



BK POSTEN

Nr. 14

SEPTEMBER 1972

S. årg.

Norwegian Asia Line

adds

海利

m.s. "HAI LEE" 号

to

N. A. L. Fleet

Fully equipped with modernized deck machinery
heavy derricks large hatches ample reefer space
the superb modern cargo liner m.s. "Hai Lee" will
be placed on the ICNAL service in August 1972
joining the "Halldor" and the "Hallborg"



Japan/Thailand/Japan direct service

m.s. "Hai Lee" 9,270 dwt

m.s. "Halldor" 6,500 dwt

m.s. "Hallborg" 6,635 dwt

Japan/Borneo/Japan service

m.s. "Hallvard" 6,500 dwt

m.s. "Hai Hing" 3,925 dwt

General Agents in Japan

THORESEN & CO., (JAPAN) LTD.

Bruusgaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskap – generalforsamling

Årets generalforsamling ble avholdt i Drammen 19. juni og var sterkt preget av at skipsreder Arne Teigen har kjøpt en vesentlig del av selskapets aksjer (over 35 %) og blir således langt den største aksjonær i selskapet.

Det ble før generalforsamlingen inngått en avtale mellom det tidligere styret og skipsreder Teigen om at sistnevnte og statsaut. revisor Knut Kloster skulle bli medlemmer av styret ved siden av Bruusgaard Kiøsterud & Co. (skipsrederne Rolf Rose-Andersen, Einar Bruusgaard og K. A. Wang). Det var dessuten før generalforsamlingen på det rene at skipsreder Teigen ville foreslå tre av «sine» folk som medlemmer av representantskapet. Utfallet av valgene på generalforsamlingen ble at skipsreder Teigen og statsaut. revisor Kloster ble innvalgt som styremedlemmer samt at h.r.advokat Thor Kluge og kontorsjef Rolf Michalsen ble valgt inn i representantskapet i stedet for Arne Teigen og direktør Detlev Aass, som falt for aldersgrensen.

Bruusgaard Kiøsterud & Co. fortsetter som forretningsfører for rederiet.

Skipsreder Teigen er blitt formann i det nye styret, og vi ser frem til et nært og tillitsfullt samarbeid med de nye styremedlemmer. Skipsreder Teigen er kjent som en dynamisk og handlekraftig shippingmann som sikkert vil gjøre sitt beste til gagn for rederiets videre drift.

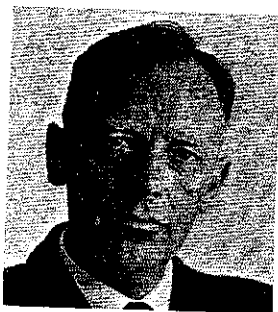
Vi gjengir de viktigste data for våre nye styre- og representantskapsmedlemmer:



Skipsreder Arne Teigen:
Født Askim 5/5-1937.
Navigatørutdannelse til og med
høyere Skipsførereksamen.
Fartstid som navigatør.
Startet sitt eget rederi i 1964 og
disponerer nå 12 skip, 9 stykk-
godsskip og 3 småtankere.



Statsaut. revisor Knut Kloster:
Født Stavanger 1929.
Realartium 1947.
Handelsgymnasium 1948.
Statsaut. revisoreksamen 1957.
Arbeidet med revisjon fra 1950.
Egen revisjonspraksis fra 1959
med kontor i Stavanger.
Virksomhetsområde: Industri —
handel og shipping.



Høyesterettsadv. Thor Kluge:
Født 6/5-1926.
Cand. jur. 1950.
Dommerfullmektig-advokatfull-
mektig 1951-53.
Egen praksis i Stavanger fra
1953.
Høyesterettsadvokat fra
1964.
Sekretær i Stavanger Re-
deriforening siden 1953.



Kontorsjef Rolf Michalsen:
Født Skjervøy 28/5-1932.
Handels- og navigatørutdannelse
inkludert Høyere Sipsførereksa-
men. Dispasjøreksamen.
Fartstid som dekksoffiser i lin-
jefart og en del shipping prak-
sis.
Fører hos Arne Teigen fra 1964
og kontorsjef i samme rederi fra
1968.

med overtagelsen. Man benyttet da anledningen til å utføre diverse arbeider, bl. a. ble bunkerskapasiteten øket, «Kinabyse» og intercom. anlegg installert.

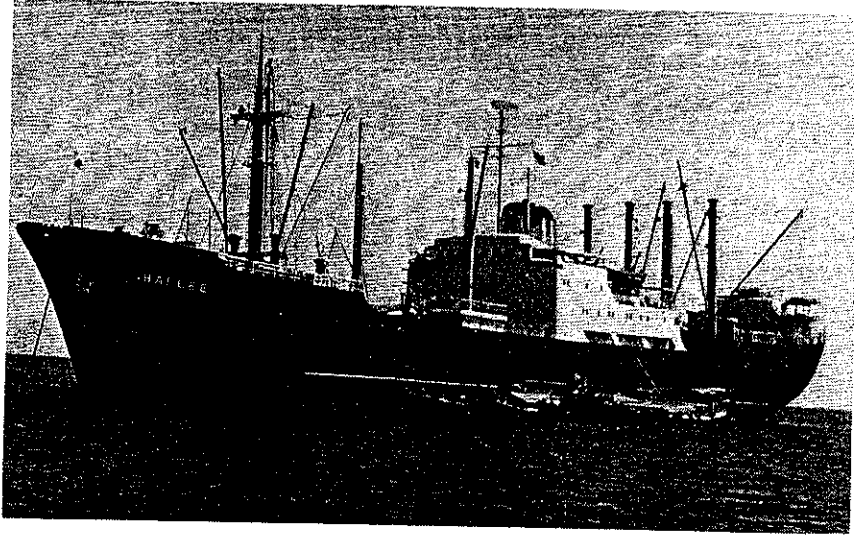
Skipet er nå 13 år gammelt, men ifølge våre inspektører er skrog, lasterom og innredning fullt på høyde med tilsvarende tonnasje av vesentlig yngre årgang.

«Hai Lee» ble tatt ut til Østen av vår seniorkaptein Henry ja-

kobsen, assistert av maskinsjef H. Nikolaisen og overstyrmann J. Kuløy som begge seilte med «Måkefjell» for Olsen & Ugelstad, hvilket også gjelder for de fleste av offiserene.

Etter overlevering den 12. mai gikk skipet inn på et tidscerteparti til Wilh. Wilhelmsen. Skipet lastet i Helsingborg, Oslo, Gøteborg og Lisboa for diverse havner i Syd-Afrika.

M/S «Hai Lee» på sin første tur i N.A.L.-fart



M/S «Hai Lee»

Fra årsskiftet var vi i markedet etter et secondhand linjeskip for Thailand/Japan farten, fortrinnsvis av samme størrelsesorden og med samme spesifikasjoner som våre øvrige skip i denne fart.

Etter å ha vurdert en rekke tilbud konsentrerte vi oss om M/S «Måkefjell» som syntes å tilfredsstille våre krav. Et vesentlig moment var en gunstig pris — 4,5 mill. kr. — som uten tvil var påvirket av det forhold at skipet er utstyrt med dobbeltvirkende motor. Vår sjefinspektør Fischer-Hansen inspiserer skipet i begynnelsen av mai og kunne da konstatere at «Måkefjell» var velutstyrt og meget godt vedlikeholdt. Skipet har tidligere seilt på Kontinentet/U.K./Great Lakes i sesongen og i frukt-fart Israel/Kontinentet/U.K. om vinteren. Etterat forhandlingene med Olsen & Ugelstad var avsluttet, overtok vi «Måkefjell» i Rotterdam 12. mai.

Det nye tilskudd til BK-flåten — som altså seiler under navnet «Hai Lee» — ble bygget ved Kieler Howaldtswerke i 1959. Skipet er en åpen/lukket shelterdecker med en dødvekt på 6.640 tonn på 23'7" som åpen og 9.270 tonn på 28' som lukket. Det er en midskipsbåt med 3 rom forenfor midtskipet og 2 rom aktenfor. «Hai Lee» er ca. 10—15' lengre enn våre «Hall-skip, og bredden er 59', så stabiliteten er god.

Skipet har en balekapasitet på 449.790 cft., og grainkapasiteten er 496.820 cft. Heri er inkludert 34.500 cft. fryseromskapasitet for føring av frukt og fryselast ($\div 20^{\circ}$ C) fordelt på 6 kamre av aluminiumskonstruksjon og med avansert ventilasjonsanlegg.

Kubikken omfatter også 4 dyp-tanker med hetecoiler for føring av vegetabiliske oljer, ca. 150 tonn olje i hver tank, samt en latex tank med kapasitet ca. 100 tonn.

Lukene på værdekket har MacGregor «single pull» lukedekslar. Lukene i mellomdekkene er flus-hede, sidehengslede ståldekslar. I luke nr. 2 er det imidlertid stål-pongtonger som nok vil vise seg noe tidkrevende å operere i linjefart. Lasterommene er i utmerket stand utstyrt bl. a. med Cargo Care System, CO₂-anlegg, elektrisk lys og vertikale lasteribber.

«Hai Lee» har et bra gear med selvstagende master og poster bortsett fra formasten med en 30 tonn tungløftsbom. Av bommer er 2 stk. 3 tons, 8 stk. 5 tons, 4 stk. 10 tons samt tungløftsbom som nevnt på 30 tons. Toppingsvinsjer er tilkopp-let lastevinsjene som er av Siemens fabrikat.

Innredningen er av meget høy standard. I lugarer, messer og korridorer er det benyttet respatex. Det er dessverre bare passasjer-lugarene som har aircondition anlegg. Det er mulig at offiserene kommer til å benytte disse eller man velger å bygge om et av ventilasjonsaggregatene som i tilfelle ville kunne gi aircondition for hele midtskipet.

Navigasjonsutstyret ombord er tidsmessig med gyrokompass, autopilot, 2 ekkolodd, elektrisk logg, VHF, osv.

Som nevnt tidligere er maskineriet noe komplisert som følge av at hovedmotoren er dobbeltvirken-de. Det er tre hjelpemotorer Bergen Diesel, donkeykjele med automatisk fyring, ekshaust gass-kjele og rikelig med pumper.

«Hai Lee» ble dokket og bunn-smurt i Rotterdam i forbindelse

Driftsresultater 1. halvår 1972

Trampskipene

I de siste nummer av BK Posten har vi under denne heading kommentert beskjefteigelse og driftsresultater for våre 5 trampskip samt forsøkt å holde leserne å jour med utviklingen på fraktmarkedet. Som tidligere nevnt ble det notert bunnrater ved utgangen av 1971, såvel for tørrlast som for tank. Denne tendensen fortsatte i de første månedene av inneværende år og ga seg snart utslag i økte opplagstall, fallende priser på tonnasje og tilsvarende økt aktivitet på kjøp- og salgssektoren. I slutten av april måned oppsto en situasjon som klart anskueliggjør hvilken sentral rolle Japan spiller innen internasjonal handel og transport og i hvor høy grad forholdene der til enhver tid er markedsskapende for bl. a. sjøverts transport. Fra slutten av april fikk man som kjent en sjømannsstreik i Japan. Streiken har gradvis lammet japansk linjefart og likeledes japansk tank- og bulktonnasje. I skrivende stund ligger ca. 14 millioner dwt. tonnasje fastlåst i japanske havner, og utsiktene til at streiken kan bli bilagt synes usikre. Naturlig nok har denne streikesituasjonen hatt betydning for fraktmarkedet. For linje- og tramptonnasje i posisjon i Østen er ratenivået i løpet av de siste månedene blitt hevet fra ikke regningssvarende til et relativt bra nivå. Tankmarkedet har vist en atskillig større treghet, og det er først nå i juli måned at befrakterne har vært tvunget til å betale opp som følge av streikesituasjonen. Når sjømannsstreiken i Japan er bilagt, gjenstår det å se om

fraktmarkedet igjen skal komme ned på opplagsnivået.

Av våre fem trampskip seiler fire på relativt langsiktige tidscertepartier, og det er bare «Hermion» som arbeides på det åpne fraktmarked.

M/S «HERMES» fortsatte under sitt certeparti til de italienske befraktere Agip til en rate basis Worldscale 80. Etter at skipet var utlosset i Lavera i slutten av januar ble det en ny reise til Persiske Gulf med lasting i Ras Bahrgan for Venedig. Etter utlossing der 17. april ble det nødvendig med en viss om-disponering av tonnasje og certepartier innen K/S Norfold A/S & Co. idet «Ross Sound» gikk inn på Agip-certepartiet for en reise mens «Hermes» ble sluttet for en kort reise med olje fra Libya til Rotterdam til Worldscale 30.

1. mai var skipet ferdiglosset i Rotterdam, og neste certeparti var til British Steel Corp. for en malm-last fra Narvik til Port Talbot til rate US\$ 0,80 pr. tonn. Etter denne reisen som på alle måter gikk hurtig og greit ble «Hermes» av befrakterne beskrevet som et meget effektivt malmskip. Neste reise var for regning tyske befraktere som betalte DM 2,65 for en malm-last fra Narvik til Rotterdam. Fra Rotterdam avseilte «Hermes» den 1. juni i ballast til Palermo hvor nye italienske eiere skulle overta skipet.

M/S «HAMLET» har nå seilt ett år under tre års certepartiet til Japan Line Ltd. Etter ett år i saltfart mellom Mexico og Japan har vi nå fått notis fra tidsbefrakterne om nytt fartsområde for skipet, fore-

løpig en reise med kull fra Australia til Japan.

M/S «HERMION» var utlosset i Spania i mars og ble deretter levert på t/c til Svenska Ostasiatiska Kompaniet for en reise fra Middelhavet til Persiske Gulf til en rate av US\$ 1.500,— pr. dag. I P.G. overtok Concordia Line som betalte US\$ 1.475,— pr. dag for en t/c reise til USA's østkyst. I begynnelsen av juli måned ble «Hermion» levert til Ocean Shipping & Enterprises S.A. for en t/c reise fra US Gulfhavner til Indonesia. Man oppnådde den relativt brukbare raten av US\$ 1.800,— pr. dag.

M/S «HYDRA» seiler nå på sitt annet år til de australske befraktere Nauru Local Government Council. Fartsområdet er Australia og New Guinea, og raten er A\$ 1.500,— pr. dag.

M/S «BRAGERNES» seiler på t/c for Kawasaki frem til våren 1973 til US\$ 1.550,—. Fartsområdet var tidligere Far East/Australia, men mot en mindre økning i raten har vi gått med på Syd-Afrika fart, og skipet seiler for tiden i befrakternes linje på Syd-Afrika.

Norwegian Asia Line

THAILAND/JAPAN/
THAILAND
«Hallborg»/«Halldor»/«Hallvard»

Lasttilgangen fra Thailand har ikke tilnærmedesvis kommet opp mot nivået for 1. halvår 1971. Dette skyldes bl. a. stagnasjon i Japans import, øket konkurranse fra konferansemedlemmer (nasjonale linjer) og at «outsidere» har kastet sine øyne på traden, spesielt gumfifarten fra Syd-Thailand. Frakt-

konferansen vi er medlem av, har i denne forbindelse introdusert en ikke ubetydelig kontantrabatt som et middel til å gjenvinne gummiavskipernes støtte. Dette forhold at en av våre basislaster både ratemessig og i kvantitet har sviktet, vil utvilsomt påvirke årets driftsresultat. Imidlertid hevdes det fra lokalt hold i Bangkok at vi vil se en generell økning av eksporten til Japan fra og med 4. kvartal i år.

I Japan derimot har lasttilgangen vært god, under sjømannsstreiken sogar meget god. Totalt kan vi regne at svikten på Thailandsiden er kompensert av økningen på Japansiden. I Japan har vi fortsatt god lasttilgang, men havneoppholdene er håpløst lange som en følge av sjømannsstreiken i sommer. Vi venter at havneoppholdene vil normalisere seg fra slutten av september, og vi nærer en forsiktig optimisme for resten av 1972.

Det innkjøpte M/S «Hai Lee» erstattet «Hallvard» fra og med august i år.

BORNEO/JAPAN/BORNEO «Hai Hing»

Dette skip viser et tilfredsstillende resultat for 1. halvår. Lasttilgangen har vært god både på Borneo og i Japan. Vi er spent på hva 2. halvår vil kunne gi, da «Hallvard» går inn i servicen fra begynnelsen av september. Det at vi nå kan tilby tungløft og fryseromskapasitet samt seiling hver 20. dag vil utvilsomt styrke vår posisjon i Japan/Borneo farten.

BANGKOK/BORNEO «Hermelin».

Som vi har vært inne på tidligere, har dette skip i farten mel-

lom Bangkok og Borneohavner møtt sterkt økende konkurranse hvilket har medført at vi ikke til enhver tid kunne regne med fulle laster som var en nødvendighet for å gi skipet et positivt driftsresultat. I tillegg fikk vi problemer med skipets alder idet avskiperne ble pålagt å betale ekstra premie på grunn av dette forhold.

Det ble derfor besluttet at skipet skulle selges, og gjennom Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong ble skipet solgt til Hong Kong kjøpere og levert til dem den 14. juni. Prisen var US\$ 87.000 netto til oss, og under dagens forhold er vi fornøyd med denne.

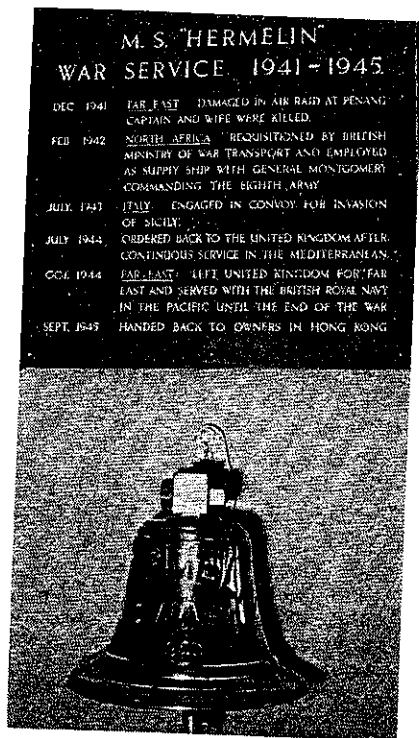
M/S «Hermelin» ble bygget i Hong Kong i 1940 og var således langt det eldste i vårt eie. Det er naturligvis med en viss grad av

vemod at man avhender et slikt skip, men når man ikke ser inntjeningsmuligheter må man ikke sitte med sentimentale følelser.

M/S «Hermelin» hadde en meget beveget krigshistorie, og dette ble nedtegnet på en vakker metallplate som ble festet ombord i skipet etter krigens slutt. Denne plate samt skipets klokke ble reddet unna før salget og er nå satt opp på en iøynefallende plass på rederikontoret hvilket fremgår av fotografiet.

Vi ser ingen muligheter for å erstatte «Hermelin» med annen tonnasje, og farten mellom Bangkok og Borneo vil derfor bli oppgitt.

NAL's økonomiske resultat for 1972 avhenger ikke bare av lasttilgang og havneoppholdenes varighet. Vi skal ikke glemme at alle skip har dokket i år, og med det forholdsvis lange dokkingsintervall vi praktiserer blir utgiftene til reparasjon og vedlikehold meget betydelig i det år dokkingen finner sted. Alle forhold tatt i betraktning venter vi likevel at 1972 for NAL's vedkommende vil bli et rimelig godt år.

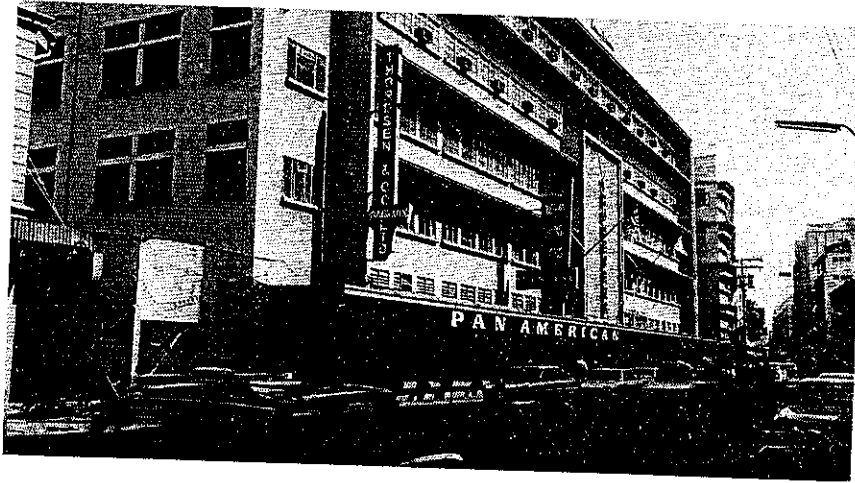


Kongelig besøk på M/S «Hermes»

Den 16/5 avla kronprins Carl Gustaf av Sverige med følge et besøk ombord. Dette ble foretatt i all hemmelighet uten at kaptein, agent eller det norske konsulat var underrettet.

Kaptein N. O. Wilhelmsen synes det var beklagelig at skipet ikke fikk et lite vink på forhånd om det forestående besøk slik at i hvert fall noen ombord kunne tatt imot han.

Thoresen & Co. (Bangkok) Ltd.



En avdeling av Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong, ble i 1926 etablert i Bangkok, vesentlig for å drive skipsagenturvirksomhet og senere også assurance, ved å representere i Det Fjerne Østen en del vel kjente assurancefirmaer. I tillegg til dette ble eksport/importhandelen godt utviklet. Hovedsakelig besto importen av stålprodukter, papir og papp, mens eksporten var teaklogs og sagetømmer.

Thoresen & Co. (Bangkok) Ltd. ble inkorporert i Hong Kong som et separat selskap fra desember 1937 og begynte sin virksomhet 1. januar 1938.

I løpet av krigsårene 1942-46 opphørte virksomheten i Bangkok, men den svenske generalkonsul, herr Folke G. Enstedt, ivaretok våre interesser i denne perioden.

Selskapets første kontor var i 1. etasje i et hus i Bush Lane, hvor daværende sjef selv bodde i 2. etasje. Etter en tid flyttet kontoret til New Road og deretter til et

lite hus som lå på samme sted som det nåværende kontor. Nok en forflytting ble gjort til kontorene tilhørende Menam River Towage and Lighter Co. Ltd. som var et datterselskap av Bruusgaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskap.

Den siste forflytning ble gjort i 1954 da våre kontorer i Thoresen Building sto ferdige. Fra denne tid og opp til 1960 drev selskapet en handelsavdeling, men av forskjellige grunner ble denne avdelingen nedlagt, og vi fortsatte således kun i shipping og assurance.

Et datterselskap av vårt firma ble opprettet i 1955, nemlig Thoresen Motors Ltd., men dette ble nedlagt i 1967.

Den 23. desember 1965 ble et eget datterselskap opprettet i Sriracha da vi hadde inngått kontrakt med Shell International Marine om ivaretagelse av deres skip ved anløp i oljehavnen Sriracha, som ligger 120 km SSØ av Bangkok.



Da de største oljeselskapene har bygget sine raffinerier i dette området, er det ved å ha et eget kontor på stedet, mulig for oss å betjene tankskip som kommer inn dit på beste måte. Hittil er vi det eneste shippingfirma etablert der. For å kunne være i stand til å yte skipene som kommer inn til Sriracha best mulig service, har vi bygget 3 stål motorbåter (se fotografi). Videre kan det tillegges at disse motorbåtene er utstyrt med «anti pollution» sprøyteutstyr. Sriracha-kontoret er bemannet med i alt 25 thailendere, som blir administrert fra Bangkok.

Linje- og trampagentur er vårt kontors viktigste virksomhet. Inkluderer man Srirachaavdelingen, er vårt kontor sannsynligvis det største shippingkontor i Thailand. Våre viktigste agenturer er Norwegian Asia Line, Barber Lines, Southern Shipping Lines og Lloyd Brasileiro/Frota Oceanica Brasilei-

ra S.A. Utenom de faste linjeskip ivaretar vårt firma også reders/befrakters interesser ved et stort antall trampskipanløp. Tilsammen i Bangkok og Sriracha hadde vi i 1971 gjennomsnittlig anløp av en båt pr. dag.

Thoresen & Co. (Bangkok) Ltd. har på det nåværende tidspunkt en europeisk stab bestående av 5 nordmenn og en brite med tillegg av 71 lokale ansatte. Kontoret ledes av J. A. Stewart med Anders Kr. Andersen som nærmeste medarbeider.



Operation Managers i Thailand og Japan

Kaptein Kolbjørn Digernes som i to år har vært knyttet til vårt kontor i Yokohama, ferierer nå i Norge sammen med sin familie.

Etter en kort tur via USA og Japan vil han ca. 1. oktober tiltre den nyopprettede stilling som Operation Manager i Thoresen & Co. (Bangkok) Ltd. Hans arbeidsoppgaver vil stort sett bli som tidligere, mens arbeidsområdet nå blir utvidet til også å omfatte Barber Lines og Straits Steamship.

Kaptein Viggo Skau blir, som de fleste kjenner til, ovennevntes

etterfølger i Yokohama, og han vil sette igang der 15. september.

Siden kaptein Skau i slutten av juni gikk iland fra M/S «Halldor», har han vært «utlånt» til Thoresen & Co. (Singapore) Private Ltd., og han har der assistert i linje/maritime operasjoner. I løpet av denne tiden har han også vært på reisefot, bl. a. fikk han en tur til San Francisco etter invitasjon fra en av Thoresen Singapores prinsipaler.

BK Posten ønsker begge lykke til på sine nye tjenestesteder.

Nytt fra Oslo-kontoret

Siden Oslo-kontoret ble omtalt for halvannet år siden, har en rekke begivenheter funnet sted, som BK-postens lesere kan ha interesse av å høre mere om.

Den innkjøpte kontoreiendom i Sehestedsgt., like ved Bristol Hotell, er nå forlengst i full drift. Bygningens eksteriør er fredet, sammen med de andre vakre Kristianiabygningene rundt Sehesteds plass — men innvendig vil man knapt kjenne seg igjen. Moderne interiører, delvis kontorlandskaper, førsteklasses belysningsforhold, varme tepper og moderne møbler, gir Oslo-kontorets ansatte for første gang på mange år den arbeidsplass de fortjener. Nå gjenstår det å se hvordan øket trivsel kan føre til øket virksomhet og økende inntekter i årene fremover.

Rørpostanlegg hjelper godt mellom de 3 av husets 4 etasjer vi til i dag har tatt i bruk. En romslig konferanseavdeling, i kombinasjon med kantinen, gjør det mulig å samle alle ansatte, både til faglig og sosial innsats.

I 4. etasje holder papiravdelingen til, og gjennom firmaets resepsjon her oppe får besøkende det første inntrykk av vår virksomhet. Her befinner også sentralbord og telex seg.

3. etasje rommer administrerende direktør, regnskaps- og skipningsavdeling. Skipningsavdelingen vil være kjent for mange av våre seilende offiserer, hvor avdelingssjef Gunnar Friis og hans medhjelpere i mange år har sørget for reiscarrangementer over hele kloden.

Regnskapsavdelingen har nettopp gjort i stand plass for en betydelig investering — vi har bestilt en NCR 500 computer. I løpet av 1972 skal den overta hele vår regnskapsførsel og meget av vår dokumentproduksjon. Endelig skal den hjelpe administrasjon og markedsavdelinger i deres daglige drift og planlegging.

I 2. etasje finner vi trelastavdelingen, sundry eksportavdelingen, maritime avdeling og det Indonesiske Generalkonsulat. Generalkonsul Rolf K. Christensen har, som mange vil vite, etter sin avgang som administrerende direktør, fortsatt som rådgiver for Thoresen samtidig som han ivaretar generalkonsulatets interesser.

I 1. etasje finner vi vår Sundry import-avdeling, som i dag vesentlig beskjeftiger seg med emballasjemateriell fra utlandet for norske produsenter.

På personellsiden har det skjedd en hel del. Administrerende direktør Rolf K. Christensen gikk av ved oppnådd aldersgrense den 31. desember, og ble etterfulgt av Sverre Hansen. Sverre Hansen kom til Oslo etter 7 år i Hong Kong, senest som administrerende direktør for det der nyopprettede handelsselskap Thoresen Trading Ltd.

Direktør Kjell Hallan, som i nesten alle sine 19 Thoresenår har tjenstgjort i Afrika, senest som administrerende direktør for Nairobi-kontoret, er nå tilbake i Oslo. Skjønt, i løpet av de siste 2 år har han vel til tross for denne overflytning på grunn av tallrike be-

søk tilbragt mer tid i Afrika.

Papiravdelingen, som for Oslo er en alt vesentlig inntektskilde, er i ferd med å styrkes. Disponent Rolf Aa. Thoresen er fra 1. januar utnevnt til salgsdirektør og sjef for all markedsføring av papir og tilsvarende produkter. For å styrke staben har vi nylig ansatt 4 salgsssekretærer, som nå gjennomgår et intenst opplæringsprogram, basert på at de i løpet av 1972 skal være kvalifiserte til å ta et selvstendig markedsansvar oversjøisk. Alle 4 vil foreløpig bli stasjonert i Oslo, men vil måtte reise regelmessig i sine respektive oversjøiske områder.

Den maritime avdeling har fått god forsterkning ved at kaptein Reidar Thorn, tidligere sjef for vår maritime avdeling i Hong Kong, nå leder denne avdeling i Oslo. Vi setter betraktelige forhåpninger til en utvikling av våre bestående dokkagenturer, samt nye prosjekter som nå kommer frem i dagen.

Alt i alt står Oslo-kontoret vel rustet på mange områder til å bidra til en vesentlig vekst innen Thoresen-Gruppens handelsprogram. Det kan dog være litt skremmende å se tilbake på det første lønningsbudsjett fra firmaets stiftelsesår 1930 — 4 ansatte og totale lønninger kr. 21.400,—, mot det nå budsjetterte tall for 1972 — 29 ansatte og kr. 1.590.000.

1972-budsjettet sikter på en omsetning på 75 millioner kroner hvorav 57 millioner utgjøres av papireksport.

Korreksjon:

Under headingen Operation Managers .. på side 11, 2. avsnitt er det ved en feiltagelse skrevet Straits Steamship istedenfor korrekt Southern Shipping Lines.

Brunsgaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskap og Thoresen & Co. Ltd. (Oslo) A/S generalagenter for japansk skipsbyggeri

Som nevnt i siste nummer av BK Posten, har vi nu undertegnet kontrakt med det japanske skipsbyggeri og reparasjonsverksted Namura Shipyard Co. Ltd. om generalrepresentasjon for Skandinavia.

Verftet, som er et av de midtstore japanske verksteder, ligger nede ved Osaka Port ca. 30 min. kjøring fra Osaka sentrum. Det beskjeftiger ca. 3000 mann og ligger i en gruppe med andre små verksteder.

Namura er delt opp i to avdelinger — nybygging og reparasjon. Nybyggingsavdelingen har to beddinger som for det meste bygger laste- og bulkskip opp til en størrelse av 45.000 t.d.w. Reparasjonsavdelingen er bygget opp på

subcontractor-systemet, d.v.s. at små verksteder som ligger rundt Namura eller i nærmeste omegn blir kalt inn på kort varsel. Maskinverkstedet etc. er ganske beskjedent, men meget greit og effektivt, og de to tørrdøkkene tar skip på henholdsvis 14.000 og 25.000 t.d.w.

Selskapet har planer om bygging av et nytt verft på den sørligste av de japanske øyene Kyushu, der man foreløpig vil bygge båter på 45.000 t.d.w., med senere kapasitetsutvidelser til bygging av skip på 180.000 t.d.w.

Som nevnt annet sted i BK Posten, har vi hatt «Bragernes» inne for ombygging av mellomdekkslukene.



President Hajimu Namura og skipsreder Rolf Rose-Anderssen undertegner kontrakten i Drammen 6. juni 1972 under overvåking av Assistant Manager Business Section M. Hirano og kaptein Reidar Thorn.



Besetning pr. 15/9-72

M/S «HAMLET»
Kaptein Nils Klokk
Overstyrmann Jan H. Larsen
1. styrmann Herman Bredt Bruyn
Radiooffiser Leif S. Johansen
Arbeidsleder Karl O. Johansen
Arbeidsleder Torstein Homleid
Tømmermann Peder M. Arntsen
Matros Tormod Ø. Eliassen
Matros Ulf Amundsen
Matros Kjell Thomassen
Lettmatros Tarald K. E. Olsen
Lettmatros Jan Mathisen
Jungmann Henrik K. Schoopp
Jungmann Roy Wahl

Maskinsjef Arvid Svanberg
1. maskinist Øistein Høimyr
2. maskinist Arild Nygård
2. maskinist Steinar Fornes
Maskinass. Vidar Luther
Elektriker Erik Jakobsen
Reparatør Per Jan Fagermo
Motormann Hans Borgersen
Motormann Kjell Iversen
Motormann Arne Kleven
Motormann Olaf T. Pedersen
Motormann Fridtjof Sørensen

Stuert Per Grønmyr
1. kokk Chan Mau Yuen
2. kokk Li Ming Chak
Hjelpegutt Tsang Chun
Messegutt Iu Kwong Yuk

M/S «HERMION»
Kaptein Arne Lerstang
Overstyrmann Asbjørn Horsdal

1. styrmann Einar Lone
2. styrmann Knut B. Moksnes
Radiooffiser Egil Jensen

Maskinsjef Leif Solheim Hansen
1. maskinist Tore Hassel
2. maskinist Jan Weiset Larsen
2. maskinist Alf H. Marthinsen
Elektriker Rolf W. Trollnes
Stuert Chan Chun Yung

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

Maskinsjef Erling Hovden
1. maskinist Egil O. Olsen
2. maskinist Yim Tak Chi
Elektriker Li Wai Tat
Stuert Chang Kwong Yu

M/S «BRAGERNES»
Kaptein Reidulf Frydenlund
Overstyrmann Erling Thorsen
1. styrmann Arne Torjesen
2. styrmann Eilert Eilertsen
Radiooffiser Wong Shiu Man

Maskinsjef Arnold Rossebø
1. maskinist Arne Hansson
2. maskinist Hans K. Moe
Elektriker Kam Yung Chung
Stuert Li Fat Chi

M/S «HAI LEE»

Kaptein Jon Rivrud
Overstyrmann Jon Kuløy
1. styrmann Dag Vesterås
2. styrmann Hans P. Ellefsen
Radiooffiser Lars Kaupang
Maskinsjef Egil Johansen
1. maskinist Oddvar Garpestad
2. maskinist John R. Krogstad
Elektriker Leung Kui Fai
Stuert Lam Muk Shing

M/S «HALLBORG»

Kaptein Åke Sjøberg
Overstyrmann Leif Lie
1. styrmann Bjørnulf Nordgård
2. styrmann Per Talleraas
Radiooffiser M. L. Narasimhan

Maskinsjef John Gjernes

1. maskinist Bjørn Jordin
2. maskinist Arne Lorentzen
Elektriker Tse On
Stuert Wong Man Hing

M/S «HALLDOR»

Kaptein Olaf Schibsted
Overstyrmann Torleif Egeland
1. styrmann Harald Rogne
2. styrmann Jan Kartevold
Radiooffiser Lau Kam Pui

Maskinsjef Arne Jacobsen

1. maskinist H. Dahl Andersen
2. maskinist Bjørn Aa. Johansson
Elektriker Chan Kong
Stuert Chan Chung Wing

M/S «HALLVARD»

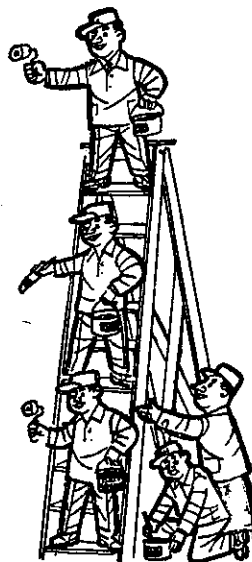
Kaptein Arne Solbak
Overstyrmann Eilef F. Andreassen
1. styrmann Arne Harøy
2. styrmann Ivar O. Olsen
Radiooffiser Lai Kwong Yun

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

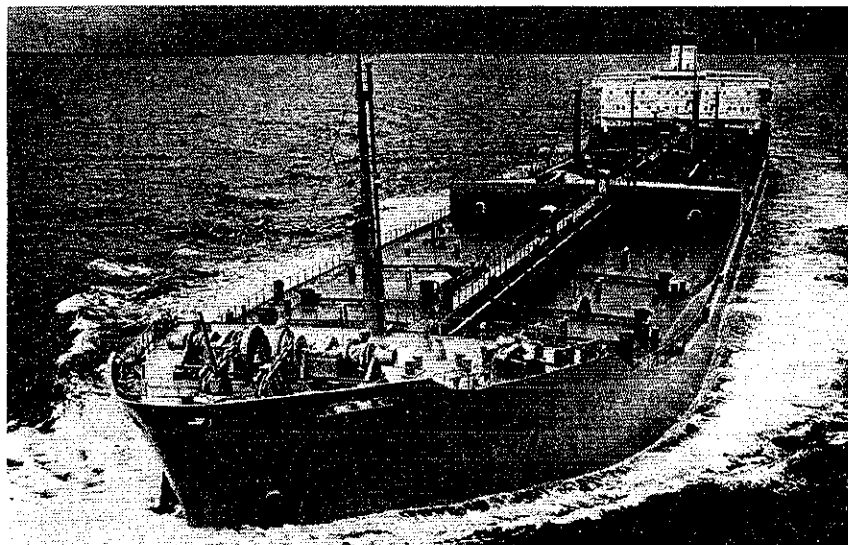
M/S «HAI HING»

Kaptein Helge Yndestad
Overstyrmann Ingemann Myhren
1. styrmann Kåre Henriksen
2. styrmann Arne Larsen
Radiooffiser Poon Chee Pooi

Maskinsjef Helge Christiansen
1. maskinist Åge Burås
2. maskinist Wong Fong Chin
Elektriker Cheung Yu Suen
Stuert Ngai Muk Hop



M/T «Ellen»



M/T «Ellen», som vi her ser bilde av, eies av I/S Ellen og disponeres av Johs. Hansens Rederi A/S, Oslo.

B.K. deltar med 10 % i dette selskapet.

M/T «Ellen» ble levert som nybygning fra Eriksbergs Mek. Verkstad A/B, Gøteborg, i januar 1964, til det svenske rederi Angfartygs A/B Tirfing (Brostrøm), Gøteborg.

Skipet var i Tirfings eie inntil I/S Ellen kjøpte det sommeren 1970. Selve overtagelsen fant sted i desember 1970 i Gøteborg. Det het opprinnelig «Dan Brostrøm», men i det nye selskapet fikk skipet navnet «Ellen».

M/T «Ellen» er på 60.700 tonn dw. etter de nye lastelinjebestemmelser. Det har en 20.800 IHP Eriksberg-bygget B&W-motor. Det er forøvrig meget godt utstyrt, bl. a. med to radar-apparater, to «Echo-sounding»-apparater, Decca-Navigator etc. To Motala kjeler på hver 300 m², 3 Eureka laste-

pumper med samlet pumpekapasitet på ca. 5000 tonn i timen. Dessuten vanlige stripping-pumper og egen ballastpumpe. Skipet har også 4 permanente ballasttanker.

Skipet har eget filmrom, mørkerom for filmfremkalling, hobbyrom, permanent svømmebasseng osv. .

Det er gjennomført en-mannsluger for samtlige av besetningen, likeledes ekstralugarer for familibesøk under reparasjonsopphold etc.

Etter overtagelsen og avsluttede reparasjoner i desember 1970 ved Eriksberg i Gøteborg gikk skipet til Persian Gulf for ordre. På veien ned ble det den 12. januar 1971 sluttet på «2 consecutive voyages» vestover til Texaco. Raten var Worldscale 232,5.

Den første av disse reiser gikk til Europort og Zeebrugge, den annen til Trinidad.

Skipet ble deretter sluttet til Saponata for en reise fra P.G. til

Oporto og Lisboa, der skipet var utlosset i juli måned 1971. Raten for denne reise ble W. 81. 1/4.

Dessverre viste det seg at skipet hadde fått havari på hovedmotoren som måtte repareres. Etter inhentede tilbud ble Eriksberg utpekt, og m/t «Ellen» ankom dertil i slutten av juli 1971. Havari-reparasjonen var ferdig 23. september 1971, og samme dag ble

skipet levert på et 5-års C/P til japanske befraktere, Yamashita Shinihon. Raten på dette C/P, som ble inngått i september 1970, er \$ 3,73 pr. tonn dw. pr. mnd.

I henhold til certepartiet kan befrakterne benytte «Ellen» i World Wide trade, men reisene hittil har vært mellom Persiske Gulf og Østen.

Velferdsrapport fra M/S «Hermes»

Vi har vært så heldige å ha fått et fint gjeng mannskaper ombord, og når velviljen fra skipsledelsen samtidig er tilstede i rikelig monn vil denne kombinasjonen uvegerlig føre til gode forhold. Blant de mest positive tiltakene ombord er barsystemet som virker aldeles utmerket og fjerner en masse av de problemer som lett kan oppstå på såkalte «tørre» skuter. Elektriker Heyerdahl-Svensen skal ha sin del av æren for at dette har utviklet seg smertefritt til en fornuftig «style», for det viser seg at selv den relativt beskjedne kvoten på langt nær tas ut. Det hele er et fint eksempel på at frihet under ansvar virker positivt som system. Takk til Trikker'n, som forøvrig nå mønstrer av.

Det har ellers vært en del velferdsaktivitet i dette året, og fra vårt kartotek kan vi lese om: tre hyggekvelder med servering og underholdning, tre Bingo-kvelder og to bordtennisturneringer, en som serie med A og B pulje hvor stuert Heggen vant A og lettmatros Berguqist B, samt en cup-turnering

hvor offisersboy Yung ikke hadde nevneverdige vansker med å banke stuert Heggen i finalekampen.

Når det gjelder idrett kan vi begynne med den mest beskjedne øvelsen, svømming. Hittil har vi bare tatt 4 svømmeknapper i år, men vi regner med sterk fremgang her nå som bassenget på det nærmeste er klart til bruk, bare vi kommer i mer badevennlige farvann. Av idrettsaktivitet forøvrig har vi hatt 6 tre-kamper: lengde u. t., skyting og pilkast. Dessuten har det vært en del konkurranser i høyde m. og u. tilløp, samt to kulekvelder etter at vi endelig har fått gummikule. Resultatmessig har dette medført 15.010 poeng i sprang u. tilløp, som altså pr. idag er vår beste øvelse. I fri-idrett har vi nå 9.323 poeng, men denne siste bør kunne økes vesentlig etter hvert som vi får med de resterende øvelsene.

Med hilsen
I sjøen 13/5—1972
for Idrettslaget M.s. «Hermes»
Y. Heggen

Bingokveld til inntekt for NSSR på «Hamlet»

Onsdag den 10. mai ble det arrangert BINGO til inntekt for Norsk Selskap til Skibbrudnes Redning på «Hamlet», og det var Ingvar Utseth og kokken som sto for det hele, med assistanse av båsen som skjebnens mann ved bingobrikkene.

Til manges forargelse og andres glede ble B 4 oppropt som første tall hver gang, og det var av den gode grunn at den brikken glimret med sitt fravær.

Det hele begynte klokken 19.00, og båsen ropte seg da gjennom tre spill, før Utseth og kokken serverte kaffe og kaker. Og i den timen vi satt i kaffeslabberas sørget gnisten for musikk gjennom skutas stereo-anlegg.

Klokken 20.30 var det Utseth's tur til å begynne å rope seg hes. Etter som også klokka går her i Stillehavet, så var det en del av

vaktene som gikk, og da ble det en del brett til overs, og disse ble nå auksjonert til en meget bra pris av opp til kr. 22,20 for to brett (vanlig pris kr. 1,50 for hvert brett). Disse brettene var det 1. styrmann Herman B. Bruyn — eller skal vi si den flyvende hollender — som stakk av med, han var visst heldig med kjøpet også, for han vant to ganger på dem.

Vi rundet av kvelden med kokkens hese stemme klokken 23.30, og da var Redningsselskapet blitt 1050 kroner rikere, og det sa arrangørene seg meget fornøyd med.

Og til slutt vil jeg bare opplyse at vi pr. i dag 17. mai har 17.622 pts. i 4 kamp, og 5.907 i stille lengde og stille høyde.

Ansgar K. Sæther
1. kokk

M/S «Hamlet» hedret

Ved en seremoni i den amerikanske ambassade i Oslo 12. juni ble skip fra 25 norske rederier hedret med vimpler og attest fra U.S. Coast Guard for fremragende samarbeid med kystvaktens automatiske redningsystem AMVER, og vi tillater oss å sitere brevet adressert til skipet:

Dear Captain:

It is with a great deal of pleasure and deep appreciation that I take this occasion to forward

to you the enclosed CERTIFICATE OF RECOGNITION for your efforts in furthering international maritime safety. During the period from 1 January 1971 to 31 December 1971, your vessel, through active participation in and support of the Automated Mutual-assistance Vessel Rescue (AMVER) program, has become an outstanding regular participant. I am confident that you will display this CERTIFICATE prominently and with justifiable pride for all to see.

I have also furnished a blue AMVER pennant which, when flown, identifies your vessel as one who is continuously and unselfishly striving to make the oceans of the world safer for all who travel over and upon them.

Sincerely,
C. R. Bender
Admiral, U.S. Coast Guard
Commandant
United States Coast Guard
U.S. Maritime Search and Rescue
Coordinator

AMVER-systemet er en datamaskin hvis oppgave det er å berge liv. Alle lands handelsskip blir oppfordret til å sende beskjeder om posisjoner til AMVER via en av de 70 radiostasjonene som samarbeider med systemet. Datamaskinen kan så holde rede på de deltagende skip slik at når en SOS-melding mottas av en redningstjeneste, kan AMVER gi opplysnin-

ger om hvilket skip som er i nærheten og i stand til å komme til unnsetning. Siden datamaskinen i mange tilfelle vet hvilket skip som er hurtigst, hvilke skip som har lege ombord og hvordan de kan kontaktes, kan kritiske situasjoner på havene løses meget hurtig og effektivt.

De prisvinnende båtene har utmerket seg når det gjelder å sende faste posisjonsrapporter til AMVER. Når de forlater en havn, sender de beskjed om seilingsrute, fart og bestemmelsessted. Disse informasjoner blir matet inn i datamaskinen som fører regnskap med skipenes antatte posisjoner til enhver tid, samt forutsier posisjoner til bruk i tilfelle en nødsituasjon skulle oppstå. AMVER-deltagerne har ingen større forpliktelser enn andre ikke-deltagende skip til å yde bistand til skip som er i vanskeligheter. I følge internasjonale bestemmelser, må alle skip svare på nødrops.

Bunnstoffprøver på Linjeskipene

Som noen vil huske hadde vi vanskeligheter med begroelse på flere av våre linjeskip og måtte dokke etter en ganske kort tid.

Rederiet har i den senere tid interessert seg for nye typer langtids bunnstoff, og vi har studert flere typer norske og japanske malingsorter. Det er uendelig mange typer og kvaliteter å velge mellom, men for å komme frem til en type som passer for vår trade ute på Østen, har vi under linjeskipenes siste dokking eksperimentert med maling fra 2 japanske og 2

norske fabrikker. Skipene — ialt 3 stykker — ble kryssmalt slik at man kan se om det er noen av disse som skiller seg ut. Vi skal også prøve å forlenge dokkintervalene til ca. 24 mndr., så langt dette er praktisk mulig.

Vi kan nevne at vi har malt «Hydra» med et norsk langtids bunnstoff, og vi har gode resultater her da skipet vil være ute av dokk i ca. 24 mndr.

Vi skal komme tilbake til våre prøver i Japan når tiden er inne for neste dokking.



Vi gratulerer

Thor Vinde fylte 50 år den 29. juni.

Han begynte i Thoresen & Co. tidlig i 50-årene og har tjenstgjort ved flere av Thoresenkontorene i Østen, fra oktober 1971 som administrerende direktør for Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong.

Vinde har i en årrekke vært den daglige leder av N.A.L. som han har levd og åndet for, og resultatene har heller ikke uteblitt. Linjen drives i dag meget godt.

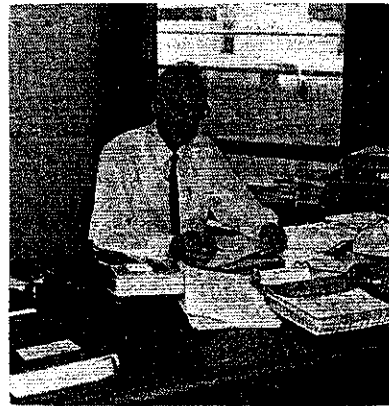
Vi vil benytte anledningen til å gratulere Vinde med dagen — post festum — som ble feiret på landstedet på Nøtterøy sammen med familie og venner.

Knut Glenne Jensen ble 60 år 18. september.

William Christophersen fylte 60 år den 6. juli.

Han begynte i vårt rederi i 1948 og tjenstgjorde på flere av våre skip inntil han i 1957 ble ansatt som inspektør.

Vi som arbeider sammen med ham, samt våre offiserer ombord på skipene sender våre gratulasjoner på 60-årsdagen og håper at vi får se ham på kontoret i mange år fremover og nyte godt av hans gode, lune humør og dyktige fagkunnskap.



Rederiets kaminur.

Ved en sammenkomst på vårt kontor 16. mai ble kaptein *Olaf Schibsted* overrakt et ATMOS kaminur for over 26 års tjeneste i rederiet.

Olaf Schibsted begynte i vårt rederi som 2. styrmann på S/S «Halvdan» i september 1945. Etter å ha tjenstgjort på flere av våre skip ble han kaptein på S/S «Hero» i november 1957 og har siden ført en rekke av rederiets skip.

For tiden er Schibsted kaptein på M/S «Halldor».

ISLA de CEDROS

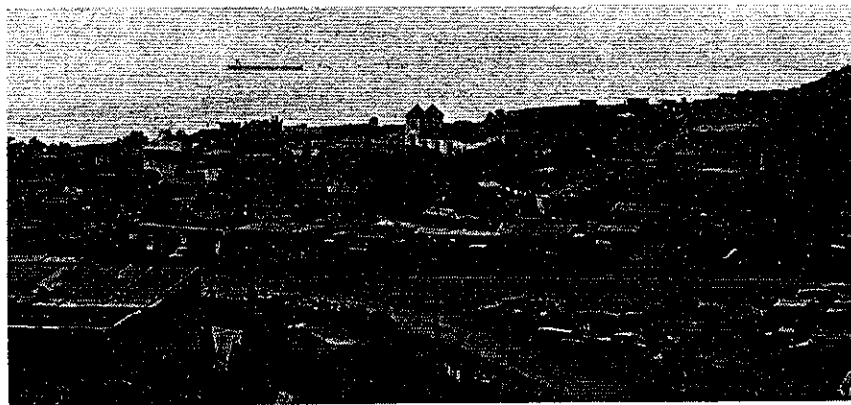
Vår flittige bidragsyter kaptein Jon Rivrud forteller denne gang om Cedros Island hvor «Hamlet» i lang tid har lastet salt for Japan.

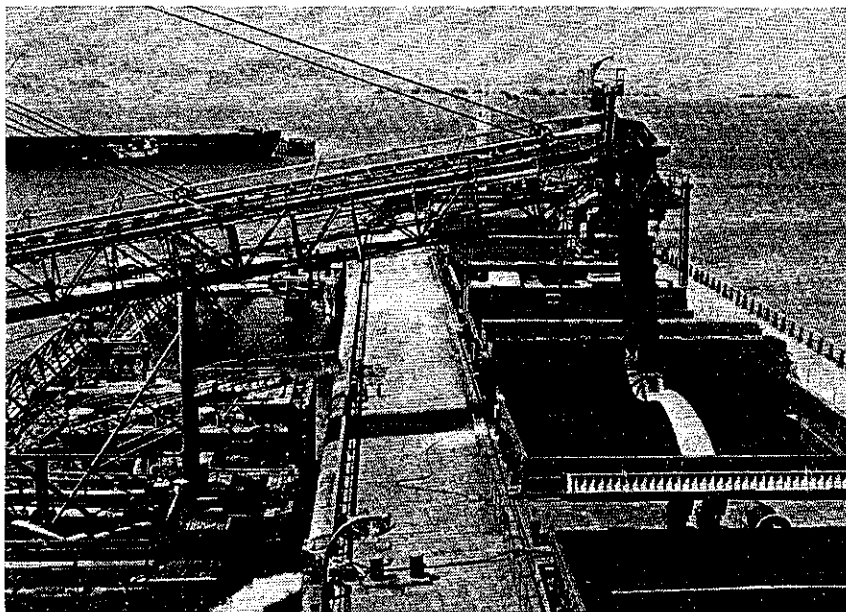
«Utenfor Californiakysten, Mexico, ligger øya Cedros. En mer nøyaktig posisjon er N 28 W 118—20, eller ca., 555 km syd for Los Angeles.

Det er to måter å komme til Cedros på, enten med båt eller med fly. Vi ombord i «Hamlet» kommer dit oftest sjøveien, og det er vi mest fornøyde med. Det er de høye fjellene man først legger merke til enten man kommer den ene eller den andre veien. Monte Cerros rager 1.204 meter opp i været, og det er andre fjell på nesten samme høyde i nærheten. Toppene er som regel dekket av et lag med skyer. På nordsiden av øya vokser nål- og sedertrær, og jorden er dyrkbar, men det bor ikke folk der nå. Før i tiden var det edelt metall som sølv å finne her, men «Gringos» forsynte seg med det som var og forsvant. Den gang fløt det blod på øya.

Temperatur og klima er ganske behagelig det meste av året, og i vintermånedene er det temmelig kjølig om nettene. Om sommeren er det svært varmt midt på dagen og en stund utover ettermiddagen. Det er så tørt at det knaser, kun minimum nedbør faller ned på Cedros.

I syd er øya gold og naken, og landskapet likner ikke så lite på bilder man har sett fra månen. Det er ikke stort annet enn sand å se hvor man enn skuer. Like i nærheten av øyas sydspiss ligger Morro Redondo som er en utmerket utskipningshavn for salt. Før i tiden ble alt saltet lastet på fastlandet noen få mil fra Cedros. Nå har imidlertid skipene blitt så store og så dype at det aller meste utskipes fra Cedros. Det er den styrtrike Ludwig som driver forretning her, og bare i 1971 ble det utskipt over 7 millioner tonn salt fra Morro Redondo. Man venter at dette kommer til å øke i de nærmeste år. Saltet utvinnes av sjøvann og taues i 6000 tonns store lektene fra fastlandet over til lasteplassen ved Morro Redondo. Fra





lekterne går saltet via transportbånd til svære hauger på land. Fra disse haugene får vi det ombord, også på transportbånd med et uhyre av en lastemaskin i enden. Lastekapasiteten er for tiden 2000-3000 tonn i timen. «Hamlet» har gjort 16 turer til Cedros nå, og skal dette fortsette har vi snart fraktet 1 million tonn salt over til Japan. Saltet kan brukes til så mangt, til kjemikalier, glassproduksjon, i fiskeindustrien osv. Det er ganske alminnelig uraffinert salt i klumper litt større enn klinkekuler.

Like bortenfor lasteterminalen finner vi flyplassen. Den består av en humpete sandstripe og en firkant på 15×15 meter som er murt ned i bakken. Her parkerer flyene og setter av og tar ombord sin last og sine betenkte passasjerer. Ludwig's menn, havnesjefen og mannen som har ansvaret for at lasteapparatet fungerer skikkelig resi-

derer på mexikansk vis i store, hvite murbungalows noen minutter fra flyplassen. Her bor også den statsansatte, gamle losen Miguel. De øvrige arbeiderne som er ansatt ved saltanlegget bor noe mer avsides, men i ganske bra hus.

Ca. 6 km nord for Morro Redondo ligger en liten landsby. Den kan ikke på noen måte sammenliknes med Acapulco. Det bor omtrent 3500 mennesker der, de tar livet med ro, har sin daglige «Siesta» og er tilsynelatende fornøyde. Språket er spansk, folkene er blide og svært vennlige. Hva de lever av alle sammen, er ikke godt å si, men så forlanger de heller ikke stort. I den lille landsbyen er det en hovedgate med en mengde små avstikkere. Gaten ender helt nede ved sjøen, ved en hermetikkfabrikk som jevnlig forsynes med friske råvarer fra fiskebåtene som kommer inn med sin fangst. Det er selvsagt en kirke på stedet, og den

ligger på en liten høyde litt over landsbyen. Det er flere små forretninger og mange kafeer å finne. Supermagasinet, «El Centro Mercantil» ligger midt i strøket. Her kan man kjøpe litt av hvert, sombreros, lærstøvler, lærjakker med frynser, souvenirs og mye, mye annet. Mye av det som selges er dog ikke stort å samle på. Andre severdigheter, om man kan tillate seg å bruke et slikt ord, er losens kontor, postkontoret, barbersalongene, sheriffs kontor og celle, reparasjonsverkstedet, skolen og losens CICI turist hotell. Nede ved stranden ligger et gammelt sunkent skip, og interessante bilvrak ser man over alt. The Jolly Good Girls kom tidlig og slo seg ned på øya.

Det man husker best fra et kort besøk i landsbyen er vel alle de fæle rønnene, alt søppelet, støvete, skitne gater og alle bilvrakene. Over alt kryr det av små unger

som glaner på oss. De er så sjarmerende. Noe annet er det med alle de radmagre kjøterne som snuser på alt skrotet i håp om å finne en aldri så liten godbit. Det er nytteløst, for alle fluene fortærer fort hva som måtte være igjen i boksen før den blir kastet ut fra en eller annen rønne. Stanken fra hermetikkfabrikken river i nesene, og støvet hvirvler opp fra den tørre bakken hver gang en bil passerer. Det finnes også noen få penere boliger. Her bor de mer fornemme, og de som er riktig grådige.

Det er tross alt fremgang å spore på Cedros. Det bygges en ny skole, veier og gater med asfalt er under planlegging, og man forsøker å plante. Sistnevnte tiltak vil gjøre hele stedet mer trivelig hvis det blir vellykket. Den 7. mai i år besøkte for første gang i historien Mexicos president øya. Det lover ikke så lite bare det.»

Cedros Beach





Sport

BK-serien i Friidrett i Yokohama

Resultater pr. 18/7 1972:

Kl. I

100 m

1. Johansen, O. «Hallvard» 12,8 s.
2. Dahl, R. «Hamlet» 13,3 s.
3. Amundsen, U. «Hamlet» 13,4 s.
4. Naley, J. H. «Hallvard» 13,5 s.
5. Eliassen, T. «Hamlet» 13,8 s.
5. Johansen, L. S. «Hamlet» 13,8 s.

Lengde

1. Johansen, O. «Hallvard» 5,02 m
2. Naley, J. H. «Hallvard» 4,42 m
3. Hansen, S. E. «Hallborg» 4,01 m
4. Svaasand, M. «Hallvard» 3,79 m
5. Lorentzen, A. «Hallborg» 3,60 m

Høyde

1. Johansen, O. «Hallvard» 1,45 m
2. Lia, I. «Hamlet» 1,43 m
2. Wahl, R. «Hamlet» 1,43 m
4. Greger, S. G. «Hermes» 1,42 m
5. Haug, O. «Hermes» 1,41 m
5. Otnes, D. «Hermes» 1,41 m
5. Pedersen, B. «Hermes» 1,41 m
5. Amundsen, U. «Hamlet» 1,41 m
5. Dahl, R. «Hamlet» 1,41 m
5. Karlsen, B. «Hamlet» 1,41 m

Kule

1. Eretsvik, A. «Hamlet» 10,34 m
2. Amundsen, U. «Hamlet» 9,85 m
3. Jakobsen, E. «Hamlet» 9,51 m
4. Homleid, T. «Hamlet» 9,50 m
5. Nakken, K. «Bragernes» 9,10 m

Kl. II

100 m

1. Rivrud, J. «Hamlet» 13,9 s.
2. Holmstrand, «Hallborg» 14,2 s.
3. Hestholm, I. «Hallborg» 15,3 s.
4. Hermansen, «Hallborg» 16,6 s.
4. Klokk, N. «Hamlet» 16,6 s.

Lengde

1. Holmstrand, «Hallborg» 4,77 m
2. Hestholm, I. «Hallborg» 4,09 m
3. Hermansen, «Hallborg» 3,20 m

Høyde

1. Ytreland, S. «Hallvard» 1,36 m
2. Hassel, T. «Hermes» 1,25 m
2. Holmstrand, «Hallborg» 1,25 m
4. Klokk, N. «Hamlet» 1,20 m
4. Hermansen, «Hallborg» 1,20 m
4. Hestholm, I. «Hallborg» 1,20 m

Kule

1. Holmstrand, «Hallborg» 9,62 m
2. Winsjansen, «Hallborg» 9,27 m
3. Moberg, G. «Hamlet» 8,75 m
4. Hansson, «Bragernes» 8,74 m
5. Ytreland, S. «Hallvard» 8,72 m

Kl. III

60 m

1. Grønmyr, P. «Hamlet» 9,9 s.
2. Gjernes, J. «Hallborg» 10,0 s.

Lengde

1. Gjernes, J. «Hallborg» 3,18 m

Høyde

1. Heggen, Y. «Hermes» 1,43 m
2. Hassum, O. «Hermes» 1,24 m
3. Grønmyr, P. «Hamlet» 1,17 m
4. Gjernes, J. «Hallborg» 1,00 m

Kule

1. Grønmyr, P. «Hamlet» 9,04 m
2. Paulsberg, O. «Hamlet» 8,45 m
3. Heggen, Y. «Hermes» 7,99 m
4. Wilhelmsen, «Hermes» 7,83 m
5. Johnsen, A. «Hallvard» 7,82 m

Kl. 10

60 m

1. Sjøberg, Å. «Hallborg» 10,2 s.

Lengde

1. Sjøberg, Å. «Hallborg» 3,25 m

Høyde

1. Sjøberg, Å. «Hallborg» 1,16 m

Kule

1. Sjøberg, Å. «Hallborg» 8,13 m
2. Holte, A. «Hamlet» 5,05 m

Denne resultatlisten dekker opp til de 5 beste i hver øvelse, men det er mange flere som har deltatt. Antall deltakere har i inneværende år vært meget godt, og dersom en kan vente like stor oppslutning i siste halvdel må en si seg meget godt fornøyd.

Båtenes plassering innbyrdes er her ikke tatt med da jeg ikke har opplysninger over hvor mange som har vært påmønstret hver enkelt inntil nå. Det har i grunnen liten hensikt å sette opp rekkefølgen etter oppnådd poengsum, da det er den prosentvise sum som teller.

Med vennlig hilsen
Karl Øystein Wiggen
Velferdssekretær

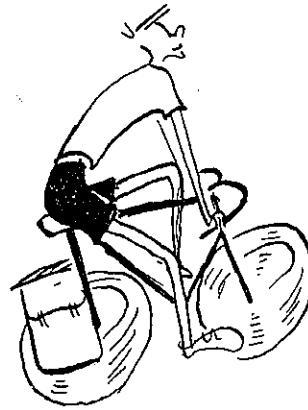


Svømming

I år er det for første gang innført individuelt mesterskap i svømming i tillegg til svømmeknappkonkurransen. I det individuelle mesterskap er det en klasse for kvinner og 2 klasser for menn. Kvinnene skal svømme 25 m fri og 50 m bryst, mens mennene skal svømme 50 m fri og 100 m bryst. Dessuten er det anledning til å svømme stafett 4 × 25 m. Den individuelle konkurransen er basert på at prøvene må avlegges i basseng i land, da bassengene ombord i de aller fleste tilfelle er for små. Innbydelser til årets svømmemesterskap er dessverre litt utydelig når det gjelder hvilke øvelser klassene for menn skal svømme, og vi gjør herved oppmerksom på at begge klasser skal svømme 50 m fri og 100 m bryst.

Vi har fått inn resultatliste pr. 25. juli, og av BK-plasseringer finner vi at M/S «Bragernes» har oppnådd en hederlig 4. plass i 4×25 m stafett med 1.07,6 min. I kl. I (til og med 35 år) 50 m frisvømming ble Erling Thorsen «Bragernes» nr. 7 med 32,6 sek. og Hans Kr. Moe nr. 15 med 34,6 sek. Åke Sjøberg «Hallborg» ble vinner av kl. II (over 35 år) både i 50 m frisvømming med 41,1 sek. og 1000 m frisvømming (begge klasser) med tiden 21.19,9 min., og i 100 m brystsvømming oppnådde han en annenplass med 1.40,7 min.

I svømmeknappkonkurransen finner vi dessverre ingen av våre skip representert i kl. I, men i kl. II (øst-asiatisk mannskap) gleder det oss å se at «Hallborg» ligger som nr. 2 med 6 svømmeknapper, «Hallvard» som nr. 4 med 2 svømmeknapper og som nr. 8 «Hai Hing» med 1 svømmeknapp.



Sykling

På M/S «Hamlet» har følgende tatt sykkelpaketten:

Sølv:	Bronse:
Yngvar Heggen	Ulf Amundsen
	Nils Klokk
	Bjarne Ringdal
	Birger Sagaard

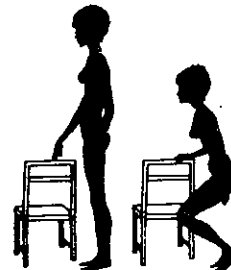
Så trimmer vi litt igjen



Vridning med armsving ut og en tøying



Kneopptrekk, benstrekking og senkning

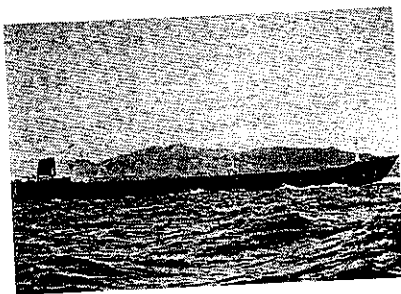


Knebøyning og strekking

Salg av tonnasje

M/S «HERMES»
K/S Norfolk A/S & Co.

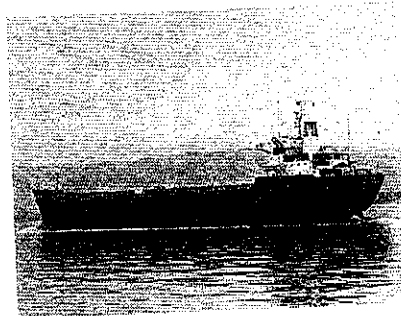
Som nevnt i forrige nr. av BK Posten har vår investering (15 %) i kombinert tonnasje gjennom det ovennevnte selskap ikke kastet av seg det vi opprinnelig kalkulerte med. Tvert om, resultatene hittil har vært ytterst svake, og i Norfolds styre ble det henimot slutten av fjoråret enighet om å søke å



redusere med ett skip. Som salgsobjekt falt valget på M/S «Hermes», spesielt på grunn av at dette skip har en noe dårligere maskinkonstruksjon enn de øvrige.

M/S «Hermes» ble utbudt på salgsmarkedet i 4. kvartal 1971, men som ofte er tilfelle er det vanskelig å ta igjen et fallende marked. Først i mai måned ble skipet endelig solgt til italienske kjøpere til en pris av \$ 9,5 mill. konstant, hvilket representerer et meget betydelig tap i forhold til den investerte kapital. Etter et lengre opphold i Palermo ble skipet endelig overtatt av de nye eiere den 3. juli. Skipet er nå omdøpt «Cielo Bianco».

Det er beklagelig at vårt engasjement i drift av kombinerte skip ble av så kort varighet.



M/S «HAMLET»

Ovennevnte skip er nu solgt til Unimar Seetransport, Hamburg, for levering i Japan ca. 15. september til en pris av US\$ 6.250.000. Som bekjent er nuværende T/C rate for dette skip US\$ 3,60 frem til juni 1974. Forutsetningen fra kjøperne var imidlertid at Japan Line var villig til å forlenge dette certeparti, noe som ble innvilget frem til juni 1977 til en redusert rate på US\$ 2,90 i de nærmeste 5 år.

Grunnen til salget var at bulkmarkedet for denne type skip på lengre sikt var usikkert, og prisen vi oppnådde må betraktes som meget bra.

Det er på mange måter beklagelig å selge M/S «Hamlet» som under sin 5 års tjeneste mer eller mindre har seilt uten driftsstopp unntatt for de vanlige dokkinger. Mannskapsmessig har det vært et «Happy Ship» hvor offiserer og det øvrige mannskap har funnet seg vel til rette, og mange har søkt seg tilbake dit etter endt ferie. Ved salget blir nu mange ledige, men de offiserer som ikke skal hjem på ferie vil bli overført til våre øvrige skip.

Vi takker offiserer og mannskap ombord på M/S «Hamlet» for godt utført arbeid!

Valgrett

Deg er det skjenket en rett til å bli
død eller levende, trell eller fri.

Velg å bli narr eller velg å bli vis,
fugl eller giftslange, ild eller is!

Gjør du deg selv til en gjenstand
for salg?
Ingen skal nekte deg retten til valg.

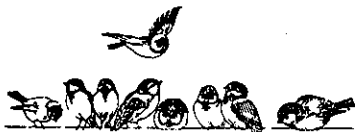
Velger du det som er skjendig og
slett,
er det din helligste menneskerett.

Velg, om du vil, å fornedre deg
selv.
Velg din fordervelse. Velg å bli
trell!

Hva er din ånd? Er den sverd eller
fjær?
Vit at ditt valg har besvart hvem
du er.

DU er ansvarlig for den du er blitt.
DU har vært velgeren. Valget var
fritt!

André Bjerke



In memoriam

Den 12. juni fikk vi telegram fra Hong Kong om at 1. styrmann *Bjarne Egeland* var innlagt på Queen Elisabeth Hospital alvorlig syk, og to dager senere kom den sørgelige meddelelse at han var avgått ved døden.

Bjarne Egeland kom til vårt rederi som 2. styrmann på M/S «Hai Meng» i desember 1964 og var ved sin død 1. styrmann på M/S «Hermelin».

Urnedsettelsen fant sted på Ålgård kirkegård 19. juli.

Vi lyser fred over Bjarne Egelands minne.

Kaptein J. Rivrud på M/S «Hai Lee» skriver til oss:

«Det er med sorg jeg må meddele Dem at 2. maskinist *Antoon Schaap* (41 år) avgikk stille ved døden i Bangkok 11. september 1972.

Schaap har ikke vært syk eller konsultert lege mens han har vært her ombord, og hans plutselige bortgang kom som et sjokk på oss alle. Siste gang jeg så ham var han på broen og drakk kaffe sammen med 2. styrmannen. Schaap pleide ofte å ta en kopp kaffe på broen om formiddagen når skipet var i sjøen.

Vi ombord kjente Antoon Schaap som en dyktig maskinist, og han var en hyggelig og grei kar på alle måter. Han vil etter de pårørendes ønske bli begravet i Bangkok, og det vil bl. a. bli lagt på kranser fra rederiet, skipet og Thoresen. De av offiserene som ikke må være ombord for vakttjeneste vil selvsagt være tilstede ved begravelsen.

2. maskinist Antoon Schaap, som var nederlandsk statsborger, har tidligere tjenstgjort på M/S «Hermion» og M/S «Halldor».

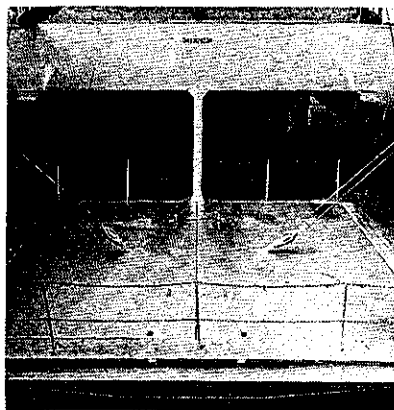
Vi lyser fred over hans minne.»



M/S «Bragernes» - Flushing av tweendekkluker

Da flushing av «Hallvard», «Halldor» og «Hallborg» var meget vellykket, ble det bestemt at også «Bragernes» skulle flushes.

Grunnarbeidet ble gjort under sjefsinspektør A. Fischer-Hansen og inspektør Mathisens opphold i Japan oktober/november 1971. Det ble innhentet anbud fra flere verksteder og da Namura kunne vise det rimeligste fikk de arbeidet.



Det eneste som ble forandret på «Bragernes» var at vi hadde høyere luker så vi slapp de svingbare «brackets» til å feste lukene med — noe som gjorde anlegget endel enklere.

Det var et samarbeide mellom Namura og MacGregor Far East, hvor sistnevnte laget alle lukene ferdige på sitt verksted i Uruga og så montert på Namura. Arbeidet tok ca. 10 dager, og det ble utført en god jobb. Det ble også laget åpninger i skottene på tweendekket slik at man nå kan kjøre fra nr. 2 til nr. 4 hvis det er behov for dette.

Da skipet hadde vært på grunn i Bangkok River, ble der også foretatt ganske store reparasjoner på bunnen. Man fant at propellen var stygt skadet, og den ble reparert av et spesialfirma som var meget raske og flinke. «Bragernes» ble også malt med norsk bunnstoff av langtidstypen, og det er vår hensikt å kjøre skipet i 2 år uten dokking hvis alt går bra.

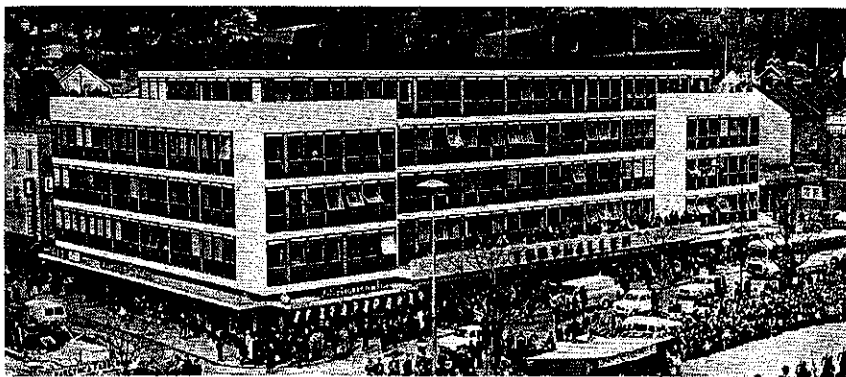
Pakkepost på avveier

Det hender — men heldigvis uhyre sjelden — at pakkepost som vi sender ut til skipene med våre offiserer blir borte.

Her forleden fikk vi imidlertid i retur en bag med aviser etc. som hadde stått i oppbevaringsboks på Schiphol flyplass i Amsterdam siden oktober 1971. Det var bladpakker til M/S «Hamlet» det dreide seg om, og disse er nå sendt til de respektive hjemmeadresser, da jo mannskapet er avmønstrert.

Bagen inneholdt også et kamera. Vedkommende som savner dette kan sende oss et brev med beskrivelse av kameraet slik at vi vet det kommer i rette hender.

N.A.L.-møte i Drammen 20.—22. juni 1972



I henhold til etablert praksis avholdes en gang i året et såkalt N.A.L.-møte. Representanter for hvert enkelt av Østenkontorene og fra Drammen kommer sammen, og i løpet av 2—3 dager diskuterer man aktuelle problemer innen Norwegian Asia Line samtidig som man søker å legge opp en policy for den nærmeste fremtid i den utstrekning det er mulig innen et såpass usikkert felt som linjefart. Tidligere møter har vært avholdt i Drammen, Hong Kong, Bangkok og Tokyo.

En av grunnene til at møtet denne gangen var lagt til Drammen var det faktum at flere av dem som naturlig deltar på disse møtene allikevel var på hjemlige breddegrader i forbindelse med avvikling av sommerferie. Deltakere på møtet var T. Vinde fra Hong Kong, T. Abe og K. Digernes fra Japan og fra Drammen K. A. Wang, L. Hald, B. Varhaug og O. Kristiansen. På grunn av uheldige omstendigheter var ikke Bangkokkontoret representert.

Agendaen for møtet var lagt opp av Drammen, og møtet ble avholdt i BK's konferanserom i da-

gene 20.—22. juni. Før man tok fatt på N.A.L.-agendaen, ønsket skipsreder Wang deltakerne velkommen hvoretter han ga en oversikt over rederiets driftsresultater for 1971. Han overlot så ordet til T. Vinde som siden ledet møtet.

I løpet av tre intense møtedager gjennomgikk man de forskjellige trades. Et av de temaer som naturlig nok sto i sentrum var den pågående japanske sjømannstreiken og de konsekvensene den får for N.A.L. samt for Japan/Thailandkonferansen og poolavtalen innen konferansen. Et annet av hovedpunktene var foranlediget av nyinnkjøpte M/S «Hai Lee» som vil seile for N.A.L. fra august måned i Japan/Thailand farten. Et nytt skip i NAL nødvendiggjør omlegging av nåværende seilingsplaner, og før møtet var avsluttet hadde man opplegget klart for «Hai Lee».

Andre fremtidsrettede emner møtet tok opp var mulige nye fartsområder i Østen. Direktør Abe redegjorde for et påtenkt prosjekt i Tokyoområdet, en avansert godsterminal basert på det såkalte «Pier Receiving System», som deltagerne fattet stor interesse for.

Direktør Abe ble bedt om å følge opp saken slik at NAL kan dra nytte av det nye anlegget i Funabashi som ventes å komme i virksomhet om et par år.

Av andre emner som ble tatt opp på møtet kan nevnes: Økning av fraktrater, valutasisituasjonen, godsbehandling, driftsutgifter, budsjettering og statistikk, claims, stevedoreutgifter, PR og reklame.

Deltakerne var aktivt med i diskusjonene som ble meget effektivt ledet av direktør Vinde. Møtedagene ble avsluttet med middag og hyggelig samvær utover i kveldstidene i hjemmet til skipsreder Wang og på St. Olavs Klub. En av møtedagene bilte deltakerne opp til Spiraltoppen og hadde lunsj der, noe som øyensynlig var populært, spesielt blant de tilreisende deltakerne.

Ved avslutningen av NAL-møtet var det enighet om at slike årlige sammenkomster er et positivt tiltak som utvilsomt bidrar til å øke effektiviteten innen vår linjevirkosomhet.

M/S «Hai Lee» inspis(er)es

12. mai i år ble M/S «Hai Lee», tidligere «Måkefjell», knyttet til flåten vår, og stemningen var høy på kontoret da vi fikk nyss om at båten skulle anløpe Oslo. Kanskje vi skulle få anledning til å komme ombord? Vi har jo daglig kontakt med skipene våre både pr. telex og korrespondanse, men det er noe langt annet når vi får hilse på besetningen og se skipene i virkeligheten.

Vi har ennå i friskt minne besøket ombord i «Hydra» i fjor da den lå i Sandefjord, og også den-

ne gang fikk vi sjansen! Det ble arrangert med buss til Oslo, og det var 16 forventningsfulle kontorslittere som dro avsted etter jobben 25. mai.

Ombord ble vi på beste måte tatt hånd om av kaptein Jakobsen, maskinsjef Nikolaisen og overstyrmann Kuløy, de sistnevnte «utlånt» av selgerne Olsen & Ugelstad. Naturligvis var det mange som var interessert i å ta båten i nærmere øyetsyn, og maskinsjef Nikolaisen som var lokalkjent, var en villig guide. Sammen med ham trålet vi «Hai Lee» fra brua til maskindørken.

Selve høydepunktet var imidlertid china-middagen. Den besto av en mengde velsmakende retter, og stuert Lam Muk Shing og hans byssepersonale skal ha all ære av maten. Vi var også flinkere med pinnene denne gangen etter øvelsen vi fikk på «Hydra» selv om en av damene feilvurderte sine krefter og knakk en av spisepinnene. Kaptein Jakobsen forklarte straks til stuerten: «Norwegian girls too strong».

Alle ble imponert over det «nye» skudd på BK-stammen, og baren i den koselige salongen ble samlingsstedet etter måltidet.

Dette er en tur vi sent kommer til å glemme, og vi takker både firmaet og kaptein Jakobsen med besetning for at besøket ble en realitet.

Vi ønsker M/S «Hai Lee» god seilas!

