

331 (05) B

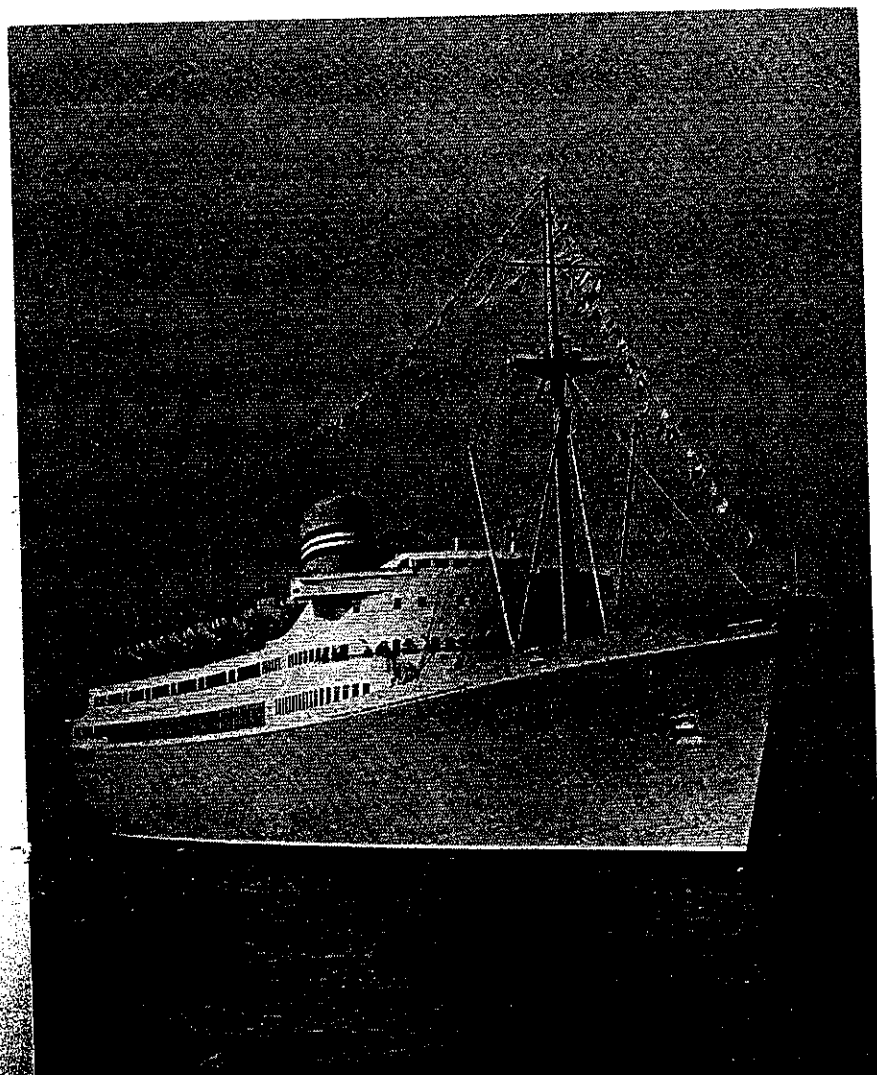


# **BK POSTEN**

Nr. 17

DESEMBER 1973

9. årg.





## Cruiseferd

Med den lange forbindelse rederiet har hatt med shipping i Østen, har det vært naturlig at tanker om å starte opp egen cruiseferd der har beskjefteget oss fra tid til annen, men det skal villig innrømmes at den organisasjon som kreves både ombord og iland har gjort oss nølende, og erfaring i passasjerferd kan vi heller ikke si at vi har. Det er tross alt et uhyre langt steg mellom cooliefarten på Østen og den standard cruisepassasjerer idag krever!

Vår styreformann, skipsreder Arne Teigen, hadde i sommer samtaler med en norsk cruiseekspert som var meget opptatt av Østen som et kommende cruisemarked. Teigen ble fenget av idéen og satte igang undersøkelser etter et passende skip. Våre meglerforbindelser opplyste at muligheten var tilstede for å få kjøpt M/S «De Grasse» ex «Bergensfjord» og etter kompliserte forhandlinger ble skipet kjøpt til en pris vi anså som rimelig og levering fant sted på Malta i oktober 1973.

Andre linjerederier har vanligvis hatt flere års planleggingsperiode bak seg før de har satt igang

med regulær cruisevirksomhet. Vi derimot har nu fått skipet «i fanget» og skal markedsføre regulære cruise på kortest mulig tid. For å få prosjektet igang ble det omgående etablert en arbeidskomité bestående av R. A. Michalsen (formann), L. Hald, A. K. Andersen, BK's tekniske avdeling og K. A. Wang. Komitéen har søkt bistand hos norske og utenlandske konsulenter og vil først bli oppløst når administrasjonen av cruiseprosjektet er kommet i faste former.

Resultatet av en navnekonkurranse ble at skipet fikk navnet «RASA SAYANG» og vi venter at det vil bli en verdig tilvekst til selskapets flåte. «RASA SAYANG» vil sikkert gi oss mange problemer å stri med i tiden fremover, men, går vi ut fra, også mange gleder. Prosjektet er en utfordring til hele vår organisasjon, både ute og hjemme, og den er blitt mottatt med stort pågangsmot og arbeidslyst gjennom alle sjikt innen vår organisasjon. Vi benytter anledningen til å takke for den gode innsats som hittil er blitt gjort.

K. A. Wang

## M/S «Rasa Sayang»

Som nevnt i BK Postens leder har nu også vårt rederi gått inn for cruise fart, og vi vil gjerne gi våre lesere noen ytterligere opplysninger om prosjektet.

I begynnelsen av august i år startet vi kjøpsforhandlinger med eierne, og allerede 8. august ble kjøpekontrakt undertegnet i Oslo etterat skipet i Bergen var blitt inspisert og godtatt dagen før. Levering fant sted i Valletta, Malta den 24/10 1973.

Skipet ble bygget i Newcastle i 1956 for Den norske Amerikalinje A/S og fikk navnet: «Bergensfjord». Hoveddetaljene er:

18.739 brutto reg.tonn  
Maskineri: 2 stk. Stork Diesel,  
total 18.000 BHP

Fart: Ca. 19 knop  
Dypgående: 27' 6"  
Lengde overalt: 578,2'  
Bredde: 72,2'

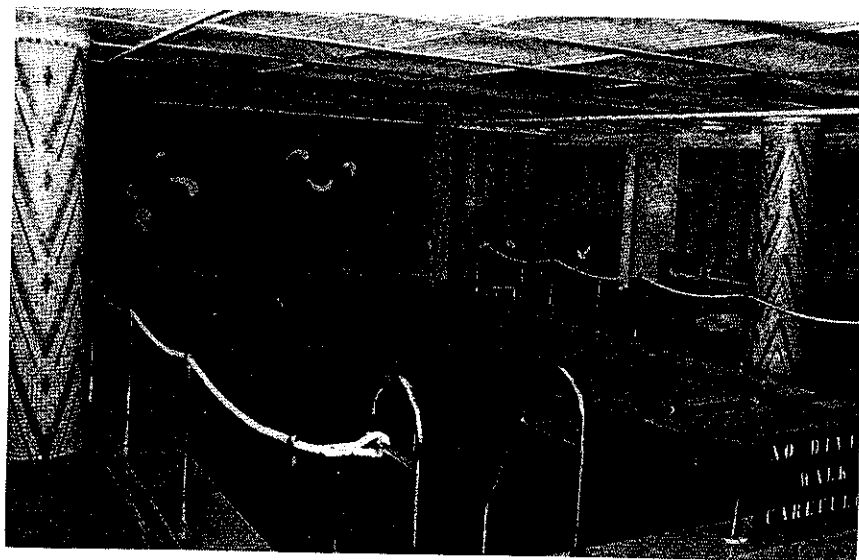
Total passasjerkapasitet:  
Ca. 800, i cruise fart ca. 500.

Amerikalinjen solgte i 1971 «Bergensfjord» til Compagnie Generale Transatlantique (Transat), Paris, som ga skipet navnet «De Grasse». Transat beskjeftiget skipet i cruise fart i Europa og USA.

Både under Amerikalinjens og Transats regi har skipet vært meget godt vedlikeholdt, og lugarer, spisesaler og salonger er alle i førsteklasses stand, og det samme kan sies om det maskinelle.



*Fra spisesalen.*



*Fra svømmehallen.*

Skipet har fått navnet M/S «Rasa Sayang», og dette trenger en forklaring. Navnet er malayisk, betyr «feeling of Love» og har sin bakgrunn i en gammel malayisk folkevisesom fremdeles er meget populær i Østen.

Skipet vil bli eiet av Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong (60 %) og Bruusgaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskap (40 %). «Rasa Sayang» er blitt registrert under Singaporeflagg.

Efter ca. 8 ukers verkstedsopphold på Malta seiler skipet til Singapore hvor det vil bli bygget inn ytterligere butikker samt diskotek og casino.

Opprinnelig hadde vi tenkt å etablere en egen organisasjon for prosjektet, men har senere besluttet å gå inn i et samarbeid med selskapet Tour Holdings International Ltd., Singapore, som er et datterselskap av Harper Gilfillan.

Som mange av våre lesere vet, er dette selskapet våre agenter i de fleste av Norwegian Asia Line's anløpshavner på Borneokysten. Et «joint company» vil bli etablert i Singapore under navnet Cruise East som vil stå for markedsføring og cruisedrift. Det er her på sin plass å nevne at det var direktør R. A. Pitt i Tour Holdings International som kom med det vinende forslag om navn på skipet.

Vi tar sikte på å starte opp regulære 14 dagers cruise fra omkring juni 1974 med utgangspunkt i Singapore. Anløpshavner vil bli: Singapore/Semarang/Bali/Djakarta/Port Kelang/Penang/Singapore.

En tar i første rekke sikte på det europeiske turistmarked, men også det amerikanske og australske marked ventes å ville bli av stor interesse. Videre regner vi med at japanske turister etterhvert vil gjøre seg sterkt gjeldende.

# RASA SAYANG

Ra - sa sa - yang -  
Feeling Love

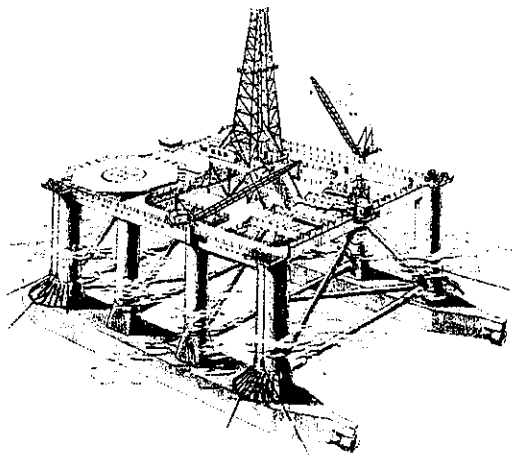
eh! Ra - sa - sa - yang sa - yang eh! He - li - hat no - na jauh. Ra - sa -  
oh! Feeling Love Love oh! For a faraway girl Feeling

sa - yang sa - yang eh. A - nak sē - bi - lang di - ta - pak ta - ngan Pu - tek pa - uh dē - li - ma ba  
Love Love oh! \* (A small fish in the hand A bud of a flower)

tu Hi - lang di - ma - ta di - ha - ti ja - ngan sung - gah ja - uh di - Nē - gri sa - tu.  
Away from the eyes and the country but not from the heart

\* A Malay poetry

## Deltakelse i oljeleting



Efter langvarige forhandlinger ble det i september 1973 inngått en kommandittselskapsavtale mellom Norinvest A/S, Oslo som komplementar og Norinvest Oil Development A/S, Mosvold Shipping Co. og Bruusgaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskap som kommanditister. Selskapets navn er Kom-

mandittselskapet Norinvest A/S, og selskapets formål er å drive undersøkelser efter og utvinning av petroleumsforekomster i den norske sektor av Nordsjøen syd for den 62. breddegrad. Kommandittselskapet deltar med en 10 % andel i et konsortium sammen med British Petroleum Development Ltd., London (70 %) og Norsk Brændselolje A/S, Oslo (20 %). Bruusgaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskaps andel i konsortiet er  $2\frac{1}{2}$  %.

Norsk Brændselolje A/S sendte i september på konsortiets vegne inn søknad til Industridepartementet om tildeling av de utlyste blokker. Svar på søknaden vil antagelig komme i løpet av 1. kvartal 1974. Vi mener at konsortiet har gode muligheter til å få en interessant blokktildeing.

### Wrong turn

Why does the Jewish congregation let out a dismal sigh when the Chief Rabbi reads the lesson on how the chosen people crossed the Red Sea and turned left into

the Promised Land?

Because if they had turned right, they would have the oil and the Arabs the oranges.

*Observer*

# Driftsresultater

## Fraktmarkedene

Den siste tids utvikling av tankmarkedet har helt og holdent vært preget av krisen i Midt-Østen. Da krigen startet, lå markedet på ca. Worldscale-450, men falt så meget raskt til nærmere Worldscale-100 for senere å ta seg endel opp igjen. De restriksjoner araberlandene pålegger sin oljeeksport vil bli avgjørende for den videre markedsutvikling.

Situasjonen på tankmarkedet har hittil ikke hatt noen stor innflytelse på tørrlastsektoren, og dette marked må karakteriseres som meget sterkt både for store og små skip. Eksempelvis kan nevnes at kull fra USA til Japan nu betales med ca. \$ 20,— pr. tonn selv for store laster.

## K/S Norfolk A/S & Co.

(B.K.'s andel 15 %)

De to gjenværende skip — M/S «Ross Point» og M/S «Ross Head» — var begge certepartifri i april/mai i år og er senere blitt sluttet opp til gode rater. De blir nu ledige igjen i begynnelsen av neste år.

Selvom driftsresultatet for 1. halvår 1973 ble skjemmet av de svake certepartier skipene hadde i årets første måneder, vil totalresultatet for året bli tilfredsstillende. 1974 er det meget vanskelig å ha noen bestemt formening om før man har et klarere bilde av konsekvensene av Midt-Østen krisen.

## Time Charter

«Hydra» — har fortsatt sitt C/P til NLGC uten «off hire» og til rate A \$ 1.500,— opp til 29/6 i år hvorefter raten ble øket til A \$ 1.850,— pr. dag. Driften har foreløpt normalt og driftsresultatet pr. 30/6 er kr. 0,9 mill.

For 2. halvår burde den nye raten tilsi et adskillig bedre resultat, men kursen på australske dollar har dessverre hatt en betydelig svikt og har ved en anledning vært helt nede i kr. 7,40. Kursen ser nå ut til å ha stabilisert seg på noe over kr. 8,—. Så langt som vi nu er kommet i 1973, tyder alt på at et driftsoverskudd på vel kr. 2 mill. er innen rekkevidde.



## Norwegian Asia Line

### Thailand/Japan/Thailand

«Bragernes» gjenopptok den 28/2 sin NAL-tjeneste under sitt tidligere navn «Halldis». Sammen med «Hallborg», «Hai Lee» og «Halldor» har «Halldis» hatt et 1. halvår som vi ser oss godt fornøyd med. Lasttilgangen i Thailand og Japan har vært god, men dessverre har «despatchen» i Japan forverret seg utover sommeren. I Thailand derimot er ekspedisjonen fortsatt upåklagelig. Vår politikk med hensyn til Syd Thailand har endret seg noe da vi nå setter som betingelse anløp kun av 1 havn og

opphold maks. 24 timer. Dette tilsier fra 1.000 til 1.400 tonn gummi pr. anløp. Gummiraten bedret seg betraktelig fra april og er nå akseptabel. Halvårsresultatet for disse 4 skip andrar seg til ca. kr. 3,4 mill.

I Japan har sommeren despatchmessig vært et mareritt med liggetider på 25—30 døgn. Inntil dags dato (midten av november) har det ikke skjedd noen markert bedring. Årsakene er flere. En voldsom import/eksport økning, reduksjon av antall stevedorer sammen med kortere arbeidstid betraktes som de viktigste.

I tillegg har vi i den senere tid blitt konfrontert med knapphet på bunkers og påfølgende prisstigning. Likevel mener vi at Thailandservicen vil gi oss ca. kr. 6,5 mill. i driftsoverskudd på årsbasis. «Hermelin» erstatter «Halldor» fra og med november.

#### *Borneo/Hong Kong/Japan*

Også her er vi godt fornøyd med lasttilgangen. Spesielt synes vi det er hyggelig at «Hallvard» har gjort det såvidt bra, og dens fryserom er et godt aktivum fra Borneo. «Hai Hing» er definitivt for liten og kan kun vise til et mindre overskudd i 1. halvår. Samlet driftsoverskudd for begge skip ca. kr. 0,8 mill.

Som for Thailand-båtene har Japan oppholdene for «Hallvard»/«Hai Hing» vært bekymringsfulle, og vi er langt fra fornøyd med despatchen på Borneo. Når «Hai Hing» på en spesiell rundreise brukte 72 døgn mot normalt 42-45, er det innlysende at resultatet må bli tap selv om båten er full av last. Sluttresultatet for «Hall-

vard»/«Hai Hing» i 1973 ventes å bli ca. kr. 1.1 mill.

I og med at nyinnkjøpte «Hermelin» fra november blir satt inn i Thailand/Japan fart, blir «Halldor» overført til Borneo/Japan servicen og skulle sammen med «Hallvard» danne et ensartet og godt tilbud til avskiperne.

«Hai Hing»'s skjebne er uvisst og dens fremtid i NAL ligger i at vi kan drive den med et visst overskudd. Inntil videre vil den fortsette i sin nåværende rute, men med mulighet for lasteanløp av Syd Thailand.

Resultatsmessig synes 1973 for vår linjevirkosomhet å bli omtrent som budsjettet d.v.s. gi et driftsoverskudd (før adm., renter og avskrivninger) på 9—10 mill. kroner.

Bøygen for NAL synes igjen å være despatchforholdene, og vi satser sterkt på å forbedre det ledd i kjeden som vi til en viss grad har mulighet for å gjøre noe med.

Ansettelsen av kaptein Rivrud på Borneo er ett tiltak, og forsert arbeide med palletisering og prenetting av last ett annet. Hele problemkomplekset med rasjonalisering av laste/lossearbeide vil forøvrig bli hovedpunktet under det kommende NAL-møtet i Bangkok i desember.

#### **Utsiktene for 1974**

«HYDRA». Certepartiet med NLGC utløper i februar 1974, og vi har så smått begynt å forhandle om forlengelse. Markedet er for tiden sterkt, og uansett hvilken befrakter vi slutter opp skipet til venter vi å oppnå en meget inntektsgivende rate.



## NAL

Om ikke oljeboikotten får en snarlig løsning, frykter vi at den vil kunne få alvorlige følger for vår linje i 1974. Energimangelen i Japan vil utvilsomt føre til nedgang i produksjonen og følgelig mindre transportbehov. At vi som tredje land vil merke dette i form av redusert lasttilgang er hevet over tvil, og vi er også forvisset om at våre bookingagenter ganske sikkert vil bli satt på harde prøver i kampen om lastene. Japan føler seg meget hardt presset, og landet prøver nå en forsiktig tilnærming til araberlandenes politiske krav. Om denne tilnærming går langt nok til at boikotten blir

opphevet for Japans vedkommende, vet vi ikke. Imidlertid må vi være optimistiske og håpe på en snarlig løsning av hele Midt-Østspørsmålet. Som fraktemenn er det i vår interesse at handel og skipsfart får florere, og forutsetningene for dette er at vi har fred i verden og at verdensøkonomien blomstrer.

Selvsagt må vi prøve å vurdere fremtiden i kroner og øre. Pr. idag finner vi imidlertid ikke å kunne uttrykke våre forventninger for 1974 i tall gjennom BK Posten, men nøyer oss med å antyde at 1974 på mange måter kan bli et noe svakere år enn de to foregående.

## Skorpion



## på M/S «Hallvard»

Et eksemplar av ovennevnte kryp er blitt funnet på T/D luke nr. 2 og ble fanget i en plastpose av sjauerne. Sjauerne forduftet straks fra fordekk, og den gjengen som skulle arbeide i luke nr. 2 ble satt i arbeid i nr. 4.

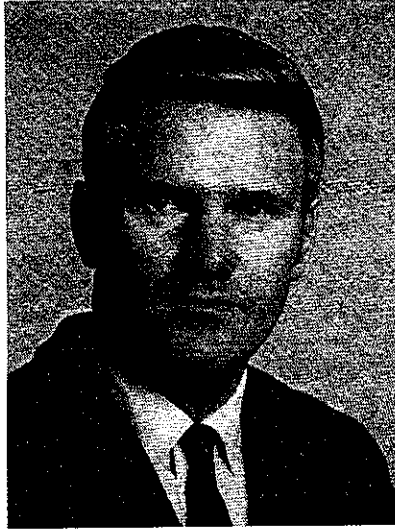
Sjauerformannen varslet stevedorefirmaet og agenten om funnet, og det ble klarlagt at skorpionen som var fanget ikke var av den aller farligste typen. Mr. Nemoto fra Yokohamakontoret kom ombord sammen med en representant fra stevedorefirmaet, og de foreslo at T/D og toppen av lasten i L/H,

luke nr. 1, 2 og 3 skulle sprøytes med en type insektmiddel. Deretter kunne lossingen fortsette. En eller to mann fra sprøytegjengen skulle være stand-by ombord mens lossingen pågikk. Dette ble godtatt.

Vi mistet ca. ett døgnns arbeid i luke nr. 2 på grunn av skorpionen, og vi får nå bare håpe at det ikke fins flere ombord. Nei, takke meg til huslige kakerlakker!

P. J. Haga  
Fører

## Port Captain - Borneo



KAPTEIN JON RIVRUD (37) har nylig tiltrådt som Port Captain for NAL på Borneo. Hans base vil være i Kota Kinabalu men med hele Sabah og Sarawak som arbeidsområde. Vi har allerede

kaptein Digernes stasjonert i Thailand og kaptein Skau i Japan, og sirkelen — for ikke å si trekanten — er dermed sluttet. Som for de sistnevntes vedkommende, vil også Rivruds primære arbeidsoppgave være å tilrettelegge og overvåke laste/losseoperasjoner og derved redusere skipenes liggetid.

At det vil ta tid før vi kan se resultater på Borneo er innlysende, da inngrodde vaner og rutiner er vonde å vende, ikke minst i Østen. Likevel tror vi nettopp J. Rivrud med sitt diplomatiske vesen og sin erfaring som NAL-skipper virkelig vil kunne oppnå forbedringer, og vi ønsker ham lykke til!

Samtidig kan vi meddele at kaptein V. Skau, Yokohama reiser til Norge i januar 1974 på velfortjent ferie, hvoretter han igjen tar opp sitt virke i Japan.

### Gråt av glede

De hadde levd et nokså trist ekteskap — lite hadde de å snakke om, og lite var de ute på livet. Det ble aldri et restaurantbesøk, aldri en kino, aldri teater — kort sagt: Deres tilværelse var hverdagsgrå.

Men så brant huset en kveld. De reddet seg ut, men fikk ingenting med seg, og de måtte stå der i nattøyet og se huset brenne ned

til grunnen.

Fruen gråt hjerteskjærende.

— Ta det med ro, kone, sa mannen. Jeg har assuredt godt. Vi får vel igjen tre ganger husets verdi.

— Jeg gråter av glede, hulket konen.

— Av glede—?

— Ja, det er første gang vi er ute sammen — —

## Bunkerssituasjonen

Som en følge av Midt-Østen konflikten er verden i disse dager inne i en omfattende energikrise som trolig vil bli enda verre før situasjonen igjen blir bedre. Her hjemme har vi ennå ikke fått føle problemene direkte på kroppen, men at situasjonen ute i verden er alvorlig, får vi imidlertid merke når vi skal bestille bunkers til flåten. For NAL har vi hittil klart å skaffe brennstoff, og vi er sikret driften ut året. I Hong Kong er det for tiden ikke en dråpe bunkers å få, i Thailand er det heller ikke flust og i Japan venter vi at det stadig blir vanskeligere. Shell, Japan har hittil stort sett klart å etterkomme våre bestillinger, og i en situasjon som dagens mener vi at vår lange og gode forbindelse med Shell i Japan utvilsomt har sin betydning. Imidlertid er oljeselskapene sterkt presset, og Shell oppfordrer oss til å lette på våre nominasjoner i Japan for desember. Dette prøver vi å etterkomme, da vi har nok en mulighet, og det er Miri på Borneo. Her leveres kun diesel som er betydelig dyrere enn fuel som vi vanligvis bruker. Men i dagens situasjon er det ikke lenger snakk om til hvilken pris, men om bunkers overhodet kan skaffes. Vi er innstilt på å kjøre skipene på ren dieselolje om fuel ikke kan leveres, og Miri passer da bra som bunkershavn for Borneoskipene, og deviasjonen for Thailandskipene er heller ikke avskrekkende. I flere tilfelle har jo Thailandskipene også seilinger via Borneo som en følge av vår pool-stilling.

Som nevnt mener vi å kunne

holde linjeskipene i drift en god stund ennå, og noe bunkers må vi vel også klare å supplere etterhvert. For NAL blir situasjonen først kritisk utpå nyåret om oljeboikotten ikke blir løst i løpet av et par måneder. Vi regner også med at nedgangen i Japans produksjon (import/eksport) etter hvert vil medføre nedgang i lasttilgangen, og derigjennom får vi kanskje også et inntektsproblem ved siden av de voldsomt økende bunkerspriser. For å illustrere prisutviklingen kan nevnes at dieselprisen pr. tonn i Østen var kr. 165,— for 8 måneder siden. Idag er den omkring kr. 420,— der ute, mens man i Europa til enkelte leverandører (dette gjelder ikke de store selskaper som Shell, BP og Mobil) må ut med kr. 1.000,— pr. tonn.

Hardest rammet av våre skip er M/S «Rasa Sayang» som vi har de største vansker med å skaffe bunkers nok til slik at skipet kan forseile fra Malta til Østen. Prisene i Europa er skyhøye, og det er få og lange avstander mellom de bunkerspartier som er å oppdrive. Det kan nevnes at «Rasa Sayang» måtte avbryte verkstedoppholdet på Malta for å plukke opp 600 tons i Augusta innen utgangen av november for deretter å gå tilbake til verkstedet. 600 tons er imidlertid ikke nok til å nå Singapore eller Hong Kong, og vi må derfor underveis ha ytterligere noen hundre tons før kursen kan settes fra Cape Town mot det fjerne Østen. Vi kan faktisk idag prise oss lykkelige over at skipet ikke har kom-

met i regulær fart ennå. Da hadde våre problemer med å skaffe bunkers vært betydelig større.

Om oljeboikotten ikke snart heves, vil vi selv på kortere sikt få betydelige problemer med å holde vår flåte i fart utover i 1974. Vårt nyttårsønske er klart: — «Varig løsning på Midt-Østenproblemet og måtte oljen igjen flyte.»

## **Bruusgaard Kiøsterud & Co. - 85 år**

28. desember 1888 ble ovennevnte firma startet av herrerne Martin Bruusgaard, Bull Kiøsterud og Fredrik J. Kiøsterud for «i fællesskab at drive en Rederi-, Befragtnings- og Commissionsforretning.»



### **Besetning pr. 1/12-73**

#### **M/S «HYDRA»**

Kaptein Nils Klokk  
Overstyrmann Ulf Krogstad  
1. styrmann John Naley  
2. styrmann Olav Johansen  
Radiooffiser Martin Martinsen

#### **Maskinsjef Frank Salvesen**

1. maskinist Terje Frøseth  
2. maskinist Terje Iversen  
Elektriker Lui Kin Chiu  
Stuert Cheung Kwong Yu

#### **M/S «HALLDIS»**

Kaptein Øivind Holm Andersen  
Overstyrmann Torleif Egeland  
1. styrmann Eilert Eilertsen  
2. styrmann Arvid Tregård  
Radiooffiser Wong Chiu Man

#### **Maskinsjef Leif Solheim Hansen**

1. maskinist Tore Hassel  
2. maskinist Egil Stanger  
Elektriker So Kwong Ho  
Stuert Li Fat Chi

#### **M/S «HAI LEE»**

Kaptein Helge Yndestad  
Overstyrmann Erling Thorsen  
1. styrmann Ingemann Myhren  
2. styrmann Ivar Dahlen  
Radiooffiser Poon Chee Poo

#### **Maskinsjef Halvor Fiskodde**

1. maskinist Arne Hansson  
2. maskinist Hans Kr. Moe  
Elektriker Leung Kui Fai  
Stuert Lam Muk Shing

M/S «HALLBORG»

Kaptein Åke Sjøberg  
Overstyrmann Dag Vesterås  
1. styrmann Oddvar Rønning  
2. styrmann Leif Eigeland  
Radiooffiser M. L. Narasimhan

Maskinsjef John Gjernes  
1. maskinist Asbjørn Holmstrand  
2. maskinist Arne Håberg  
Elektriker Leung Lok  
Stuert Wong Man Hing

M/S «HALLDOR»

Kaptein Eilef F. Andreassen  
Overstyrmann Bjørn Vigulf  
1. styrmann Per Tolgensbakk  
2. styrmann Ivar Olsen  
Radiooffiser Lau Kam Pui

Maskinsjef Arnold Rossebø  
1. maskinist Øistein Høimyr  
2. maskinist Vidar Luther  
Elektriker Chan Kong  
Stuert Chan Chung Wing

M/S «HALLVARD»

Kaptein Olaf Schibsted  
Overstyrmann Ragnar Nilsen  
1. styrmann Harald Rogne  
2. styrmann Leif Randeberg  
Radiooffiser Lai Kwong Yun

Maskinsjef Erling Hovden  
1. maskinist John Krogstad  
2. maskinist Finn J. Pettersen  
Elektriker Tse Yuk Wa  
Stuert Wong Wo Keung

M/S «HAI HING»

Kaptein Alf Grønvik  
Overstyrmann Odd Haugen

1. styrmann Gudmund Sandvik  
2. styrmann Thor A. Noren  
Radiooffiser Pang Ping Man

Maskinsjef Arne Søvik  
1. maskinist Per A. Hansen  
2. maskinist Wong Fong Ching  
Elektriker Li Yin Ham  
Stuert Ngai Hong Bor

M/S «HERMELIN»

Kaptein Arne Solbak  
Overstyrmann Asbjørn Djøseland  
1. styrmann Bjarne Thielholdt  
2. styrmann Tor J. Johansen  
Radiooffiser Leung Hoo Wah

Maskinsjef Arne Jacobsen  
1. maskinist Bjørn Jordin  
2. maskinist Tønnes Tønnesen  
Elektriker Tam Kwok Leung  
Stuert Chan Chun Yung

M/S «RASA SAYANG»

Kaptein Jan Sommerheim  
Staff-kaptein Trygve S. Gangdal  
1. styrmann Svein Jensen  
2. styrmann Herman Bredt Bruyn  
3. styrmann Leif A. Jakobsen  
Sjef radiooffiser Tor Bjørseth

Maskinsjef Odd R. Hassum  
Maskinsjef jr. Helge Christiansen  
1. maskinist Carl I. Danielsen  
2. maskinist Vidar Sandhaug  
2. maskinist Ketil Skruverud  
Frysemaskinist Bo Edmund Hansen  
Sjefelektriker Svein Haga  
Sjefstuert Yngvar Heggren

# Thoresengruppen

## Shippingdivisjonen

I BK Posten nr. 15 ga vi opplysning om styresammensetningen i de forskjellige selskaper innen Thoresengruppen. I løpet av 1973 er det foretatt visse endringer. Gruppens hovedstyre, dvs. styret i Bruusgaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskap, har funnet det nødvendig å redusere styremedlemmenes antall i endel av selskapene for å skape klarere linjer for administrasjonsansvaret. For de selskaper som er engasjert i shipping — det vi nu kaller Thoresen Shipping Division — har man utnevnt en Administrasjonskomité bestående av herrene R. A. Michalsen (formann) og A. Kr. Andersen, som vil stå for koordineringen av alt som har med Thoresen Shipping Division å gjøre.

Styrene i Thoresen & Co., (Bangkok) Ltd. og Thoresen & Co. (Singapore) Private Ltd. vil herefter kun bestå av de to nevnte herrer og det respektive selskaps adm. direktør. Videre er R. A. Michalsen og A. Kr. Andersen i egenskap av Administrasjonskomité valgt inn i styret i Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong, hvis sammensetning forøvrig er uforandret.

Administrasjonen av Thoresen Trading Ltd., Hong Kong er lagt under Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong, og styret redusert til 2 medlemmer, herrene T. Vinde og W. Hedenstedt.

Da det også er andre endringer i styresammensetningen på grunn av aldersgrense og forflytninger, samtidig som enkelte har sluttet i

vår tjeneste, gjengir vi nedenfor den korrekte styresammensetning for alle selskaper pr. 1/11 1973:

### Bangkok

R. A. Michalsen — formann  
A. Kr. Andersen  
J. A. Stewart — adm. direktør

### Hong Kong

A. Teigen — formann  
A. Kr. Andersen  
K. Glenne Jensen  
K. Kloster  
R. A. Michalsen  
T. Vinde — adm. direktør  
K. A. Wang

### Japan

T. Abe — formann & adm. dir.  
K. Abe  
K. Glenne Jensen  
T. Vinde  
K. A. Wang

### Singapore

R. A. Michalsen — formann  
A. Kr. Andersen  
A. Skøien — adm. direktør

### Oslo

A. Teigen — formann  
K. Glenne Jensen  
S. Hansen — adm. direktør  
K. Kloster

### T.T.L., Hong Kong

T. Vinde — formann & adm. dir.  
W. Hedenstedt

### *East Africa*

K. Glenne Jensen — formann  
S. Hansen  
T. Haug — adm. direktør

### *Uganda*

K. Glenne Jensen — formann  
S. Hansen  
T. Haug — adm. direktør

### *Rhodesia*

K. Glenne Jensen — formann  
M. V. Erbmann — adm. direktør  
S. Hansen

### *Zambia*

K. Glenne Jensen — formann  
S. Hansen

### *Nigeria*

K. Glenne Jensen — formann  
H. K. Biney  
S. Hansen  
F. Olugbake  
O. Sjølie — adm. direktør

## **Handelsdivisjonen**

Delingen av Bruusgaard Kiøsteruds og Thoresen-Gruppens virksomheter i divisjoner tar nu faste form.

Handelsdivisjonen ledes fra Oslo og samordner virksomheten til Thoresen-kontorene i Kenya, Nigeria, Norge og Zambia. Thoresen Trading i Hong Kong er ført tilbake til Thoresen & Co., Hong Kong, og dermed Shippingdivisjonen, ved et intimt samarbeid mellom personell fra de to selskaper der.

Kontorene i Tanzania og Uganda er blitt stengt foreløpig i 1973. I Tanzania har statlige innkjøpskontorer overtatt den internasjonale

le varehandel og derved gjort oss overflødige. I Uganda har vi sett en tilsvarende utvikling, men etter hvert som den politiske utvikling tillater det, kan gjenåpning av kontoret komme på tale.

Endelig har Handelsdivisjonen eierinteresser i en papirkonverterings-bedrift i Zambia og i et papirimport- og grossist-firma i Syd-Afrika.

Afrika-kontorene er alle Thoresen Oslo's agenter med hovedvirksomheten konsentrert om papirimport og distribusjon. Dessuten håndterer de forskjellige andre produktgrupper, og de følgende avsnitt gir en kort innføring.

### *Kenya*

Papirsalg på Oslos vegne fra Skandinavia er hovedoppgaven, men selskapet kjøper også papir fra andre områder. Trykkmaskiner og annet grafisk utstyr er neste produktgruppe, og endelig selger Nairobi tekstilmaskineri. Nairobi dekker vår virksomhet i Kenya, Tanzania og Uganda.

Selskapet ledes av administrerende direktør Trond Haug, nylig overført fra Nigeria. Hans nærmeste medarbeidere er salgssjef Børre Langum, og nok en nykommer, svensken Bo Malmros som er grafisk serviceingeniør.

### *Nigeria*

Nigeria er et fristende, stort marked med en befolkning på ca. 70 millioner. Vi har vært i landet siden 1960, og har nu ca. 60 ansatte. Også her er hovedvirksomheten knyttet til papirimport og distribusjon, med betydelig varelager. Nigeria selger videre trykkmaskiner og utstyr generelt for den grafiske industri.

Den politiske utvikling i Nigeria, med det svarte Afrikas ønske om større styring av det økonomiske liv, fører nu til at vi er interessert i å selge bedriften til en nigeriansk stammehovding. Forutsetningen er at vi beholder den fysiske administrative ledelse av selskapet, gjennom en langsiktig Management Contract. Således ser vi for oss at nordmenn fortsatt skal styre selskapet i en periode fremover, mens vi lærer opp nigeriansk personell.

I tillegg til denne anseelige oppgave, har vi i år overtatt den fulle drift av en finsk-eiet papirsekkfabrikk med drøye 100 ansatte, og som nu skal gjennomgå et større utbyggingsprogram.

I Lagos er administrerende direktør Ole Sjølie sjef, med salgssjef Carl Ottar Rafner som nærmeste kollega, og videre har vi en tysk grafisk serviceingeniør stasjonert der, Karl Heinz Häfner. Det er mange oppgaver som venter på sin løsning i Lagos, og for å styrke staben videre låner Oslo nu ut salgssekretær Erling Werner Hansen for midlertidig stasjonering, og endelig har vi sendt finanskonsulent Knut Francke ned på kort-siktig oppdrag.

### Norge

Thoresen Oslo er velkjent for de fleste av BK Postens lesere, ikke minst våre seilende kolleger gjennom reiseassistanse i mange år.

Selskapet er nu reorganisert i anseelig grad med fagavdelinger for papir, trelast, generell eksport, emballasje-import, tekstil, og maritime tjenester.

Tre service-avdelinger overvåker Oslos og alle Handelsdivisjonens aktiviteter — regnskap og

personell, finans og kredittkontroll og administrasjonen.

Papirmarkedsføringen har tradisjonelt vesentlig gått til egne kontorer i Afrika, men et aktivt arbeid er nu i gang for å utvide vårt salgsområde. Således er seksjons-sjef Rolf Rose-Anderssen (sønn av Gruppens tidligere styreformann) når disse linjer skrives på reise til Midt-Østen og Pakistan for å knytte nye kontakter. Så fort han er hjemme reiser seksjons-sjef Lars Rønne til fransktalende Afrika. Markedsføring av papir ledes av salgsdirektør Rolf Thoresen. Han har i dag tre geografisk begrensede seksjoner til hjelp, hver ledet av en seksjons-sjef. To nye seksjoner, med tilsvarende økning av salgsområdet vil bli startet opp snarlig. Videre vurderes åpning av en spesialisert innkjøpsseksjon — i dag håndterer salgsseksjonene selv sine innkjøp.

Trelastavdelingen har fortsatt sin basis i import av teak og andre oversjøiske treslag for salg i Skandinavia. Forskjellige typer plater og andre bearbejdede trelastmaterialer har imidlertid fanget vår interesse, og nyansatte produktssjef Truls Leegaard vil konsentrere seg om dette arbeidet. Han rapporterer til vår trelast-sjef, direktør Odvard Hansen.

Odvard Hansen har også ansvaret for generell eksport og emballasjeimport. Emballasje-import interesserer oss på mange måter, med vår langvarige erfaring i papir, og her har vi en interessant utvikling i vente.

Vi har arbeidet med tekstilprodukter i mange år, Benno Asberg er ansvarlig for denne del av virksomheten.

Maritime tjenester ivaretas av



kaptein Reidar Thorn, som naturlig nok har et nært samarbeid med moderselskapet i Drammen.

Kontorsjef Eilif Rummelhoff er ansvarlig for regnskap og personell. Kredittkontroll og valutaspørsmål følges av vår Comptroller, direktør Kjell Hallan, og totalvirksomheten i Oslo og for Handelsdivisjonen styres av administrerende direktør Sverre Hansen.

### Zambia

På tross av at vårt kontor i Ndola er vårt nyeste — det ble etablert i 1965 — har det allerede oppnådd en markant posisjon i importen av papir til Zambia. Såvidt vi vet, er vi nu landets største papir-importør. Også der holder vi et betydelig lager, og videre utvikelse er i utvikling, inklusive papirkonvertering. Selskapet drives av disponent Reidar Wiborg, og til hjelp får han ned tidlig i 1974 siviløkonom Olav Røhne, som nu trenes for sine oppgaver ved Oslokontoret.

\* \*

Av fremtidsplaner, som BK-Postens lesere kan fortelles om nu, må vi nevne vårt ønske om å komme i gang med en tilstrekkelig aktiv bearbeidelse av Kina. Vi akter å sette på en spesiell mann til dette viktige arbeid, og se hva en slik seksjon gradvis kan utvikles til. Likeledes er vi interessert i å utvikle Brasil, som er Syd-Amerikas mest interessante forretningsområde med store muligheter både i import og eksport. Vi ønsker å øke vår handelsvirksomhet i Øst-Asia, og trenger nu salgssekretær Oddvar Kristoffersson i Oslo for et slikt oppdrag. Han har tidligere

vært stasjonert 4 år i Indonesia. Flere andre prosjekter venter på å realiseres, det er ennå for tidlig å fortelle nærmere om hva de går ut på.

Thoresen Oslo flyttet som kjent i 1969 inn i egen bygning, den gamle fredede Sehestedsgt. 2. Det er nesten skremmende å rapportere at etter bare 4 års drift der, begynner plassen å bli for liten. Nytt personell, nye prosjekter og økende driftsresultater gjør det nu nødvendig å se seg om etter mer plass. Selskapet har fattet den interessante prinsippbeslutning at de vil flytte ut av Oslo, og forhandlinger er nu i gang med Bærum kommune om å få satt opp et romslig kontorbygg i nokså landlige omgivelser. Som alle vet er byggetillatelse- og byggeløyveproblemen mange og kompliserte, men vi må avslutte denne rapport med et fromt ønske om at saken lar seg løse i rimelig tid, og at vi snart kan presentere leserne for nok en tilvekst til Thoresen-familien.

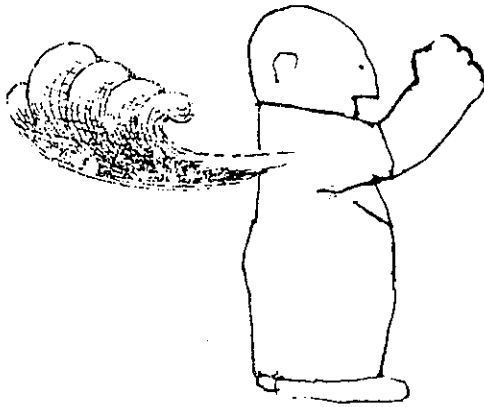
---

### Prosent

— Det ville lønne seg for deg å slutte med den stygge drikkinga, Ola, du skulle heller sette penga i banken, sa'n Lars.

— Å, je veit nå itte det, svart'e'n Ola, — i banken får jeg nå vel itte mer enn toognehælv prosent, men på polet får jeg da seksti!

---



## **Hyresjef**

I forrige nr. av BK Posten tok vi med et dikt om hvorledes St. Peter ser på en hyresjefs jobb. Dette diktet var på engelsk, og Arne Stangeby ved Sjømannskontoret i Tønsberg har laget sin norske versjon av samme:

En redd liten mann, fortrykt og slitt banket på Himmelens port. Med angst og beven han ventet litt, og Peter sa myndig og kort:

«Hva bragte deg hit, du arme trell,  
på min liste du slett ikke står?»  
«Forhyring av sjømenn, med tap  
og hell,  
var min jobb i mange år,  
Gode Peter, gjør rett og skjel,  
så jeg adgang til Himmelen får.»

Da smilte Peter, den sjøens mann,  
han humret og var ikke vred,  
men åpnet porten av perler og  
gull,  
så mektig, så vid og så bred:  
«Stig på min venn, og slå deg ned,  
på Jord har ditt Helvete vært,  
finn deg en harpe så spiller du  
med, i en svingende velkomst-  
konsert.»

---

## **«Oktoberrevolusjon» i Thailand**

Fra vår adm. direktør i Bangkok, J. A. Stewart, har vi mottatt en meget interessant skildring av opptøyene i Bangkok som vi har oversatt:

«I løpet av den første uken i oktober ble 13 personer arrestert for hva som ble kalt brudd på løftet om fredelige studentdemonstrasjoner. Dette kan muligens ha vært

støttet til de sivile tumulter som kulminerte i «Bloody Sunday» 14. oktober som resulterte i mer enn 100 dødsofre.

Opptøyene var stort sett konsentrert omkring Thammasat Universitetet og i området rundt regjeringskontorene. Flere bygninger, blant dem politiets hovedkvarter, ble rasert. I et tilfelle

fylte studentene en vannbil med bensin og oversprøytet politiets hovedkvarter slik at ilden skulle få godt tak. Det ble også satt fyr på ligningskontoret, men til beklagelse for mange ble bygningen kun mindre skadet. Mang en thailender hadde gladelig bidratt med bensin for å sikre et skikkelig bål i den bygningen!

En stor del av trafikklysene i sentrum ble knust, og politiets skilderhus ble veltet og satt fyr på. Heldigvis ble det bare forvoldt liten skade på privat eiendom, mens skadene på statens eiendommer er anslått til kr. 35 millioner.

Det tok 3—4 dager før politiet rykket ut fra sine forlegninger, og uten politi og trafikklys ble trafikken ytterst kaotisk. Imidlertid tok det kun få timer før guttespeidere hadde organisert seg og begynt å dirigere trafikken. I flere dager utførte unge menn i speideruniform en utmerket jobb, og sjåførene har god grunn til å være takknemlig for deres utmerkede innsats utført i sann speiderånd.

Regjeringen til feltmaskalk Thanon Kittikachorn søkte avskjed, og statsministeren, hans sønn, oberst Narong Kittikachorn, og visestatsministeren ble tvunget i eksil. Siden deres fall er det blitt publisert mange avsløringer av denne trios finansielle transaksjoner som peker hen på en vidt forgrenet korrupsjon i landet.

Kongen utnevnte ny regjering ledet av Dr. Sanya Thammasak. Den nye statsministeren nyder en betydelig popularitet og har i lengre tid vært medlem av Kongens private råd. Det nye kabinettet som er utnevnt av Dr. Sanya

inneholder kun 3 ministre med militær bakgrunn, og kabinettet har forpliktet seg til å utarbeide og kunnngjøre en ny grunnlov innen 6 måneder. Etter dette vil det utskrives nyvalg. Om dette arbeid mislykkes, er det trolig at kongedømmet Thailand vil gå tilbake til sitt tidligere autokratiske styresett.

Den nye regjeringen er vesentlig av konservativ natur, og for tiden er den alminnelige mening at regjeringen først og fremst vil virke som et forretningsministerium til den nye grunnloven er blitt kunnngjort. Det ventes heller ingen vesentlige endringer hverken i innenriks- eller utenrikspolitikken.

Oljekrisen og de økede leveomkostninger er også på regjeringens prioritetsliste, og tiltak blir nu vurdert for å dempe disse problemer. Meget vil avhenge av disse avgjørelser om hvor populære de nåværende administratorer vil bli de kommende måneder.»



— Hva i all verden er De utifreds med, mann? De er den eneste her i firmaet som har 11 måneders ferie!

## Nytt fra Bangkokkontoret

### Nye medarbeidere

I Bangkok har vi fått to nye medarbeidere.

*Didrik Krag*, 39, gift og to barn, tiltrådte sin stilling som avd.sjef i begynnelsen av september. Krag har Bachelor of Commerce Degree fra Rhodes University og over 15 års shippingserfaring fra Kenya.

*Jørn Myrland*, 26, ugift, tiltrådte sin stilling som assistent 28/10. Han har flere års erfaring fra skipsmeglerkontorer i Oslo og Trondheim.

Vi håper de vil trives og finne seg tilrette i Bangkok.

### Havnekontor i Bangkok

Etter flere års anstrengelser har det endelig lyktes Thoresen & Co., (Bangkok) Ltd. å etablere et kontor i havneområdet. Kontoret koster Tcs. 500,— pr. måned og vil bli benyttet av Bangkokkontorets «Operations and Claim Staff». Dette vil utvilsomt være en hjelp til å forbedre kommunikasjonen mellom Bangkokkontoret og skipene, spesielt når skip ligger og laster ute på redan.





## Sport

### BK-serien i frøidrett 1973

Fra Velferdskontoret i Yokohama har vi nå mottatt sluttresultatene for 1973. Vi vil spesielt nevne O. Rønning, M/S «Hallborg», som topper alle 5 øvelser i klasse 1, Asbjørn Holmstrand, M/S «Hallborg», som vant 3 og ble nr. 2 i 2 øvelser i klasse 2 og ikke å forglemme Odd R. Hassum ex M/S «Hai Lee» i klasse 3. Hassums noteringer er forøvrig bedre enn vinnerresultatene i 60 m, høyde og lengde for 1972. Så over til resultatene:

#### Kl. I

##### 100 meter:

1. O. Rønning «Hallborg»	13,3 s.
2. L. Olafsen «Hai Hing»	13,4 s.
3. D. Vesterås «Hallborg»	13,8 s.
4. E. Eilertsen «Halldis»	14,1 s.
5. P. Talleraas «Hallborg»	15,1 s.
6. T. Noren «Hai Hing»	15,2 s.
7. L. Solheim Hansen «Hallborg»	15,3 s.
7. A. J. Harøy «Hallvard»	15,3 s.

##### Kule:

1. O. Rønning «Hallborg»	9,65 m
2. I. Olsen «Halldor»	9,49 m
3. E. Eilertsen «Halldis»	8,76 m
4. D. Vesterås «Hallborg»	8,34 m
5. E. Thorsen «Hai Lee»	8,15 m

6. L. Olafsen «Hai Hing»	7,91 m
7. O. Haugen «Hai Hing»	7,81 m
8. P. Tolgensbakk «Halldor»	7,75 m
9. A. J. Harøy «Hallvard»	7,72 m
10. T. Noren «Hai Hing»	7,62 m
11. L. Solheim Hansen «Hallborg»	6,80 m
12. B. Nordgård «Hallborg»	6,66 m
13. P. Talleraas «Hallborg»	6,27 m

##### Høyde:

1. O. Rønning «Hallborg»	1,46 m
2. E. Eilertsen «Halldis»	1,43 m
3. P. Talleraas «Hallborg»	1,35 m
4. D. Vesteraas «Hallborg»	1,30 m
5. L. Solheim Hansen «Hallborg»	1,15 m
5. A. J. Harøy «Hallvard»	1,15 m



Ivar Olsen, M/S «Halldor» i kule

*Lengde:*

1. O. Rønning «Hallborg»	5,07 m
2. E. Eilertsen «Halldis»	4,54 m
3. D. Vesterås «Hallborg»	4,43 m
4. P. Talleraas «Hallborg»	4,22 m
5. A. J. Harøy «Hallvard»	3,79 m
6. L. Solheim Hansen «Hallborg»	3,63 m

*4-kamp:*

1. O. Rønning «Hallborg»	1515 p.
2. E. Eilertsen «Halldis»	1159 p.
3. D. Vesterås «Hallborg»	1008 p.
4. P. Talleraas «Hallborg»	644 p.
5. L. Olafsen «Hai Hing»	620 p.
6. I. Olsen «Halldor»	422 p.
7. A. J. Harøy «Hallvard»	410 p.
8. T. Noren «Hai Hing»	336 p.
9. E. Thorsen «Hai Lee»	318 p.
10. O. Haugen «Hai Hing»	290 p.
11. L. Solheim Hansen «Hallborg»	286 p.
12. P. Tolgensbakk «Halldor»	285 p.
13. B. Nordgård «Hallborg»	191 p.

*Kl. II*

*100 meter:*

1. L. Jakobsen «Halldis»	13,5 s.
2. A. Holmstrand «Hallborg»	14,0 s.
3. L. Randberg «Hallvard»	14,6 s.
4. Ø. Høimyr «Hallvard»	14,9 s.
4. H. Christiansen «Halldis»	14,9 s.
6. J. Rivrud «Hallvard»	15,1 s.
7. P. Haga «Hallborg»	15,4 s.
8. N. Klokk «Hai Lee»	15,6 s.

*Kule:*

1. A. Holmstrand «Hallborg»	10,59 m
2. L. Jakobsen «Halldis»	9,16 m
3. L. Eigeland «Hallborg»	8,70 m
4. L. Randberg «Hallvard»	8,02 m
5. J. Rivrud «Hallvard»	8,00 m
6. P. Haga «Hallborg»	7,43 m
7. H. Christiansen «Halldis»	7,42 m
8. N. Klokk «Hai Lee»	7,00 m

9. S. Nilsen «Hallvard»	6,56 m
10. Ø. Høimyr «Hallvard»	5,68 m

*Høyde:*

1. L. Jakobsen «Halldis»	1,47 m
2. A. Holmstrand «Hallborg»	1,30 m
3. L. Randberg «Hallvard»	1,28 m
4. J. Rivrud «Hallvard»	1,20 m
5. N. Klokk «Hai Lee»	1,15 m
6. L. Eigeland «Hallborg»	1,15 m
7. Ø. Høimyr «Hallvard»	1,12 m

*Lengde:*

1. A. Holmstrand «Hallborg»	4,99 m
2. L. Jakobsen «Halldis»	4,25 m
3. H. Christiansen «Halldis»	4,12 m
4. L. Randberg «Hallvard»	4,10 m
5. N. Klokk «Hai Lee»	3,56 m
6. L. Eigeland «Hallborg»	3,32 m
7. Ø. Høimyr «Hallvard»	3,29 m
8. S. Nilsen «Hallvard»	3,24 m

*4 kamp:*

1. A. Holmstrand «Hallborg»	1288 p.
2. L. Jakobsen «Halldis»	1248 p.
3. L. Randberg «Hallvard»	756 p.
4. H. Christiansen «Halldis»	503 p.
5. J. Rivrud «Hallvard»	460 p.
6. L. Eigeland «Hallborg»	386 p.
7. P. Haga «Hallborg»	294 p.
8. N. Klokk «Hai Lee»	258 p.
9. Ø. Høimyr «Hallvard»	205 p.
10. S. Nilsen «Hallvard»	182 p.



Per Tolgensbakk i nær bilde like før han sender kula av gårde

### Kl. III

#### 60 meter:

1. O. R. Hassum «Hai Lee» 8,2 s.
2. K. Jørum «Hallvard» 9,4 s.
3. J. Gjernes «Hallborg» 10,5 s.

#### Kule:

1. O. R. Hassum «Hai Lee» 8,51 m
2. K. Jørum «Hallvard» 8,41 m
3. J. Gjernes «Hallborg» 6,70 m

#### Høyde:

1. O. R. Hassum «Hai Lee» 1,25 m
2. K. Jørum «Hallvard» 1,12 m
3. J. Gjernes «Hallborg» 1,00 m

#### Lengde:

1. O. R. Hassum «Hai Lee» 4,12 m
2. K. Jørum «Hallvard» 3,73 m
3. J. Gjernes «Hallborg» 3,19 m

#### 4 kamp:

1. O. R. Hassum «Hai Lee» 1707 p.
2. K. Jørum «Hallvard» 1231 p.
3. J. Gjernes «Hallborg» 679 p.

### Kl. IV

#### 60 meter:

1. A. Lerstang «Hallborg» 10,4 s.

#### Kule:

1. Aa. Sjöberg «Halldor» 7,69 m
2. O. Schibsted «Halldor» 7,46 m
3. A. Lerstang «Hallborg» 5,90 m

#### Høyde:

1. A. Lerstang «Hallborg» 0,93 m

#### Lengde:

1. A. Lerstang «Hallborg» 2,92 m

#### 4 kamp:

1. A. Lerstang «Hallborg» 770 p.
2. Aa. Sjöberg «Halldor» 530 p.
3. O. Schibsted «Halldor» 511 p.

#### Lenge u/tilløp:

1. Aa. Sjöberg «Halldor» 2,14 m

Hvem som skal få årets napp i vandrepokalene satt opp av A/S Skipspost er ennå ikke regnet ut, men mye tyder på at fjorårets vinner M/S «Hallborg» vil gjenta bedriften.

Om ikke julekosten tynger for meget, burde Romjulen være rette tid til å prøve noen trimøvelser og la disse inngå i treningsopplegget for neste års BK-serie.

Her hjemme har vi ikke mye å skryte av. To mann stilte fortrøstningsfullt opp i årets «Veritassen» (shippingmesterskap i orientering). Uten å trekke frem noen av de 12 unnskyldninger vi har vil vi ikke underslå at den ene brøt løpet, og den andre ble disket. Det viktigste er ikke å vinne — men å stille på festen etterpå.



## Vi trimmer etter julekosten



Jogging på stedet



Hoderulling i stor sirkel



Svikthopp med ben- og armsving fra side til side.  
To hopp på det bærende ben.

---

## Vi gratulerer

### PREUS 60 ÅR!

Da vi ble fortalt at vår revisor Hans J. Preus ville fylle 60 år 28. oktober i år, var vår første reaksjon at det umulig kunne være 60, men 50 års jubileum som sto for døren. Men nei, jubilaranten bekreftet selv riktigheten av de 60. Selvom seksti år i seg selv ikke er noen alder å snakke om, fant vi det likevel i dette tilfellet på sin plass med følgende spørsmål: «Hvordan bevare et så ungdommelig utseende og sinnelag?» Svarvillig som alltid takket Preus for komplimentet og kom med følgende resept: «Spis det du har lyst på og så mye du orker, ta deg en drink i ny og ne og nekt deg heller ikke en røyk iblant, men vær forsiktig med for mye mosjon. — Nei, spøk til side,» fortsetter Preus, «mottoet jeg lever etter er kort og godt *vis måtehold* — ellers har jeg intet spesielt råd.»



H. J. Preus begynte sitt kontrolløvende virke hos Bruusgaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskap i 1951, og selv om han ikke overvåker oss mer enn en eller to dager i uken, regner vi ham som medlem av «BK-familien». Foruten å være statsautorisert revisor er Preus også jurist, noe vi ved flere anledninger har benyttet oss av ved private juridiske problemer, og han har velvillig bistått med råd og dåd. Vi setter pris på å ha Preus blant oss, og vi tror også han trives med oss, et forhold vi håper vil fortsette i mange år.



# BRYLLUP



Den observante iakttager har muligens registrert at signaturen BØA ikke lenger figurerer på brevene fra Drammen. Årsaken er ganske enkelt at Berit Østnæs Andersen — som BØA het — den 25. august inngikk ekteskap med Olav Melbye (ungdomsskolelærer og målvakt hos Strømsgodset). Dagen var kommet da vi ikke lenger hadde Berit helt for oss selv. Piker med hennes sjarm og kvaliteter — og dessuten med brune øyne — er ettertraktet vilt og det med rette.

Berit kom til Bruusgaard Kjøsteruds Skibsaksjeselskap i 1966 og hennes arbeidsoppgaver består først og fremst i å være skipsreder Wang's sekretær, men også vi andre har glede av hennes allsidighet, ikke minst når en ny BK Post står for døren. Foruten selv å skrive innlegg, renskriver hun manuskripter, arrangerer med tryk-

king, lay-out og korrektur etc. Hun utfører en større jobb med BK Posten enn de aller fleste vet om.

Ekteskapet betyr ingen yrkesmessig nedtrapping for BØA — vi mener BM. Som den iherdige piken hun er, fortsetter hun som før i jobben, og det setter vi stor pris på.

BK Posten ønsker begge til lykke med fremtiden.



Arne Jacobsen, maskinsjefen på M/S «Hermelin» giftet seg med sin japanske Taeko Ueda i Kobe 20. oktober i år. Etter vielse i Sjømannskirken, hvor også skipets offiserer var tilstede, dro de tilbake til skipet og ble motatt av inspektør Kjell Mathisen som sto for det videre arrangement ombord. Stuertent hadde dek-



ket et nydelig bord, og bryllupsfeiringen ble etter sigende meget vellykket.

I Drammen hadde vi tilfeldigvis gleden av å hilse på frk. Ueda allerede i sommer, da hun ble «akterutseilt» av «Hermelin». I de to/tre dagene hun stoppet over før hun reiste til Polen for å gå ombord der, sjarmerte hun oss fullstendig, især vedkommende på

kontoret som hjalp henne med å ordne visa etc.

Jacobsen har vært B.K.-mann siden 1956 og er således for veteran å regne. Hans tjenesteuttalelser har hele tiden vært mg., og behandler han sin kvinne like godt som sitt maskineri, er vi ikke et øyeblikk i tvil om at hun blir tatt hånd om på beste måte.

Paret ønskes hjertelig til lykke.

## BK Postens julenøtt

### PREMIE- KRYSSORD



Løsningen bes returnert  
Bruusgaard Kiøsteruds Skibs-  
aksjeselskap, Postboks 1001,  
3001 Drammen, innen 1/2-1974.  
Vinnerne vil bli premiert.

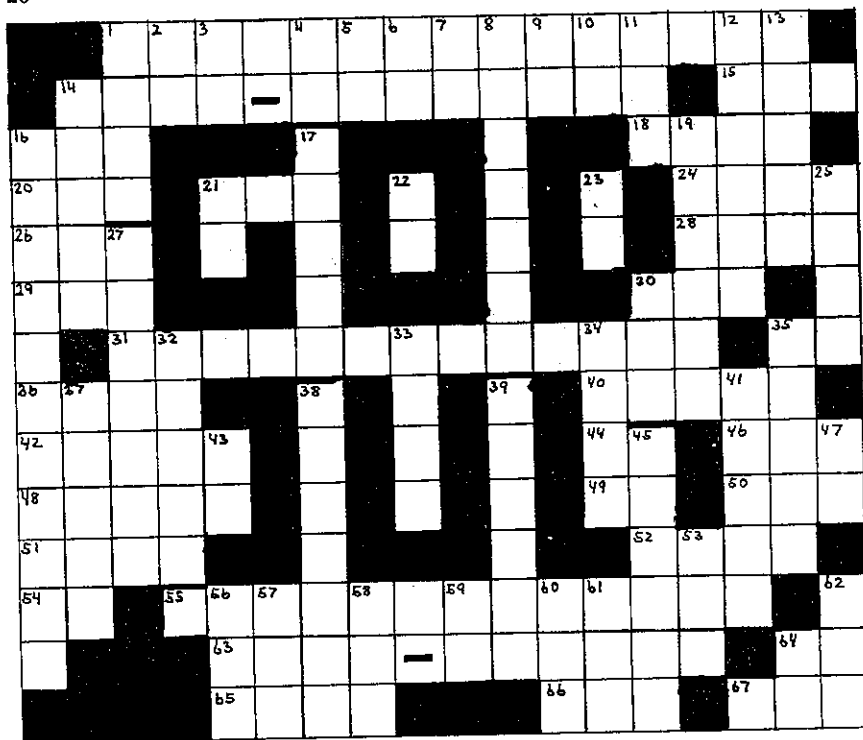
#### *Uannrett*

- 1 Populært engasjement
- 14 Urinnvåner i Mellom Amerika
- 15 — — — Maria
- 16 Lavine
- 18 Kappe
- 20 Ensom
- 21 Høytid
- 24 Ibsen skikkelse
- 26 Ikke søt
- 28 Navigasjonsinstrument
- 29 Rh — — — s Blodtype
- 30 Fugl
- 31 Toppleder
- 35 Forsvinn
- 36 Røre
- 40 Skriker
- 42 Til - - - - musikkstykke
- 44 Mesterskap
- 46 Søk
- 48 Snike seg
- 49 Ikke
- 50 Oljeselskap
- 51 Blitt alene
- 52 Ønsker vi mye av
- 54 To like
- 55 Vil B. K. engasjere seg i
- 63 Nyervervelse
- 64 Slagsted
- 65 Firmaforkortelse (svensk)
- 66 Vertshus
- 67 Linje

Løddrett

- 1 Frodig sted
- 2 Tak over hode
- 3 Bekrefte
- 4 Nynorsk artikkel
- 5 Ukjent person
- 6 Gustav Danielsen
- 7 Utrop
- 8 Smykkestener
- 9 Jan Nilsen
- 10 To like
- 11 Fru — engelsk fork.
- 12 By i Japan
- 13 Uvillig
- 14 Konsept
- 16 Ikke overlege
- 17 Knas
- 19 Er det beste forsvar (uttrykk)
- 21 D. y.
- 22 Bindcord
- 23 Skipsbetegnelse
- 25 — — — — a åre

- 27 Språk
- 30 1—4—15
- 32 Prøve
- 33 Sang
- 34 Makte
- 35 Skittent
- 37 En fra Ål
- 38 På brev
- 39 New — — — — — øy
- 41 Flest år
- 43 To like
- 45 By
- 47 Par
- 53 Sint
- 56 Som 30 vannrett
- 57 Flyselskap
- 58 3 like
- 59 Joe Stewart
- 60 Buskap — bakvendt
- 61 Ikke mor
- 62 Sjødyr
- 64 Egyptisk gud





— Utrolig at jeg kunne glemme å invitere resten av personalet til  
firmaets julefrokost...!

## ***Kvinnelige parkometre i Singapore***

En mann som hadde parkert galt forleden dag ble forsinket, fordi hans parkometer var på dametoalletet.

Singapore har hatt menneskeparkometre i de siste tolv årene med følgende bemerkelsesverdige resultat:

1. Ingen har noen gang slått, sparket eller kjørt over et Singapore-parkometer.
2. Ingen har ranet eller tømt et Singapore-parkometer.
3. Parkometrene koster bare 420 kroner uken, men 1000 av dem får inn 47.000 kroner om dagen i parkeringsavgifter.
4. Myndighetene i to naboland, Indonesia og Malaysia, har hatt studiegrupper i Singapore.

Malaysia innførte menneskeparkometrene med en gang, Indonesia gjør det om noen måneder.

— Men, sier visepolitisjef Tan Yew Khang, — av og til legger

parkometeret avgiftene i sin egen lomme. Og av og til må vi gi et parkometer sparken fordi de skjeller ut bilisten. Systemet er slik:

Alle parkeringsplasser er nummererte. Hvis De parkerer, kommer et parkometer og setter en liten lysrød seddel under vindusviskeren. Klokkeslettet er notert på seddelen. Når De forlater parkeringsplassen, rækker De seddelen til parkometeret og betaler for den tiden bilen Deres har stått parkert.

Hvis De ikke kan finne parkometeret Deres, må De stå der og rase eller betale ved en stand som alltid finnes i nærheten. Hvis De ikke betaler, eller hvis noen er så frekke at de stjeler den lille røde seddelen Deres, får De en stevning i posten. Byretten har reservert hele lørdagen til parkeringssaker. De behandles på løpende bånd: gjennomsnittlig 200 saker hver lørdag.

To tredjedeler av parkometrene i Singapore er kvinner. Og kvinnene er svært glade for jobben.



## Den største gaven . . .

«Gud sin egen sønn oss gav, nu ved juletime,  
derfor går et lovsangshav over verden vide».

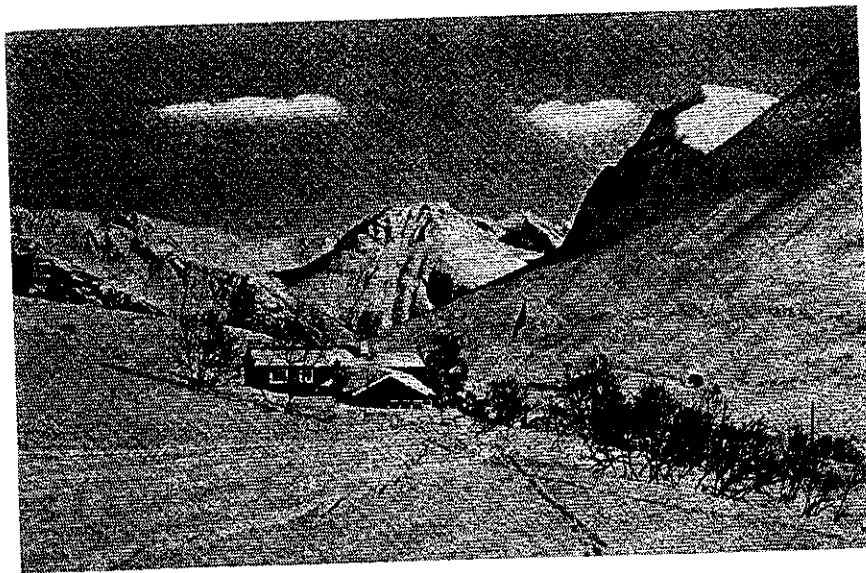
Julen er høytiden som vi i vårt land i  
vesentlig grad forbinder med julegudstjeneste  
i kirken og forventningsfulle barn. I hjemmene  
samles man til fest med julelys, gang rundt  
juletreet til de kjente julesangene, gaver og  
god mat. Kanskje kobler man av ute i naturens  
stillhet med trær dryssende fulle av sne eller  
utsyn over snedekte vidder.

Men dette er bare vår ramme om julen. Dens  
egentlige innhold er universelt, uavhengig av  
sted. Gledesbudskapet om at så elsket Gud  
verden at han gav sønnen, den enbårne, forat  
hver den som tror på ham ikke skal fortapes,  
men ha evig liv, lyder til oss alle.  
La oss da ikke avslå den største gaven,  
Jesus Kristus, men la ham gi vårt liv innhold  
og mening så vi kan være med i «lovsangshavet  
over verden vide».

## Dagen idag

Dagen idag er en merkelig dag,  
Den er din!  
Dagen igår slapp deg ut av hendene,  
den kan ikke få annet innhold  
enn du alt har gitt den.  
Dagen imorgen har du ikke noe løfte på.  
Men dagen idag har du,  
det er det eneste du kan være sikker på.  
Den kan du fylle med hva du vil.  
Benytt deg av det.  
Idag kan du glede et menneske.  
Idag kan du hjelpe en annen.  
Idag kan du leve slik at kanskje noen i kveld  
kan takke for at du er til.  
Dagen idag er en betydningsfull dag.  
Den er din!

*(sagt av en indisk vismann)*



Vi går igjen Julhøytiden og Det Nye År i møte, og Styret vil gjerne benytte anledningen til å sende kapteiner, offiserer og mannskap ombord i skipene og de ansatte i våre datterselskap våre beste ønsker om en riktig God Jul og et Godt Nytt År.

1973 vil gå over i historien som et godt år for vårt selskap, og vi venten at 1974 vil gi oss nye inte-

ressante arbeidsoppgaver og utfordringer.

Vi takker alle våre medarbeidere for godt og hyggelig samarbeid i dette år og retter en spesiell takk til dem som har fått sin arbeidstid vesentlig øket på grunn av arbeidet med «Rasa Sayang».

Vi ønsker også alle våre øvrige lesere God Jul og Godt Nytt År.

STYRET

