

551 (05) B

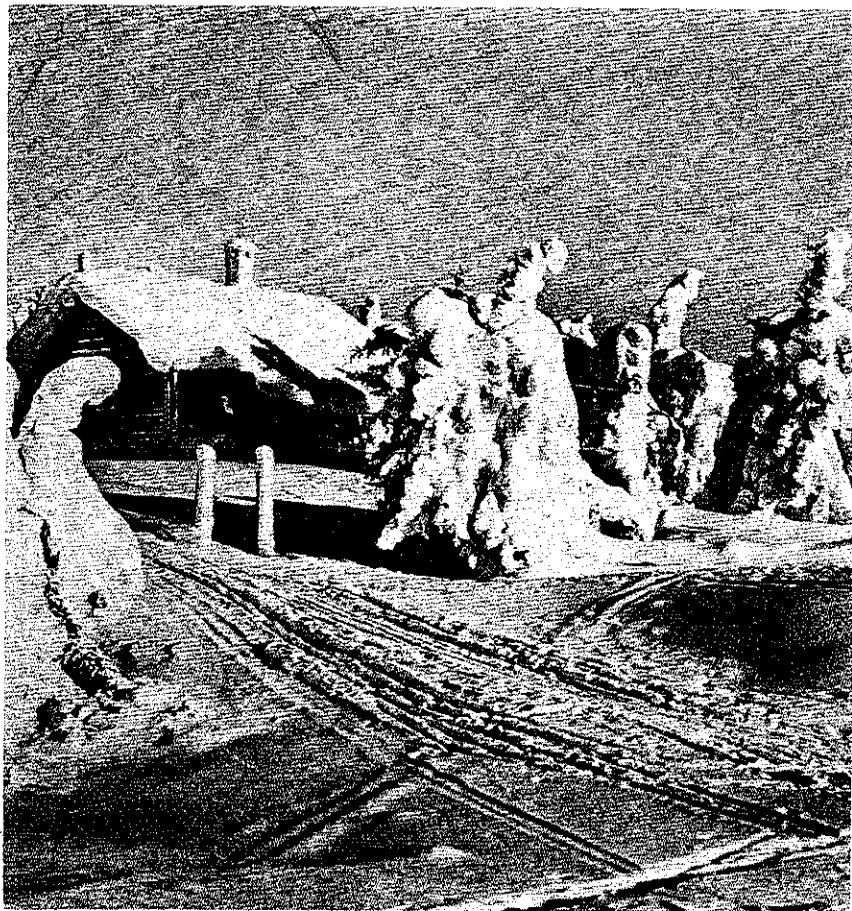


BK POSTEN

Nr. 15

DESEMBER 1972

S. årg.





Skipsfarten

og

EF

Når dette leses, er resultatet av folkeavstemningen kommet på avstand, og regjeringen Korvald er forlengt i arbeid.

For norsk skipsfart er resultatet av avstemningen meget skuffende, og noen går så langt som å kalle det katastrofalt. Gjennom fullt medlemskap ville Norge hatt en sjanse til å kunne medvirke aktivt i utarbeidelsen av en skipsfartspolitikk som ville være til gagn for oss.

93 % av den norske handelsflåte er engasjert utenfor Norge, og det er ønsketenkning å tro at andre land vil ta vare på våre skipsfartsinteresser. Det er sannsynlig at det på lengre sikt kan bli utarbeidet

proteksjonistiske ordninger som vil bli til skade for norsk skipsfart.

Vi må nu sette vår lit til at regjeringen vil få arbeidsro slik at den kan forhandle seg frem til den best mulige handelsavtale som bør inneholde en konsultasjonsordning når det gjelder viktige skipsfartsspørsmål. Det endelige mål må imidlertid være at Norge etter hvert blir fullt medlem av fellesskapet. Det er i den forbindelse interessant å merke seg at den gallup som ble utført i oktober viste at det norske folk nu er kommet på «bedre tanker», idet de fleste som ble spurt mente at «nei til EF» ville bli til skade for landet.

K. A. Wang



«Jeg sa: I vår tid brydde ikke nordmennene seg med å stemme — de bare gikk inn i Europa.»

Skipsreder Rolf Rose-Anderssen fra borde



Vår sjef trekker seg tilbake ved årsskiftet etter 42 år i selskapets tjeneste, og i den anledning har BK Posten avtalt et intervju med ham. Før vi imidlertid begir oss inn på sjefskontoret, kaster vi et raskt blikk i selskapets jubileumsbok for å gjenoppfriske «facts» om vårt intervjuobjekt.

Rolf Rose-Anderssen er født i Oslo 19/3 1904, artium 1922, Oslo Handelsgymnasium 1923, ansatt i rederiet Gørrissen & Co. til 1926, deretter i forskjellige skipsmeglerfirmaer i Antwerpen og London. Handelsråd i Norske Ambassade Chungking 1945, adm. direktør i Thoresen & Co., Bangkok og Hong Kong 1946-50, derefter medinneholder av Bruusgaard Kiøsterud & Co. og medlem av styret i Bruusgaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskap. Norsk Visekonsul i Bangkok 1938-41 og generalkonsul 1941-55. R1 av

den kgl. norske St. Olavs Orden 1947.

— I perioden fra 1931 til 1950, bortsett fra krigsårene i London, hadde De Deres virke i Østen. Fjerne Østen er jo fremdeles vårt spesielle interesseområde. Vi tror derfor det vil være av særlig interesse for BK Postens lesere om De kunne fortelle om Deres førsteinntrykk av datidens Østen og litt om Bangkok-kontoret på den tiden.

— En ting er sikkert, at forholdene i Det Fjerne Østen var helt anderledes i trettiårene enn de er i dag. Den gang var størsteparten av dette landområde helt domineret av kolonimaktene Storbritannia, Frankrike, Holland og Sambandstatene, og kun to land, Japan og Thailand, hadde en selvstendig styreform, og Kinas selvstendighet var meget illusorisk på grunn av fremmede lands ekstraterritoriale rettigheter. Den hvite mann hadde

den gang en privilegert stilling, og selv om han ikke var elsket av asiaticene, så de opp til ham med respekt og kanskje en viss misunnelse.

Den siste verdenskrig betydde et stort prestisjetap for den hvite mann, og i de nærmeste etterkrigsår fikk de fleste tidligere kolonier sin frihet og selvstendighet. Dette var imidlertid generelt sett ikke en lykkelig utvikling, idet flere av disse land viste seg ikke å være modne for selvstendighet og har derfor vært hjemsoekt av intern splid med store økonomiske og sosiale problemer til følge.

Da jeg kom til Bangkok i mars 1931 etter 2½ måneds reise ut med ett av Wilh. Wilhelmsens linjeskip, var Bangkok-kontoret en filial av Hong Kong-selskapet og et enmanns foretagende — den norske bestyrer/altmuligmann og en innfødt løpegutt som kun forsto thai.

Det var hyggelig men primitivt i Bangkok den gang — ingen flyforbindelse og kun en gang i uken postforbindelse med Europa. Elektrisk kjøleskap og aircondition var ennu ukjent, men ismannen kom hver morgen. Elektrisk strøm hadde vi imidlertid for belysning og vifter. I den første tid var sykkel og rickshaw mitt fremkomstmiddel.

Kontorets aktivitet var begrenset til befraktning av norske skip og et livsassuransesagentur for et Hong Kong selskap. Det var et møysommelig arbeide å øke virksomheten, men det ble i første rekke på assuransefeltet etter overtagelse av agenturet for et større skadeforsikringselskap.

Mulighetene i shippingsektoren var små bortsett fra befraktning i og med at et kinesisk handelshus var eneagenter for N.A.L. eller

China Siam Line, som det den gang het, og selv om vi fikk agenturet for Wilh. Wilhelmsen og A. F. Klaveness & Co. A/S, var det lite vi fikk utrettet for disse linjer så lenge de ikke hadde direkte anløp av Bangkok men var avhengig av omlastning i Singapore eller Hong Kong. Import/eksportforretningen ble begynt i 1936, men kom først ordentlig igang etter at kontoret ble etablert som eget aksjeselskap i slutten av 1937.

— *Krigsårene står for de fleste som en hard og meget vanskelig periode både for de ombord og de i administrasjonen i land, som vel ofte måtte ta vanskelige avgjørelser. På bakgrunn av de årene De satt i Nortraship, kunne De kort summere opp Deres inntrykk og erfaring fra denne perioden?*

— Det var en lykkelig situasjon for oss norske i Thailand at Norges Londonregjering ønsket at vi skulle være med på den utveksling som fant sted mellom de allierte og aksemaktene. Vi forlot Thailand 4/8 1942 og kom i god behold til England 9/10 samme år.

Jeg ble straks ansatt i Nortraship, London, og fikk i oppdrag å etablere og lede en ny avdeling som ble kalt Branches Control Department og som skulle tjene som koordinator for hovedkontoret i London og dets avdelingskontorer, 12 i Storbritannia og 17 i Afrika, Asia og Australia/New Zealand. Krigsårene i London var en meget interessant tid som bl. a. ga oss full forståelse av de norske handelsskip og våre sjøfolks uvurderlige innsats, og for oss landkrabber var det en tilfredsstillende å befinne seg i den frie verden og få anledning til å være delaktige, selv om i en mindre avgjørende

grad, i det endelige utfall av krigen.

— *Efter krigen bar det jo tilbake til Østen igjen. Vi kan forestille oss at omstillingen fra krig til normale forhold var krevende og bød på en rekke spesielle problemer for våre Østen-kontorer i gjenoppbyggingsperioden.*

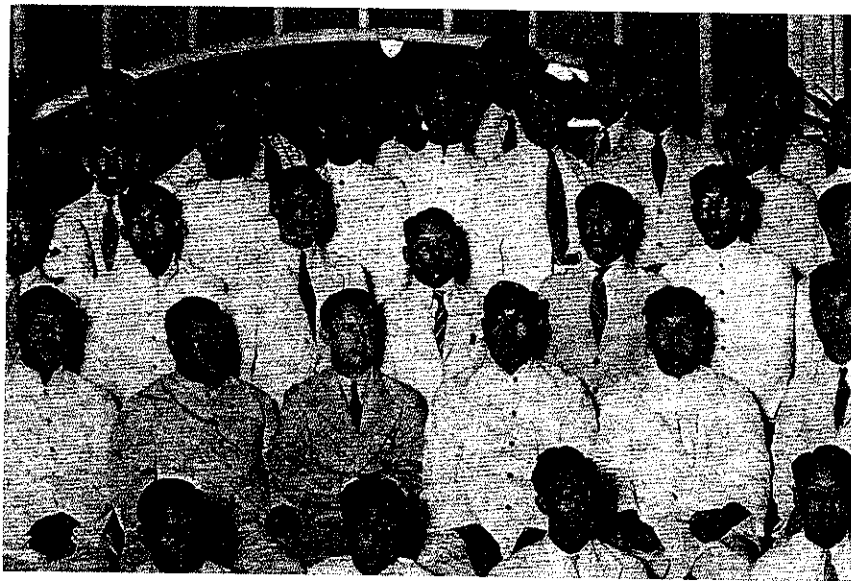
— Jeg ble dessverre nødsaget til å reise til Østen igjen kun to dager etter VE-dagen uten anledning til først å besøke det frigjorte Norge. Det var et personlig offer for meg og en stor prøvelse for min kone som jeg måtte etterlate i London med vår fireårige datter og min kone i den situasjon at hun ventet barn nr. to et par måneder senere. Min reise til Østen denne gang var et diplomatisk oppdrag, som utnevnt handelsråd ved vår ambassade i Chungking, og hensikten var å forsøke å forberede gjenoppta-

gelsen av Norges handelsforbindelse med Kina etter krigen.

Krigen i Stillehavsområdet var ennå i full gang, og man var ikke forberedt på at den skulle ta slutt så tidlig som den gjorde.

Dette ledet til hektisk aktivitet på alle hold for å omstille seg til fredelige sysler som for eksempel gjenåpning av våre kontorer i Hong Kong og Bangkok.

I Hong Kong viste det seg heldigvis at rederiets representant, kaptein J. Krogh-Moe, og sjefen for Thoresen & Co., Ltd., B. Owrum Andresen, hadde overlevet, og i løpet av kort tid klarte disse to å etablere seg igjen i våre gamle kontorer i Queen's Building. I Bangkok bød det heller ikke på vanskeligheter å gjenåpne vårt kontor takket være den utmerkede måte som den svenske generalkonsul, Folke G. Enstedt, hadde ivare-



Skipsreder Rolf Rose-Anderssen sammen med kolleger og forretningsforbindelser i Bangkok 1936.

tatt våre interesser på under krig-
gen.

— *Med Deres bakgrunn som handelsråd i Kina og forøvrig inn-
gående kjennskap til Kina og ki-
nesere, hvilken rolle mener De
Kina vil komme til å spille i de
nærmeste tiår innen handel og
skipsfart? Mener De at norsk skips-
fart på nytt kan komme til å spille
en viktig rolle som «fraktemenn» i
disse farvann?*

— Jeg ønsker ikke å fremsette
noen profetier, men det er innlysen-
de at Kina alene i kraft av sin
enorme befolkning har hatt og har
en latent potensial, som kan få en
betydelig innflytelse ikke bare i
Østen og Stillehavsområdet men i
hele verden hvis dets styresmakter
kan legge forholdene til rette for
det. Kina har, før det nuværende
styret kom til makten, vært split-
tet av interne motsetninger som
skyldtes landets store omfang og
mangelfulle kommunikasjoner og
at befolkningen til tross for rase er
meget forskjelligartet, som igjen
skyldes geografisk adskillelse og
ulike bakgrunn og leveforhold.

Det vil selvsagt alltid være be-
hov for «fraktemenn», og i Stille-
havsområdet utvilsomt et sterkt
økende behov. Norge har et godt
navn i Kina og de øvrige Østens
land som sjøfartsnasjon, men vi
vet også at disse land har store
ambisjoner med hensyn til egen
skipsfart.

— *Det er jo så at vårt rederi
har en solid bakgrunn og tradisjon.
Synes De at dette med tradisjon
er en fordel eller en ulempe når en
skal søke å legge opp en politikk
på lengre sikt for et firma?*

— Tradisjon er en utmerket ting,
men man må ikke forblindes av
den for dens egen skyld. Tradi-

sjon bør kunne tjene som en for-
delaktig bakgrunn å bygge på, men
må til enhver tid vurderes ut fra et
realistisk syn på den aktuelle situa-
sjon.

— *Hvilke krav mener De en må
stille til de ansatte i land og om-
bord, og hvilke menneskelige egen-
skaper setter De høyest?*

— Lojalitet, arbeidslyst og inn-
satsvillje vil føre frem hvor enn
praktisert, på land eller sjø.

— *Med tanke på det fremtidige
virke for selskapet, anser De det
riktig å fortsatt konsentrere seg på
våre tradisjonelle områder i Østen,
eller bør vi i tillegg også søke
andre felter?*

— Jeg mener absolutt at vårt
selskap bør søke andre felter ved
siden av våre tradisjonelle Østen-
interesser. Imidlertid er det mange
som mener at den kolossale eks-
pansjon som i de siste 100 år har
funnet sted i Atlanterhavsområdet
nu har kulminert og vil vise en
mere moderat utvikling i årene
fremover, samtidig som de mener
at det i Stillehavsområdet med så
mange underutviklede land og stør-
steparten av jordens befolkning vil
bli en betydelig ekspansjon på alle
områder i de kommende 100 år.
Våre Østenfolk må følge med og
ikke bare tenke på det bestående,
men også finne hvilke andre mulig-
heter som byr seg.

Jeg tror på assuranssprinsippet
om størst mulig spredning av risi-
ko — ikke ha alle egg i en kurv. I
to generasjoner har vårt rederi
med vekslende hell vært relativt
sterkt beskjeftiget i Østenfart, men
samtidig har vi alltid forsøkt å en-
gasjere oss i annen fart som tank
og bulk. Det samme syn kan an-
vendes på våre datterselskaper og
deres handelsinteresser, og med den

investering som allerede er gjort i de senere år på afrikanske markeder kan en ytterligere spredning til nye markeder med andre økonomiske og politiske forhold bli ønskelig.

— *Noen ord om hvordan De vurderer fremtidsutsiktene for våre selskaper.*

— Jeg er optimist, og jeg tror fortsatt på rederiets muligheter i Østen selv om alvorlige problemer kan dukke opp fra tid til annen, og jeg håper på nye engasjement på andre felter. Datterselskapene, både hva shipping og handel angår, har et godt grunnlag som det kan og bør bygges videre på.

— *Vi formoder at De til tross for en krevende arbeidsdag har hatt anledning til å dyrke en eller flere hobbies. Vær vennlig å fortelle litt om dette og om De regner med å kunne bruke mer tid på slike sysler i fremtiden.*

— Det er vel gjerne så at når man trekker seg tilbake fra aktiv tjeneste, håper man å kunne realisere lønnlige planer om i større grad å dyrke private interesser og hobbies både av fysisk og åndelig art.

Skipsreder Rose-Anderssen reiser seg fra stolen, og intervjuet er over. Vi takker for samtalen og ønsker ham på vegne av BK Postens lesere alt vel i årene som kommer. På vei ut gjør vi oss visse refleksjoner, og vi konstaterer at Rose-Anderssen og B.K. i grunnen er synonyme begreper for oss her på kontoret og at mangt vil være anderledes etter nyttår. Vi kommer til å savne ham.

Havet, Alexander Kielland og nå

Intet er så rommelig som havet, intet så tålmodig. På sin brede rygg bærer det de store tankskip, de oljesøkende plattformer, plastposene og millioner av små, asfaltaktige oljeklumper. Og i sitt store, kjølige dyp eier det plass for all verdens jammer — destroyere, slagskip, nervegass, myriader av blå kraftperler og bioaktive enzymer. Det er ikke sant at havet er troløst, for det er menneskenes verk: uten krav, uten forpliktelser, fritt og uhemmet har de forurenset og forfalsket det store, bankende hjerte — det største usunne i den syke verden.

Og mens menneskene stirrer utover, synger de sine gamle Sange om Havet. Mange forstår det slett ikke, men aldri forstår to det på samme måte. Thi havet har et særskilt ord til hver især som stiller seg ansikt til ansikt med det.

Det smiler med blanke, grønne småbølger til de barbente trubadurer. Det bryter i gråblå dønninger mot skipet og sender den kvalme skumsprøyt langt innover dekket, tunge grå sjøer kommer veltende mot stranden, og mens trette øyne følger de lange, hvitgrå brenninger, skyller skumstripene i blanke buer hen over den oljeglatte sand. Og i den dumpe lyd, når bølgen faller sammen for siste gang er det noe av en hemmelig forståelse, hver tenker på sitt og nikker utover — som var havet en venn som vet det hele og gjemmer det trofast.

Men hva havet er for dem som bor langs stranden, får ingen vite, for de sier ingen ting.

(Arnt Ryvold)

Fraktmarkedene

I forrige nummer av BK Posten kommenterte vi en spesiell begivenhet, nemlig sjømannstreiken i Japan, som i løpet av sommeren hevet tørrlastmarkedet på Østen fra et elendig til et brukbart nivå. Etter at denne streiken var bilagt og forholdene gradvis blitt normale, regnet vel de fleste med en nedgang i markedet. Mot formodning har imidlertid tørrlastmarkedet holdt seg oppe og endog bedret seg sett fra reders synspunkt. Hovedårsaken er en feilslått kornhøst i Sovjetunionen og akutt transportbehov i forbindelse med russernes kjøp av 17 mill. tonn korn

fra USA. Tonnasje i posisjon i Statene og Østen har de siste ukene oppnådd meget gode rater. Men det dreier seg stort sett om enkeltreiser og korte perioder, og de fleste spør seg vel om hvor lenge dette skal holde.

På tankmarkedet har det også vært en gradvis bedring i høst, i det minste bort fra opplagsratenivå. Markedet virker fast, og der er en viss optimisme i forbindelse med økte amerikanske importkvoter for olje samt den forestående vintersesong med økt brenselsbehov.

Trampskipene

Efter salget av M/S «Hermes» og M/S «Hamlet» er vår trampflåte nå redusert til 3 skip, nemlig «Hermion», «Hydra» og «Bragernes».

M/S «HYDRA»

Efter 12 måneders linjefart for Nauru Local Government Council ble «Hydra»s certeparti til disse befrakterne i sommer forlenget for en ny 12 måneders periode. Den nye raten er A\$ 1.500 pr. dag samt overtidsgodtgjørelse på A\$ 600 pr. måned. «Hydra» betjener befrakternes såkalte «New Guinea Service» med lasting i Melbourne og Sydney for Port Moresby og Lae på New Guinea samt til Rabaul og Kieta. Fra i høst er også Guam innlemmet i denne service.

Da «Hydra» nå har seilt 20 måneder uten å dokke, ble den med bistand fra befrakterne sluttet for

en last fosfat fra Nauru til japanske lossehavner slik at skipet kom i en for oss gunstig dokkingsposisjon. Etter ca. 20 dagers dokking og off-hire i november går «Hydra» igjen inn på NLGC-certepartiet i Japan eller på Filippinene.

M/S «BRAGERNES»

Skipets certeparti til Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. er blitt fornyet en rekke ganger, sist i mars i år for en periode på 11—13 måneder. Någjeldende rate er US\$ 1.560 pr. dag samt US\$ 600 i overtid pr. måned. Befrakterne har siden i sommer benyttet skipet i sin Syd-Afrika linje med lasting i japanske havner for Durban, Cape Town, Port Elisabeth, East London og Lourenco Marques. På returreisen til Japan anløper «Bragernes» også Hong Kong, Inchon og Pusan.

M/S «Hermion»

Vi omtalte i forrige nummer «Hermion»s certeparti til Ocean Shipping & Enterprises til en rate av US\$ 1.800 pr. dag. Etter en T/C-trip for disse befrakterne fra US Gulf med hvete og ris til Indonesia ble skipet tilbakelevert i Macassar 3. september. «Hermion» gikk derefter umiddelbart inn på nytt certeparti til Sovereign Marine Lines som driver som linjeoperatører fra New York. «Hermion»s rate er US\$ 2.100 pr. dag. Etter lastning av gummi og tinn i Singapore, Penang, Port Kelang og Belawan fortsatte skipet via Dakar til The Great Lakes. Etter anløp av 7 lossehavner fra Montreal til Milwaukee regner vi med tilbakelevering i slutten av november. Sesongslutt for skipsfarten på Lakene

er satt til 15. desember, og «Hermion»s posisjon burde således være gunstig med tanke på å oppnå et certeparti ut fra Lakene før stengning.

Det er ikke ofte at vi får noen mannskapsbilder og synes derfor at det er hyggelig å bringe dette foto av kaptein Ø. Holm Andersen og overstyrmann P. J. Haga sammen med en del av det dyktige mannskapet. Nr. 3 fra venstre i første rekke er stuert Chan Chuen Yung.

Vi har på «Hermion» en treenighet av norske offiserer, koreanere på dekk og i maskin, samt kinesere i stuertdepartementet, hvilket har vist seg å gå meget bra.



Donasjon av M/S «Hamlet»s velferdsgruppe

Ved skipets salg befant det seg ombord et stereoanlegg til en verdi av nærmere kr. 8.000. Dette var velferdsgruppens private eiendom, og da det ikke var noen grunn til å la de nye eiere overta anlegget, besluttet mannskapet seg til å forære det hele til Krigsinvalid hjemmet Bærcia i Kongsvinger.

Krigsinvalidforbundet har sendt oss et brev, og utdrag av dette overbringer vi herved til M/S «Hamlet»s tidligere besetning:

«Vi vil gjerne få sende vår hjerteligste takk for denne enestående gaven som vil være til glede for så mange som fikk sin helse ødelagt under krigen og

som i dag trenger all den støtte og oppmuntring det er mulig å gi dem.»

Denne siste gest fra mannskapet på «Hamlet» kom ikke som noen stor overraskelse på oss her på kontoret. Den er nemlig helt i tråd med de tidligere håndreknninger besetningen på dette skip har ydet til veldedige formål. Vi har f. eks. nylig fått inn et brev fra Frelsesarmeen hvor de ber besetningen på M/S «Hamlet» motta deres varmeste takk for kr. 425,— i forbindelse med Kongeblosten 1972.

Vi har all grunn til å være stolt av å ha hatt dette skip under BK-flagg.

Bruk 50 % — Gi 50 %

Lag et overslag over de vanlige juleutgiftene til mat, drikke og gaver —

Del beløpet i to —

Bruk halvparten med god samvittighet —

Gi resten til dem som trenger pengene og maten mere enn deg selv —



Takk, jeg tar ikke imot presanger av fremmede

Elefant- last

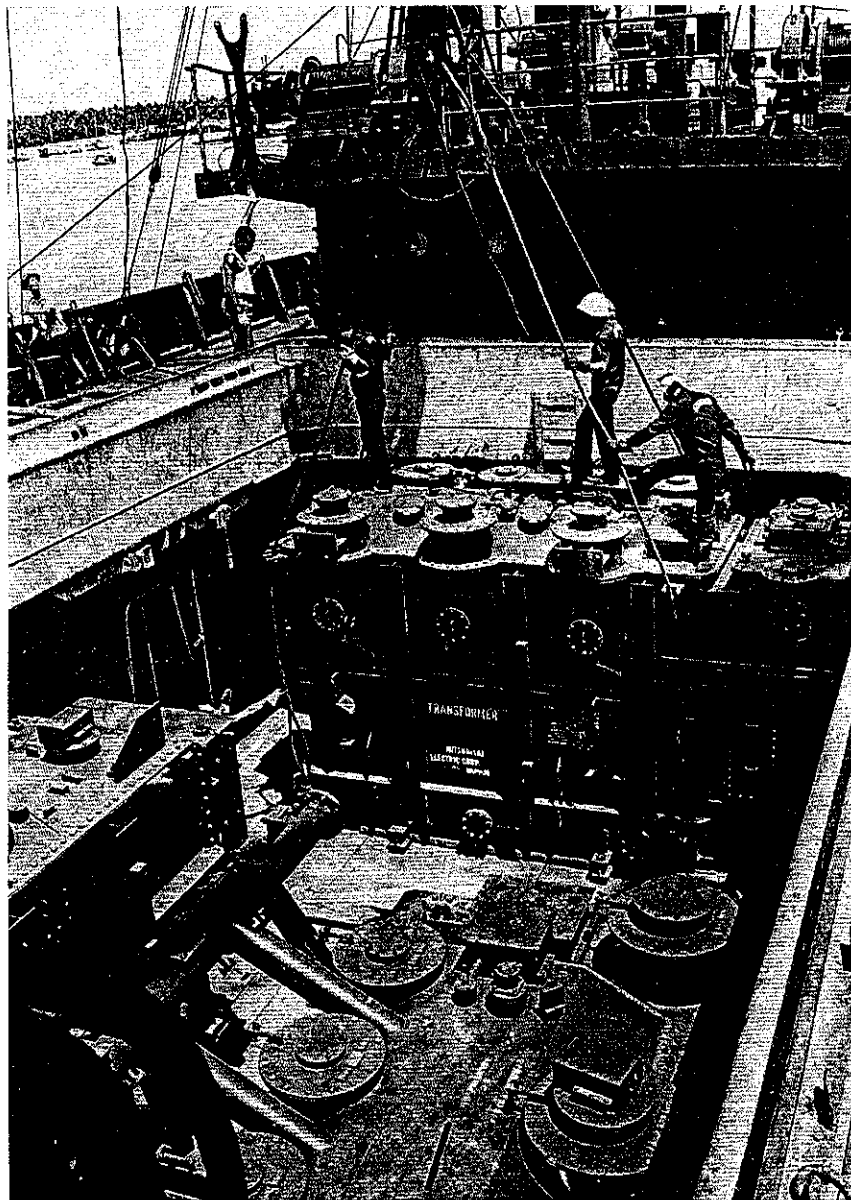


Lasttilgangen fra Thailand har den senere tid vært litt mangelfull, og vårt kontor i Bangkok har derfor vært på utkikk etter en spesiallast. I sommer gikk det med «Hallvard» en prøveskipning på en *babyelefant*. Så i slutten av september fikk vi på ny tilbud om å frakte en liten elefant til Japan med «Hallborg». Den ble forøvrig født under EXPO 70 i Osaka, og da utstillingen sluttet, ble den fraktet hjem til Thailand. Imidlertid har japanerne savnet sin lille yndling og har nå fått den tilbake. Losingen foregikk i Yokohama med stort oppbud fra radio og TV. Skipet og vår linje fikk dermed helt gratis reklame.

Vokteren som dere ser på bildet fulgte også med på oppturen, men som forrige gang var det ikke tatt med tilstrekkelig føde. En fullvoksen elefant kan spise 250—300 kilo grøntfôr om dagen, og da kan det selvfølgelig by på visse problemer selv med en mindre elefant. Men vi går ut fra at den sikkert ikke sultet.

Vi har med dette fått fotfeste i elefant-farten som vi venter oss meget av.

M/S «Halldor» – Tungløft



Ovenstående bilde er tatt under M/S «Halldor»s lossing i Bangkok 2. og 3. juni. Partiet besto av elektrisk utstyr til et anlegg i Thailand. Som man ser var dimensjonene store, og det var derfor nødvendig med flytekran under losseoperasjonene. Lasting og lossing foregikk uten skader av noen art.

Thoresengruppen

På årets generalforsamlinger i de forskjellige Thoresenselskaper ble det valgt nye styreverter bortsett fra i Thoresen & Co., (Japan) Ltd. Styverene har nu følgende sammensetning:

Thoresen & Co. (Bangkok) Ltd.

A. Teigen
K. Glenne Jensen
K. A. Wang
K. Kloster
J. A. Stewart
A. Kr. Andersen

Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong

A. Teigen
K. Glenne Jensen
K. A. Wang
K. Kloster
T. Vinde

Thoresen & Co., (Japan) Ltd.

R. Rose-Anderssen
E. Bruusgaard
K. A. Wang
K. Glenne Jensen
L. Musæus
T. Vinde
T. Abe

Thoresen & Co. (Singapore) Private Ltd.

A. Teigen
K. Glenne Jensen
K. A. Wang
K. Kloster
A. Skøien

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

A. Teigen
K. Glenne Jensen
K. Kloster
S. Hansen

Thoresen Trading Ltd., Hong Kong

K. Glenne Jensen
S. Hansen
A. Pedersen
T. Vinde

Thoresen & Co. (East Africa) Ltd.

K. Glenne Jensen
S. Hansen
P. E. Lie

Thoresen & Co. (Uganda) Ltd.

K. Glenne Jensen
S. Hansen
P. E. Lie

Thoresen & Co. (Rhodesia) (Pvt.) Ltd.

K. Glenne Jensen
M. V. Erbmänn
S. Hansen

Thoresen & Co. (Zambia) Ltd.

K. Glenne Jensen
S. Hansen

Thoresen & Co. (Nigeria) Ltd.

K. Glenne Jensen
S. Hansen
H. K. Biney
F. Olugbake
T. Haug



Besetning pr. 15/11-72

M/S «HERMION»

Kaptein Arne Lerstang
Overstyrmann Asbjørn Horsdal
1. styrmann Einar Lone
2. styrmann Knut B. Moksnes
Radiooffiser Hallvard Lauvskar

Maskinsjef Leif Solheim Hansen

1. maskinist Tore Hassel
2. maskinist Jan Weiset Larsen
2. maskinist Alf H. Marthinsen
Elektriker Bjørn Kjær
Stuert Chan Chun Yung

M/S «HYDRA»

Kaptein Nils O. Wilhelmsen
Overstyrmann Asbjørn Djøseland
1. styrmann Herman Breedt Bruyn
2. styrmann (Knut B. Moksnes)
Radiooffiser Leif Johansen

Maskinsjef Erling Hovden

1. maskinist Egil O. Olsen
2. maskinist Arild Nygård
Elektriker Li Wai Tat
Stuert Chang Kwong Yu

M/S «BRAGERNES»

Kaptein Reidulf Frydenlund
Overstyrmann Erling Thorsen
1. styrmann Arne Torjesen
2. styrmann Eilert Eilertsen
Radiooffiser Wong Shiu Man

Maskinsjef Arnold Rossebø

1. maskinist Arne Hansson
2. maskinist Terje Frøseth
Elektriker So Kwong Ho
Stuert Li Fat Chi

M/S «HAI LEE»

Kaptein Nils Klokke
Overstyrmann Jan Henrik Larsen
1. styrmann Dag Vesterås
2. styrmann Hans P. Ellefsen
Radiooffiser Lars Kaupang

Maskinsjef Arvid Svanberg

1. maskinist Oddvar Garpestad
2. maskinist John R. Krogstad
2. maskinist jr. Vidar Luther
Elektriker Leung Kui Fai
Stuert Lam Muk Shing

M/S «HALLBORG»

Kaptein Åke Sjøberg
Overstyrmann Leif Lie
1. styrmann Bjørnulf Nordgård
2. styrmann Per Talleraas
Radiooffiser M. L. Narasimhan

Maskinsjef John Gjernes

1. maskinist Bjørn Jordin
2. maskinist Arne Lorentzen
Elektriker Leung Lok
Stuert Wong Man Hing

M/S «HALLDOR»

Kaptein Olaf Schibsted
Overstyrmann Torleif Egeland
1. styrmann Harald Rogne
2. styrmann Jan Kartevold
Radiooffiser Lau Kam Pui

Maskinsjef Arne Jacobsen

1. maskinist Henry Dahl Andersen
2. maskinist Bjørn Aa. Johansson
Elektriker Chan Kong
Stuert Chan Chung Wing

M/S «HALLVARD»

Kaptein Arne Solbak
Overstyrmann Eilef F. Andreassen
1. styrmann Arne Harøy
2. styrmann Ivar O. Olsen
Radiooffiser Lai Kwong Yun

Maskinsjef Halvor Fiskodde

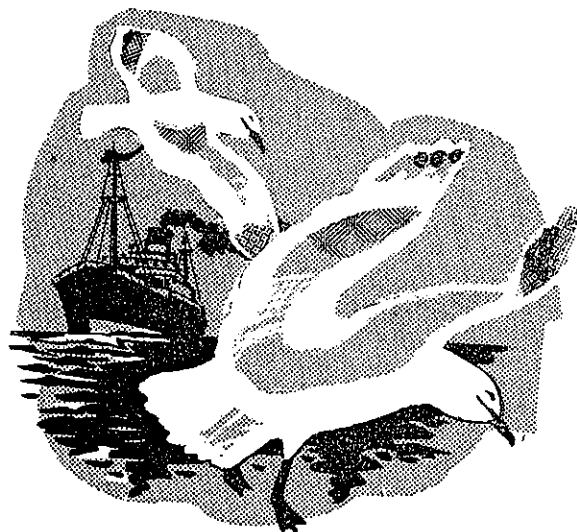
1. maskinist Øistein Høimyr
2. maskinist Svein Nilsen
Elektriker Tse Yuk Wa
Stuert Wong Wo Keung

M/S «HAI HING»

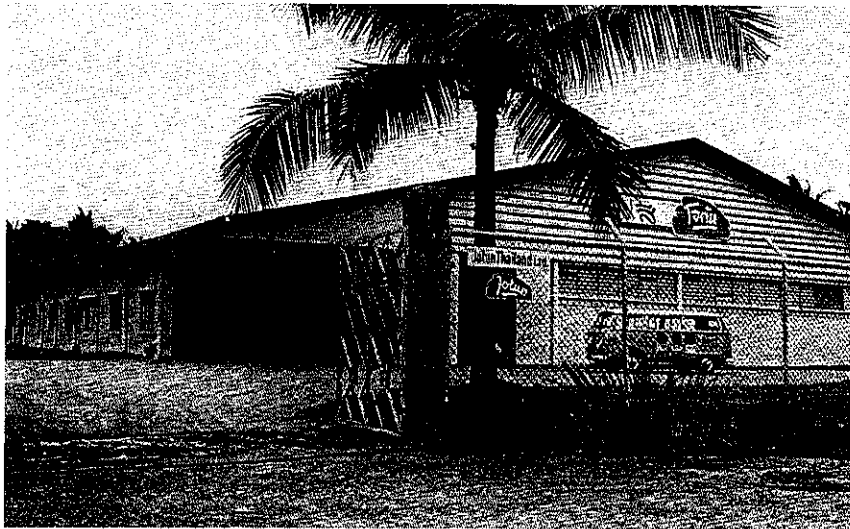
Kaptein Helge Yndestad
Overstyrmann Ingemann Myhren
1. styrmann Kåre Henriksen
2. styrmann Arne Larsen
Radiooffiser Poon Chee Pooi

Maskinsjef Helge Christiansen

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



Jotun Thailand Ltd.



Gjennom vårt datterselskap Thoresen & Co. (Bangkok) Ltd. er vi deltakere i Jotun Thailand Ltd. med 28 %.

Fabrikken sto ferdig 13. mars 1968 og var det første norske industriforetak i Thailand. Bedriften beskjeftiger for tiden 55 personer hvorav 25 funksjonærer. Ansvarlig leder er administrerende direktør Svein Corncliusen, den teknisk ansvarlige er teknisk direktør Kåre Kleive, mens sivilingeniør Bjørn Granerød er ansvarlig for teknisk salg og service. I 1970 kom omsetningen opp i noe under 4 mill. kroner, og dette var i overensstemmelse med den fremdriftsplan som ligger til grunn for virksomheten. Utviklingen siden 1970 har vært lovende, men konkurransen på det thailandske marked er hard. Når det gjelder produksjonen kan nevnes at fabrikken er bygget for en kapasitet på 3.000 tonn pr. år, men i dag utnyttes knapt 50 %. For å kunne utnytte kapasiteten fullt ut

vil det imidlertid være nødvendig å gjøre en del mindre investeringer i maskinelt utstyr. Totalt sett kan man derfor si at fremtidsutsiktene burde være gode idet man har muligheter for å øke produksjonen nær 100 % med forholdsvis beskjedne investeringer.

Forøvrig har de thailandske myndigheter som motto: «Kjøp thailandsk produserte varer når de er best», og dette passer utmerket, da man nettopp satser på kvalitet og teknisk service. Jotun er nemlig den eneste malingprodusent i Thailand med en skikkelig teknisk serviceavdeling. Dette er blitt høyt verdsatt av mange store forbrukere, noe som har ført til gode resultater. Oljeselskapene Esso, Caltex og Shell er blant kundene. Skipsmaling produseres og selges i stadig økende kvanta. Viktigste kunde innen dette marked er Royal Thai Navy, men firmaets viktigste marked er fortsatt salg til «hus og hjem».

Brannvern

I løpet av de siste par år har det i Norges Rederforbunds og S.A.F.s regi vært arrangert brannvernkurs for skipsbefal bl. a. ved Drammen brannstasjon. Disse kursene består for en vesentlig del av praktiske øvelser i røykdykking og brannslukking. Øvelsene kan være ganske anstrengende, og deltakerne bør være i alminnelig god fysisk form. (Altså nok en grunn til å trimme, du kan havne på brannvernkurs i Drammen!)

Rederiets ønske er at det på hvert skip under BK-flagg til enhver tid finnes 2 eller flere blant offiserene som har gjennomgått dette kurset. Man forutsetter så at disse ombord gir videre det de har lært slik at man om uhellet først er ute er forberedt og hver mann vet sin jobb. Selvsagt håper vi at vi i det forebyggende brannvern skal lykkes så godt at vi i fremtiden aldri får oppleve varme løs i noen av våre skip.

Effektivt brannvern til sjøs er uhyre viktig og vanskelig, da menneskeliv i større grad står på spill enn ved brann i land hvor rettemuligheter som regel er til stede.

Nylig oppsto det brann i lasten ombord i «Hai Lee», sannsynligvis selvantennelse i et parti jute. Brannen ble hurtig og effektivt slukket av skipets offiserer og mannskap under ledelse av kaptein Rivrud. Særlig må fremheves overstyrmann Kuløy og 1. styrmann Vesterås' innsats. Kaptein Rivrud har gjennomgått brannvernkurs i Drammen, og vi skal ikke se bort fra at kunnskaper han da tilegnet seg, i dette tilfelle virkelig kom til nytte. Skipet kom uskadd fra brannen, og skadene på lasten ble sterkt be-

grenset takket være at nevnte personer visste hva som skulle gjøres.

Følgende av «våre folk» har til nå gjennomgått brannvernkurs:

Drammen:

Kaptein Jon Rivrud	9/71
Maskinsjef John Gjernes	10/71
Maskinsjef Frank Salvesen	10/71
Kaptein Viggo Skau	11/71
Kaptein Nils Klokk	5/72
Kaptein Arne Lerstang	5/72
Mask.sjef L. Solheim Hansen	5/72
Kaptein N. O. Wilhelmsen	9/72
Maskinsjef Odd Hassum	9/72
Kaptein Ø. Holm Andersen	10/72
Overstyrmann A. Djøseland	10/72
Overstyrmann Per Haga	10/72
Overstyrmann Bjørn Vigulf	10/72

Stavanger:

Kaptein Arne Johnsen	5/72
----------------------	------

Trondheim:

Overstyrmann Fredrik Fikse	5/71
Maskinsjef Kåre Jørum	9/72





Sport

BK-SERIEN I FRIIDRETT

PR. 19/10 1972

Siden forrige utgave av BK Posten har det ikke vært store forskjvninger på resultatlistene. Vi nøyer oss derfor med å gjengi de få endringer som har skjedd:

Kule kl. I:

Her har I. Olsen «Hallvard» erobret en 3. plass med 9,52 m.

Kule kl. II:

S. Ytreland «Hallvard» rykker opp fra 5. til 3. plass med 9,00 m.

A. Hansson «Bragernes» beholder sin 4. plass takket være 4 cm forbedring til 8,78 m.

Følgende øvelser har vi ikke tidligere bragt resultater fra. De 5 beste i hver klasse er:

Lengde uten tillop

Kl. I

- | | |
|---------------------------|--------|
| 1. R. Dahl «Hamlet» | 2,97 m |
| 2. P. A. Hansen «Hermes» | 2,96 m |
| 3. U. Amundsen «Hamlet» | 2,90 m |
| 4. D. Otnes «Hermes» | 2,82 m |
| 5. O. Johansen «Hallvard» | 2,80 m |

Kl. II

- | | |
|---------------------------|--------|
| 1. S. Ytreland «Hallvard» | 2,64 m |
| 2. O. Garpestad «Hermes» | 2,60 m |
| 3. A. Gonzales «Hermes» | 2,58 m |
| 4. T. Hassel «Hermes» | 2,52 m |
| 5. J. Rivrud «Hamlet» | 2,51 m |

Kl. III

- | | |
|---------------------------|--------|
| 1. Y. Heggen «Hermes» | 2,54 m |
| 2. O. Hassum «Hermes» | 2,52 m |
| 3. N. Wilhelmsen «Hermes» | 2,32 m |

Kl. IV

- | | |
|-----------------------|--------|
| 1. B. Hansen «Hermes» | 2,02 m |
|-----------------------|--------|

Høyde uten tillop

Kl. I

- | | |
|---------------------------|--------|
| 1. Ø. Haug «Hermes» | 1,40 m |
| 2. D. Otnes «Hermes» | 1,35 m |
| 2. O. Johansen «Hallvard» | 1,35 m |
| 4. O. Schoop «Hermes» | 1,32 m |
| 5. A. Kleven «Hermes» | 1,27 m |

Kl. II

- | | |
|---------------------------|--------|
| 1. S. Ytreland «Hallvard» | 1,10 m |
| 2. N. Klokk «Hamlet» | 1,05 m |

Kl. III

- | | |
|-----------------------|--------|
| 1. Y. Heggen «Hermes» | 1,13 m |
|-----------------------|--------|

Idrettsmerket

Å Sjøberg «Hallborg» — Gull
O. Johansen «Hallvard» — Sølv

Oppslutningen om idrettsmerkesaken synes vi er noe svak. Derimot har vi tydeligvis sterke folk ombord i M/S «Hallvard» hvor følgende har greid

Uektløftermerket:

Steinar Ytreland
John H. Naley
Olav Johansen
Martin Svåsand

Forcløpige friidrettspoeng:

M/S «Hamlet»	17.633
M/S «Hermes»	9.316
M/S «Hallborg»	6.194
M/S «Hallvard»	4.791
M/S «Hai Hing»	2.473
M/S «Bragernes»	2.023
M/S «Halldor»	709

BK SPORT

Et bedriftslag er omsider blitt stiftet ved kontoret i Drammen, og av mangel på bedre forslag har vi kalt det «BK Sport».

Laget har foreløpig kun to aktive medlemmer, men disse vil i vinter arbeide hardt for å påvirke flere til innsats slik at vi til våren forhåpentligvis vil kunne stille et 3-mannslag i orientering og ellers delta i individuelle konkurranser. I lagidretter som fotball og håndball har vi dessverre ikke muligheter for å stille lag.

Våre to aktive medlemmer har i løpet av sommeren oppnådd respektable plasseringer i orienteringsløp.

Historiens første shippingmesterskap i o-løp ble forøvrig arrangert av Det norske Veritas med start fra Frognerseteren 23. september i år. Til tross for inspirerende omgivelser hadde våre løpere ikke dagen, men har sverget å rehabilitere seg til neste års mesterskap.

Leif Hald ble nr. 6 av 10 i klasse C, 42—50 år og Ole H. Kristiansen nr. 10 av 18 i klasse A under 35 år.



VELFERDSSEKRETÆR

K. Ø. WIGGEN SLUTTER I YOKOHAMA.

Et kjent ansikt ved velferdskontoret i Yokohama forsvinner, og dette er våre seilende og vi de første til å beklage. Gjennom flere år har Wiggen nu gjort en glimrende innsats og vært drivkraften for å få i stand mere friidrettsaktivitet på våre skip. Han er også grunnleggeren av BK-serien i friidrett.

Når våre offiserer har snakket om Wiggen, har det alltid vært for å fortelle om hans positive innstilling. Dette er ingen nekrolog, og vi vil ønske Wiggen lykke til i sin neste stilling. Vi er sikre på at mange fortsatt får glede av hans gode egenskaper.



Tidlig i sommer arrangerte Velferden i Yokohama en internasjonal sportsuke. Oppslutningen var upåklagelig, og det var særlig mange deltakere fra japanske skip og maritime skoler.

Vår M/S «Hallborg», som lå ved Asano Dock under idrettsuken, gjorde ikke skam på sitt rederi og crobret to store pokaler, et tinnfat og endel medaljer. Det var 100 % oppslutning om arrangementet fra offiserene bortsett fra i svømming, da det var en mann som ikke var svømmedyktig. Vi får her se premiehøsten presentert av kaptein Åke Sjøberg som var primus motor ombord sterkt etterfulgt av 2. maskinist A. Holmstrand.

Vårt rederi satte opp en pokal for beste skipslag, og denne tilfalt M/S «Iwaki Maru» fra Japan.

TRIM

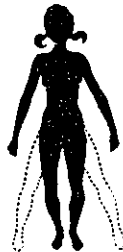
før jul for å skjerpe appetitten

TRIM

i julen for å få plass til mer mat

TRIM

etter jul for ditt velvære



Svikthopp med bendeling og samling



Bendeling og samling med benløfting



Enkel knebøyning og strekking med tyngdeoverføring venstre og høyre ben

Billigreiser til Østen

«Globetrotter» avetterer nå med fristende tilbud. Av forslagene kan vi nevne:

København — Bangkok — København med 7 dagers opphold på Manohra Hotel kr. 2.490 (enkeltrum kr. 2.640).

København — Hong Kong — København med 7 dagers opphold på Imperial Hotel kr. 3.690 (enkeltrum kr. 3.945).

København — Tokyo — København med 10 dagers opphold på Akasaka Hotel kr. 5.273 (enkeltrum kr. 5.875).

I Hong Kong og Tokyo er frokost inkludert i prisen, men i Bangkok kommer alle måltider i tillegg.

Tillegg for avreise fra Oslo er ca. kr. 210.

Forøvrig kan turene kombineres med utflukter til forskjellige steder mot små tillegg i prisen.





Jubileer

Følgende av våre pensjonerte kapteiner har fylt/fyller i år 65 år:

Kaptein Henry Jakobsen 20/9
Kaptein Ottar Østerberg 18/10
Kaptein Rudolf Solberg 24/12
Vi gratulerer!

Bryllup

30. september i år ble vår sekretær Margareth Solum viet i Haug Kirke, Hokksund til Per Hodt fra Drammen.

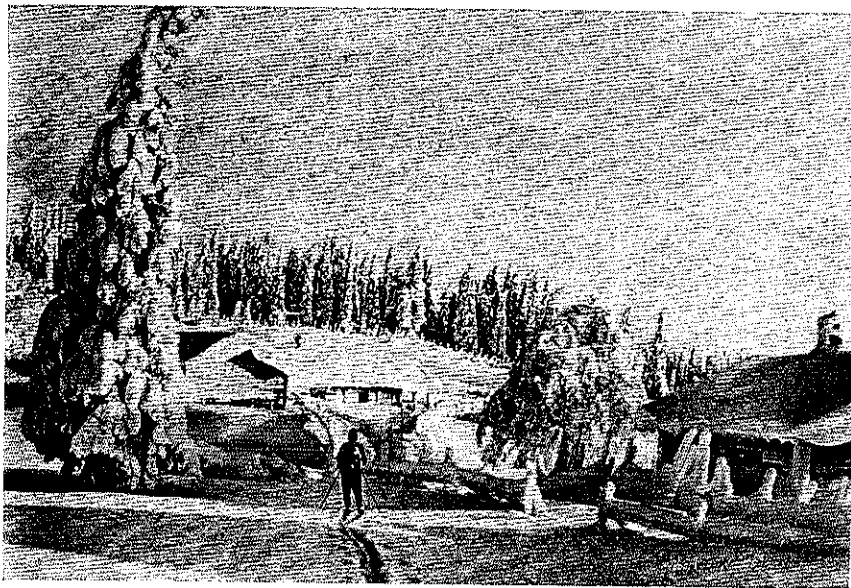
Mange av våre lesere vil sikkert kjenne igjen initialene MS, som altså har stått for Margareth Solum. Nå er de imidlertid forandret til MSH. Margareth kom til oss i B.K. i september 1970 og har som sin hovedoppgave å være sekretær

for den teknisk/maritime avdeling, men hun er også svært villig til å ta i et tak der det skulle være behov for rask og sikker bistand, særlig gjelder dette senralbord og telex.

Initialene M.S. lar seg lett assosiere med skip og sjø, og det er da også ganske nærliggende å sammenligne henne med ei riktig fin skute — en skarpseiler. Rank i skroget og med linjer som fryder enhver, som forøvrig ikke behøver forstå seg på båter.

Selv om Margareth har inngått ekteskap, betyr det ikke at hun forlater oss. Heldigvis vil hun fortsatt være sluttet til B.K. på «tids-certeparti», og alle hennes kolleger her på kontoret håper at dette vil bli riktig langsiktig.





Jørgen Moe:

JULEKVELD

Til den gamle, enkle stuen
vil min tanke gjerne gå.
Ilden spraker høyt på gruen,
røken stiger lett og blå.
Og det lange furubord
hvitt er skuret alt av mor,
gulvet sopet er til festen,
strødd med brisk for himmelgjesten.

Godt jeg minnes alt som hendte
på den kjære julekveld,
lysene som faster tente,
og det blanke kobberstell.

Hjertet barnlig var og bløtt,
sang: «En frelser er oss født»
tenkte bak de lune vegger:
«I en stall de Herren legger.»

Og var julegrøten ferdig,
og vi satt om glade bord,
reiste far seg opp og verdig
leste høyt om englers kor.
Og jeg synes at jeg så
lyse stråler fra det blå,
og jeg hørte ganske nære
skarens: «Fred» og «Ære være».

GOD JUL OG GODT NYTT ÅR

禧新賀並誕聖祝恭

(KINESISK)

성탄과 새해를 맞이하여

삼가 존당의 만복을 비나이다

(KOREANSK)

SELAMAT HARI NATAL
DAN
SELAMAT TAHUN BAHRU

(MALAY)

ขอแสดงความสุขในเทศกาลคริสต์มาสและวันปีใหม่

(THAI)

吉 祥 嘉 慶
1972-1973

(JAPANSK)

Atter en gang nærmer vi oss avslutningen av et kalenderår, og i den anledning vil vi gjerne gjennom BK Posten sende en hilsen med de beste ønsker for Julen og det Nye År til kapteiner, offiserer og mannskap ombord i våre skip og til de ansatte ved våre datterselskap.

1972 har på mange måter vært et begivenhetsrikt år for rederiet og våre datterselskap, og vi håper at 1973 vil by på nye muligheter som vil styrke og utvide våre konserninteresser.

Vi takker våre medarbeidere ombord og i land for et godt og hyggelig samarbeide i dette år og håper at det vil fortsette i det Nye År til alles glede og tilfredshet.

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

BRUUSGAARD KJØSTERUD & CO.