

331 (05) B

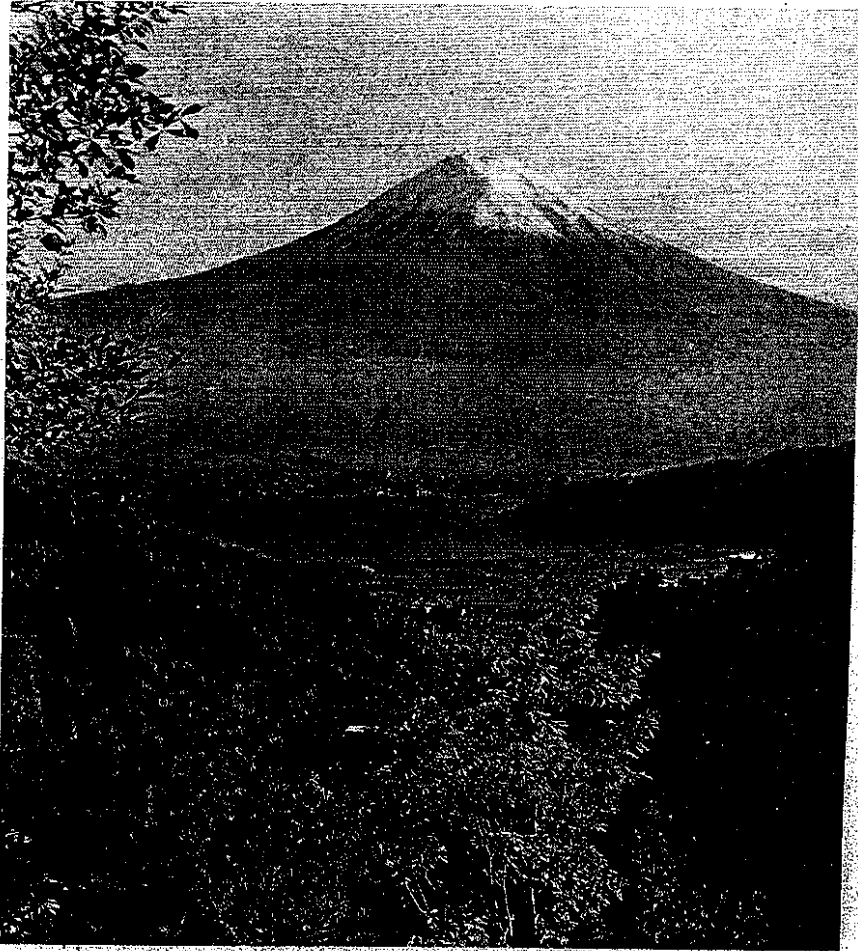


BK POSTEN

Nr. 19

DESEMBER 1974

10. årg.



Fujiyama — Japan



Oljen og verdensøkonomien

Oljekrisen er over, men i dens kjølvann er det oppstått en situasjon som spiller en stor rolle for verdensøkonomien og dermed for vårt selskap både når det gjelder shipping og handelsvirksomhet. De oljeproduserende land (OPEC-landene) får nå en pris for oljen som er ca. 4 ganger høyere enn den som rådet før oljekrisen, og resultatet er sterkt økende valutainntekter i OPEC-landene og samtidig en tilsvarende utgiftsøkning i de oljekonsumerende land. Dette har igjen ført til et meget stramt kredittmarked med høyt rentenivå og store vanskeligheter med å få opptatt lån. Til tross for denne situasjon galopperer inflasjonen videre — i enkelte land med 20–30 % pr. år.

Ifjor ble uttrykket, «stagflation» innført hvilket betyr stagnasjon pluss inflasjon. Idag snakkes det om en «slumpflation» — økonomisk tilbakegang pluss inflasjon, og situasjonen karakteriseres av flere som den verste siden de vanskelige årene omkring 1930. Ekspertene synes å være

enige om at hvis den nåværende utvikling fortsetter, vil dette få katastrofale følger, og man er også enige om at man må søke å stoppe eller i hvert fall bremse på inflasjonen uten at dette samtidig skal føre til stor arbeidsløshet.

Da OPEC-landene selv ikke har behov for de økende valutainntekter, er det naturlig at disse midler blir lånt ut til de oljeimporterende land, og dette skjer da også i praksis. At OPEC-landene på denne måte skaper en kraftig ubalanse i verdensøkonomien, skaper store problemer. Selvom vi ikke venter en reduksjon av de nåværende oljepriser, må vi få uttrykke håpet om at man kommer frem til internasjonale ordninger og avtaler, som kan skape grunnlag for en sunn utvikling av verdensøkonomien. Vi frykter at det kan ta lang tid før man får rettet på den utvikling vi nå er inne i, og vi ser derfor på 1975 med en viss uro, og vi venter ikke resultater på høyde med det vi har vært vant til i de senere år.

Generalforsamling i Bruusgaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskap

På selskapets generalforsamling den 13. juni i år var statsaut. revisor A. J. Brønner og direktør R. A. Michalsen på valg i representantskapet. Brønner ble gjenvalgt, men Michalsen hadde frasagt seg gjenvalg, og i hans sted ble valgt direktør Bjarne Varhaug som nytt medlem av representantskapet. Varhaug er ansatt som direktør hos skipsreder Arne Teigen.

I tillegg til det tidligere styre bestående av skipsreder A. Teigen, statsaut. revisor K. Kloster og firmaet Bruusgaard Kiøsterud & Co. ble valgt direktør Sigve Bethuelsen og direktør K. Glenne Jensen. Direktør Bethuelsen er ansatt i Arne Teigens Rederi. Direktør Glenne Jensen er kjent for de fleste av våre lesere og har vært ansatt i Bruusgaard Kiøsterud siden 1946.

Driftsresultater for 1. halvår 1974 og utsiktene for året

Markedssituasjonen

Tankmarkedet i 1974 kan ganske enkelt beskrives som trøstesløst, og har ligget på eller nær opplagsnivå gjennom året. En liten oppgang i oktober har bragt en lysning, men fremtidsutsiktene ser dystre ut. I takt med fraktmarkedet har også verdiene for tankskip falt drastisk i årets løp.

For tørrlast er bildet vesentlig lysere. Markedet har vært fast i årets første 6 måneder, men har senere falt en god del når det gjelder bulkcarriers og da spesielt for de store enheter. At en god del kombinerte skip på grunn av tankmarkedet har forlatt dette og gått over i tørrlasttransport, har naturligvis bidratt til ratepresset for de store bulkcarriers. Markedet for shelterdekkere og linjeskip har holdt seg godt oppe gjennom hele året.

Sameide skip

M/T «Ellen» (10 % andel) viser dessverre et underskudd på driften i. halvår. Årsaken er først og fremst et 22 døgns verkstedopphold, som i tillegg til tidstapet kostet kr. 2,5 mill. «Ellen» går på et tidscerteparti til rate \$ 3.73, og den dårlige dollarkurs og en generell økning av driftsutgiftene har bidradd til det magre resultat. På årsbasis venter vi imidlertid at M/T «Ellen» vil gi et beskjedent driftsoverskudd.

K/S *Norfold A/S & Co.* (15 %):

M/S «*Ross Head*» har seilt tilfredsstillende i det første halvår, mens M/S «*Ross Point*»s resultat er dårlig. Skipet ble ledig i den Persiske Gulf i april da markedet var på det dårligste. 2. halvår ventes å bli en god del bedre, da skipet har utført 2 reiser med kull og malm til anstendige rater.

M/S «Rytterok» (70 %):

Etter overtagelsen i mai 1974 gikk skipet inn på et 12 måneders tids-
certeparti for hollandske befraktere
til den meget gode rate av \$ 5,250,—
pr. dag. Skipet disponeres av Arne
Teigens Rederi, og driftsmessig går
skipet godt.

Egne skip

M/S «Hydra»:

Skipet har i hele år seilt på et tids-
certeparti til Nauru Local Govern-
ment Council, Melbourne. Raten er
A\$ 2.200,— pr. dag, som gir skipet et
tilfredsstillende resultat. Certepartiet
utløper i februar 1975.

Befrakterne har viderebefraktet
skipet i en periode til andre australske
befraktere hvorunder «Hydra» ut-
førte noen reiser til Japan. Vi venter
ikke at skipet igjen vil gå inn i be-
frakternes vanlige linjefart mellom
Øst-Australia og Stillehavsøyene.

Norwegian Asia Line

Bunkerskrise og lange havneopp-
hold i Japan og på Borneo til tross
har 1. halvår 1974 vært ett av de bed-
re for linjen. Et driftsresultat, før ad-
ministrasjon, finansieringsutgifter
og avskrivninger på ca. kr. 7,5 mill.,
ser vi oss godt fornøyd med.

I linjesammenheng er det kanskje
urcttvist å trekke frem en enkelt båt,
men vi synes det er spesielt hyggelig
at nyanskaffelsen *M/S «Hermelin»*
som gikk inn på linjen i november
1973, kan vise til et utmerket resultat
for 1. halvår 1974.

Vi har hatt rateøkninger i alle
trades i 1. halvår unntatt Hongkong
/Borneo og Hongkong/Japan som
kommer i 2. halvår. Dessuten har ra-
ten på gummi, tapioca og jute fra
Thailand vært erklært «åpen» fra 1.
januar i år. Dette vil si at raten har

fått etablere seg fritt (tilbud/etter-
spørsel) og har hele tiden ligget over
tariffestet rate. På grunn av svikt i
mottakerapparatet for gummi i Ja-
pan (overfylte lagre) har vi ikke kun-
net dra full nytte av dette, men har
i stedet måttet begrense kvantumet
pr. kjøp samt innføre et garantisystem
i likhet med det vi tidligere har in-
trodusert for fryselast. Imidlertid har
det vært god tilgang på annen last
fra Bangkok, og vår kapasitet har
vært høyt utnyttet. Ekspedisjonsfor-
holdene i Thailand har fortsatt vært
gode, men for første gang på lang tid
har stevedoreutgiftene øket. For frem-
tiden er det realistisk å regne med
hyppigere utgiftsøkninger i Thailand
enn tidligere har vært tilfellet.

I Japan har lange havneopphold
vært betegnende for 1. halvår. Øken-
de varetransport og stadig færre som
følger seg tiltrukket av stevedoreyrket
tilsier at vi, ihvertfall i overskuelig
fremtid, må regne med forsinkelser.
Når også momenter som streiker, dår-
lig vær og ferietid kommer i tillegg,
vil det oppstå akutte problemer. Som
nevnt har det særlig vært mottaker-
apparatet for gummi som har gitt oss
de største problemer. Dette som en
direkte følge av bunkerskrisen og
nedgang i Japans bilproduksjon.
Mottakerapparatet for fryselast har
vist bedring i 1. halvår. Grunnen til
dette ligger i stans av kjøttimporten
fra Australia og at konsumet er øk-
ende.

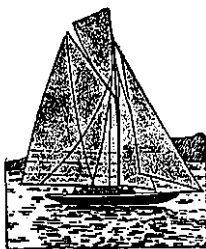
Lasttilgangen i Japan har vært me-
get god både til Borneo og til Bang-
kok. Igjen er vi betydelig «overear-
ners» i Japan/Thailand Poolen, og
restriksjon er introdusert for 2. halv-
år. Kraftig stigning i havne- og steve-
doreutgifter har funnet sted.

På Borneo har forsinkelsene blitt
verre og verre, især i Kota Kinabalu
med en ventetid på opptil 25 døgn,

men også i Kuching. Den havneutbygging som nå finner sted, kommer i «grevens tid» og vil etter manges mening kun avhjelpe situasjonen en kort tid, da sjøverts varetransport ventes å øke kraftig i årene som kommer.

For 1974 sett under ett forventer vi at linjen vil gi et driftsresultat på ca. 12–13 mill. («Hermion» inkl. med 100 %). Til dette beløp er å bemerke at vel kr. 2 mill. er utgiftsført i 1974 for innkjøp av lastenett som vi venter vil ha flere års levetid og at samtlige skip — unntatt «Hermelin» — har dokket i 1974. Ekspedisjonsforholdene i Japan er nå betydelig bedre enn tidligere år, men som nevnt har vi igjen lagt restriksjoner på «bookingen» av «pool-last» Japan/Thailand. Da det dessverre ikke er meget «Non-pool» last i markedet, må vi for Japan/Thailand servicen dessverre vente vesentlig svakere resultat for 2. halvår enn for 1. Det samme må sies om Borneo/Japan/Borneo servicen, men her ligger årsaken særlig i de lange opphold på Borneo. Lasttilgangen er god.

At våre havnekapteiner har hatt sin ilddåp i 1974 er helt på det rene og at vi har hatt uendelig stor nytte av dem, er hevet over tvil.



Kontrakt for byggenr. 383

Hollandske kjøpere har i lang tid vist sterk interesse for denne kontrakt, som nå er solgt til en pris av kr. 50 mill. netto. Vi eide halvparten av skipet, og gevinsten ved salget ble vel kr. 6 mill. for vårt rederi.

Deltagelse i oljevirkosomhet

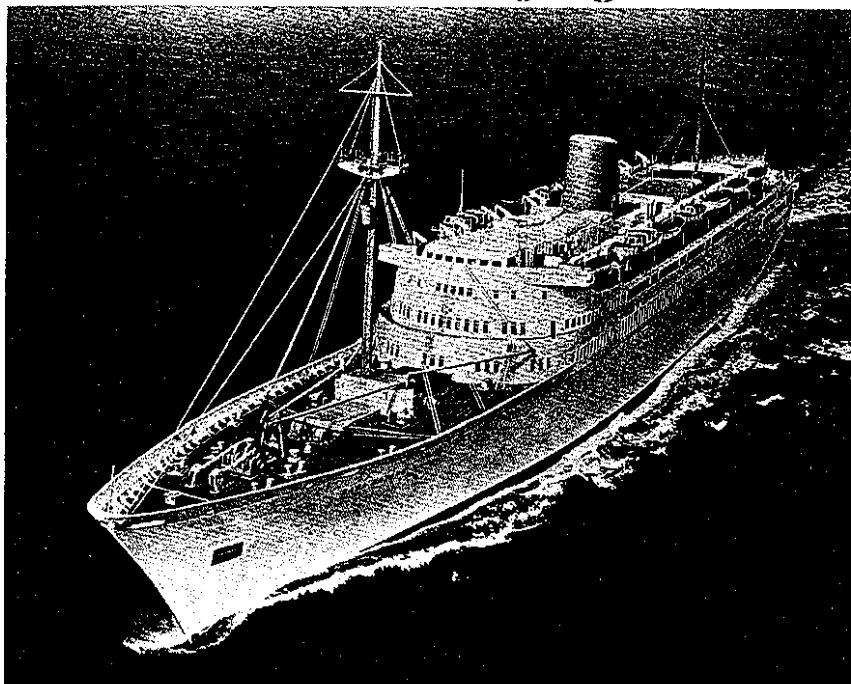
Vi har tidligere gjort våre lesere kjent med vår deltagelse i BP gruppen gjennom Norinvest Oil Development A/S. Dette engasjement så vi på med stor optimisme, og det er med dyp beklagelse vi nå må innse at vi ikke lenger har noe oljeengasjement. Grunnen til dette er at Norinvest-gruppen var til hinder for at hovedinteressentene (BP/Norsk Brændselolje) kunne få blokktildeling i Nordsjøen. Vi har uttrykt i vår halvårsberetning at det er meget beklagelig at myndighetene på denne måten utelukker norsk næringsliv fra å delta i oljevirkosomheten. De utlegg Norinvest-gruppen har hatt, vil bli refundert, og i tillegg får vi en mindre kompensasjon for å trekke oss fra engasjementet.

Thoresen-brosjyre

Etter langt forarbeide er nå endelig en felles brosjyre ferdig trykket, som behandler Thoresengruppen, både Shipping og Trading. Brosjyren har fått en meget smakfull utførelse og inneholder opplysninger om opprinnelsen til Thoresenselskapene samt beskrivelse av de aktiviteter de utfører og hva de kan tilby klienter.

Brosjyren vil bli sendt til forretningsforbindelser og mulige brukere av Thoresens tjenester.

M/S «Rasa Sayang»



Forberedelsene med å gjøre skipet klart for cruise fart går som planlagt. Så godt som alt nøkkelpersonell ombord er ansatt både på hotell- og skipssiden. Skipet dokket i tiden 19.-25. oktober da klassing ble fullført og bunnen smurt. I begynnelsen av november vil «Rasa Sayang» utføre et par kortere «shake-down» cruises for å få sjekket at alt virker som det skal. Før de ordinære cruise begynner den 25. november i år, vil man ha rimelig tid til å utføre nødvendige justeringer og forbedringer.

Salget har stort sett gått som ventet, og vi håper at driften av skipet i 1975 vil vise balanse.

Leif Hald ble i juli i år innsatt som ny administrerende direktør for Thoresen & Co., Singapore, og han har hendene fulle med å forberede cruise-farten, og kjenner vi ham rett, vil

intet bli overlatt til tilfeldigheter. I tillegg må han skjøtte de mange gjøremål som han har som administrerende direktør.

«Rasa Sayang»s anløpshavner blir: SEMARANG — innfallsporten til den fascinerende grønne øya Java. I moderne busser blir passasjerene kjørt fra Semarang på en tur gjennom praktfulle fjell-landskap, gjennom rismarker og landsbyer til Borobudur, hvor man finner det nest største Buddhistempel i verden. Turen går videre gjennom provinshovedstaden Jogjakarta hvor man får se klassiske danser fremført. Turen tilbake går via det imponerende Hindutemplet Prambanan.

BALI — «gudenes øy» — er neste stopp. Her er det meget å tilby passasjerene, så «Rasa Sayang» blir lig-

gende her i 2 dager. Man kan enten slappe av på Bali Beach Hotel eller ta forskjellige ekskursjoner til templer, Klungkung — som er det gamle kongelige slott, til Monkey Forest eller man kan se de grasiøse balinesiske dansere vise gamle folkedanser. De javanesiske treskjærere og kunstnere er vel kjent, og disse vil man også kunne få se i virksomhet. Etter den rolige atmosfære i Bali kommer skipet til den indonesiske hovedstad DJAKARTA. En busstur gjennom byen viser passasjerene både gammelt og nytt av denne fascinerende by...kanaler og katedraler, parlamentet og presidentens palass. Utenfor byen kan man gå turer og se praktfulle blomster, og ikke minst orkideene i den botaniske hage er verd et besøk.

Skipet er nå ferdig med anløp av indonesiske havner og stevner nordover til Port Kelang i Malaysia, havnebyen til hovedstaden Kuala Lumpur. KUALA LUMPUR er et konglomerat av kulturer og mennesker, en by med minareter og skyskrapere. Det er en meget levende by som er et godt eksempel på skipets navn «*Rasa Sayang*», som betyr kjærlighet til livet.

Fra Kuala Lumpur kan man ta en heldagstur til den historiske og antikke byen MALACCA hvor man kan se rester fra det portugisiske herredømme i det 16. århundre. Senere ble Malacca kolonisert av hollendere og briter, og har man øynene åpne, kan man ofte finne sjeldne antikviteter i de små butikkene, som man finner så mange av.

PENANG er den nordligste anløps- havn. Penang er en øy like utenfor Thailands vestkyst. Man finner her nydelige hvite sandstrender kranst av kokospalmer, og dette er virkelig

en perfekt tropisk øy, ofte kalt «Orientens Perle». Her kan man slappe av i ro og fred og samtidig ha muligheten for å gjøre billige, tollfrie innkjøp.

SINGAPORE er det siste anløp på cruiset. Dette er en by som kan kalles Østen i miniatyr. Man finner alle raser representert, og byen er en blanding av nytt og gammelt. Ikke uten grunn er Singapore en av de mest populære storbyer i Det Fjerne Østen.

NAL-møte

Det er besluttet at neste NAL-møte skal legges til Bangkok, og det foreløpige tidspunkt er satt til 20.–23. januar 1975.

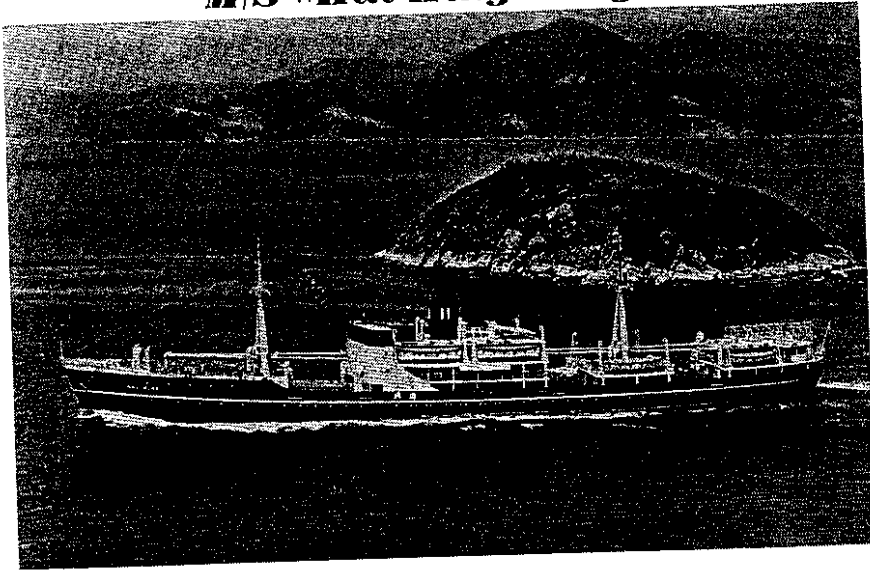
Siste NAL-møte ble også arrangert av Thoresen & Co., (Bangkok) Ltd. på en helt utmerket måte. Grunnen til at møtet legges dit nå igjen er Bangkoks gunstige geografiske og kommunikasjonsmessige beliggenhet.

Deltakerne vil komme fra Hong Kong, Japan, Borneo, Singapore og Drammen, foruten selvsagt fra Thailand.

Programmet er ennå ikke utarbeidet i detalj, men opplegget går ut på å diskutere få men viktige, aktuelle problemer meget inngående og kutte ut en rekke historiske detaljer som tidligere har opptatt for meget av tiden. Umiddelbart etter NAL-møtet er det avsatt to dager for diskusjoner av interne Thoresen saker.

I forvissning om at Thoresen Bangkok igjen vil legge opp til et prikkfritt arrangement ønsker vi deltakerne velkommen.

M/S «Hai Hing» solgt



I Hong Kong ble den 6. juni i år BK flagget strøket fra mastetoppen og «Hai Hing» overlevert sine nye eiere.

«Hai Hing» ble bygget i 1950 ved Lindholmens Varv i Gøteborg og var det siste skip i BK's eie som var spesielt bygget for cooliefarten, dvs. transport av kinesiske arbeidere fra Syd-Kina til og fra de store rismarker i Siam og plantasjer og tinngruver på Malaccahalvøya. Skipet ble imidler-

tid i liten grad benyttet til dette formål, da cooliefarten etterhvert falt bort og transporten av stykkgoods tok over.

Skipet har de siste år vært beskjeftiget i Borneo/Hongkong/Japan/Borneo servicen, men har etterhvert blitt for lite og uøkonomisk for vår linje. Fra tid til annen dukker fortsatt «Hai Hing»s kjente profil opp på havner i Østen, men nå under navnet «Treasure Country».

Thoresen & Co. (Japan) Ltd.

Thoresen Japan was established in November 1966. All the vessels engaged in Norwegian Asia Line call at Japanese ports and the main reason for setting up our own organization in Japan was our wish to have complete control of our liner activities in that very important area.

The Managing Director of the Company is Mr. T. Abe, whose long experience in shipping has been an enormous asset in connection with Norwegian Asia Line's activities in Japan. In 1972 Mr. T. Abe went into semi-retirement due to illness and from the same time his son, Mr. K. Abe, took over the daily management of the company as Manager of Thoresen Japan whilst his father remains Managing Director. Mr. K. Abe was previously Manager of the Kobe

Branch Office. Thoresens have also established Branch Offices in Yokohama and Osaka. In all other important Japanese ports Thoresens are covered by a network of sub-agents.

Thoresen Yokohama is the operating center for Norwegian Asia Line in Japan and this job is being very efficiently taken care of by Bruusgaard Kiøsterud's own representative there, Captain Viggo Skau.

After 8 years of operation Thoresen Japan is now enjoying a very high reputation in shipping circles. In addition to being agents for Norwegian Asia Line, Thoresen also work as agents for charterers and tramp owners, who are given a service «second to none».

The Thoresen staff today consists of 13 in Tokyo, 6 in Yokohama, 6 in Kobe and 1 in Osaka.



TOKYO STAFF

From left: Mr. O. Shibata, Mr. K. Kaganoi, Mr. K. Abe, Mr. M. Matsunaga, Miss Y. Tsulhida, Mr. T. Abe, Mr. T. Shimoda, Miss M. Usui, Mr. M. Kawamura, Mr. T. Asada, Mr. G. Ogi, Mr. K. Osada, Miss Y. Kenmolhi.

**Mr. K. Abe,
Manager of
Thoresen Tokyo,
visits Norway**

In August from the 15th till the 25th we had the pleasure of seeing Mr. K. Abe on a visit to Norway. We had the opportunity of discussing Thoresen and Norwegian Asia Line matters, and Mr. Abe also had contacts with various companies in Oslo for which Thoresens act as agents.

Mr. Abe was also given an opportunity to see some of the country-side, the first week-end being spent on an island in the Oslofjord staying with Mr. and Mrs. Vinde in their summer house. Mr. Wang also took him on a trip by car across the mountains to the west-coast where he found mountains, fjords, waterfalls and glaciers most impressive. Mr. Abe spent the last two days in Egersund as a guest of Mr. Arne Teigen, our Chairman. We believe that Mr. Abe enjoyed this visit which — although too short — gave him an opportunity to exchange



Mr. K. Abe, manager of Thoresen Tokyo, visits Norway

views on business and also to get an idea how life is on this side of the globe. What impressed him most was perhaps the quietness and the clear air compared to the noisy and polluted atmosphere in Tokyo.

Lossing via sideporter

For første gang i NALs historie har vi losset palletisert last gjennom sideporter, og denne begivenhet fant sted fra M/S «Hermion» i Yokohama i juni. Vi gjengir kaptein Frydenlunds positive rapport:

«For å teste effektiviteten av våre sideporter ble luke nr. 5 øvre mellomdekk valgt for paller av TTR-gummi (Thailand Technical Rubber). Lastingen ble utført med bomber, og pallene ble stuet med gaffeltrucker. I Yokohama observerte vi en losserate på 52 tons pr. time ved bruk av 3 menn og 2 gaffeltrucker. Jeg antar denne rate kan økes til 60 tons pr. time under gunstigere forhold.

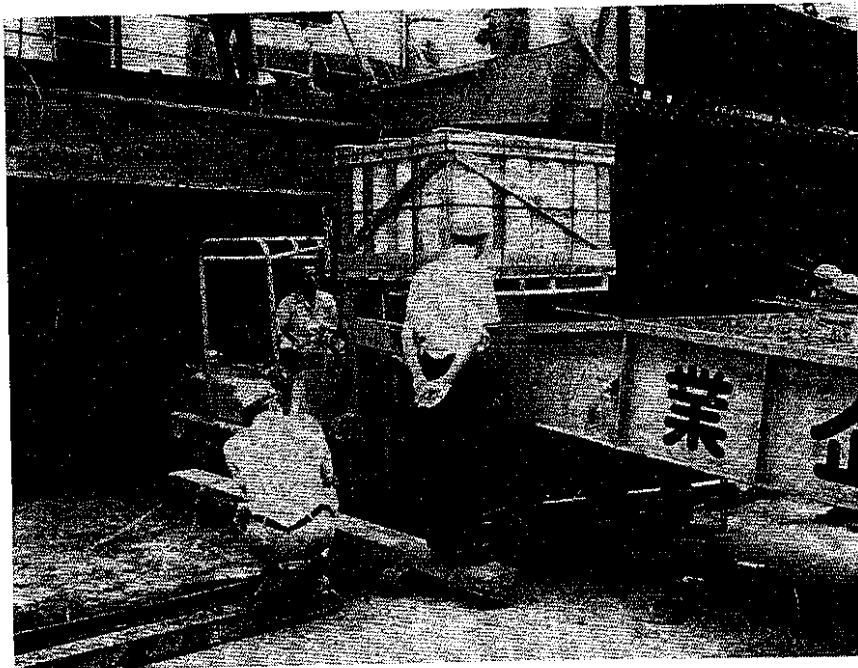
Imidlertid er bruk av sideporter for lossing i Japan bare gjennomførlig når pallene skal inn i et lagerskur,

noe som ikke skjer særlig ofte, da de fleste mottakere krever at deres last skal losses i lektere.»

Debuten forløp ikke uten dramatik, og vi siterer igjen kapteinen:

«Ved tilrigging av plattformen hadde vi et uhell. Denne skal gli sakte ut ved hjelp av en bremseanordning. Bremsen virket dessverre ikke, og den forsåvidt tunge plattformen slet seg løs fra sine fester i skutesiden og falt overbord. For ikke å få stopp i lossingen fikk vi låne en lasterampe av stevedorene og kunne begynne lossing uten tidstap.

Ved hjelp av dykker fikk vi fisket opp plattformen og satt den på plass igjen. For fremtiden vil vi bruke lastebommen ved rigging av denne plattformen i tilfelle bremseanordningen skulle svikte på ny.»



Shipping-Divisjonen

Japan:

Halvårsresultatet for Thoresen Japan er godt og vitner om at staben der har gjort en helhjetet innsats. Som nevnt annensteds, var direktør K. Abe i Norge på et kort besøk i august.

Hong Kong:

Halvårsresultatet for Hong Kong er sterkt preget av de økede omkostninger selskapet har hatt i forbindelse med oppstartingen av M/S «Rasa Sayang».

Trading Department har hatt et godt halvår og selv om utsiktene for tiden ikke er de aller beste, ventes 1974-resultatet å bli tilfredsstillende.

Thoresen Air Cargo Department har hittil ikke hatt særlig suksess, men styret arbeider med å styrke denne avdeling ytterligere og venter snart å se mer positive resultater.

Da regnskapssjefen W. Hedenstedt, fra 1/1 1975 blir overført til Singapore, er Mr. Benedict Arculli utnevnt til ny regnskapssjef.

Bangkok:

Thoresen Thailand har vært meget aktive i år, og halvårsresultatet er meget godt. Med sine linjeagenturer og mange trampagenturer har selskapet et godt grunnlag å bygge videre på. Etter å ha holdt til i 20 år i Thoresen Building flyttet selskapet i mai 1974 inn i nye, tidsmessige lokaler.

Singapore:

Også dette kontors økonomi er sterkt preget av oppstartingsutgiftene for «Rasa Sayang». Den nye administrerende direktør Leif Hald er nå begynt å bli varm i tøyen og trives

godt, og det samme gjelder hans familie.

På grunn av den økende aktivitet i forbindelse med cruisevirksomheten flyttet selskapet over til nye lokaler i slutten av september.

Aktiviteten hittil i år har vært stor, både grunnet cruisevirksomheten og anløp av trampskip. Dessuten er selskapet agent for en linje til Australia og en til US Vestkyst. Vi skulle gjerne sett at Norwegian Asia Line igjen ble aktiv i Singapore og Vest Malaysia og dette arbeides det med.

Trading-Divisjonen

Alle medlemmer av Trading-Divisjonen har gledet seg over stor aktivitet og høy inntjening i 1974, og med unntagelse av Kenya går vi mot gode resultater.

Norge

Den markerte papirmangel vi skrev om i forrige BK-post har vedvart til august/september, og vi forbereder oss nå på mer normale forhold — uten at vi tror vi skal oppleve en dramatisk nedgang.

I Oslo fortsetter vår stadige leting etter flinke folk. Tor Mørk, tidligere ved finnenes salgsorganisasjon i Norge, begynte 1. oktober, og vil etter hvert overta ledelsen av en ny seksjon for Det Fjerne Østen.

Trond Haug, nu sjef i Kenya, vender tilbake til Oslo i november etter 8 års Afrika-tjeneste. Han går inn som en av tungvektene i vår papiravdeling, med særlig ansvar for kjøp og bulk-salg.

Rolf Rose-Anderssen er på plass i Oslo igjen som seksjonssjef Nigeria, etter 6 måneders stasjonering i Lagos. Han og vi fant tiden meget vel anvendt, og slike kortvarige stasjoneringer blir nok et mønster fremover.

Seksjon C — Øst-Afrika, har fått Trond Stavrum som seksjonssjef mens den nuværende seksjonssjefen, Børre Langum, er i ferd med å etablere seg i Nairobi som Resident Representative.

I Regnskapsavdelingen har Eilif Rummelhoff fått god hjelp i regnskapssekretær Per Nordal, som vi håper etterhvert skal kunne overta den daglige drift av denne viktige funksjon.

Rolf Thoresen var i USA og Canada nylig, ble imponert over leverandørmuligheter av papir og kartong, og på vårt program står videre kontakt med verdensdelen.

Ellers er Oslos personell stadig på farten, selvsagt vesentlig for kjøp og salg, men når disse linjer leses er Knut Francke akkurat tilbake fra en omfattende ekspedisjon til Afrika for å se gjennom våre økonomifunksjoner der nede.

Nigeria

Etter at vår nye eier, stammehøvdingen Chief Moyo Aboderin, overtok det formelle eierskap av Thoresen Nigeria og sekkfabrikken Paper Sack den 1. april, har utviklingen gått i rivende fart. Vi opprettet i oktober grafisk avdeling, med Erik Andreas Irgens som sjef.

Til videre styrking av papirsalgsarbeidet forflyttes Arne Sørnum fra Oslo til Lagos i årsskiftet.

I Lagos legges nu siste hånd på planer om å flytte Thoresen og Paper Sack under ett tak, som skal mu-

liggjøre videre effektivitetsforbedringer.

Zambia

Thoresen Ndola har hatt et rekordsterkt 1974, og satser på videre fremgang — også gjennom oppstarting av en papirkonverteringsavdeling. Det første maskineri, en arkskjærer tidligere brukt i Nairobi, er nu i drift, og Ndola planlegger videre fremstøt i denne retning.

Vår nuværende sjef, Reidar Wiborg, har lyst på klimaforandring i løpet av 1975, og vi håper å se ham som medlem av staben i Oslo, slik at vi kan utnytte hans uomtvistelige kjøpmanns-egenskaper.

Øst-Afrika

I vår terminologi utgjøres denne regionen av Kenya, Tanzania og Uganda. På grunn av politisk utvikling har vi vært tvunget til/funnet det ønskelig å legge ned kontorene i Kampala og Dar-es-Salaam, og nu er turen kommet til Nairobi. Dog beholder vi en Resident Representative der, idet vi har viktige forretninger til regionen med direkte skipninger fra oversjøiske leverandører. Børre Langum skal fylle denne viktige stilling.

Fremtidsmusikk

Vi har bevisst trappet virksomheten ned i Afrika i de siste år, selv om vi lykkeligvis har samtidig vært i stand til å bedre vår inntjening tilfredsstillende.

For videre vekst må vi imidlertid se oss om — dette arbeidet er allerede i gang, og vi skulle tro vi kan fortelle mer om dette i neste nummer av BK Posten.

IN MEMORIAM

Fru Ingrid Bruusgaard

Med vemod mottok vi den 24. august meldingen om at vår Grand Old Lady, Fru Ingrid Bruusgaard, født Lorenzen, var gått bort i en alder av 92 år. Hun giftet seg i 1904 med skipsreder Einar Bruusgaard (død 1958).

Alle som ennu lever av de mange mennesker hun kom i kontakt med gjennom alle disse årene vil minnes henne som den fine personlighet hun var. Hun var glad i å delta ved festlige anledninger, og som gjestfri vertinne sørget hun godt for at alle hygget seg. De eldste i rederiet vil ennu minnes den årlige hagefest på Ekeli for hjemmeværende skipsoffiserer og kontorpersonalet. Vital som hun var, fulgte hun helt til det siste interessert med i rederiets utvikling og i livet omkring seg. Hun var velkjent på byen som den elskverdige fru Bruusgaard som hadde et vennlig ord til alle hun møtte. Sin sykdom den siste tiden bar hun med enestående tapperhet. Bare hen-

nes aller nærmeste forstod at noe var galt fatt. Vi på kontoret vil alle savne hennes hyggelige besøk.

Vi lyser fred over hennes minne.

Fru Borghild Fosby

Fru Borghild Fosby døde den 4. oktober, 76 år gammel. Med henne er atter en av den gamle, solide garden gått bort. Som vår meget avholdte, tidligere sjefsinspektør Gunne Fosbys hustru og trofaste støtte har hun igjennom en årrekke helt siden 1931 stått oss alle nær. Deres koselige hjem i Sven Svensens vei 1 stod alltid gjestfritt oppe såvel for skipsoffiserene som for oss på kontoret. Nyinnflyttede til byen ble tatt spesielt hånd om. Som også sin mann var fru Fosby et meget vennlig menneske, alltid med et lunt smil og et hyggelig ord til oss alle.

Vi lyser fred over et usedvanlig fint ektepars minne.

Til min venn julaften



Får du ei frokost på sengen min skatt,
føler du deg ensom og forlatt?
Kjære et dikt til deg jeg nå vil sende
kanskje ensomhet til glede seg vil vende.

Kom! La oss drømme og reise avsted
glemme verden og la tanker få fred,
bare sitte stille og la vinden tale
kjærtegne våre kinn og pannen svale.

Kjære, rekk meg din myke varme hånd,
kjenner du hvor lengsler knytter bånd?
En stille lykke uten ord og fagert snakk,
det er deilig å være til og livet vi gir en takk.

Kjære hvor vakker det er en slik stjernekveld
kom! La oss med jorden ta farvel
og til den syvende himmelen inn
vil vi seile i måneskinn.

Kjære, er det en tåre jeg i øyet ditt nå ser,
er du litt trist selv om du ler?
Eller er det bare for du er lykkelig min venn
og ønsker drømmen om og om igjen,

Lykken kan aldri for penger kjøpes,
den må i trohet og kjærlighet døpes.
Den er rundt oss og inne i oss min venn
bare ømhet og kjærlighet tvinger den frem.

Well, nå får vi drømmen slutte
jeg skal vandre til surkål og suppe,
Dette var en luftkastell som sprakk
På et kosterkast jeg rir til deg i natt.

Dette er ikke tull og dumme dikt
Det er juleaftens rene romantikk.
Når man på slik en aften ensom sitter,
blir man poetisk og dikter.

A. Rossebø M/S «Halldor»

Vi gratulerer



Skipsreder Einar Bruusgaard fylte 65 år fredag 4. oktober d.å.

Vi vil gjerne takke Bruusgaard for hans store vennlighet og alltid gode humør, som sikkert i høy grad har bidradd til det gode miljø vi har, og ønsker ham alt godt i årene som kommer.



Forflytninger

Singapore

Wolmar Hedenstedt som i mange år har vært regnskapssjef i Thoresen Hong Kong vil fra 1/1 1975 bli bosatt fast i Singapore hvor han vil ha stillingen som regnskapssjef hos Thoresen. Hedenstedt har allerede arbeidet i perioder ved kontoret, spesielt da for å bringe system i «Rasa Sayang» regnskapet. Driften av «Rasa Sayang» har medført at selskapet har måttet investere i en vesentlig større regnskapsmaskin som ble satt i drift i oktober.

Drammen

Kaptein Kolbjørn Digernes har nå i flere år arbeidet som Port Operation Manager, først i Yokohama og i den senere tid i Bangkok. På grunn av barnas utdannelse er han interessert i å komme tilbake til Nor-

ge og han har fått ansettelse hos oss i Drammen. Før han kommer hjem for godt, skal han utføre en undersøkelse vedrørende moderne lastemetoder og komme frem til en konklusjon med hensyn til krav til fremtidig tonnasje.

Hans arbeidsoppgaver blir først og fremst arbeidet med linjespørsmål som han jo nå har store forutsetninger for å kunne delta i. Han vil også få visse oppgaver innen den maritime sektor.

Siden direktør Hald ble overflyttet til Singapore, har hans arbeid blitt overført til den gjenværende stab, og for enkelte er arbeidspresset blitt for stort. Uten tvil vil kaptein Digernes kunne utføre en god del av de oppgaver som Hald tidligere hadde ansvaret for, for på den måte å lette presset igjen. Vi i Drammen ser med glede frem til å få kaptein Digernes hit.

Bangkok

I og med at kaptein K. Digernes skal overføres til Drammen ble stillingen som Operation Manager i Bangkok lyst ledig. Blant de mange kvalifiserte søkere falt valget på en mann av «eget hus», nemlig kaptein Reidulf Frydenlund, 36.



Kaptein Frydenlund er bondesønn fra Norderhov men med større hugg til å pløye de sju hav enn potetåkre på Ringerike, og han gikk derfor til sjøs som dekksgutt allerede i 17 års alderen.

Han begynte i vårt rederi som 2. styrmann på M/S «Halldor» i 1965 og ble fører på M/S «Hermod» i 1969. Senere har han vært innom «Hydra», «Hai Hing», «Halldis» og senest M/S «Hermion». Før Frydenlund tok «Hermion» ut til Østen i april i år, hospiterte han på kontoret i Drammen i ca. 6 måneder. Selv om han fra tid til annen i denne perioden lengtet ut, tror vi han likte seg hos oss, og vi tør påstå at oppholdet var nyttig og lærerikt for begge parter.

Med sine 193 cm over havet og solid faglig bakgrunn tror vi han snart

vil markere seg i Bangkok, og vi er viss på at i kaptein Frydenlund har kaptein Digernes fått en verdig etterfølger. Vi ønsker ham lykke til.

Dokkeprogram 1975

M/S «Hallvard» i januar, Japan.

M/S «Hai Lee» i februar, Japan.

Beseenbesiktelse.

M/S «Halldis» i februar, Japan.

Avslutte 12 års klasse.

M/S «Hermelin» i februar, Japan.

M/S «Hallborg» i januar, Japan.

Avslutte 16 års klasse.

M/S «Halldor» i februar, Japan.

Beseenbesiktelse.

M/S «Hermion» i juni, Hong Kong.

M/S «Hydra» i oktober, Japan?

Av ovennevnte fremgår at samtlige skip unntatt M/S «Hermion» skal dokke i Japan. Ved hvilke verksteder er ennå ikke bestemt, men mest sannsynlig blir det en fordeling mellom Asano Dock og Mitsubishi i Yokohama.

Prismessig er det i dag ca. 30 % billigere å dokke i Hong Kong enn i Japan, men det lar seg ikke alltid arrangere p.g.a. last og skipenes samseiling.

Ved passering av Hong Kong har jo skipene alltid mer eller mindre last ombord og selv om det der er tillatt å dokke med last tilsvarende halv dødvækt, er det noen faktorer som spiller inn. Bl.a. kan man ikke utføre reparasjoner i rommene, ei heller komme til i bunntankene. Dokking i Hong Kong vil derfor kun komme på tale når mindre arbeider skal utføres.

M/S «Hermion» er imidlertid alene om å dokke i juni måned så vi vil gjøre et forsøk på å la den dokke i Hong Kong. Resultatet av denne dokking kan muligens være bestemmende for skipenes neste dokking.

Hyggelig reiseberetning

BK Posten har mottatt en hyggelig reiseberetning fra sjømannsprest Odd Offerdal Berentsen i Kobe:

«En trett og sliten sjømannsprest gikk ombord i M/S «Hermelin» i Kobe den 12. juli for ferie. Med min kone Ester og to piker hadde vi lenge gått og gledet oss til denne ferien med «Hermelin». I to lange og varme somre hadde det nesten vært umulig å komme vekk fra «Kjerka» i Kobe. Mannskapsomsiftingninger og innkjøring av nye folk får ta mye av skylden for det. Nå trengte vi ferie, og glad var vi alle da telegram fra kaptein Øivind Holm Andersen fortalte at rederikontoret i Drammen stilte seg velvillig. En takk også til Viggo Skau som var med i kontaktformidlingen til Drammen.

Vi hadde en herlig tur. Koste oss på brovingen hvor barna badet i skipets badebasseng og hvor min kone og jeg ble brunere og brunere. Aldri har jeg slappet så godt av, og Ester følte seg som en luksudame som kunne få komme til deilig ferdiglaget mat hver dag. Sjølufta og lett duving gjorde at vi sov lenge og godt hver natt, og med en liten ettermiddagslur på toppen varte det ikke lenge før krefter og uthvilthet kom tilbake. Trøtt sinn måtte slippe taket for virkestrang igjen.

En hel uke i Bangkok var en opplevelse for oss alle. Fruen fikk gå i thaisilkeforretningene, barna fikk ri på elefanter, og selv fikk jeg meg et par dresser. Jo, vi riktig koste oss i den byen som i dag vel har mest igjen av det gamle Østen. Billig er her også, i alle fall for oss som opplever den store prisstigningen i Japan. På to år har prisene gått opp ca. 50 % her.



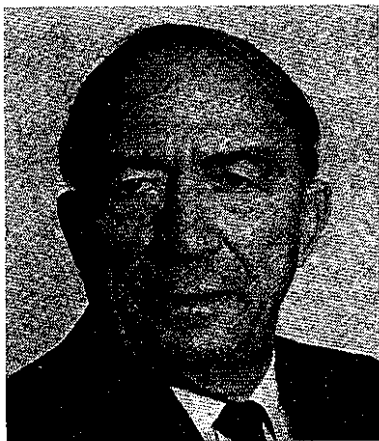
Prestefamilien ombord på M/S «Hermelin».

På båtturen hadde vi fint vær hele tiden. Sammen med kaptein Solbak og de andre offiserene ble vi en stor hyggelig familie. Jeg visste at sjøfolk var glad i og flinke med barn, men at de hadde et slikt lag med de små som jeg opplevde på denne turen, visste jeg ikke. Hyggelig var det også at vi fikk møte Thoresen-staben i Bangkok. Søndags formiddag kom familiene ombord til lunch. Mange barn, og stor stas for Kristin og Marit.

Jeg vil få lov å gi uttrykk for takk til rederiet for denne tur. Den vil stå som et fint minne fra vårt opphold i østen. Bruusgaard Kiøsterud er det rederiet som jeg har fått best kontakt med. Nå kjenner jeg svært mange av folkene ombord på båtene ved navn, og det er vanskelig for meg å ikke stikke ned på en av rederiets båter når de ligger i Kobe og drikke te ved 10-kaffen. Det er blitt en vane.

Så håper jeg bare at vi på Kirken kan få gjøre noe igjen ved at dere ofte kommer opp på Kjerka til kaffe og aviser og en prat. En særlig velkommen til dere alle.»

Kaptein Henry Jakobsen



For å kunne holde claimsbehandlingen ajour etterat Bjarne Varhaug gjorde vestlending av seg ble det en tid trukket store vekslers på kaptein Nordendal, en ordning som ikke var holdbar i lengden.

Et lyst hode nevnte at kanskje kaptein Jakobsen kunne hjelpe oss inntil en permanent løsning kunne finnes,

og på forespørsel reagerte han meget positivt. Han har i løpet av kort tid satt seg inn i rutinene og har også tatt opp igjen arbeidet med claimsstatistikker. Sin arbeidstid tilpasser han etter arbeidsmengden, og etter eget utsagn synes han dette er en utmerket måte å holde kontakten med sitt gamle rederi på. Kaptein Jakobsen er egentlig pensjonist, men har fremdeles mange jern i ilden. Litt vel mye kan det bli å gjøre, især sommerstid, for, som han sier, så har han eget hus, hytte, bil, båt og kone som alle må stelles, passes og nytes.

Hvem er så kaptein Henry Jakobsen? Jo, han er drammensgutt født i 1907 og har tjent rederiet siden 1932, da han dro ut som 3. styrmann/telegrafist med M/S «Helios».

Kaptein ble han i 1942 og har siden ført en rekke av rederiets skip. Under krigen var han fører på «Hektor». Jakobsen har vært vår T/C skipper fremfor noen, og med han ombord har vi alltid vært trygge for at våre interesser ble ivaretatt på beste måte. Kaptein Jakobsen innehar Norges Rederforbunds gullmedalje og selvsagt B.K.s «gullklokke».

Vi synes det er veldig hyggelig å ha kaptein Jakobsen blant oss, og vi skulle gjerne gitt BK Postens lesere til beste noen av de historier han serverer i lunsjpausen. Dessverre egner de seg ikke alltid for trykksverte.

Vi håper kaptein Jakobsen må få mange gode år til å dyrke sin familie og sine hobbies, det har han ærlig fortjent.

Det var dengang..

Utreisel/hjemreise til B.K. skipene i østasiatisk fart. Kontraktstid for dekkfolk 4 år og før maskinbefal 3 år for opptjening av fri hjemreise

Før siste krig tok det ca. 6 uker å komme ut til skipet en skulle tjenesgjøre ombord på. Reisen foregikk med engelske eller japanske passasjerskip via Suezkanalen og med temmelig mange havneanløp på begge sider av Port Said. Endestasjon var Singapore eller Hong Kong, oftest sistnevnte.

Men utreisen foregikk ikke alltid med passasjerskip. Hvis et norsk skip skulle til Østen for å settes inn i fart derute, benyttet rederiet anledningen til å få med avløsningsoffiserer. En arbeidet seg ut. Hyren var den man skulle ha på Østenskipet og ble betalt av BK, mens underbringelsen ble bekostet av rederiet som eide skipet som skulle bli Østentraver.

I begynnelsen av januar 1932 lå D/S «Breiviken» på ca. 5.000 tdw. tilhørende Wallem & Co., Bergen, i Newcastle og lastet kull for Alexandria. Derfra skulle den videre til det fjerne Østen. Offiserene ombord var norske og besetningen ellers kinesere. BK fikk anledning til å sende med 4 dekksoffiserer som ble mønstret på som Quartermasters. Undertegnede var en av dem. De andre tre var A. Ambjørnsen, Finn Keim Eriksen og Dick Olsen.

Den 16. januar 1932 gikk vi ombord i D/S «Bessheim» som lå i Oslo, og to dager senere embarkerte vi D/S «Breiviken» i Newcastle, hvor 2 av

oss ble plassert i en reservelugar og 2 i sykelogaren. Etter et par dager var båten sjøklar, og reisen til Alexandria gikk normalt. Jeg minnes den tok ca. 12 døgn. Kullasten ble losset og reisen fortsatte. Vi fire quartermastere styrte så godt vi kunne og gikk utkikk. Tror ikke vi gjorde stort annet. «Breiviken» gjorde ca. 10 knop, så vi var «on a slow boat to China». Kosten var upåklagelig. Sturten, som var kineser, hadde kjøpt opp alle oksehalene som fantes i Skottland og supplerte ellers i Alexandria, så oksehalesuppe var standard kost på hele reisen.

Vi hadde nu fått ordre om å gå til Rangoon for å laste ris for Shanghai. Da vi var kommet vel ut i Arabian Sea fikk vi sterk nordostlig kuling, mer enn gamle «Breiviken» klarte å forsere. Den nektet å styre. Det ble da besluttet å fylle vann i nr. 3 lasterom for å få skipet dypere i vannet slik at vi kunne få styrefart og komme oss videre. Før fyllingen av rommet tok til var det meningen å ta opp garneringen over tanktoppen og endel av de underste romsribbene. Vi quartermasters var med på dette arbeide (allemanns jobb). Men det var ikke stort vi fikk utrettet i rommet. Slingringen var for sterk. De få garneringsplankene vi fikk brukket opp skled i slingringen, og et par av kineserne ble forslått av de løse plan-

kene. Alt som var av surringskjettinger og annet tungt ble da hivd ned i rommet og strukket over garneringen for å holde den nede — trodde vi. Så ble fyllingen satt igang gjennom lense-systemet. Ettersom vannet steg, ble det et forferdelig rabalder i rommet. Garneringen fløt opp, dunket i skipssiden etterat romsribbene var knuste. «Breiviken» ble dyperc i vannet, og snart lå vi på kurs igjen; men etter kort tid ble det vel mye vann i rommet, for det viste seg at «noe» hadde forårsaket at innstrømmende vann ikke lot seg stoppe. Vi begynte å få våre tanker — nokså sørgelige — naturligvis. Men dengang ei, sa den bergenske maskinisten, og før

det var blitt riktig prekært, hørte vi en som skrek «No har eg fikset det».

Reisen fortsatte under vekslende værforhold, og omkring 20. mars ankom vi Rangoon. Risen ble lastet. Full last på 4—5 dager. Her fikk vi vårt første inntrykk av Østen. Rangoon var en strålende by. Ren og med skinnende hvite bygninger. Etter Rangoon anløp vi Singapore for bunkers, og vi ankom Hong Kong ca. 16. april.

Utreisen tok oss altså 3 måneder. Ingen syntes det var så rart, eller lenge. Vi skulle jo ikke hjem før etter 4 år. Vi hadde tiden for oss. ,

H. Jakobsen

«Carmen»

Hvem kjenner ikke til Bizét's berømte «Carmen», denne temperaments- og lunefulle kvinneskikkelse fra operaen av samme navn? Når så en tyfon blir gitt dette navn — hva kan man ikke da vente?

Vi gjengir hva Vindc beretter om nevnte «damc»s besøk av Hong Kong forleden:

«On the 18th/19th instant typhoon «Carmen» almost made a direct hit at Hong Kong, but eventually passed about 50 miles south of the Colony. «Carmen» brought cyclone winds and very heavy rain resulting in several landslides and widespread damages making many people homeless. Fortunately our properties suffered no damages.

The typhoon gave Hong Kong much needed rain. Since the end of September we have had water rationing and the situation was becoming serious. «Carmen» proved to be the wettest on record bringing us about 500 mm or 20 inches of rain in 3 days. It is now hoped that water restrictions can be lifted or considerably eased.

Four N.A.L. vessels («Hallborg» enroute to Sandakan, «Halldor» enroute Hong Kong, «Halldis» enroute Japan and «Hermelin» enroute to Bangkok) were affected by the typhoon. So far we have not heard of any damage but they were all delayed for 24/28 hours.»



Sport

INTERNASJONAL SPORTSUKKE FOR SJØMENN I YOKOHAMA fant sted i tidsrommet 30. mai til 5. juni. Det deltok 654 aktører i friidrett og 222 i svømming fordelt på 29 skip fra 15 land.

Lagmessig gjorde våre båter «Halldor» og «Hallborg» det svært så bra, og individuelt gjorde herrene I. Olsen og T. Bakken, begge «Halldor», en utmerket innsats. Så over til resultatene:

Lagkonkurranse:

Nr. 5 M/S «Halldor» 375,53 gj.sn.p.
Nr. 16 M/S «Hallborg» 152,13 gj.sn.p.

4 x 100 m stafett:

Nr. 9 M/S «Halldor» 59,5 sek.

3 x 60 m stafett:

Nr. 5 M/S «Halldor» 30,5 sek.
Nr. 6 M/S «Hallborg» 33,2 sek.

Individuelle øvelser (under 30 år):

Terje Bakken «Halldor» nr. 3 i 100 m, høydehopp og nr. 2 i lengde samt 2. plass i 4-kamp.

Over 30 år:

Ivar Olsen M/S «Halldor» nr. 1 i 100 m og nr. 3 i høyde, og med gode resultater i lengdesprang og kule erobret han 1. plassen i 4-kampen.

Vi gratulerer.

I klasse født 1923 eller tidligere ser vi at kaptein Yndestad tok 1. plass i høydehopp, og vi kan nå bedre forstå den samme herres utmerkete innsats i hoppbakken sist vinter.

I svømming gjorde våre gutter det ikke fullt så godt. Det eneste resultat vi finner er en 17. plass for «Halldor» i svømmeknappkonkurransen.

Vi tar også med noen resultater fra Sportsoversikt pr. 1. oktober 1974 fra Statens Velferdskontor for Handelsflåten:

Norsk Mesterskap i friidrett (kl. II, lag):

M/S «Halldis» holder 3. plassen med 512 gj.sn. poeng, og det er kun 7 poeng frem til 2. plassen — så heng i!

I de individuelle øvelser er bare de fem beste med på listene vi har mottatt, og vi finner ingen av «våre» folk blant disse.

Svømming:

I denne idrettsgren finner vi selvfølgelig kaptein Sjøberg p.t. «Halldis». Han ligger som nr. 1 i 100 m brystsvømming og nr. 2 i 50 m fri og på bedre tider enn han hadde ifjor, da han endte som nr. 2 i begge øvelser. Det ville være moro om han klarer å holde sine fine plasseringer året ut.

Ulykke ombord

Den 3. november mottok vi telegrafisk beskjed om alvorlig ulykkes-tilfelle ombord i M/S «HERMELIN» i rom sjø på vei til Japan, og vi gjengir her kaptein Djøselands rapport om hendelsen:

«Reisen foregikk normalt til utpå kvelden fredag 1. november, da vinden begynte å øke fra NO. Vindøkningen skyldtes delvis vanlig monsun samt delvis et stormsenter over Filipinene som beveget seg vestover. Ut- over natten ble været stadig verre slik at det ble nødvendig å måtte redusere farten. Ca. 0945 lørdag oppdaget jeg at sementen var slått ut av klyset til kjettingkassen, samt at en presenning som var påsatt «fore-peak» luken begynte å løsne. Luken var tidligere på morgenen slått lekk av sjøen og således midlertidig reparert med en presenning. Farten ble redusert til ganske sakte, og sammen med overstyrmann gikk jeg på «bakken» for å se hva som kunne gjøres for å få tettet lekkasjen. Båts- og tømmermann kom straks til stede og begynte å surre presenninger rundt klyset samt sette nye surringer på «fore-peak» luken. Under arbeidet med dette kom plutselig en svær sjø som brøt over bakken og slynget overstyrmann Thieifoldt og tømmermann Hong Suk Pyo med stor kraft mot ankerspillet. Jeg var i mellomtiden gått tilbake til broen, og båtsmannen var gått ned for å hente mer tauverk. Etter å ha vært vitne til sjøen som brøt over bakken, fikk jeg straks fatt i folk slik av vi fikk bragt de tilskadekomne i sikkerhet.

Overstyrmann hadde fått et stygt kutt i høyre lår samt et kraftig slag i høyre arm og blødde kraftig. Tømmermann var stygt tilredt i hodet med flere dype kutt samt at venstre

lårben sannsynligvis var brukket. Begge ble straks forbundet på beste måte, og Hong Kong ble kontaktet for «medical advice» samt at haster-signal ble sendt ut over radio.

På hastersignalet kom det straks svar fra US-NAVY stasjonen i Manila, men på grunn av været fant de det ikke tilrådelig å sende ut helikopter. Heller ikke fant jeg det tilrådelig å gå mot land da jeg i tilfelle ville få sjø og vind tvers med de følger det måtte ha for skipets sikkerhet. I stedet ble vi liggende på været med såvidt styrefart.

Tidlig søndag morgen begynte sjø og vind å avta slik at vi kunne gjøre bedre fart, og US-NAVY ble påny kontaktet og et «rendez-vous» ble avtalt for å ta de tilskadekomne fra borde. Kl. 1245 fikk vi kontakt med et rekonoseringsfly fra US-NAVY som var sendt ut, og dette dirigerte så et helikopter til skipet. Fra helikopteret ble det låret ned 2 mann som skulle assistere med ombordtakingen av de tilskadekomne, og i løpet av en god halvtime var hele operasjonen avsluttet og helikopteret på veg til Manilla.

Operasjonen ble utført på en glimrende måte til tross for vindstyrke 6 og sjøgang 5. Som kommunikasjonsmiddel ble skipets VHF-Nød walkie-talkie brukt. Denne ble også brukt da rekonoseringsflyet peilet seg inn på skipet og fungerte helt ypperlig.»

Det er med stor beklagelse at denne «nyhet» bringes som avslutning på vårt julenummer, men la hendelsen være en påminnelse om at sjømannsykket ofte er farefylt og at elementenes krefter er umåtelige. På den annen side la det være en trøst at om ulykken først er ute, har man idag langt større mulighet til å unnsatte de skadede enn man hadde for

få år siden. Dette var forøvrig andre gangen i løpet av forholdsvis kort tid at US-NAVY har utført redningsaksjon i rom sjø for et av våre skip.

Fra konsulatet i Manilla har vi nå mottatt beskjed om at situasjonen for tømmermann Hon Suk Pyo fortsatt er kritisk, men at overstyrmann Thi-

elfoldt snart vil være istand til å reise hjem til Bangkok. Han må imidlertid regne med ca. 2 måneders sykefravær.

Vi ønsker begge en rask restitusjon og håper inderlig at de slipper fra ulykken uten varig mén.



Julen 1974

Julen står igjen for døren, og vi sender alle våre medarbeidere på sjø og i land, i utland og hjemland, våre beste ønsker for julen og det nye år.

1974 har på mange måter vært et interessant og et godt år for selska-

pet. Vi takker for helhjertet innsats i året som snart er omme og ser frem til fortsatt godt samarbeide i 1975.

Vi sender også våre øvrige lesere våre beste ønsker for julen og nyåret.

Styret.