

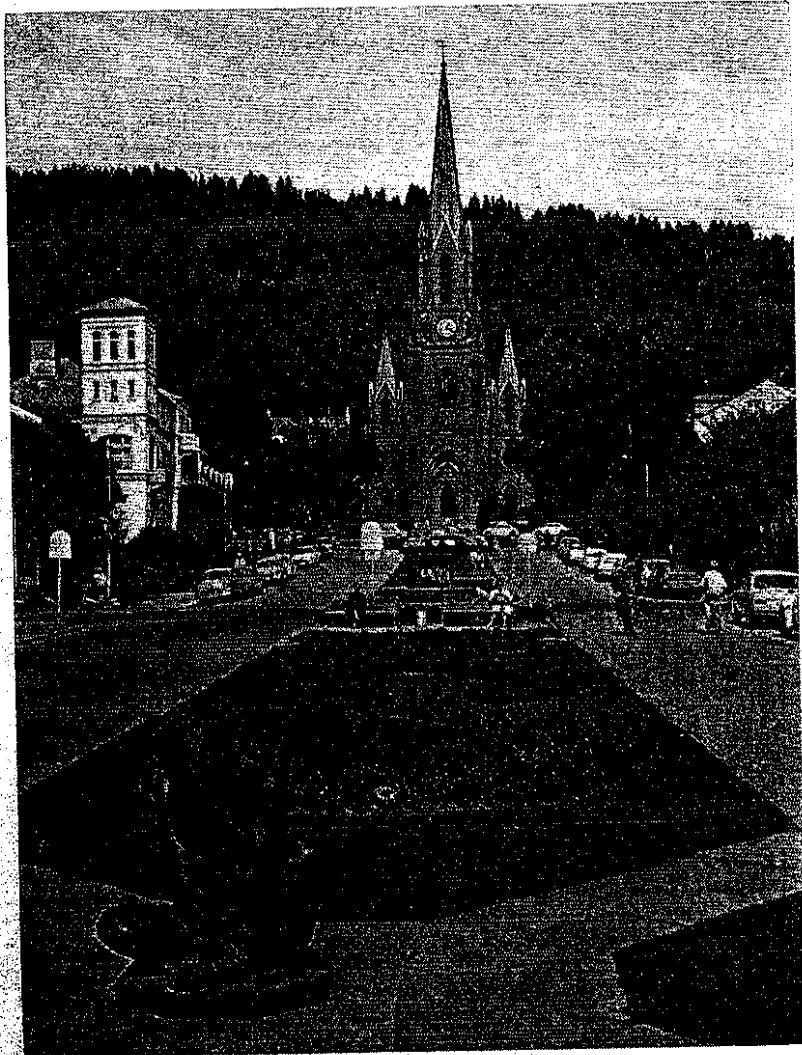


BK POSTEN

Nr. 16

SEPTEMBER 1973

9. årg.



Bragernes kirke — Drammen.



Thailands skipsfarts- politikk

Vår linjevirkosomhet har ikke minst i de to siste år gått bra, og dette skulle tilsa at man burde kunne se fremtiden fortrøstningsfullt i møte. Men linjefart i Østen er ikke uten sine problemer, og vi fikk litt av et sjokk i fjor da Thoresen Bangkok meddelte oss at det thailandske National Executive Council hadde formulert en kunngjøring som gikk ut på at importen til Thailand ville bli lisensiert, og man kunne gå ut fra at tredjeflaggs linjer ville komme i en meget utsatt posisjon konkurransemessig sett da det vel er liten tvil om at thailenderne vil søke å reservere en økende andel av linjefarten på Thailand for sine egne rederier.

Det var uklart om lisensieringen ville være basert på laster, enkelte skip eller rederier. Det innløp imidlertid kraftige protester fra en lang rekke land som var interessert i linjefarten på Thailand, og dette har nu resultert i at kunngjøringen sannsynligvis er blitt lagt på is. Vi kan nu

kun håpe at denne slags nasjonalistiske tendenser ikke vil ødelegge den posisjon vi gjennom mange år har opparbeidet oss i linjefart på Østen.

Nasjonalistiske tiltak som dette er thailenderne ikke alene om. Nylig fikk vi beskjed om at Australia ville forbeholde seg 40 % av mineraleksporten for skipning på egen kjøp. Videre har Russland og USA inngått en kornavtale som går ut på at 1/3 av kornet skal skipes med russiske skip, 1/3 med amerikanske og det øvrige på tredjelandsskip.

Jeg tror at den posisjon NAL har opparbeidet seg i høy grad skyldes den service som blir ydet av våre folk ombord og i land. Vi vil gjerne tro at ingen ligger foran oss i så måte. Vår linjefart i Østen har mange år på baken, og det ville være meget alvorlig for vårt rederi og Thoresenselskapene om nasjonalistiske tendenser og misunnelse skal stikke kjepper i hjulene for oss.

K. A. Wang

Utvivelse av B.K.-flåten

Bruusgaard Kiøsteruds Skibsak-sjeselskap har inngått kontrakt med Arne Teigens Rederi om overtagelse av 50 % respektive 30 % i Teigens nybygninger nr. 383 og 384 ved Warnowwerft, Warnemünde, Øst-Tyskland, for levering 1. kvartal 1975 og 3. kvartal 1976. Bruusgaard Kiøsterud skal ha det tekniske tilsyn under byggeperioden, og skipene skal også disponeres av oss.

Skipene er «åpne/lukkede» shelterdeckere på ca. 14.000/9.700 tdw. ved 30' 10"/24' 11" dypgående, ca. 755.000 cbft. grain, 682.000 cbft. bale. Hoveddimensjonene ellers er ca. 500' største lengde, 461' mellom perpendikulærer, 66' 7" bredde og 39' høyde i riss.

Skipene har lang bakk og lang poop med maskineri og bro anbragt på $\frac{3}{4}$ lengde. De er av den «åpne» skipstype med store twinluker til nr. 2 og 3 lasterom. Luke-ene har MacGregor deksler, mekanisk opererte. Det samme gjelder mellomdekksslukene som er flush.

Riggen består av en kombinasjon av Velle kranbommer med særlig tanke på behandling av unitlast og containere, og vanlige bommer, dessuten finnes en Stülcken» bom for nr. 2 og 3 luker for 80 tons løft. Forøvrig meget lett å operere. Det er ellers veldimensjonerte vekselstrømsvinsjer for bommene.

Skipene har to dekk og bakk- og pooprom som i forbindelse med det «åpne» system gjør dem særlig egnet til føring av unitlast, containere og bulklast.

Innredningen er meget romslig og airconditioned. Det finnes selv-sagt alt moderne navigasjons-, livrednings- og brannslukningsutstyr.

Maskinen er en MAN to-takt enkeltvirkende motor, samme som vi hadde på M/S «Hiram», men med meget større ytelse, 11.400 BHK ved 140 omdreininger pr. minutt, som gir skipet en fart på 18--19 knop. Hjelpemotorene er av østtysk fabrikat med god ytelse. Det er ellers rikelig med pumper, separatorer og donkey- og exhaustgasskjel. Maskineriet er fjernstyrt fra et kontrollrom i forkant av maskinen. Det finnes en god del automasjonsutstyr, men skipene har ikke brokontroll eller E0-klasse.

Det bygges få av denne type skip idag, og linjebefraktere viser sterk interesse for skipene, og en venter at typen også i fremtiden vil være meget interessant som linjesupplement.

Når det gjelder spørsmålet om skipstypen med hell kan benyttes i NAL, så er det ganske sikkert at den for tiden ikke vil være passende. Utbygging av havnene i Thailand vil avgjøre om skipene i fremtiden vil kunne benyttes i vår fart mellom Japan og Thailand. Det skipes nå meget lite pallclast og containerlast fra Thailand til Japan, og skipstypen vil ikke passe for den type last vi fører idag, da lastegæret er for langsomt og lite egnet for små løft. Skipene er ikke utstyrt med fryserom, og frysekapasitet vil ganske sikkert være av

avgjørende betydning også i fremtiden for farten mellom Thailand og Japan.

På grunn av den usikkerhet som foreligger når det gjelder beskjef-tigelse i Norwegian Asia Line må vi basere vår vurdering av skips-typen på slutninger på det åpne marked.



Claims

Når det oppstår tap av eller skade på last, hører man ofte bemerkningen «never mind, assurandøren betaler». Dette er imidlertid en sannhet med minst to modifikasjoner, nemlig:

- 1) I de fleste forsikringsforhold vil det være stipulert en franchise, dvs. en terskel som må overstiges forat assurandørens ansvar skal bli utløst. Tap og skader som ikke når opp til denne franchisen, må sikrede selv bære.
- 2) Det er forsikringstakers skadestatis-tikk for de foregående år som legges til grunn når assurandøren fastsetter premien. M.a.o., rederi som kan fremvise en god statistikk blir honorert med rabatter. Andre hvis statistikk ligger over den stipulerte normal, blir straffet på pungen med tilleggspremie.

Av dette kan en slutte at et rederi alltid vil være selvassurandør i en viss utstrekning og at enhver mottatt erstatning på sikt vil forverre rederiets statistikk og dermed øke premien.

Vårt rederi har gjennom alle år hatt P. & I.-dekning i Assuranceforeningen Skuld, og vår Skuld-statistikk har, nærmest tradisjonelt, vært meget

god. I 1972 for eksempel fikk vi rabattert 46 % av premien. Som en prøveordning gikk Skuld likeledes med på en franchise pr. enveis-reise på kr. 5.000. Normalt er minimums-franchisen kr. 10.000.

Til tross for disse for oss gunstige betingelsene i 1972 kunne vi vise til en god statistikk da vi skulle forhandle med Skuld om betingelsene for 1973. Mens vår premie for 1972 ble fastsatt på basis av en skadepro-sent (loss ratio) på 39 %, hadde vi ved inngangen til 1973 forbedret vår loss ratio til 33 %. Men så er det jo slik at Skuld, i likhet med andre P. & I.-assurandører, er såkalte gjensidi-ge foreninger. Dette innebærer, til tross for det som er nevnt ovenfor om individuell premiefastsettelse, at det samlede tap de innmeldte med-lemmer pådrar seg gjennom året blir utlignet på samtlige medlemmer. På grunn av økede tap måtte Skuld ad-visere en 10 % premieøkning for 1973. For ordens skyld må vi nevne at de aller fleste P. & I.-assurandører måtte gå til en liknende premieøk-ning. De alternative tilbudene vi mottok fra Skuld for 1973 var:

Alternativ I:

Premien økes med 10 % og franchisen økes til kr. 10.000

Alternativ II:

Premien økes med 20 %, 1972-franchisen på kr. 5.000 bibeholdes.

Etter å ha vurdert tilbudene valgte vi alternativ I ut fra følgende anta-kelse: For vår flåte vil lastekrav pr. enveisreise for hvert skip riktignok overstige kr. 5.000, men bare unn-taksvis kr. 10.000. Selv om vi ved å velge alternativ II således ville kunne påregne visse erstatninger, vil vi ikke frivillig gå inn for en 20 % pre-mieøkning som Alternativ II innebæ-rer.

Driftsresultater

Trampskipene

M/S «HERMION»

Våre lesere vil være kjent med at vi i løpet av 1972 hadde dette skipet i markedet for salg, og etter forhandlinger med greske kjøpere oppnådde vi den gode pris av US \$ 1.535.000. Etter tilbakelevering fra tidsbefraktene på Lakene ble M/S «Hermion» levert de nye eierne, Cycladian Maritime Company, i Quebec 4. desember 1972.

M/S «HYDRA»

Skipet seilte i hele 1972 på timecharter til australsk linjerederi, N.I. G.C. Driftsoverskuddet for 1972 var på ca. kr. 822.000, noe svakere enn ventet. Det er spesielt to forhold som har slått negativt ut:

Ved inngåelse av gjeldende certeparti i 1971 stipulerte vi T/C-hyren i A\$ for å eliminere risikoen for tap i forbindelse med den usikre US \$. Selv om det ikke fant sted noen offisiell devaluering av A\$, opplevde vi i 1972 en kurssvikt på denne valuta på ca. 9 %.

«Hydra» var lagt an for dokking i Japan i slutten av 1972, og på forhånd hadde vi kalkulert med 22 dagers off-hire. I dokk i Osaka ble det konstatert omfattende bunnskader som resulterte i forlenget reparasjonstid og en off-hire periode på til sammen 29 dager.

M/S «BRAGERNES»

Skipet fortsatte også gjennom 1972 i sitt timecharter til Kawasaki. Certepartiet ble forlenget i mars 1972 for ytterligere ett år. På grunn av det ytterst svake fraktmarkedet i fjor vår oppnådde vi kun en ubetydelig rateforbedring på US \$ 25,- pr. dag. Før den nye C/P-perioden ble påbegynt,

ble «Bragernes» dokket, samtidig som mellomdekkslukene ble flusket. Flushingen, som beløp seg til kr. 577.000 og den svake T/C-raten sammen med devalueringen av US \$, gjorde at «Bragernes» for 1972 kom ut med et driftsunderskudd på kr. 319.000.

1973

«BRAGERNES»/«HALLDIS»

Etter 48 måneders sammenhengende timecharter til Kawasaki løp certepartiet ut i februar 1973. Befrakterne som har vært meget tilfreds med skipet var sterkt interessert i å forlenge certepartiet for en ny periode til en vesentlig høyere rate. Dette var imidlertid ikke aktuelt på grunn av NAL's behov for tonnasje. «Bragernes» ble således tilbakelevert fra Kawasaki 28. februar d.å. i Yokohama og begynte samme dag lastingen for NAL som M/S «Halldis».

M/S «HYDRA»

Skipet var bundet opp til Nauru-certepartiet frem til slutten av juni d.å. På bakgrunn av raten, A\$ 1.500, som er svakt på dagens trampmarked og de uheldige erfaringene i denne farten (ballastseilas/bunnskader), var vi i grunnen lite stemt for å forlenge certepartiet. Ved sonderinger ble det imidlertid klart at de australske befrakterne var så avhengige av å fortsatt kunne disponere «Hydra» i sin linje at de var villige til å gå med på en vesentlig rateøkning. Certepartiet er derfor nå forlenget for ytterligere 7-8 måneder, og den nye raten er A\$ 1.850 pr. dag. Denne tilsvarer en dagsinntekt på kr. 15.700, en økning på kr. 3.000 pr. dag i forhold til tidligere rate. «Hydra» kan nå ventes tilbakelevert i januar/februar 1974 på Guam.

Selv om vi i BK Postens septembernummer kommenterte NAL for 1. halvår 1972, vil vi her likevel gi en full årsoversikt og håper leserne unnskylder eventuelle gjentagelser.

Thailand/Japan/Thailand
(«Hallborg»/«Halldor»/«Hai Lee»/
«Hallvard»)

«Hai Lee» (ex «Måkefjell») ble satt inn på ruten fra slutten av juli og «Hallvard» ble fra samme tidspunkt overført Borneo/Japan traden for å styrke denne.

Fra Thailand fikk vi en generell rateøkning på 10 % fra 1. april 1972. Ratenivået ble da så tillokkende at «outsiders» kastet sine øyne på traden, i første rekke gummifarten fra S. Thailand. Dette førte til ratekrig, og gummilast ga ikke lenger de gode resultater vi var vant med. Imidlertid ser det nå ut til at gummiavskiperne kommer tilbake til oss (dvs. konferanserederiene) til tross for at «outsiders» fortsatt er tilstede og tilbyr lavere rater. Denne utvikling skyldes ikke minst press fra mottakerne i Japan som ikke har vært helt fornøyd med de skipninger som outsiderne har stått for. Dårlig stuasje, dårlig outturn, lang transitt og vansker med omsetningsleddet i Japan (warehousing, rubber exchange) var de vesentlige klagemål. Dette at vår basislast har sviktet så vesentlig påvirket selv sagt driftsresultatet for 1972 og vil også være ganske følbart for 1973. Selv om outsiderne blir presset helt ut, kan vi ikke umiddelbart skru gummiraten tilbake på det tidligere nivå. Det må kun skje etappevis og med forsiktighet.

Tilgangen på last fra Thailand

bortsett fra fryselast har i 1. halvår 1972 vært svak, og vi har av denne grunn fra tid til annen inkludert Hong Kong-anløp på nordgående. For siste halvår viste lasttilgangen en markert bedring.

Fryselasten er blitt mer og mer viktig for oss, og vi har idag et riktig godt grep på denne transporten. For «Hai Lee» som kan laste opp mot 480 tonn kan vi nevne at full last for Japan betyr ca. kr. 200.000 i frakt. Det er innlysende at vi må gjøre vårt beste for å beholde denne last hos oss. Det vil bl.a. bety at en av offiserene ombord tar tally for å unngå unødvige claims.

Fra Japan fikk vi rateøkning fra 1. juni med 10 % og ytterligere 2½ % fra 1. september. Lasttilgangen fra begynnelsen av året var ikke spesielt god, men da den japanske sjømannsstreiken ble satt ut i livet fikk vi umiddelbart smekkkfulle skip av godt betalt last. Lasttilgangen har siden holdt seg godt oppe selv etter at streiken ble avblåst. Liggetiden i Japan var etter streiken forvitlet, opptil 27–28 døgn (normalt 13–14). Det skjedde senere en bedring selv om despatchen fortsatt ikke ble helt den vi hadde ønsket.

Fra høsten 1972 ble Moji igjen inkludert i schedulen normalt som siste havn i Japan.

Pool

Innen Japan/Thailand konferansen finnes det et såkalt «Pool Arrangement» som vi er deltaker i. Dette «Arrangement» går i korthet ut på at all last karakterisert som poollast (forøvrig den best betalte last) hver måned blir rapportert til et sekreta-

riat, som utarbeider statistikk som viser de forskjellige deltakeres posisjon og avvik fra den kvote de er tildelt. Vi kan nevne at NAL fra 1. januar 1972 fikk øket sin poolkvote fra 5,32 % til 8,965 % takket være ICNAL samarbeidet. Uten denne økning av kvoten ville vi hatt betydelige «overearner» problemer. I en «overearner» posisjon gir poollast rederiet kun 7,5 % av frakten til dekning av agentkommisjoner og US \$ 7,- til dekning av laste/losseutgifter. Resten blir betalt inn i potten og fordelt blant «underearners». Innbetalingen og fordelingen skjer først ved poolperiodens utløp. Pr. 31/12-72 er ICNAL «overearners» med ca. 18 % eller US \$ 140.000 hvilket beløp vi har reservert i årets regnskap. Oppgjør vil imidlertid ikke finne sted før 31/12-73, så det er ennå tid til å justere oss ned til vår kvote.

Borneo/Japan/Borneo

Borneo/Japan ingen rateøkning.
Japan/Borneo 12,5 % fra 1. juli.

Som nevnt tidligere ble «Hallvard» overført til denne fart fra august 1972 og har til nå gjort det riktig bra, i første rekke fra Japan.

På Borneosiden er vi imidlertid ivrige etter mere last. Vi har hatt noen skipninger med «Truck-floorings» som er nytt for oss, og vi håper dette kan bli en vare å regne med i fremtiden. Sago er vår basislast og om den svikter ville vi bli ille berørt. Det arbeides med corestock/veneer skipninger fra Sandakan, men her må vi slåss på rate. «Hallvard» kan akseptere fryselast, og vi håper etterhvert å kunne få et fotfeste innen denne transport som ser ut til å ville få en ganske stor betydning. «Hai Hing» holder hodet over vannet, såvidt. Vi var spente på hvordan det ville gå i samseiling med «Hallvard», men ved å inkludere Hong Kong både nord-

og sydgående klarer vi å holde spasingen og forhåpentligvis også et økonomisk forsvarlig resultat. Tilgang på nordgående last vil først og fremst avgjøre om vi kan bytte ut «Hai Hing» med et større og bedre egnet skip.

Bangkok/Borneo

«Hermelin»s levering til nye eiere i Hong Kong 14. juni 1972 markerte slutten på NAL's engasjement i Bangkok/Borneo farten. Om dette betød slutt for alltid, skal vi ikke uttale oss om, men konstatere at vi pr. idag ikke er engasjert i denne fart.

NAL viser for 1972 ca. kr. 5.4 mill. i driftsresultat før administrasjon. Selv om beløpet kanskje ikke i seg selv er imponerende, er vi fornøyd med dette resultat sett på bakgrunn av at samtlige skip dokket og er blitt belastet med betydelige reparasjons- og vedlikeholdsutgifter i 1972. Nyervervelsen M/S «Hai Lee» viser kun et mindre overskudd på driften i 1972. Dette skyldes i første rekke at det «kostet» nærmere 0,5 millioner å ta båten fra Europa til Østen og at ansvar for skade på last i forbindelse med brannen i Yokohama, kr. 130.000, er belastet driftsregnskapet. Som nevnt er det også foretatt reserverasjon i regnskapet for «overearner position» innen «poolen» med til sammen nærmere 1 mill. kr. i 1973.

M/S «Bragernes» ble tilbakelevert fra K.K.K. 26/2 1973 og ble umiddelbart satt inn i NAL service under sitt gamle navn «Halldis». Vi mener at denne styrking av vår linjeservice vil få en positiv virkning også for våre datterselskaper, da vi nu får mer tyngde bak vår aktivitet. Når vi har sett virkningen av denne beslutning, viser det seg kanskje mulig å foreta ytterligere økning av linjefarten i vårt interesseområde. I øyeblikket

har vi således 4 skip i Thailand/Japan/Thailand fart som på grunn av vår «overearner» posisjon i poolen foretar hyppige scilinger via Borneo på sydgående. Lasttilgangen har vært bra i alle trades så langt i 1973, men den siste tids valutauro demper vår optimisme noe. Devalueringen av US\$ blir kompensert ved ca. 10 % kurstilllegg i fraktene der disse blir kvotert i US\$.

Rateforhøyelse Hong Kong/Borneo med 10 % fant sted fra 1. mars 1973, og vi kan også forvente en liknende økning Hong Kong/Japan senere i år. På utgiftssiden vil vi få en økning i stevedoreutgiftene i Hong Kong på 18–20 %, og i Japan frykter vi en stigning på hele 30 % i løpet av våren.

Lønnsforhandlingene i Japan mellom stevedorene og stevedorefirmaene kan etter det vi forstår utløse en streikesituasjon, noe vi finner meget skremmende. Havneutgiftene i Thailand og Japan vil også vise økning i 1973. Hyrer vil stige 10 % og bunkersutgiftene øker måned for måned. På plussiden forventer vi betydelig lavere utgifter til reparasjon og vedlikehold medmindre ubehagelige overraskelser inntreffer.

Skipsfartspolitisk har det i Thai-

land skjedd en lite hyggelig utvikling sett med våre øyne. Myndighetene bebudet i slutten av 1972 meget restriktive tiltak overfor tredjelands skipsfart på Thailand, som gikk ut på at de respektive rederier måtte ha lisens fra myndighetene. Om vi som tradisjonelt linjerederi der ute ville vært begunstiget på noen måte, vet vi ikke. Det innløp kraftige protester fra diplomatisk hold, og hele saken synes å være stillet i bero på uvisst tid.

Utviklingen i Vietnam følges nøye, og vi undersøker muligheten for å gjenoppta linjefarten dit.

Våre linjeskip er i det vesentlige vel egnet for sitt fartsområde, men vi følger godt med i den utvikling som stadig finner sted når det gjelder mer rasjonell lastbehandling og avanserte skip. Offiserer, mannskap og agenter gjør en helhjertet innsats for NAL, og vi ser med en viss optimisme på 1973 som vi ventet vil bli et rimelig godt år for NAL.

En oversikt som ble foretatt 1. juni i år viser at «Hydra» og NAL skipe-nes driftsoverskudd lå ca. 20 % over det som var budsjettert, og dette finner vi meget lovende for sluttresultatet.

Rikdommens årsak

De hadde geografitime i klassen, og læreren fortalte om Saudi-Arabia, og om kongens store rikdommer, hans harem og om at han skulle ha tre hundre sønner og et utall døtre. Og uten å si noe om all oljen, spurte læreren:

— Hvordan kan det henge sammen at en konge som regjerer i et land som for det meste består av bare ørken, kan ha blitt så rik?

Klassen grublet, men så var det en som fra bakerste benk svarte: — Barnetrygden!

BK-konferansen

Når det skal skrives innlegg i BK Posten, kommer det tydelig frem hvor vanskelig det er å komme med ferske nyheter på grunn av det lange tidsintervall mellom hvert nummer.

Vår BK-konferanse nr. 7 som ble arrangert i tiden 21—23/11 har således vært kjent blant våre offiserer i mer enn ett halvt år, og konferansens innhold og de erfaringer som ble gjort er også sendt skipene. Vi vil derfor nøye oss med å vise to bilder som ble tatt under gruppeoppgavene.

Imidlertid har vi hatt en ny kon-



Fra BK-konferanse nr. 7:

Gruppeoppgaven diskuteres. I gruppe 1: Kaptein J. Rivrud, K. Jørum og overstyrm. M. Krogstad og B. Uigulf.



Fra BK-konferanse nr. 8:

Fra venstre: A. Fischer-Hansen, W. Christophersen, O. Schibsted, H. Christiansen, H. Yndestad, L. Hald, H. Fiskodde, B. Uarhaug, B. Østnæs Andersen, H. Hofsnæs, A. Jacobsen, O. Skaug, A. Solbak, R. Frydenlund, K. Mathisen, R. Wesley Johansen, E. Nordendal og O. Kristiansen.



Fra BK-konferanse nr. 7:

Gruppe 2 besto av: Maskinsjef O. Hassum, overstyrm. J. Haga og kaptein A. Grønvik.

feranse i år fra 5. til 7. juni for våre egne kapteiner og maskinsjefer, og i tillegg hadde vi invitert tre kapteiner fra Arne Teigens re-

deri. Programmet gikk stort sett etter det tidligere mønster, men vi tror at mange av de impulser vi fikk fra «Teigenoffiserene» kan være nyttige for oss, og formodentlig har de også fått noen idéer fra oss som kan være fruktbringende.

Som vanlig innfant sommervarmen seg disse dager, og kalde forfriskninger smakte fortreffelig. Hver aften hadde vi en hyggelig middag sammen, og under kaffebordet dukket det opp talenter som forsangere til chanties og skrønefortellere noe som sveiset oss alle godt sammen.

Vår neste konferanse vil antagelig bli holdt i november.

Kaptein Viggo Skau fra Andebu liker Østen – men sjøen best

Skoleskipet «Christian Radich» tor fulle seil over hvitskummet hav. Et stolt og betagende skue. Med flagget i spengstram line —.

— Men i slik blåst burde ikke flagget henge oppe, kom det bebreidende fra en maskinsjef.

— Uansett. Det er vakkert. Se på den praktfulle seilføringen. Linjene. Og hvor elegant den tar sjøene. Dialekten tydet på at han var fra Mørkantene.

Ordene falt på Velferdsklubben i Yokohama, der noen sjøfolk tok i øyesyn et maleri av det stolte norske skoleskipet. Malt av en japanner, som har spesialisert seg på seilskuter.

— Enig. Det er et godt stykke



arbeide. Og det vil passe utmerket på tverr-skottet i leiligheten. Så jeg tar det, avgjorde kaptein Viggo Skau fra Andebu. Han hadde for kort tid siden gjort landkrabbe av seg i Yokohama.

— Kapteinen sikret seg sitt ungdomsskoleskip?

— Nei, skoleskipet «Sørlandet» var min første kontakt med sjølivet. Jeg entret det i 1951 med konfirmasjonsdressen i leddiken. Det var en god skole for en knebuksegutt fra Høyjord. Vi lærte virkelig sjømannskap den gang, klatret i riggen, spleiset tau, både langspleis og kortspleis, og knyttet både båtsmannsknop og tømmermannstiks. Og det er kunnskap som er kommet godt med.

Østen med all sin mystikk; Japan, China, Borneo, Thailand... trollbant unggutten fra Andebu. Men oppslukte og blendet ham ikke. Med blikket klart fremtidsrettet scilte han Bruusgaard Kiøsterud-båter gradene oppover og sto i 1968 som skipper på «egen» skute, M/S «Hallborg» — en stykk-godsbat på ca. 7 000 dwt. Med Chinacrew.

— Spannende og interessante opplevelser?

— Det kan virke blasert, men sjøfolk synes alt er vanlig. Rutinen virker vel dempende. Bortsett fra lik i lasten syntes jeg alltid det var morsomt da vi bokstavelig talt fraktet hele bondegårdene fra Borneo! kamp-haner, bøfler, elefanter, apekatter, bikkjer og katter. Det var en koselig tid!

Og naturligvis var kaptein Skau innom sagnomsuste «Hermelin». Forresten hans første skip som overstyrmann, og to ganger kaptein.

— La oss få historien om M/S «Hermelin»?

— På mange måter et bemerkelsesverdig skip. Et skip vi alle ble glade i. Atmosfæren var spesiell. Det var et skoleskip i beste forstand. «Hermelin» som var på 2 620 dwt. ble bygget i Hongkong

og gikk prøvetur 9. april 1940. Hun lå i Penang da krigen brøt ut i Malaya i 1941, men kom seg velberget derfra og i alliert tjeneste for det meste som forsynings-skip for general Montgomery i Middelhavet. Den var med ved landgangen i Sicilia i 1943, for så utpå høsten 1944 å fortsette i alliert tjeneste på Østen. «Hermelin» skulle ha vært med på den planlagte landgangen i Japan, men atombomben over Hiroshima og Nagasaki forandret situasjonen.

Som Commodore-skip ledet den de allierte inn til Hong-kong etter Japans kapitulasjon høsten 1945.

«Hermelin»s æra i norsk skipsfart er nu ute. I juni 1972 ble den solgt til et Hongkong rederi.

— Og sammen med «Hermelin» forlot du sjøen?

— Nei, jeg ble engasjert som operativ leder for «Norwegian Asia Line» i Yokohama. Det innebærer bl. a. å koordinere de forskjellige operasjoner og å finne frem til de mest rasjonelle losse- og lastemetoder. Tid er penger i shipping.

— Men for en garvet «sjøulk» å bli kontormann?

— Dette er en jobb som må gjøres. Og jeg liker arbeidet. Det er inspirerende og absolutt lærerikt. Var først i Singapore et par måneder, og regner med å arbeide i Japan i hvert fall ut 1973. Dessuten liker jeg Japan og Østen.

— Og derefter sjøen igjen?

— Det vet jeg ikke sikkert. «Norwegian Asia Line» er også Bruusgaard Kiøsterud. Men det er alltid en viss trygghet med bena plantet på broen. Vi får se... sier kaptein Viggo Skau.

«Tønsberg «Blad»

Skjønnhet er så mangt



Siden vi i BK Posten nr. 3 hadde en poesiduell mellom salongpike G. Christensen på M/S «Hiram» og statsråd Kåre Willoch angående kortbølgesenderen, har vi ikke fått særlige bidrag fra våre seilende diktere. Imidlertid har M/S «Bragernes» for en tid tilbake vært en tur i Syd-Afrika, og inspirert av besøket der har maskinsjef A. Rossebø forfattet følgende dikt. For å få leserne i den rette lyriske stemning sendte han også med et foto av inspirasjonskilden.

Endelig vi er kommet til Afrikas
kyster,
vi ser oss om og på livet vi lyster.
Tro ikke på alt og ta intet for
givet
også med deg en pike vil dele livet.

Med denne pike i parken jeg gikk
hun himlet med øya og kyss jeg
fikk.

Med sine leber hun feiet av meg
hatten,
Gosh! hun der er ei for katten!
Hun dekket mitt ansikt med sine
leber
verden opphører og etter luft jeg
streber.

Frodig hun er, men pass deg —
kom ikke for nær!
et favntak — om du tør og livet
ei har kjær.

Skjønnhet er så mangt og mye,
ikke sant?

Etter 20 døgn i sjøen vi denne
pike fant,
hjertet det slo — noen lo — er
hun ikke god?

Svaret jeg ikke sier, men smiler og
— TIER.

Ny tonnasje for NAL

Etter greie kjøpsforhandlinger overtok vi 18. juli 1973 M/S «Sunndalsfjord» fra Den norske Amerikalinje og ga skipet navnet «Hermelin».

Skipets tekniske data er som følger:

Built: 1955, Uddevallavarvet A/B, Uddevalla, Sweden.

Class: Norwegian Veritas + I.A.I. ICE

Port of registry: Drammen, Norway.

Call Sign: L A S C

Tonnage, gross: 4620.71

Tonnage, net: 2520.04

L.O.A.: 433'09 3/8"

Breath: 56' 06"

D.W. all told: 7300

5 Holds/5 hatches: 31,4' x 21' — 39,9' x 21' — 39,9' x 21' 37,4' x 21' — 34,9' x 21'

Capacity: 477.638 cbf. grain including 23.879 cbf. veg.oil tanks, 401.386 cbf. bales excluding veg.oil tanks.

Derricks: 10/5 — 6/7,5 — 1/25

Machinery: Main Engine amid-

ships, single acting diesel type UV-GV, VG5-7.

Speed/consumption: about 16 knots on about 22 tons HF 600 sec. about 1,5 tons diesel.

Bunker capacity: fuel } 1.315,5

Bunker capacity: diesel } tons

1.315,5 tons

Auxiliaries: 3 x 165 kw

1 x 125 kw

Gøtaverken diesel gen.

M/S «Hermelin» er nå på reise fra Gdynia til China med en last stål. Etter utlossing vil skipet gå til Osaka for dokking. Verkstedsoppholdet ventes å ta ca. 4 uker, og foruten klassearbeider vil det bli installert fryserom på ca. 27 — 30.000 cft.

Etter våre beregninger vil «Hermelin» være klar for NAL service i første halvdel av november. Skipet vil da bli satt inn i Thailand/Japan farten i stedet for «Halldor» som på sin side vil ta over etter «Hai Hing» i Borneo/Japan farten. «Hai Hing»s fremtidige skjebne er ennå ikke bestemt.

Pjolterseremoni

En eldre herre innfant seg til fast tid og en bestemt dag i uken på en bar, og der bestilte han alltid to pjoltere. Men han ble alltid sittende alene med dem. Dette gjentok seg så mange ganger, at en servitør spurte seg for:

— Hvorfor to samtidig?

— Jeg har en god venn i Amerika, og vi er blitt enige om å huske på hverandre på denne må-

ten. Han gjør det samme i sin verden, forklarte den eldre herren.

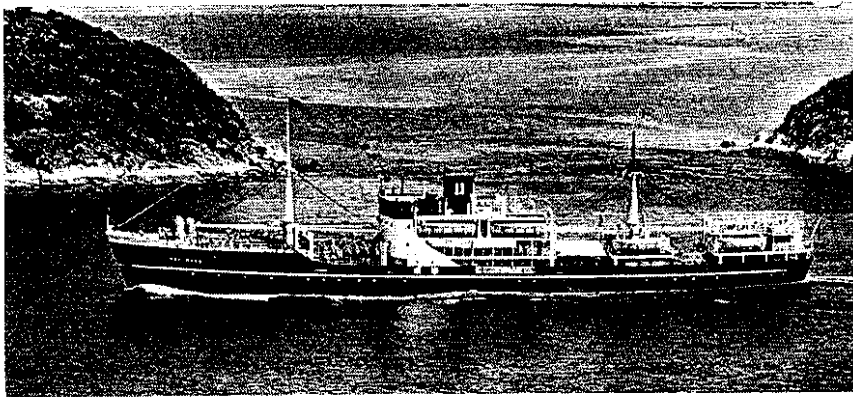
Og skikken fortsatte, inntil en dag herren bestilte bare en pjolter.

— Er Deres venn død? spurte servitøren.

— Langtifra, han lever i beste velgående, men jeg har sluttet å drikke, svarte herren.

Og så tok han glasset på den andres vegne.

M/S «Hai Meng» senket



«No possibility of salvage, vessel and cargo considered totally lost.» Denne lakoniske meldingen i Lloyd's List av 11/12 1972 refererer seg til Panamaregistrerte M/S «Bright Star» ex «Hai Meng» av Drammen.

Den 7. desember f.å., under lossing i Cambodias hovedstad Phom-Penh, ble skipet minert og senket av froskemenn. Vi siterer videre fra Lloyd's List: «At dawn only a small portion of the hull of the «Bright Star» was visible while thousands of dollars' worth of foodstuff floated round the sunken vessel.»

M/S «Hai Meng» var et av de såkalte Lindholmenskipene som Bruusgaard Kiøsterud fikk levert fra Lindholmen Verft i perioden 1949–1950. Båtene seilte i de følgende år i triangelfart mellom Japan, Hong Kong og Borneo. «Hai Meng», «Hermod» og «Helios» hadde såkalt Hong Kong-lisens for føring av ca. 800 mellomdekkspassasjerer, for det meste kulier fra Hong Kong til Borneo. Da grunnlaget for denne passasjerfarten forsvant i 1960-årene, ble det etterhvert klart at Lindholmenskipene som re-

ne lastebåter ble for små og heller ikke tidsmessige nok med sin relativt dårlige kubikkapasitet og små lasteluker. Våren 1971 ble derfor Lindholmenbåtene solgt til Østenkjøpere. «Hai Meng» ble levert til de nye eierne i Hong Kong den 3. juni 1971 og seilte deretter som M/S «Bright Star» registrert i Panama.

Det fremgår av Lloyd's List at M/S «Bright Star» på den siste reisen halvannet år senere var lastet med militærutstyr og matvarer til de amerikanske styrker i Cambodia. I grålysningen den 7/12, mens «Bright Star» lå ved kai i Phom-Pehn for lossing, gikk et ukjent antall froskemenn til angrep på skipet. De ble imidlertid oppdaget av lokale vakter, og under den påfølgende skuddveksling ble 2 av froskemennene drept. Før så langt hadde de imidlertid klart å feste miner til skroget. Disse detonerte kort etter, og 4 personer ble drept og 15 andre såret. Både skip og last ble etter angrepet betegnet som totaltapt. I sannhet et dramatisk endeligt for «Bright Star» som står i sterk kontrast til 22 års fredelig NAL-tjeneste for «Hai Meng».

Sjørøvere på *Hirundo*

Som et apropos til våre dagers hijacking og flykaprere kan det være interessant å se litt på den piratvirksomheten som foregikk på Kinakysten for 40–50 år siden. Spesielt i begynnelsen av 30-årene var det adskilleg piratuvesen på Kinakysten. Særlig utsatt var de skipene som gikk i cooliefart og som ofte førte flere hundre dekkspassasjerer. Når skipene var kommet i rom sjø, avslørte antatt fredelige passasjerer seg som pirater, som med våpenmakt tiltvang seg kommandoen og stjal det som var av verdier ombord før de forlot skipet.

At denne virksomheten var et risikomoment og en vesentlig ulempe for skipsfarten i disse farvann understrekes av det faktum at Det Norske Handelsdepartement ved skriv av 16. april 1930 nedsatte en hurtig arbeidende komité, nemlig «Komitéen til overveieelse av forholdsregler i anledning av sjørøverfaren i Kina». Komitéen, som hadde som medlem bl.a. avdøde skipsreder Einar Bruusgaard, fikk som mandat:

- 1) Å overveie forholdsregler til beskyttelse mot sjørøveroverfall.
- 2) Å overveie hvorledes de overfaldene eller deres efterlatte kan sikres skadebot.

Det forhold at norske myndigheter fant det nødvendig å vurdere tiltak i forbindelse med piratvirksomheten skulle indikere at også norske skip i ganske stor utstrekning ble utsatt for sjørøverne og deres herjing. Bortsett fra ett tilfelle slapp merkelig nok BK-båtene heldig fra sjørøverne. Det skyldes vel bl.a. det forhold at skipene i henhold til instruks fra rederiet unnlot å ta med slikt gods som piratene var spesielt ute etter.

Vi har kommet over journalutdrag fra S/S «Hirundo» og utskrift av sjøforklaring avholdt i Hong Kong den 2. desember 1930 og vil med disse dokumentene som kilde berette om det ene tilfellet hvor sjørøverne gikk til angrep på et BK-skip. S/S «Hirundo» var bygget i 1926 og var på 3.210 t.d.w. Skipet, som hadde 6 norske offiserer og en kinesisk besetning på 37 mann, betjente rederiets linje mellom Hong Kong/Bangkok/Hoi How og Swatow. «Hirundo» hadde såkalt Hong Kong licence for føring av dekkspassasjerer.

Av utskriften av sjøforklaringen fremgår det at S/S «Hirundo» avgikk Swatow den 11. november 1930 med en ladning stykkgoods og 321 dekkspassasjerer for Bangkok. Etterat skipet var kommet i rom sjø, gikk piratene, d.v.s. 12 av dekkspassasjerene, til angrep neste dags middag, og vi siterer fra kaptainens forklaring:

«Plutselig hørtes et forferdelig rabalder og flere smeld nede i midtskipsgangene. Jeg formodet at det var utbrutt slagsmål mellom passasjerene og løp derfor straks til for å forsøke at stoppe slagsmålet. Kommet rundt hjørnet av lugaren og idet jeg skal ned trappen, løper jeg like på 3. styrmannen som blir holdt op av en bevæpnet kineser. Jeg trodde at kineseren var gal og forsøkte at komme 3. styrmannen til undsetning, men da der i det samme kom nok 2 mand væpnet med revolver, og der samtidig smaldt flere skudd nede midtskip, oppfattedes situasjonen og der var intet at gjøre uten henderne i vejret».

Kapteinen og de norske offiserene ble derefter med revolver i siden truet opp på broen av piratene som forklarte at alle offiserene skulle drepes og skipet settes fyr på hvis ikke alle ordre ble utført.

Samtidig med at kapteinen og offiserene ble holdt i sjakk på broen ble skipets besetning og passasjerene overbemannet av de øvrige piratene. Herunder ble en messegutt skutt ned av sjørøverne. Etterat røverne på denne måten hadde overtatt kommandoen av skipet, gav de mannskapet ordre til å male over det kinesiske navn på skipssidene. Skipets radiostasjon ble også ødelagt, og etterat mørket var falt på fikk kapteinen ordre om å seile vestover mot Hong Kong med slukte lanterner. I mellomtiden gav sjørøverne seg til å lete etter en større beholdning sølv som angivelig skulle finnes ombord på denne reisen. (Som nevnt innledningsvis var det en stående instruks fra rederiet om ikke å føre slikt verdifullt gods som kunne friste pirater, og på den aktuelle reisen var det da heller ingen beholdning av sølv i lasten på S/S «Hirundo». Det må derfor antas at overfallet på «Hirundo» var en misforståelse og at de opplysninger piratene hadde gjaldt et an-

net skip). Sølvbeholdningen fant piratene naturlig nok ikke, men hele skipet ble likevel plyndret. Dører ble sparket inn, skap og skuffer åpnet opp, og alt av verdi ble tatt av røverne.

I grålysningen den 13. november gav piratene ordre om å bli landsatt i Mirs Bay, en bukt like øst for Hong Kong som på den tiden var et fryktet sjørøverredde. BB livbåt ble satt på vannet, og sjørøverne beordret kapteinen og 2 av skipets kinesiske kompradorer ombord hvoretter alt byttet ble innlastet. Inne på sandstranden gikk røverne på land med byttet sitt. De tok også med seg som gisler de 2 kinesiske kompradorene, mens kapteinen fikk lov til å dra ombord i «Hirundo» igjen.

S/S «Hirundo» satte da atter kursen for Hong Kong og ankom hertil samme dags middag. Straks etter ankomsten kom den norske vicekonsul, rederiets representanter, samt besiktelsesmann ombord for å besikte hærverk utført på skipets utstyr. Offiserer, mannskap og passasjerer ble avhørt av detektiver for om mulig å komme på spor etter sjørøverne. Kl. 19.00 samme aften fortsatte reisen til Bangkok.

For 100 år siden

1. november 1872

Den statistiske Beretning om Søulykker i Juli–September er nylig utkommet fra «Veritas». Samtlige Tab af Seilfartøier i de 3 Maaneder beløb sig til 288 og af Dampskibe til 42, ialt til 330 Fartøier. Af disse overgaves 23 i Søen, 23 kantrede, 35 sank ved Sammenstød, 179 strandede og blev Vrag, 20 ødelagdes af Ild, 12

kondemneredes og solgtes, 6 sønderkares af Is, 19 led totalt Skibbrud, og for 13 kunde man ikke opgive Aarsagen til deres Tab. I tilsvarende Tidsrum forulykkedes 543 Skibe i 1866, 468 i 1867, 446 i 1868 og 503 i 1869, hvorved saaledes Tabet af Skibe i de nævnte 3 Maaneder betydeligt understiger de tilsvarende Tider i de nu opregnede Aar.

Bunnslagsskader

Denne sak er igjen blitt aktuell i forbindelse med de store skader som ble konstatert på forre del av bunnen på M/S «Hydra» ved dokking i Osaka i november ifjor.

Ser vi på de siste 25 års erfaring med hensyn til B.K.-flåten og bunnslag, så har rederiet hatt meget små utgifter på grunn av bunnslagskader.

Tankskipene hadde jo praktisk talt ubegrensede muligheter til å ballaste slik at bunnslag kunne unngås.

De større tørrlast-trampskip ble ofte sluttet bort i linjefart med last i begge retninger, men noe ballastseiling ble det jo. Gamle «Hermion» hadde Maier-baug med typiske V-spant i forskipet, og vi kan bare huske ett tilfelle der et par bunnplater fantes noe bulet mellom spantene ved en dokking i Rotterdam i 50-årene. Siste «Hermion» og «Hiram» hadde ikke mer ballast enn det som var vanlig for denne skipstype, men det gikk stort sett bra, ihvertfall sett fra ledelsens synspunkt. Siste «Hermion» var igrunnen et «economy ship» utviklet av Uddevallavarvet i samarbeide med Saguenay, såvidt vi vet, og hadde relativt fyldige linjer i baugen og heller lite ballast, men som sagt, bra gikk det.

Linjebåtene, som opptil 1954 var midtskipsbåter, og som hadde last «begge veier», var igrunnen ikke noe problem, skjønt vi visste jo at de gamle steamere og «Hermelin» kunne ha vanskeligheter i nordosten.

Noe verre ble det da vi gikk over til bakladere. «Henrik» og «Hervar» var definitivt ikke bra i ballast, men som regel hadde skipene last begge veier, og vi hadde ikke særlig alvorlige bunnslagskader.

M/S «Halldis» ble kontrahert i 1956. «Halldis» ble bygget helt etter rederiets egne ideer, og generalarrangementstegning og maskinromsarrangement var tegnet her på kontoret. På den tiden begynte man å regne med at stykkgoods for fremtiden ville bli skipet som unit-laster. Det gjaldt derfor om å ha mest mulig firkantede underrom og mellomdekk, dessuten lett tilgjengelige og klare. Det ble derfor bestemt at maskinen skulle legges akter og ballasttanker helt forut, slik at den for unit-laster minst egnede lasteroms plass ble brukt til maskin- og tankrom. Vi bestrebet oss på å få tankkapasiteten så stor forut at ballasttrimmen skulle bli omtrent som for midtskipsbåtene, men helt lyktes ikke dette. Det er klart at vi fryktet bunnslag, og vi bad derfor verkstedet om at skipet ble tegnet med V-spant i baugen, slik at baugen skulle komme mest mulig ned i ballast.

Ved tankprøving av skroget i Wageningen-tanken i Holland oppnådde vi ikke den fart vi hadde regnet med. Tankfolkene sa at dette skyldtes V-spantene i baugen. Vannlinjene nær sjøens overflate ble for fete. De anbefalte bruk av modifiserte U-spant, slik som vi forøvrig har på «Hallvard» og «Halldor». Det ble så kjørt modell med modifiserte U-spant i baugen, og vi vant 0.7 knop som åpen shelterdekker og 0.5 knop som lukket. Vi måtte derfor oppgi vår idé om å bruke V-spant.

«Halldis» ble satt inn i vår linje på Østen, og alt gikk bra. Da India-linjen ble nedlagt, ble skipet bortfraktet i linjefart, for det meste i Østen-trade. Imidlertid ble det da noe mer ballastgang, og ved dokk-

ingen i Osaka i mars -72 fant man mindre skader på bunnplatene forut som var bøyd inn mellom spantene, og ca. 8 ts. stål måtte fornyes.

Før vi nu går over til å behandle «Hydra» og «Hamlet» skal vi se hva Det norske Veritas' regler for stålskip sier om «Forsterkninger mot baugslag»:

- a) Forsterkningene utføres i den plane del av bunnens forre del 25 % av skipets lengde fra forre perpendikulær og omfatter dobbeltbunnen og bunnplatene.
- b) Fulle forsterkninger skal foretas når skipets dypgående forut i åpent farvann og hardt vært er lik eller mindre enn 2,7 % av skipets lengde (for våre 6-8.000 tonnere tilsvarende ca. 11'). Hvis dypgående forut er større enn 4% av lengden, behøves ingen forsterkninger. For dypgående mellom disse verdier anbringes forsterkninger i forhold til dypgående.
- c) For skip med lengde over 160 meter kan verdien 2,7 % av lengden nevnt i b), reduseres jevnt til 2 % av lengden ved lengden 300 meter. Verdien 4 % av lengden behøver ikke regnes større enn 7½ meter.
- d) Dersom skipet ikke har fulle forsterkninger, vil det forutsatte dypgående bli notert på vedlegget til skipets klasesertifikat. For tørrlasteskip vil fulle forsterkninger normalt være nødvendig».

De fulle forsterkninger som det refereres til i ovenstående omfatter følgende for skip med tverrskipsspant (som skipene vanligvis har her forut selvom de ellers har langskipsspant):

- a) Sidebærere skal anbringes på maks. 2 meters avstand. Mellom disse anbringes sidebærere av halv høyde. Samtlige sidebærere skal

føres så langt forover mot kollisjonskottet som mulig.

- b) Hele bunnstokker skal anbringes på hvert spant.
- c) Mellomspant skal innlegges fra midtbærere til slagbærere.
- d) I skip hvis «service»-fart er større enn 16 knop, bør det i nærheten av 20-25 % av skipets lengde fra F.P. anbringes et langskips eller tverrskipsskott som er så sterkt avstivet med vertikale platebærere at det tjener som en effektiv opplagring av dobbeltbunnen og kan forhindre at denne i sin helhet settes opp av slag i sjøen.

Så om forsterkninger av bunnplatene mot bunnslag. For disse gjelder følgende regler:

- a) Tykkelsen av platene i den plane del av bunnen forenfor 25 % av skipets lengde fra forre perpendikulær skal ikke være mindre enn $t \text{ (i mm)} = 2 + 9\%$ av skipets lengde i meter (for våre 6.000-8.000 tonnere tilsvarende ca. 14 mm).
- b) Kjølplatenes tykkelse skal ikke være mindre en tykkelsen av de tilstøtende bunnplater.
- c) Tykkelsen nevnt i a) og b) svarer til fulle forsterkninger mot bunnslag.»

Nu til «Hydra». Dette skip ble kontrahert i 1965, og da vi hadde bare gode erfaringer med «Halldis» og kravet til skipets egnethet for unitlast nu var ennå mer et «must», ble det bestemt at vi ville ha en baklader med store luker og mest mulig fir-kantede lasterom. Dette førte igjen til at ballasttankene ble lagt forut. Vi syntes imidlertid at vi kunne redusere skipet fra et 7 gjengs skip til et 6 gjengs skip, og derved oppstod arrangementet med de tre lange luker, hver med dobbelt gear, et greit, rent arrangement. Poopen ble forlen-

get over nr. 3 luke for å motvirke neserim fullastet. Da vi tilstrebet samme kubikk under hver luke, ble nr. 1 luke noe lenger enn de øvrige.

Sålenge «Hydra» seilte i våre egne linjer, gikk alt bra. Verre ble det da det ble bortfraktet for fart Australia—Stillehavsoyene. Lasten er her meget unitisert og kubikkrevende, hvorved skipet ble lett-lastet. Hva verre var, skipet returnerte ofte i ballast, og det er svær sjø der nede. Kaptainen rapporterte bunnslag og risting fra tid til annen, og vi fryktet derfor noen bunnslagsskader, da skipet dokket i Osaka i november f.å. Det vi fikk se oversteg imidlertid de aller verste forestillinger vi kunne hatt. Tanktoppen i nr. 1 rom var presset opp ca. 8.5 cm maksimalt i pen, nesten usynlig bue fra skuteseide til skuteseide og tilsvarende i langskipsretning fra aktre lukestøtte og fremover til det tverrskipsavstagede parti av forskipet. Bunnplatene var mykt bøyd inn mellom spant og sidebærere til maksimalt ca. 25 cm. Den innvendige stålstruktur var bøyd overalt, men ikke så meget. Først ville ikke verkstedrepresentantene og Veritas besiktelsesmann tro at dette var bunnslagsskader, men det kunne ikke være tvil. Det fantes ikke den minste stripe i bunnmalingen, noe som det måtte ha vært dersom disse voldsomme inntrykninger skulle skyldes grunnberøring.

Da det ikke ville lønne seg å bruke det deformerte stål, som merkelig nok ikke var sprukket og tanken derfor tett, ble nesten hele dobbeltbunnen i nr. 1 rom brent ut, og imens ble sveist nye bunnkonstruksjoner etter tegninger og avslag mottatt fra byggerne i Drammen. Reparasjonen omfattet vel 90 t. stål. Den tok 23 dager, hvilket var en flott prestasjon,

og verkstedregningen var for denne skade på kr. 1.200.000,— som selvfølgelig forsikringsselskapet betalte. For vår egen regning forsterket vi bunnen i området 25—30 % av skipets lengde fra forre perpendikulær, d.v.s. helt akterover til nr. 2 rom ved å legge inn langskipsspant mellom langskipsspant. Dette skulle gi omtrent samme effekt som om bunnplatetykkelsen ble nesten fordoblet.

Så skal vi nevne hva som ble gjort med bulkcarrieren «Hamlet» for mest mulig å unngå bunnslagsskader. Vi hadde jo hørt at mange bulkcarriere hadde for liten ballastkapasitet, og ofte måtte sette ned farten i hårdt vær p.g.a. bunnslag. Vi var også interessert i å se hvor meget farten ble nedsatt og i det hele tatt se hvorledes skipet oppførte seg i sjø. Bl.a. bemerket vi at propelltippen bare var ca. 6" under vannet når skipet hadde inne maksimal ballast. Vi foreslo derfor at skipet skulle prøves i sjø i modelltank, og meget ønskelig gikk verkstedet med på dette.

Prøven ble foretatt i Wageningen-tanken i Holland med en ca. 4 m lang modell. Vi hadde meddelt tanken at vi ønsket sjø nr. 5, og vi kunne velge om vi ville ha et tog av like bølger stikk i stevn eller mere realistisk uregelmessig sjø med «de tre store» fra tid til annen. Tanken anbefalte dette siste, og vi aksepterte dette alternativ.

Det var meget interessant å være med prøvevognen og studere skipets bevegelse forut og akter. Ved minste antydning til bunnslag kunne dette avleses på de følsomme instrumenter. Arbeidsforholdene rundt propelleren ble bedre enn vi hadde fryktet. Det dannet seg nemlig en hekkbølge som løftet vannet ca. 4' over propelleren. Når de «tre store sjøer» kom, ble imidlertid propelleren løftet klar av

vannet. Etter å ha sett forsøkene besluttet vi oss for å øke skipets vannballastkapasitet, og vi hadde ikke bunnslagskader på skipet i de år det seilte for oss.

Det vil føre for langt her å komme inn på teori og forsøk etc. for bunn-

slag. I tidsskriftet «Skip» august -72 finnes det en svært oversiktlig og overkommelig artikkel om fenomenet, og to fotokopier av denne artikkel sendes til hvert skip sammen med denne BK Posten.

Blindpassasjerer på M/S «Hai Lee»

Like etter midnatt mandag 19/2 oppdaget utkikken på broa at noen var på vei opp fra rom nr. 3. Disse ble straks pågrepet, og det viste seg å være to 18 år gamle japanesere som ville til Bangkok. De hadde ved pågripelsen oppholdt seg ca. 3 døgn i rommet og var helt utsultet og forkomne. Vi arrangerte med litt mat til dem og lot dem få flytte inn i sykelugaren, da vi regnet med at vi måtte holde dem innelåst ved anløp av Sandakan og Bangkok.

Ved forhør om morgenen viste det seg at de hverken hadde pass eller vaksinasjonspapirer og at de var hjemmehørende i Kyoto. I sjøen har de deltatt i arbeidet på dekk med stor iver, mens de under land har vært innelåst i sykelugaren, noe som må betegnes som en bra celle.

Vi regner med å bli av med disse to eventyrere i Yokohama.

Ca. 1 time etter at vi hadde kvittert losen på utgående fra Bangkok, kom en av dekkfolkene løpende og sa han hadde sett en vaktmann fra Bangkok ombord, og like etter kom en forpjusket og forskremt vaktmann og meldte seg. Han kunne lite eller ingen engelsk og var helt forskrekket da han ikke kunne se land noen sted, så han kunne overhodet ikke gjøre rede for seg. Jeg besluttet straks å returnere til losbåten, og vi fikk ham overført dit. Forsinkelse i forbindelse med dette ble 2 timer.

Vi hadde 5 vaktmenn ombord i Bangkok, så en må vel si at det er dårlig kameratskap når 4 går i land og lar kameraten i stikken på denne måten.

Kaptein N. Klokk

Om å hviske

Stuerten hadde fått så vondt i halsen at han bare kunne hviske. Så gikk han til skipperens lugar for å få noe medisin. Skipperen hadde kona si med på denne turen og det

var hun som lukket opp.

— Er kapteinen inne? hvisket stuerten.

— Nei, bare kom inn! hvisket kona.

En BK-styrmanns beretning

Vi i BK Posten setter alltid pris på skriftlige bidrag utenfra, og vi oppfordrer herved alle til å gripe penen fatt. Henstillingen er spesielt rettet til skipene, da vi tror at det blant våre seilende lesere finnes mye uforløst, godt avisstoff, det være seg skildringer av livet og forholdene ombord eller «reisebeskrivelser» om fremmedartede folkeslag og fra fjerne farvann. Stoffet burde være der, og vi har også klart for oss at det ombord er mange som er svært så «pennsføre», folk som har evnen til å behandle et emne skriftlig på en interessant og humoristisk måte. Som et bevis på dette hitsettes en beretning mottatt fra en av våre styrmenn, Ulf M. Krogstad som har seilt med M/S «Hydra» i linjefart mellom Australia og New Guinea:

Blant kannibaler på New Guinea.

«Ettersom «Hydra» nå har gått ca. 1½ år i fart på Australia–New Guinea, har vel også denne del av verden fått en viss interesse for de seilende i B.K.

Som kjent ligger New Guinea litt nord for Australia og er den nest største øya på jorda etter Grønland, ca. 2½ ganger så stor som Norge. Øya er delt i tre. Den nordvestlige delen Vest Irian tilhører Indonesia, mens Papua og nordøst New Guinea blir administrert av Australia. Til TPNG hører også New Britain, New Ireland og Bouganville Island. Disse øyene var tyske inntil 1. verdenskrig da engelskmennene overtok, og senere ble dette australsk mandatområde.

På New Guinea finnes ikke industri. Alt blir importert, så forurens-

ningsproblemer er de lykkelig forskånet for. Den eneste eksporten de har er kaffe, te, kakao, kopra og litt gummi. De siste årene har de funnet store forekomster av kopper på Bouganville Island, og dette skal visstnok være noen av de største forekomster i verden. På Bouganville lever noen av de mest mørkhudede folk på jorda.

New Guinea er et typisk fjelland med topper på opptil 5000 m. Det fins et utall av små daler der det den dag i dag eksisterer stammer som aldri har sett en hvit mann. På grunn av øyas beskaffenhet er veinettet temmelig sparsomt, og jernbane fins overhodet ikke. Derfor er det indre av øya ennå ikke helt utforsket. I høylandet skal klimaet være ideelt for europeere, og befolkningen her



kaller seg papuanere. Ved kysten er klimaet tropisk, og befolkningen er av melanesisk herkomst.

Befolkningen består av mange forskjellige stammer med ulike språk, og stammefeider hører til dagens orden. Flesteparten av sjauerne blir forhyrt i bushen for 3 måneder om gangen. De har som regel svære hull i ører og nese med forskjellig dingeldangel i. Pussig nok så jeg aldri noen med menneskebein i nesen slik man alltid har forestilt seg at menneskeetere har. Samarbeidsviljen blant dem var temmelig dårlig. Var f.eks. et gjeng short for folk og det var noen ledige fra en annen stamme, nektet de å jobbe. Gjengene måtte komme fra samme stamme.

Noe av sydhavsromantikken forsvant fort første gang jeg kom til New Guinea da jeg fikk se noen av de såkalte skjønnhetene sitte med et spebarn ved det ene brystet og en pattegris ved det andre. Hovedparten av befolkningen står stort sett på steinaldernivå, og de tilber sine forfedre.

Man treffer ennå folk som kommer med benene av slektninger i et nett rundt halsen når de flytter fra en plass til en annen. På grunn av troen på forfedrene har Cargo Kultusen fått så mange tilhengere. Når sjauerne som har vært på sin 3 måneders kontrakt vender tilbake til landsbyen, forteller de om alle gavene forfedrene deres sender dem, men som de hvite stjeler. Oil last som kommer inn er deres rettmessige eiendom, innbiller de sine stammefrender, og dette skaper et visst hat til de hvite. En innfødt handelsmann som brant inne med et helt lager av røde koffertene fikk en smart idé i vår. Han oppfordret alle til å kjøpe en slik rød koffert, så var det bare å fylle den med stein, skrap og papir for

deretter å grave den ned og la den ligge i 2 måneder. Da ville forfedrene gjøre all stein og skrap om til gull og papiret til knitrende dollarsedler. Pressen møtte opp og fotograferte, og det ble førstesidestoff i avisene. Det hører med til historien at handelsmannen tok seg godt betalt for koffertene som gikk unna som varmt hvetebrød. I sommer da koffertene skulle graves opp igjen, var pressen på plass for å forevige den store sensasjonen. — Men både kofferteierne og journalistene ble temmelig lange i ansiktet da de åpnet koffertene som var blitt temmelig forringet av å ligge i den fuktige jorda, og fant samme skrapet de hadde gravd ned. Handelsmannen ble senere arrestert for svindel og fikk seg et fengselsopphold, men koffertene hadde han i hvertfall blitt kvitt.

Kannibalisme har vært praktisert på flere steder i verden. Vi har til og med retter oppkalt etter dette, f.eks. barbecue som opprinnelig var en indiansk rett, nærmere bestemt fra Vest India der de radbrakk sine fiender og stekte dem over åpen ild. Senere er ordet blitt adoptert av amerikanerne. Nå til dags er det vel faktisk bare i New Guinea at kannibalisme foregår i ganske stor stil. På New Guinea finnes det lite dyr å jakte på, og kjøttmangelen har vel gjort sitt til at folket er blitt kannibaler. Menneskekjøtt skal være en delikatesse, og de kaller det for «long fellow pig». I seilskutetiden ble jo en og annen sjømann også tatt, men de stod ikke særlig høyt på menylista, da det var en god del tobakksmak og kjøttet dessuten var temmelig salt etter all saltmaten sjømennene spiste, så sjøfolk ble ikke regnet for søndagskost i den tiden. Imidlertid er vel kjøttet på sjøfolk blitt bedre med årene etter som det nå er proviantfrysere på de

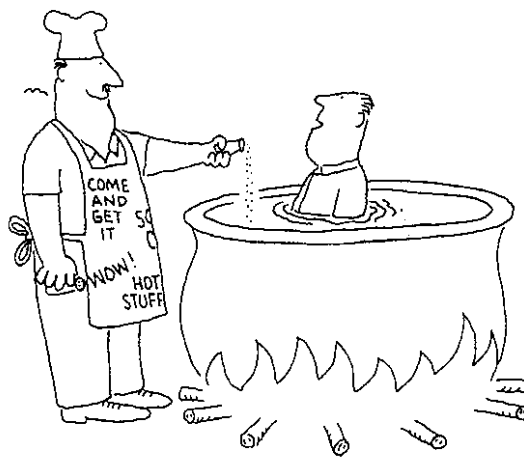
fleste skip og saltkjøtt og crter som regel bare serveres en gang i uken, så de som går i denne farten kan ikke føle seg helt trygge. Men tobakksmaken henger det vel litt igjen av ennå.

Under krigen var en stor del av New Guinea okkupert av japanerne som ikke var særlig populære der. En amerikansk flyver som hadde unsluppet i jungelen og bodde sammen med en stamme så flere ganger at de drepte japanere. De spiste dem aldri, men skar dem opp og brukte dem som fiskeagn. Derimot spiste de opp sine døde stammefrender, og da han spurte om grunnen svarte de at japanerne ikke var spisende og knapt nok kunne brukes som agn. Ja, smak og behag kan diskuteres.

En journalist som reiste rundt omkring på øyene i 1952 bodde hos en stamme noen dager. Høvdingen hadde hørt om 2. verdenskrig og lurte på om det foregikk noen kriger nå. Journalisten fortalte da om Korea-krigen. Høvdingen ble straks meget interessert og ville vite hvor mange som ble drept. Da han fikk høre at det var tusenvis, lurte han på hva de gjorde med alt kjøttet. Han ble meget fortørnet da han ble fortalt at det bare ble gravd ned og kunne ikke forstå vitsen med hele krigen.

Så var det en stamme som nettopp hadde hatt et festmåltid på en av sine stammefrender og satt gode og mette rundt leirbålet og gnog på hvert sitt kjøttbein, da en utbrøt: «Dette var den beste kameraten vi har hatt på år og dag.»

Australierne har gjort store anstrengelser for å få slutt på kannibalismen og satt strenge straffer for mord. Derimot har de ingen lov som forbyr likspising. Dette forekommer ganske ofte, og de spiser sine døde slektninger uten å bløgge dem først (bløgge = å tappe blodet av dyr el-



ler fisk). På enkelte områder er de ikke bedre enn oss for de blir også glad når svigermoren forsvinner, bare med den forskjell at de venter seg et godt måltid kjøtt. Forøvrig fortelles det om en kannibal som ble «omvendt» til vegetarianer, hvoretter vedkommende gikk over til å spise kun gressenker.

I 1971–72 var det flere rettssaker i forbindelse med mord og kannibalisisme. Våren 1972 ble to amerikanske misjonærer drept og spist, så misjonærer står fortsatt på menyen. På samme tid ble en 10 års gammel gutt drept i en trafikkulykke i Port Moresby. Om natten ble han hentet av slektningene på likhuset, og han havnet mest sannsynlig i gryta.

I Norge er rakørret og gravlaks kjente retter, og i Samarai-distriktet i den sydligste delen av New Guinea har de en tilsvarende rett. Der begraver de sine døde og venter ca. 1½ uke før de graver dem opp og spiser dem. Dette har ført til forskjellige sykdommer i stammen, bl.a. latterkrampe som utarter seg slik at de ler seg ihjel.

Som ellers rundt om i verden er det også her snakk om selvstyre. For

et halvt år siden var det valg, og man ble da enig om at de ikke var modne for selvstyre på et par år ennå. En ledende politiker med navnet Oaha eller noe lignende holdt foredrag og henstilte også til folket å slutte med kannibalisme: «Nå har jeg ikke spist menneskekjøtt på flere år, og som dere ser er jeg fremdeles i fin form.»

Nå som TPNG står på terskelen til å få selvstyre, kan det vel være en fare for at de faller tilbake til gamle skikker. Hvis «Hydra» skal fortsette i samme farten, vil jeg derfor til slutt

henstille til rederiet at de siler ut folket som skal ut og bare sender de tynneste karene ombord i «Hydra» for ikke å gi de innfødte unødige fristelser med «fat long fellow pig».

Vi takker Krogstad for hans gode råd, og vår forhyrings sjef har tatt ovenstående til etterretning. Utvelgelse av fremtidige offiserer til M/S «Hydra» vil bli basert på vekt-prinsippet, og smaksprøver vil likeledes bli tatt. For sikkerhets skyld vil «Hydra» bli overført til Australia/Fiji fart.

Forslagskasse

På siste BK-konferanse ble det ytre ønske om å sette igang med en forslagskasse for på den måten å motivere offiserer og mannskap til å komme med forslag som kan bidra til bedre og mer økonomisk drift. Det er sikkert mange som har flere tanker og ideer om dette, og ved hjelp av forslagskassen håper vi at ingen skal brenne inne med gode ideer.

Forslag som kan benyttes vil bli premiert etter den nytte man kan ha av dem, og dette vil bli avgjort av en komité her på kontoret.

Forslagene legges i lukket konvolutt og merkes «Forslagskasse» og leveres til kapteinen som videre sender dem til rederiet. Om nødvendig må forslagene være ledsaget av en skisse.

Som en særoppgave hadde vi tenkt å få inn forslag til en type styrebøyle på lastebommene som styrer wiren. Slike bøylor har en tendens til å slites, samt at de også sliter på wiren. Vi har fra tid til annen måttet reparere disse på



verksted og betalt ganske store summer for dette.

Forslaget må gå ut på at styrebøylene kan lages ombord av skipets egne folk samt at de lettvinte kan skiftes ut når behovet er tilstede, også av skipets folk. Skisse må vedlegges.

Ovennevnte sirkulære gikk ut til skipene før jul, men vi har dessverre ikke fått noen reaksjoner. Vi håper mange ligger i startgroppen og kanskje bare venter på dette signal for å sette igang.

Hvem blir den første til å bryte målsnoren?



Besetning pr. 15/8-73

M/S «HYDRA»

Kaptein Ake Sjøberg
Overstyrmann Ulf Krogstad
1. styrmann John Naley
2. styrmann Olav Johansen
Radiooffiser Kristian M. Hildal

Maskinsjef Frank Salvesen
1. maskinist Terje Frøseth
2. maskinist Oddvar S. Riis
Elektriker Lui Kin Chiu
Stuert Chang Kwong Yul

M/S «HALLDIS»

Kaptein Øivind Holm Andersen
Overstyrmann Torleif Egeland
1. styrmann Leif Jakobsen
2. styrmann Eilert Eilertsen
Radiooffiser Wong Shiu Man

Maskinsjef Halvor Fiskodde
1. maskinist Tore Hassel
2. maskinist Egil Stanger
Elektriker So Kwong Ho
Stuert Li Fat Chi

M/S «HAI LEE»

Kaptein H. M. Yndestad
Overstyrmann Erling Thorsen
1. styrmann Dag Vesterås
2. styrmann Ivar Dahlen
Radiooffiser Poon Chee Pooi

Maskinsjef Odd Hassum
1. maskinist Arne Hansson
2. maskinist Hans Kr. Moe
Elektriker Leung Kui Fai
Stuert Lam Muk Shing

M/S «HALLBORG»

Kaptein Per Haga
Overstyrmann Bjørnulf Nordgård
1. styrmann Oddvar Rønning
2. styrmann Leif Eigeland
Radiooffiser M. L. Narasimhan

Maskinsjef John Gjernes
1. maskinist Asbjørn Holmstrand
2. maskinist Arne E. Håberg
Elektriker Leung Lok
Stuert Wong Man Hing

M/S «HALLDOR»

Kaptein E. F. Andreassen
Overstyrmann Bjørn Vigulf
1. styrmann Per Tolgensbakk
2. styrmann Bjarne Thielholdt
Radiooffiser Lau Kam Pui

Maskinsjef Arnold Rossebø
1. maskinist Egil Olsen
2. maskinist Vidar Luther
Elektriker Chan Kong
Stuert Chan Chung Wing

M/S «HALLVARD»

Kaptein Jon Rivrud
Overstyrmann Ragnar Nilsen
1. styrmann Harald Rogne
2. styrmann Leif Randeberg
Radiooffiser Lai Kwong Yun

Maskinsjef Kåre Jørum
1. maskinist John Krogstad
2. maskinist Finn J. Pettersen
Elektriker Tse Yuk Wa
Stuert Wong Wo Keung

M/S «HAI HING»
 Kaptein Alf Grønvik
 Overstyrmann Odd Haugen
 1. styrmann Storm Klausen
 2. styrmann Thor Arne Noren
 Radiooffiser Pang I. Ping

Maskinsjef Helge Christiansen
 1. maskinist Leif Olafsen
 2. maskinist Wong Fong Chin
 Elektriker Li Yin Ham
 Stuert Ngai Hong Bor

M/S «HERMELIN»
 Kaptein Arne Solbak
 Overstyrmann Jan Henrik Larsen
 1. styrmann Kristian Ringberg
 2. styrmann Ivar Olsen
 Radiooffiser Leung Hoo Wah

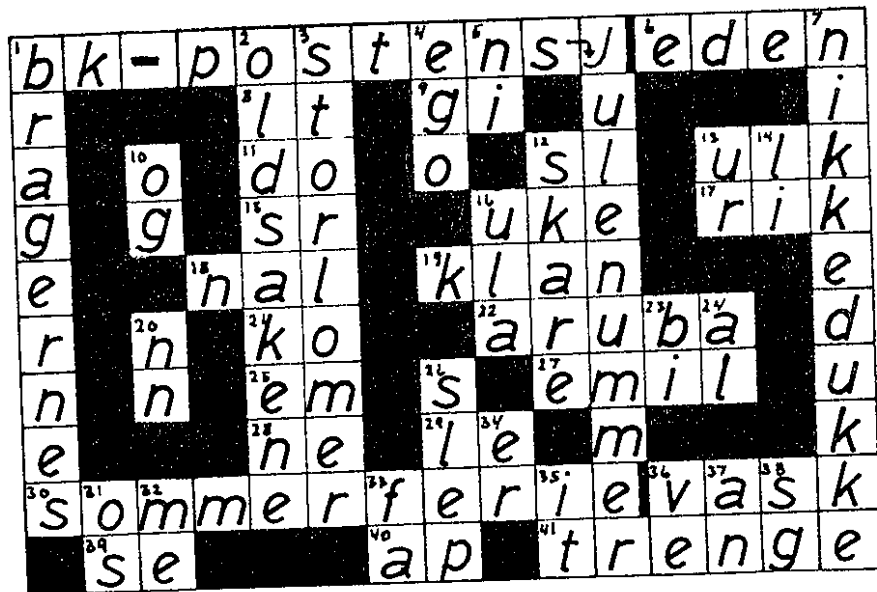
Maskinsjef Arne Jacobsen
 1. maskinist Oddvar Garpestad
 2. maskinist Per A. Hansen
 Elektriker Lee Chuen
 Stuert Chan Chun Yung

BK Postens Julenøtt

Kryssordoppgaven fikk en gledelig tilslutning som frister oss til gjentakelse. Etter irekning blant de riktige løsninger fremkom følgende vinnere:

Anna Wejset Larsen, Bergen
 A. Larsen, M/S «Hai Hing»
 N. Klokk, M/S «Hai Lee»

Bokpremier er avsendt.



BK-båtene og rednings- og brannvern- utstyr

I april befant kapteinene Yndestad og Sjøberg seg her i Drammen på brannvernkursus, maskinsjef Gjernes i Tønsberg på kursus og kaptein Frydenlund i sitt hjem i nærheten av Drammen. Vi hadde da nettopp opplevet de triste skipsforlis i Nord-Atlanteren, Biscaya og Nordsjøen, og vi tenkte det kunne være en idé å samle herrene til en uformell rundebordskonferanse der vi kunne utveksle tanker om livrednings- og brannvernutstyr ombord i BK-båtene. Dette ble gjort den 12. april. Fra kontoret deltok Christopheresen, Fischer-Hansen, Gislerud, Hald og Wang. I det følgende gjengir vi de meninger som fremkom under konferansen, og vi inviterer leserne å komme med kommentarer dersom de har avvikende oppfatninger eller supplerende bemerkninger.

Med hensyn til livbåter som redningsmiddel i dårlig vær så synes det å herske enighet om at chansene for å få sjøsatt disse i god orden og komme klar skipet uskadet er små i åpen sjø dersom været har mer enn kuling styrke. Redningsflåter er kanskje noe bedre. Dette generelle synspunkt gjelder selvfølgelig ikke bare BK-båtene.

Ellers er man tilfreds med livbåtenes tilstand, antall og utsetningsmidler. Det ble bekreftet at livbåtøvelser utføres hver måned. Livbåtmotoren prøves hver lørdag. Dieselmotorer er å foretrekke fremfor bensinmotorer. Det hersket forskjellige meninger om nødvendigheten av livbåtpresenninger.

Man var fornøyd med den livbåtproviant og det hermetiske vann som blir sendt ut hjemmefra, og rutiner for fornyelser fungerer bra. Det samme gjelder pyroteknisk utstyr.

Livredningsvestenes antall, type, tilstand og oppbevaringsmåte i henhold til siste forskrifter mener man er så bra som det kan være. Kapteinene får selv kjøpe inn barnevester når det er barn ombord. Det ble glemt å diskutere livbøyer.

Bruken av livbåtsenderen ble inngående diskutert. Det ble hevdet at alle offiserer kan betjene denne. Verre er det med medlemmer av kineserbesetningen. Filmen Mayday (om bruk av livbåtsenderne) som nu er på rundgang mellom skipene har bare norsk tekst. Denne er nu oversatt til engelsk, og vårt kontor i Hong Kong er iferd med å oversette den til kinesisk, slik at kineserne får mer utbytte av filmen ved fremvisning. Den blir forøvrig også oversatt til koreansk. Det ble videre bekreftet at den ene livbåtsenderen oppbevares under bakken som foreskrevet, og at nødantennen forut til enhver tid er klar til bruk.

VHF radiofyr for fly med walkie talkie-anlegg mener man det ikke er noe problem å betjene og å holde i orden.

Det ble spurt om man trodde det var mulig å lære opp styrmennene i løpet av noen timer på styrmansskolen, slik at de kunne sende ut et nøds- og kjenningssignal fra hovedsenderen dersom telegrafisten av en eller annen grunn ikke var istand til dette. Deltagere

med telegrafistutdannelse mente at dette ikke var mulig. Man har jo naturligvis livbåtsenderen, men den har vel ofte begrenset rekkevidde. Ellers fremkom det at man nu kan få kjøpt automatisk utstyr som kan tilkobles hoved- og nødsender, og som sender ut nødsignal, skippets kjenningsbokstaver og peile-signal.

Redningsflåter ble diskutert inn-gående. Det syntes som om de fleste ville foretrekke oppblåsbare fremfor de faste flåter vi hittil for det meste har brukt. Man mente ellers at flåtens tilstand ble kontrollert til enhver tid, slik at de alltid var i god stand. Dette krever endel arbeide for de faste flåtens vedkommende. Man var noe skeptisk med hensyn til teltene på flåtene. De få oppblåsbare flåter vi nu har, har ennå ikke fått påmontert antennefester.

Det ble bekreftet at brannøvelser foretas hver lørdag i sjøen. Nødbrannpumpen startes, og brannslange legges ut og anlegget prøves. Håndstart av brannpumpen kan være tung, men det går. Spesielt spredermunnstykke (Monsun vannforstøver) for brannslange bør anskaffes til alle skip, fordi det er så meget lettere å komme inn på flammene, og dette er nå satt i ordre. Et bærbart brannslukningsapparat blir tatt i bruk ved hver brannøvelse for å demonstrere anvendelsen av apparatene.

CO₂-flaskene blir kontrollert for innhold hvert annet år med Disavæskestandsmåler eller ved veiing, og detektorrørene blåses igjennom. Detektoranlegget kjøres daglig i sjøen, og man merker på lukten av lasten om anlegget er i orden. I det hele tatt fikk vi inntrykk av at CO₂-anlegget på båtene er i god



stand til enhver tid. Der vi har CO₂-slukning i maskinrommet, prøves varselsystemet regelmessig.

Skipskontrollens ringeklokkealarm prøves hver lørdag i sjøen, og det skal kontrolleres at alle klokker ringer.

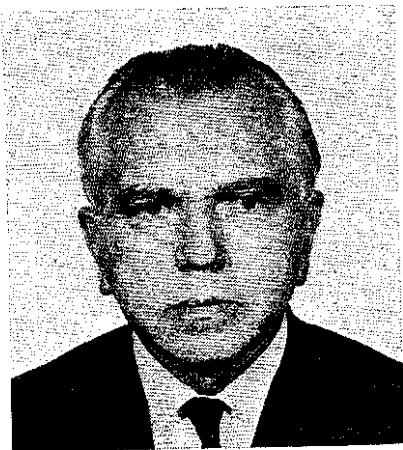
Bare et av de skip vi nu har igjen har termofølere i lugarene, og disse bør sjekkes med en varm klut eller lignende, en hver lørdag.

Det ble bekreftet at «Safety Plan» er oppslått nede i gangen og/eller på broen på skipene.

Røkykkerutstyret ble til slutt diskutert. Man var svært tilfreds med å ha fått kompressorer på skipene, slik at luftflaskene kan fylles opp etter øvelser og bruk. Røkykkerutstyret prøves månedlig. På de skip som bare har utstyr for 1 mann vil man gjerne ha utstyr for nok en mann, da brannverneks-pertene anbefaler at 2 mann bør følge hverandre i mange tilfelle av branner. Det ønskede tilleggsutstyr er nå bestilt.

Under diskusjonen ble alle oppfordret til å si sin åpne og ærlige mening om materiell og øvelser. Vi må si at vi satt igjen med det inntrykk at så langt nasjonale og internasjonale krav til livrednings- og brannvernsmateriell og øvelser går, så er tingene i orden.

Personalia



Kaptein REIDAR THORN

fylte 60 år 28. juli i år. Han ble ansatt i Bruusgaard Kiøsterud 1/5 1954 og tjenstgjorde ved kontoret i Drammen til midten av november samme år, hvorefter han reiste ut til Hong Kong for å overta ledelsen av Marine Department. Mange av oss vil huske kaptein Thorn fra hans tid i Hong Kong som en meget behagelig og rolig mann og ikke å forglemme hans dyktighet.

Thorn forlot Hong Kong høsten 1971 og er for tiden beskjeftiget med agenturvirksomhet for Marine Department, Thoresen & Co. Ltd. (Oslo) A/S.

Vi sender ham de beste ønsker for dagen og fremtiden.



Avdelingssjef
GUNNAR J. FRIIS

ved Oslo-kontoret fylte 60 år 5. mars.



Inspektør KJELL MATHISEN fyller 50 år 28. august, men til tross for dette sprudler han fremdeles som en ungdom.

Vi hadde i et tidligere nummer en nærmere omtale av jubelanten, så tørre årstall forbigås denne gang i all stillhet. Men i likhet med kaptein Thorn arbeidet han i en årrekke ved Marine Department i Hong Kong og havnet altså i teknisk avdeling hos oss i Drammen fra nyttår 1972. Spilloppmaker'n fra Horten, nå bosatt i Sandefjord, kom inn som et friskt pust fra den store verden, og særlig damene setter pris på hans kvikke replikker og sprudlende humør. Dessuten vet han hvordan damene skal behandles; han strør om seg med komplimenter, og når han kommer tilbake fra sine Østenreiser, hender det ikke sjelden at han har med en overraskelse i kofferten.

Mathisen er flink både med filmkamera og fotoapparatet, og vi har mer enn en gang hatt gleden av å se hans verk på lerretet.

Vi gratulerer hjerteligst med den store dagen med håp om at han får sin yndlingsrett — nemlig *blotkake!*

BJARNE VARHAUG, som kom til B. K. 25/1-71 etter tidligere å ha scilt i flere år som styrmann på «Hai Meng» og «Hermod», slutter nu for å tiltre ny stilling i rederiet Arne Teigen, Egersund, 15. juni d. å.

Varhaug har i denne tiden tatt seg av befrakningen samtidig som han har hatt ansvaret for våre båter på timecharter, likeså har han vært beskjeftiget med claims og NAL. Han har også vært en flittig bidragsyter til BK Posten.

Vi ønsker Bjarne Varhaug lykke til i hans fremtidige stilling når han nu flytter tilbake til Vestlandet og takker ham på det varmeste for hans lune ferd iblant oss og for hans innsats i de år han har vært i B. K.



Båt-interessert

Vi har fått et morsomt brev fra en pike i Sogn som vi gjerne vil gjengi:

«Hallo!

Eg er ei jente på tretten år, og

bur i Gudvangen. Eg er veldig interessert i båtar, og fyljer ivrig med i ubåtleitinga i Sognefjorden, eg vonar dei finn han.

Men, no vil eg spørja dykk om å få nokre bilder av båtane dykkar eller noko anna av dei. Det ville eg setja stor pris på. Eg har spurt andre og om å få, og no har eg ei stor samling av forskjellige ting fra båtar.

Dette er hobbien min og eg likar han veldig godt.

Dersom de vil svara på nokre ting eg har lurt på lenge, hadde det vore fint.

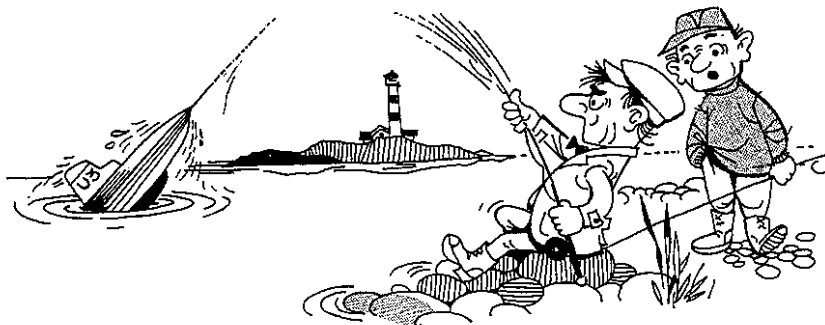
Kor mange båtar har de til saman?

Korleis fungerer ein båt?

Dersom de ikke vil svara, behøver de ikkje.

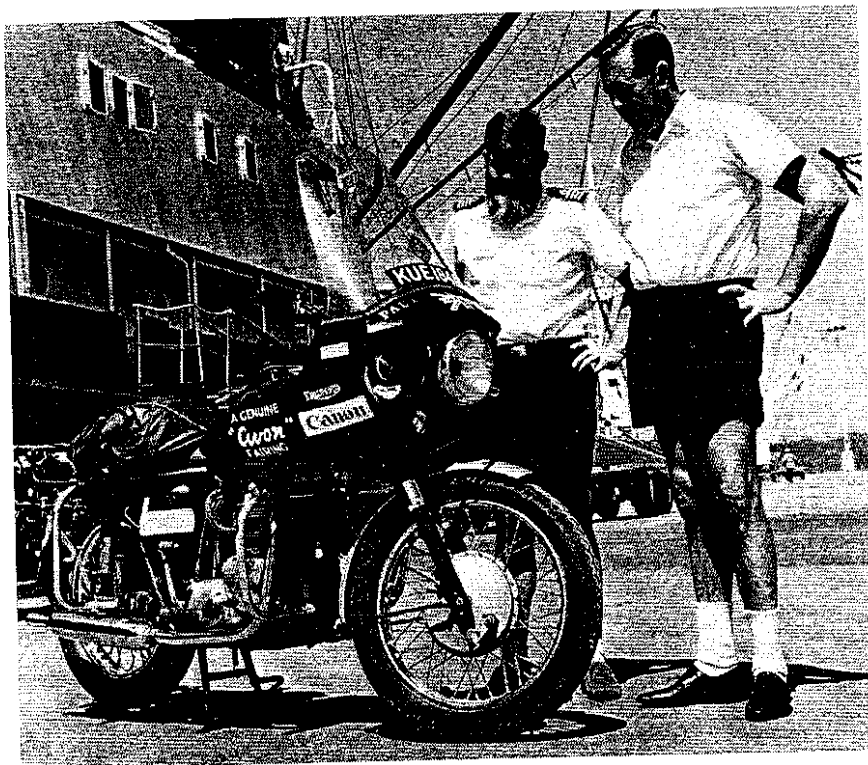
*Hjarteleg helsing
Idun-Anbjørg Hylland
5717 Gudvangen i Sogn»*

Hun fikk de ønskede bilder og svar på sine spørsmål. Men hennes ønske om at ubåten ble tatt, det kunne redaksjonen dessverre ikke gjøre noe med.



— Unnskyld, men hva slags agn bruker De?

Globetrotter pr. motorsykkel



Motorsykkelen blir inspisert av kapl. Seibak og chief Fiskodde.

Selv om NAL ikke lenger befordrer passasjerer, hender det fra tid til annen at vi er behjelpelig med å skaffe skipsleilighet. Dette var tilfellet med en engelskmann, Mr. Paul R. Pratt, British Lecturer Writer, World Traveller by Motor Cycle. Han gjorde ifølge kapteinen god nytte for seg ombord da han var radio- og radarkyndig og nyttet tiden til å gå over anlegget på «Hallvard». I tillegg har vi motatt følgende beretning som vi gjengir på originalspråket om opplevelser herr Pratt hadde mens «Hallvard» var hans hovedbase.

«Through the kindness and co-operation of the Norwegian Consul in Yokohama and Capt. Skau of the Thoresen Co. office the opportunity came to travel in the «Hallvard» from Japan to Borneo and Hong Kong. After spending two months in Japan and the oncoming of winter I was glad of this opportunity. The «Hallvard» was due to leave Yokohama on Sun. Nov. 19th, and I brought my Triumph motor cycle to be cleared with the customs on Sat. Nov. 18th. In typical Japanese fashion they told me to bring it back on Mon-

day. I explained many times that I should leave on Sunday and after keeping me waiting for three hours they cleared it anyway! An hour later the motor cycle had been loaded and safely stowed in No. 3 hatch.

I had hoped for some opportunity to travel in Sabah and Sarawak and this proved rather difficult to achieve. Though the ships officers were most helpful in enabling me to unload the motor cycle and the customs and other authorities much more helpful than in Japan there was always the uncertain timetable caused by the constant threat of heavy rain.

It did not seem worthwhile to bring the motor cycle ashore at the first port Tawau, and at the second port Sandakan I had hoped to leave the ship and ride the newly opened road from Sandakan to Kota Kinabalu. However, continuous rain and bad road conditions reported discouraged me from making the ride.

In Kuching it proved impossible to go ashore even without the motor cycle due to immigration regulations governing the place where we anchored out from Pending. However, as soon as we came alongside I was able to arrange permission to ride in Sarawak and managed a few journeys around the capital city Kuching where the motor cycle generated considerable interest among the local people. In comparison with some other countries I found the roads good around the capital city and in spite of the rainy conditions managed to get some useful photo-

graphs. On the day before leaving Kuching late in the evening I got a nail in the back tyre while in the country. In tropical heat and with insects biting I had to repair the tyre in the rain before returning to the «Hallvard». However, this gave me a good insight into the conditions that I might encounter should I decide to travel there for a longer time on another occasion. (I was tempted to stay six weeks and await the «Hallvard»s return before going to Hong Kong!)

In Kota Kinabalu I managed to travel on the Triumph for 1½ days and had good weather to make some rides into the neighbouring villages and mountains, again I did not find the road conditions as bad as I had been led to expect.

On reaching Hong Kong I would like if possible to visit China and Macau before looking for a ship to Bangkok. I hope to travel in Thailand fairly extensively also visit West Malaysia, Indonesia and if possible Burma. Then later this year I would like to attempt the long ride on the old Far Eastern caravan route from Burma to Europe.

I would like to thank Bruusgaard Kiøsterud & Co. for making my journey into SE Asia a reality and to commend the fine cooperation and help that I received for my project from Captain Arne Solbak, Chief Engineer Halvor Fiskodde and the Officers on board the «Hallvard» who never minded the trouble of stowing and unloading the Triumph motor cycle!»



Sport

Vi bringer her de endelige resultater i B.K.Serien 1972 som lagmessig ble suverent vunnet av «Hallborg» med 442,43 poeng pr. påmønstreret. På de neste plasser fulgte

2. «Hallvard»	342,22 poeng
3. «Hamlet»	304,22 poeng
4. «Bragernes»	228,33 poeng
5. «Hai Hing»	224,73 poeng
6. «Hermes»	194,08 poeng
7. «Halldor»	50,64 poeng

«Hallborg» er dermed vinner av A/S Skipsposts vandrepokal for 1972, og vi gratulerer.

Når det gjelder BK-Serien for 1973 foreslår Velferden i Yokohama at de nye regler for norgesmesterskap tilsjøs blir fulgt, d.v.s. at hopp u. tilløp teller med. Vi slutter oss til dette forslag. Individuelle resultater:

Kl. I

100 meter:

1. O. Johansen «Hallvard»	12,8 s.
2. R. Dahl «Hamlet»	13,3 s.
3. U. Amundsen, «Hamlet»	13,4 s.
4. J. H. Naley, «Hallvard»	13,5 s.
5. T. Eliassen, «Hamlet»	13,8 s.
5. L. S. Johansen, «Hamlet»	13,8 s.
7. H. Lauvskar, «Hamlet»	13,9 s.
8. P. J. Fagermo, «Hamlet»	14,0 s.
8. A. Sæther, «Hamlet»	14,0 s.
8. B. Karlsen, «Hamlet»	14,0 s.

8. I. Utseth, «Hamlet»	14,0 s.
8. R. Wahl, «Hamlet»	14,0 s.

Lengdesprang

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

Høyde

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

Kulestøt

1. A. Erctsvik, «Hamlet»	10,34 m
2. U. Amundsen, «Hamlet»	9,85 m
3. I. Olsen, «Hallvard»	9,52 m
4. E. Jakobsen, «Hamlet»	9,51 m
5. T. Homleid, «Hamlet»	9,50 m
6. T. Frøseth, «Bragernes»	9,22 m
7. K. Nakken, «Bragernes»	9,10 m
8. R. Dahl, «Hamlet»	9,07 m
9. Heyerdahl-Svensen, «Hermes»	9,04 m
10. T. Braatane, «Hermes»	9,01 m

Lengde u. t.

1. R. Dahl, «Hamlet» 2,97 m
2. P. A. Hansen, «Hermes» 2,96 m
3. U. Amundsen, «Hamlet» 2,90 m
4. D. Otnes, «Hermes» 2,82 m
5. O. Johansen, «Hallvard» 2,80 m
6. A. Andersen, «Hermes» 2,76 m
6. J. H. Naley, «Hallvard» 2,76 m
8. B. Karlsen, «Hamlet» 2,72 m

Høyde u. t.

1. Ø. Haug, «Hermes» 1,40 m
2. D. Otnes, «Hermes» 1,35 m
2. O. Johansen, «Hallvard» 1,35 m
4. O. Schoop, «Hermes» 1,32 m
5. A. Kieven, «Hermes» 1,27 m
6. I. Lia, «Hamlet» 1,26 m
6. H. Lauvskar, «Hamlet» 1,26 m

*Kl. II**100 meter*

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

Lengdesprang

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

Høydehopp

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

Kulestøt

1. Holmstrand, «Hallborg» 9,62 m
2. Winsjansen, «Halldor» 9,27 m
3. S. Ytreland, «Hallvard» 9,00 m
4. A. Hansson, «Bragernes» 8,78 m
5. G. Moberg, «Hamlet» 8,75 m
6. J. Rivrud, «Hamlet» 8,18 m
7. I. Hestholm, «Hallborg» 8,09 m

Lengde u. t.

1. S. Ytreland, «Hallvard» 2,64 m
2. O. Garpestad, «Hermes» 2,60 m
3. A. Gonzales, «Hermes» 2,58 m
4. T. Hassel, «Hermes» 2,52 m
5. J. Rivrud, «Hamlet» 2,51 m
6. K. Frøseth, «Hermes» 2,40 m

Høyde u. t.

1. S. Ytreland, «Hallvard» 1,10 m
2. N. Klokk, «Hamlet» 1,05 m

*Kl. III**60 meter*

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

Lengdehopp

1. J. Gjernes, «Hallborg» 3,18 m

Høydehopp

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

Kulestøt

1. P. Grønmyr, «Hamlet» 9,04 m
2. O. Paulsberg, «Hamlet» 8,45 m
3. Y. Heggen, «Hermes» 7,99 m
4. Wilhelmsen, «Hermes» 7,83 m
5. A. Johnsen, «Hallvard» 7,82 m
6. F. Andersen, «Hallborg» 7,73 m
7. H. Fiskodde, «Hallvard» 7,55 m

Lengde u. t.

1. Y. Heggen, «Hermes» 2,54 m
2. O. Hassum, «Hermes» 2,52 m
3. Wilhelmsen, «Hermes» 2,32 m

Høyde u. t.

1. Y. Heggen, «Hermes» 1,13 m

60 meter

1. Å. Sjøberg, «Hallborg» 10,2 s.

Lengdehopp

1. Å. Sjøberg, «Hallborg» 3,25 m

Høydehopp

1. Å. Sjøberg, «Hallborg» 1,16 m

Kulestøt

1. Å. Sjøberg, «Hallborg» 8,13 m

2. H. Yndestad, «Hai Hing» 5,75 m

3. A. Holte, «Hamlet» 5,05 m

Lengde u. l.

1. B. Hansen, «Hermes» 2,02 m



Norsk mesterskap til sjøs

Til tross for tilbakegang i antall skip og mannskaper i handelsflåten, har deltakende lag steget med 59, noe som beviser at friidretten for alvor har fengst blant sjøfolk. En stor del av æren for denne oppslutning må nok tilskrives de årlige idrettsuker som arrangeres i over 20 havnebyer over hele verden.

Aldri tidligere har det vært så jevnt i toppen i noe friidrettsmesterskap. Gjennomsnittspoengsummene ligger også på et høyere nivå enn tidligere, idet 3 skip sluttet på over 1 200 poeng, ytterligere 3 på

over 1 100 og igjen 3 over 1 000 poeng. Farsundskipet «Gunvor Brøvig» — som vant — har aldri tidligere levert slik topp-prestasjon. Skipet ledet imidlertid størstedelen av sesongen og tok et for-tjent mesterskap.

Friidrett

Av 400 deltagende lag maktet «Hallborg» en 50. plass, «Hallvard» en 75. plass og «Hamlet» en hederlig 99. plassering. Individuelt kvalifiserte Eretsviks 10,34 m i kule kl. I til en 88. plass og Holmstrands 9,62 m til en 98. plass i kl. II samt en 88. plass i lengde med 4,77 m. Sjøbergs 1,6 m i høyde kl. IV ga ham en 50. plassering samt en 51. plass i 4-kamp, og Grønmyr oppnådde å bli nr. 25 i kule kl. III med 9,04 m.

NM i hopp uten tilløp — M/S «Hallvard» nr. 70.

Svømming

«Bragernes» erobret en flott 8. plass i 4 × 25 m stafett, og individuelt bemerket vi igjen Å. Sjøbergs sterke prestasjoner med en 3. plass på 100 m bryst og 6. plass på 50 m fri. Virkelig godt gjort! E. Thorsens 11. og H. Kr. Moes 20. plass på 50 m fri kl. I er også respektabelt.

I Svømmeknappkonkurransen noterer vi «Hallborg» på en 23. plass blant 282 konkurrenter.

I Idrettsmerkekonkurransen har det pussige skjedd at både «Hallborg» og «Hallvard» havnet på delt 41. plass, noe som gir utgangspunkt for en drabelig dyst mellom disse to skip i 1973.

Vi takker alle for innsatsen i 1972 og venter nå bare på at resultater for 1973 skal strømme inn. Sett igang og lykke til!

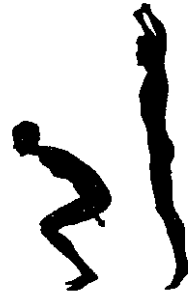
Her kommer noen nye trim-øvelser



Ryggbøying med armsving
fram-ved-tilbake, strekking,
ryggbøying med armsving
tilbake og en tøyning



Kroppsrolling i stor sirkel og
rolig utførelse



Knebøying og strekking
med opphopp

REKORD I MARATON- SVØMMING

Fra «Nytt fra Norge» har vi sakset denne artikkel:

Den 52 år gamle Aake Sjøberg, m/s «Hallborg» — og hjemmehørende på Innlandet i Kristiansund, satte forleden en meget oppsiktsvekkende rekord i lengdesvømming i The Mariners Club of Bangkok. Sjøberg slo den tidligere rekord med 500 meter, og svømte 7 500 meter på 3 timer og 16 minutter uten stopp.



AMVER

M/S «Hamlet» har for annen gang gjort seg fortjent til US Coast Guards erkjenningsgave. Overrekkelsen fant sted i Oslo 26. juni og en representant fra rederiet var tilstede.

Vi overbringer hermed vår takk til de offiserer som tjenestgjorde på skipet ifjor og som deltok i rapportsystemet.

SVEISING

Unitor arrangerer sveisekurs som tilpasses den enkeltes kvalifikasjon og sveiseerfaring.

Hvis det er noen av våre offiserer som ønsker et oppfriskningskurs i løpet av ferien, ta da kontakt med oss. Kurset vil naturligvis ikke medføre utgifter for deltagerne.



TØRRIS i drikkevannstanker

I en periode etterat drikkevannstankene har blitt sementvasket får man et nesten udrikkelig vann. Man kan da fylle og pumpe ut vannet igjen noen ganger til drikkevannet blir bra, men når det er store tanker blir dette både dyrt og tungvint. Det finnes imidlertid et botemiddel som vi har prøvd ut både på «Hydra» og «Hai Lee». Resepten er som følger: Man tager 30 kg tørris, som kan bestilles hos skipshandleren, til 100 tonn vann, og vi garanterer et godt drikkevann.

Gruppelivsforsikring

Da mange ikke har kjennskap til hva de etterlatte har krav på hvis ulykken skulle være ute og forsørgeren avgår ved døden mens han er i aktiv tjeneste, skal vi gi følgende opplysninger:

Skipsførere

Gruppelivsforsikring S.A.F.	Kr. 5.000,—
Gruppelivsforsikring i Skipsførerforbundet m/bonus	» 12.000,—
Skipsførerforbundets dødsfallskasse	» 1.000,—
	<u>Kr. 18.000,—</u>

Utbetaling fra gruppelivsforsikringen i S.A.F. gjelder kun dødsfall i aktiv tjeneste.

Utbetaling fra gruppelivsforsikring i Skipsførerforbundet gjelder kun for aktivt medlemskap.

Utbetaling fra Skipsførerforbundets dødsfallskasse gjelder kun hvis hele beredskapskontingenten er innbetalt.

Styrmenn

Gruppelivsforsikring i S.A.F.	Kr. 5.000,—
For medlemmer av Norsk Styrmandsforening gjelder følgende: Etter 1 års medlemskap	Kr. 400,—
Deretter en økning på kr. 100,— for hvert års medlemskap i inntil 10 år. Maksimum utbetaling fra Styrmandsforening blir da:	Kr. 1.300,—

Maskinister

Gruppelivsforsikring i S.A.F.	Kr. 5.000,—
----------------------------------	-------------

For medlemmer av

Maskinistforbundet

gjelder følgende:

Etter 1 års medlemskap Kr. 2.000,—

Man må være medlem av Maskinistforbundet før man fyller 50 år for å bli medlem av dødsfallskassen. For at de etterlatte skal få utbetalt noe fra de forskjellige forbunds dødsfallskasser gjelder den regel at medlemskapet må være i orden, d.v.s. at man må være a jour med kontingenten.

I tillegg til disse utbetalinger kommer rederiets reise-ulykkesforsikring som ved påmønstring gjelder på reise fra hjemstedet til man er ombord og fra man går fra borde til man er på hjemstedet, ved avmønstring.

Forsikringen gjelder også ved skifting fra et skip til et annet. Hvis man ønsker å stoppe over noen dager et eller annet sted på veien hjem trer forsikringen ut av kraft ved reiseavbrytelsen, men trer i kraft igjen når reisen fortsettes.

Forsikringssummen er kr. 200.000.

Denne polise dekker alle sjøfolk som reiser til eller fra våre skip, med unntagelse av kinesere som er dekket av en egen polise i Hong Kong.

Rederiet har også pensjonsforsikring for sine seilende.

For tiden praktiseres de opptaksregler som fremgår av de nye skatte-regler, nemlig at arbeidstakere tas opp pr. 1. januar etter ett års ansettelse hvis de har fylt 25 år, eller senest etter fem års ansettelse hvis de er yngre. Dessuten har det til nu vært praktisert at arbeidstakere som tidligere har vært med i denne eller annen kollektivforsikring tas opp ved ansettelsen hvis det er gått mindre

enn ett år siden de trådte ut av ordningen, mens arbeidstakere som har vært medlem av *denne* forsikring tas opp ved første hovedforfallsdato (1. januar) hvis det har gått mer enn 1 år siden uttreddelsen.

Pensjonene er som følger:

Skipførere og maskinsjefer	kr. 2.700
Enkepensjon	» 2.000
Barnpensjon før 18 år,	
1 barn	» 648
Øvrige barn under 18 år 50%	» 324
Overstyrmenn	Kr. 2.000
Enkepensjon	» 1.500
Barnpensjon før 18 år,	
1 barn	» 480
Øvrige barn under 18 år 50%	» 240
Øvrige offiserer	Kr. 1.300
Enkepensjon	» 1.000
Barnpensjon før 18 år,	
1 barn	» 312
Øvrige barn under 18 år 50%	» 156

Til denne grunnpensjon kommer et tillegg som kan komme opp i 110 % alt etter hvor mange år vedkommende har vært ansatt og hans alder ved ansettelsen.

Opptjeningstiden er 30 år, og for kortere tjenestetid pro rata. Aldersgrensen er 65 år og rederiet dekker hele premien.

Antall dødsfall i 1972 blant sjøfolk dekket av ovennevnte forsikring var totalt 150 hvorav 62 offiserer, 30 underoffiserer og 58 mannskaper.

Totalt døde 75 av ulykker og 75 av sykdom.

Av ulykker var 25 drukning, 12 fall, 8 i trafikken under landlov og resten av forskjellige andre årsaker.

Av sykdom døde hele 32 av hjerte- og karsykdommer.



Port of Kuching

Kuching har i lengre tid vært flaskehalsen i vårt linjecopplegg, og da det ble bestemt å anlegge en ny havn ved Pending Point, begynte vi derfor å se litt lysere på fremtiden.

Mitsui fikk kontrakten for utbyggingen, og anlegget var beregnet å være ferdig i begynnelsen av 1974. Anbudet fra Mitsui lød på ca. 54 mill. kr., og det er således store summer involvert.

Dessverre ble arbeidet innstilt i oktober ifjor på grunn av feil som var blitt funnet i kaifundamentet, og det foregår nå forhandlinger mellom partene for å finne ut hvem som skal bære det økonomiske ansvaret for forsinkelsene og eventuelle forsterkninger. Arbeidet er nå gjenopptatt, men det er på det rene at våre linjeskip tidligst kan vente å dra nytte av den nye havnen høsten 1974.

Hysesjef

Å være ansvarlig for mannskapsavdelings funksjoner har ikke bestandig vært like lett, og en del bekymringer har nok formørket tilværelsen enkelte ganger. Men hvis dette dikt, som er kommet oss ihende fra mannskapssjefen i et større Oslo-rederi, holder stikk, har man kanskje fått lønn for strevet:

*A man knocked at the Heavenly Gate
His face was scarred and old;
He stood before the man of fate,
For admission to the fold.
«What have you done»,
St. Peter asked
«to gain admission here?»
«I've been a Crew Manager, Sir,
for many and many a year».
The Pearly Gates swung openly wide
St. Peter touched the bell — — —
«Come in and choose your harp»,
he said,
«you have had your share of Hell!»*

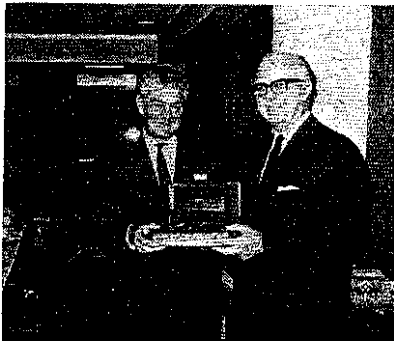
Avskjed med Rose-Anderssen

Forvissningen om at skipsreder R. Rose-Anderssen skulle tre tilbake fra firmaets ledelse fra årsskiftet ga den tradisjonelle sammenkomst av ledelsen og funksjonærene på kontoret lille julaften et ekstra preg av høytidelighet.

På funksjonærenes vegne overrakte K. Glenne Jensen Drammen Bys Historie i 3 bind som takk for mange års samarbeide og fremhevet Rose-Anderssens alltid korrekte og vennlige fremtreden overfor sine underordnede. Fra Thoresen & Co., Bangkok overrakte direktør J. A. Stewart et sølv sigarskrin. Til slutt mottok Rose-An-

derssen firmaets erkjentlighetsgave, et ATMOS kaminur, for lang og tro tjeneste. At denne handling falt sammen med Rose-Anderssens tilbaketredelse som seniorsjef skyldtes, som K. A. Wang uttrykte det, at man så gjerne overser og glemmer de nære ting, da Rose-Anderssen alt for lang tid siden var kvalifisert til det ur han nå mottok.

R. Rose-Anderssen ble tydelig rørt over denne oppmerksomhet og takket varmt for gavene som han lovet skulle få en sentral plass i hans hjem.



Bill. mrk. «Hybel til utlån»

For interesserte lesere vil vi gjøre oppmerksom på at rederiet disponerer en hybel i Drammen med to køyer, pantry og fullt utstyr.

Vi har hørt at offiserer som kommer fra Østen enkelte ganger har hatt store vansker med å få

hotellplass i Oslo. Overnatting på en benk et eller annet sted er en dårlig mottakelse å få når man etter lengre tids fravær igjen setter beina på moder Norges jord.

Trengende kan derfor ringe vår Formidlingssentral, tlf. 83 12 08 W. Christophersen, tlf. 83 32 68 L. Hald eller tlf. 81 74 37 O. Kristiansen, og vi er behjelpelig med tak over hodet.

Julebord

For tredje år på rad hadde vi mottatt styrets invitasjon til julebord, og i vår fineste stas møtte vi opp i Drammen Børs 10. desember kl. 18.00.

Etter den obligatoriske velkomstcocktailen ble vi ønsket tilbords av skipsreder Rose-Anderssen som på sin lune og rolige måte slo an den rette tonen og oppfordret oss til for noen timer å leggø hverdagen til side.

Aftenens hovedattraksjon — Julebordet — må vel sies å være Norges svar på Chinese Dinner. I hvert fall var det bord vi ble stilt overfor en verdig utfordrer. Med bitterlig erfaring fra tidligere julebord klarte de fleste denne gang å disponere tid og krefter riktig, og etter ca. 2 timers nydelse var alle forsynt, og revisor Preus kunne i pene ordelag takke for maten. Da viste det seg at inspektør Christophersen — utrolig nok — hadde krefter igjen, og vi ser ham her ta seiersrunden.

Vi flyttet så over til småbord og kaffe avec. For at våre sanser ikke helt skulle sløves hen av all den gode mat og drikke ble våre «grå celler» brutalt tvunget til aktivitet ved en spørsmål/svar runde sjarmerende ledet av BØA. Det er pussig hvor meget kunnskap en forsamling rommer selv om den enkelte føler han intet vet.

Så kom spillemannen, og ved hjelp av trekkspillet kom stemningen snart på topp. Allsang er alltid populært, og synge kunne vi i hvert fall alle. Deretter begynte dansen som varierte i alt fra engelsk vals til shake. Det gjorde godt for trettede kontorkropper å få rørt litt på seg, og det var tydelig at Rose-Anderssens oppfordring fra tidligere på kvelden ble fulgt.

Altfor snart ble klokken 0.30, og festen var over. Den sluttet med stemningen på topp slik en vellykket fest skal ende, og vi takker styret nok en gang for dette hyggelige arrangementet.

