



# BK POSTEN

Nr. 4

SEPTEMBER 1966

2. årg.

## ***Konfrontasjonen Indonesia - Malaysia er slutt***

Vår linjefart på Østen er til alle tider mer eller mindre blitt berørt av de stadig skiftende politiske forhold. En av de konflikter som i de senere år blant annet har ført til redusert lastetilgang, er den nylig avsluttede strid mellom Indonesia og Malaysia.

Siden 1952 har vi drevet regelmessig linjefart på Borneo (Sarawak og Sabah) fra Japan, China, Hong Kong og Bangkok. Vi har i løpet av denne periode bygget opp en solid posisjon blant avskipere og mottagere. Opptil august 1963 var de politiske forhold der stabile. Delvis basert på ønsket om et større integrert handelsområde og delvis av forsvarsmessige grunner, ble Malaysia proklamert fra 1. september 1963. De tilsluttede stater var Malaya, Singapore, Sabah og Sarawak. Indonesia under ledelse av president Soekarno godkjente aldri opprettelsen av Malaysia, dels fordi det omfatter områder som han mente tilhørte Indonesia, dels fordi han betraktet Malaysia som en aggressiv politisk sammenslutning støttet av tidligere kolonimakter. Under mottoet «Knus Malaysia» satte han i gang tiltak for å hindre Malaysia i å konso-

lidere sin stilling. Noen direkte militær intervensjon bortsett fra mindre episoder på Borneo, kom det ikke til, men hans handelspolitiske restriksjoner satte tilslutt en stopper for all offisiell handel mellom Indonesia og Malaysia. Dette fikk underhånden store konsekvenser for N.A.L. Den utstrakte handel mellom Indonesia og Singapore/Malaya opphørte, og følgelig ble det mindre lastemengder blant annet bygget opp en solid posisjon blant avskipere og mottagere. Opptil august 1963 var de politiske forhold der stabile. Delvis basert på ønsket om et større integrert handelsområde og delvis av forsvarsmessige grunner, ble Malaysia proklamert fra 1. september 1963. De tilsluttede stater var Malaya, Singapore, Sabah og Sarawak. Indonesia under ledelse av president Soekarno godkjente aldri opprettelsen av Malaysia, dels fordi det omfatter områder som han mente tilhørte Indonesia, dels fordi han betraktet Malaysia som en aggressiv politisk sammenslutning støttet av tidligere kolonimakter. Under mottoet «Knus Malaysia» satte han i gang tiltak for å hindre Malaysia i å konso-

lidere sin stilling. Noen direkte militær intervensjon bortsett fra mindre episoder på Borneo, kom det ikke til, men hans handelspolitiske restriksjoner satte tilslutt en stopper for all offisiell handel mellom Indonesia og Malaysia. Dette fikk underhånden store konsekvenser for N.A.L. Den utstrakte handel mellom Indonesia og Singapore/Malaya opphørte, og følgelig ble det mindre lastemengder blant annet bygget opp en solid posisjon blant avskipere og mottagere. Opptil august 1963 var de politiske forhold der stabile. Delvis basert på ønsket om et større integrert handelsområde og delvis av forsvarsmessige grunner, ble Malaysia proklamert fra 1. september 1963. De tilsluttede stater var Malaya, Singapore, Sabah og Sarawak. Indonesia under ledelse av president Soekarno godkjente aldri opprettelsen av Malaysia, dels fordi det omfatter områder som han mente tilhørte Indonesia, dels fordi han betraktet Malaysia som en aggressiv politisk sammenslutning støttet av tidligere kolonimakter. Under mottoet «Knus Malaysia» satte han i gang tiltak for å hindre Malaysia i å konso-

Således ble både våre skip i Malaya /Japan- og Borneo/Japan-fart berørt. Borneo-skipene ble imidlertid verst stillet idet disse i tillegg til mindre lastemengder også måtte tåle store forsinkelser på grunn av prioritert lossing av militært materiell i havner på Borneo som allerede hadde vanskeligheter med å avvikle den normale

vær over Stillehavet med kraftig slingring. «Hai Lee» har som bekjent ingen skanseledning, så sjøene skyllet stadig over for- og akterdekk. Vi hadde levende høns og griser ombord, disse måtte stenges inne på dekkstolettene. Da de etter stormen ble sluppet ut igjen, var de mere døde enn levende. Ja, det var flere av hønsene som var krepert på grunn av lite lufttilførsel.

Mannskapet ombord (foruten boy-er og byssepersonalet, som var kinsere) bestod av skipper, styrmenn og maskinister. Disse skulle fordeles til forskjellige båter og rederier derute. Vi hadde også fullt belegg med passasjerer. De kinesiske boyene og byssepersonalet kom ombord i Antwerpen. Disse ble avmønstret da vi ankom Hong Kong, og nye lokale kinesere kom ombord. De såkalte kinesiske uteseilere er ikke av den kvalitet man får i Hong Kong.

Da vi var ferdig utlosset i Hong Kong, tok vi inn last for Hoi How, Singapore, Port Swettenham, Penang og Rangoon. På alle disse steder var det stor mottagelse ombord og «Hai Lee» var meget populær.

Med sine 17,9 knop på prøveturen, var hun den hurtigste båt på kysten derute. (Vi hadde en skarp konkurrent i en Hollender, men vi klarte å hevde oss).

«Hai Lee» kan vel fremdeles med sine 32 år følge de fleste skip derute på Kinakysten.

Tidene og forholdene har forandret seg storlig siden før siste verdenskrig. Før krigen måtte vi tjenestegjøre i 3 år for å få fri hjemreise, nu er det 12 måneder.

Med hensyn til «Hai Lee» må man vel si at hun var endel år foran sin

tid. Etter hva jeg forstår er hun still going strong.

Vennlig hilsen  
Wilhelm A. Bjørge.

Vi takker maskinsjef Bjørge for det interessante innlegg og benytter igjen anledning til å minne om at våre spalter nettopp er ment å skulle fylles med bl. a. innlegg fra våre lesere til sjøs og til lands.

Red

### — **Kollisjoner** —

I juli måned har tre av våre skip blitt pårent av andre fartøyer.

Den første som ble rammet var M/S «Hiram» mens skipet lå fortøyd i Three Rivers 6/7. Et amerikansk fartøy mistet kontrollen under manøvrering fra kai og støtte med sin styrbord side mot M/S «Hiram». Det ble en del skader på vårt skip som nu delvis er reparert.

Den neste som ble rammet var M/S «Hallvard». Under stormen «Lolo» den 12/7 var skipet gått til tyfonankerplassen i Hong Kong. Ved nitiden kom et amerikansk hjelpefartøy i drift og drev rett ned på M/S «Hallvard». Først la den seg på tvers av baugen for så å dreie av hvor-etter den slo inn i babord side i forkant av broen. Skaden ble heldigvis ikke større enn at M/S «Hallvard» etter endt besiktelse kunne fortsette til Bangkok.

Den 16/7 lå M/S «Halldis» vel fortøyd langs kai i Calcutta. Om aftenen skulle et Hong Kong registrert skip forhale, og under passeringen av M/S «Halldis» slengte baugen bort i vårt skip og påførte dette et hull utenfor messen til offiserene.

Ingen av de nevnte kollisjoner medførte skade på noen personer ombord

trafikk. Parallelt forverret imidlertid de økonomiske forhold i Indonesia seg. Tidlig 1966 kom det til voldsomme sammenstøt mellom nasjonalister og kommunister med det resultat at Soekarno om enn ikke i navnet, så ihvertfall i gavnet, ble fratatt makten.

På forsommeren var det flere ute for bileggelse av konflikten, og fra midten av august måned i år ble normale forhold offisielt gjenopprettet.

Vi venter at forholdene for våre skip i Borneo-fart etterhvert vil bli normalisert. Imidlertid ser det ut til å ta noen tid, idet man hittil ikke har sporet stor oppsving av hverken import eller eksport til og fra Borneo.

### **Forpassningssertifikat- Fri bagasje**

Som de fleste kjenner til er følgende flyselskaper tilknyttet den såkalte «Seamen's Government Request»-ordningen: SAS og KLM.

Både på hjemreise og eventuell utreise får man følgende rabatter:

25 % rabatt for flyvning fra oversjøisk flyplass til Norge.

40 % rabatt for flyvning fra europeisk flyplass til Norge.

Fri-bagasjen er 40 kg på ovennevnte fly.

For strekningen Hong Kong — Bangkok derimot, hvor man må benytte andre flyselskaper for hjemreise, er den frie bagasjevekt bare 20 kg. Imidlertid tillates det medtatt inntil 10 kg overvekt når man foreviser en garantiskrivelse fra Thoresen & Co., Ltd., Hong Kong.

Ved hjemreise fra Calcutta før påske fikk noen av våre offiserer en overraskelse da også all håndbagasje ble veiet. Dette medførte en overvekt på 24 kg. De 5 offiserene fikk imidlertid godskrevet 2 kg hver slik at over-

vekten ble redusert til 14 kg (kr. 710). Vi vil derfor be de av våre folk som reiser hjem derfra å være oppmerksom på dette forhold.

### **— Brev og innlegg —**

*Herr redaktør.*

B.K. posten nr. 3 har jeg mottatt og takker for samme. Det er interessant å lese om forskjellige ting fra Østen, hvor jeg tilbragte en stor del av mine tidligere år.

Personlig kan jeg støtte offiserene på M/S «Hallvard»s forespørsel om innleggelse av air condition, da jeg selv har tjenestegjort ombord i samme skip som maskinsjef i 2 år. Jeg kan også se det fra rederiets side, da det vil bli meget kostbart å utbytte systemet på «Hallvard».

Jeg husker at da «Halldor» som første B.K. skip med air condition kom ut til Østen, var vi litt misunnelige. Det er deilig med luft-avkjølte rom, men det er ikke så behagelig å komme fra det kjølige rommet og ut i den varme luft.

I grunnen var det ikke «Hallvard» og «Halldor» jeg skulle skrive om. Det er «Hai Lee» som kom meg i minnene. I denne måned, nemlig idag 17. juli, er det 32 år siden «Hai Lee» gikk ut fra Akers Mek. Verksted på sin jomfrutur til Østen. (Jeg var l. maskinist dengang. Senere har jeg tjenestegjort som maskinsjef på samme skip i 10 år, derav halvparten under krigen).

Vi gikk i ballast til Antwerpen, hvor vi lastet forskjellige jernkonstruksjoner for Østen. Turen gikk gjennom Panama via San Pedro for bunkers. Første stoppested var Yokohama, så Shanghai og Hong Kong. På grunn av jernlasten var vi tung i sjøen. Jeg kan huske vi hadde dårlig

og de skyldtes heller ikke feil fra vår side. Vi håper derfor å få full erstatning av motparten.

### — **Fra dag til dag** —

Underveis fra Bangkok til Hong Kong den 29/8 fikk man ombord på M/S «Hai Hing» øye på en liten motorbåt som lå og drev utenfor kysten av Syd-Vietnam. Den hadde fått motorstopp og var nå på grunn av fralandsvind (frisk bris) drevet 25 n.m. til havs. Uten seil, årer, mat eller vann var det et stort spørsmål om mannen og de to små guttene som var ombord hadde klart å holde ut så mange dager til. Etter å ha heist motorbåten ombord forstatte M/S «Hai Hing» mot innløpet til Saigon. Til tross for at man rettet flere henvendelser til havnemyndighetene, kom det ikke noe assistanse fra land, og ved ti-tiden om aftenen ble båten satt på vannet kloss i land, og karene utstyrt med lys, klær og proviant. Kort tid etter ble den imidlertid tatt på slep av en patruljebåt som kom til unnsetning.

### — **Nybygninger** —

På M/S «Hydra» går arbeidet fremover som det skal, men på grunn av at man på et relativt sent tidspunkt bestemte seg for en økning av frysekapasiteten, er levering nå blitt utsatt 14 dager, og «Hydra» ventes avgå fra Drammen henimot slutten av oktober. Skipet er foreløpig ikke sluttet for turen ut til Østen.

Ved Barclay Curle, Glasgow, har man nå såvidt påbegynt sveising av bunnseksjoner til bulkcarrieren M/S «Hamlet», og kaptein Henry Jakobsen har begynt byggetilsynet sammen med maskinsjef Arvid Svanberg, som har hatt tilsyn med byggingen av maskinen i Belfast.

### **Second hand tonnasje**

Som de fleste av våre seilende sjøfolk nu vil vite, har rederiet kjøpt det svenske M/S «MILOS» på 6.635 t.d.w. bygget i Japan i 1956. Skipet ble overtatt i begynnelsen av september og ble omdøpt til «HALLBORG». Det er satt inn i Japan — Bangkok — Japan linjen.

### **THE THIRD ASSISTANT AND THE NERWOUS OILER OR HOW TO MAKE' START DE DIESEL**

Now don't be ner-wous. Trost me!  
'Turn de motor wit de jacksen gear.  
Den take off de jacksen gear widout pinch yer fingers. Den start de cool-water pump an'heet de coolwater, so et es bekommen hot-water. De nex' ting is for commence hoil pomp. When press-sur es Ho-Kei, den take good lokk at 'tings. If de hoil-she suns in Berrings, his Ho-Kei. You swettin? Wipe you forrid.

Now don't be ner-wous. Wha' can happen? Hopen walwes on fool hoil line. Hef you seen lille Bub-bles wait til there hain't no more lille Bub-bles, an'commence de fool pomp. Runs Ho-Kei? Ho-Kei!

Now look at gage on air'ef you get cnuff, hopen de trottle. What's de metter wit you. Don't be ner-wous. Komm back here. I din't forget notting. Now we hopen de compressor an'BOMM... oh, oh. Komm back here. I know. Close de lille walwes on de cilinders. Ho-Kei? We try aggan. Where you go? BOMM... dere see? SHE RUNS! now push de lille lewers on de cilinders. Dere. all Ho Kei.

You go now. You too ner-wous to be good hengineer!

*Redaksjonen avsluttet 24/9.*