

331 (05) B

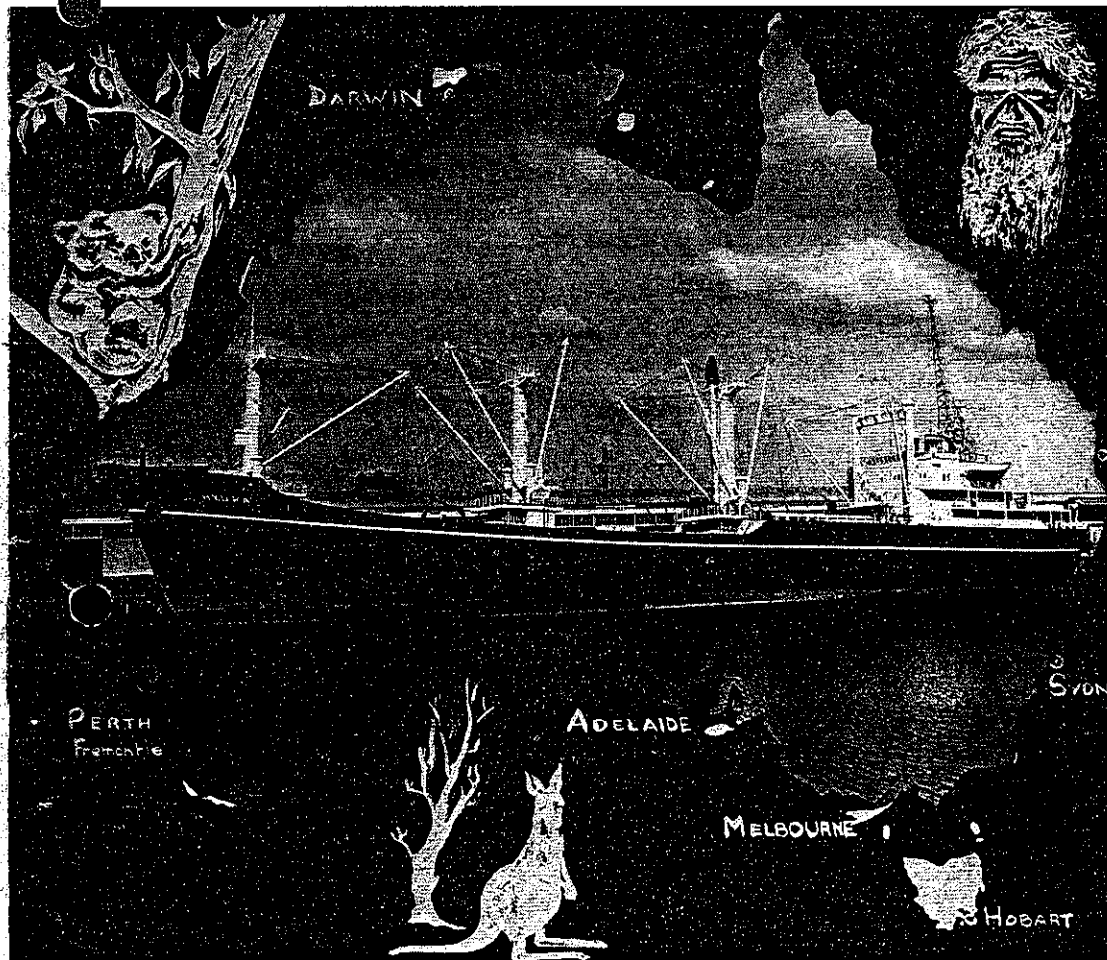


# BK POSTEN

Nr. 13

APRIL 1972

8. årg.



## Nauru — et minisamfunn i vekst

På annen plass i BK Posten skal vi i tørre tall kommentere M/S «Hydra»s beskjeftigelse til Nauru Local Government Council. I tillegg til dette vil vi gjøre BK Postens lesere delaktige i noen facts om øysamfunnet Nauru som kaptein Frydenlund har sendt oss.

Nauru — antagelig den minste selvstendige stat på kloden — er et lite øysamfunn langt ute i Stillehavet ca. 2.500 miles nordøst for Sydney. Øya har ca. 5.000 innbyggere, de fleste visstnok av polynesiske herkomst. Den første europeer som gikk i land på Nauru var kaptein John Fearn på en engelsk hvalfangstskute «Hunter», så langt tilbake som i 1798.

Men denne lille isolerte øya som ligger like ved ekvator, er så langt fra noe Stillehavsparadis eller noen tropisk hage. Jordsmonnet er karrig, det finnes lite ferskvann og i det hele meget begrensede ressurser. Dette øysamfunns eksistens er basert på store fosfatforekomster, det vil si mikroorganismer som er blitt avsatt gjennom årtusener. Tyskerne som hadde annektert Nauru i 1880 begynte å utvinne fosfat på øya, og i 1907 skipet man den første lasten derfra. I 1914 ved begynnelsen av den første verdenskrigen ble Nauru okkupert av australske styrker. Etter krigen i 1919 ble administrasjonen av øya overlatt Storbritannia, Australia og New Zealand.

I august 1942, ni måneder etter utbruddet av Stillehavskrigen, ble Nauru okkupert av japanske tropper. Okkupantene gikk hardt frem, og ved fredsslutningen i 1945 var befolkningen kraftig desimert.

I 1947 vedtok FN at Nauru skulle være et såkalt Trust Territory un-

der administrasjon av Storbritannia, Australia og New Zealand.

Nauru ble selvstendig republikk i 1968 og regjeres av en såkalt Head Chief, Hammer DeRoburt (som også har undertegnet «Hydra»-certepartiet) sammen med 11 «chiefs» fra de forskjellige familiene på øya. Disse danner da Nauru Local Government Council.

Naurus økonomi er i dag meget solid. Det eksporteres 3 mill. tonn fosfat i året, og da prisen pr. tonn er A\$ 12,—, blir inntekten pr. innbygger noe av den største som forekommer i vår tid. Imidlertid vil fosfatbeholdningen være uttømt i løpet av de neste 20—25 år, og en rekke investeringer er derfor blitt gjort med tanke på fremtiden. En 30.000 t. dw. bulkcarrier er kontrahert i Japan, egen flylinje, Air Nauru, er nylig etablert, og man har dessuten foretatt store investeringer i fast eiendom i Australia. Et annet tiltak av nyere dato er opprettelsen av Nauru Pacific Line. Med Melbourne som base er det visstnok linjens siktemål å dekke hele det sydlige Stillehav. Med 3 selveide skip samt «Hydra» opprettholder man i dag en linje Melbourne/New Guinea og en sydligere linje Melbourne/Suva.

Nauruanernes store inntekter har bevirket at de er lite stemt for manuelt arbeide. Da deres første skip «Eigamoya» skulle bemannes, ble det lokale fengsel tømt og dets innvånere fløyet til England for å bli sjøfolk. Etter forlydende falt forsøket mindre heldig ut, og for tiden bemannes skipene av menn fra øyene Gilbert, Marshall og Fiji. Offiserene er australske, men det forlanges at offisersaspirantene skal være innfødte fra Nauru. Disse skal i tidens fylde overta, men da alle

nauruanere synes å ha som motto: «skynd deg langsomt», vil det utvilsomt gå en stund før dette vil skje.

Republikkens flagg, som for øvrig også er påmalt skorsteinen på skipet, krever også sin forklaring. Det er havblått med en gul stripe og en 12-takket kremgul stjerne. Flaggets symbolikk er følgende: Blåfargen representerer Stillehavet,

### **Norsk kirkesenter i Hong Kong**

I Hong Kong har nylig en luthersk menighet flyttet fra et provisorisk «kryp-inn» på et av verdensbyens tusener hustak og inn i et nytt, moderne kirkesenter. Det er bygget for penger som residerende kapellan Olav Kr. *Strømme* har samlet inn gjennom sine annonser. Dermed har Kristiansand-presten styrket sitt ry som Det fjerne østens største kirkebygger for tiden. Innvielsen ble foretatt i nærvær av generalkonsul O. *Moltke-Hansen*. Foruten Det Norske Misjonsselskaps misjonærer deltok også mange andre fra den norske kolonien i høytideligheten.

Kirkesentret koster ca. 1,3 millioner kroner, og inneholder foruten kirkesalen, klasserom, kontorer, leiligheter og barnehage. Alterpartiet vakte med rette stor oppmerksomhet. «Altertavlen» er i smijern og utført etter tegning av Eldbjørg *Gudmedstad*. Klasserommene er praktisk og pent innredet og gir plass til 500 barn. Disse rommene vil bli benyttet til ungdomsarbeide om kveldene.

En guttegjeng som har voldt misjonærene adskillig fortred med sine streker, har misjonærfruen Eli *Aarsheim* samlet i en speidertropp, som res. kap. Olav Kr. *Strømme* har «adoptert». Etter at norske gi-

den gule stripen står for ekvator, stjernen viser Naurus plassering i forhold til ekvator og de 12 takkene i stjernen symboliserer de 12 stammene på Nauru.

Befrakterne har ved flere anledninger gitt uttrykk for at de er tilfredse med »Hydra», og certepartiet er nå forlenget for 12 måneder.

vere har forsynt troppe med ordentlig speiderutstyr, er guttene blitt som forvandlet!

### **Sjømannsmisjonen på flyttefot**

Det er definitivt avgjort at Den norske Sjømannsmisjon mister sin vakre sjømannskirke i Singapore. Om kort tid vil kirken være jevnet med jorden, fordi de lokale myndigheter har andre planer med området.

Hovedstyret i Den norske Sjømannsmisjon har godkjent leie av en bungalow for et tidsrom av ett år, med adgang til forlengelse av leieforholdet ytterligere ett år. Innen den tid håper man å få klarhet i om det blir aktuelt å bygge en ny sjømannskirke eller om det må bli tale om et samarbeide med myndighetene — som har planer om å få oppført et større sjømannssenter. Byens autoriteter har planer for det meste av tomtearealet i Singapore — som er verdens fjerde største skipsfartshavn.

Bungalow'en som er leiet til kirke, ligger like utenfor Keppel Shipyard. Den nuværende sjømannskirken har en sentral beliggenhet og det blir heller ikke så lang vei til de nye lokaler. Det er også i orden med leie av bolig for prestefamilien. Sjømannsprest i Singapore er Agnar *Holme*.

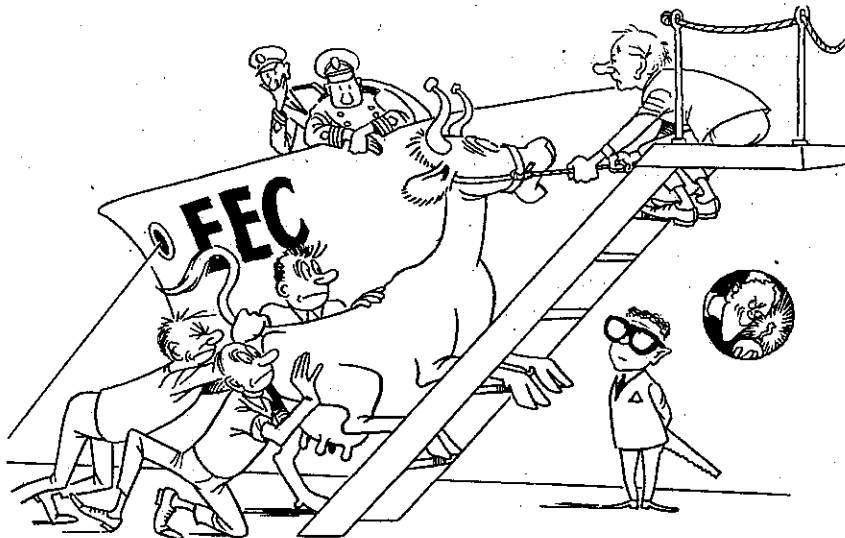
## Skipsfarten og jellesmarkedet (EF)

Omtrent 35.000 nordmenn har sitt arbeid på norske skip. I tillegg kommer de personer som skipsfarten sysselsetter i land — på rederikontorer, i meglerfirmaer, osv. — og alle dem som er knyttet til produksjon av skip, skipsutstyr, osv., ca. 65.000 personer. Tilsammen gir norsk skipsfart altså sysselsetting — direkte og indirekte — til omtrent 100.000 personer. Regner en også med de pårørende som blir forsørgget, kan en si at 300.000 mennesker i Norge er økonomisk avhengige av handelsflåten. For at næringen fortsatt skal gi trygge arbeidsplasser og fylle sin sentrale oppgave i norsk utenriksøkonomi, er det avgjørende at Norges interesser kan bli ivare tatt gjennom medlemskap i EF.

Vi kjenner alle til at Norge i høy grad er avhengig av økonomiske forbindelser med omverdenen. Vår import av varer og tjenester er på størrelse med nesten 40 % av hele vår produksjon. Skipsfarten

skaffer oss en betydelig del av de valutainntekter vi trenger for å betale for denne omfattende import. Innseilt valuta — etterat driftutgifter i utlandet er betalt — er for 1971 ca. 7,5 milliarder kroner.

Hele 93 % av vår flåte er beskjeftiget i fart mellom fremmede land, og når det gjelder tankskipene våre, er det kun 3 % i fart på Norge. Vi ser da klart at vår skipsfart står og faller med adgangen til å frakte andre nasjoners varer verden over, og dette forutsetter at internasjonal skipsfartspolitikkk fortsatt skal bygge på prinsippet om at alle nasjoner fritt kan delta i de internasjonale sjøtransporter. Det vil si at de som selger og kjøper varer verden over skal ha fri anledning til å velge hvilket skip de ønsker å sende sine varer med uansett hvilket flagg skipet seiler under. Dette er hovedoppgaven for norsk skipsfartspolitikkk, men prinsippet om fritt valg av skip trues i



dag fra mange kanter både fra store industriland og land som er relativt nye i internasjonal skipsfart.

For norsk skipsfart vil det være en ytterst uheldig situasjon hvis Norge skulle bli stående utenfor EF, mens Storbritannia og Danmark går inn. En slik utvikling ville være å gi avkall på nye muligheter til fremgang og å frasi seg nødvendig medinnflytelse over retningslinjene for internasjonal skipsfartspolitik.

Vi skal gjøre et meget viktig valg, langt viktigere enn noe stortings-

valg, hvor man tross alt har muligheten til å skifte mening etter 4 år. Noen vil hevde at det finnes alternativ til fullt medlemskap og at vi på et senere tidspunkt kan søke full tilknytning hvis det viser seg at vi ikke kan klare oss utenfor. Da er vi imidlertid i en «nødsituasjon» og må godta tingene som de er. I dag kan vi vise til et «forhandlingsresultat» og — hvis medlemskap — blir vi også med på å utforme skipsfartspolitik som er av vital interesse for vår fremtid.

## **Driftsresultater 1971**

### **Trampskipene**

Av våre trampskip var det bare «Hermion» som i en viss utstrekning ble arbeidet på det åpne marked i siste halvdel av 1971. De øvrige skipene var beskjeftiget på timecharter. Når en skal ta for seg driftsresultatene — og kanskje enda mer forsøke å vurdere utsiktene for den nærmeste fremtid — er det nødvendig å ha klart for seg hva som har skjedd på fraktmarkedet generelt.

Verdenshandelen fortsatte å stige, men i redusert tempo på grunn av de usikre valutaforholdene og den amerikanske importavgiften som har slått ut i full tyngde. En annen hovedårsak er en sterkt redusert aktivitet i japansk industri. Som følge av at stigningen i handelen har vært mindre enn ventet, er det oppstått en overkapasitet i den internasjonale sjøtransport. Som en konsekvens av dette har man i det siste halvår opplevd bunnoteringer både på tank- og tørrlastmarkedene.

M/S «HAMLET» ble 2/7-71 levert til Japan Line Ltd. på et 3 års charterparti til rate US\$ 3,60. Til sammenligning kan nevnes at markeds-

nivået for lignende tonnasje i dag ligger på ca. US\$ 1,50. På bakgrunn av den gode raten og certepartiets varighet er det av vesentlig betydning for vårt rederi at driften av «Hamlet» forløper normalt. I november utførte vi dokksetting og vedlikeholdsreparasjoner i Yokohama, og skipet var ute av drift i 14 dager. Driftsresultatet i fjor viser et overskudd på kr. 7,1 mill., hvorav vår andel er 60 % eller kr. 4,3 mill.

M/S «HERMION» fortsatte på t/c til Mitsui O.S.K. Lines til rate \$ 5,10. Denne raten lå høyt over markedsnivået, og det var derfor bare rimelig at befrakterne benyttet anledning til å tilbakelevere «Hermion» i Japan på tidligst mulig tidspunkt som var 21. november. Etter 10 dagers rutinemessig dokking i Hiroshima ble skipet sluttet for en t/c trip fra Japan til Jacksonville i Florida. Befrakterne var Tokai Shipping Ltd., og raten var US\$ 3,60. Driftsoverskuddet for 1971 ble kr. 1,7 mill. som må karakteriseres som tilfredsstillende. Hva fremtidig drift av «Hermion» angår, synes det imidlertid klart at dagens markedsnivå ikke gir grunn-

lag for tilfredsstillende resultat, og skipet er derfor forsøkt solgt.

M/S «HYDRA» ble i slutten av juni 1971 levert på et 12 måneders t/c til Nauru Local Government til rate A\$ 1.520 (US\$ 1.800) pr. dag, som anses tilfredsstillende. Skipet seiler i linjefart mellom Australia og New Guinea, og befrakterne har latt oss forstå at de er meget tilfredse med skipet. Det er nok så at driftsomkostningene i traden er relativt høye, spesielt rep- og vedlikeholdsutgifter, forsendelsesomkostninger og utgifter på mannskapssektoren. Driftsoverskuddet for 1971 er kr. 1,6 mill.

M/S «BRAGERNES» som nå i flere år har seilt på t/c for Kawasaki, var også i siste halvår beskjeftiget til de samme befraktere. Skipets fartsområde har vært Japan, Thailand, Australia. Raten er US\$ 1.525 pr. dag, og driftsoverskuddet for 1971 er kr. 1,4 mill. Befrakterne har vært tilfredse med skipet, og vi er nettopp blitt enige om en 11/13 måneders forlengelse av certepartiet til \$ 1.550 pr. dag.

M/T «ELLEN», som vi har en 10 % andel i, var i 1. halvår 1971 beskjeftiget på reisebasis frem til medio juli. Ettter et to måneders verkstedsopphold i Göteborg, ble skipet levert til japanske tidsbefraktere, Yamashita Shinihon 23/9. Certepartiets varighet er 3 år, og raten US\$ 3,73 burde gi gode driftsresultater. Foreløpige kalkulasjoner fra Johs. Hansens Rederi, som disponerer skipet, viser et driftsoverskudd for 1971 på ca. kr. 11,5 mill., hvorav vår andel utgjør ca. kr. 1,1 mill.

M/S «HERMES» og K/S NORFOLD A/S & CO.: I fjor vinter

gikk vårt rederi som kjent inn som deltager i Norfold med en andel på 15 % som tilsvarer totale investeringer på ca. kr. 65 mill. Interessentskapet disponerer 4 skip på tilsammen 375.000 t. dw. som ble overtatt og satt i fart i løpet av våren 1971. Vi må dessverre konstatere at driftsresultatet for 1971 ble usedvanlig mye dårligere enn antatt, og hovedårsaken er svikt i frakttinntektene for «Ross Sound» og «Ross Head». Disse var certepartifrie i sommerseongen og man hadde håpet at de skulle gi en pen gevinst, men i stedet måtte de ta til takke med rater helt ned til Worldscale 30.

For «Ross Point» og «Hermes» vedkommende innså man på forhånd at inntjeningsmulighetene de to første årene var begrenset, da begge skipene er bundet opp til certepartier frem til våren 1973 til Worldscale 80. På denne bakgrunn må en anse driftsoverskuddet for «Ross Point» på ca. kr. 5,8 mill. som tilfredsstillende. Som kjent er vårt rederi overlatt driften av «Hermes», og det kan derfor være naturlig å summere opp den erfaring man har vunnet på basis av et halvt års drift av skipet:

M/S «Hermes» ble overtatt i Rotterdam 15. juni og var altså i drift 199 dager i 1971 hvorav 178 dager i sjøen og 21 under land. Utseilt distanse er 55.017 nautiske mil, og gjennomsnittsfart er 14,1 knop. «Off hire» var 5 døgn.

På første reise lastet skipet crude oil på Halul Island, Persiske Gulf for Genova. På utreisen hadde skipet tildels alvorlige tekniske komplikasjoner. Oppholdet i lossehavn ble forlenget med 2 døgn som følge av nødvendige reparasjoner. Total reisetid var 73 døgn, hvorav 7 døgn under land.

Reise nr. 2 gikk til Ras Bahrgan for lasting hvoretter «Hermes» ble dirigert til Sicilia for lossing. På grunn av værhindringer foregikk lossingen over 8 dager, noe som resulterte i et demurragekrav på ca. US \$ 40.000,—. Total tid medgått på reise nr. 2 var 76 døgn hvorav 10 døgn under land.

Under påfølgende reise i ballast til Halul Island anløp «Hermes» Cape Town for nødvendige maskinreparasjoner. Etter lasting 20/12 fortsatte «Hermes» til Lavera i Frankrike hvor skipet var utlosset 27. januar i år. Total reisetid var 75 dager.

Driftsresultatet for 1971 ble kr. 1,2 mill. Dette er ikke tilfredsstillende.

Skipet har en relativt liten kubikkkapasitet, noe som har slått negativt ut på driftsresultatet. Ved lastning av kubikkrevende crude oil har man ikke vært i stand til å utnytte skipets dødvektkapasitet. Dette skjedde såvel på reise 1 som på reise 3, da ubenyttet kapasitet var henholdsvis 800 og 600 tonn. Teknisk avdeling arbeider nå med det for øye å øke skipets kubikkkapasitet ved å benytte også nr. 4 centertank til føring av oljelast.

Et annet forhold som også bør nevnes er bunkerskapasiteten på 4.273 tonn som har vist seg utilstrekkelig i nåværende trade. En rundreise Europa/Persiske Gulf/Europa ville lett gjennomføres uten bunkring underveis — men da gjennom Suezkanalen. På nåværende reiser via Cape Town medgår ca. 4.500 tonn fuel hvilket har nødvendiggjort bunkring såvel i Europa som i Persiske Gulf hver reise. På grunn av uheldige omstendigheter — fuel og diesel har ikke vært tilgjengelige i de lastehavnene «Her-

mes» er blitt dirigert til — har vi på hver reise fått et ekstra havneanløp for bunkers i P.G., og tilsvarende ekstraomkostninger har påløpt i form av anløpsutgifter og tidstap. Vi arbeider med å øke bunkerskapasiteten.

På den positive side har vi først og fremst den erfaring og «know how» som er vunnet, i første rekke av besetningen ombord, men også for oss på kontoret når det gjelder driften av slik tonnasje som vel må sies å være fremtidsrettet.

Etterat vi kom med i Norfolk og overtok driften av M/S «Hermes», har vi stadig søkt å presisere overfor oss selv og andre at vi ikke må se isolert på «Hermes». Det er det samlede resultat for Norfolk som har interesse i relasjon til vår investering. For 1971 vil det i henhold til foreløpig oppgave bli et driftsoverskudd på de respektive skip på ca. kr. 2.100.000 for «Ross Sound», ca. kr. 400.000 for «Ross Head», ca. kr. 5.800.000 for «Ross Point» og for «Hermes» ca. kr. 1.200.000. Vi må i denne forbindelse tilføye at alle nyanskaffelser og oppstartingsomkostninger er utgiftsført på driftsregnskapet. Det er her tale om betydelige beløp som i vesentlig grad har redusert overskuddet.

### **Norwegian Asia Line** BORNEO/JAPAN/BORNEO

Salget av «Hermod», «Helios» og «Hai Meng» førte ikke, som først bestemt, til nedleggelse av ovennevnte service. «Hai Hing» ble satt inn i linjen og har her gjort det høyst tilfredsstillende. Lastetilgangen har vært god, og rundturstiden har gjennomsnittlig ligget godt under 40 døgn, noe som i første rekke har bidratt til et godt driftsresultat for 1971, ca. kr. 1 mill.

Ti seilinger av våre Japan/Bangkok skip har dessuten vært dirigert via Borneo på sydgående, og fraktene vi har oppnådd har oversteget våre forventninger. Fra og med årsskiftet må vi regne med skjerpet konkurranse i og med at K-Line nylig satte inn en nybygging — riktignok en singledekker, men med monter/demonterbare bildekk.

Firmaet Harper Gilfillan (Borneo) Sdn. Bhd. har overtatt som agenter i Sandakan og Kota Kinabalu.

#### BANGKOK/BORNEO (Sabah/Sarawak)

«Hermelin» har etterhvert fått merke øket konkurranse, især på Sabah-turene. Bakgrunnen tør være at vi ikke helt har klart å dekke «berthen», og dette har gitt fotfeste for konkurrenter som synes å ha kommet for å bli. Vi vil sette alt inn på å tilpasse oss den nye situasjonen, men at vi ikke kan drive «Hermelin» til bedre enn balanse med nåværende opplegg synes klart. Vi har maktet det i 1971, men for fremtiden vil muligheten for å opprettholde linjen ligge i at vi kan operere skipet til en vesentlig lavere dagskostnad.

#### THAILAND/JAPAN/THAILAND «Halldor»/«Hallvard»/«Hallborg» Samlet driftsresultat i 1971 ble kr. 6,4 mill.

I 1. halvår var lastetilgangen fra Thailand meget god. Dette endret seg i 2. halvår, dog skal det ikke underslåes at vi mot slutten av året fraktmessig har hatt et par meget gode seilinger. Vi håper dette er begynnelsen til en ny oppgang, men om man fester lit til det som ellers blir skrevet og sagt, er det først tidligst i 2. halvår at en generell oppgang kan ventes å finne sted. Som

vi berørte i BK Posten nr. 11, juni 1971, var vi kraftig «overearnere» innen Japan/Thailand konferansen. I og med at vi som nevnt dirigerte 10 seilinger via Borneo, har vi klart å tilpasse oss vår kvote slik at vi pr. 31/12-71 kun er ubetydelig «overearnere».

Vi er nylig blitt enige med Indo-China Steam Navigation Co. Ltd., om å danne et samarbeide i farten Japan/Thailand. I den forbindelse vil vi etablere et nytt selskap i Hong Kong under navnet ICNAL. Den totale kvote i konferansen blir da ca. 9 % hvilket betyr en økning på ca. 68 %. Det vurderes nu om dette vil kreve ytterligere en båt i farten mellom Thailand og Japan.

Seilingene via Borneo som først ble betraktet som en nødløsning, viste seg å være så interessante at vi akter å følge opp dette i fremtiden. Mr. Abe, sjef for Thoresen & Co., (Japan) Ltd., skal ha ros for sin innsats med å skaffe last til disse seilinger.

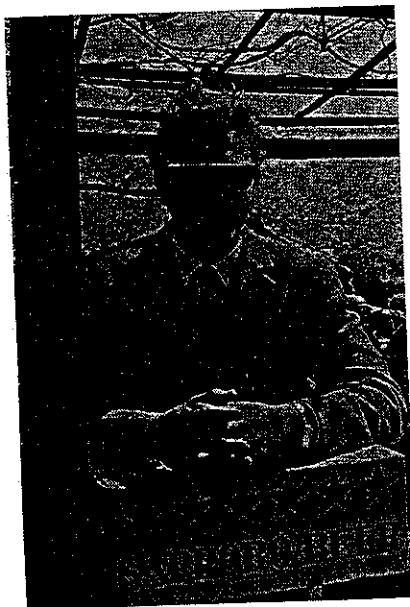
Selv om NAL-flåten i siste år ble redusert med tre skip som på grunn av sin uhensiktsmessighet var blitt ulønnsomme, har det økonomiske resultat for de resterende skip vært tilfredsstillende. Hva fremtiden vil bringe for NAL avhenger ikke bare av konjunkturer, men kanskje i like høy grad av vår felles innsats, vilje til å samarbeide, evner til å se muligheter og mot til å prøve dem ut. Dette høres ut som selvfølgeligheter, men er like fullt sannheter vi ikke skal overse betydningen av. Som «tredjeland» avhenger vårt være eller ikke være av at vi kan gjøre ting bedre enn andre.

I dag å gjøre seg til spåmann for det år vi såvidt har begynt på er ingen lett oppgave, især sett på bak-



grunn av det som skjedde i 1971. På denne tid i fjor, så situasjonen ganske annerledes lys ut og få var de som da forutså de kriser vi i det forløpne år har gjennomlevet. Til tross for de mange dystre utsikter, la oss håpe at 1972 også vil by på overraskelser — men da med positivt fortegn.

G. Hartmann fra M/S «Hamlet» knipset mellom slagene i «Øl-ympiaden».



## Velferd

Skipsfartsdepartementet har nedsett en komité som skal utrede spørsmålet om eventuelle endringer i finansieringsordningen av velferdsvirksomheten for sjøfolk. Grunnen til dette er den stadige nedgang i de inntekter som hittil har finansiert virksomheten.

Fra Finansdepartementets side har det vært fremholdt at skipsfartsnæringen selv bør pålegges å dekke en vesentlig større del av utgiftene til velferdsvirksomheten.

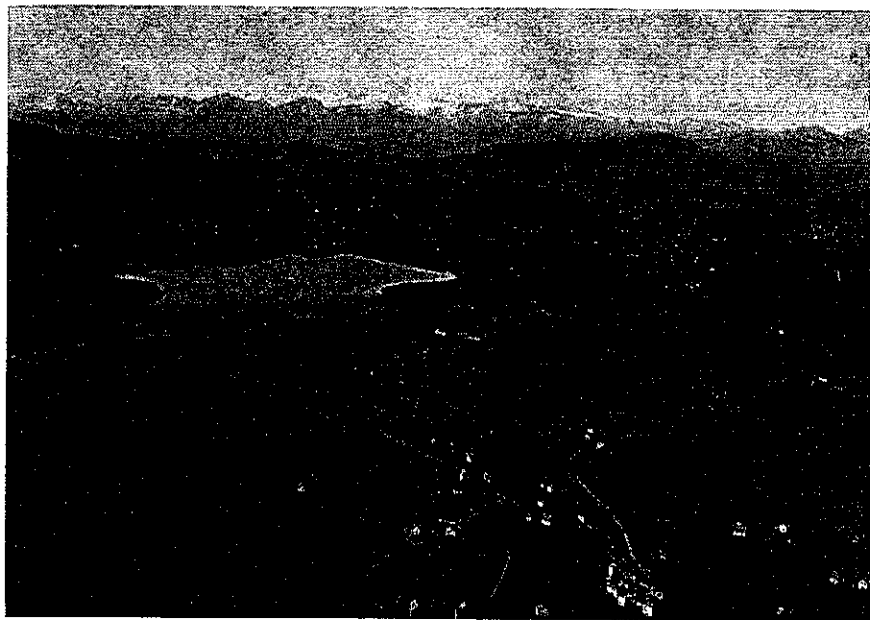
Statens velferdskontor for handelsflåten er imidlertid av den oppfatning at departementet er lite kjent med de beløp som anvendes av de enkelte rederier på dette området utover den fastsatte velferdsvirksomhet. De har derfor bedt rederiene å sette opp en oppgave over sine utgifter. Etter å ha gått gjennom forskjellige regninger, har vi kommet til at de største postene er:

Aviser, avisporto, forsendelse av pakker, etterfranking brev, tilsammen kr. 44.000,—,  
Filmleie, innkjøp av film, apparater, reparasjon, tilsammen kr. 34.000,—,

Øvrige ting som bibliotek, velferdsmateriell, bidrag til velferdsstasjoner og sjømannskirker, postanløp Cape Town for «Hermes», tilsammen kr. 100.000,—.

Summerer vi dette, blir det kr. 178.000,— pr. år, men fordelt på hver båt, blir ikke beløpet så så svimlende.

Hvis andre rederier yder noe tilsvarende, blir det omkring 50 millioner kroner pr. år. Når vi så vet at staten i 1971 bidro med 7 millioner til velferden, vil muligens Finansdepartementet finne ut at staten ikke kan være noe dårligere, og da blir det kanskje øket tilskudd derfra istedet for reduksjon, det er ihvertfall et fromt ønske.



### **Adopsjonsskole i Volbu, Valdres**

M/S «Hiram» var adoptert av Volbu skole gjennom flere år, men dette ble det satt en stopper for da skipet ble solgt i 1969. Dessverre er det ikke blitt noen ny kontakt for skolen, men om noen av våre skip ønsker å oppta forbindelse med Volbu skole, vennligst gi oss da beskjed.

Forat våre lesere skal bli bedre kjent med denne bygda, som med sin spredte bebyggelse av vakre fjellgårder i skråningen opp fra Volbufjorden er en perle i norsk natur, vil vi gjengi elevenes innlegg til BK Posten:

«Øystre Slidre er ei av kommunene i Valdres. Kommunen har eit areal på ca. 870 km<sup>2</sup> og eit folketal rundt 3000.

Øystre Slidre prestegjeld er delt i kyrkjesokna: Hegge, Rogne og

Volbu. Hegge kyrkje er ei gammal stavkyrkje nemd frå 1327, og fleire turistar vitjar denne når dei reiser gjennom dalen.

Øystre Slidre er ei typisk fjellbygd. Gardbrukarane driv mest med fedrift og om somrane er buskapen på stølane som har gode beite. Bygda har eige meieri som tek imot mjølk, og fører mykje av ho vidare i tankbilar til hovudstaden. Industri er det lite av og derfor må mykje av ungdommen reise ut for å skaffa seg arbeid.

Fjellhamar driv eit skiferbrot i kommunen som sysselset ca. 50 mann, ellers er skogbruk og turisme viktige attåtningar til gardbrukarane, og gjev arbeidsplasser til ein del. Beitostølen som ligg i kommunen dreg mange turistar til dalen. Her er bygd fleire hotell og ski-

heisar og i det vakre terrenget rundt Beitostølen kan turistane finne ro og avslapping i feriane. Her finn me det kjende Helsesportsenteret som handicappa frå heile Europa har glede av.

Øystre Slidre har ikkje innført 9-årig skule enno, men dette er under planleggjing. Kommunen har 5 folkeskular der borna går i 7 år. Av vidaregåande skular har kommunen berre framhaldskule. Real-skule og gymnas finst på Fagernes.

Volbu skule, som me går på, er tre-delt. Det er i vinter 34 elevlar ved skulen. Me har tre lærarar, ein av dei er timelærar. Her går me i 7 år og tek avgangseksamen.»

### **Til skrekk og advarsel**

Fra en av våre offiserer som for tiden er hjemme på ferie, har vi mottatt følgende brev som vi har fått lov til å sitere:

«Tillater meg herved å erkjenne mottagelse av Deres brev vedrørende «Befalskonferanse, Rauland Høyfjellshotell» og takker Dem for dette.

Grunnet blyforgiftning i kroppen forleden som følge av kokevann til mat og drikke etter hjemkomst, tappet fra husets varmtvannsbereder, samt senere ribbensbrudd på to steder som følge av kjøring på glatt vei og dårlig sikt, må undertegnede dessverre melde pass som deltager ved ovennevnte kurs.

Idet jeg beklager dette så meget, skal nevnes at såfremt ikke noe annet inntreffer av alvorligere art i den nærmeste fremtid, vil undertegnede være stridsdyktig igjen sist i denne måned. For meg ser det faktisk ut som uheldene følger meg så snart en setter bena på norsk jord.

Har jo også husnummer 13 her oppe i åsen, og er man noe overtroisk, så sier ikke det lite. Det ser virkelig ut som jeg må gå stille i dørene her hjemme så lenge ferien varer.»

### **M/S Hermelin**

Om aftenen den 22/10-1968 grunnstøtte M/S «HELIOS» utenfor Kota Kinabalu.

På det tidspunkt lå M/S «Hermelin» og losset ved kai samme sted.

Neste formiddag gjorde M/S «Hermelin» flere forsøk på å trekke av skipet, men uten resultat. Etterat noe av lasten var lektret, ble det gjort nye forsøk, og etter 2 døgn klarte man til slutt å trekke skipet av, og — så usannsynlig det kan høres — uten å ha fått skader i bunnen.

Vi har en tid forhandlet med assurandøren om en form for bergelønn, og denne er nå fastsatt til kr. 150.000,—. Av dette beløp betalte kaskoassurandøren kr. 89.000. Det resterende beløp, kr. 61.000, som faller på lasteassurandøren, er uerholdelig. Sjølovens § 229 sier at fra bergelønnen skal først fratrekkes rederiets utlegg til hyre etc. og det resterende (kr. 143.100) skal fordeles som følger:

Rederi 9/15

(kr. 85.000 ÷ 61.000) kr. 24.800

Kaptein 2/15 ..... « 19.100

Offiser/mannskap 4/15 « 38.200

---

kr. 82.100

---

Dessverre har det tatt litt tid før godtgjørelsen kom, men vi tror ikke at den er mindre velkommen av den grunn.

## **N.A.L.-møte i Tokyo 1.-3. desember 1971**

Tidligere N.A.L.-møter har vært holdt i Hong Kong, Bangkok og Drammen, og det var derfor naturlig at man nu valgte Tokyo som møtested på grunn av den store rolle Japan spiller i N.A.L.s ruter. De praktiske detaljer ble tatt hånd om på et førsteklasses vis av direktør Abe, og direktør Vinde hadde som vanlig ansvaret for agendaen. Møtene ble holdt på Palace Hotel, hvor de tilreisende møtedeltakere bodde.

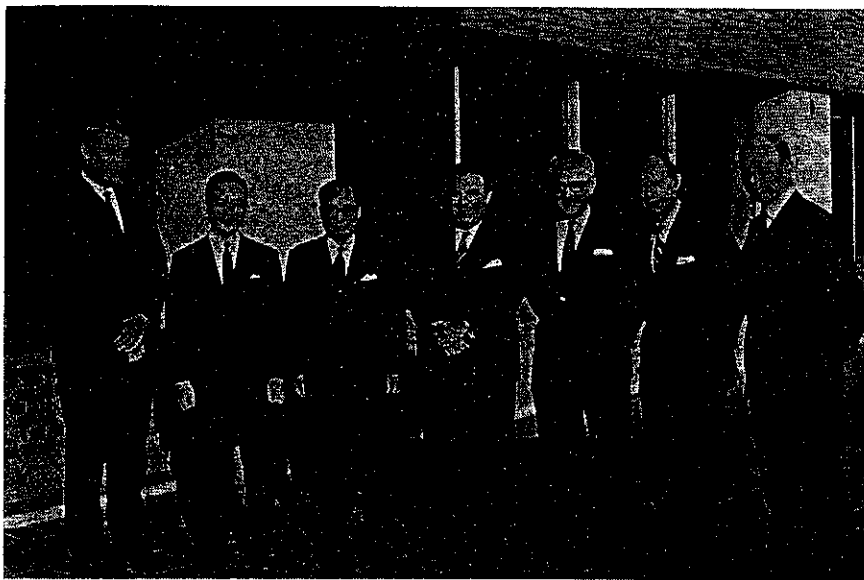
Før man gikk over til den oppsatte agenda, ønsket direktør Abe velkommen, og skipsreder Wang leste opp en adresse til møtedeltakerne. Direktør Vinde ledet deretter møtet.

Sakslisten inneholdt mange og til dels tidkrevende spørsmål, men

da møtet var slutt etter tre intense dager, hadde man rukket å behandle alle saker på en samvittighetsfull og grundig måte. I tillegg til behandling av de forskjellige ruteopplegg ble bl. a. følgende saker tatt opp:

Økning av fraktrater, valutasisituasjonen, lasting/lossing, pool-problemer, fart på Kina, 1971-resultatet, driftsutgifter, prognose 1972, claims, stevedoreutgifter, PR og reklame.

Alle deltakerne deltok aktivt, og Vinde ledet møtet slik at diskusjonene ikke løp løpsk. De årlige N.A.L.-møter må anses som meget positive, og det er ikke tvil om at de bidrar til å øke effektiviteten i vårt linjeopplegg.



Deltakerne samlet utenfor Palace Hotel.

Fra venstre: K. Digernes, Yokohama, K. Abe, Kobe, T. Abe, Tokyo, J. S. Robertson, Kuching, J. A. Stewart, Bangkok, Thor Vinde, Hong Kong, K. A. Wang, Drammen.

## «Hamlet» i Yohohama

Vi hadde bygget opp store forventninger av ymse slag før verkstedoppholdet, for selv om et slikt langt landeligge nok tærer minst like hardt på våre private gullgruver som dokkingen av skuta går ut over rederiets ressurser, ansees blant den gemene hop utvilsomt et slikt opphold som gilde greier, kjølige lugarer og fjerne bekvemmeligheter til tross.

Og forventningene er nok innfridde for oss alle, med god bistand av Velferden her i Yokohama og rederiet, med den store velviljen som ble vist gjennom kaptein Klokk og departementsjefene ombord.

Våre fremste ønsker gikk i retning av sightseeing og fri-idretts-poeng. Det ene ble innfridd fredag 11. november da vi 18 mann sterke dro opp på idrettsbanen, forøvrig et av anleggene fra Tokyo-olympiaden. Der ble vi møtt av Velferdens Wiggen og Skotte som var rustet til tennene med stoppeklokker og målebånd, for ikke å snakke om innsatsvilje.

Anlegget viste seg å være prima, så også været, og resultatmessig ble det hele tilsvarende med totalscore på 15.050 poeng. Det ville i idrettsuka ha bragt oss helt opp blant de fire beste båtene her. Nå ble det verdifulle tilleggspoeng som ga oss en sluttsum for året på omlag 25.000. Som nevnt ble det oppnådd en rekke fine resultater. Av disse er det all grunn til å nevne elektriker Ringdals fine 1,36 i høyde, som vil bringe ham en meget hederlig plassering i sjømannsmesterskapets klasse IV. Da skal man også tenke på at han med sine snart 60 år utvilsomt er blant de aller eldste veteranklassedeltakere i sjø-

mannsidretten. Han oppnådde dermed en poengsum for året som er hele 2.167, en suverent skipsrekord. Formodentlig også rederirekord?

Dagen derpå var innsatsen av litt annet slag idet Velferden innbød til «Hamlet-kveld» på Klubben. At vi var litt støle i kroppen etter fredagens idrett, spilte mindre rolle, for lørdagskvelden var viet de musikalske prestasjoner. Et område som også beherskes av skipets besetning. «Hamlet Factory» er en trio bestående av Kjell Nordgaard, solo/rytme-gitar, Stein Solli, bassgitar, og Gunnar Hartmann, trommer. De fremfører Beat med stor B og tilsvarende volum. Mektig populære ble de tre, og ganske imponerende er det å høre hva de har klart å kjøre sammen med bare en drøy måneds samtrening. Torstein Homleid med trekkspill og Yngvar Heggen med gitar sørget for at gammeldansfolket fikk sitt. Og ettersom «båsen» har noe av Jularbodrageret i spillet sitt, kunne ikke velferdsverten dy seg for å by opp kona til en feiende rundvals. Stueren sang dessuten en del viser varierende fra gammel norsk revy til country & western. Utenom våre musikanter ble det ydet bidrag med et par moderne viser av frk. Hansen. Wiggen ble tydeligvis inspirert av all spillelederen og viste et fint talent som visesanger. Enda et musikalsk innslag fikk vi av trikkeren på den berømte «Ventefjord» som utfylte de få og korte pausene med mer trekkspill-musikk i fin stil. Det ble en meget fin kveld. Asså var'e dans etterpå. Go-Go til «Hamlet Factory».

Så er vi fremme ved søndag den 13. og sightseeing i Velferdens regi

til Lake Hakkone. Været var bra, om enn ikke helt strålende. Men de 17 som dro avgårde fra skuta kl. 09.30 og kom tilbake tolv timer senere hadde en fin tur ifølge de stadig innløpende referater. Og de aller fleste fikk tydeligvis se en god del mer av Japan enn de ved vanlige anløp har anledning til.

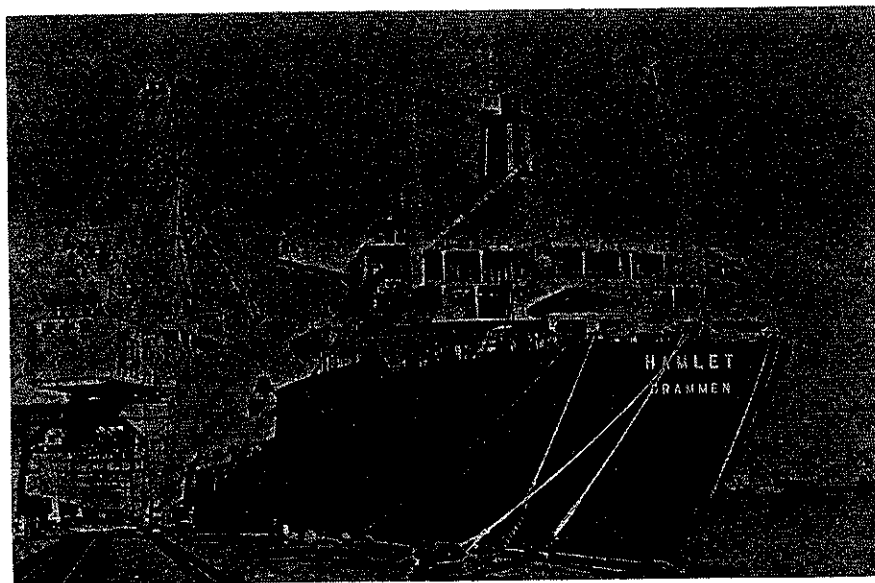
Det er således ikke bare skuta som går ut fra verkstedet i «better shape». Vi ombordværende har også gjennomgått en fornyelse som nok

vil vise seg å være av det gode under lange døgn i sjøen.

Vi er takknemlige for Velferdsverten Benjamin Hansen og hans stabs hjelp med å gjøre Yokohamaoppholdet så givende og timene på Klubben så trivelige og for Wiggens uoppslitelige idrettsiver.

Rederiet vil vi takke for den velvilje vi til enhver tid møter når det gjelder velferdsarbeide.

*Stuert Yngvar Heggen*



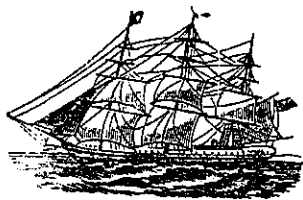
## Jul ombord i «Hermes»

Julaften befant vi oss i Arabiske Hav, og juledagene hadde vi havblikk i Indiske Hav. Vi hadde det svært så hyggelig med god mat og godt drikke. Stuertpersonalet gjorde virkelig litt av en innsats.

Dessverre hadde de to juletrærne rederiet sendte oss fra Norge visnet. Det er vanskelig å oppbevare slike ting så lenge enda vi gjorde vårt aller beste. Vi hadde da bare å ta frem plastikktrærne, og disse gjorde nytten. Telegrammer og julepakker ble delt ut da alle var samlet i salongen, og pakkene fra BK-nisene satte en ekstra spiss på feiringen. Det var et meget godt påfunn. Vi hadde julesanger innspilt på

bånd og plater, og etterhvert «løsnet isen» og alle sang av full hals. Vi syntes ihvertfall at det lød meget vakkert, og feiringen ble vellykket.

J. Rivrud,  
fører



### TUSEN TAKK

Stormen raste. Veldige bølger slengte skipet opp og ned mens det presset seg fremover. En kvinnelig passasjer kjempet seg opp på broen og ropte:

— Kaptein, kaptein, vi velter vel ikke?

— Det er bare kjerrer på landjorden som velter, svarte kapteinen irritert. — Her ute kantrer vi.

— Å, tusen takk, kjære kaptein, sa damen begeistret. — Nå føler jeg meg meget roligere.



#### M/S «HERMES»

Kaptein Nils O. Wilhelmsen  
Overstyrmann Olav Kåsa  
1. styrmann Erling J. Didriksen  
2. styrmann Bjarne S. Pedersen  
Radiooffiser Einar Sandø  
Arbeidsleder Birger Sagaard  
Tømmermann Alf Andersen  
Matros Erling T. Bråtane  
Matros Dag Otnes  
Matros Johnny Gleden  
Matros José Gonzalez  
Matros Chan Choi Kam  
Matros Chan Cheung Ying  
Lettmatros Hallvard Bergquist  
Lettmatros Odd-Are Skoglund  
Jungmann Øyvind Haug  
Jungmann Inge Skogstad

#### Maskinsjef Odd R. Hassum

1. maskinist Oddvar Garpestad  
1. maskinist Egil Olsen  
2. maskinist Per Arne Hansen  
2. maskinist Kåre Egil Tornås  
Elekt. S. O. Heyerdahl-Svensen  
Reparatør Knut L. Antonsen  
Pumpemann Bernhard T. Hansen  
Motormann Petter Walvatne  
Motormann Alberto Gonzalez  
Motormann Svein Gunnar Greger  
Motormann Kristian Syvertsen  
Motormann Arve Kristiansen  
Smører Harald Holberg  
Smører John Hanger  
Smører Torulf Strand

#### Stuert Yngvar Heggen

1. kokk Kåre Kristiansen  
Byssegutt Chan Chun Fan  
Salonggutt Lam Cheong Kit  
Messegutt Yung Fun Chun  
Messegutt Chu Ku Yin  
Lugargutt Li Ah Tsui

## Besetning pr. 15/4-72

#### M/S «HAMLET»

Kaptein Jon Rivrud  
Overstyrmann Kjell I. Heggelund  
1. styrmann Herman Bredt Bruyn  
2. styrmann Bjørn Larsen  
Radiooffiser Hallvar Lauvskar  
Arbeidsleder Torstein M. Homleid  
Tømmermann Peder M. Arntsen  
Matros Tormod Ø. Eliassen  
Matros Arvid Eretsvik  
Matros Gunnar Hartmann  
Matros Ingvar Utseth  
Matros Ulf Amundsen  
Lettmatros Ivar Lia  
Lettmatros Tarald Olsen  
Jungmann Kjell V. Haukjern  
Jungmann Jan Mathisen  
Jungmann Roy Wahl  
Aspirant Birger Ness

#### Maskinsjef Arvid Svanberg

1. maskinist Henry Dahl Andersen  
2. maskinist Steinar Fornes  
2. maskinist jr. Arne A. Holte  
Elektriker Erik Jakobsen  
Reparatør Per J. Fagermo  
Motormann Øivind Blomholdt  
Motormann Hans Borgersen  
Motormann Kjell Iversen  
Motormann Bjørn Karlsen  
M/aspirant Roar Dahl

#### Stuert Per Grønmyr

1. kokk Ansgar K. Sæther  
2. kokk Li Ming Chak  
Hjelpegutt Tsang Chun  
Messegutt Iu Kwong Yuk  
Messegutt Cheng Hon Yim  
Lugargutt Tsoi Wing Chau

#### M/S «HERMION»

Kaptein Øivind Holm Andersen  
Overstyrmann Per J. Haga  
1. styrmann Kristian Ringberg  
2. styrmann John A. Knutsen  
Radiooffiser Egil Jensen



Maskinsjef Kåre Jørum  
1. maskinist Leif Davidsen  
2. maskinist Gunnar Røyland  
2. maskinist Jan Larsen  
Elektriker Hans Lande  
Stuert Chan Chuen Yung

M/S «HYDRA»  
Kaptein Alf Grønvik  
Overstyrmann Ulf Krogstad  
1. styrmann Storm Klausen  
2. styrmann Thore Børmarken  
Radiooffiser Svein Utne

Maskinsjef Erik Rasmussen  
1. maskinist Terje K. Frøseth  
2. maskinist Yim Tak Chi  
Elektriker Li Wai Tat  
Stuert Cheung Kwong Yu

M/S «BRAGERNES»  
Kaptein Reidulf Frydenlund  
Overstyrmann Erling Thorsen  
1. styrmann Arne Torjesen  
2. styrmann Kjell Nakken  
Radiooffiser Iu Yuk Hing

Maskinsjef Frank Salvesen  
1. maskinist Arne Hansson  
2. maskinist Hans Kristian Moe  
Elektriker Kam Yung Chung  
Stuert Lam Leung Chau

M/S «HALLBORG»  
Kaptein Ake Sjøberg  
Overstyrmann Jan Erik Hermansen  
1. styrmann Inge P. Hestholm  
2. styrmann Svein Erik Hansen  
Radiooffiser M. L. Narasimhan

Maskinsjef John Gjernes  
1. maskinist Arne Lorentzen  
2. maskinist Asbjørn Holmstrand  
Elektriker Tse On  
Stuert Wong Man Hing

M/S «HALLDOR»  
Kaptein Viggo Skau  
Overstyrmann Torleif Egeland  
1. styrmann Harald Rogne  
2. styrmann Ivar Dahlen  
Radiooffiser Lau Kam Pui

Maskinsjef Arnold Rossebø  
1. maskinist Henry Winsjansen  
2. maskinist Bjørn Johansson  
Elektriker Chan Kong  
Stuert Chan Chun Wing

M/S «HALLVARD»  
Kaptein Arne Solbak  
Overstyrmann Bjørn Vigulf  
1. styrmann John Naley  
2. styrmann Olav Johansen  
Radiooffiser Lai Kwong Yin

Maskinsjef Halvor Fiskodde  
1. maskinist Steinar Ytreland  
2. maskinist Martin Svåsand  
Elektriker Tse Yuk Wa  
Stuert Wong Wo Keung

M/S «HAI HING»  
Kaptein Helge M. Yndestad  
Overstyrmann Asbjørn Djøseland  
1. styrmann Per Tolgensbakk  
2. styrmann K. Henriksen  
Radiooffiser Poon Chee Pooi

Maskinsjef Leif Solheim Hansen  
1. maskinist Åge Burås  
2. maskinist Wong Fong Ching  
Elektriker Cheng Yu Suen  
Stuert Ngai Muk hop

M/S «HERMELIN»  
Kaptein Fredrik Fikse  
Overstyrmann Ingemann Myhren  
1. styrmann Bjarne Egeland  
2. styrmann  
Radiooffiser Wong Shiu Man

Maskinsjef Arne Søvik  
1. maskinist Alf Skråstad  
2. maskinist Cheung Yu Kau  
Elektriker Leung Lok  
Stuert Li Fat Chi

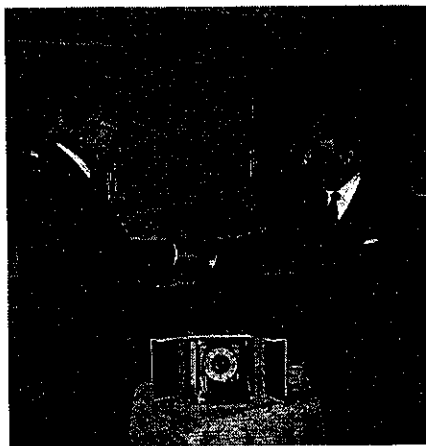


## ***Vi gratulerer***

Det er tradisjon i Bruusgaard Kjøsteruds Skibsaksjeselskap at ledelsen og funksjonærene samles på kontoret lille julaften. Det er en meget hyggelig sammenkomst, hvor man over en kopp kaffe og noen snitter takker for året som er gått og ønsker hverandre en god jul. I år ble dagen spesielt minneverdig, idet ledelsen hadde funnet å ville påskjønne de medarbeidere som har en tjenestetid i selskapet på 25 år eller mer. Etter maten holdt skipsreder Rolf Rose-Anderssen en tale til de ansatte og avsluttet med å overrekke et nydelig ATMOS kaminur til følgende fortjente medarbeidere:

*Gudrun Hansen* begynte første gang i selskapet 1. februar 1937 som yngstedame. I juli 1943 gikk hun over i et annet firma som bokholder, men vendte tilbake 1. september 1948 i stillingen som bokholder. Frk. Hansen ble regnskaps-sjef 1. januar 1970.

*Kaptein Henry G. Jakobsen* dro som 17-åring til sjøs med S/S «Damp IV» som gikk i jordnøtt-farten på Vest-Afrika/Europa. Fra 1926—30 var han i Sjømilitære Korps' signalbransje. Etter en periode på hvalfangst, kom han så 15/1-1932 i vår tjeneste som 2. styrmann/telegrafist på S/S «Helios» som da gikk i kulifarten mellom Hong Kong — Swatow — Bangkok. I mars 1942 ble han kaptein og har siden ført en rekke av våre skip.



Vi forbinder ham først og fremst med «Hermion»-skipene som han har ført i over 15 år. Han har hatt tilsyn med flere av våre nybygginger og er innehaver av Norges Rederforbunds gullmedalje.

*Knut Glenne Jensen* ble ansatt 1. juli 1946 som kontorsjef og hadde allerede 15 års allsidig shippingpraksis bak seg. 12. september 1957 ble han soussjef i Bruusgaard Kjøsteruds Skibsaksjeselskap og 1. januar 1965 direktør i alle selskaper. Han er i dag ansvarlig for den regnskapsmessige og økonomiske sektor, ikke bare i vårt selskap, men for hele konsernet.

*Kjell Mathisen*, som nylig har begynt hos oss i Drammen, er omtalt på side 21.

*Egil Nordendal* mønstret ut som førstereis allerede i 1936, men det var først etter krigen han kom til vårt rederi. I august 1945 ble han påmønstret som 2. styrmann/telegrafist til M/S «Hermelin», som på det tidspunkt var under kommando av «Pacific Fleet Train». Utreisen til skipet foregikk ikke uten komplikasjoner. Først til England for å vente på skipsleilighet. — Etter flere uker der, fikk han endelig, sammen med dengang maskinassistent Kjell Mathisen, skip til Australia hvor M/S «Hermelin» angivelig skulle ligge. Der var imidlertid intet skip, og så bar det videre til Hong Kong med en troppe-transporter. Vi kan tilføye at våre pensjonister Ottar Østerberg og Johs. Eide dengang var henholdsvis overstyrmann og 1. styrmann, og de ventet på avløsning etter sin krigsinn-sats. Etter å ha tjenstgjort på flere av våre skip, ble han kaptein på S/S «Hero» i mai 1953, og han har siden 1969 vært ansatt i vår mann-skapsavdeling.

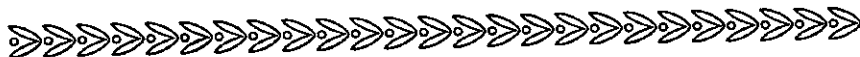
*Kaptein Johs. Eide*, som har 31 års tjeneste i rederiet, vil på Drammens Rederiforenings neste møte også bli tildelt et kaminur.

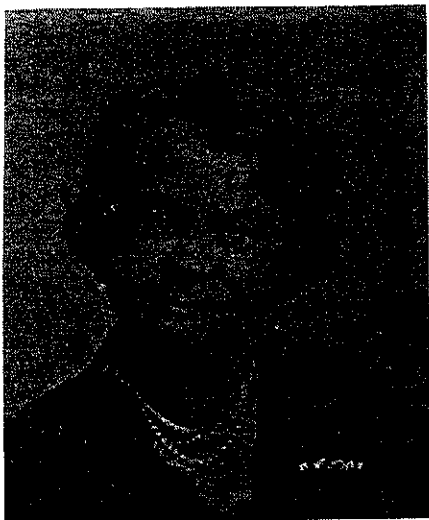
Noen dager før tilstelningen og utdelingen av ur i Drammen, hadde skipsreder Rolf Rose-Anderssen overrakt tilsvarende ur til følgende tre fortjente medarbeidere ved Thoresen & Co. Ltd. (Oslo) A/S.

*Rolf K. Christensen* ble ansatt 10. oktober 1930 som salgssjef og kontorsjef. 1. januar 1951 ble han utnevnt til administrerende direktør og ble medlem av styret. Han fra-trådte sin stilling 31. desember 1971 og er nu rådgiver i selskapet.

*Nils W. Smeby*: Da det Oversjøiske Compagnies Handelsselskap A/S' befraktnings- og papiravdelinger ble overtatt 22. oktober 1930, fulgte Smeby med som salgssassistent og skipningsmann. 15. april 1955 reiste han til Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong, for å overta stillingen som sjef for handelsavdelingen. Satt i japansk krigsfangenskap fra 1942 til krigens slutt og vendte tilbake til Oslokontoret 1. juli 1949 som assisterende salgs- og kontorsjef. Han ble utnevnt til direktør og styremedlem 23. juli 1957.

*Gunnar J. Friis* ble ansatt 26. august 1946 som bokholder, salgs- og skipningsassistent. Han har vært avdelingssjef i skipningsavdelingen siden 1949.





## Jubilanter

*Fru Ingrid Bruusgaard* fyller 90 år fredag 19. mai.

Hun er datter av trelasthandler Georges E. Lorentzen og hustru Sophie, f. Hansen, Drammen, og giftet seg i 1904 med vår meget avholdte, tidligere seniorsjef, skipsreder og svensk visekonsul Einar Bruusgaard som døde i 1958.

De satte bo i hennes barndoms-hjem «Ekeli» i Lier hvor hun bodde inntil mai 1969 da hun flyttet inn i ny leilighet i Øvre Torvgate 18 A, Drammen. Fruen har således fulgt med i rederiets utvikling gjennom skiftende tider i nære 70 år. Hun er fremdeles meget interessert i alt som skjer i selskapet og kommer ofte innom kontoret og slår av en hyggelig prat.

Fru Bruusgaard er kjent for sin store elskverdighet mot alle mennesker, alltid har hun et hyggelig ord til venner og kjente, og hun kan derfor glede seg over en omfattende anseelse og sympati. Den vitale damen er daglig å se i byen, og forøvrig hygger hun seg sammen med familien, ikke minst med sine fem barnebarn og ni oldebarn.

*Avdelingssjef Jan Backer Owe* fyller 50 år 30. april i år. Det lyder utrolig, men er visstnok sant.

Hans meritter fra unge år får være en privatsak, men følgende vita tåler offentlighetens lys: Etter realartium og stud. fag. var han en av «gutta på skauen» fra 1943—45. Etter fredslutningen dro han til London og tok arbeid i Nortraship, vendte tilbake til Norge i 1947 og ble ansatt som sekretær i Norges Rederforbunds skjønnsnemnd. I 1951 begynte han så i Bruusgaard Kjøsteruds Skibsaksjeselskap.

I B.K. har Backer'n hatt en finger med på de fleste områder, men med hovedvekten på datterselskaperes regnskaper og personalsaker. Det er i utøvelsen av sistnevnte funksjon og som kollega vi i første rekke har lært å sette pris på ham. Lett omgjengelig, godt humør, vennlig overfor alle er hans natur, og i parentes bemerket er han litt av en spilloppmaker. Det gode miljø vi har her på kontoret er i høy grad hans fortjeneste.



Backer'n har i de senere år kastet seg ut i politikken og er nå medlem av Drammen bystyre og innehar også en plass i styret for Drammen Trygdekasse.

Ved siden av familien er det friluftslivet som står hans hjerte nærmest, spesielt ski og orientering. Han har sogar klart å påvirke oss andre til å gi friluftslivet en sjanse, noe vi slett ikke har angret, men å følge Backer'n i løypa — se, det klarer vi ikke på tross av mange års handicap. Han blir bare verre og verre. Han har også vært en av ildsjelene bak Drammens etter hvert mange lysløyper, og mang en stolpe har hans «signatur».

Dessverre skal han 1. juni i år forlate oss her i B.K. til fordel for Drammen Kommune, hvor han som konsulent skal samordne kommunikasjonsmidlene innen byen.

Vi ønsker Jan Backer Owe lykke til i hans fremtidige stilling og takker ham på det varmeste for innsatsen både til beste for firmaet og hver enkelt funksjonær.

## INSPEKTØR KJELL MATHISEN

Vi har nå fått mer hjelp i inspeksjonsavdelingen, direkte importert fra Hong Kong.

Inspektør Mathisen (48) begynte i rederiet som 3. maskinist på M/S «Hermelin» i august 1945. Etter å ha seilt på flere av rederiets skip samt fullført sin utdanning, ble han maskinsjef på M/S «Hermelin» i februar 1952.

Deretter var han en tid i Ivarans Rederi A/S samt Anders Jahre.

I 1956 kom han tilbake til Bruusgaard Kjøsterud & Co. og var maskinsjef på M/S «Hervar» og M/S «Hai Lee» fram til juli 1957. Han overtok da stillingen som maskininspektør i Hong Kong og var der inntil han den 1. januar 1972 ble overført til hovedkontoret i Drammen.

For øvrig kan bemerkes at hans to kvinnelige «naboer» allerede har hatt stor glede av hans gode humør. Daglig strømmer vakre plystretoner gjennom veggen. Reportoaret spenner over et bredt register fra Beatles til Beethoven, og ofte plystrer de med. Jo, man godt si at med Mathisen har våren kommet til BK.

Vi ønsker ham hjertelig velkommen til vårt kontor.



## Forandringer i Hong Kong

I forrige nummer av BK Posten kunne vi berette om tap av agenturet for Barber Lines og at den stab som arbeidet i denne avdeling i Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong, kunne velge om den ville gå over i det nye Barber Lines A/S som nå er etablert.

Herrene Per Holst, Peter U. Motzfeldt, Hans J. Hjelde og Jan N. Ellingsen ble etter ansøking løst fra sine kontrakter og gikk over i det nye Barber Lines A/S pr. 1. februar i år. Det gjorde også hele den lokale stab i den tidligere Barber Lines avdeling.

Som tidligere nevnt, var Thor Vinde blitt General Manager i Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong, fra 1. juli 1971. Det er nå en glede å

legge til at han ble utnevnt til Managing Director fra 20. oktober i fjor.

I Thoresen Trading Ltd. skjedde det også forandringer. Selskapets Managing Director Sverre Hansen forlot Hong Kong sist i juni 1971 og flyttet hjem til Norge for å overta som administrerende direktør for Thoresen & Co., Ltd. (Oslo) A/S fra 1. januar i år, idet selskapets tidligere administrerende direktør Rolf K. Christensen fra samme dato nådde pensjonsalderen og gikk over i rådgivende stilling.

Ledelsen av Thoresen Trading Ltd., Hong Kong, ble ved Sverre Hansens avreise overtatt av Anders Pedersen som i den anledning ble utnevnt til General Manager.



Vår inspektør Kjell Mathisen reiste 6. mars til Østen hvor en rekke av våre skip skal dokke i første halvdel av 1972.

Det første blir M/S «Bragernes» som beregnes å dokke i begynnelsen av mars ved Namura Shipyard, Osaka. Dette er et nytt verksted for oss, men som kanskje de fleste kjenner til, er Thoresen & Co. Ltd. (Oslo) A/S utnevnt til Namura Shipyards representanter for hele Skandinavia. Foruten vanlig dokking skal «Bragernes» også «flushe» alle mellomdekk samt installere nye luker. Dette arbeid er mer eller

mindre samme arrangement som «Halldor»/«Hallvard»/«Hallborg». Tegninger og utførelsen av luker er denne gang utført av MacGregor Far East.

Etter «Bragernes» dokking reiser Mathisen til Hong Kong for å tjenstgjøre en tid ved Marine Department. Ca. 20. april reiser han så tilbake til Japan.

M/S «Hai Hing» dokker da ved Mitsubishi, Yokohama for vanlig dokking samt påbegynnelse av klasse og trekking av ror.

Den neste i rekken blir M/S «Hallborg» ved Asano Dockyard i

midten av april. Her blir det endel vedlikeholdsarbeider, men ellers vanlig dokking med ror og propelleraksel som skal trekkes.

Deretter kommer M/S «Halldor» også ved Asano Dockyard i slutten av april. Her er det kun vanlig dokking.

Som siste skip ved Asano Dockyard denne gang kommer M/S «Hallvard» som skal påbegynne klassen på skrog ca. midten av mai.

M/S «Hydra» går i fart på Australia, og det er for tiden planer om å dokke dette skip i Australia i juni. Da rederiet ikke har noen erfaring med å dokke skip der, er det nu undersøkelser i gang om

dette. Mathisen vil eventuelt etterse dokkingen.

«Hermelin» skal ha en «brush-up» i Singapore i juni hvor det blir vanlig dokking og et Veritas pålegg som skal utføres. Som siste skip før Mathisen setter nesene hjemover, regner han med å etterse også «Hermelin», og han ventes å være tilbake i Drammen i midten av juni.

Det er også Mathisens mål å nå de fleste skip for å diskutere den nye kontoplan for reparasjon og vedlikehold dekk og maskin. For de skip han besøker, vil man også forsøke å komme frem til en budsjettordning for reparasjon og vedlikehold.



## ***In memorian***

Maskinsjef Hans Ivar Sørensen døde den 25. januar i år etter lang tids sykdom.

Maskinsjef Sørensen ble født i Kragerø den 13/12-1912 og begynte i rederiet som 3. maskinist på D/S «Halldor» den 3/4-1939. D/S «Halldor» ble senket av japanerne på Hong Kong havn i desember 1941, og etter overgivelsen av Hong Kong, satt maskinsjef Sørensen sammen med en del andre nordmenn i japansk fangenskap i

Hong Kong til krigens slutt.

Etter frigjøringen fortsatte han sin utdannelse og kom høsten 1947 ombord på «M/S «Hermelin». I 1952 ble han maskinsjef på M/S «Hervar» og var siden maskinsjef på en rekke av rederiets skip til han sluttet sjøen i 1963 på grunn av sykdom.

Med Hans Sørensen er en dyktig medarbeider og en sjøens hedersmann gått bort.

Vi lyser fred over hans minne.



## Sport

### Resultatliste for BK-serien i friidrett i Yokobama

Fjorårets BK-serie i Yokohama viste en meget bra deltagelse. Ut fra dette må vi ha godt håp om at det i 1972 vil bli en ytterligere forbedring i bredden. Det er farlig å trekke frem enkeltprestasjoner, men uten forkleinselse for andre, må vi vel kunne fremheve elektriker Bjørne Ringdals resultater som ga 2.118 poeng. Vi gratulerer! Når dette skrives, er han forresten på vei hjem til Alesund fra Cedros Island, og vi håper han tar godt vare på formen til han neste gang mønstrer ut.

M/S «Hallvard» ble seriens vinner, og mennene bak seieren er i alfabetisk rekkefølge:

P. Haga  
O. Hassum  
L. Jakobsen  
O. Johansen  
J. H. Naley  
V. Skau  
H. Winsjansen  
S. Ytreland

Det har der ombord vært en massiv oppslutning med en overveldende poenghøst. Vi gratulerer med gullmedaljen!

Det er klart at det nå er enkelte som tar mål av seg til bedre resultater. Aller hyggeligst synes vi det ville være om flere fant å kunne delta.

Før vi går over til enkeltresultatene, må vi takke Velferdskontoret i Yokohama for innsatsen, og de tildeles herved — Æresprisen —.

Gj.sn.poeng

1. og BK-mester  
M/S «Hallvard» ..... 648,00
2. M/S «Hermod» ..... 316,25
3. M/S «Hermion» ..... 260,14
4. M/S «Hai Hing» ..... 257,44
5. M/S «Hamlet» ..... 238,89
6. M/S «Bragernes» ..... 96,69
7. M/S «Hallborg» ..... 62,50
8. M/S «Halldor» ..... 26,00

#### Klasse I

100 m	sek.
1. Johansen, O. «Hallvard»	12.8
2. Jakobsen, L., «Hallvard»	12.9
2. Gjerde, J., «Hermion»	12.9
4. Dahl, R., «Hamlet»	13.1
5. Naley, J. H., «Hermod»	13.3
5. Haugland, B., «Hermion»	13.3
7. Johanson, B., «Hermod»	13.6
8. Amundsen, U., «Hamlet»	13.7
9. Ness, B., «Hamlet»	13.8
10. Moe, H. Kr., «Hermod»	13.9
10. Borgersen, H. «Hamlet»	13.9

#### Kule

	m
1. Jakobsen, L., «Hallvard»	9,24
2. Haugland, B., «Hermion»	9,03
3. Homleid, T., «Hamlet»	8,45
4. Gjerde, J., «Hermion»	8,39



5. Amundsen, U., «Hamlet» 8,36
6. Johansen, O., «Hallvard» 8,34
7. Dahl, R., «Hamlet» 8,14
8. Winsjansen, «Hallvard» 8,08
9. Nakken, K.A., «Hai Hing» 8,03
10. Knutsen, J., «Hermion» 7,95

<i>Høyde</i>	m
1. Karlsen, B. «Hamlet»	1,48
2. Dahl, R. «Hamlet»	1,45
3. Amundsen, U., «Hamlet»	1,43
4. Sparstad, P. «Hamlet»	1,40
5. Ness, B., «Hamlet»	1,38
6. Johansen, O., «Hallvard»	1,37
7. Sæther, A., «Hamlet»	1,36
8. Jakobsen, L., «Hallvard»	1,34
8. Haugland, B., «Hermion»	1,34
10. Gleden, J., «Hamlet»	1,33
10. Sollie, S., «Hamlet»	1,33

<i>Lengde</i>	m
1. Dahl, R., «Hamlet»	5,29
2. Amundsen, U., «Hamlet»	5,20
3. Johansen, O., «Hallvard»	5,13
4. Naley, J. H. «Hallvard»	4,75
5. Karlsen, B. «Hamlet»	4,65
6. Utseth, I., «Hamlet»	4,42
7. Jakobsen, L., Hallvard»	4,40
8. Ness, B., «Hamlet»	4,34
9. Homleid, T., «Hamlet»	4,31
10. Sagaard, B. «Hamlet»	4,20

### *Klasse II*

<i>100 m</i>	sek.
1. Holst, W., «Hermod»	13.2
2. Ytreland, S., «Hallvard»	14.6
3. Lauvli, O., «Hermion»	14.7
4. Skotgård, R., «Hermion»	14.9
5. Haga, P. «Hallvard»	15.1
6. Christiansen, «Bragernes»	16.7
7. Søvik, A., «Hermion»	16.8

<i>Kule</i>	m
1. Christiansen, «Bragernes»	8,83
2. Ytreland, S., «Hallvard»	8,68
3. Lauvli, O., «Hermion»	7,97
4. Haga, P., «Hallvard»	7,82
5. Skotgård, R., «Hermion»	7,35

6. Djøseland, A., «Hai Hing» 7,12
6. Sagaard, B., «Hamlet» 7,12
8. Viksøy, D., «Hermion» 6,84
9. Mehren, J. E., «Bragernes» 6,63
10. Søvik, A., «Hermion» 6,45
11. Skau, V., «Hallvard» 5,69

<i>Høyde</i>	m
1. Ytreland, S., «Hallvard»	1,25
1. Skotgård, R., «Hermion»	1,25
3. Lauvli, O., «Hermion»	1,21

<i>Lengde</i>	m
1. Ytreland, S., «Hallvard»	4,22
2. Sagaard, B., «Hamlet»	4,20

### *Klasse III*

<i>60 m</i>	sek.
1. Heggen, Y., «Hamlet»	8.2
2. Hassum, O., «Hallvard»	8.4
3. Løvendal, E., «Hermod»	9.6
4. Jørum, K., «Hermion»	9.8

<i>Kule</i>	m
1. Jørum, K., «Hermion»	8,78
2. Hassum, O., «Hallvard»	8,25
3. Heggen, Y., «Hamlet»	7,08

<i>Høyde</i>	m
1. Heggen, Y., «Hamlet»	1,41
2. Jørum, K., «Hermion»	1,19

<i>Lengde</i>	m
1. Hassum, O., «Hallvard»	4,12
2. Heggen, Y., «Hamlet»	3,76

### *Klasse IV*

<i>60 m</i>	sek.
1. Ringdal, B., «Hamlet»	9.3
2. Schibsted, O., «Hai Hing»	11.6

<i>Kule</i>	m
1. Sjøberg, A., «Hallborg»	7,46
2. Schibsted, O., «Hai Hing»	7,31
3. Ringdal, B., «Hamlet»	6,81

<i>Høyde</i>	m
1. Ringdal, B., «Hamlet»	1,35

Lengde	m
1. Ringdal, B., «Hamlet»	4,35

4-kamp resultater:

Klasse I	poeng
1. Dahl, R., «Hamlet»	1.475
2. Johansen, O., «Hallvard»	1.407
3. Amundsen, U., «Hamlet»	1.352
4. Jakobsen, L., «Hallvard»	1.262

Klasse II	poeng
1. Ytreland, S., «Hallvard»	809
2. Lauvli, O. «Hermion»	521
3. Skotgård, R., «Hermion»	488

Klasse III	poeng
1. Heggen, Y., «Hamlet»	1.665
2. Hassum, O., «Hallvard»	1.298
3. Jørum, K., «Hermion»	968

Klasse IV	poeng
1. Ringdal, B., «Hamlet»	2.118

Følgende resultater er stort sett oppnådd i forbindelse med idrettsmerkeprøver, og har ikke vært med i utregningen for BK-serien. Derimot kunne en gjerne foreslå at også hopp uten tilløp til neste år kunne være tellende ved poengutregningen.

Hopp uten tilløp

Klasse I

Høyde	m
1. Johansen, O., «Hallvard»	1,31
2. Haugland, B., «Hermion»	1,25

Klasse II

1. Lauvli, O., «Hermion»	1,21
--------------------------	------

Klasse I

Lengde	m
1. Johansen, O. «Hermod»	2,44
2. Bang, Leif O., «Hallborg»	2,43
3. Moe, Hans Kr., «Hermod»	2,41
4. Knudsen, S., «Bragernes»	2,33

Klasse II

1. Holst, Walter, «Hermod»	2,41
2. Lauvli, O., «Hermion»	2,40
3. Christiansen, «Bragernes»	2,40
4. Jakobsen, L., «Hallvard»	2,38
5. Mehren, J., «Bragernes»	2,20

Klasse III

	m
1. Hassum, O., «Hallvard»	3,32

Klasse IV

	m
1. Sjøberg, Åke, «Hallborg»	2,11



Jogging på stedet



Bevegring tilbake-opp



Småhopp med bena sammen

For å kunne prestere toppresultater i friidrett, trengs også vanlig mosjonstrening, og vi satser på å få *alle* våre lesere i toppform ved å gjengi noen øvelser Norske Folk anbefaler.

Flere kommer i neste nummer. God trim!

## **M/S «Hermion» - en reise med komplikasjoner**

Sett fra en reders synspunkt, kan det være en fordel å ha et skip bortfraktet på timecharter — i det minste på dagens dårlige fraktmarked. Som eksempel kan nevnes vår egen M/S «Hermion» som i flere år seilte på timecharter til Mitsui, det siste året til den gode raten US\$ 5,10. Imidlertid ble båten tilbakelevert i Japan i november i fjor. Fra da av og frem til i dag har det vært en kamp for å skaffe båten beskjeftigelse, en kamp mot grekere og andre sjøfarende om mer eller mindre dårlig betalte laster.

Etter en rask reise fra Japan til Statene, var «Hermion» åpen i Jacksonville, Florida, i begynnelsen av januar. For å gjøre en lang historie kort: «Hermion» ble sluttet for en last «turnings» (dreiespon og annet stålavfall) fra Boston og New Haven til Bilbao. Lite ante vi på det tidspunkt om all den elendighet vi skulle vederfares før lasten var bragt vel i havn. Før så langt klarte de spanske befrakterne til fulle å bevisse at de siste conquistadorer ikke var døde.

Det er alminnelig kjent at turnings under spesielle forhold er selvantennelig. Før vi aksepterte lasten, konsulterte vi Skipskontrollen, Unias, Skuld og rederier som hadde erfaring med last av denne sort. Ingen hadde innvendinger mot føring av lasten, forutsatt at den ble riktig behandlet. Imidlertid målte man allerede på kai før innlasting i Boston temperaturer på 50 gr. Fahrenheit som raskt steg til det dobbelte etter et par dager i lasterommet. Høyeste temperatur ble målt til 191 gr. Fahrenheit. Etter sluttlasting i New Haven, ble skipet holdt tilbake av myndighetene i 2 døgn inntil tem-

peraturen i lasterommet hadde stabilisert seg på den riktige siden av 110 gr. Fahrenheit, som er et kritisk punkt. Vi på land mottok med spenning de daglige telegrammene fra «Hermion» med oppgave over temperaturen i lasterommene, og vi pustet lettet ut da det var klart at den var nedadgående.

«Hermion» kom vel frem til Bilbao 25. januar og lossingen kunne begynne. Det var på dette tidspunkt vi for alvor begynte å få vanskeligheter med befrakterne. Av frakten, som var relativt bra på dagens marked, var 90 % betalbar 7 dager etter «signing Bills of Lading». Imidlertid betalte befrakterne ikke frakten ved forfall. Begrunnelsen var at man ventet på valutalisens fra de spanske myndigheter. Etter en rekke purringer fra vår side, forandret nå befrakterne taktikk idet de angivelig fikk en lokal bankstreik å stri med. Ved kontroll bragte vi i erfaring at det hverken var eller hadde vært noen bankstreik i Bilbao. Da befrakterne i tillegg til manglende valutalisens også syntes å mange vilje til å betale frakten i henhold til avtale, tok vi kontakt med Nordisk Skibsrederforening for eventuelt å utøve lien i lasten.

Dette som i sjøretten betegnes som å utøve lien i lasten består i at rederiet ved rettslig stadfestelse beholder lasten i sin varetekt også etter lossingen inntil befrakterne har betalt eller stilt sikkerhet for opptjent frakt. Med assistanse av «Nordisk» oppnådde vi til slutt en bankgaranti for 90 % av fraktbeløpet. For resterende frakt samt for opptjent demurrage tok vi lien i en part av lasten som sikkerhet for vårt krav mot befrakterne.

## Sjømannsprest blant OL-deltagere

Situasjonsbilde fra Hong Kong havn i begynnelsen av 1960-årene:

Et BK-skip er nettopp ankommet, man er ferdigfortøyd i bøyen og det er «well» i maskinen. Rundt omkring er det et yrende liv og en armada av småbåter. Det er djunker som skal til skutesiden for å levere last, og det er bunkersbåt og sampaner i en intens kamp for å sikre seg en plass ved skutesiden. Mot fallrepet på babord side stimer en flåte av motorbåter — det er agenten, toll- og immigrasjonsmyndigheter, stevedorer, skipshandlere og handelsmenn som alle har sine gjøremål ombord. Første båt som klapper inntil fallrepet er imidlertid sjømannskirkens båt «Måken», og sjømannsprest Leif Aagaard skritter ombord. Snart er det hyggelig gjensyn med presten og de 6—7 norske offiserene ombord.

Jo, navnet Leif Aagaard har en god klang i BK-kretser. Han har en utpreget evne til å skape kontakt, noe som bl. a. bidro til at det å komme til Hong Kong var ensbetydende med å komme «hjem» for de BK-folk som seilte i linjefarten på Østen.

Fra Hong Kong ble Leif Aagaard kalt hjem til Den norske Sjømannsmisjons hovedkontor i Bergen hvor han nå i en årrekke har virket som «utenriksminister».

Fra Drammens Tidende og Buskeruds Blad sakser vi fra et intervju avisen hadde med Leif Aagaard i forbindelse med vinterolympiaden i Sapporo som nå er vel overstått:



«Det var i Japan det hele begynte i 1964, sier Aagaard til avisen. Det skjedde på grunnlag av en avisartikkel som den kjente «idrettspresten» Kjell T. Lund skrev, der han slo til lyd for at Norge burde sende en prest med olympia-troppen. Dermed ble det kontakt mellom Idrettsforbundet og kirken, representert ved biskop Smeemo, og forhandlinger mellom ham og generalsekretær Normann i Idrettsforbundet førte til at det ble Tokyo-tur. Det samme gjentok seg i 1968, med biskopene som initiativtagere på kirkens vegne, og jeg var

både i Mexico City og hos seilerne i Acapulco, sier Leif Aagaard. Det er også vedtatt at jeg etter Sapporo skal til München og Kiel i august neste år.

— Hva gjør en prest blant OL-deltagere?

— Generelt sett kan vi si at jeg forsøker å være for idrettsfolkene hva en sjømannsprest er for sjøfolkene. Det vil si at jeg arrangerer hyggekvelder, holder gudstjenester, hjelper til med shopping- og sight-seeing turer, har samtaler med deltagerne enkeltvis og i grupper. Det fine er at dette er ikke noe som kirken dytter på idrettsfolkene. Det hele har sprunget ut av samarbeidet mellom kirken og idrettsorganisasjonene.

— Den mentale oppladning skal jo være så viktig foran en olympiade. Kan du gjøre noe der?

— De er jo utsatt for et kolossalt psykisk press, og da gjør det godt å kunne slappe av om kveldene.

Programmet er gjerne allsang, små konkurranseleker der de enkelte tropper kjemper mot hverandre og så vanker det gjerne medbragt spekepølse, geitost og flatbrød. Vi slutter alltid av med en andakt. Flere av svenskene og danskene ville gjerne delta i disse sammenkomstene våre, men det har rett og slett ikke vært plass til det. Følgen er at nå skal svenskene ha sin egen prest med til OL.»

Får vår egen del er vi overbeviste om at Leif Aagaard kan inspirere våre OL-deltagere til å yde sitt beste, noe også resultatene i Sapporo skulle være bevis for. Vi ønsker ham lykke til i arbeidet blant sjøfolk og idrettsungdom, sjømannspresten fra Hong Kong som etter hans eget utsagn er den eneste presten som er kommet dalende ned fra oven i bokstavelig forstand — han var nemlig fallskjermjeger i Kompani Linge under krigen.



BK-posten håper at ihvertfall endel av leserne fikk oppleve «drømme»-påsken.

## **BK på Borneo**

I slutten av 40-årene tok BK opp farten på Britisk Nord-Borneo og senere Sarawak, og i de følgende år hadde rederiet en hel liten flåte i fart mellom Borneo og Bangkok/Hong Kong/Japan. — Det var «Henrik» og «Hervar» i skyttelfart mellom Hong Kong og Borneohavner, «Hero» og «Hydra» som fraktet ris mellom Bangkok og Borneo. De tre Lindholmenskipene, «Hermod», «Helios» og «Hai Meng», gikk i triangelfart mellom Japan, Hong Kong og Borneo. Disse skipene hadde såkalt Hong Kong-lisens for føring av ca. 800 mellomdekkspassasjerer, for det meste kuller fra Hong Kong til Borneo. I tiden mellom 1950 og 1960 var det BK som dominerte linjefarten på Borneo, og i denne perioden var det ikke uvanlig at 2—3 av våre skip befant seg samtidig på kysten derne, i havnene fra Kuching i vest til Sandakan og Tawau i øst.

Den ekspansjon mange hadde forutsett etter krigen uteble, og som følge av dette har BK i de siste årene gradvis redusert sin linjefart på Borneo. Riktignok gjorde «Hermelin» alle prognoser til skamme og fortsatte ufortrødent sin fart basert på risimporten til Borneo fra Thai-

land. Likeledes ble forbindelsen Japan/Borneo opprettholdt ved hjelp av «Hai Hing», men da de tre Lindholmenskipene ble solgt i fjor vår regnet vel de fleste med at Borneo-æraen var slutt for BK's vedkommende. Men den gang ei.

Samtidig med at Lindholmenskipene ble levert de nye eiere oppsto den situasjonen innen Japan/Thailand konferansen at N.A.L med sine tre skip «Hallvard», «Halldor» og «Hallborg» fikk overkapasitet i forhold til den kvote man var tildeelt innen konferansen. For å unngå å bli straffet på pungen som «overearner» ved årets utgang, måtte vi redusere booking av Bangkoklast fra Japan. Et annet virkemiddel vi tok i bruk var å akseptere Borneolast fra Japan for enkelte seilinger med tilsvarende reduksjon av last til Bangkok.

I lokale Borneoaviser kan man nettopp i disse dager lese om gigantiske prosjekter for utvinning av olje og naturgass utenfor Borneokysten. Kanskje det er nettopp dette som skal til for å sette i gang den forventede ekspansjonen på Borneo, og som kan gi grunnlag for en utvidet linjefart i dette området?

*At det går an!*

Det er utrolig hva vi kan oppleve av feilskrivning, og hvordan vårt firmanavn kan radbrekkes forteller følgende eksempler:

Bruusgård Kjøtt & Co.

Brunsgård Kjøterhus & Co.

Brus og Kjøsterud  
Bruusgaard Kisleruds Skibakeje-  
se I Skap  
Bruuszand Krostema Co  
Brunsgård Kioskavd.

## Dagbok fra tilsyn med nybygg i 1899

Fra grosserer Elias Amundsen, Larvik, har vi mottatt følgende brev:

«Under en loftsrydning har jeg funnet en dagbok efter min bestefar, O. Chr. Syvertsen (1840—1908) for tidsrommet april—okt. 1908.

Bestefar tilså i dette tidsrom byggingen av «Hugin», «Hydra» og «Hero» i Sunderland.

Bestefar førte «Hero», som avgikk fra Sunderland okt. 1899, til desember 1905. «Hero» var dengang ett av Norges største dampskip.

Jeg vedlegger opptegnelsene, som jeg gjerne vil ha igjen så snart som mulig, — men De må jo gjerne ta fotokopi og eventuelt bruke opplysninger, f. eks. i Deres bedriftsavis.»

D/S «Hugin» og «Hydra» var bygget hos Wood, Skinner, Tyne, og var på 2.300 t. dw. D/S «Hero» var på 6.200 t. dw. og ble bygget hos Osborne Graham.

Dagboken er på 39 sider og har et avsnitt hver dag om værforhold, om mennesker og arbeidsforhold, og om hva som er blitt besiktet i løpet av dagen og med hvilket resultat. Den begynner på avreisedagen fra Drammen 7. april 1899 med Fred. Olsens Engelsbåt, D/S «Sterling». Den brukte 3 døgn til Tyne Dock, riktignok med anløp av Larvik og Arendal. Dagboken slutter 25. september s. å., da man holder på å gjøre D/S «Hero» sjøklart til første tur, med avgang 2. oktober til Tampa, Florida.

I denne tiden var da også D/S «Hugin» sjøsett og levert. Kaptein O. Chr. Syvertsen skriver i dagboken om disse begivenheter:

*Mai 3.:* Tilbragte Natten ombord paa «Sterling» for at være tilstede ved dennes afgang Morgen kl. 7. Einar Bruusgaard reiste hjem. Kl. 11.10 Formiddag gik «Hugin» paa vandet. Afløbningen foregik meget smukt. Baaten blev døbt af Frøken Skinner, som faddere 2de Frøken Skinner, Mr. Hunter, Mr. Burnett samt flere andre Herrer. Efter Afløbningen samledes Selskabet paa Contoret hvor de sedvanlige Taler for Bygherrer, Rederi og Fører blev holdt, man skiltes med gjensidig tilfredshed over at «Hugin» var et meget smukt Skib samt Haab om at Rederiet vil høste glæde af det.»

Som man ser, var det ikke så store festligheter i anledning stabelavløpet, og rederen selv hadde øyensynlig ikke tid til å være til stede ettersom han reiste med «Sterling» om morgenen.

D/S «Hydra» ble sjøsett 19. juli, og denne begivenhet er omtalt som følger:

«19 juli: Smukt Veir, var ved Bill Quay. «Hydra» gik paa vandet kl. 12 Middag. Afløbningen foregik meget godt.»

Om prøveturen for D/S «Hugin» skrives den 24. juli:

«Reise til Bill Quay om Morgenen for at være med paa «Hugin»s Prøvetur. Afgik fra B. Quay Kl. 10½ Formiddag, justerede Compaser, ble ferdig med samme Kl. 1½ Efm. herefter skulde Prøvene af Maskin foregaa men viste det sig snart at

det var noget iveien med Maskin, et Ophold af 2 Timer, fulgte hvor-paa Anker blev imidlertid sluppet i Bunden for nærmere undersøgelse af Spillet, dette viste sig iorden. Samtidig foretoges undersøgelse af Agter Pigtank som viste endel smaa-lekager hvilke vil blive tettet, endel mangler paa Dek skal blive rettet paa. Kl. 4½ var Maskinen iorden og gik man derefter Prøven over den opmaalte mile som viste en fart af Cirka 10 Knob, efter 3 Prøver over nevnte Mile gik Skibet til Blyth for at intage Last for Söderhamn. Der ble bestemt at Prøvetur atter skulde foretages efter endt Lastning.»

D/S «Hero» ble sjøsatt 19. august:

«Smukt Veier. Kl. 1½ Efm.dag gik «Hero» paa Vandet lykkelig og vel. Skibet afgik for Valsend samtidig for at indtage sin Maskine. Som Faddere fremstod min Hustru, Fru Gabrielie, Frøken Olsen med flere Damer og Herrer. Efter Afløbning samledes alle indbudne til at være tilstede paa Contoret hvor Mr. Osborne ønskede Rederiet til-lykke med Baaden. Den forfaldne Termin £ 7.000 blev indbetalt. Telegram derom hjemsendt samt med-delelse om «Hero»s Afløbning.»

D/S «Hydra» gikk prøvetur 24. august.

«Smukt Veier. Var ved North Eastern, senere paa Prøvetur med «Hydra», denne falt saadan ud at man resulterede i a tage Skibet til-bage til Tyne, der viste seg en lille feil ved Høitrykstempelet. Mr. Hun-ter var ombord, og var han ikke

tilbøielig til at lade Skibet gaa paa sin lange reise. Var tilbake i Tyne Kl. 6 Aften.»

Engelske verftsarbeidere var øyen-synlig ikke fornøyde med sin be-tingelser den gangen heller. 18. mai skrives:

«Smukt Veier! Var ved Hylton hele Dagen, arbeidet gik raskt fra Haand. Endel av Pladerne gik ud grundet misnøie med Ugeaflønnin-gen.»

Norske redere bygget øyensynlig meget ved engelske verksteder den gangen. Således sees at Bruusgaard Kiøsterud bygget 21 skip der fra 1893 til 1913. Det fremgår også av kaptein O. Chr. Syvertsens dag-bok at han var med på flere prøve-turer for andre norske rederiers skip i den tid han førte nybiggingstilsyn.

Om deltagelsen i D/S «Thordis» prøvetur skrives mai 13.:

«Overtrukken og blandet Luft. Om Morgenen Kl. 5 gik sammen med Bruusgaard ombord paa «Thor-dis» af Tønsberg for at være med paa Prøvetur, gik udaf Tyne Dock Kl. 6¾. Prøveturen foretoges un-der gunstige omstendigheder og faldt mindre tilfredsstillende ud. Farten, over Milen, 10.2 Knob. «Thordis» var i flere henseende misselig udstyret, paa langt nær ikke ferdig som den burde og skulde være, alt i en Røre ombord. Kom iland Kl. 11 Formiddag.»

D/S «Thordis» er antagelig Wilh. Wilhelmsens skip «Thordis». Som vi ser, hadde båtene en tendens til ikke å bli ordentlig ferdig til prøve-tur den gangen heller.