



BK POSTEN

Nr. 1

DESEMBER 1965

1. årg.

*F*ra tid til annen har vi syslet med idéen om å starte en bedriftsavis, men det er blitt med tankene da vi alltid har vært redd for at det blir vanskelig å følge dette opp, bl. a. på grunn av stoffmangel. Vi er imidlertid av den oppfatning at det finnes et behov for et kontaktorgan som kan knytte skip, datterselskap — i Østen og Afrika — og kontoret i Drammen nærmere sammen. Hensikten med B.K.-posten er å opprette en slik kontakt, men vi vil ikke sikte så høyt som til å betegne dette som en avis. Vi vil forsøke å formidle nyheter fra de forskjellige seksjoner i vår bedrift og for å gjøre dette må vi naturligvis i stor grad være avhengig av bidrag fra våre lesere ombord og i land. Utgivelsen har vi tenkt oss å gjøre kvartalsvis, men det vil naturligvis avhenge av hvor meget stoff vi har tilgjengelig.

Vi håper at vårt tiltak blir møtt med interesse og likeledes at leserne ikke vil nøle med å sende inn bidrag, forslag og kritikk slik at bladet kan bli så leseverdig og aktuelt som mulig. Vi er dog oppmerksom på at meget av innholdet vil være kjent for mange, men det er ikke til å unngå.

Vår flåte

Bruusgaard Kjøsteruds Skibs-A/S eier idag 12 skip og har 2 nybygginger. 10 skip med en samlet dødvekt på ca. 50.000 tonn, er beskjeftiget i vår Norwegian Asia Line, og de 2 øvrige M/S «Hermion» og M/S «Hiram», i trampfart.

«Hermion» og «Hiram» ble bygget i 1960 og 1961 og kom således

ut på markedet da dette lå langt ned, og i tillegg hertil kom at skipene var usædvanlig dyre å bygge. Markedet har imidlertid rettet seg opp, og 1964 og 1965 viste en betydelig bedring i så henseende. Fremtiden ser nu relativt lys ut for denne type skip som nu i stor utstrekning blir benyttet av linje-rederier.

tatt opp. Sjømannen fortalte at han hadde vært på et nasjonalistkinesisk marinefartøy som hadde eksplodert. Da det var muligheter for å finne flere overlevende, ble hele dekksmannskapet satt på utkikk, og man fortsatte for sakte fart med varierende kurs. Kort tid etter ble 2 mann observert, og disse ble brakt vel ombord. Noe senere tok man opp en død mann, og kl. 1240 ble nok en mann tatt opp av sjøen. Senere ut på dagen ble sikten dårligere,

hvilket naturligvis vanskelig-gjorde letningen. Om aftenen ble ettersøkingen innstilt, og skipet fortsatte til Honk Kong for full fart.

Disse tilfeller viser hvor viktig det er å holde utkikk, og at de 19 mann er i live skyldes utelukkende at man ombord hadde en skarp utkikkstjeneste.

Begge fartøyer har fra forskjellige institusjoner fått gratulasjonstelegram og brev for vel utført bragd.

† *In memoriam* †

Den 2. august mottok vi den triste melding at kaptein Otto Johannessen var avgått ved døden bare 40 år gammel. Ca. tre uker tidligere ble han innlagt på hospital i Honk Kong for et mageonde. Etter å ha blitt operert, viste kapteinen noen dager tegn til bedring, men etter en tid fikk han dessverre et tilbakefall som fikk dødlig utgang.

Kaptein O. Johannessen begynte i rederiet som 2. styrmann ombord på D/S «Hiram» i 1953. Etter å ha seilt på forskjellige av rederiets skip fikk han i 1961 sitt første skip å føre, M/S «Hai Lee».

Kaptein O. Johannessen var en dyktig sjømann som vi satte pris på og han vil bli dypt savnet av oss alle. Vi lyser fred over hans minne.

Uhell

Torsdag den 12. august befant M/S «Hai Lee» seg på reise fra Hong Kong til Kobe. Under regulering av ventilene på hjelpemotor I falt 2. maskinist J. H. Hagen ned og fikk revet opp en dyp flenge i venstre ben. Da såret var stort, forsøkte man å få legeassistanse. Isteden fikk man til svar fra Keelung Radio at et helikopter ville komme å hente den skadede sjømann. Noen timer senere var helikoptret over skipet, og det tok ikke mer enn 10 minutter før 2. maskinisten var vel

anbrakt i flyet og på vei til hospital. Takket være at han kom så raskt under legebehandling, varte det ikke mer enn to uker før han var friskmeldt og tilbake på plass ombord.

Vi gratulerer!

Kaptein Ludvig Thorsen fylte 90 år den 21. november. Han er nu vår eldste pensjonist. Kaptein Thorsen tjenestegjorde sist på D/S «Hektor» hvorfra han mønstret av i Norge 6/8 - 1941.

M/S «Hermion» (12.470 T.D.W)

har siden juli 1964 vært beskjeftiget på timecharter for British Phosphate Commissioners og går nu i regelmessig fart mellom Fosfat-øyene i Stillehavet og Australia. «Hermion»s serteparti løper til siste halvår 1967.

M/S «Hiram» (13.081 T.D.W.)

har siden april i år vært på timecharter for de kanadiske befraktere Federal Commerce & Navigation Co. Ltd. (Random Ltd.), og larfen har stort sett gått fra Great Lakes til Kontinentet i Lake-sesongen og nu i vintersesongen er farten mellom Japan og Pasific-kysten. Sertepartiet løper til siste halvår av 1966.

Tankfart.

Vår tankfart etter siste krig er det nu satt et punktum for i og med at

vår M/T «Hermes» ble solgt til det meksikanske oljeselskap Pemex. Båten ble levert kjøperne i Hong Kong i august i år. Rederiet håper at salget av «Hermes» ikke vil bety et definitivt punktum for vår innsats i tankfart, men for tiden foreligger ingen bestemte planer om nyinvestering i tank.

Nybygginger.

Som de fleste vel er oppmerksom på har rederiet inngått kontrakt med Furness Shipbuilding Co. Ltd., Middlesborough, for bygging av en 46.100 T.D.W. bulkcarrier for levering i november 1966. Rederiet har også gått til kontrahering av en 8.250 T.D.W. linebåt som skal bygges ved Drammens Slip & Verksted. Kjølen til dette skip ble strukket i oktober i år og skal leveres i oktober 1966.

Redningsaksjoner

Det er vel kjent for de fleste at M/S «Hai Lee» og M/S «Helios» har gjort seg bemerket ved å redde henholdsvis 15 fiskere og 4 marine-mannskaper.

Hendelsen med M/S «Hai Lee» skjedde den 11. april på reise fra Hong Kong til Yokohama. Kl. 0945 oppdaget vakthavende styrmann en djunke som fløt med bunnen i været. Flere mennesker klamret seg til vraket. Motorbåt ble satt på vannet, men høy sjø og sterk vind vanskeliggjorde redningsarbeidet, slik at forsøket med motorbåt til slutt måtte oppgis. Ved å gå opp på lo side av vraket, og deretter la skipet dri-

ve ned slik at vraket passerte akter, klarte de å ta opp 7 mann mens den 8. forsvant i sjøen og kom ikke opp igjen. Mens dette foregikk, ble man oppmerksom på en annen djunke som tilkalte hjelp. M/S «Hai Lee» gikk opp langs siden på denne, og mannskapet på 8 mann ble tatt ombord. Deretter ble det satt kurs for Swatow, hvor de reddede ble satt iland ved midnattstider.

Kl. 0914 7. august mens M/S «Helios» var underveis fra Shanghai til Honk Kong, ble en mann oppdaget drivende i sjøen. Vinden var SV med styrke 4 og sjø 3-4. Livbåt ble satt på vannet, og mannen ble

Postgangen

Skriv hjem så ofte som mulig. Fortell også litt om steder skipet anløper, derved gjøres de andre delaktig i reisen. Anmod alle pårørende som sender brev regelmessig om å nummerere brevene, så mottager kan se om noen eventuelt mangler.

Luftpostbrev som sendes via rederiet blir for stykkgodsskipenes vedkommende lagt i nummererte samlekonvolutter. Kontroll med mottagelsen foretas ved at kapteinen sender tilbake kvitteringen som ligger i samlekonvolutten. Tydelig navn, skip og avsenderadresse er nødvendig for å unngå forveksling. Vær oppmerksom på at skipet ikke har fast adresse, så postgangen kan bli ujevn. Aerogrammer flysendes overalt uten tilleggsporto, og dette bør fortrinnsvis benyttes. Tungtveiende alminnelige brev, sendt sjøveien, trenger fremdeles flere ukers forsendelsestid. Husk at oppkrav fra Norge ikke kan omadresseres til utlandet. Bøker og blad må sendes som trykksaker. Andre forsendelser under

1 kg sendes som «småpakker» uten følgebrev. Store pakker bør ikke sendes uten konferanse med rederiet. De trenger uforholdsmessig lang transittid, forsinkes i tollene, og lar seg vanskelig ettersende. Det er i alles interesse at postgangen blir best mulig. 2 eller flere aerogrammer er hyggeligere å få enn å vente et forsinket alminnelig brev.

Brev er ofte det eneste forbindelsesleddet mellom sjøfolk og deres pårørende. Nettopp derfor forsøker vi å gjøre vårt beste for å få posten vel frem, men av og til inntreffer det ting som gjør at posten ikke når skipet i rett havn. Det kan skyldes forandring av laste/losse-havn i siste øyeblikk, at lastingen/lossingen tar kortere tid enn forutsatt eller sen ekspedering på mottagerstedet.

Radiotelegrammer.

Da rederiet ikke beregner skips-takst, er brevtelegram et meget rimelig forbindelsesledd mellom hjem og skip hvis hurtig kontakt ønskes.

Adresseforandring

Rederiet flyttet 27/11-1965 sine kontorer fra Torget 2 til nye lokaler i Torvhallen (Torget 5, 5. etg.).

God jul!

Vi ønsker alle våre lesere en god og fredelig jul. Måtte vi i det nye år få oppleve en mer rolig verden enn hva vi har sett i 1965.



LYNNE TØRRE