

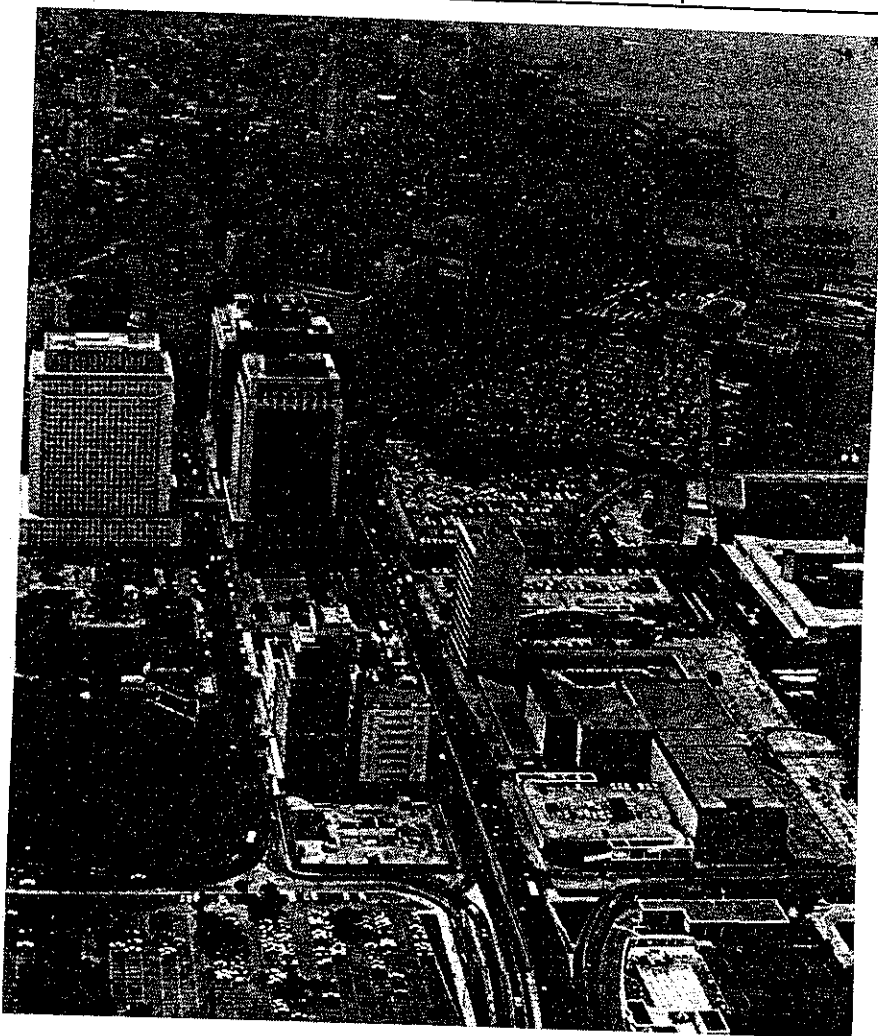


BK POSTEN

Nr. 12

DESEMBER 1971

7. årg.



Hong Kong

Thoresen & Co. Ltd., Hong Kong

Det råder en viss tvil om hvorvidt Thoresen ble grunnlagt i 1903 eller 1904. Uheldigvis ble alle files ødelagt under siste verdenskrig. Imidlertid feiret firmaet sitt 50-årsjubileum i 1954, så vi går ut fra at 1904 er korrekt. I alle fall er vårt firma det eldste norske foretagende på Syd-Kina kysten. Det opprinnelige navn var AAGAARD THORESEN & CO.: oppkalt etter de to stifterne Aagaard og Thoresen som begge hadde vært på Kina-kysten i mange år. Aagaard var sjef i Hong Kong og Thoresen sjef for kontoret i Shanghai.

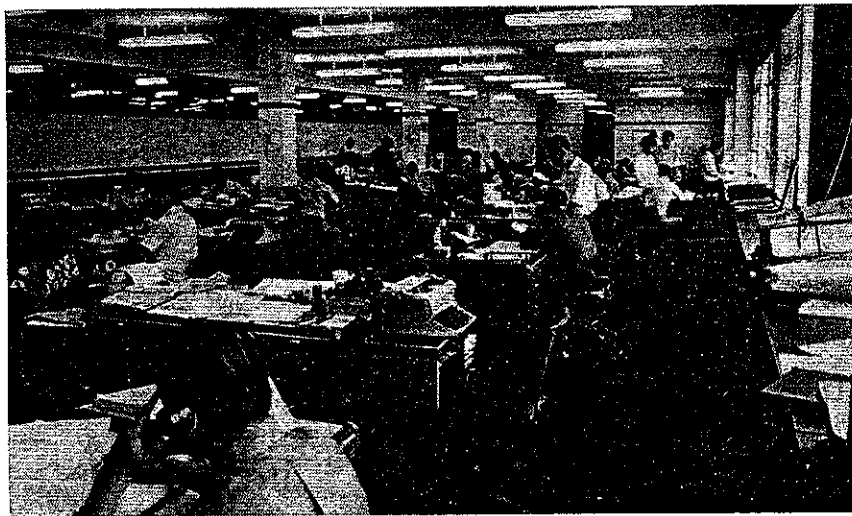
Hong Kong-kontoret ble i første rekke etablert for å ta vare på norske shipping interesser på Kina-kysten. Etter hvert tok firmaet over praktisk talt all chartering av norske «Kina-båter» til kinesiske befraktere. Etter at Aagaard trakk seg tilbake i 1909, ble firmaets navn forandret til Thoresen & Co., et navn som siden er beholdt. I tillegg til shipping tok man etter hvert opp import og eksport — i første rekke med Norge. I 1922 gikk firmaet over til aksjeselskap, registrert i Hong Kong som Thoresen & Co. Ltd.

I 1926 ble Thoresen overtatt av Bruusgaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskap. Bruusgaard Kiøsterud hadde siden 1895 hatt båter i fart på Østen — på time eller trip-charter til velkjente kinesiske handelshus. Helt fra den tid da Aagaard Thoresen & Co. ble etablert, hadde de vært agenter for Bruusgaard Kiøsterud, og en slik take-over var derfor ganske naturlig. Bruusgaard Kiøsterud, med støtte av et par store kinesiske handels-

hus, startet i 1922 en regulær last og passasjer-service mellom Swatow/Hong Kong/Bangkok og vice versa og senere mellom Amoy/Swatow/Hong Kong/Malaya og vice versa. Linjen ble kalt CHINA SIAM LINE som den gang var et meget betegnende navn. Thoresen var fremfor alt rederiets representant i Det Fjerne Østen, men hadde da ikke med booking av last å gjøre. Forhyring av kinesisk mannskap og ettersyn av båtene ble gjort av rederiets inspeksjonsavdeling tilknyttet Thoresen.

Etter at Stillehavskrigen brøt ut i 1941 og japanerne besatte Hong Kong, ble Thoresens virksomhet lammet. BK-båtene forsvant — noen ble torpedert eller bombet mens andre gikk inn i Nortraships tjeneste. Import og eksporthandelen stoppet opp. De norske ansatte hos Thoresen levde til å begynne med fritt i Hong Kong, men ble i 1943 internert i japansk fangeleir i Hong Kong sammen med andre europeere. Etter V-J dagen i 1945 åpnet Thoresen igjen gradvis sine kontorer. Man måtte faktisk begynne på nytt, og det tok tid før virksomheten var i full gang. Etter hvert kom BK-båtene også tilbake til Hong Kong. Bare 4 av de gamle Østen-båtene hadde overlevet krigen, men fra 1949 kom ny tonnasje ut.

De endrede forhold etter krigen førte til at Thoresen stadig mer overtok den linjemessige drift av BK-båtene. Agentkontraktene med de tidligere kinesiske forbindelser ble innskrenket og senere ikke fornyet. Nye linjer ble opprettet — til Japan i nord, Borneo i syd og Bay of Bengal i vest. I denne forbindelse ble navnet på linjen for-



andret til NORWEGIAN ASIA LINE.

Basis for Thoresen Hong Kong har alltid vært shipping. I tillegg til Bruusgaard Kiøsterud-flåten har Thoresen i årevis vært agenter for de store norske linjerederier som opererer på Østen og dessuten for mange norske og skandinaviske tramp-rederier.

Handelsavdelingen har også vært viktig. Tidligere var denne virksomhet mer spesialisert — i første rekke papirprodukter fra Skandinavia. Idag er handelsvirksomheten mer generell, og man kjøper og selger alt fra «knappe-nåler til elefanter». Fra 1971 er avdelingen skilt ut som et eget selskap Thoresen Trading Ltd. under ledelse av «General Manager» Anders Pedersen assistert av Reidar Sundin.

Med den raske utvikling i lufttransport etter krigen var det naturlig at Thoresen også kom med i denne virksomhet. Firmaet ble utnevnt som passasjeragenter for SAS og Swissair tidlig i 50-årene og senere for Thai International.

I 1968 ble det opprettet en flyfrakt avdeling.

Siden 1950 har Thoresen også vært agenter for velkjente assuranseselskaper. Av nyere dato er Mannskapsavdelingen som forhyrer kinesiske mannskaper til et stort antall norske skip. I nærmere 50 år har BK hatt en inspeksjonsavdeling i Hong Kong tilknyttet Thoresen. Denne avdeling er nu en del av Thoresen og yder tjenester til mange norske og skandinaviske rederier.

Med øket virksomhet for Thoresen Hong Kong ble det etablert søsterselskaper på andre steder i Østen. Lenge før siste verdenskrig ble Thoresen Bangkok opprettet, og etter krigen fikk man kontorer i Singapore, Borneo og Japan. Handelsselskapet er selvfølgelig nær knyttet til Thoresen Oslo.

Tilsammen 42 «expatriates» har arbeidet hos Thoresen Hong Kong etter krigen, derav 35 nordmenn. Idag arbeider det 9 nordmenn og 2 svensker i firmaet. Den lokale stab utgjør 177 personer.

M/S «HAMLET»

Sightseeing i Niigata

Søndag 18. april da skipet lå i Niigata, ble det i samarbeid med agenten Mr. T. Ishiguro arrangert tur for besetningen. Vi leide en buss og kjørte ut til en vakker innsjø ved utkanten av byen. Her sto kirsebærtrærne i full blomst og i det milde vårværet koste folk seg i solen som skinte fra en helt skyfri himmel.

Dette var tydelig en populær utfartsplass, særlig for å se «Cherry Blossom». Det var anledning til å leie robåter, sykkel- og seilbåter. Imidlertid fristet de kraftige speedbåtene oss mest, og det gikk ikke lange tiden før «Hamlet»-karene suste avgårde over den blanke vannflaten med 30 — 40

knops fart. Vi imponerte veldig med våre mange gode japanske kameraer, og disse klikket jevnt da det ikke manglet på gode motiver.

Litt senere på ettermiddagen slo vi oss ned på benker under trærne i likhet med japanerne. Her fikk vi servert japansk Osoba og øl. «Ola» lengtet tydelig etter kjøttkaker men mente at ølet var godt.

Det var til sammen 15 av besetningen med på turen, som var på alle måter vellykket. På alles vegne skal jeg takke rederiet for all velvilje og forståelse som blir vist oss.

J. Rjørud
Fører



Fra venstre: Ajuen, Ishiguru, Wigdal, Arntsen, Hartmann og Nylehn.

Trampskipenes driftsresultat

1. halvår 1971

Før en ser på driftsresultatet for våre egne skip for årets 6 første måneder, kan det være nyttig til sammenligning å danne seg et bilde av det som har skjedd på fraktmarkedet generelt i samme tidsrom.

Den negative tendensen som gjorde seg gjeldende på markedet i slutten av 1970 fortsatte og manifesterte seg som et drastisk fraktfall i løpet av første halvdel av inneværende år. Takten i næringsliv og produksjon ikke minst i USA og Japan er gearret ned flere hakk, hvilket naturlig nok har resultert i avtagende etterspørsel etter kull, olje og råstoffer. Dette er vel hovedgrunnen til det svake fraktmarkedet, det gjelder både drycargos og tank.

M/S «HAMLET» fortsatte i første halvår på T/C til Seatankers Inc. i saltfart mellom Mexico og Japan. Driften har forløpet normalt uten uhell og «off hire». Raten — \$ 3,— er gunstig sett på bakgrunn av dagens marked. Antatt driftoverskudd for interessentskapet er ca. 3,5 mill. kroner og må karakteriseres som meget godt. I begynnelsen av juli gikk skipet inn på et 3 års T/C til Japan Line, en slutning som ble foretatt høsten 1970 til en rate av \$ 3,55. I dette certepartiet var bl. a. salttrading ekskludert. Befrakterne ba imidlertid om tillatelse til å benytte «Hamlet» i saltfart, og etter forhandlinger godtok vi det, men kun for en 12 måneders periode, mot at raten ble øket med 5 cents til \$ 3,60 for hele 3 års perioden. Til sammenligning med denne rate — \$ 3,60 — kan

det være fristende å nevne at et søsterskip til «Hamlet» ble rapportert sluttet i juni for en periode på 9/12 måneder til en rate av \$ 1,35.

M/S «HERMION» fortsatte på T/C til Mitsui O.S.K. Lines til \$ 4,20. Fra mars måned var raten \$ 5,10. Driftsresultatet for første halvår er ca. 1 mill. kroner og er stort sett tilfredsstillende. Det er imidlertid noe usikkert hva vi kan forvente av «Hermion» på lengre sikt. Mitsucertepartiet utløper tidligst ca. 20/11 d. å., og det er vel rimelig å anta at befrakterne nytter anledningen til å tilbakelevere «Hermion» som etterhånden er blitt en relativt dyr båt for dem, idet dagens ratenivå for lignende tonnasje ligger nesten en dollar lavere enn våre \$ 5,10.

M/S «HYDRA» har vært sluttet på det åpne marked, og fra årsskiftet arbeidet vi med det for øye å slutte «Hydra» tilbake til Østen. Før så langt, utførte båten en t/c tur til Vestindien for regning K.N. S.M. Deretter gikk turen fra Houston med ris i bulk til Syd-Afrika og fra Durban til Japan med kull. Driftoverskuddet for «Hydra» for det halvåret som gikk er ca. 1 mill. kroner, og utsiktene er også meget gode for kommende år. I slutten av juni ble skipet nemlig levert på et 12 måneders T/C til Nauru Local Government Council i Melbourne til den meget gode raten Austr. \$ 1.520,— som tilsvare ca. US\$ 1.710,— pr. dag.

M/S «BRAGERNES» fortsatte i sitt T/C for Kawasaki K.K. til rate \$ 1.482,— pr. dag, som etter forlengelse av certepartiet ble forhøyet til \$ 1.525,— fra mars måned. Antatt driftsoverskudd for første halvår er ca. kr. 800.000,—. Ettersom befrakterne har anledning til å tilbakelevere «Bragneres» i februar/april 1972, er inntjeningsmulighetene for båten etter dette tidspunkt avhengig av utviklingen på fraktmarkedet.

M/S «ELLEN» som vi har en 10 % andel i har vært arbeidet på det åpne marked, og resultatet av driften har vært tilfredsstillende. Etter 45 dagers maskinreparasjon og klasse i Göteborg gikk skipet i september måned inn på et 5 års T/C for japanske befraktere til en gunstig rate.

*M/S «HERMES» og
K/S «NORFOLD»*

Etter overhaling og reparasjon i Rotterdam i vår ble M/S «Hermes» overtatt av oss og andre interessenter i K/S Norfold 15. juni d. å. Fram til våren 1973 kommer M/S «Hermes» til å seile mellom Persiske Gulf og Europa med oljelaster til en frakt av Worldscale 80 på basis konsekutive reiser. For tonnasje i denne størrelsesorden er det store tall det dreier seg om så vel på utgifts- som på inntektsiden. Dagskost for «Hermes» ligger i overkant av kr. 19.000,—, og forventet driftsresultat pr. dag synes å bli ca. kr. 28.000,— før kapitalomkostninger. Når en skal vurdere vår deltagelse i K/S Norfold — vi har en 15 % andel som tilsvarer totale investeringer på ca. kr. 70 mill. — ville det være uriktig å se isolert på driftsresultatet for M/S «Hermes». Interessentskapet disponerer 4 skip på tilsammen

375.000 tdw. som på lengre sikt burde ha en god inntjeningssevne.

M/S «Hermes», ore/oil carrier på 87.300 t.dw. og M/S «Ross Point», O/B/O carrier på 99.700 t.dw. vil seile for italienske befraktere frem til våren 1973 på konsekutive reiser til Worldscale 80. I henhold til certepartiet har vi anledning til å ta ut begge skipene i certepartiperioden på tilsammen 7 malmreiser. Hvorvidt en kommer til å benytte seg av dette, blir naturligvis en markedsvurdering. Avgjørende blir på den ene siden nivået for malmmarkedet til enhver tid og på den annen side utviklingen på tankmarkedet. Hvis en tar båtene ut på malmreiser, vil nemlig tilbakeleveringen fra de italienske befrakterne bli tilsvarende forskjøvet.

Et annet moment i forbindelse med de to certepartiene er de gunstige bunkersprisene på ballastreisene båtene nyter godt av. I det hele tatt, stikkord i forbindelse med driften av slike skip er bunkersomkostninger og naturligvis dette med tidsmomentet. For «Hermes» utgjør f. eks. bunkersomkostninger ca. 85 % av befrakters utgifter, så en justering av bunkersprisene den ene eller den annen vei vil gi kraftig utslag på driftsresultatet. Hva tidsmomentet angår så er det rimelig at enhver driftsstopp for så store enheter vil være ensbetydende med store tap både i form av de faste løpende omkostninger og tap av forventet frakt. For «Hermes» representerer en times tidstap rundt regnet ca. kr. 2.000,—.

Resten av tonnasjen til Norfold er O/B/O carrier «Ross Sound» på 99.700 t.dw. og ore/oil carrier «Ross Head» på 87.300 t.dw. Disse

seiler for henholdsvis Shell og BP i vinterhalvåret til Worldscale 62 og 65 og er certepartifrie i sommersesongen. Begge ble sluttet for en reise i juli måned da markedet var på bunn til ca. Worldscale 30, så for disse to båtene blir denne sommersesongen ingen økonomisk suksess.

Driftsresultatet for Norfold for inneværende år blir atskillig dårligere enn opprinnelig antatt. De investeringene som er gjort i K/S Norfold er det imidlertid riktig å se på lengre sikt. I hvert fall vil det være nokså avgjørende hvordan tank- og malmmarkedet kommer til å utvikle seg etter våren 1973, da alle skipene vil være certepartifri.

Marine Department, Hong Kong

På siste BK-konferanse, som ble holdt på vårt kontor 6. og 7. september, meddelte sjefinspektør A. Fischer-Hansen at man nu overveide å nedlegge rederiets inspeksjonsavdeling i Hong Kong. Det er stadig blitt dyrere å holde en slik avdeling i Hong Kong, og på grunn av omruting av skipene, salg av linjebåter, lengre tidsrom mellom dokkingene og en viss selvstyring av skipene har Marine Department i Hong Kong tapt en god del av sin berettigelse. Det er etter hvert også blitt enklere og rimeligere å reise til Østen. Man mener derfor at en inspektør kan reise ut fra Drammen og ta seg av dokkingene. Rederiet har da dessuten nytte av denne inspektøren ved kontoret i Drammen, der arbeidsbyrden øker på grunn av den mer intense drift for stortonnasjens vedkommende.

Inspektør Kjell Mathisen vil

derfor fra 1. januar 1972 bli fast stasjonert i Drammen, mens kaptein Reidar Thorn vil ta seg av arbeidet i forbindelse med de maritime agenturer til Thoresen & Co. Ltd. (Oslo) A/S.

Det fremkom ingen kommentarer fra deltakerne i BK-konferansen til denne nye ordning.

Thoresen & Co. (Singapore) Private Ltd.

Singapore-kontorets økonomi har i det siste halvannet år vært anstrengt, og en rasjonalisering ble ansett som absolutt nødvendig. I og med at Barber Lines department i Hong Kong hadde behov for ytterligere assistanse besluttet styret å overføre herr Jan. N. Ellingsen fra Singapore til Hong Kong. Herr Ellingsen har vist full forståelse for styrets beslutning.

Herr R. Bjercknes vil i Singapore i tillegg til sine tekniske oppgaver også utføre mer generelle shippingfunksjoner. Bjercknes har i den forbindelse fått tittel som «General Manager».

Skipsreder Arne Teigen

Skipsreder Arne Teigen, Egersund, har i løpet av de siste år foretatt store kjøp av Bruusgaard Kjøsterud aksjer og er nu selskaps desidert største aksjonær. På årets generalforsamling i mai ble herr Teigen innvalgt som medlem av vårt representantskap.

Skipsreder Teigen leder et ungt, men meget aktivt rederi som har de fleste av sine skip i fart på Østen. Styret har et godt samarbeid med skipsreder Teigen og håper å kunne trekke vekslere på hans erfaring og dyktighet på flere områder.



M/S «HERMES»

Kaptein Jon Rivrud
Overstyrmann Olav Kåsa
1. styrmann Erling J. Didriksen
1. styrmann Snorre Holand
Radiooffiser Per G Holter
Arbeidsleder Karl O. Johansen
Tømmermann Alf Andersen
Matros Jan E. Hermanstad
Matros Tormod Ø Eliassen
Matros Arvid Eretsvik
Lettmatros Kjell Thomassen
Lettmatros Chan Cheung Ying
Lettmatros Chan Choi Kan
Jungmann Ove R. Schoopp
Jungmann Øyvind Haug
Dekkgutt Henrik K. Schoopp
Maskinsjef Arvid Svanberg
1. maskinist Tore Hassel
1. maskinist Oddvar Garpestad
2. maskinist Per Arne Hansen
2. maskinist Kåre Egil Tornås
Elektr. S. O. Heyerdahl-Svensen
Reparatør Alf H. Pettersen
Pumpemann Bernhard T Hansen
Motormann Kjell Frøseth
Motormann Jarle Austerheim
Motormann Arne Kleven
Motormann Svein Gunnar Greger
Motormann Per Jan Fagermo
Smører Vidar C. Larsen
Smører Jostein A. Slørdal
Smører Harald Holberg
Stuert Chan Chuen Yung
1. kokk Chan Mau Yuen
Byssegutt Chan Chun Fan
Salonggutt Lam Cheong Kit
Messegutt Yung Fun Chun
Messegutt Chu Ku Yin
Lugargutt Li Ah Tsui

Besetning pr. 1/12-71

M/S «HAMLET»

Kaptein Nils A. Klokk
Overstyrmann Kjell I. Heggelund
1. styrmann Erling Thorsen
2. styrmann Bjørn Larsen
Radiooffiser Hallvard Lauvskar
Arbeidsleder Torstein M. Homleid
Tømmermann Peder M. Arntsen
Matros Johny Gleden
Matros Gunnar Hartmann
Matros Birger Sagaard
Matros Ingvar Utseth
Lettmatros Ulf Amundsen
Lettmatros Ivar Lia
Jungmann Kjell V. Haukjern
Jungmann Per Sparstad
Aspirant Birger Ness
Maskinsjef John Gjernes
1. maskinist Henry Dahl Andersen
2. maskinist Arne. A. Holte
2. maskinist Stein Sollie
Elektriker Bjarne Ringdal
Reparatør Oddvar K. Paulsberg
Motormann Øivind Blomholdt
Motormann Svein Erik Haugen
Motormann Bjørn Karlsen
Motormann Gunnar Moberg
Motormann Kjell Nordgård
M/aspirant Roar Dahl
Smører Hans Borgersen
Stuert Yngvar Heggen
1. kokk Ansgar K. Sæther
Hjelpegutt Li Ming Chak
Hjelpegutt Tsang Chun
Messegutt Lam Chun Hing
Messegutt Cheng Hon Yim
Lugargutt Siu Kwok Ming
M/S «HERMION»
Kaptein Øyvind Holm Andersen
Overstyrmann Per J. Haga
1. styrmann Kristian Ringberg
2. styrmann John A. Knutsen
Radiooffiser Egil Jensen

Maskinsjef Kaare Jørum
1. maskinist Leif Davidsen
2. maskinist John Krogstad
2. maskinist Bjørn Haugland
Elektriker Hans Lande
Stuert Tore Kleven

M/S «HYDRA»

Kaptein Alf Grønvik
Overstyr. Reidar Lind Andersen
1. styrmann Jens K. Jensen
2. styrmann Knut T. Eriksen
Radiooffiser Svein Utne

Maskinsjef Erik Rasmussen
1. maskinist Terje K. Frøseth
2. maskinist Yim Tak Chi
Elektriker Li Yin Nam
Stuert Cheung Kwong Yu

M/S «BRAGERNES»

Kaptein Arne Lerstang
Overstyrmann Asbjørn Horsdal
1. styrmann Arne Torjesen
2. styrmann Kjell Nakken
Radiooffiser Yi Yuk Hing

Maskinsjef Frank Salvesen
1. maskinist Bjørn Jordin
2. maskinist Hans Kristian Moe
Elektriker Kam Yung Chung
Stuert Lam Leung Chau

M/S «HALLBORG»

Kaptein Ake Sjøberg
Overstyrmann Fredrik Fikse
1. styrmann Dag Vesterås
2. styrmann Tor Thorsen
Radiooffiser M. L. Narasimhan

Maskinsjef Finn Andersen
1. maskinist Jack M. O. Sørensen
2. maskinist Asbjørn Holmstrand
Elektriker Lee Ho Kong
Stuert Wong Man Hing

M/S «HALLDOR»

Kaptein Arne Solbak
Overstyrmann Torleif Egeland
1. styrmann Kjell M. Johansen
2. styrmann Ivar Dahlen
Radiooffiser Lau Kam Pui

Maskinsjef Arnold Rossebø

1. maskinist Henry Winsjansen
2. maskinist Antoon Schaap
Elektriker Chan Kong
Stuert Chan Chung Wing

M/S «HALLVARD»

Kaptein Arne Johnsen
Overstyrmann Bjørn Vigulf
1. styrmann John Naley
2. styrmann Olav Johansen
Radiooffiser Lai Kwon Yin

Maskinsjef Egil Larsen

1. maskinist Steinar Ytreland
2. maskinist Martin Svåsand
Elektriker So Kwong Ho
Stuert Chan Lun Yiu

M/S «HAI HING»

Kaptein Olaf S. Schibsted
Overstyrmann Asbjørn Djøseland
1. styrmann Einar Lone
2. styrmann Per Tolgensbakk
Radiooffiser Poon Chee Pooi

Maskinsjef Leif Solheim Hansen

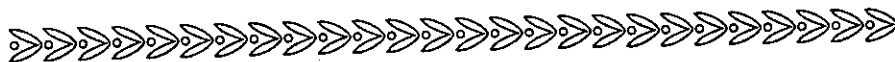
1. maskinist Åge Burås
2. maskinist Wong Fong Ching
Elektriker Cheung Yu Suen
Stuert Ngai Hong Bor

M/S «HERMELIN»

Kaptein Leif Lie
Overstyrmann Jan E. Hermansen
1. styrmann Bjarne Egeland
2. styrmann Svein Erik Hansen
Radiooffiser Wong Shiu Man

Maskinsjef Arne Søvik

1. maskinist Alf Skråstad
2. maskinist Cheung Yu Kau
Elektriker Leung Lok
Stuert Cheng Chung Wa



M/S «Halldor» hjelper Formosa-fiskebåt

Ca. 300 kvartmil øst for Saigon observerte vi en fiskebåt som lå og drev, og folkene ombord vinket med et stort flagg for å påkalle oppmerksomheten. Vi sakket på farten og gikk bort for å høre hva som var i veien. Det viste seg at de hadde drevet rundt i 5 dager uten olje og delvis uten vann. Etter det vi kunne forstå så var der gått hull på røret fra oljetanken, og oljen var lekket ut og blitt pumpet overbord uten at de oppdaget det. De hadde drevet fiske i 30 dager og skulle sette kursen hjem da de fant ut at de ikke hadde mere olje.

Båten var hjemmehørende i Taiwan, og besetningen bestod av 8 mann, derav flere unge gutter.

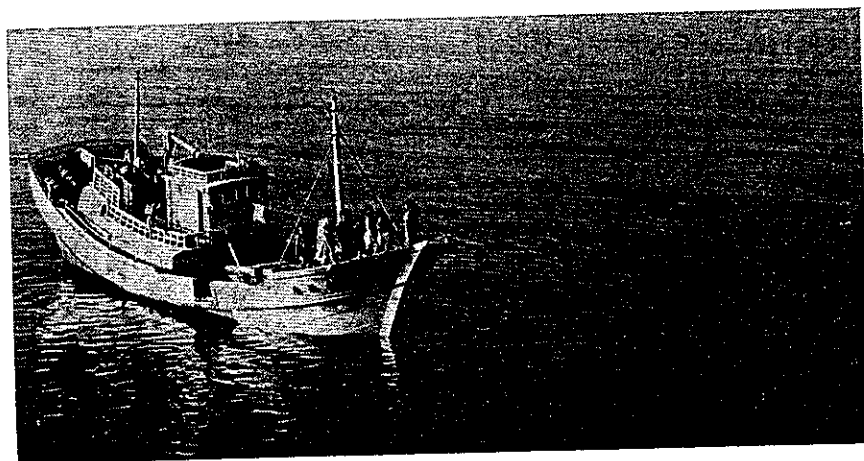
Vi tok båten på slep langs skuteside og gikk med sakte fart. Dieseloilje ble tappet ut fra dagtanken, og folkene ombord i fiskebåten var mer enn villige til å bære oljen i bøtter fra maskinrommet og til deres egen tank. De fikk i alt ca. 700 liter med diesel samt noe vann.

Det var helt stille med såkalt «havblikk», hvilket gjorde at vi kunne hjelpe dem meget lett.

Som takk for hjelpen fikk vi en stor tunafisk, så neste dag ble vi servert fersk fisk og deilig fiske-suppe til middag.

A. Rossebø

Maskinsjef



Sjøaspiranter

De fleste større rederier benytter nu sjøaspiranter ombord, og B.K. har også sluttet seg til deres rekke.

De to første kom ombord på M/S «Hamlet» i mai, og hvis forsøket faller heldig ut, vil vi senere også ansette sjøaspiranter på M/S «Hermes».

Lønn under skolegang

Fra 1. april 1971 opprettet rederiet en ordning hvorved elever ved de maritime skoler får lønn i skoletiden. Lønnen som er skattefri, varierer således:

Kr. 1.300 pr. md.

utbetales til gifte elever ved navigasjonsskolenes klasser for skipsførere og overstyrmenn, maskinsjefer og 1. maskinister og stuertelever.

Kr. 1.000 pr. md.

til ugifte elever ved ovennevnte skoler og klasser.

Kr. 600 pr. md.

til elever ved navigasjonsskolenes og maskinistkolenes laveste klasse, samt maskinaspirantskolenes andre skoleår.

Kr. 250 pr. md.

til elever ved kokkeskolene og maskinaspirantskolenes første år.

Beløpene blir å utbetale som lønn under skolegang. Elevene må forplikte seg til å tilbakebetale beløpene dersom de ikke fortsetter i rederiet, i minst 24 måneder for dem som får utbetalt kr. 1.300,— og kr. 1.000,—, og minst 12 måneder for de elever som får utbetalt kr. 600,— og kr. 250,—.

Ordningen er tidligere bekjentgjort ombord, men vi må i denne

forbindelse nevne at vi har avsatt et fast beløp til dette pr. år, og dette beløp bør ikke overskrides.

For øyeblikket har vi 8 mann som benytter seg av denne ordningen. Skulle det være noen motormenn eller matroser på «Hermes» eller «Hamlet» som ønsker å benytte seg av vårt tilbud for å ta styrmanns- eller maskinistkolen, står vi gjerne til tjeneste. Dette gjelder naturligvis også for offiserer som ønsker videre utdannelse.



Barber Lines Hong Kong agenturet

På et møte i Drammen 28. september ble Barber Lines A/S, Oslo og styret for Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong enig om at Barber Lines fra og med våren 1972 vil etablere sin egen organisasjon i Hong Kong. Den nye organisasjonen vil overta agenturet for Barber Lines' linjer fra Thoresen & Co., Ltd. Barber Lines søker på denne måte å styrke sin posisjon i Østen rent generelt.

Den stab som nu arbeider i Barber Lines' avdeling i Thoresen & Co., Ltd. vil kunne velge om den vil gå over i den nye organisasjon.

Avtalen mellom Barber Lines A/S og Thoresen & Co., Ltd., er gjort i godt samarbeid og gjensidig forståelse.



Sport

BK-serien i frøidrett pr. 10/10-71

Fra Velferden i Yokohama har vi mottatt de siste rapporter, og de vitner om stor aktivitet på alle av våre skip som seiler på Japan. Den eneste unntagelse er «Hamlet» som glimrer med sitt fravær. Imidlertid skal dette skip dokke i Yokohama i begynnelsen av november, og vi regner derfor med at også «Hamlet» kaster seg inn i sluttspurten sammen med «Hermion» som har vært en tur i Syd-Amerika siden sist.

Samlet poengsum:

1. «Hallvard»	7.741 p.
2. «Hermion»	5.495 p.
3. «Hermod»	2.530 p.
4. «Hai Hing»	1.695 p.
5. «Bragernes»	1.257 p.
6. «Hallborg»	750 p.
7. «Halldor»	312 p.

4 × 100 m stafett:

1. «Hallvard»	52,8 sek.
2. «Hermod»	54,4 sek.

Individuelle resutater:

Klasse I

100 m

1. Jakobsen, «Hallvard»	12,9 s.
1. Johansen, O. «Hallvard»	12,9 s.

1. Gjerde, J. «Hermion»	12,9 s.
4. Naley, J. H. «Hermod»	13,3 s.
4. Haugland, «Hermion»	13,3 s.
6. Johanson, B. «Hermod»	13,6 s.
7. Moe, H. Kr. «Hermod»	13,9 s.
8. Engelsen, «Hallvard»	14,0 s.
8. Knutsen, J. «Hermion»	14,0 s.
10. Brestrup, «Bragernes»	14,1 s.
11. Hansen, «Hermion»	14,4 s.
11. Krogstad, J. «Hermion»	14,4 s.
13. Svaasand, «Hallvard»	15,4 s.
14. Knudsen, «Bragernes»	16,5 s.

Høyde

1. Johansen, O. «Hallvard»	1,37 m
2. Jakobsen, L. «Hallvard»	1,34 m
2. Haugland, B. «Hermion»	1,34 m
4. Hansen, «Hermion»	1,25 m
5. Naley, J. H. «Hallvard»	1,21 m

Kule

1. Jakobsen, L. «Hallvard»	9,24 m
2. Haugland, «Hermion»	9,03 m
3. Gjerde, J. «Hermion»	8,39 m
4. Johansen, «Hallvard»	8,34 m
5. Winsjansen, «Halldor»	8,08 m
6. Nakken, «Hai Hing»	8,03 m
7. Knutsen, J. «Hermion»	7,95 m
8. Naley, «Hallvard»	7,78 m
9. Hansen, «Hermion»	7,57 m
10. Knudsen, «Bragernes»	7,43 m
11. Engelsen, «Hallvard»	7,28 m
12. Bang, L. O. «Hallborg»	7,20 m

13. Vesteraas, «Hai Hing» 7,14 m
14. Brestrup, «Bragernes» 7,05 m
15. Svaasand, «Hallvard» 6,91 m
16. Hansen, «Hai Hing» 6,85 m
17. Kristiansen, «Hai Hing» 6,40 m
18. Krogstad, J. «Hermion» 6,33 m
19. Buraas, Å. «Hai Hing» 5,63 m

Lengde

1. Johansen, O. «Hallvard» 5,13 m
2. Naley, J. H. «Hallvard» 4,75 m
3. Jakobsen, L. «Hallvard» 4,40 m

Klasse II

100 m

1. Holst, W. «Hermion» 13,2 s.
2. Ytreland, S. «Hallvard» 14,6 s.
3. Lauvli, O. «Hermion» 14,7 s.
4. Skotgård, R. «Hermion» 14,9 s.
5. Haga, P. «Hallvard» 15,1 s.
6. Christiansen, «Bragernes» 16,7 s.
7. Søvik, A. «Hermion» 16,8 s.

Høyde

1. Ytreland, S. «Hallvard» 1,25 m
1. Skotgård, R. «Hermion» 1,25 m
3. Lauvli, O. «Hermion» 1,21 m

Kule

1. Christiansen, «Bragernes» 8,83 m
2. Ytreland, S. «Hallvard» 8,68 m
3. Lauvli, O. «Hermion» 7,97 m
4. Haga, P. «Hallvard» 7,82 m
5. Skotgård, R. «Hermion» 7,35 m
6. Djøseland, «Hai Hing» 6,90 m
7. Viksund, D. «Hermion» 6,84 m
8. Mehren, «Bragernes» 6,63 m
9. Søvik, A. «Hermion» 6,45 m
10. Skau, V. «Hallvard» 5,69 m

Lengde

1. Ytreland, S. «Hallvard» 4,22 m

Klasse III

60 m

1. Hassum, O. «Hallvard» 8,4 s.
2. Løvendahl, E. «Hermion» 9,6 s.
3. Jørum, K. «Hermion» 9,8 s.

Høyde

1. Jørum, K. «Hermion» 1,19 m

Kule

1. Jørum, K. «Hermion» 8,78 m
2. Hassum, O. «Hallvard» 8,27 m

LENGDE

1. Hassum, O. «Hallvard» 4,12 m

Klasse IV

Kule

1. Sjøberg, A. «Hallborg» 7,46 m
2. Schibsted, O. «Hai Hing» 7,00 m

4-kamp resultater:

Klasse I

1. Johannsen, «Hallvard» 1.407 p.
2. Jakobsen L. «Hallvard» 1.262 p.
3. Haugland, B. «Hermion» 958 p.
4. Naley, J. H. «Hallvard» 944 p.
5. Gjerde, J. «Hermion» 745 p.
6. Hansen, P. A. «Hermion» 575 p.

Klasse II

1. Ytreland, S. «Hallvard» 809 p.
2. Lauvli, O. «Hermion» 521 p.
3. Skotgård, R. «Hermion» 488 p.

Klasse III

1. Hassum, O. «Hallvard» 1.298 p.
2. Jørum, K. «Hermion» 968 p.

Følgende har fullført kravene til Idrettsmerket i år:

- Sjøberg, A. «Hallborg» (sølv)
Frydenlund, R. «Hermod» (2.g)
Holst, W. «Hermod» (2.g)

- Johansen, O. «Hermod» (3.g)
Johanson B. «Hermod» (1.g)
Moe, H. Kr. «Hermod» (2.g)
Naley, J. H. «Hermod» (2.g)

Samtlige av disse har også tatt svømmeknappen, samt:

- Løvendahl, E. «Hermod»
Bang, L. O. «Hallborg»

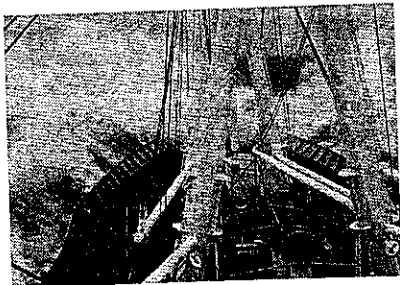


M/S «Hermod»

Bildet over viser 2. maskinist Moe og 2. styrmann Johansen under trening på kaien i Kuching.

Offiserene ombord hadde store ambisjoner i friidrett, men salget

av skipet i slutten av mai satte dessverre en brå stopper for dette. Vi håper imidlertid at de av offiserene som ble overflyttet til våre øvrige skip tok med seg noe av idrettsspiriten.



M/S «Hallvard» i nordostmonsunen

Gulf of Siam, China Sea og Eastern Sea. — Det vi landkrabber assosierer med disse farvanene er vel laber monsunbris, masse solskinn og behagelig subtropisk temperatur. Men så viser det seg at dette med monsunen kan være så mangt. Vi forstår at spesielt nordost-monsunen som blåser i vinterhalvåret kan være meget hard, også for NAL-skipene på

reise fra Thailand til Japan. Dette blir klart dokumentert av en rapport med tilhørende fotografier vi mottok fra kaptein Skau på «Hallvard». Fra rapporten sakter vi:

«På reise fra Songkhla til Moji den 10/12-70 i posisjon ca. 250 n. m. S. V. av Taiwan. NNO vind styrke 10—11 med meget grov sjø. Skipet gikk med redusert fart på kurs 042 grader. Kl. 13.55 kom en stor sjø som rev løs samtlige wire-sneller på bakken, kuttet av 2 svanchalser og løsnet mesteparten av spantefestene på bakken. Peilinger viste at det var 15 tons sjøvann på forpiggen, underpiggen var likeledes full av sjøvann. Assuransewire knuste luke nr. 1 på tre steder før den la seg til ro på solseilrammen over winch nr. 1 stb. Kun solseilrammen ble ødelagt. Distanse som snellen var ført var ca. 40 fot.»





Reiser

I løpet av høsten vil tre representanter fra rederiet være på reiser i Østen.

Direktør *K. Glenne Jensen* reiste fra Drammen 18. oktober og vil besøke Hong Kong, Singapore og Bangkok. Han vil returnere til Drammen 21. november. Hans viktigste oppgave er å diskutere budsjettene ved de forskjellige selskaper. Den vesentligste tid vil han benytte i Hong Kong hvor han også vil være med i de forhandlinger som vil finne sted i forbindelse med tapet av agenturet for Barber Lines A/S.

Sjefinspektør *A. Fischer-Hansen* reiste til Japan 26. oktober for å ta seg av inspeksjonen i forbindelse med «Hamlet»s dokking der. Han vil videre diskutere problemer i forbindelse med planlagt flushing av «Bragernes» mellomdekk. Fischer-Hansen ventes å returnere til Drammen siste halvdel av november.

Skipsreder *K. A. Wang* reiste til Hong Kong 3. november. Han vil der bli meget opptatt av problemene i forbindelse med tapet av Barber Lines agenturet som vil bli diskutert med administrasjonen i Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong og skipsreder Niels Werring jr. og

adm. direktør Hakon Østberg fra Barber Lines A/S.

Turen går videre via Singapore og Bangkok til Tokyo hvor det skal holdes et NAL agentmøte i de første dager av desember. Vi vil i neste nummer komme med et referat fra møtet. Wang vil videre besøke de øvrige Thoresenkontorer i Japan samt andre forretningsforbindelser.

Fra Japan vil turen gå til Melbourne hvor befrakterne for M/S «Hydra» holder til. Disse befraktere har vist interesse også for «Bragernes», og dette vil bli diskutert. Wang vil returnere via U.S.A. og ventes tilbake i midten av desember.

Kvinnelig innslag på M/S «Hai Mengs» siste tur

Som kanskje ikke så mange kjenner til, hadde M/S «Hai Meng» to kvinnelige passasjerer med på sin siste tur fra Hong Kong til Japan under norsk flagg, apoteker Dagny Davidsen Skår og fysioterapeut Aadel Bülow-Hansen. De var utsendt av Norges Rederforbund/Skipsfartens Arbeidsgiverforening i et studieoppdrag for å undersøke helse- og almentilstanden ombord, arbeidsvaner, arbeidsbelastninger, skader, heldige og uheldige trekk ved arbeidssituasjonen, tilpassing av fritidsaktivitet, registrering og vurdering av innhold i medisinsk, samt i det hele tatt å studere sjøfolks liv og levnet i arbeide og fritid.

Etter det vi kan forstå av senere rapporter, tok damene sin oppgave meget alvorlig, men vi kan trøste M/S «Hai Meng»s tidligere offiserer og mannskap med at de besto «prøven» med glans. Det

viser nedenstående brev som vi til-
later oss å sitere:

«Turen med Deres skip «Hai Meng» var uten forkleinselse for de 5 andre norske skip vi seilte med på vår tur absolutt reisesens clou.

Vi syntes «Hai Meng» var «Det Norske Skipet» med ordentlig dekk som ble spylt og vasket hver dag og med nydelig service i den kose-
lige salongen. Vi ble vartet opp

som kongelige personer fra vi ble hentet av «Thor» i Hong Kong. Offiserene elskverdige og hjelpsomme, kinesermannskapet storartet. Chieften fortalte at «B.K. båtene» ble kalt «Svanene» på Hong Kong havn. En utmerket betegnelse etter vår mening.

Vi syntes det var like vemodig som offiserer og mannskap at «Hai Meng» ikke lenger skulle seile under B.K.'s flagg.»

Brannkurs



Det ble arrangert to brannkurs for de nye mannskaper som reiste ut til M/S «Hermes». Det ene bildet viser instruktøren og noen av våre folk mens bruken av de vanlige brannapparater blir gjennomgått, og det andre bildet viser instruktøren (i den nye type drakt) slukke en tankbil i brann ved hjelp av skum.

I Rederforbundets regi arrangeres det nå ved brannstasjonene i Oslo, Drammen, Stavanger, Bergen og Trondheim brannkurs av 5 dagers varighet. Flere av våre ledende offiserer har deltatt i disse kurs, og alle har uttalt seg rosende.

En av våre kapteiner uttalte nylig at brannvernøvelsene ombord var mangelfulle fordi:

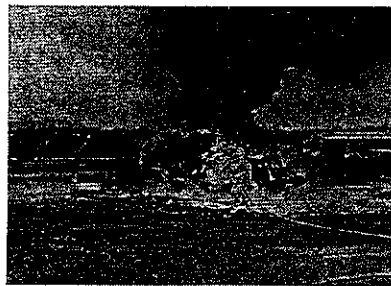
1) Vi mangler tilstrekkelig hensiktsmessig utstyr.

2) Vi får for liten tid.

3) Mange av instruktørene har selv for liten erfaring i praktisk bruk av diverse brannmannsutstyr. Det tenkes da spesielt på bruken av røkykkerutstyret som er aktuelt ved nesten alle skipsbranner.

Alle skip blir derfor nu utstyrt med høytrykks kompressorer for fylling av surstoff-flasker når disse blir tømt under instruksjon.

Vi vil etter hvert sende våre ledende offiserer på de nevnte brannkurs slik at de senere ved instruksjon kan gjøre alle ombord godt kjent med utstyret. På denne måte håper vi beredskapen ombord kan høynes.



Personalia



Vi gratulerer



kaptein Jon Rivrud som giftet seg med sin Fusae 26. juni i Sandefjord.

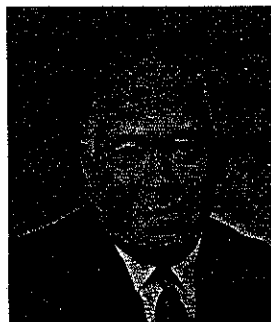


Vi mottok nylig følgende telegram:
«Vennligst overbring våre beste gratulasjoner til kaptein J. Eide som idag er tildelt vår gullmedalje.

*Norges Rederforbund
Thomas Chr. Haaland*



Erik Bruusgaard ved vårt Bangkok-kontor som ble viet til Nanina f. Elster i Oslo 5. august.



Rederiet vil gjerne slutte seg til disse gratulasjoner. Utdeling av gullmedaljen ble foretatt av skipsreder R. Rose-Anderssen under Drammens Rederiforenings møte 2. november.

In memoriam



Den 24. august d. å. fikk vi det sørgelige budskap at kontorsjef Birger Enger var død. Han var på kontoret om formiddagen, og mens han var ute et ærend i firmaets tjeneste, fikk han hjerteslag og døde, vel 69 år gammel.

Kontorsjef Enger var født 11. januar 1902 i Drammen. Han ble ansatt i Bruusgaard Kjøsteruds Skibsaksjeselskap i 1921, og med 51 års tjeneste må man vel si at «han falt på sin post».

Etter å ha innehatt forskjellige stillinger i selskapet ble Enger kontorsjef i 1957 og hadde denne stilling inntil 31/12-69. De siste

par år virket han som rederiets konsulent.

Vi som lærte Birger Enger å kjenne vil minnes ham som den lune, elskverdige og stillfarende kollega, og med alle de kunnskaper han satt inne med, var det lett å gå til ham og få hjelp når det var noe vi ikke fant ut av selv.

Enger var også den store «poeten» på kontoret, og utallige er de bryllupssanger han har skrevet til sine kolleger og som alltid satte et ekstra preg over festen.

I desember 1969 ble han tildelt H. M. Kongens fortjenstmedalje og Norges Vels medalje for lang og tro tjeneste.

Kontorsjef Enger ble bisatt 30. august, og i samværet etterpå på Kafé Globus ble han minnet med takk av sine sjefer og kolleger, samt slektninger og venner, som alle vil savne en kjær medarbeider og venn.

Med en av sangene som ble sunget under bisettelsen, Lykksalig, lykksalig, hver sjel som har fred, vil vi lyse fred over Birger Engers minne.

Forandringer i Hong Kong

I BK Posten nr. 10 kunne vi berette om tap av 2 «støttespillere» og må i dette nr. meddele at vi har mistet ytterligere 1, nemlig adm. direktør Jørgen Eitzen i Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong.

Eitzen kom til Hong Kong allerede i mars 1946, ble Manager i 1950 og adm. direktør i 1954. For de tjenester han har ytet norske

interesser i Hong Kong ble direktør Eitzen i 1970 tildelt Ridderkorset av 1. klasse i den Kongelige St. Olavs Orden, noe som tidligere har vært omtalt i BK Posten.

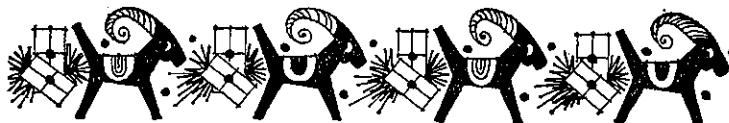
Etter 25 års tjeneste for selskapet i Hong Kong tiltrådte direktør Eitzen ny stilling i et selskap i Singapore i juni 1971.

Thor Vinde

Det var naturlig å overlate ledelsen av Hong Kong selskapet til Thor Vinde da den administrerende direktør sluttet.

Vinde, som ble General Manager fra 1. juli i år, kan se tilbake på mer enn 20 års arbeide i Østen

idet han kom til Hong Kong første gang allerede i 1950. Han har først og fremst vært NAL-mannen i Hong Kong og selv om han som General Manager må påta seg flere oppdrag, er det nok i første rekke linjearbeide som opptar ham. Vi gratulerer med den nye stilling.



God jul

Tiden går sin ubønnhørlige gang, og snart vil nok et år ebbe ut.

Vi vil derfor gjennom BK Posten sende våre beste hilsener og alle gode ønsker for Julen og det Nye År til kapteiner, offiserer og mannskap ombord i våre skip og til alle ansatte ved våre datterselskaper.

Samtidig benytter vi denne anledning til å takke våre medar-

beidere ombord og iland for verdifull innsats og godt samarbeide i dette år idet vi håper at 1972 vil bli fruktbringende for vår virksomhet og et lykkelig år for alle som er tilknyttet vårt konsern.

Vi sender også alle andre lesere av BK Posten våre beste ønsker for Julen og det Nye År.

Bruusgaard Kiøsterud & Co.

