

331 (05) B

# BK POSTEN

Nr. 20

JULI 1975

11. årg.



*Sita Building hvor Thoresen & Co. (Bangkok) Ltd. nå holder til.*

**NORSK SJØFARTSMUSEUM**

## BK-hytta

I mange år, når to eller flere B.K. folk var samlet, kom samtalen ofte inn på temaet «firmahytte». Som et «Soria Moria» lå den i våre hjertes og syntes ganske uoppnåelig. Så en vakker dag sprang bomben. Styret meddelte: «Vi har lenge vært klar over de ansattes ønske(drøm) om et feriested og har innsett behovet. Personalpolitisk finner vi det riktig, så vær så god, bare sett igang.»

En hyttekomité «med rett til å kjøpe» ble umiddelbart sendt ut og kom omsider til Dagali hvor de — utrolig nok — fant et helt urørt område som skulle legges ut til hyttefelt. Vi var først ute, fikk velge den tomt vi ville ha og tok selvsagt den beste. Vestvendt i den øvre bjerkeskogen på en kulle mellom to små tjern ble det bestemt at «her skal hytta ligge». Dette skjedde sommeren 1967, og kommende høst og vinter ble brukt til å ordne formaliteter og enes om tegninger. Vi valgte en Dagalihytte som bygdetiltaket der oppe produserer. Selve byggearbeidene tok til våren 1968, og 2. desember samme år tok vi hytta i bruk. Nå var drømmen blitt virkelighet! Utvendig som innvendig er hytta førsteklasses utført, og møbleringen har vi selv besørget like suverent.

En virkelig kvalitetshytte har det blitt, og for å bevare standarden er det utarbeidet hytteregler som brukeren må følge til punkt og prikke. Det betales ingen leie, men ting som ødelegges må erstattes. For å ta seg av det vedlikeholdsmessige og andre større oppgaver arrangeres det dugnadstur hver vår og høst.

Som nevnt ligger hytta på Dagali, nærmere bestemt Dagaliåsen ved Tjuvkjellertjern på terskelen til Hardangervidda. Terrenget er praktfullt og velegnet til turer så vel sommer som vinter, og fiskemulighetene er gode innen rimelig avstand.

Til nå har hytta vært flittig i bruk og i første rekke benyttet av oss her i Drammen, men også av hjemmевærende offiserer, og folk fra Thoresen, Oslo har etterhvert vist en meget stor interesse. At tiltaket har vært meget vellykket fremgår best når man leser gjestenes begeistrede innlegg i hytteboka, der alle som en uttrykker ønske om snarlig gjensjitt.

Vi er sikre på at i årene som kommer vil mang en fornøyd gjest synge B.K.-hyttas pris på vei hjem fra en vellykket ferie på Dagaliåsen.



Gjennom radio, TV og dags-presse er vel de fleste blitt gjort kjent med at vår «Hermelin» i mai plukket opp 83 vietnamesiske flyktninger i rom sjø utenfor kysten av Syd-Vietnam. På leder-plass bringer vi kaptein A. Solbak's førstehandsberetning om hendelsen.

«Jeg hadde på et tidlig tidspunkt over radioen hørt at Syd-Vietnam hadde kapitulert betingelsesløst, og la derfor kursen ca. 100 n. mil lenger syd enn det er vanlig når vi skal passere Vietnam-kysten. Det ble også gitt ordre til skjerpet utkikk, da jeg fryktet at vrak kunne bli forlatt, uten at det ble gitt notis om det.

Den 4. mai ca. klokken 07.30 (skipstid) ble det observert et fartøy rett forut, som tydeligvis var i havsnød. Jeg hadde bare å fortsette med samme kurs for å komme ned til fartøyet. Etter radaren var fartøyet 9 n. mil unna, da vi oppdaget det. Ettersom vi kom nærmere, mente vi å kunne si at det var et marineforsynings-fartøy. Fartøyet tippet imidlertid rundt rett foran øynene på oss, da vi var ca. 6 n.mil vekk. Vi hadde imellomtiden gjort klart for å plukke opp overlevende, men da vi kom ned til fartøyet, som fremdeles fløt med bunnen i været, kunne vi ikke finne noen overlevende. Det ble sirklet rundt fartøyet, men på grunn av vrak-godset vi kunne finne, ble det antatt at besetningen hadde forlatt fartøyet på et tidligere tidspunkt.

Fartøyet holdt seg fremdeles flytende da vi forlot det, men det var bare baugen som stakk over vann, akterenden hadde sunket ned. Det ble sendt varsel til alle skip, samt til Hong Kong, Singapore og Bangkok, idet vraket var farlig for skipsfarten.

Noen timer senere, nærmere bestemt klokken 17.40, ble vi «pralet» av et fiskefartøy, som signaliserte med flagg og hvite kleder påmalt «Refuges from South Vietnam». Jeg la bi og fant at det var 11 flyktninger ombord, hvorav 3 kvinner, 7 menn og 1 barn. Etter å ha snakket med dem, bestemte jeg at de kunne få komme ombord og at jeg ville ta dem med til Bangkok. Over radioen hadde jeg hørt at amerikanerne hadde leir i Thailand. Jeg antok derfor at ved hjelp av Den amerikanske Ambassade skulle flyktingene bli overført til denne leiren, for så å bli overført til U.S.A. Flyktingene var ikke i havsnød på det tidspunkt jeg plukket dem opp, men det var tydelig at vann- og proviant-mangel hadde begynt å virke. Flere av dem hadde talevansker, på grunn av tørr hals. De fortalte også at de hadde vært ute i 3 døgn.

Klokken 08.21 den 5. mai, ble 2 fiskebåter observert idet de gjorde alt for å vekke vår oppmerksomhet. Jeg antok at det var ca. 40 flyktninger ombord, hvorav flere barn, og bestemte meg for å ta dem ombord. Det viste seg å være 72 flyktninger, hvorav 21 barn under

15 år. Denne gruppen så ut til å være vanskeligere stilt enn den første. Det var først de minste barna som hadde fått utslett på kroppen på grunn av sjøvann og sol. Den yngste var ca. 3 måneder gammel.

Med så mange flyktninger ombord, ble det trangt om plassen. Kvinner med små barn ble plassert i lugarer midtskips. De øvrige ble plassert i røykesalongen akter, og dette virket bra. Det ble utlevert toalettsaker og ulltepper etc. til dem som hadde behov for det. Det var allikevel mange som var fornøyd med at de fikk komme ombord. Det var i det hele en velorganisert flyktninggruppe vi hadde ombord.

Skipets offiserer og mannskap gjorde alt hva de kunne for at flyktningene skulle føle seg hjemme ombord, og det ble gjort med godt humør. Det ble mye ekstra arbeid på byssepersonalet, som plutselig fikk 83 personer ekstra å lage mat for. Alt gikk etter min mening meget godt, og da vi ankom Bangkok, var alle flytningene i god stand.

«Hermelin» ankret på Bangkok Bar den 6. mai klokken 04.58 og var fortøyd langs New Wharf samme dag klokken 16.51. Her hadde våre agenter i Bangkok gjort en meget god jobb, idet minst 2 andre skip med flyktninger ble liggende på «baren» i flere dager. Direktør Stewart, kaptein Frydenlund og representanter fra Den norske Ambassade kom ombord straks etter at skipet var fortøyd. De thailandske myndigheter, samt Røde Kors kom også ombord og begynte å gi injeksjoner, da ingen av flyktningene hadde vaksinasjons-

papirer. Thailandske Røde Kors hadde også mat og medisiner med.

Den 9. mai ca. klokken 15.00, kunne den norske ambassadør undertegne garantipapirene, og flyktningene ble overflyttet til et hotell. Før dette skjedde, hadde våre agenter i Bangkok nedlagt et voldsomt arbeid for å få flyktningene iland.

Flyktningene ombord i 2 andre skip, ialt ca. 250 personer, hadde ikke fått tillatelse til å gå iland, da vi gikk fra Bangkok. I Syd-Thailand har det kommet flere hundre flyktninger og til Singapore flere tusen.

Jeg vil avslutte med å si at etter min mening fikk «Hermelin's» flyktningproblemer en lykkelig løsning. De fikk en meget god hjelp fra våre agenter, de norske myndigheter i Norge og Bangkok, thailandske myndigheter, norsk og utenlandsk presse, og kanskje ikke minst fra stevedorene i Bangkok. De sistnevnte kom hver dag ombord med frukter til flyktningene. Noen hadde også kjøpt tannbørster og tannkrem, som de skjønnte flyktningene trengte.»

Vi takker kaptein Solbak for innlegget og gir ham vår fulle honnør for hans opptreden i denne sak.

Flyktningene er nå kommet til Norge, og etter en tids informasjon og språkkurs vil de bli fordelt til sine fremtidige bosteder, bl.a. vil en koloni bosette seg på Solbergmoen, noen kilometer vest for Drammen.

«Hermelin's» flyktninger består av 11 familiegrupper og 23 enkeltpersoner. Det er jevne mennesker. Ingen har super-

utdannelse, og ingen kommer fra de høyeste økonomiske lag. De fleste forsørgerne er lærere, og noen er håndverkere. Alle opplysninger Utenriksdepartementet har fått både fra «Hermelin» og fra ambassaden, går ut på at det er ordentlige folk

som oppfører seg utmerket. Ca. 70 stykker vil slå seg ned i Norge, mens 13 reiser videre til U.S.A. og Frankrike.

Vi håper alle nordmenn tar vel imot disse stakkars menneskene og hjelper dem til en ny start i livet.

## **Driftsresultater 1974**

### **Markedsoversikt**

Det er vel ikke å ta for hardt i å si at 1974 var et bedrøvelig år for skipsfarten. Oljekrisen førte til en firedobling av prisen for oljeprodukter, hvilket resulterte i ubalanse i verdensøkonomien og redusert etterspørsel etter skipsfartstjenester, spesielt tanktonnasje.

Tankmarkedet kan best karakteriseres som grått som gikk over til svart ved slutten av året. Da var markedet falt til opplagsnivå, selv for de store, moderne skip. Tankmarkedet idag er preget av store tonnasjemengder i opplag, kansellering av inngåtte byggekontrakter og en stor flåte tankskip som ligger og venter i den Persiske Gulf på last til tapbringende rater. Når vi kan vente en bedring er ingen gitt å si, og tankrederne må nok være forberedt på å måtte vente i både ett og to år før det igjen blir fortjeneste å hente i tank, da det vil ta tid før etterspørselen etter tanktonnasje øker så meget at den vil kompensere for det store antall nye skip som kommer fra verkstedene i tiden fremover.

Tørrelastmarkedet var relativt brukbart i 1974, men mot årsslutt

falt også dette marked sammen, og opplag begynner nå å bli aktuelt for både større og mindre tørrlastskip. Bunnen på markedet er kanskje nådd, og skal man ha tillit til de mange eksperters uttalelser og prognoser, kan det være håp om bedring mot slutten av 1975.

### **Sameier**

#### *M/T «Ellen»*

Vi har 10 % andel i dette skip som i flere år har gått på tidscerteparti til japanske befraktere til US\$ 3,73 pr. t.dw./md. Dette certepartiet utløper i september 1976. Driften i 1974 gir et mindre underskudd. Stadig økende driftsutgifter, relativt langt verkstedsopphold samt dårlig dollarkurs har bidratt til dette. Når det gjelder 1975, budsjetterer vi med et lite overskudd.

#### *K/S Norfolk A/S & Co.*

I dette sameiet har vi 15 % andel. *M/S «Ross Point»* (OBO) avsluttet et certeparti for konsekutive reiser i januar 1974 til en bra rate. Senere seilte skipet i løsfart med både tørre og våte laster. Tørrelastreisene ga tilfredsstillende resultater, mens olje-

lastene ga tap. Da markedet falt sammen ved årsslutt, ble skipet besluttet opplagt etter dokking i Rotterdam, og det ligger nå i Sandefjord. M/S «Ross Head» (ore/oil) ble i mars 1974 tilbakelevert fra et certeparti til Worldscale-285. Etter å ha utført tre reiser med olje og malm gikk skipet 1. juli inn på et 9 måneders certeparti for regning av Phillips Petroleum til \$ 4,50 pr. t.dw./md. Skipet vil stort sett være engasjert i fart på oljefeltene i Nordsjøen. Dette certepartiet er senere blitt forlenget i 6 måneder til rate \$ 3,95. Skipet vil nå bli ledig 30/9 i år hvis ikke befrakterne benytter seg av en opsjonsperiode på ytterligere 3 måneder. Resultatet av skipenes drift i 1974 er relativt tilfredsstillende. Når det gjelder 1975, er det forventet at skipene kun vil gi et lite driftsoverskudd.

### Egne skip

#### *Timecharter*

«HYDRA» avsluttet sin forholdsvis langvarige beskjeftigelse for NLGC den 23. desember 1974 da skipet var i Japan og gikk umiddelbart inn på nytt 15/18 måneders certeparti til Lloyd Brasileiro til den gode raten US \$ 4.000 pr. dag. Om vi regner en dollarkurs på kr. 4,90 gir dette oss ca. kr. 4.000 mer pr. dag enn Nauru-certepartiet gjorde den siste tiden. Vi kan nevne at kursen på australske dollar sank fra kr. 8,80 i januar til kr. 7,05 i desember -74.

Det bør også nevnes at etter slutningen til brasilianerne falt markedet voldsomt, og det er umulig å gjøre lignende slutning idag.

Driften i 1974 har forløpet normalt, og dokkingen i Japan

medførte kun 6 døgn «off hire». På grunn av kurssvikt på A\$ ble driftsresultatet ikke så høyt som ventet, men alt tatt i betraktning er vi fornøyd med resultatet kr. 2,6 mill.

#### *Norwegian Asia Line*

Vi ga i forrige nummer en ganske bred omtale av forhold som vi ventet ville influere på linjens drift i 1974. Det er bare å slå fast at den frykt vi næret ved begynnelsen av året for hva bunkerskrisen/prisene kunne føre til heldigvis ikke holdt stikk. Et totalresultat for NAL på kr. 14,8 mill. pluss at «Hermion» gjorde vel kr. 1,6 mill. på turen fra Europa ut til Østen, er vi meget godt fornøyd med.

M/S «Hai Hing» ble solgt i løpet av året og levert til kjøperne i Hong Kong 6. juni. Omtrent samtidig gikk nyervervelsen «Hermion» inn i linjen.

NAL-flåten var ved årets slutt beskjeftiget således:  
Thailand/Japan service —  
Hermion/Hai Lee/Halldis/  
Hermelin. Borneo/HK/Japan  
service — Halldor/Hallvard/  
Hallborg.

#### *Utsiktene for 1975*

K/S Norfold A/S & Co. og M/T «Ellen» venter vi kun gir et mindre overskudd i 1975.

M/S «Hydra»s nye certeparti løper ut hele 1975, og vi har budsjettert med et driftsresultat for året på ca. kr. 2,8 mill.

#### *N.A.L.*

«Hallborg» og «Halldor» er solgt og vil bli levert i henholdsvis mai og juli. Linjen kan nå merke redusert lasttilgang som en følge

av stagnasjonen i Japan. Det ser derfor ut til at oljekrisens ringvirkninger har spredd seg saktere enn vi tidligere regnet med og at vi først i år vil føle den største effekten i form av redusert tilgang på last. Våre budsjetter avspeiler også dette forhold, og vi opererer pr. idag med et budsjettert driftsoverskudd for linjen i 1975 på kr. 12 mill. Likevel, ferske uttalelser fra våre representanter i Østen er ganske optimistiske og spår ny oppgang i 2. halvår. Om dette slår til, har vi godt håp om at vår linjeaktivitet vil greie seg bedre enn ventet gjennom denne perioden som har vært, og i høy grad fortsatt er, svært vanskelig for verdens skipsfart.

Det japanske sjømannsforbund belaget seg på streik i slutten av april for å få sine lønnskrav igjennom. Denne gang fikk de også støtte av dokkarbeiderne. Dette betydde at *all* skipsfart på Japan ville blitt lammet om streiken var blitt satt ut i livet. Heldigvis kom

partene frem til en forhandlingsløsning og en alvorlig situasjon ble dermed avverget. Ekspedisjonstiden har hittil i år vært meget tilfredsstillende.

På Borneo er nå de nye kaianleggene mer eller mindre tatt i bruk, og vi må forvente at slike håpløse forsinkelser som vi hadde sist høst hører fortiden til. Imidlertid skal vi ikke se bort fra at om områdets store muligheter blir utviklet, kan selv de nye kaianleggene vise seg å bli for små om få år.

I Thailand er vi stort sett fornøyd med ekspedisjonsforholdene. Konstruksjon av nye kaier pågår, og en dypvannshavn planlegges. Den politiske situasjonen er noe uklar, men en tiltagende hets mot amerikanerne og en politisk dreining mot Phnom Penh og Hanoi synes å være igang.

Totalt ser vi i dag på fremtiden med optimistiske øyne selv om vi nok må betrakte 1975 som et «mellomår».

## ***N. A. L.-administrasjon***

Så lenge vi har operert med linje har Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong vært General Agents med daglig ansvar for linjedriften. Det er nu besluttet å trekke administrasjonen hjem til Drammen. Dette vil skje trinnvis og skal være avsluttet i løpet av sommeren 1976, da også administrerende direktør Thor L. Vinde vil slutte i Hong Kong og begynne å arbeide i linjeavdelingen i Drammen. Dette vil føre til endel

endringer når det gjelder agentenes ansvar og arbeidsområde. Disse detaljer er i ferd med å bli utarbeidet. Ved denne endring venter vi at beslutningsprosessen vil bli raskere enn den er idag, og med de gode kommunikasjoner mellom Østen og Norge venter vi ingen spesielle vanskeligheter i forbindelse med overførselen. — Vi håper vi i neste nummer vil kunne gi flere detaljer om dette spørsmål.

## **M/S «Hallborg» - salg med komplikasjoner**

Styret besluttet i oktober ifjor at dette skip skulle selges. Bakgrunnen for denne beslutning var de noe bekymringsfulle utsikter for 1975 forårsaket av den økonomiske depresjon verden er inne i. «Hallborg» sto først på listen for skip som etterhvert skulle skiftes ut, ikke minst på grunn av at den har lavest inntjeningssevne.

I november undertegnet vi salgskontrakt med greske kjøpere om salg av skipet til US\$ 1.845.000 kontant. 10 % depositum ble samtidig innbetalt av kjøperne på vår konto i New York. Skipet skulle leveres i Hong Kong i løpet av februar i år. «Hallborg» var blitt inspisert av kjøperne og funnet i meget god stand, og de uttalte til og med at prisen var for lav!

Noen dager før «Hallborg» var leveringsklar fikk vi beskjed om at kjøperne hadde problemer med finansieringen, og årsaken til dette var antakelig at etter kontraktsundertegnelse falt markedet, og kjøperne mistet et 18 måneders certeparti som de var blitt lovet. Kjøperne kom til Norge for å forsøke å få sydd sammen forretningen, men dette fantes det intet forretningsmessig grunnlag for, og kjøpekontrakten ble kansellert og depositumet overført oss.

«Hallborg» ble igjen sirkulert for salg, og det ble meget fort klart for oss at verdiene hadde falt drastisk for denne type tonnasje, og

at vi vanskelig ville oppnå en pris på linje med den «greske» selv når vi tok depositumet på \$ 184.500 med i beregningen.

Etter lange forhandlinger er nå «Hallborg» solgt til kjøpere i Hong Kong til en pris av HK \$ 6.800.000. Leveringen fant sted i Hong Kong 20. mai 1975.

At salget til grekerne gikk i stykker førte til et direkte tap på nærmere kr. 900.000.

I tillegg har gjeninnsettelsen av «Hallborg» i Borneoservicen virket forstyrrende, og resultatet for 1. halvår vil preges merkbart av dette.

## **M/S «Halldor» - salg**

I tillegg til salget av M/S «Hallborg» har styret også besluttet å gå til salg av M/S «Halldor», og skipet er nu solgt til greske kjøpere til en pris av US \$ 1.550.000. «Halldor» ble tatt ut av linjen den 30. mai etter utlossing i Borneo og har nå lastet tapioca i Bangkok for Europa hvor levering vil finne sted antagelig i juli 1975.



## NAL møte



Etter en del utsettelse ble det avholdt NAL møte i Bangkok 17., 18. og 19. mars i år.

Som vanlig ledet T. Vinde møtet, og øvrige deltakere var: K. Abe, J. A. Stewart, K. Digernes, Viggo Skau, J. Rivrud og R. Frydenlund. Videre deltok (for første gang) Cheung Chee Sin fra Harpers, Sandakan, Peter Lanai fra Harpers, Kuching, samt Quah Beng Hoe, Haadyai.

I tillegg til de mere rutinepregede saker ble fremtidig tonnasjebhov diskutert.

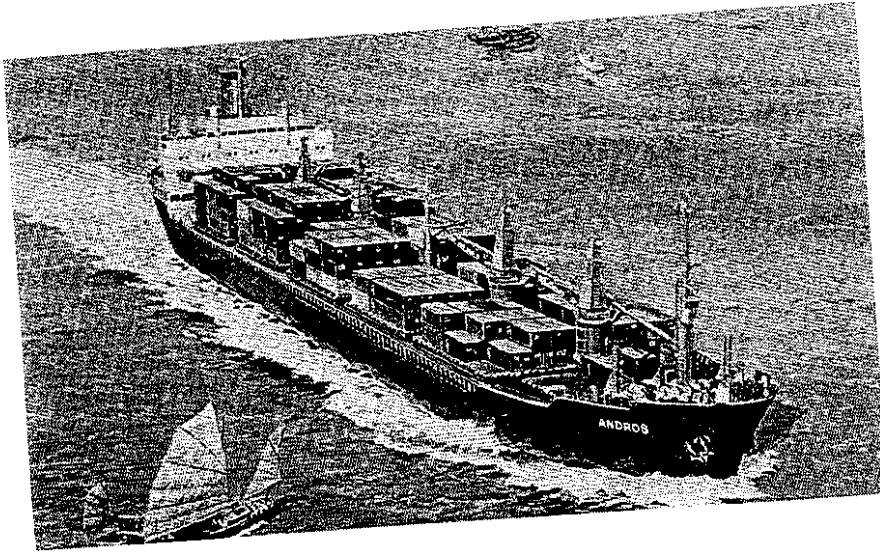
Meningene var delte. Det er vanskelig å si i hvilken retning og hvor fort utviklingen vil gå når det gjelder mekanisering. Det var stort

sett enighet om at containere gradvis vil få større betydning innen NAL's fartsområde. Faren ved å gå for fort frem med modernisering ble understreket.

Å modernisere hurtigere enn investeringene kan gjenvinnes ved lavere stevedorutgifter og/eller kortere rundturer er tapsbringende. Tonnasjen som NAL har idag er rent lasteteknisk godt egnet, men en del av skipene er for små for den farten de er beskjeftiget i.

«Marketing» eller salg ble inngående diskutert. Etter at NAL i noen år har konsentrert seg om å forbedre operasjonssiden synes tiden nå inne til å konsentrere seg mere om salgssiden.

## M/S «Andros»



*Thoresen & Co., (Bangkok) Ltd. are, as you may know, also agents for Southern Shipping Lines, operating a liner service Far East/Australia. SSL have recently introduced container ship in this service, and Thoresen, Bangkok, have sent us the following report about M/S «Andros» first call at Bangkok:*

*«The arrival of the «Andros» which called at Bangkok 24th to 27th May aroused considerable interest in shipping circles, and she made a very impressive sight in this port.*

*For the record, 303 containers were discharged, 66 full containers and 109 empty containers were loaded. We are reasonably satisfied with the*

*co-operation received from the Port Authority of Thailand and the way the vessel was handled by them on this call. It must be remembered that this was the first fully-containerized vessel to operate in Bangkok, and useful experience was gained by all concerned.*

*A luncheon party was arranged on board the vessel on 26th May, attended by port officials, the Chairman of B.S.A.A. and two representatives of the Australian Trade Commission. This proved to be a success. The «Andros» was also featured on the T.V. network of Thailand, to serve as added publicity for the new container service.»*



Den 24. november ifjor la «Rasa Sayang» ut på sitt første cruise til de eksotiske områder den har hentet sitt navn fra. Navnet kommer fra en malayisk folkesang og betyr «Kjærlighet til livet».

Om enn ikke ekstremt å kunne leve opp til de forpliktelser som dette innebærer, kan man trygt si at skipet idag preges av den avstressende, umiddelbare og vennlige atmosfære man finner så mange steder i Østen. Som vel det første cruiseskip i verden har man fått et skip som i hele sitt konsept er tilpasset og faller naturlig inn i de cruisefarvann det seiler i. Østens dekor og farger preger interiørene, grasiøse asiatiske serveringsdamer i elegante saronger, asiatiske retter innlagt i et fargerikt menyopplegg, utvalgte fagfolk fra Singapore, Malaysia og Indonesia som på sin charmerende måte sørger for underholdning og passasjerenes vé og vel.

Ærverdige ex «Bergensfjord» har sannelig fått ny drakt, men våre norske dekk- og maskin-offiserer sørger for at hun ikke glemmer sitt morsmål på sin ferd fra paradiset til paradiset under sydhimmelen. — Og hvilket paradiset og hvilke opplevelser innebærer ikke et cruise på «Rasa Sayang».

Slik går ferden:  
Mandag avgang Singapore  
tirsdag i sjøen  
onsdag/torsdag i Surabaya  
fredag/lørdag i Bali  
søndag i sjøen  
mandag i Jakarta



tirsdag/onsdag i sjøen (med kort opphold i Singapore)  
torsdag i Kuala Lumpur (Port Kelang)  
fredag/lørdag i Penang  
søndag ankomst i Singapore

Det vil føre for langt å beskrive alle de fantastiske steder som anløpes. Et par utdrag fra de mange ekskursjoner iland kan gi et lite inntrykk av noe av det man opplever.

## BALI

### MENGWI ROYAL TOUR

Formerly, Bali was divided into 8 kingdoms each ruled by a King. One of the more important of these kingdoms was centred at *Mengwi*. Although its Royal family has now been officially stripped of its power, the family still lives here. From the wharves, you drive through salt licks and padi fields for *Denpasar*, the capital of Bali, to visit her museum for an introduction to the Balinese way of life. The *Museum* houses a very comprehensive collection of Balinese artifacts. Continue your drive through scenic

Bali, drive past villages and terraced padi fields to visit the *Royal Temple at Mengwi*, one of the largest and most beautiful in Bali. It is surrounded by a large moat giving one the impression of a sanctuary in the middle of an enormous pond. Its splendour still remains.

A private *Monkey Dance Performance* at the community pavillion inside the temple has been arranged specially for you. Also, by special arrangements, a *Balinese feast will be hosted by the Prince* at his residence. Lunch will be served amidst the tantalizing music of the gamelan orchestra.

## PENANG

### ROUND THE ISLAND

Forty-five miles of unspoiled scenic beauty round the whole island, with many interesting stops.

A fascinating journey on the island perimeter road,

accompanied by one of our English-speaking guides; visiting *Fort Cornwallis*, the bustling waterfront/ and the famous *Snake Temple*/ a rubber plantation/ clove and nutmeg plantations. Call at a *Batik factory* and see the hand processes of producing Malaysia's own patterned fabric, now fashionable in world markets. You drive through colourful villages to the beaches and a stop for buffet lunch at the *Merlin Beach Club*.

After lunch relax at the Club or on the beach, have a swim (changing facilities and towels available at the Club) or a stroll.

The coach leaves the Club for the ship at 1500 hours (3.00 p.m.) arriving back at round 1600 hours (4.00 p.m.)

Når det gjelder tiden ombord, vil man vanskelig få tid til å kjede seg. En typisk dag ombord programmerer følgende:

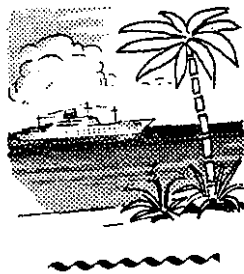
today	
07.00—10.00	CONTINENTAL BREAKFAST in your cabin.
07.00—08.45	BREAKFAST in the Main Dining Room. Open sitting. Bali Deck
10.00—10.45	COFFEE AND TEA AVAILABLE Prom. Deck mid-ship
10.30	PORT INFORMATION AND FILM ON PENANG Mandarin Lounge Prom. Deck aft.
12.00—13.00	BUFFET LUNCH in the Main Dining Room. Open sitting. Bali Deck

12.30—13.30	LUNCH SNACKS at pool side. <i>And take in the Skyline of Singapore.</i>	Pool Deck
14.30	REHEARSALS FOR PAS- SENGERS TALENT SHOW <i>Anyone wishing to share their talents with their fellow voyagers, please meet in Ball Room, register with our Musical Director, Mr. Narding Aristorenas and rehearse if necessary.</i>	Ball Room Prom. Deck mid-ship
15.30—16.30	MODERN DANCE LESSONGS BY: NILLO & ROSALIE <i>Anyone interested in learning modern dancing WELCOME and don't be shy!</i>	Oriental Lounge Prom. Deck forw.
16.15—17.00	AFTERNOON COFFEE AND TEA	Prom. Deck mid-ship
16.30	BINGO TIME in the Ball Room. <i>WORLD NEWS BROADCAST WILL FOLLOW BINGO.</i>	Prom. Deck mid-ship
	MOVIE: THE APPOINTMENT	Mandarin Lounge
17.30	1ST SHOWING.	
19.30	2ND SHOWING.	
18.00	1ST SITTING DINNER.	Main Dining Room
20.00	2ND SITTING DINNER.	Bali Deck
18.45—19.30	CAPTAIN'S BAR features: <i>RENE RAZALO.</i>	Prom. Deck aft.
19.30	AFTER DINNER DANCE THE NARDING ARISTORENAS ENSEMBLE.	Ball Room Prom. Deck mid-ship
21.00	CASINO IS OPEN.	Sun Deck forw.

22.00	<b>PASSENGERS TALENT SHOW</b> <i>Join us in discovering the talents of your next door neighbour.</i>	Ball Room Prom. Deck mid-ship
23.15—24.00	<b>NIGHT SNACKS</b> on Prom. Deck	
23.30	<b>ORIENTAL LOUNGE FEATURE:</b> <b>MIA &amp; THE SUNNY BOYS.</b>	Prom. Deck forw.

Det skal innrømmes at vi har hatt en meget vanskelig og kostbar innkjøpsperiode og at vi gjerne skulle sett et høyere passasjerbelegg. Vi har imidlertid idag et «produkt» vi kan være bekjent av og som etter hvert blir mer og mer

kjent på markedet og ikke minst er i ferd med å skape et godt renommé. Vi har derfor gode forhåpninger til prosjektet og håper at det om ikke altfor lenge skal få bevise sin levedyktighet.



## **Port expansion Borneo**

### *Sandakan:*

The new wharf is now being used for 'direct delivery'. It is intimated that the new wharf may be fully operational by October 1975, but that the official opening would take place early 1976, when container traffic would be acceptable. No serious delays are expected from now till the official opening of the new wharf.

### *Kota Kinabalu:*

The new wharf is partially opened, and the first vessel to go alongside was the M/S «Hai Lee». The official opening is expected to take place in October 1975, and the new facilities will be fully operational by early 1976. No serious congestion problems are foreseen for many years.

#### *Labuan:*

The new wharf was officially opened on the 24th February 1975. The wharf is still run by the Marine Department, but it is expected that Sabah Ports Authority would eventually take control.

#### *Muara:*

This new wharf is 1.400 ft. long with 22 ft. depth in the channel. Pilot is compulsory and operative between 6 a.m. and 6 p.m. only. Due to lack of godown space there are problems in handling general cargo, but car shipments create no problems. The Marine Department is presently operating the port, but it is expected that Port Authority would soon take over.

#### *Kuching:*

The new port at Pending (Datu Sim Kheng Hong Port) was officially opened on the 16th March 1975, but the old wharf at Tanah Puteh would still continue to be operational. The length of the new wharf is 860 feet with a draft of 25 feet and production would be about 500/800 tons per day. It was intimated that there will be no further congestion in Kuching in the foreseeable future.

#### *Sibu:*

The new wharf in Sibu is expected to be completed in October 1976 (length 1000 feet).

## **Dokking 1975**

Etter ønske fra linjeavdelingen ble det bestemt å dokke NAL-skipene i de første månedene av året, da de best kan unnværes i linjetjenesten. Verkstedlister ble mottatt fra skipene i november og anbudsspesifikasjoner skrevet og straks sendt til Nippon Kokan, Mitsubishi, Hitachi og Namura Shipyard.

M/S «HAI LEE»  
M/S «HALLDIS»  
M/S «HERMELIN»  
M/S «HALLVARD»  
M/S «HALLDOR»  
M/S «HALLBORG»

Mitsubishi  
Asano  
Namura  
Asano  
Namura  
Hong Kong United  
Dockyards

Yokohama  
Yokohama  
Osaka  
Yokohama  
Osaka  
Hong Kong

I desember ble anbudene mottatt. For «Halldis», «Halldor», «Hallvard» og «Hai Lee»s vedkommende måtte vi ved prisvurderingen også ta hensyn til gamle, fremdeles gyldige verkstedtilbud på «squaring off» av lasterom. Deretter ble båtene fordelt som følger:

«Hallborg» endte i Hong Kong i konkurranse med Singapore, pga. bestemmelsene i en salgskontrakt. «Hermion» vil vi antagelig prøvedokke i Hong Kong i januar -76 med last inne. Verkstedprisene er betydelig lavere i Hong Kong og det faller også adskillig billigere å montere en innkjøpt 25 tonns tungløftbom der. «Hydra» går i timecharter på Syd-Amerika og skal dokke i oktober. Det er ennå ikke bestemt hvor.

«Hai Lee» dokket så hos Mitsubishi i Yokohama i februar, der den påbegynte klassen og trakk propelleraksel. Den fikk også «squared off» et lasterom, dvs. slettet av skipssiden med kurvatur med vertikal garnering og inninstallert palleyhyller der det er stor kurvatur i spantene.

«Halldis» dokket i januar ved Asano. Den ble også «squared off» i to lasterom, men ellers var det ikke meget å gjøre. Det ble imidlertid lagt litt penger i en effektiv høytrykksnedspyling av skitne underrom og oppmaling av et par rom. Ellers ble «special survey» avsluttet. Det meste arbeidet var imidlertid allerede utført.

«Hermelin» dokket ved Namura i februar og utførte store havari-reparasjoner, kfr. innlegg annet sted i bladet. Ellers var det ikke så meget å gjøre. I dyptankene ble fjernet heating coils i bunn, men

ikke på skipssider. Skipssidene med coils ble kledd inn med garnering, og vi fikk nydelige, klare lasterom her. Propellerakselen ble trukket. Det viste seg at propellen var sprukket i bosset. Den ble kondemnert av Veritas, og reservepropellen ble montert.

«Hallborg» ble dokket i Hong Kong i februar. Klassifikasjonsarbeidene ble avsluttet, men ellers var det ikke noe særlig å gjøre.

«Hallvard» dokket i februar ved Asano. Den ble «squared off» i et lasterom og ellers var det litt sveising i bunntanker og vanlig årlig overhaling.

«Halldor» dokket ved Namura i mars. Den ble også «squared off» i et lasterom og ellers var det vanlige dokkarbeider. Klassifikasjon ble påbegynt, og det ble utført en god del klassearbeider.

Stort sett gikk dokkarbeidene greit og raskt, uten særlige problemer. Noe groe var det på skipsbunnene. De fleste hadde imidlertid vært skrapet en gang i løpet av året. Det ble denne gang brukt Stabil Alna bunnstoff, Supertropical på skipssider og Tropical på flatbunn. «Halldis» og «Hallvard» fikk Stabil Alna Supertropical på den ene skipsside og Stabil Alna Stronglife på den annen side for å se om det vil bli noen forskjell på groing på skipssidene i løpet av dokkeperioden.



## «Hermelin» - grunnberøring

Julaften innløp telex fra Japan som meddelte at «Hermelin» hadde berørt grunn ved Aka Shima ved innseilingen til Misumi på reise fra Thailand til Japan fullastet. Grunnstøtingen hadde funnet sted kl. 4 om morgenen ca. et kvarter etterat losen var tatt ombord. Losen gav ordre om babord ror for å vike for en fiskebåt, og skipet kom for langt over til babord i farvannet. Straks etter så kapteinen landskygge og beordret hårdt styrbord ror, men for sent. Skipet skurte med babord side langs et undervannsskjær. Det la seg over til babord, og kapteinen ankret for å undersøke skadene. Livbåtalarm ble gitt, livbåtene svingt ut og rommene peilet. Man konstaterte vann i rom nr. 1, 2 og 3. Pumpene ble startet og lensing påbegynt.

Efter grunnstøtingen ble det sendt ut SOS, og man fikk kontakt med den japanske «Coast Guard». Etter en stund viste det seg at det ikke var noen øyeblikkelig fare, og SOS'et ble kansellert. Man fikk kontakt med lokale myndigheter, som arrangerte med mobile pumper for å hjelpe til med lensingen. Høyeste vannstand peilet i rom nr. 1 var 4,0 m, i nr. 2 5,2 m og nr. 3 2,5 m. Her hjemme hvor vi ble holdt godt underrettet, var vi en stund redde for at skipet skulle synke.

I løpet av kvelden fikk man froskemenn ombord, som begynte å reparere skadene, og neste morgen kom bergingsbåten «Nisshun» fra Nippon Salvage tilstede. Våre agenter og

assurandører hadde ordnet med denne assistanse mot fast dagbetaling. Dykkerne utbedret lekkasjen ytterligere, og efter middag fortsattes reisen til Misumi eskortert av bergingsbåten.

Det var store skader på babord skipsside fra stevn til midtskip, men man fikk sjødyktighetsattest til å fortsette reisen til Yokohama via Hakata under bra værforhold, maksimert til Beaufort nr. 4 vær, og ellers forutsatt ingen forverring av tilstanden og stadig landkontakt.

Været på Japan i januar er som kjent skiftende og blåsende, og det var ikke få bekymringer kaptein Djøseland hadde for å få den skadede båten trygt til Yokohama og videre derfra til Nagoya og Kobe. Men alt gikk bra, og uskadet og skadet last kom ut der den skulle efter mange besiktelsener og overveielser fra lasteiere, assurandører og stevedorer.

Det var på det rene at skadene på skipet var store, så sjefinspektør A. Fischer-Hansen reiste ut fra Drammen for å ordne med verkstedanbud. Skipet skulle sluttlosse i Kobe, og bare verksteder i området her var av interesse. Anbudet ble basert på en dykkerundersøkelse av skipet. Mange verksteder var interessert. Sammen med representanter for våre assurandører ble det besluttet at Namura Shipyard i Osaka skulle utføre reparasjonen. På 11 dager ble skiftet 75 tonn plater og spant i bb skipsside og bilge, og samtidig ble det utført årlig

dokkingsarbeide. Vi syntes verkstedet gjorde en fin jobb. Dokkregningen ble på kr. 1,65 mill., det meste havari.

Det er selvfølgelig meget kjedelig når en får slike havarier, men som kjent har våre skip seilt meget heldig i årenes løp der ute, så vi får ikke klage. Et hell i

uhellet var det også at den langvarige forseiling langs Japankysten kunne finne sted i nyttårshelgen, da vi likevel ikke kunne ha losset skipet. Dertil var det planlagt å dokke skipet ordinært på denne tid, så alt i alt kunne det ha vært verre, meget verre.



## **THORESEN-NYTT**

### **Handelsdivisjonen**

#### *Norge*

Våre kolleger i Oslo er meget opptatt av kjøpet av hovedbygningen og 19 mål grunn av Drengsrud Gård i Asker. Hovedbygningen tenkes beholdt til møte- og representasjonslokaler, mens det skal bygges i flere byggetrinn en moderne, lav kontorfløy i den gamle parken. Asker kommunestyre ga konsesjonssamtykke i midten av mars, og saken ligger nu hos reguleringsmyndighetene. Det er berettiget håp om at innflytting kan finne sted innen sommeren 1977.

Papirmarkedet har snudd dramatisk — meget kraftigere enn vi turde spå i BK-Postens desember-nummer. En rekke papirfabrikker har innskrenket produksjon, delvis måttet stoppe. Heldigvis har handelsselskapene i

stor grad klart å opprettholde sitt høye omsetningsvolum, men vi forbereder oss på hårdere tider gjennom 2. kvartal 1975.

Thorstein Thorstensen som åpnet Thoresen Lagos i 1960 er tilbake i Oslo som markedsføringssjef, med særlig ansvar for nye produktgrupper og markedsområder. Thorstensen er ikke blitt mindre siden sist, men har uhyre raskt glidd inn i den gode Thoresen-tonen.

Trond Haug og Odvard Hansen var i Østen for å studere gjenninntredelse i papirleveranser dit, Rolf Thoresen og flere av hans seksjonssjefer har vært i Afrika siden sist, og vi regner med intens reisevirksomhet på alle hold gjennom året. Sverre Hansen har nylig vært i Peking og besøkt gamle jaktmarker i Fjerne Østen.

I februar var alle Oslos ansatte samlet 2 dager på Randsvangen kurscenter til et skreddersydd

seminar for å øke effektivitet og gjensidig forståelse i Oslos raskt utviklende arbeidsmiljø. Seminaret var om mulig enda mer vellykket enn fjorårets på Elingaard, og det var en opplevelse å se hvordan alle deltagerne gikk inn for oppgavene med liv og sjel. Riktignok tok en mann seg for hårdt ut og besvimte under avslutningen, men han er heldigvis forlengst på beina igjen.

#### *Nigeria*

Selskapet fikk ny sjef i mars — Knut Borgen overtok etter Ole Sjølie, som når disse linjer leses, er på plass i Brasil. Thoresen Lagos og sekkefabrikken har begge nådd meget gode resultater i 1974, og det ligger vel duket for sterk innsats fremover. Nigeria nyder godt av sin store oljeproduksjon, og vi har stor tro på videre utvikling av dette viktige marked — 80 millioner mennesker eller mer som skal øke både sin leve- og livs-standard, vil få god bruk for papir i alle former og trykkpresser.

#### *Zambia*

Selskapet kjører fortsatt hårdt, men plages av lang transporttid fra Lobito på vestkysten inn til Zambia. Politisk utvikling i Angola, og dårlig kapasitet i havner både på vest- og østkysten gjør at våre folk der nede stadig må improvisere og utnytte sin fantasi. Selskapet har lagt opp til et meget sterkt 1975, og vi leter nu etter ny sjef til å overta etter Reidar Wiborg.

#### *Øst-Afrika*

Vi er betenkt over forretningsmulighetene i Øst-Afrika

fremover — med bakgrunn i både politisk og økonomisk svak utvikling. Foreløpig har vi altså vår Resident Representative i området, og regner med i løpet av 1975 å se en nærmere avklaring på hvordan vi skal håndtere denne region.

#### *Generelt*

Ole Sjølie er altså på plass i Brasil i sine studier om etablering der, ultimo april startet vi opp seksjon F i Oslo, som skal betjene Fjerne Østen, og i neste BK-post skulle vi kunne fortelle nærmere om denne utvikling.

### **Shippingdivisjonen**

Vi har dessverre i 1974 ikke kommet så langt som ønskelig kunne være i vårt arbeide med en nærmere sammenknytting av divisjonens kontorer og ansatte.

En bedre intern kontakt mellom divisjonens ansatte vil utvilsomt virke stimulerende på aktiviteten og dermed forhåpentlig også føre til ennu bedre resultater.

Dette er vår målsetting og arbeidet hermed vil bli blant våre viktigste oppgaver i tiden fremover.

La oss se litt nærmere på hvert enkelt kontor.

#### *Japan:*

Thoresen, Japan, består av hovedkontoret i Tokyo med avdelingskontorer i Yokohama, Kobe og Osaka. Disse kontorene har i 1974 gjort en meget iherdig innsats for NAL, som har resultert i et godt resultat for linjen, og for Thoresen har dette medført at de har fremlagt sitt hittil beste årsresultat. Det er bare å håpe at

denne utvikling vil fortsette og at det ved felles anstrengelser kan lykkes å tilføre kontorene flere agenturer. Det ble for en tid siden gjort visse organisasjonsmessige endringer, slik at Japan-kontorene nå kan betraktes på like linje med våre øvrige kontorer i Østen.

#### *Hong Kong:*

Det har dessverre heller ikke i 1974 lyktes å tilføre Hong Kong særlig øket aktivitet, og årsresultatet er derfor ikke særlig oppløftende. Handelsavdelingen har til tross for svikt i papir-omsetningen og andre konjunkturvanskeligheter klart et tilfredsstillende overskudd. Det arbeides nå intenst med å konsolidere og styrke denne avdelingen, og mulighetene for fortsatt vekst er tilstede.

Marine-avdelingen, som i løpet av 1974 er blitt styrket ved ansettelse av en lokal salgstekniker, har vist en positiv utvikling, og forhåpentligvis vil 1975 bli et godt år for denne avdelingen.

Flyfrakt-avdelingen arbeider fremdeles tungt og det ble tap også i 1974. De første månedene i år har vist visse positive tegn, og vi får håpe at et bedre resultat snart er å oppnå.

#### *Bangkok:*

Thoresen & Co. Ltd. har sammen med sitt datterselskap fremlagt et meget godt regnskap for 1974. Linjeagenturene har bidratt mest til det gode resultat,

og i tillegg har kontoret ivaretatt en rekke trampagenturer. Det var i året som gikk en viss nedgang i antall tankskip som fraktet råolje til raffineriene, men dette ser nå ut til å ta seg opp igjen. Resultatet for 1975 blir nok noe dårligere enn året før, og dette skyldes hovedsakelig reduserte anløp av de viktigste linjene. Konjunkturforholdene ventes selvfølgelig også å ha sin innvirkning.

#### *Singapore:*

Dette kontors aktivitet i 1974 har vært sterkt knyttet til igangsettelsen av M/S «Rasa Sayang». Den begynte sin cruise-fart 25. november ifjor og har etter å ha hatt endel begynnelsesvanskeligheter nå kommet godt igang og gjennomfører sine regulære seilinger uten driftsmessige vanskeligheter.

De øvrige aktiviteter ved kontoret har også vist en gledelig økning, og det er å håpe at denne tendens vil fortsette. Kontoret mistet dessverre agenturet for linjen til og fra Australia, men har isteden fått representasjonen for en linje på New Zealand. Det arbeides også nå med andre linjeprosjekter som vil kunne få stor betydning for kontoret.

På personellsiden nevner vi at Tom Bang har forlatt firmaet etter flere års tjeneste i Bangkok og Singapore. I hans stilling er tilsatt Thomas Skeie Jensen, som vi ønsker velkommen til gruppen.



## Bryllup i svarte Afrika

Thoresen Nigeria er nylig formelt solgt til en borger av landet, stammehøvdingen Moyo Aboderin. Dette skjedde i overensstemmelse med nigeriansk lov, som ønsker at landets næringsliv i størst mulig grad skal være eiet av innfødte. Samtidig er Thoresen Oslo overlatt driften av virksomheten i Nigeria gjennom en Management Contract, foreløpig for 10 år. Således har vi stadig vekk de samme folk på plass i Lagos, samtidig som vi nu lettere kan styrke organisasjonen der.

Vår nye eiers datter giftet seg sist høst, og fra Thoresensjefen Ole Sjølie har vi fått følgende festberetning:

«Den 28. september var vi i bryllup i Ibadan, Chief Aboderins datter ble gift med en nigeriansk ingeniør. Å representere firmaet ved denne anledning var jo en plikt, men en meget interessant sådan og selv om både min kone Irmeli og jeg har vært nokså meget rundt i verden og sett mange merkelige ting, så må jeg si at dette bryllupet var noe av det mest interessante vi begge har opplevet.

Ibadan ligger ca. 18 mil inne i landet. Vielsen var programmert til å begynne kl. 12.30 i kirken, og for å være på den sikre side reiste vi hjemmefra allerede kl. 07.00. Det er 18 meget farlige mil til Ibadan. Kjøretøy som havarerer her blir liggende i veigrøften hvor uhellet skjer og vrakenes antall illustrerer følgende enhver

veistrekningens relative farlighet med stor vrakethet i svingene, mindre på rette strekninger. Nigerianerne er håpløst dårlige sjåførere, veien til Ibadan er meget sterkt trafikert og «asfalten» er ikke den beste. Selv min sjåfør, Salako, er livsfarlig når han kommer ut på landeveien og blir grepet av fartsdjevelen. Så trass i min innsats for å redusere faremomentet ved å tvinge ham til å holde rimelig fart, var det en nervepirrende tur.

Ibadan ligger i kupert terreng og er et syn som er verdt å se. Etter sigende er det vel 2 millioner innbyggere der, og den er Afrikas største all-black by. Det er ikke mange hvite.

Bortsett fra en og annen kirke er det to høye hus i hele byen, et forretningsbygg, Coco House og Premier Hotel med sine 7—8 etasjer. Chief Aboderin hadde foresten leiet hele hotellet, som er kjempestort, for bryllupet og de mest prominente av gjestene var samtidig innlosjert der. Det sies at i «gamle dage» var dette hotellet berømt på hele «The Coast» for sin eksellente mat og service under israelitisk management. Nu har nigerianerne overtatt og service eksisterer ikke mer, maten er spiselig, men til tiden direkte livsfarlig. Den sentrale airconditioning fungerte imidlertid under vårt opphold og godt var det, da det er godt og varmt oppe i Ibadan.

Det viste seg umulig å få bestilt

## Bryllup i svarte Afrika

Thoresen Nigeria er nylig formelt solgt til en borger av landet, stammehøvdingen Moyo Aboderin. Dette skjedde i overensstemmelse med nigeriansk lov, som ønsker at landets næringsliv i størst mulig grad skal være eiet av innfødte. Samtidig er Thoresen Oslo overlatt driften av virksomheten i Nigeria gjennom en Management Contract, foreløpig for 10 år. Således har vi stadig vekk de samme folk på plass i Lagos, samtidig som vi nu lettere kan styrke organisasjonen der.

Vår nye eiers datter giftet seg sist høst, og fra Thoresensjefen Ole Sjølie har vi fått følgende festberetning:

«Den 28. september var vi i bryllup i Ibadan, Chief Aboderins datter ble gift med en nigeriansk ingeniør. Å representere firmaet ved denne anledning var jo en plikt, men en meget interessant sådan og selv om både min kone Irmeli og jeg har vært nokså meget rundt i verden og sett mange merkelige ting, så må jeg si at dette bryllupet var noe av det mest interessante vi begge har opplevet.

Ibadan ligger ca. 18 mil inne i landet. Vielsen var programmert til å begynne kl. 12.30 i kirken, og for å være på den sikre side reiste vi hjemmefra allerede kl. 07.00. Det er 18 meget farlige mil til Ibadan. Kjøretøy som havarerer her blir liggende i veigrøften hvor uhellet skjer og vrakenes antall illustrerer følgende enhver

veistrekningens relative farlighet med stor vrakethet i svingene, mindre på rette strekninger. Nigerianerne er håpløst dårlige sjåførere, veien til Ibadan er meget sterkt trafikert og «asfalten» er ikke den beste. Selv min sjåfør, Salako, er livsfarlig når han kommer ut på landeveien og blir grepet av fartsdjevlen. Så trass i min innsats for å redusere faremomentet ved å tvinge ham til å holde rimelig fart, var det en nervepirrende tur.

Ibadan ligger i kupert terreng og er et syn som er verdt å se. Etter sigende er det vel 2 millioner innbyggere der, og den er Afrikas største all-black by. Det er ikke mange hvite.

Bortsett fra en og annen kirke er det to høye hus i hele byen, et forretningsbygg, Coco House og Premier Hotel med sine 7—8 etasjer. Chief Aboderin hadde foresten leiet hele hotellet, som er kjempestort, for bryllupet og de mest prominente av gjestene var samtidig innlosjert der. Det sies at i «gamle dage» var dette hotellet berømt på hele «The Coast» for sin eksellente mat og service under israelitisk management. Nu har nigerianerne overtatt og service eksisterer ikke mer, måten er spiselig, men til tiden direkte livsfarlig. Den sentrale airconditioning fungerte imidlertid under vårt opphold og godt var det, da det er godt og varmt øppe i Ibadan.

Det viste seg umulig å få bestilt

mat eller drikke da vi ankom. Vi skiftet derfor til kirkeantrekk etter å ha dusjet først. Jeg i almindelig blå dress. Irmeli i lang (!) kjole, hatt, lange hvite hansker og garnert med sine beste smykker. Så kjørte vi i karavane gjennom byen og etter ambassadør Motzfeldts bil som grunnet sin CD status lettere pløyet seg frem i menneskehavet. Trafikken viste seg å være adskillig værre enn i Lagos. Menneskemassene langs veien var vennligsinnete etter deres utseende å dømme. De ropte og skrek, pekte og lo av oss. Men fri og bevare meg for å måtte stige ut av bilen f.eks. for å skifte et dekk. Langs alle hovedgater, som var nokså smale og delvis asfalterte, var det en eneste sammenhengende markeds plass. Lørdag formiddag som dette var, er antakelig der som på de fleste steder, ukens viktigste markedsdag.

Befolkningstettheten må være enorm og alle bor i små skur med bølgeblikkstack og bord- eller jordvegger. Det er gjeter, hunder, høns og firfislere i en eneste forvirret blanding sammen med de sorte. Det er visst ingen kloakk i byen, men innlagt vann, Vi så vannhydranter med visse mellomrom hvor befolkningen køet opp for å sikre seg vann. Drikkevann koster i Lagos ca. 80 øre pr. gallon og det er vel dyrere i Ibadan. Stanken, larmen og skitten er imponerende, jeg kan forestille meg hvorledes det blir når en får utbrudd av colera, tyfus o.l. epidemiske sykdommer på et slikt sted!

Vi ankom kirken ca. 15 minutter før brylluppet skulle begynne og den var da nesten tom. En kirketjener kom løpende og anviste oss

til fin plass, 3. benk på brudens side av kirken. Det slo oss hvor usigelig enkelt og nesten fattig kirkens interiør virket når en sammenliknet med katolske kirker i Europa og særlig i Latin-Amerika. En halvtime etter at brylluppet skulle ha begynt var kirken etterhvert blitt aldeles fullstappet av mennesker. Forsamlingen var fantastisk å skue. Kvinnene var i farverike og, etter materialet å dømme, meget kostbare lange gevanter eller hva en skal kalle et slikt antrekk. De fleste var aldeles overhengte med gullsmykker oppover armene, rundt halsen og særlig i ørene, men jeg så ingen med neseringer, de brukes vel kun oppe i nordre Nigeria av Housa- og Fulani-stammene. Mennene var i sine fineste kjortler som en kanskje best kan kalle det plus sine scullcaps. På benkeraden foran oss kom det et følge av hele 7 native chiefs, alle i sine fineste drakter og de luktet sterkt av møllkuler, og det var en stor fordel da menneskene her jo dufter temmelig sterkt og det var kvelende varmt.

En av dem var Alake of Abeokuta, Oba Oyebo Lipe, en nokså stor chief tror jeg. Han hadde en standardbærer eller hva det nå heter i helene på seg, kledd i hvit uniform med store sølvknapper og en pussig rød hatt. Han holdt en ca. 2 meter høy stake og på toppen av den var en horisontal ring. Oppe på ringen, som kunne være ca. 50 cm i diameter, sto det et merkelig dyr utskåret i tre. Gestalten minnet mest om en langbenet skilpadde. Alle chiefs går rundt med utallige kjeder rundt halsen ved slike anledninger. Det må være tungt og ubehagelig

i varmen, men de blir vel vant til det . . . .

Brudens morfar, altså Chief Aboderins svigerfar, heter Oba of Ota. Han satt på første benk ved siden av Mrs. Aboderin, som kalles prinsesse. Oba of Ota hadde en aldeles praktfull drakt og en gullkrone på hodet. Oppe på toppen av kronen sto et dyr som minnet meg om et villsvin, også i gull. Da han satte seg, kom en spesiell tjener løpende med en hvit silkepose brodert med gull. Kronen ble lagt ned der og så tok han en hvit heklet skullcap på i stedet. Ved siden av prinsesse Aboderin satt tre andre negresser og alle fire hadde nøyaktig samme tøy i sine drakter. Det tyder på at Chieften altså har fire og ikke kun en kone som, tidligere forstått. Han fortalte forresten min kone ved en annen anledning at hans far hadde hatt hele 16 koner i sine velmaktsdager.

Efterhvert ble det virkelig stekende varmt i kirken, og det stinket av sort svette, behagelig blandet med naftaduft fra de 7 chiefs som satt på benken foran oss. Men tiden gikk og først vel en time etter det fastsatte tidspunkt kom Chief Aboderin omsider med brura. Det var litt av et følge! Hun hadde etter seg i prosesjonen en Chief brides maid, fire brides maids, en ring bearer, 8 ladies in-waiting og 6 matrons of honour. Rundt alteret var det et kor på ca. 70 gutter og piker plus 21 hostesses og 26 hosts. Det var for sikkerhets skyld 5 prester som alle var med og alle talte, men på et for oss helt uforståelig engelsk og delvis på Yuruba-dialekt som vi ikke forstår noe av. Brudeparets navn, hun: Olugbeminiyi

Modupeore Aboderin, han: Kehinde Oladimeji Smith. Og Gud skje lov for at «Smith» hører med, det var lett å hilse på Mr. and Mrs. Smith, men hvorledes de andre navnene uttales er vanskelig å forestille seg.

Bruden var i hvit europeisk kjole med slør og det hele. Brudgommen og forlover var begge, og pussig nok, i helt like, lysegrå og storrutete sportsdresser, helt moderne snitt og hver med en enorm rød rose i knappullet. Meget elegant.

Det var et meget langt og for oss meget innviklet program i kirken. Talene var helt umulige å forstå, men sangen var aldeles praktfull. Alle sang så høyt de overhode kunne, taket holdt på å løfte seg. Men alle hadde noen flotte stemmer, melodiene var meget pene, noen av dem tror jeg å ha hørt før. Efterhvert ble musikken livligere, og da brud og brudgom sammen med en rekke representanter fra hver av de to familier bega seg bak alteret for å skrive i kirkeboken, eller hva det nu var som foregikk, ble det meget festlig da noen fra koret tok frem sine talking drums og rytmen gikk over til det som her kalles highlife music og som er nøyaktig det samme som samba fra Bahia-traktene i Brasil.

Da vi kom ut av kirken viste det seg at det hadde samlet seg en hel menneskemasse. Det var talking drum spillemenn som drummet for oss inntil de alle hadde fått seg en skilling. Nigerianerne lo godt av oss, vi forstår jo ikke hva de drummer på Yuruba-språket, så jeg kan tenke meg at de kom med mindre smigrende bemerkninger på sine trommer.



Noen av chiefene hadde enorme silkeparasoller, båret av slaver, over sine hoder, og jeg misunte dem, da det var glødende solskinn og det tok oss vel en time før vi kunne få bilene fri og komme oss avgårde. Vi kjørte oss vill på tilbaketuren til hotellet, det tok lengre tid enn beregnet, og vi hadde knapt nok tid til en ny dusj for å få kirkesvetten av oss. Vi var bokstavelig talt gjennomvåte.

I nytt antrekk bega vi oss så ned til hotellets spisesal hvor det var lunch for ca. 500 gjester i hovedsalen hvor brudeparet og de viktigste familiemedlemmer satt oppe på et podium. Dessuten var det lunch for andre hundrevis av gjester i et tilstøtende rom. Maten var enkel: en flaske Coca Cola med sugerør å drikke, en klump stenhårdt kukjøtt med rød peppersaus, ris og gari (en nærmest uspiselig grøt laget av en rot full av stivelse). Det var et utall lange taler, alle på Yuruba, men som den høflige mann Chief Aboderin er, så ble alle taler oversatt til engelsk til ære for hans Excellence, the Norwegian Ambassador og vi andre kanskje 10—12 hvite som var til stede.

Chief Aboderin er ganske smart, bryllupet var lagt midt i muselmennenes faste da ingen god muselmann spiser før etter kl. 19.00 om aftenen. Slik var det bare et fåtall gjester som spiste mat. Noen spiste med hendene, noen med suppeskjeer og hvorledes de klarte kukjøttet med skjeer forstod jeg ikke. Vi insisterte og fikk etter en tid kniver og gafler.

På et visst tidspunkt ble gjestene oppfordret til å komme opp på podiet for å overlevere

sine gaver. Det ble en lang og meget tidskrevende affære og alle givernes navn ble ropt ut via høyttaler. Selv hadde vi sendt gavene, slik at vi slapp den kanossagangen.

Også lunchmåltidet var meget langvarig og varmt så vi tok oss en vel fortjent drink i hotellets bar etterpå. Så gikk vi tilkøys for å sove og samle krefter for den private fest som Chief Aboderin hadde invitert oss til i sitt hjem i Ibadan.

Det var nærmest folkefest da vi ankom dit ca. kl. 21.00. Vi 8—10 hvite som var inviterte ble straks vist ned i en «bar» nede i en kjeller hvor Mrs. Aboderin var vertinne for oss. Det ble servert champagne og whisky i strømmer. Samme mat som ved lunch blev også budt. Irmeli aksepterte, jeg ikke. En skal ikke friste skjebnen og våre maver er ikke så robuste som nigerianernes.

De to familier holdt på med et eller annet innviklet seremoniell oppe i huset, og ute i haven satt den gemene hop og drakk øl. Da det ble kjedelig i lengden å sitte å konversere mer eller mindre berusede hvite nede i kjelleren, gikk vi ut i haven for å se på livet. Folk var vennlige, smilte og vinket, noen få kunne engelsk og kom med vennlige bemerkninger. Et orkester spilte highlife på livet løs, dansegulvet var fullt av negresser som danset uten å holde i hverandre. Mrs. Aboderin viste det seg, hadde forlatt baren hun også og var nu ute på dansegulvet. Hun engasjerte Irmeli til dans. De andre dansøser tok så Naira-sedler (Naira 1,— = n.kr. 9,—) og satte på Irmelis panne (det var lett, varmen gjorde at alle panner var

våte). Da hun omsider var ferdig med dansen var hun blitt 15—20 Naira rikere på den måten. Hun visste ikke hva dette skulle bety og hva hun skulle gjøre med pengene. Mrs. Aboderin foreslo at de kunne gå til orkestermedlemmene. Da Irmefi ville gi pengesedlene på vanlig vis, grep Mrs. Aboderin inn slik at også nu ble de festet på mottakernes panner. Skikken betyr visst at «jeg liker deg og gir deg herved en lykkeskilling»(?)

Vi kom til senga ca. kl. 02.30 om morgenen, det hadde vært en lang og nokså slitsom dag i varmen. Dagen etter inntok vi frokost uten besvær så både lunch- og aftensmåltidet hadde altså vært ufarlige.

Så kjørte vi de 18 farlige mil tilbake, tre timers tur, og vi var glade over å være vel tilbake i Apapa med vanlig mat, en kald drink og airconditioning.

## *Never a dull Moment*

Fast velkomsthilsen til nyansatte i Thoresen, Hong Kong, fra Jørgen Eitzens munn var «jeg kan i hvert fall love Dem at i Thoresen vil De never have a dull moment» —

De gamle ord slår stadig til, senest mandag 9. juni, hvor nærmere samarbeid mellom Shipping- og Handels-divisjonen ble utprøvet for første gang. Som kjent for endel av BK-Postens lesere ønsker vi å utvide vår marinetekniske virksomhet, og knytte avdelingene i Oslo, Hong Kong og Singapore nærmere sammen. Til avlastning for kaptein Thorn, og med videre arbeidspress og vekst for øyet, har vi nu ansatt sivilingeniør Olav Limkjær, som begynner sin tjeneste her i Norge 15. juli.

Gjennom kontakt knyttet i Hong Kong, er vi interessert i samarbeid med Aukra Bruk, fremtredende

byggere av supply-båter for offshore-industrien.

Anders Kr. Andersen, Sverre Hansen, Olav Limkjær og Reidar Thorn dro tidlig en mandag morgen med 1970-årenes moderne jet i tropevarme fra Oslo til Molde hvor gråvær og frisk vind møtte oss. Rask drosjetur for å nå bilferge, og innom den lokale Kaffistova for litt nasjonalromantikk, og så ut i havgapet til Aukra.

Vårt møte gikk bra — resultater håper vi å kunne fortelle om ved en senere anledning, men så begynte moroa! Med sjøfly skulle vi fraktes til Ålesund. Selv om vinden hadde frisknet på, hadde vi et problemfritt hopp ned til Vigra, men flyveren ville ikke gå ned på vanlig sted innenfor moloen på grunn av vindøkningen, og plasserte oss utenfor, med forslag

om at en robåt med to gutter i kunne ta oss inn. Guttene gjorde sitt beste, men var ikke sterke nok, og dermed opplever vi å se tre høytidelige Thoresen-menn med sin dokumentkoffert stående, balanserende mellom fiskeutstyr og sivilingeniør Olav Limkjær ved årene. Han klarte jobben bra, og ser for oss at ved videre stillingsannonser må vi føye inn under kvalifikasjonskrav: Dyktighet i robåt. På demningen mellom Vigra og neste øy virret en drosje, slik at vi fikk anledning til raske springmarsjer for å ta ham igjen. Rask takt til Vigra, hyggelig gammel propell Focker Friendship i behagelig stillhet, lav hastighet og turisthøyde over Vestlandsfjorder og Jotunheimen med titt på Strynfjell og Galdhøpiggen før vi skiltes på Fornebu med den gamle folkeskole norsk-stil-avslutning: ..... og alle var enige om at dette hadde vært en fin tur.



### ***Ares*** ***den som æres bør***

I forbindelse med bekjempelsen av brannen i maskinrommet på «Hermelin» for en tid tilbake klarte 2. maskinist *Tønnes Tønnesen* å begrense skadene til et minimum takket være rask og resolutt opptreden.

Rederiet fant meget god grunn til å påskjønne innsatsen og har overrakt *Tønnesen* et Omega armbandsur med inskripsjon.

### ***Sjøuhyre*** ***fanget i*** ***Det indiske hav***

Dar-es-Salaam, (NTB-Reuter): — En kystfisker i det sørlige Tanzania har fanget et sjøuhyre i Det indiske hav med armer og ben, fingre og tær, et horn, skjegg og glødende øyne.

Den statlige informasjons-tjenesten melder at skapningen ble fanget i forrige uke av fiskeren Mohamed Sefu, som fisket fra en dypvannsmolo utenfor Kilwa.

Ifølge meldingen hadde sjødyret to ben med tær på hvert ben og to armer med fem fingre på hver. Armene stakk ut fra brystet, hvor det også var et annet øye, som lyste som en lampe når det ble mørkt.

Det ble ikke sagt noe om hvor stor skapningen var, men det het at det også hadde et lite horn, et øre, en klov omtrent som en sau, en tannløs munn med svær tunge og skjegg.



*Vi tror neppe vår fiskeglade venn mask.sjef Hovden kan oppvise lignende fangst, men hva kan man vente med "den" hatten. Hovden til venstre og o.stm. Nilsen til høyre.*

## **Firmaets kaminur**

Ved en tilstelning på kontoret i januar ble skipsreder Einar Bruusgaard overrakt firmaets kaminur.

Einar Bruusgaard hadde 38 år i firmaet å se tilbake på, og overrekkelsen skulle således ha funnet sted for lenge siden, men igjen er det slik at man glemmer de nære ting. Begivenheten falt sammen med at det også ble markert at Einar Bruusgaard fra årsskiftet trakk seg tilbake fra selskapets ledelse ved oppnådd aldersgrense, og dette gjorde stunden en tanke vemodig.

Knut Glenne Jensen uttrykte firmaets og vår alles takk til et fint menneske for mange års godt samarbeide, og W. Christophersen overrakte Bruusgaard et par langrennski i glassfiber fra funksjonærene.

Einar Bruusgaard er født i 1909, og etter endt utdanning, et år til sjøs, 6 års praktisk erfaring på meglerkontorer i Tyskland og England, samt 1 år i assurance-selskap begynte Bruusgaard i 1936 på rederiets kontor. Fra 1/1-1950 var han medlem av Bruusgaard Kiøsterud & Co. og styret i Bruusgaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskap. Utnevnt til svensk vicekonsul i Drammen fra 1952 og konsul fra 1965.

En av Bruusgaards store fritidsbeskjeftigelser er skisporten, og han har bl.a. oppnådd «gullmerket» i Birkebeiner'n (klart maksimaltiden for 10. gang), samt en rekke andre trofeer. Sammen med sin frue drar han ofte til hytta i Skurdalen/Bjordalen hvor jakt og friluftsliv er hans store interesser.

Vi ønsker Einar Bruusgaard alt godt for fremtiden og håper han ikke glemmer oss helt, men stikker innom — ofte.



Den tradisjonelle julelunchen på kontoret var igjen en høytidelig ramme om overrekkelsen av firmaets ur for 25 års tjeneste. Denne gang var det Arne Fischer-Hansen som mottok sitt vel fortjente.

Arne Fischer-Hansen er av profesjon skips- og skipsmaskin-ingeniør fra N.T.H. 1941. Solid praktisk erfaring har han tilegnet seg bl.a. ved ansettelse på Nyland Mek., Foss Jernstøperi og Kaldnes, samt i 3 år vært D.N.V.'s besiktelsesmann i Gøteborg (Skipskontrollens representant — nybygg).

I 1949 ble han ansatt i Bruusgaard Kiøsteruds Skibsaksjeselskap og fikk som første jobb å følge opp byggingen av M/T «Hamlet» i Skottland. Sommeren 1950 ble han stasjonert ved vårt Marine Department i Hong Kong hvor han ble i 4 år før han igjen vendte hjem til Drammen. I 1958 overtok han etter Gunne Fosby som sjefsinspektør, dvs. sjef for vår teknisk/maritime avdeling med ansvar for skipenes løpende drift/vedlikehold og planlegging/inspeksjon av nybygg.

Foruten å ha skip og skipsbygging som sin arbeidsoppgave er skip også hans store hobby, dog ved siden av å være «kornbonde» på Nøtterøy. På sin

fritid og i ferier er han stadig å finne langs kaier og på verksteder både i inn- og utland. I sine arkiv har han spesifikasjoner og omtale av omtrent alle skip siden midten av 50-åra, en kilde som har vært god å ha når vi har fattet

interesse for kjøp av «2nd hand» tonnasje.

Vi håper å kunne få dra nytte av Fischer-Hansen's erfaring og innsikt ennå i mange år og at han får rik anledning til å dyrke sitt arbeid og hobby — skip og skipsbygging.

## *25 years service*

Mr. Dilok Huntrakul joined Thoresen & Co. (Bangkok) Ltd. in June 1949 as a Stenographer, and is to-day Manager of the Barber Lines Outward Freight Department.

A Staff party was held to commemorate the occasion, at which Mr. Dilok was presented with a gold watch by the

Managing Director, Mr. J. A. Stewart. (See picture) Mr. Stewart paid tribute to Mr. Dilok for his long and loyal service with the Company, and hoped that health and circumstances would permit Mr. Dilok to continue in the Company's service for a long time to come.

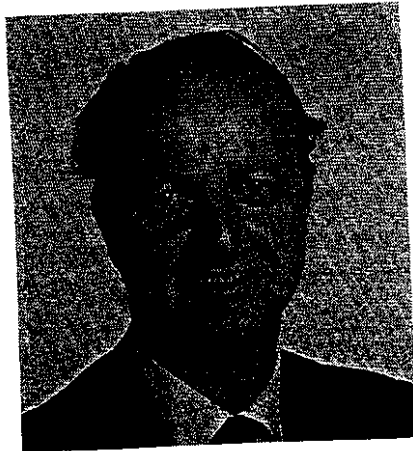


## Personalia

Vår cruiseadministrasjon er blitt forsterket ved ansettelsen av Andreas Tveito, som skål være den daglige koordinatoren av prosjektet, selvfølgelig i nært samarbeid med staben i Singapore.

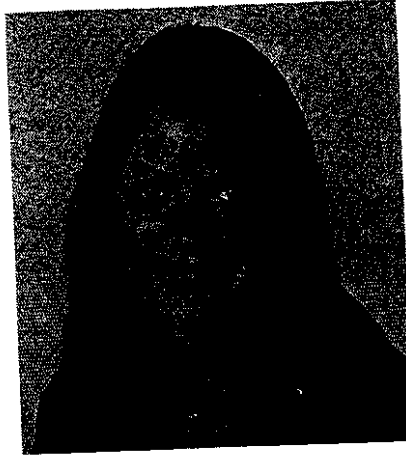
Tveito ble benyttet som konsulent for M/S «Rasa Sayang» i prosjektets første fase og er derfor ikke ukjent med produktet. Han bringer med seg en rik erfaring, som sikkert vil komme til å bety meget for vårt cruiseprosjekt. Tveito har etter sjøkrigsskole og marinetjeneste vært med på igangsettelsen av Jahre Line, Thoresen Carferries og var i 2 år før han kom til oss hos Øivind Lorentzen.

Vi ønsker Andreas Tveito velkommen til firmaet og ønsker ham lykke til med et stort og vanskelig prosjekt.



28

Vår utmerkede yngstedame i Drammen, frk. Vera Maassen, har sluttet hos oss og gått over i annen bransje. I hennes sted har vi ansatt frk. Grethe Mikalsen (17). Vi ønsker henne velkommen til oss og håper på godt samarbeide.



Som nevnt i forrige BK Post er kaptein Kolbjørn Digernes overført til Drammen, og han har nå arbeidet her siden 1. februar. Han er på flere måter et viktig bidrag til vår organisasjon, og han later allerede til å ha funnet seg vel tilrette på kontoret.

Kaptein Digernes har kjøpt hus like utenfor byen hvor det later til at han og hans familie trives utmerket.

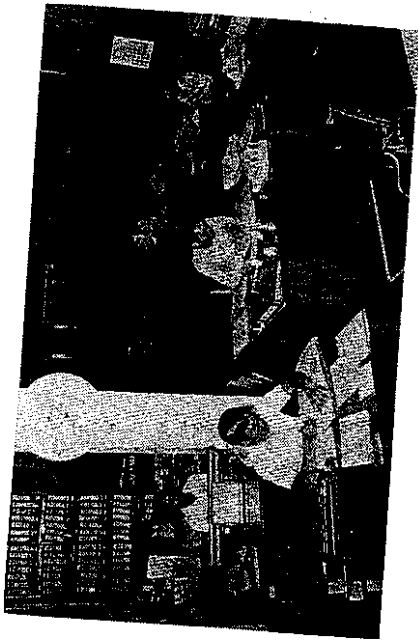
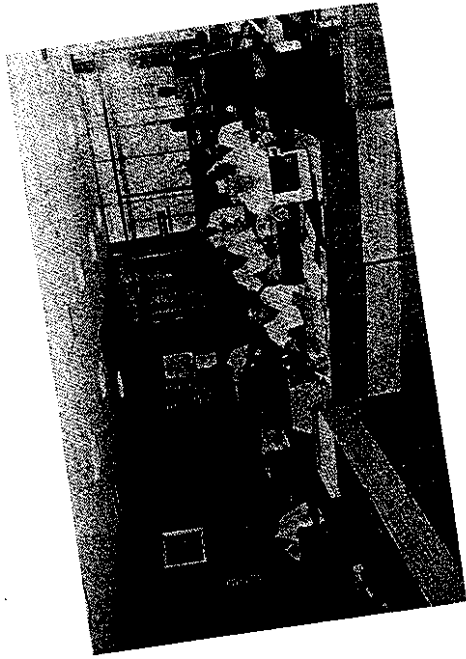
## Minneord



Tidligere ordfører i representant-  
skapet i Bruusgaard Kiøsteruds  
Skibsaksjeselskap, høyesterettsadvo-  
kat Lars Musæus, døde 8/6—1975,  
66 år gammel. Musæus ble medlem  
av vårt representantskap i 1957 og  
var dets ordfører i perioden  
1959—1972.

Vi lærte å kjenne Musæus som en  
hardt arbeidende, idérisk, dyktig, og  
ikke minst charmerende mann som  
nøt stor anseelse hos oss og forøvrig  
i shippingkretser både innen- og  
utenlands.

Vi minnes ham i takknemlighet.



Fotomontagen viser interiøret fra det nye kontoret i Bangkok.





# SPORT

## ***BK-serien i friidrett 1974***

Vi gjengir brev mottatt fra Velferden i Yokohama: «Vi kan nå peke ut årets vinner av A/S SKIPSPOSTs Vandrepokal. Det ble M/S «HERMION» som gikk av med seieren. Skipslaget gjorde en kjempeinnsats de to siste dagene i konkurranseåret og tok sitt første napp i pokalen med 817 gj.snitt poeng.

Oppslutningen har i år vært meget bra med hele 37 deltagere. Man kan nevne at i 1973 ble det tilsammen 18.844 poeng mot årets 43.280 poeng, noe som stasjonen setter stor pris på.

Vi håper på like stor oppslutning neste år og vil her ved stasjonen lage en ny innbydelse for 1975.»



*Hermion's vinnerteam.  
Fra venstre: J. Gjernes, J. Krogstad, J. Spjutøy, Ø. H. Andersen, H. K. Moe og A. Harøy.  
BK-Posten gratulerer.*

Øvrige lagresultater ble:

2. «Hallvard»	660 gj.sn.poeng pr. mann
3. «Halldor»	603 gj.sn.poeng pr. mann
4. «Hallborg»	576 gj.sn.poeng pr. mann
5. «Halldis»	517 gj.sn.poeng pr. mann
6. «Hai Lee»	107 gj.sn.poeng pr. mann

2. J. Spjutøy, «Hermion»	1,36 m
4. E. Eilertsen, «Halldis»	1,35 m
5. J. Krogstad, «Hermion»	1,34 m
6. D. Vesteraas, «Hallborg»	1,33 m
7. S. E. Haugen, «Hallvard»	1,32 m
8. K. Henriksen, «Hermion»	1,30 m
9. Ø. Venner, «Halldis»	1,29 m
10. K. Øi, «Hallvard»	1,26 m

Så til de individuelle resultatene:

### Kl. I

100 meter:

1. T. E. Bakken, «Halldor»	12,7 s.
2. E. Eilertsen, «Halldis»	13,4 s.
2. J. Spjutøy, «Hermion»	13,4 s.
4. L. Olafsen, «Hallvard»	13,5 s.
4. D. Vesteraas, «Hallborg»	13,5 s.
6. Ø. Venner, «Halldis»	13,7 s.
7. K. Øi, «Hallvard»	14,3 s.
8. J. H. Naley, «Halldis»	14,4 s.
9. A. Hansen, «Halldis»	14,6 s.
10. F. Pettersen, «Hallvard»	14,7 s.
10. P. Tolgensbakk, «Halldor»	14,7 s.

Kule:

1. T. E. Bakken, «Halldor»	10,16 m
2. P. Tolgensbakk, «Halldor»	9,23 m
3. Ø. Venner, «Halldis»	8,80 m
4. F. Pettersen, «Hallvard»	8,70 m
5. K. Øi, «Hallvard»	8,62 m
6. E. Eilertsen, «Halldis»	8,25 m
7. S.-E. Haugen, «Hallvard»	8,22 m
8. A. Harøy, «Hallvard»	8,10 m
9. H. K. Moe, «Hermion»	7,89 m
10. A. Hansen, «Halldis»	7,75 m

Høyde:

1. T. E. Bakken, «Halldor»	1,52 m
2. L. Olafsen, «Hallvard»	1,36 m

Lengde:

1. T. E. Bakken, «Halldor»	5,42 m
2. J. H. Naley, «Halldis»	4,78 m
3. Ø. Venner, «Halldis»	4,75 m
4. E. Eilertsen, «Halldis»	4,70 m
5. D. Vesteraas, «Hallborg»	4,70 m
6. L. Olafsen, «Hallvard»	4,47 m
7. J. Krogstad, «Hermion»	4,28 m
8. K. Spissøy, «Hallborg»	4,16 m
9. K. Øi, «Hallvard»	4,15 m
10. F. Pettersen, «Hallvard»	4,10 m

4-kamp:

1. T. E. Bakken, «Halldor»	1.802 p.
2. E. Eilertsen, «Halldis»	1.189 p.
3. Ø. Venner, «Halldis»	1.31 p.
4. D. Vesteraas, «Hallborg»	1.085 p.
5. L. Olafsen, «Hallvard»	1.056 p.
6. J. Spjutøy, «Hermion»	866 p.
7. K. Øi, «Hallvard»	839 p.
8. P. Tolgensbakk «Halldor»	773 p.
9. J. H. Naley, «Halldis»	754 p.
10. F. Pettersen, «Hallvard»	731 p.

### Kl. II

100 m:

1. I. O. Olsen, «Halldor»	12,9 s.
2. O. Rønning, «Hallborg»	13,7 s.
3. D. Garpestad, «Hallborg»	14,7 s.
3. Ø. Høimyr, «Halldor»	14,7 s.
5. R. Nilsen, «Hallvard»	15,5 s.
6. V. Luther, «Halldor»	16,3 s.
7. W. Olsen, «Hermion»	17,0 s.

**Kule:**

1. I. O. Olsen, «Halldor»	11,23 m
2. R. Nilsen, «Hallvard»	9,65 m
3. A. Holmstrand «Hallborg»	9,27 m
4. D. Garpestad, «Hallborg»	7,98 m
5. B. Johansson, «Halldis»	7,78 m
6. O. Rønning, «Hallborg»	7,55 m
7. V. Luther, «Halldor»	7,50 m
8. Ø. Høimyr, «Halldor»	6,53 m
9. W. Olsen, «Hermion»	6,43 m

**Høyde:**

1. I. O. Olsen, «Halldor»	1,32 m
2. D. Garpestad, «Hallborg»	1,27 m
3. R. Nilsen, «Hallvard»	1,22 m
4. W. Olsen, «Hermion»	1,21 m
5. V. Luther, «Halldor»	1,20 m
6. Ø. Høimyr, «Halldor»	1,15 m

**Lengde:**

1. A. Holmstrand, «Hallborg»	4,70 m
2. I. O. Olsen, «Halldor»	4,47 m
3. D. Garpestad, «Hallborg»	4,02 m
4. R. Nilsen, «Hallvard»	3,60 m
5. Ø. Høimyr, «Halldor»	3,39 m
6. V. Luther, «Halldor»	3,19 m
7. W. Olsen, «Hermion»	2,90 m

**4-kamp:**

1. I. O. Olsen, «Halldor»	1.403 p.
2. D. Garpestad, «Hallborg»	707 p.
3. A. Holmstrand, «Hallborg»	702 p.
4. R. Nilsen, «Hallvard»	576 p.
5. O. Rønning, «Hallborg»	542 p.
6. V. Luther, «Halldor»	343 p.
7. Ø. Høimyr, «Halldor»	331 p.
8. B. Johansson, «Halldis»	287 p.
9. W. Olsen, «Hermion»	260 p.

**KI. III****60 m:**

1. E. Hovden, «Hallvard»	8,7 s.
2. N. O. Wilhelmsen, «Halldor»	9,3 s.
3. J. Gjernes, «Hermion»	10,1 s.

## 4. Ø. H. Andersen,

«Hermion»	11,1 s.
5. O. Johnsen, «Halldis»	11,4 s.

**Kule:**

1. E. Hovden, «Hallvard»	9,55 m
2. N. O. Wilhelmsen, «Halldor»	7,22 m
3. Ø. H. Andersen, «Hermion»	6,77 m
4. O. Johnsen, «Halldis»	5,50 m
5. J. Gjernes, «Hermion»	5,49 m

**Høyde:**

1. E. Hovden, «Hallvard»	1,33 m
2. Ø. H. Andersen, «Hermion»	1,11 m
3. N. O. Wilhelmsen, «Halldor»	1,10 m
4. J. Gjernes, «Hermion»	0,98 m
5. O. Johnsen, «Halldis»	0,85 m

**Lengde:**

1. E. Hovden, «Hallvard»	4,80 m
2. N. O. Wilhelmsen, «Halldor»	3,22 m
3. O. Johnsen, «Halldis»	3,16 m
4. J. Gjernes, «Hermion»	3,11 m
5. Ø. H. Andersen, «Hermion»	3,10 m

**4-kamp:**

1. E. Hovden, «Hallvard»	1.912 p.
2. N. O. Wilhelmsen, «Halldor»	1.001 p.
3. Ø. H. Andersen, «Hermion»	717 p.
4. J. Gjernes, «Hermion»	555 p.
5. O. Johnsen, «Halldis»	396 p.

**KI. IV****60 m:**

1. A. Lerstang, «Hai Lee»	9,4 s.
2. H. M. Yndestad, «Hallborg»	9,5 s.
3. O. Schibsted, «Hallvard»	10,0 s.
4. Aa. Sjøberg, «Halldis»	10,6 s.

*Kule:*

1. O. Schibsted, «Hallvard»	8,45 m
2. Aa. Sjøberg, «Hallborg»	7,84 m
3. A. Lerstang, «Hai Lee»	5,78 m
4. H. M. Yndestad, «Hallborg»	5,39 m

*Høyde:*

1. Aa. Sjøberg, «Halldis»	1,18 m
2. H. M. Yndestad, «Hallborg»	1,17 m
3. A. Lerstang, «Hai Lee»	1,10 m

*Lengde:*

1. Aa. Sjøberg, «Halldis»	3,21 m
2. A. Lerstang, «Hai Lee»	3,05 m
3. H.M. Yndestad, «Hallborg»	2,96 m

*4-kamp:*

1. Aa. Sjøberg, «Halldis»	1.425 p.
2. H. M. Yndestad, «Hallborg»	1.284 p.
3. A. Lerstang, «Hai Lee»	1.266 p.
4. O. Schibsted, «Hallvard»	878 p.

*Klasse I, lengde uten tilløp:*

1. D. Vesteraas, «Hallborg»	2,88 m 536 p.
2. T. E. Bakken, «Halldor»	2,77 m 464 p.
3. E. Eilertsen, «Halldis»	2,70 m 422 p.
4. Ø. Venner, «Halldis»	2,49 m 309 p.
5. L. Olafsen, «Hallvard»	2,46 m 294 p.
6. F. Pettersen, «Hallvard»	2,45 m 289 p.
6. K. Øi, «Hallvard»	2,45 m 289 p.
8. T. Noren, «Halldis»	2,41 m 270 p.
8. S.-E. Haugen, «Hallvard»	2,41 m 270 p.
10. A. Larsen, «Hallborg»	2,39 m 262 p.

*Klasse I — høyde uten tilløp:*

1. T. E. Bakken, «Halldor»	1,23 m 351 p.
2. J. Krogstad, «Hermion»	1,15 m 271 p.
3. A. Harøy, «Hermion»	1,11 m 237 p.
3. J. Spjutøy, «Hermion»	1,11 m 237 p.
5. K. Henriksen, «Hermion»	1,10 m 229 p.
5. H. K. Moe, «Hermion»	1,10 m 229 p.

*Klasse II — lengde uten tilløp:*

1. A. Holmstrand, «Hallborg»	2,48 m 304 p.
2. O. Rønning, «Hallborg»	2,48 m 304 p.
3. I. O. Olsen, «Halldor»	2,31 m 230 p.
4. V. Luther, «Halldor»	2,19 m 182 p.
5. R. Nilsen, «Hallvard»	2,15 m 166 p.
6. W. Olsen, «Hermion»	2,05 m 134 p.
7. Ø. Høimyr, «Halldor»	2,03 m 128 p.

*Klasse III — lengde uten tilløp:*

1. E. Hovden, «Hallvard»	2,54 m 706 p.
2. Ø. H. Andersen, «Hermion»	2,16 m 368 p.
3. O. Johnsen, «Halldis»	2,09 m 312 p.
4. J. Gjernes, «Hermion»	1,96 m 212 p.

*Klasse III — høyde uten tilløp:*

1. E. Hovden, «Hallvard»	1,13 m 652 p.
2. Ø. H. Andersen, «Hermion»	1,01 m 483 p.

*Klasse IU — lengde uten tilløp:*

- |                                  |        |        |
|----------------------------------|--------|--------|
| 1. Aa. Sjøberg, «Hallborg»       | 2,15 m | 360 p. |
| 1. H. M. Yndestad,<br>«Hallborg» | 2,15 m | 360 p. |
| 3. A. Lerstang, «Hai Lee»        | 2,12 m |        |
| 4. O. Schibsted, «Hallvard»      | 2,00 m | 240 p. |

*4 x 100 meter stafett:*

«Hermion» 1.00,8, 408 p.

**SLUTTRESULTAT:**

- |                   |                       |
|-------------------|-----------------------|
| 1. M/S «Hermion»  | 8.167 bto.p.          |
|                   | 817 gj.sn.p. pr. mann |
| 2. M/S «Hallvard» | 9.896 bto.p.          |
|                   | 660 gj.sn.p. pr. mann |
| 3. M/S «Halldor»  | 7.230 bto.p.          |
|                   | 603 gj.sn.p. pr. mann |
| 4. M/S «Hallborg» | 8.634 bto.p.          |
|                   | 576 gj.sn.p. pr. mann |
| 5. M/S «Halldis»  | 7.751 bto.p.          |
|                   | 517 gj.sn.p. pr. mann |
| 5. M/S «Hai Lee»  | 1.602 bto.p.          |
|                   | 107 gj.sn.p. pr. mann |

TAKK FOR INNSATSEN



Vi ser at E. Hovden må være litt av en sprekfant da han er vinner av samtlige 7 øvelser i klasse III. Herrene T. E. Bakken og I. O. Olsen i henholdsvis klasse I og II ligger ikke stort dårligere an.

Vel, 1974-bragder er historie. Nå er det poeng sanket i 1975 som teller, og BK-Posten venter spent på de første resultater i BK-serien. Vil «Hermion» kunne klare å forsvare sin vinnerposisjon fra ifjor, eller vil et annet skipslag gjøre det rangen stridig?

**Kvinner - utenfor BK-serien**

*60 m:*

S. Harøy, «Hermion» 11,4 s.

*Kule:*

S. Harøy, «Hermion» 5,43 m

*Høyde:*

S. Harøy, «Hermion» 0,99 m

*Lengde:*

S. Harøy, «Hermion» 2,70 m

*4-kamp:*

S. Harøy, «Hermion» 652 p.

*Lengde uten tilløp:*

S. Harøy, «Hermion» 1,73 m — 75 p.



**Årets sportsbragd**

står allikevel kaptein Aake Sjøberg («Halldis») for ved å vinne Svømmemesterskapet for Handelsflåten på 100 m bryst, klasse II, med tiden 1,39,2. Ikke nok med det, han erobret også 2. plass på 50 m fri med tiden 38,7 s.

Vi bøyer oss — i vannet.

