

331 (05) B



# BK POSTEN

Nr. 10	DESEMBER 1970	6. årg.
--------	---------------	---------

## Thoresen & Co. Ltd. (Oslo) A/S

Den 22. oktober i år feiret vårt datterselskap i Oslo 40 års jubileum. På grunn av plasshensyn kan vi dessverre bare referere utdrag av adm. direktør Rolf K. Christensens beretning:

«Den 22. oktober 1930 ble det holdt konstituerende generalforsamling på advokat Dahl-Hansens kontor hvor vedtekter ble fastsatt med formål skibsmegling, handel og agenturvirksomhet. Aksjekapitalen, kr. 5.000,—, ble innbetalt kontant og ble benyttet til å overta befraktnings- og papiravdelingen tilhørende Det Oversjøiske Compagnies Handelsselskap A/S som var under likvidasjon.

Det første Styret var:

Konsul Einar Bruusgaard  
O. r. sakfører P. Ltz. Aass  
Generalkonsul H. B. Borgersen,  
adm. direktør

Dessuten ble følgende ansatt:

Rolf K. Christensen, kontorsjef  
(tiltrådt 10/10-1930)  
N. W. Smeby, skibningsavdelingen  
Frk. W. Gundersen, stenograf

S. Halvorsen, bokholder og lønningsbudsjettert var kr. 21.400 pr. år.

1931 var det første hele driftsår, og dette året bragte en netto fortjeneste på kr. 1.353,98 etter avskrivninger på inventar. Det gikk sakte fremover, og i 1932 lyktes det å vise et overskudd på kr. 37,68 etter avskrivninger, og tidligere års tap var da dekket. De påfølgende år bragte skuffelser og glede, men for eksportavdelingen ble det først virkelig bedring etter at Smeby hadde vært et års tid i Hong Kong og lagt om handelsavdelingen der ute fra import med comprador til agenturvirksomhet.

I 1940 kom krigen også til Norge, og all kontakt med våre forbindelser ute ble borte. Gasjene ble redusert, og resultatet var at fra høsten 1941 var det bare Borgersen som hevet gasje og opprettholdt et kontor i sin privatbolig. Christensen, som også i mellomtiden hadde tatt en annen stilling, deltok i forhandlinger om globale kommisjoner og med Krigsforsikringen.

I det første decennium var befraktningsavdelingen vår viktigste

inntektskilde, og selv fra 1945 til 1950 var vi aktive som skipsmeglere på Østen, men etter den tid er det kun som agenter for Hongkong & Whampoa Dock Co. Ltd. at vi opptrer som meglere.

Da krigen endelig var over i 1945, begynte forespørsler og ordre å strømme inn, men mangelen på kontorer gjorde at vi ikke kunne utnytte konjunkturene helt ut. Opp til syv funksjonærer holdt til i Borgersens privatbolig mens Christensen satt i sin egen leilighet. Til tross herfor kom omsetningen opp i ca. 4 millioner i 1946.

Omsetningen øket i de påfølgende år, og mer hjelp i salget var påkrevet. Smeby, som hadde arbeidet for et hollandsk firma i Hong Kong etter at Norge ble okkupert, kom tilbake til oss i 1949.

I 1947 ble vi tildelt av Oslo Kommune 3 små kontorer i Stortingsgt. 18. Der var imidlertid så trangt at vi ikke hadde en stol til besøkende. Våren 1950 flyttet vi til Jernbanetorget 4 hvor vi fikk betydelig bedre plass, men bare etter et par år trengte vi enda mer plass og flyttet til Karl Johansgt. 5/7. Også her ble plassen for liten etter hvert idet verten ikke klarte å gi oss de kontorer vi var stillet i utsikt. Trelastavdelingen flyttet derfor til Norske Alliances gård, men det var lite tilfredsstillende å ha kontorer på forskjellige steder, og pr. 2. januar 1969 overtok vi Sehestedsgt. 2 hvor samtlige avdelinger nu er samlet.

Omsetningen har stadig øket, og vår aksjekapital er forhøyet to ganger ved overføring fra disposisjonsfondet og er nu kr. 400.000. For å belyse veksten kan vi nevne at vår omsetning i 1969 var nærmere 50 millioner kroner, og status balanserte med kr. 9.773,069,82.

Generalkonsul Borgersen var adm. direktør fra starten til ut 1950. Etter den tid har Christensen vært adm. direktør.

I 1958 ble direktør Smeby opp tatt i Styret, og i 1969 ble også direktør Odvard Hansen styremedlem. Konsul Einar Bruusgaard var Styrets formann fra starten til ut 1955. Derefter fulgte skipsreder Hans Kiøsterud fra 1956 til 1968, og så fulgte vår nuværende styreformann skipsreder Rolf Rose-Anderssen.

Da Oslo-kontoret ble opprettet, var det bare Thoresen-kontorer i Hong Kong og Bangkok, mens det nu er kontorer også i Singapore, Sandakan, Tokyo, Yokohama, Kobe, Osaka, Nairobi, Mombasa, Kampala, Dar-es-Salaam, Salisbury, Ndola og Apapa, Lagos. Dessuten har Bangkok-kontoret 2 filialer i Thailand. Samtlige kontorer i Afrika er basert på handel mens det i Østen bare er Hong Kong-kontoret som har handelsavdeling.»

### ***BK-konferanse nr. 5***

Vi hadde tidligere til hensikt å holde rederikonferanse i desember i år, men av forskjellige grunner vil den bli utsatt til januar/februar 1971.

### ***Neptuniaden 1970***

I oktoberoversikten fra Velferdskontoret noteres at M/S «Hermod» ligger på 33. plass.

Vi gratulerer og ønsker lykke til med innspurten!

## Trampfart

M/S «Hamlet»

Dette skip går nå i fast saltfart mellom Cedros Island, Mexico, og Japan for regning av Universe Tankships Inc. (Ludwig). Hittil har «Hamlet» tatt fire laster, og farten later til å være populær, spesielt sett fra mannskapenes synspunkt. Lastetiden er som regel meget kort, ca. 1 døgn, mens lossingen tar relativt lang tid, ikke minst fordi det vanligvis skal losses i to havner i Japan.

I begynnelsen av august ble «Hamlet» igjen sluttet opp på timecharter, denne gang til Japan Line, Tokyo, for tre år til en rate av \$ 3,55. Skipet skal leveres på

dette certeparti mellom 1/7 og 1/10 neste år.

M/S «Hermion», M/S «Halldis» («Bragernes»), M/S «Hydra»

De to førstnevnte skip fortsetter i sine certepartier for Mitsui og Kawasaki og ventes tilbakelevert i 1. kvartal 1971.

M/S «Hydra» ventes tilbakelevert fra N. Y. K. i begynnelsen av desember, vil deretter dokke og blir ledig ca. 15/12. Vi har arbeidet med forlengelse av certepartiet for N. Y. K., men uten at vi er kommet til enighet om raten. Vi arbeider med andre muligheter, men foreløpig er det intet definitivt.

## Tankfart

M/T «Ellen» (ex «Dan Brostrøm»)

Vårt rederi har i flere år vært borte fra tankfart, men har imidlertid nå tatt en 10 % andel i et tankskip som er kjøpt av Johs. Hansens Rederi A/S, Oslo, som har 40 % i skipet. M/T «Ellen» er på 60.700 t. dw. og ble bygget i

Gøteborg i 1964. Prisen er US\$ 8.000.000. Skipet vil bli overtatt av eierne i desember i år og er allerede sluttet på timecharter fra neste høst på et fem års certeparti til en meget god rate. I det mellomliggende år vil M/T «Ellen» bli operert på løsmarkedet.

## Linjefart

Norwegian Asia Line

Som våre lesere kjenner til gjennom tidligere meddelelser, er ikke lenger rederiets linjefart på Østen av samme omfang som for få år tilbake.

Japan/Bay of Bengal linjen ble lagt ned for ca. 1½ år siden. Vi solgte «Hero», sluttet «Hydra» og «Halldis» på timecharter hvoretter disponeringen av de resterende skip ble som følger:

Japan/Thailand/Japan  
«Hallvard»/«Hallborg»/  
«Halldor» («Hai Hing»)

Japan/Borneo/Japan

Hai Meng»/«Helios»/«Hermod»  
 («Hai Hing»)

Thailand/Borneo/Japan  
«Hermelin»

Med de timecharterrater som vi i mellomtiden har oppnådd for «Hydra» og «Halldis» viste dette seg i 1969 å være en riktig disponering av selskapets Østenflåte idet de totale driftsresultater for de to skip på tidscerteparti samt linjeflåten lå langt over hva vi med rimelighet kunne ha ventet for samtlige skip i ren NAL-fart.

Hittil i år er det også gått meget bra med «Hydra»/«Haldis» på timecharter. Imidlertid er ikke alt gått helt som vi antok i våre prognoser for linjefarten. Halvårsregnskapene foreligger forlengst, og med inntekter for 3. og langt inn i 4. kvartal kan vi så smått begynne å se konturene av de endelige årsresultater.

Det gikk relativt brukbart i årets første måneder med vårt ruteopplegg Japan/Thailand og Japan/Borneo med rundreiser på 45 dager og faste seilingsdatoer. Utover våren og sommeren oppsto forsinkelser på grunn av tiltagende stevedoreangel i Japan, og våre skip måtte vente på stevedoregjenger. Fikk de omsider stevedorer ombord, var antallet ofte 1 gjeng mot en bestilling av 3—4. Samtidig har vi hatt et bestemt inntrykk av at værforholdene i år har vært ekstra dårlige idet vi har tapt flere dager enn vanlig på grunn av regn. Da laste- og losseoperasjonene gikk langsommere enn beregnet, førte disse forhold, spesielt i Yokohama og Kobe, til opphopning av skip. Skipene våre kom i utakt med ruteopplegget som igjen resulterte i at vi ikke klarte å seile inn de frakter som vi normalt burde ha hatt. Heldigvis ser nå forholdene i Japan ut til å rette noe på seg.

I Thailand er alt gått bra både med ekspedisjon og med lastetilgang. Havneforholdene på Borneo er imidlertid fremdeles ikke av den standard som idag er nødvendig for å gi linjeskip en hurtig ekspedisjon.

Det er klart at de forannevnte forhold må påvirke driftsresultatene. For «Hallvard»/«Hallborg»/«Halldor» ser det tross alt likevel ut til at resultatene blir som vi antok i våre prognoser, og dette skyldes at forsinkelsene er kom-

pensert ved langt større lastemengder fra Thailand til Japan enn vi forutsatte. Når det gjelder de små skipene i Japan/Borneo fart har imidlertid forsinkelsene fått alvorlige følger for inntjeningsvevnen. Vi må for disse skip dog ta hensyn til at transportkapasiteten allerede var nesten helt utnyttet, videre at skipene i de senere år er blitt mer og mer upassende til de laster som nå utgjør hovedmengden av sjøhandelen mellom Japan/Borneo og vice versa. Endelig har det i år vært en svikt i eksporten av de produktene som vi tradisjonelt har ført fra Borneo til Hong Kong og Japan med våre skip. Og sist men ikke minst, vi har ikke fått kompensasjon for stigningen i utgifter til bunkers, lasting/lossing og til driften av skipene, og dette har slått ut i større grad for Borneoskipene enn for de andre linjeskip.

«Hermelin» ser ut til å klare seg bedre enn ventet. Sabah og Sarawak blir likevel ikke selvforsynt med ris så tidlig som ekspertene forutsa, og videre har andre skip i Thailand/Borneo fart trukket seg ut slik at vi nå stort sett er alene om transporten.

Det sier seg selv at rederiet har linjefartens resultater under kontinuerlig vurdering i sin alminnelighet og i særdeleshet den del av den som ikke gir våre skip driftsoverskudd. Dette er tilfelle med de små Lindholmenskipene som jo ble bygget for en helt annen fart enn den de nå går i. Skipene har også nådd en alder av ca. 20 år og må vel sies å gå mot slutten av sin levetid i NAL-fart. «Hermelin» er mer enn 30 år gammel, og skipet skal om kort tid gjennomgå besenbesiktelse for 28 årsklasse.

*Thoresen & Co. (Singapore) Private Ltd. — Bjørgegruppen.*

Vårt datterselskap i Singapore

er blitt tildelt agenturet for en rekke kysttankskip som skal gå i indonesisk fart. Skipene eies av rederiene T. S. Bendixen, Lille-sand, A/S Asplund, Moss, Olsen & Ugelstad og Hjalmar Bjørge, begge Oslo. Ialt 12 skip fra 3 — 15.000 tonn. Rederiene er sammen om denne forretningen, og de har sluttet sine skip til det indonesiske statside oljeselskap Pertamina på et såkalt «hire/purchase» certeparti, hvilket er et tidscerteparti kombinert med salg etter et bestemt antall år.

I forbindelse med dette agentu-ret og for å styrke vår posisjon vis-à-vis andre shippingagenter har vi opprettet en maritim avdeling i Singapore under ledelse av orlogs-kaptein Roald Bjerknæs som tidli-

gere var ansatt ved Undervannsbåtsesksjonen, Håkonsvern, Bergen. Han har allerede tiltrådt sin stil-ling i Singapore. Det første av Bjørgegruppens skip ventes å kome til Østen innen slutten av inne-værende år. De nevnte tankskip vil anløpe Singapore minst hver 6. måned for skifte av mannskaper, reparasjoner, etc. Bjerknæs vil i det første året ha inspeksjonen av skipene der ute. Han vil senere arbeide sammen med en av Bjør-gegruppens ingeniører.

I tillegg til ettersyn av tankski-pene vil naturligvis vårt Marine Department i Singapore kunne ta seg av andre rederiers skip i for-bindelse med dokking og repara-sjoner.

### **St. Olavs Orden**

*Direktør Jørgen Eitzen* i Thore-sen & Co., Ltd., Hong Kong, ble under en enkel seremoni hos den norske generalkonsul i Hong Kong den 20. juni i år overrakt Ridder-korset av 1. klasse i den Kongelige St. Olavs Orden.

Direktør Eitzen kom til Hong Kong i 1946 og har siden 1950 vært adm. direktør for vårt Hong Kong kontor og har på mange måter ytet norske interesser verdifulle tjenester. Vi gratulerer!

### **Personalia**

I løpet av inneværende år mis-ter Thoresen-Gruppen og Bruus-gaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskap 2 av sine «støttespillere», nemlig adm. dir. Tor Traheim i Thore-sen & Co. (Bangkok) Ltd. og av-delingsjef Per Andresen, Bruus-gaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskap, Drammen, som begge går over i nye stillinger.

*TOR TRAHEIM* begynte i Thoresen & Co. (Bangkok) Ltd. som shipping assistent i 1956, ble sjef for Shipping/Insurance avde-lingen i 1959 og administrerende direktør i 1962.

Traheims innsats i Bangkok har vært av uvurderlig betydning for Thoresen-Gruppen. Takket være ham er selskapet i Bangkok idag en blomstrende, velrenommert for-retning med en stab av meget dyk-tige norske og utenlandske funk-sjonærer.

Traheim tiltrådte ny stilling i Johnson-konsernet i Gøteborg i juli iår, og vi kan bare ønske ham og hans familie alt godt og takke for utmerket innsats ved Bangkok-kon-toret.

*PER ANDRESEN* kom til B. K. i 1947, og efter en kortere periode

i regnskaps- og statistikkavdelingen dro han i mai 1951 til Bangkok. Her ble han til slutten av året og ble så forflyttet til Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong, hvor han arbeidet i N. A. L. i 7 år. Andresen vikarierte dessuten senere både i Singapore og Hong Kong og fikk en meget allsidig Østen-erfaring som B. K. senere har hatt stor nytte av.

Andresen har i de senere år vært avdelingssjef, og som sådan en

meget betrodd, populær medarbeider. Han begynner i ny stilling i Bærum fra nyttår 1971. Kolleger og N. A. L.-organisasjonen vil savne ham. Også bedriftsidretten i selskapet vil lide et følelig tap både når det gjelder langrenn og orientering.

Vi ønsker Per Andresen suksess i hans fremtidige stilling og takker ham på det varmeste for hans innsats i de mange år han har vært hos oss.

### **Skiinstruksjon**

Danskene er som kjent ikke født med ski på bena slik som Ola Nordmann, og hvem vet — kanskje noen av våre lesere også kan trenge til å oppfriske sine kunnskaper. Det kan jo være nyttig når vi nå går en ny skisesong i møte. På forhånd god tur!

«Inden De begiver Dem ud på ski, bør De kontrollere at bindingerne er i orden. De kan lige så godt se i øjnene, at fra samme sekund De har fået skiene på, består risikoen for at falde. Men lad os med det samme slå fast, at der absolut ikke er noget flovt i at falde — det at falde er så let — svært bliver det først, når man vil rejse sig igen!

1. Når det trækker op til fald, så forsøg aldrig at afbøde faldet med hænderne — forstuvende håndled er ikke noget at samle på.
2. Når De mærker, at nu er det ved at ske med balancen, så synk sammen i hug med stavene godt ud til siden, og kan balancen ikke genoprettes, så sæt Dem på bagen, og husk at holde stavene bagud.
3. Undgå at falde forover — «maveplask» — ved altid at sætte Dem i god tid.

4. Fægt aldrig vildt i luften med stavene foran kroppen, der er allikevel ingen insekter, der generer Dem, og De risikerer at blive skadet eller skade andre.
5. Når faldet er sket, så se at komme op i en fart — der kan jo komme en på 200 pund lige i hælene på Dem.
6. Ved fald på stærkt skrånende terræn anbringer De skiene parallelt under Dem og ved stavenes og tyngdekraftens hjælp ruller De Dem imod skiene og hæver Dem op.
7. Vær aldrig bange for at råbe andre skiløbere om hjælp, hvis De er kommet i en situation De ikke rigtig selv kan klare . . . . f. eks. hvis der pludselig springer en busk eller et træ foran Dem og spænder ben, så De får stave og ski indfiltret i smågrenene.
8. Når De er kommet på højkant igen, så hæld sneen ud af ørerne og se glad ud. Det hele er jo bare for sjov — man bliver ikke verdensmester på én dag — ikke engang i at falde.

### **Sjøforsikring**

Sjøforsikring har ifølge assurandørene de siste år påført forsikringsselskapene tap, og markedet er

derfor blitt meget strammere. Som en følge av dette har de engelske assurandører strammet inn på tøy-lene og satt som en betingelse for alle fornyelser i 1971 at planens bestemmelser om franchiser og maskinfradrag skal gjelde. Det skal videre være franchise *pr. havari* og ikke *pr. rundreise*, slik som vår flåte hittil har vært dekket med.

Dette vil slå kraftig ut i negativ retning for våre store skip. Eksempelvis kan nevnes at M/S

«Hamlet» i dag har franchise *pr. rundreise* på kr. 17.000. I 1971 vil franchisen *pr. havari* bli kr. 82.000, og hvis det er et maskinhavari, får vi et ekstra maskinfradrag på kr. 82.000,—. I praksis vil det si at et maskinhavari må overstige kr. 164.000 før noe blir erstattet.

Rederiets havaristatistikk er nå satt opp, og den viser følgende tall:

	<i>Premier</i>	<i>Bet. erst.</i>	<i>Kalk. erst.</i>	<i>Shade %/o</i>
1966	1.463.257	327.233	150.000	32.61
1967	1.239.638	481.687	585.000	86.05
1968	1.634.229	316.145	569.000	54.16
1969	1.385.822	579.106	840.000	110.26
1970	1.286.945		200.000	15.54
	<u>7.009.891</u>	<u>1.704.171</u>	<u>2.344.000</u>	<u>57.74</u>

I rubrikken for kalkulerte skader er anført havarier som ikke er oppgjort med assurandørene. Det kan være skader som er reparert, men som vi ennå ikke har sendt inn spesifisert krav på. Under kalkulerte skader kommer også fremsatte erstatningskrav i forbindelse med f. eks. kollisjoner.

Foreløpig viser jo 1970 et meget positivt resultat, men allikevel må vi regne med 25 % tillegg på våre premier for neste år. Det kan unektelig se litt merkelig ut at vårt rederi vil bli straffet for å

ha en skadeprocent på omkring 60 % Av den innbetalte premie på 7 mill. kr. vil jo assurandørene bare måtte ut med 4 mill. kr. og fortjenesten er tross alt 3 mill. kr.

Men forsikringstanken er jo at tap som påføres, grunnet hendelige eller uunngåelige begivenheter, ikke skal bæres av eieren alene, men at det skal fordeles på flere. Tapet blir da ikke så følbart for den enkelte. Grunnet de store havarier de siste år må derfor også vi bære vår del av byrdene.

**God jul!**

Dagene kommer og ukene går.  
Hvor blir de av, disse svinnende år?  
Slik kan en undres og spørre seg selv  
når jul er nær og et år står på hell.

Atter skal feires den hellige fest,  
ute i Østen og hjemme i vest;  
andre i Afrikas brennende sol  
samles om treet, det felles symbol.

Mange må unnvære hjemmenes kos;  
men slekt og venner i tanken står hos.  
Håndtrykk blir vekslet og hjertene slår,  
oppveier noe av fraværets skår.

Vi på kontoret vil slutte oss til  
ønsket om «god jul» og sier dertil:  
Takk for det året som sier farvel!  
Måtte det nye gi fremgang og hell!

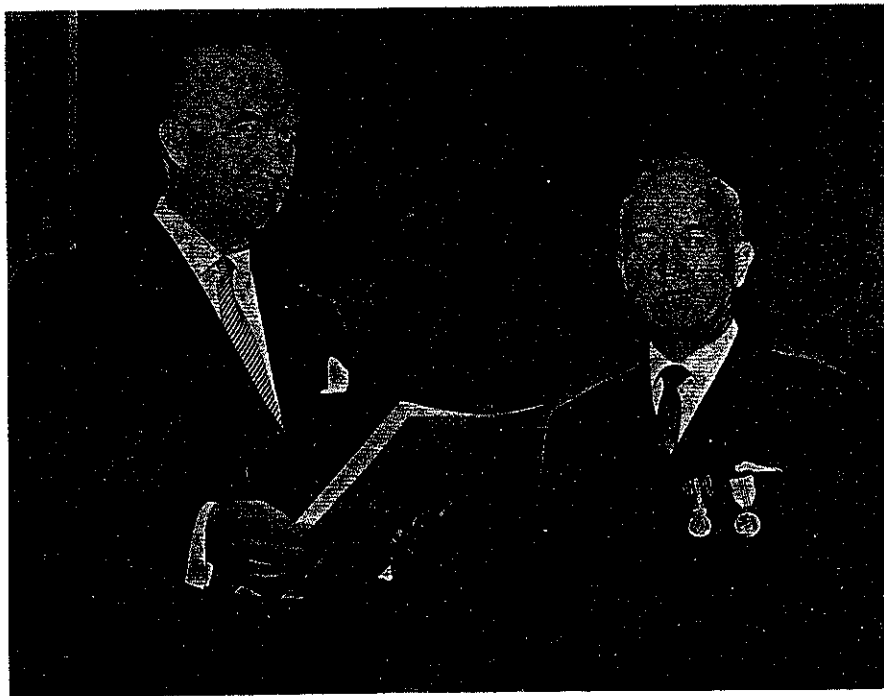


## ***H. M. Kongens Fortjenstmedalje***

*Birger Enger* ble ansatt i Bruusgaard Kjøsteruds Skibsaksjeselskap den 15. oktober 1920 og kunne m.a.o. den 15. oktober i år se tilbake på 50 års virke i samme firma. Han ble kontorsjef i september 1957.

Enger har gjennom alle år vært

en meget dyktig og trofast medarbeider og hans tjenesteforhold absolutt uklanderlig. For dette ble han ved juletider i fjor hedret med H. M. Kongens Fortjenstmedalje og ved samme anledning også tildelt Norges Vels medalje. Vi gratulerer!



*Ovennevnte bilde viser skipsreder R. Rose-Anderssen overrekke kontorsjef Enger medaljene samtidig som han takker for verdifull innsats.*