



BK POSTEN

Nr. 5

DESEMBER 1966

2. årg.

M/S «Hydra» - Moderne linjeskip til Østen-flåten

M/S «Hydra» ble offisielt levert rederiet etter en vellykket prøvetur i strålende høstvær den 29. oktober. Verkstedets juniorsjef, sivilingeniør Peter Y. Berg, uttrykte i sin tale glede over å ha bygget et skip til byens største rederi. Han håpet det ville vise seg å være et godt skip og at rederiet i fremtiden også ville henvende seg til Drammen Slip & Verksted når et linjeskip skulle kontraheres. Skipsreder Rolf Rose-Anderssen som tok imot skipet på rederiets vegne, understreket i sin tale betydningen av at skipet, i den utstrekning det hadde vært mulig, var blitt skreddersydd for fart mellom havner i Det Fjerne Østen og håpet at de ekstrainvesteringer som var gjort i den anledning, ville vise seg regningssvarende.

Som det vil være kjent for våre lesere, kontraherte vi et skip med dødvekt på 8.250 tonn med 16 $\frac{1}{2}$ knops fart. På prøveturen (lett skip) oppnådde skipet 18,1 knop. De endelige beregninger viste at dødvekten kom opp i 8.400 tonn og videre oversteg lasteromsvolumet tidligere spesifikasjoner med ca. 5.500 kbf.

Skipets hoveddimensjoner er:
Lengde over alt 422'8"
Bredde 57'6"
Dyppgående 26'8.5/8"

Det som spesielt adskiller «Hydra» fra våre øvrige linjeskip, er at den bare har 3 lasterom. Det er 3 lukkeåpninger, lengde 67'5", 64'0" og 52'0", alle med bredde 24'0". De er betjent av Mac Gregor lukkedecksler av siste modell med hydraulisk løfting av dekslene. Det er flush mellomdekk. Alle dekk i lasterom er forsterket for truck-kjøring. Skipet har 6 10-tonns bommer og 6 10/15-tonns bommer foruten 1 50-tonns heavy-lift bom. Vinsjene er hydraulisk drevet.

Skipet har fryseromskapasitet på 24.200 kbf. fordelt på 4 rom. Der er også 4 tanker på tilsammen 322 tonn for latex i bulk.

Hele innredningen er air-conditioned. Det er plass for 4 passasjerer i 2 lugarer.

Hovedmotoren er Sulzer Marine Diesel totakt enkeltvirkende krysshodemotor med turboladning som yter 5.500 B.H.K. ved 190 omdreininger i minuttet. De 4 hjelpemotorene er av Lister Blackstone fabrikat.

«Hydra» er sluttet på time-charter til A/B Svenska Ostasiatiska Kompaniet på tur fra Europa til Den Persiske Gulf. Derfra vil skipet gå i ballast til Calcutta hvor det vil tre inn i rederiets Bay of Bengal/Japan linje i annen halvdel av januar 1967.

havner, kan få mange dager i sjøen, men likevel ikke oppvise et godt resultat p.g.a. et håpløst lavt fraktnivå.

Sett under ett var NAL-skip i sjøen 40,1 % av årets dager i 1964 og 42 % i 1965. Særlig tatt i betraktning at vi behandlet mer last siste år i forhold til 1964, ser vi dette som et tegn på utvikling i riktig retning. Vi må dog innskytte at 3 av våre skip ikke hadde opphold ved land for dokking i 1965.

Hva gikk så tiden ved land med til? Svaret er selvfølgelig at den alt overveiende del ble brukt til de vanlige laste- og losseoperasjoner. Mens våre skip i 1965 hadde 42 % av årets 365 dager i sjøen, gikk 41 % av tiden med til lasting og lossing, og de siste 17 % til forsinkelser av forskjellig natur.

Det er bare for 1965 vi har utarbeidet oppgaver som viser årsakene til forsinkelsene. Basert på rapporter fra skipene utgjorde disse ialt 15.200 timer eller ca. 634 dager som fordeler seg på de forskjellige årsaker som her nevnt:

Venting på los	4,3%
« « tidevann	3,4%
« « klarering	4,1%
« « kai- eller bøye-	31,2%
« « plass	5,6%
Mangel « «	2,5%
Manglende bryggeplass	0,4%
Mangel på lektere	1,8%
Søndager, helligdager	9,4%
Vinsjестopp	0,3%
Dokking og reparasjoner	7,1%
Værforhold	13,5%
Venting på last	10,3%
Andre grunner	6,1%
Tilsammen	<u>100,0%</u>

Det skal medgis at forsinkelse p.g.a. dokking og reparasjoner muligens ikke hører hjemme i denne oppstilling fordi et årlig opphold i dokk må ansees som en uunngåelig del av rederivirksomheten. Oppholdene ved land for våre

skip p.g.a. dokking og reparasjoner var imidlertid gunstige og utgjorde gjennomsnittlig ikke mer enn ca. 4¹/₂ dag pr. skip i 1965. Vi må her igjen gjøre oppmerksom på at 3 skip ikke dokket i 1965.

Det blir likevel et betydelig antall dager som må klassifiseres under gruppen forsinkelser. Ser man bort fra tid for dokking og multipliserer de igjenværende 589 dager med dagskostende for skipene, er det klart at forsinkelser utgjør store beløp for rederiet. En skal jo også være oppmerksom på at en taper muligheten til å gjøre fortjeneste i den tiden skipene er uvirksomme.

Meget vil være vunnet om vi klarer å redusere forsinkelsene. Studerer en årsakene, er det kanhende bare når det gjelder «venting på last» at vi kan avgjøre om det er regningssvarende å vente eller ikke, og hvor vi kan øve en direkte innflytelse på forsinkelsene. En kan derfor være tilbøyelig til å konkludere med at det ikke er meget som kan gjøres, fordi en så stor andel skyldes forhold som en ikke er herre over. Det medfører nok i noen grad riktighet. Vi vil i denne omgang bare henlede oppmerksomheten på de forskjellige årsaker og heller senere eventuelt komme tilbake til hva vi bør foreta oss for å prøve og oppnå forbedringer. Ett kan imidlertid si allerede nå: En ennu mer utstrakt informasjon mellom agenter og skip om forhold som vedrører lasten, havneforholdene, kai- og bøyplass, søn- og helligdager, stevedorc- og lekterforhold kan i mange tilfelle føre til at en unngår noe av forsinkelsene.

«Sjø-Sprøyt»

Omtrent samtidig med BK Postens første nummer ble «Sjø-Sprøyt» Nr. 1 sendt ut på markedet. Bak denne tittel skjuler seg en usedvanlig morsom og velskrevet skipsavis utgitt av velferdsgrup-

Lasting/lossing Behandling av last

I BK-posten nr. 2 for iår hadde vi en artikkel om dette emne. Vi inviterte dengang til innlegg fra våre lesere, men dette er ikke blitt fulgt opp i den grad vi hadde håpet på. Problemet er ikke mindre viktig i dag enn det var den gangen vi først tok opp spørsmålet, og vi håper derfor på at vi i neste nummer skal få gleden av å trykke noe mer enn det vi selv produserer.

Den største posten på utgiftssiden i våre driftsregnskaper er det vi betaler for lasting og lossing. 20% av fraktene går med til å dekke denne utgift. Når vi så på annet sted i dette nummer av BK-posten nevner at 41% av skipenes årlige driftstid går med til behandling av last, er det naturlig at vi som andre retter våre øyne på dette problemkomplekset for om mulig å komme frem til tiltak som kan motvirke den årvisse stigning av laste- og losseutgiftene.

I takt med utviklingen må vi nok i fremtiden også regne med å betale mer for hvert tonn som lastes og losses. Dette kunne aksepteres hvis en samtidig fikk kompensasjon gjennom rateforhøyelser. Imidlertid er det meget som tyder på at fraktnivået for linjefart er i ferd med å stabilisere seg, og det vil komme til å få en ugunstig virkning på våre driftsresultater medmindre vi i tide treffer mottiltak. Krav fra eksportorganisasjoner, som i mange av landene vi betjener vil si staten, oppfordrer i meget sterk grad konferansene til å bibeholde de nuværende fraktrater på råvarer fordi eksporten av disse ikke kan bære høyere transportomkostninger. Råvarene som vi fører med våre skip, er stort sett av lav verdi i forhold til industrivarer, og kravet fra eksportorganisasjonene kan nok synes rimelig. Konferansene har da også tatt konsekvensen av dette, og i fraktøkninger som nylig har funnet sted, er varer som jute, gummi, ris og risprodukter blitt holdt utenfor.

Linjerederier med fart på Nord-Europa, Europa/Amerika, Europa/Fjerne Østen og Amerika/Fjerne Østen har ombygget, bygget nye, eller vil bygge nye spesialskip som er egnet til føring av palletisert last og/eller containere, for derved å motvirke de økede utgifter og for å redusere tid pr. reise. Palletisert last og containere vil nok også i sin tid vinne innpass i vårt tradisjonelle interesseområde, men vi tror det ennu er noen år frem. I mellomtiden må vi søke å forbedre de gamle velprøvede metoder. Det kan hevdes at det lite nytter å forsøke seg med endringer ombord i skipene når avskipere, stovedorer og mottagere ikke er innstillet på det. Vi venter ikke store forandringer i løpet av kort tid, men det lille våre skip eventuelt kan bidra med, kan føre til en viss påvirkning hos de nevnte tre kategorier. Tidens krav er at man forsøker å tenke i nye baner. Vi er sikker på at det blant våre folk ombord idag er mange som går rundt med ideer, men som er litt for tilbakeholdne til å sette dem ned på papiret. Ta bare ting som stropping av last. Skulle man alltid sørge for at last i luke-skværene blir liggende med stroppen på? Her er det sikkert røster for og imot. Vår spalteplass står åpen.

I denne forbindelse tar vi med hva som er blitt gjort ombord i våre små Lindholmen-skip. På toppen av mastehusene hvor livbåter før var plassert, er det blitt klargjort for føring av dekkslast. Det er bl. a. vanlig å sette biler her, og verdifulle kubikk er derved blitt frigjort for annen romslast.

Forsinkelser i havn

Innen alle rederier diskuteres tid i havn og tid i sjøen. Det er en generell regel at et skip som i løpet av et år har mange dager i sjøen, gjerne oppviser et bedre nettoresultat i forhold til et skip som har få dager i sjøen. Dette er dog ikke alltid tilfelle. Et skip som fører gode lastemengder og har rask ekspedisjon i

pen ombord i M/S «Hiram». Rederiet har fått tilsendt alle hittil utkomne nummer, og BK Posten vil gjerne på denne måte gi de ansvarlige bak utgivelsen av «Sjø-Sprøyt» all mulig ros for et meget prisverdig initiativ. Alle tiltak som bidrar til å skape trivsel og en følelse av fellesskap ombord i et skip, er meget verdifulle, og BK Posten håper derfor at avisen vil fortsette i samme gode spor selv om noen av initiativtagerne nu er mønstret av.

Fra dag til dag

Påny har et av våre skip kommet fiskere til unnsetning. Denne gang var det M/S «Hermelin» som den 20/10 plukket opp to filippinske fiskere utenfor Borneo-kysten.

Klokken 23.30 ble det observert SOS signal på babord baug ca. 6 n.m. av land. Da skipet noe senere kom frem til posisjonen, oppdaget man to fiskere på henholdsvis 21 og 23 år, i en utriggerkano. Fiskerne kom ombord og kanoen ble tatt på slep. Til tross for sprogvan-skeligheter ble det konstatert at de tilhørte en større fiskebåt. Under fisket hadde de mistet påhengsmotoren og med fralandsvind hadde de drevet hjelpeløst med vær og vind uten å kunne hjelpe seg med padleårene. M/S «Hermelin» gikk så opp under land og i en avstand av 6 kabellengder ble fiskerne satt ombord i sin kano, hvorefter de trygt og sikkert kunne padle inn til land hvor de ville få hjelp av innbyggerne på stedet.

Den 31/10 ble M/S «Hero», mens den lå fortøyd i Empire Dock i Singapore, pårent av M/S «Tchibanga» tilhørende Chargeurs Reunis. Dette er det fjerde tilfelle vi har hatt i år, hvorunder et annet skip har skadet våre, mens vi har ligget vel fortøyd.

Skadene på M/S «Hero» var heldigvis ikke av noen alvorlig karakter.

Assuranse

En utgiftspost som i de senere år ikke har vist en stigende tendens er våre kasko-assuransepremier. Grunnen til dette er at rederiet i en årrekke har kunnet fremvise en meget positiv assuransestatistikk, hvilket har medført en gradvis reduksjon av premiesatsene. Ifølge assurandørene har sjøforsikring i de siste 2-3 år vært absolutt tapbringende. Av denne grunn er markedet nu blitt betydelig strammere, og en rekke rederier har måttet akseptere tildels betydelige økninger i premiene for 1967. Såvidt vites har få eller ingen rederier oppnådd noen reduksjon.

Med den store kapital som er investert i skip, er det meget betydelige beløp rederiet betaler i premier. En god statistikk med derav følgende lave premier er derfor av stor økonomisk betydning. BK-flåtens assuranser er nylig fornyet til uforandrede premier for 1967, og vi mener at folkene ombord i stor grad har bidratt til dette. Sikker navigasjon, godt ettersyn og vedlikehold av skip og maskineri har ført til det gode resultat, og vi vil derfor gjerne uttrykke rederiets takk til offiserer, mannskaper og inspeksjon for den interesse de har lagt for dagen.

Nok et «Thoresen» selskap

Vi har nylig registrert vårt eget selskap i Japan under navnet

Thoresen & Co. (Japan) Ltd.

med hovedsete i Tokio og avdelingskontor i Yokohama, Kobe og Osaka.

Selskapet har allerede tatt over agenturet for Norwegian Asia Line fra Aall & Co. Ltd.

Som leder er ansatt herr Tadao Abe som i en årrekke var tilknyttet NAL-avdelingen hos våre tidligere agenter.