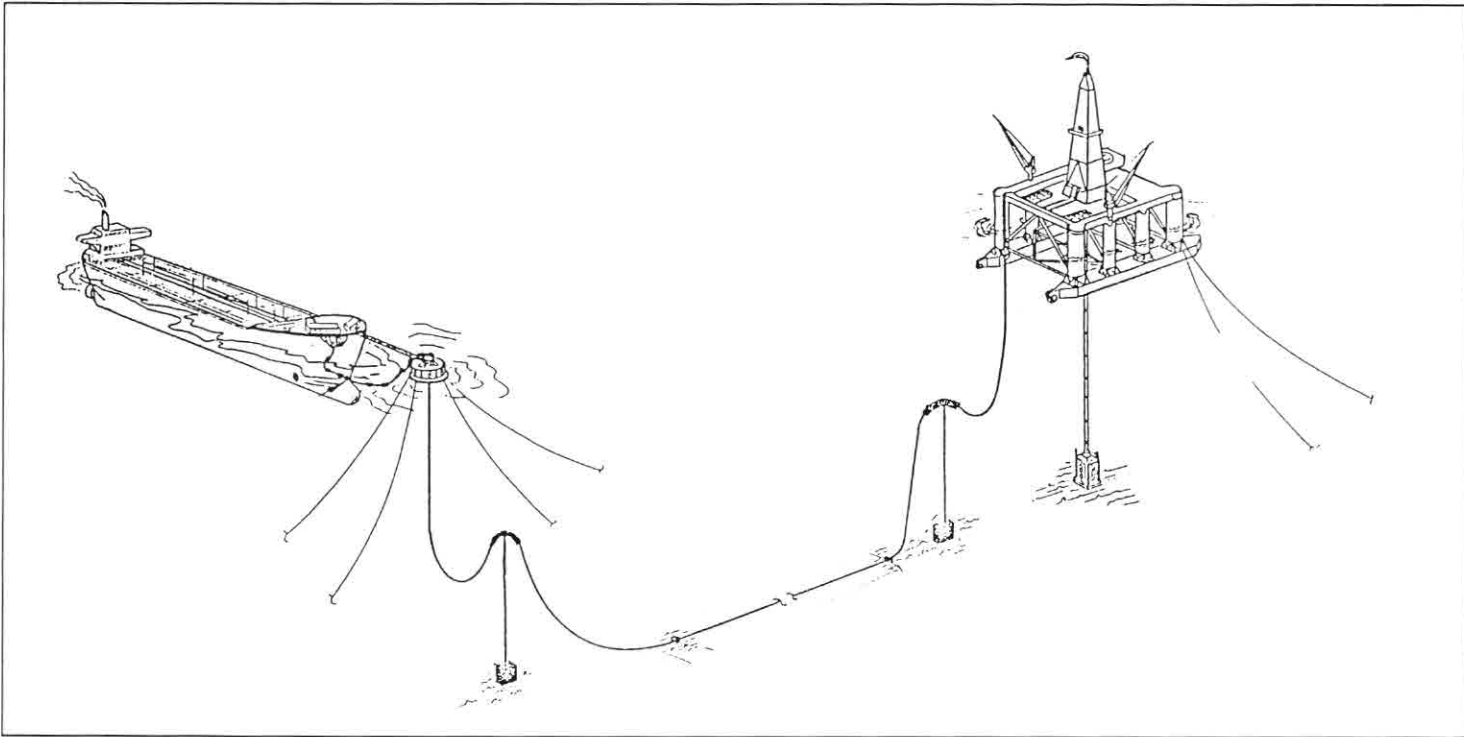
kostnadsnivået er stort sett høyere enn de land vi konkurrerer med. Rentemarkedet i Norge ligger også høyere enn andre land.

Styret i Kosmos har vært veldig opptatt av dette. Balanseregnskapet begynte etterhvert å bli anstrengt. Følgelig ble administrasjonen - i forbindelse med revurderingen av prognosene som går over fire-fem år - anmodet om å bearbeide en ny utvikling basert på svakere konjunkturer. Man ønsket å styrke basisen for vekst i Kosmos. Fra aksjonærhold er det reist kritikk over at vi hadde spredt vår virksomhet, sa Bettum, som gjorde det helt klart at Kosmos ikke er i noen dårlig situasjon, og at utviklingen i selskapet stort sett har vært bedre enn i de fleste norske selskaper. Men vi må søke å tilrettelegge forholdene slik at vi har mulighet til å utvikle Kosmos videre, sa han.

Forts. neste side



Saugbrugsforeningen har den største representasjon i konsernutvalget. Her er det Odd Riise, med hendene hevet, som har et innlegg. De øvrige er fra venstre Tomas R. Rolandsen fra Arne Pedersen, Geir Nohr fra Saugbrugsforeningen og Tom Rosberg, Saugbrugsforeningen.



«Jaguar» i testproduksjon i den britiske sektor

- Dette gir oss et potensiale for fremtiden. Den- om prøveproduksjon av olje på Birch-feltet i brinetype prosjekter vurderes av mange oljeselskaps sektor av kontinentalsokkelen der m/t «Jaguar» opererer som en kombinert lager- og shuttle- og viser til en kontrakt som er inngått med oljeselskapet Occidental Petroleum via selskapet SBM sjon for langtidstesting.

«Jaguar» på 67.000 tonn dødvekt ble bygget i 1981 og har i de siste årene vært engasjert i lektringsvirksomhet i Mexico-gulven. Tidligere i høst gjennomgikk skipet en nødvendig ombygging ved Haugesund Mekaniske Verksted for å klargjøres til de oppgaver som prøveproduksjon medfører. Skipet ble oppgradert med utstyr for bøyefortøyning og lastning over baugen. I tillegg ble det installert utstyr for dynamisk posisjonering.

Til høyre:
- Oljeselskapet er meget godt fornøyd med både skip og besetning, sier Bjørn Bogenes, som her prøver å løfte en slange med Birch-olje på «Jaguar».

Oppholdet i Haugesund varte fra 1. til 23. august. Vanlige dokkingsarbeider ble utført samtidig som spesialutstyret ble montert. Deretter gjennomgikk skipet en ukens test i

Åmøyfjorden ved Stavanger, og gikk derfra til Birch-feltet. I Åmøyfjorden møttes forøvrig «Jaguar» og «Jarena» for første gang. «Jarena» er som kjent engasjert i oljetrans-

porten for Statoil på den norske sokkelen og er et spesialbygd bøyelasteskip.

Det testprogram «Jaguar» medvirker i er basert på anvendelse av en ombygd flytende oljerigg. Det har til hensikt å gi operatøren Occidental Petroleum nødvendig informasjon for å bestemme om feltet skal utbygges og eventuelt velge en effektiv plan for dette. Kontrakten med Anders Jahre A.S har en varighet på 15 måneder med opsjoner.

- Det spesielle ved denne type prøveproduksjon er at oljen pumpes fra riggen og direkte inn på skipets tanker uten å ta veien innom et lager som er det vanlige, sier Bjørn Bogenes. Han var ombord i «Jaguar» den første uken



Forts. neste side

Forts. fra foreg. side

Den tekniske løsningen som Occidental Petroleum har valgt for Birch-feltet representerer en betydelig forenkling og besparelse i forhold til andre langtids testprosjekter. Tegningen til venstre viser skjematisk hvordan testproduksjonen foregår.

etter at skipet kom til Birch-feltet og kunne notere at skip og besetning utførte sin jobb meget tilfredsstillende. Operatøren er godt fornøyd med skip, installasjoner og mannskap.

Bogenes har spilt en sentral rolle når det gjelder spesifikasjoner for det utstyr som har vært nødvendig å montere på «Jaguar». En stor del av prosjekteringen er utført i Anders Jahre A.S. Konseptet ble gjennomdrøftet på et møte i London der Occidental Petroleum aksepterte løsningene for ombyggingen.

- Med denne type tankfart har Norge et konkurransefortrinn. Den krever litt mer teknologisk innsats. I den forbindelse kan jeg nevne at engelskmennene forlangte norske toppoffiserer på «Jaguar». Fire av offiserene er norske og står under ledelse av kapteinene Bjørn Farbrøt og Jarle Hellevik. Det øvrige mannskap er fillippinere.

Prosjektet har vakt stor og positiv interesse i hele besetningen, sier Bjørn Bogenes.

Eva Isaksen

er ansatt som økonomisjef i Anders Jahre A.S. etter Jan Walle, som har tiltrådt som adm. direktør i Bastøfergen. Eva Isaksen har flere års erfaring fra shipping og kommer fra stillingen som økonomisjef i Det Nordenfjeldske Dampskibsselskap.

- Et alle tiders arrangement

Blir det Kosmos-stafett neste år?



Hanne Larsen med premien som 1. laget fikk i Kosmos-stafetten.

Blir det noen Kosmos-stafett neste år? Det er Hanne Larsen på ble jo tatt av Hotel Klubben i Tøns-Saugbrugs som lur på dette i for- berg. Kanskje noen på Park Hotel bindelse med omstruktureringen i kunne overta som ildsjel?

- Saugbrugs stilte to lag i stafetten i Tønsberg i mai, og det var et alle tiders arrangement. Selv løp jeg på 2. laget som ble nummer 10 sammenlagt. Og etterpå var vi alle sammen med på banketten med premieutdeling og dans. Det var kjempegøy, og jeg håper Kosmos-stafetten kan fortsette, sier Hanne, som tilføyer at treningen allerede er igang for neste års dyst. - Alle som deltok hos oss har

meldt seg på til neste stafett. Det ville være leit om det ikke blir noe mer, mener hun.

Saugbrugs satte opp to minibusser til Tønsberg i mai, og reiste tilbake til Halden kl. 03 om natten etter banketten på Klubben.

- På vårt lag deltok Hans Edvard Karlsen som er en ivrig syklist. Bussen vår ankom Halden kl. 06 om morgenen dagen etter, og Hans Edvard dro hjem og skiftet og dro deretter

direkte til et sykkelritt i Bærum. Snakk om innsats, sier Hanne.

Bedriftsidrettslagets formann Arne Larsen tok opp videofilm av stafetten. Filmen er blitt vist for de som var med, og diplomene de fikk er hengt opp i kantinen.

- Jeg har alle Saugbrugsdeltagerne med meg når jeg uttrykker håp om en ny Kosmos-stafett i 1989, sier Hanne Larsen.

Jahre Line slår alle rekorder



Informasjonssjef Levar Sand (LV.) og markedsjef Torbjørn Nåvli er svært godt fornøyd med utviklingen på passasjersiden.

Jahre Line seiler i medvind som aldri før. Sommeren 1988 ble den beste i selskapets 27-årige historie, og antall reisende oversteg 128.000 i løpet av juni, juli og august.

Sammenlignet med fjorårets passasjertall for de samme tre måneder, utgjør dette økning på ti

prosent. Juli var toppmåneden med et passasjertall på 58.000, og dette er ganske nær det maksimale av det Jahre Line kan klare i løpet av en måned.

Gjennomsnittlig var 93 prosent av lugarene belagt ved hver avgang.

— Kolossal innsats av alle ansatte

- JO, det gikk bra i sommer, sier Torbjørn Nåvli og Levar Sand, henholdsvis markedsjef og informasjonssjef i Jahre Line. Førstnevnte begynte i selskapet på forsommeren og gir uttrykk for å ha kommet til en arbeidsplass med godt miljø, stor innstas, og mange hyggelige mennesker. Levar Sand har opplevd gode tider før, men aldri har suk-

sessen vært så stor som akkurat denne sommeren.

- Vi har ingen grunn til å henge med haken. Innsatsen hos alle ansatte har vært kolossal både på land og ombord i ferjene, sier de, og kan fortelle følgende lille artige historie: Vi hadde 1200 passasjerer med «Kronprins Harald» tre dager i juli. Hadde vi greid ti dager med over 1000 passa-

sjerer, hadde kaptein Aalvik spist lua si. Det hadde han lovet. Men det slapp han, heldigvis for ham.

I Jahre Line er man selvfølgelig lykkelig over at antall tyske passasjerer stiger. I juli var økningen på hele 26 prosent. Økning var det også i juni og august på henholdsvis 11 prosent for hver måned. Norge har dermed befestet sin stil-

ling på verdens potensielle største turistmarked - Vest-Tyskland.

På årsbasis regner Jahre Line ca. 340.000 reisende mellom Oslo og Kiel, hvilket vil være en økning på ca. syv prosent sammenlignet med 1987. Det vil være et godt resultat med tanke på den økonomiske situasjon vårt land befinner seg i for tiden.

Godkjent karakter — men den kan bli enda bedre

1300 personer er blitt spurt om hva de mener om Jahre Line. Norsk Gallup har stått for undersøkelsen som gikk ut på å kartlegge gode og dårlige sider ved Jahre Line. Undersøkelsen har vært landsomfattende og har dessuten foregått ombord. i

– For første gang har Jahre Line gjennomført en omfattende markedsanalyse for å innhente markedsdata til bruk i utforming av strategier for produkt- og tilbudsutvikling og for markedsføring. Nå har våre gjester sagt hva de vil ha, og nå er det opp til oss å utvikle vårt produkt tilsvarende.

Stort sett bekrefter undersøkelsen at Jahre Lines produktfilosofi er riktig. Tre av fire er fornøyd med at Jahre Line har et 1. klasse- og et turistklasse-tilbud. En av fire har kjennskap til Jahre Line og en av fem har reist med våre skip i ruten Oslo-Kiel, og av de som har reist kommer ni av ti

igjen. Undersøkelsen bekrefter at Jahre Line har en viss høyprisprofil i markedet idet en av fire viser til høyere priser på Jahre Line, men sier også at en av tre kjenner Jahre Line som et høykvalitetsprodukt.

Høy kvalitet

Av negative forhold kommer det spesielt til uttrykk bl. a. at aktivitets- og underholdningstilbudet ombord er for dårlig, at butikkene er for små og at prisnivået i butikker og restauranter er for høyt.

Det er Jahre Lines policy å bli nær 100% markedsorientert, og derfor er et klart at vi vil omgående sette igang flere tiltak som

reisebyråer og i næringslivet. Resultatet ble bra. - Hvis det skal gis karakter til Jahre Line etter spørreundersøkelsen, ligger denne et sted mellom «godt» og «meget godt», sier markedssjef Torbjørn Nåvli.

går ut på å høyne trivselen for passasjerene ombord.

Ombygging?

På kort sikt vil vi f.eks. arrangere en rekke spesialitetsuker med spesialretter på menyen. På litt lengre sikt vil vi se nøye på forholdet pris/ytelser ombord spesielt når det gjelder forretningsreisende. Vi vurderer også for tiden et prosjekt som tar sikte på om- og utbygging av møtefasilitetene ombord, sier Nåvli, som tilføyer at casino, rulletter, slot-maskiner og bingo kanskje kan bli tilbud til de reisende ombord. Et annet tilbud som kan vise seg å bli meget vellykket, er tilbud som kjøp av

dansk kjøtt ombord etter at kjøkkpakker er tatt i transit fra Danmark. Kanskje vil pensjonister kunne glede seg ekstra over muligheten til å få kjøpt dette. I høstmånedene har Jahre Line ledig kapasitet, og en kjøttpakke vil kunne friste - sammen med det øvrige tilbud Jahre Line representerer. Andre fergeselskaper har jo suksess med tilbud av denne type.

Informasjonssjef Levar Sand tror - i likhet med Nåvli - at det er mulig å hente flere reisende både fra Tyskland og Norge.

- Det er viktig å hente flere kunder utenom høysesongen. En liten kjøttpakke kan bety mye i denne sammenheng, sier han.

Nye stillinger er opprettet

Jan Moberg er ansatt i en nyopprettet stilling i Jahre Line som food and beverage manager. Moberg har tidligere vært direktør på Grand Hotel i Oslo og sjef for restaurant Håndverkeren. I 1970 ble han direktør for Stortorvets Gjestgiveri og var deretter i tre år i Royal Viking Line som innkjøper og proviantmester. Han har vært i Kloster Cruise i ni år som hotellmanager, en kort periode på «Peter Wessel» som sjef for skipets data-anlegg, før han kom til Jahre Line der han skal ha ansvaret



for innkjøp, meny, priser og kalkyler i nært samarbeide med kjøkken- og hotellsjef.

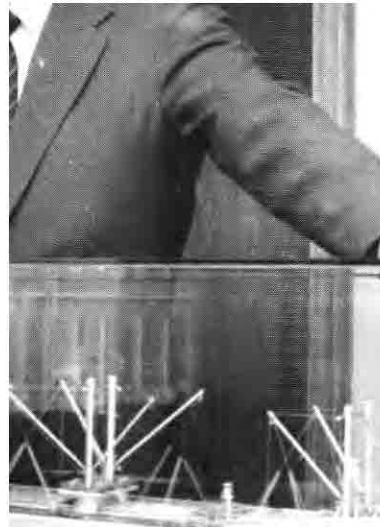
I Jahre Line er det i år også opprettet en stilling som hotellsjef, og det er Christain Bolt som nå bekler denne. Stillingsbetegnelsen er egentlig «driftssjef hotell», og omfatter begge Jahre Lines skip.

Bolt var tidligere hotellsjef på «Kronprins Harald». Han kan se tilbake på mange år som «director hotel operations» i Norwegian Cruise Lines i Miami, og har dessuten vært lærer og inspektør ved Sandefjord kokk- og stuerterkskole i tilsammen 17 år.

- I Jahre Line har

O jeg ansvaret for driften av restauranter og lugarer, og det jeg nå beskjeftiger meg med er bl.a. å stramme inn på kostnadene, sier han.

!.' 1•



Thor Barth med en modell av «Javara», det første Jahreship han førte byggetilsyn med.

Det ville tatt 25 år å repetere alt som har skjedd

En av veteranene i Anders Jahres rederi, teknisk direktør Thor Barth, kan i høst se tilbake på 25 års ansettelse. 25 år er kanskje ikke så lang tid, men på Barths felt - shipping - har det skjedd mye. - Det ville tatt 25 år å repetere alt som har skjedd. Norsk shipping har i løpet

- Norsk skipsfart kan utvilsomt ha en fremtid, sier Barth, men betingelsen er at vi makter å ta vare på de kunnskaper som norsk shipping fortsatt sitter inne med, og som har skapt goodwill over hele kloden.

Før jeg ble ansatt hos Jahre, jobbet jeg i Veritas i Tyskland. Som besiktelsesmann hadde jeg mye å gjøre med Jahre-flåten. Jahre ønsket en mann i Japan i forbindelse med nybyg-

gene der, og så ble jeg rederimann. Jeg ble i Japan i to år.

Etter at jeg kom hjem igjen, fikk jeg ansvaret for rederiets nybygningsaktiviteter. Og ved siden av dette koordinerte jeg driften av turbinskipene frem til 1979 da jeg ble teknisk direktør.

Akkurat nå er det bl.a. en eventuell ombygging av «Kronprins Harald» som bearbeides. Det er planer om å forandre konferansedelen ombord,

av disse årene gjennomgått store forandringer. Da jeg ble ansatt i 1963 var det stor virksomhet på nybygg-sektoren, og tilsvarende stor aktivitet på driftssiden. I 70-årene kom skipsfartskrisen. Men nå ser det ut til at vi kanskje er på vei opp av bølgedalen, sier han.

og å foreta noen andre mindre justeringer med innredningen.

Ellers er rederiet nok så aktivt når det gjelder second hand tonnasje, altså kjøp og salg av skip. På nybygg-sektoren har det vært relativt stille. Vi har ikke - når vi ser bort fra «Kronprins Harald» - overtatt nye skip siden tidlig på 80-tallet. «Jarena» var det siste nye skip vi fikk. Markedet har ikke vært så godt at det har vært

fornuftig å kontrahere nytt. Idag drives 12 skip herfra. I mitt ansvarsområde ligger også teknisk og maritim drift av disse skipene.

- Du har opplevd både medgang og motgang innen shipping i disse 25 årene?

- Det var gode tider og stor fortjeneste på shipping i 60-årene. Kontraheringsbølgen varte inn i 70-årene da krisen begynte. Den snudde opp ned

Forts. neste side

Vant tur m Paris

For å motivere de ansatte på billettkontoret, ble det satt opp premier som skulle trekkes blant de ansatte hvis passasjertallet oversteg budsjettet, der 52.000 passasjerer i juli var det magiske tall. Ledelsen fristet med en reise med opphold til Kiel hvis passasjerantallet for juli ble 55.000, og to reiser til Paris hvis antallet skulle bli 57.500 eller mer. Og som nevnt annet sted i Kosmos Nytt gikk det aldeles utmerket for Jahre Line i juli da passasjertallet stoppet på fenomenale 58.200. Det samme opplegg med premiering hadde man på Kiel-kontoret, og champagnekorkekenes smalt begge steder etterhvert som bestillingene strømmet inn. Et diagram på kontorveggen viste til enhver tid hvor mange passasjerer det dreide seg om, og de ansatte la for dagen en fin innsats.

1. august tok forørig Jahre Line ibruk et nytt billettsystem der billette-

Berit Bottolfsen og Cecilie Fevang, begge ansatt på booking-kontoret i Jahre Line, kan takke sine passasjerer for at de nå får en reise i til Paris. Og Bente Engh, også hun ansatt samme stec I, er i samme situasjon. Hun får en reise til Kiel. De tre ble nemlig de heldige vinnere av tre reiser fordi passasjertallet i juli «sprengte» alle prognoser.



Det nye billettsystemet har mange fordeler, sier passasjersjef Frank Berntsen. Til venstre bookingssjef Randi Cappelen, og til høyre Cecilie Fevang som ble en av de to heldige vinnere av en tur til Paris.

ne utstedes på data, og hvor billettene sendes i posten til de som bestiller. Med billettene følger en innbetalingsblankett. Og når den er stemplet enten på postkontoret eller i banken, er billetten gyldig. Tidligere

måtte billettene hentes, og det nye system er en stor forenkling.

Passasjersjef Frank Berntsen opplyser at man har arbeidet mot det nye systemet i flere år. Det har flere fordeler. En av dem er f.eks. at

det vil danne grunnlag for kunderegister, som markedsavdelingen kan gjøre seg nytte av. En annen fordel er at pengene kommer raskere inn ved denne ordningen.

Forts. fra foreg. side på hele tilværelsen for hele rederieringen.

På teknisk sektor har denne krisen og dårligere tider vært en utfordring fordi vi har måttet legge om driftsformen for å komme ned på et lavest mulig utgiftsnivå. Dengang inntektene var skyhøye ble det underlig nok ikke lagt så mye arbeide i å spare noen kroner på utgiftssiden. Filosofien var at det var bedre å bruke tiden til å tjene penger og heller ta de utgifter som kom. Men da krisen kom, var vi nødt til å tenke anderledes. Og

det var vært en stor utfordring og fantastisk lærerikt.

- Hvordan bedømmer du situasjonen nå?

- Fra ledelsens side er det uttrykt at man ønsker å satse på internasjonal shipping. Det innebærer vel at rederiet vil ekspandere. Og det er en klar bedring i markedssituasjonen.

- Har det skjedd noe i de 25 siste årene som du vil trekke frem?

- I løpet av 25 år vil det være både positive og negative ting som skjer. Noe av det som menneskelig sett har vært tungt er selvfølgelig overgan-

gen fra norske til utenlandske mannskaper. Dette har vært nødvendig, men det er ikke med glede man ser en slik utvikling. Å drive med utenlandske mannskaper innebærer selvsagt også endel problemer i tillegg til de man ellers måtte ha.

Det er jo så mange positive inntrykk som kan trekkes frem. Av faglige utfordringer er vel kanskje passasjerskipene noe spesielt fordi de spenner over det meste, og resultatet blir synlig for så mange.

Jeg ser tilbake med positivt minne på de

«gode tider» da vi hadde et kjempestort nybygningsprogram og var med på en teknisk interessant utvikling. Det var en tid med mer å gjøre enn familien kanskje synes var moro. Men det er ikke mulig å jobbe seg ihjel hvis det man driver med er lystbetont. Den enorme kontaktflaten med interessante mennesker fra praktisk talt hele kloden har vært både til glede og nytte, og det å jobbe i et miljø med dyktige og loyale medarbeidere rundt seg er kanskje det mest positive jeg kan se tilbake på, sier Thor Barth.

Mer attraktivt å reise

Bastøfergen har ikke lenger Norges dyreste rekesmørbrød. 1. september gikk prisen kraftig ned, fra 46 kroner til 33. Og samtidig overtok Kosmos Catering driften og ansvaret for serveringen ombord i de to fergene. Jan Waile, nyansatt direktør i Bastøfergen, har spilt en sentral rolle i denne sammen-

Men det er ikke bare rekesmørbrødene som er blitt billigere siden Walle inntok sjefsstolen. Det forhold at Kosmos Catering - med sin daglige leder Tom Roar Granerød - har overtatt ansva-

ret for matserveringen og restauranttilbudet ombord, har medført en mer omfattende meny. Mens varm-mat-tilbudet tidligere hovedsakelig besto av en «truckers plate», tilbys det nå en variert

heng. Walle, som etterfulgte Nils Brokstad fra 1. august, er opptatt av helheten i det produkt selskapet skal tilby sine over 1,8 millioner reisende årlig, og mener at passasjerene skal kunne få seg et måltid mat til en rimelig pris under den halvtimes lange overfarten mellom Horten og Moss.

middagsmeny som tilberedes i land i Moss. Og prisene er konkurransedyktige med det som veikroene og tavernaene langs landeveien opererer med.

- Det viktige er at

Kosmos får full kontroll på helheten i det produkt Bastøfergen representerer. Det dreier seg ikke bare om å frakte passasjerer og biler over fjorden på kortest mulig tid. Bastøfergen har vært



Bastøfergen har ikke lenger landets dyreste kafeteria. Rekesmørbrødene har gått kraftig ned i pris.



Jan Walle på broen på en av fergene sammen med matros Arne Johansen.

med Bastøfergyen

kjent for å ha landets dyreste kafeteria. Avtalen med en privat restorantør ble sagt opp tidligere i høst, og vi går nå inn og driver denne virksomheten selv. Vi har gjort noe med prisene og tilbudet, og vil gjøre noe med interiøret også. Vi vil kort sagt gjøre det mer attraktivt å reise med våre ferger. Dette er viktig i en tid med stadig større konkurranse, f.eks. fra «Bohus II» som seiler mellom Sandefjord og Strømstad, og den påtenkte tunnelen mellom Moss og Horten, sier Walle, og peker på at oppholdsrommene på ferger skal lives opp med blomster, farver og gardiner. Serveringsstedene skal bygges om og få et mer tidsriktig preg. Kioskene nedlegges fordi de ikke har vært regningsvarende. Jahre Line har fått disponere vindusarealet i kioskene til markedsføring av sitt produkt.

Etkjempeprodukt å tilby

- I og med vårt store antall reisende, har vi et kjempeprodukt å tilby andre selskaper når det gjelder markedsføring. I

— Ikke lenger landets dyreste kafeteria

første omgang de Kosmos-selskaper som driver med reiseliv. Kanskje kan dette tilbudet bygges enda videre ut, og dette vil bidra til å forskjønne lokalene ombord, mener Walle, som understreker at den store utfordring ligger i å gjøre et helhetlig produkt enda bedre for de reisende.

- Hva er ditt inntrykk av selskapet hittil?

- Bastøfergen er en veldrevet bedrift. De ansatte har lang erfaring, og later til å trives. Miljøet er godt. Jeg tror at Bastøfergen er en attraktiv arbeidsplass. Idag er vi totalt 110 ansatte. I tillegg er det 27 i Kosmos Catering.

Hva med superfergen?

- Den tidligere direktøren, Nils Brokstad, var svært opptatt av en ny superferge. Har du noen tanker om dette?

- Det er få Kosmos-bedrifter som i den senere tid har fått så stor oppmerksomhet fra mediene som Bastøfergen. Planene om den nye superfergen har vært sentrale i denne sammenheng. Brokstad var flink til å markedsføre dette prosjekt, som er et interessant konsept. Men det har hittil møtt mye motbør fra politikerne. De trafikkmessige konse-
kvenser har satt en foreløbig stopper for en stør-

re ferge. Personlig er jeg ikke forutinntatt. Kanskje kunne to nye ferger i like stor grad som én større være en god løsning? Det er et regnestykke, dette.

Antall avganger har økt

- Er det mulig å øke kapasiteten med de to eksisterende fergerne?

- I år har vi øket antall avganger med fire. Dessuten går fergerne så raskt det lar seg gjøre. Vi har tatt ut alle reserver, så her er det ikke mer å hente. Likevel hender det at biler blir stående igjen på kaia uten å komme med. Dette kan skje på torsdager, fredager og ved enkelte morgenganger, selv om antallet er blitt redusert.

I første halvår i år har vi forøvrig hatt en vekst i trafikkmengden på fem prosent, mot 3,5 i forhold til prognosene. Prognosene sier forøvrig at vi i 1990 skal frakte fire tusen kjøretøyer i døgnet. Ifjor var tallet to tusen, sier Jan Walle, som mener at Bastøfergen passer godt inn i den fergedivisjon Kosmos ønsker å satse på i tiden som kommer.

Fristende å svare ja



Jan Waile, 33 år gammel og ny direktør i Bastøfergen, har hittil ikke søkt på en eneste av de stillingene han har hatt i Kosmos. Han er blitt tilbudt dem. Det samme skjedde med direktørstillingen i Moss-selskapet. En morgen ble han spurt om han kunne tenke seg toppsjefjobben i Bastøfergen. Spørsmålet kom temmelig overraskende.

- Var det en vanskelig avgjørelse å ta?

- Det vanskelige var at det fortsatt var mye ugjort i Anders Jahre, som står foran en spennende utvikling. Jeg var økonomidirektør i Anders Jahre før jeg ble ansatt i Moss.

Men det er klart at det var fristende å svare ja. Jeg har ikke lyst til å bli spesialist på ett område. På sikt har jeg hatt ønske om en administrativ jobb. Men dette gikk jo litt raskere enn jeg hadde regnet med,

Jan Walle er født og oppvokst i Larvik. Han tok eksamen ved Sandefjord Handelsgymnas, før det ble verneplikt i marinen. Deretter ut-

dannet han seg ved BI. Han var i fire år ansatt i Saga Petrokjemi i Bamble og avsluttet der sitt engasjement som ordresjef. Så ble det en kort periode på Jahres Fabrikker som systemsjef, før han tiltrådte som EDB-sjef i Kosmos. Og sist var han økonomidirektør i Anders Jahre.

Han skal forøvrig fortsatt ha ansvaret for informasjonsteknologien i Anders Jahre hvor han skal være én dag i uken.

- Informasjonsteknologi er et veldig interessant område. Man bør ikke brenne alle broer bak seg selv om man skifter jobb, sier han.

Forts. fra side 2

Vekst og omstilling

Det har vært en veldig vekst og omstilling siden jeg begynte i Anders Jahre i 1881. Jeg var der en tid før jeg kom over i Kosmos. Overtagelsen av Saugbrugsforeningen og Bergenske er jo ting man vil huske. Gjennom en omorganisering laget vi en konsernstab i Kosmos og fikk gjennomført de ulike divisjoner. Selskapets ansatte øket voldsomt i antall, fra ca. 1000 da jeg begynte, til over 6000 på det meste.

- Hva har vært din rolle i ledelsen?

- De siste årene har jeg hatt alle stabsfunksjoner. Avdelingssjefene for finans, informasjon, jus, personal og økonomi har rapportert til meg. Det er et omfattende ansvarsområde, men interessant. I senere tid har det blitt mer og mer generell administrasjon. Jeg har jobbet nokså nær Bjørn Bettum.

Kontakt med småaksjonærene

- Du har hatt hovedansvaret for de kjempestore generalforsamlingene i Kosmos. Er middagen etterpå med på å skape goodwill for selskapet?

- Generalforsamlingen bidrar til at vi kan holde kontakten med småaksjonærene. Jeg tror denne tradisjonen betyr mye. I år hadde vi 2400 til middag. Jeg føler at generalforsamlingen i Kosmos er 17. mai nummer to i Sandefjord. Jeg regner med at tradisjonen vil fortsette selv om jeg reiser til Kristiansand. Kanskje kommer jeg tilbake som småaksjonær for å delta på middagen.

- Har du noen tanker om fremtiden for Kos-

mos?

- Jeg tror det er riktig å konsentrere seg om shipping, fergefart, nordsjøfart og treforedling. Kosmos har ikke finansiell kapasitet til å konsentrere seg om alt, slik tilfellet har vært.

Markedet forsvant

- Var satsningen på transport og hotelldrift gal?

- Transportvolumet har blitt mindre. Da vi restrukturerte den virksomheten vi overtok, forsvant markedet samtidig. Når det gjelder hotellene, har driftssiden i år vært bedre enn ifjor, tross dårligere marked. Men skal man være i en bransje, må man ha en større kjede. Til dette kreves kapital. Det blir til syvende og sist et spørsmål om hvor kapitalen bør settes inn. I den forbindelse mente vi at det var naturlig å satse sterkere på f.eks. Jahre Line - som har hatt en oppblomstring - enn å fortsette med hotellene.

Tilbake til «Syden»

- Hvordan blir det å forlate Kosmos?

- På fransk heter det at «å skilles er å dø litt». Det er klart at man legger igjen noe av seg selv etter så mange år. Men samtidig må jeg få si at når bestemmelsen først er tatt, så gleder jeg meg til å komme tilbake til «Syden». Jeg forlot Kristiansand for 28 år siden. Både jeg og Kristiansand har forandret oss på disse årene. Jeg håper vi vil trives med hverandre, sier Oluf Arntsen, som i sin nye stilling har fått ansvaret for 12 sparebanker i Telemark og Agder fylkene, med en forvaltningskapital på fire milliarder, og et finansieringsselskap.

Ulykker som ikke blir glemt

Kosmos har i sin 60-årige historie eid mange skip. Det eksakte antall er vanskelig å gi, men rundt regnet kan vi si 150. Av disse var ca. 65 engasjert i hvalfangst - flytende kokerier, hvalbåter og korvetter.

På tross av at Kosmos har hatt

tusener av mannskaper i sin tjeneste, har ikke selskapet opplevd ulykker og uhell i nevneverdig grad, selv ikke gjennom de 40 år i hvalfangstvirksomhet. To ulykker har likevel satt seg fast i erindringen. To flyulykker, den ene i 1929, den andre i 1952.

Av Vilhelm Møller

Ulykken i 1929 krevde to menneskeliv, nemlig flyveren Leif Lier, og skipslegen dr. Schreiner, begge under 30 år.

Flytende kokeri «Kosmos» hadde på sin første tur til fangstfeltet engasjert et en-motors sjøfly som skulle foreta rekognoseringsturer rundt kokeriet og rapportere om isforhold og hvalforekomster. 2. juledag 1929 tok flyveren med seg dr. Schreiner på en tur over havet rundt kokeriet; det var sannsynligvis ikke ment som noen langtur, for de tok ikke med seg radioapparat, heller ikke nistemat. Vanligvis pleide flyet ikke være borte mer enn etpar timer.

Denne gang vendte flyet **ikke tilbake**. Fangstbestyreren, kaptein Hans Andresen, innstilte all fangstvirksomhet, og satte i gang en omfattende leteaksjon, der også andre ekspedisjoners hvalbåter deltok. Skipsreder Anders Jahre hjemme i Sandefjord undersøkte muligheter for en hjelpeekspedisjon fra New Zealand, men forgjeves. «Kosmos» fanget dengang utenfor Rosshavet. Og kaptein Andresen hadde inntendelig pålagt flyveren Leif Lier om ikke å fly inn over Balleny-øyene. Pakkisen lå tett rundt denne øygruppen, og om flyet falt ned der, kunne ikke noe fartøy komme nær land.

Etter en uke ble all leting innstilt.



Ved flyulykken i 1952 omkom 11 personer, hvorav åtte var hvalfangere fra kokeriet «Kosmos III», samt tre av flyets **besetning**, flykapteinen, styrmannen og telegrafisten. Ulykken er tidligere omtalt i vårt blad, og vi skal her bare gjenta hovedpunktene:

På hjemtur fra fangstfeltet etter endt sesong 1951/52 gikk «Kosmos III» til Holland, der endel hvalfangere gikk i land. Noen av dem chartret 5. mai et Fred Olsen-fly, som skulle ta dem med fra Schipool ved Amsterdam til Jarlsberg flyplass ved Tønsberg. Kl. 20 tok flyet av fra Schipool, og beregnet ankomst Jarlsberg ca. kl. 23. Det var regn og tåke.

Siste kontakt med flyet hadde Fornebu og Jarlsberg ca. kl. 22.40, deretter var alt stille. Det ble snart klart at noe hadde hendt.

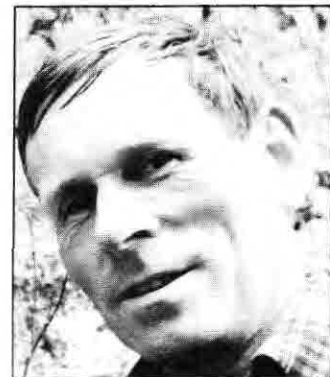
I grålysningen neste dag kom en liten flokk overlevende hvalfangere

ned til en gård i Drangedal i Telemark og fortalte at flyet hadde styrtet kvelden forut, og at flere var omkommet. De sårede trengte hjelp så fort som mulig.

Et storstilet redningsarbeid ble straks satt i gang, der bygdefolk gjorde en tapper innsats. I alt var 11 personer omkommet, derav åtte hvalfangere.

25 år senere var det en ingeniør i Oslo, Helge Tørnes fra Drangedal, som fikk satt opp en minneplate i fjellveggen der Kosmos-flyet hadde styrtet. Han hadde selv som unggutt vært til stede ved ulykkesstedet den fatale maidagen, og fått sterke og varige inntrykk av katastrofen.

Ved hjelp av sin sambygding, flyingeniør Nils Heldal ved Sogn videregående skole i Oslo, ble det laget en messingplate - som elevarbeid ved skolen - og denne fikk Helge Tørnes montert i fjellet der flyet crashet.



Helge Tørnes som satte opp minneplaten.

Til venstre: Minneplaten i fjellveggen der flyet med hvalfangere styrtet i 1952. (Foto: Eilert Kvernes).

Bygdefolket støttet opp om dette prisverdige tiltak.

Tiden leger alle sår, heter det i et gammelt ordtak. Også flyulykken i Drangedal vil bli glemt, unntatt i de familier som ble direkte berørt av tragedien. Således kan vi fortelle at nåværende 1. maskinist på «Petter Wessel», Oddvar Holmberg, Sandefjord, var yngstemann blant hvalfangere på ulykkesflyet. Han ble skadet i begge ben og forbrant, men overlevde. Sommeren 1987, altså 35 år etter ulykken, besøkte han sammen med sin kone Marit det stedet oppe i skogen ved Siljefjell der minneplaten er satt opp.

Men også endel bygdefolk i Drangedal vil ha vanskeligheter med å glemme. For det å stå ved et utbrent fly med døde og sårede spredt omkring er en sterk opplevelse. Og minneplaten i fjellveggen vil bidra til å holde det tragiske minne levende.

