

51 (65) B



BK POSTEN

Nr. 7

APRIL 1969

5. årg.

De fleste har vel nu gått ut fra at BK posten hadde avgått ved døden, men vi mener at bladet kun hadde ett ben i kista og at med en organisert innsats skulle det være mulig å fremtrylle ganske regelmessig noen lesverdige sider. Vi håper leserne vil finne bladet positivt, og skulle noen føle seg fristet til å komme med innlegg, skal det ikke stå på å skaffe spalteplass.

Skipsavisen «Brushanen»

Den 7. juni i året 1968 fødtes «Brushanen» ombord på M/S «Hamlet» mens skipet var i Det Indiske Hav. Gjennom denne avisen har redaktørene og journalistene holdt oss underrettet om den aktivitet som har utioldet seg ombord, og det har ikke vært småtterier.

Vi tillater oss å sakse følgende fra Neptuniadedagboken ombord:

8. juni: Åpning av Neptuniaden i det nye festlokale med «Misseshow», opptreden og konkurranser.

29. juni: Guttas kveld i «Sextanten». En sekstett av skipets damer sto som arrangører. Avsluttet med dans. (Dette har forøvrig funnet veien til Sjøfartstidende's spalter, både med bilde og tekst.)

1. september: Avvikling av mangelkamp med 6 øvelser og 32 deltagere (besetning på 40.) Ialt foregikk 157 starter.

6. oktober: 32 deltagere i en sekskamp med: bowling, 1500 meter sykkel, pilkast, ringspill og skyting.

9. oktober: Picnic.

12. oktober: Vannshow.

Og slik kunne vi fortsette med å fortelle om whistturnering, bordtennis, volleyball etc. Og resultatet av all denne aktivitet har heller ikke uteblitt,

det har vært trivsel ombord og et «Happy Ship».

Med sin 25. plass i Neptuniaden 1968, har skipet hevdet seg med ære blant ca. 600 konkurrenter. Vi sender vår hjertelige gratulasjon til alle ombord for denne plassering og håper at vi fortsatt skal få glede oss over nye nummere av skipsavisen.

Personalia

Blant de initialer på rederiets brev som kapteinene sikkert har festet seg ved, er HaS, og som de fleste sikkert også vet, står disse bokstaver for Harald Thinn Syvertsen.

Etter mer enn 8 års plikttoppfyllende arbeid forlater han oss nu for å tiltre som regnskapssjef i rederiet Anton von der Lippe, og vi ønsker ham lykke til.

Syvertsen vil bli avløst av Ole Gisle-rud, som i likhet med sin forgjenger er fhv. radiotelegrafist og således fortrolig med mange av de gjøremål han får å passe.

Han var forøvrig i vår tjeneste fra 1964 til 1967 her på kontoret, og har siden vært ansatt hos Thoresen Car Ferries i England, hvor han har vært ansvarlig leder for en seksjon av mannskap- og regnskapsavdelingen.

Trampjart

M/S «HAMLET»

I løpet av 1968 har «Hamlet» vært beskjeftiget i malmfart til Japan fra Chile, Australia og Syd-Afrika. I skrivende øyeblikk er skipet på reise fra Long Beach med en malmlast for Japan.

Selv om skipet teknisk sett ikke helt har svart til forventningene, kan vi se tilbake på 1968 med tilfredshet, da driftsresultatet er positivt.

Skipet hadde et ca. 3 ukers verkstedsopphold i Japan i november, hvilket nok var kjærkomment for folkene ombord, idet skipet under normal gange har meget kort liggetid i land. Dødvekten er nok engang øket og er nu 51.250 tonn på ca. 41' 10". Den største last vi hittil har hatt inne, var 49.189 tonn.

M/S «HERMION» og M/S «HIRAM»

Begge disse skip går nu for Mitsui O.S.K. Lines og er beskjeftiget i linjefart mellom Østen og Amerika. Certepartiene varer til ca. 3. kvartal dette år. «Hiram» er for tiden «strike-bound» i Boston hvortil den ankom 24/1.

Linjefart

NORWEGIAN ASIA LINE

Driftsresultatene for vår linjefart har i de siste to år vært nedslående. Årsakene til dette er mange, men den fremste er forsinkelser i havn. Spesielt er det blitt følbart for skip i fart på Nordkina. De gode ekspedisjonene som vi var blitt vant til der, tok slutt i og med kultur-revolusjonen og er ennu ikke tilbake til det normale.

Et annet forhold som har spilt og spiller en vesentlig rolle for vår linjefart, er den stigende grad av innflytelse som utviklingslandenes skip har fått når det gjelder sjøtransportene. Vi er ikke redd for konkurranse, men når diskriminerende tiltak i form av bl. a. lastepreferanser er avgjørende for hvem som skal få lastene, blir vi hindret fra å trekke full nytte av at vi både har gode offiserer og skip. Ennvidere går tendensen ulykkelig i retning av at utviklingslandene bestemmer såvel hyp-pigheten som nivået for rateøkninger.

Når ens eget utgiftsnivå er på jevn vei oppover, sier det seg selv at uten rateøkninger er linjefarten inne i vanskelige tider i alle fall så lenge ens egne rasjonaliseringsiltak ikke har rukket å gjøre seg gjeldende i tilstrekkelig grad for å dempe utgiftsstigningen.

Den senere tids utvikling har da også fått følger for disponeringen av vår Østenflåte. Først og fremst har vi besluttet å trekke oss ut av Japan/India farten. Vi hadde fire skip i denne fart.

«Hydra», nu omdøpt til «Rhodos», ble sluttet allerede i fjor høst til Rederiaktiebolaget Helsingborg (Otto Hillerstrøm) for ca. 15 måneder. Skipet går i rute mellom østkysten av Australia og Ny-Guinea.

«Halldis» gikk inn på et 9 månederes tidscerteparti for Kawasaki K. K. den 5. mars i år med fartsområde Thailand/Japan. Skipet er omdøpt «Bragernes» for timecharterperioden.

«Hero» vil gjøre en reise til fra Calcutta til Japan, og vi arbeider nu med timecharter eller salg av skipet.

«Halldor» vil fra siste halvdel av mars samseile med «Hallborg»/«Hallvard» i ruten mellom Japan og Thailand.

Forøvrig fortsetter de fire små Lindholmen-skipene i Japan/Borneo-fart via Shanghai og endelig «Hermelin» som tidligere i Bangkok/Borneo fart.

Av annet linjenytt nevner vi at vi har oppgitt kompradoresystemet. Etter at vi for noen år tilbake sluttet å føre passasjerer, har det ikke vært det samme behov for kompradorer, og det er heller ikke i dag de samme vanskeligheter som for noen år tilbake med hensyn til å få tallyfolk fra land.



Bussen var stappfull.
Like foran meg satt en
orlogsgast med en ar-
nen gast på fanget.
Enda en passasjer, en
søt, ung pike, trengte
seg på, og den under-
ste gaste rusket sin
kamerat i skulderen
og sa: «Reis deg opp, Georg, og tilby
den unge damen plassen din.»

In memoriam

Den 10. mai ifjor mottok vi det sørgelige budskap at inspektør Gunne Fosby var død, vel 86 gammel.

Fosby var født på Modum den 2. oktober 1881, og flyttet i ganske ung alder til Berg i Østfold. Etter verkstedpraksis ved Nylands Mek. Verksted i Oslo og etter avlagt maskinisteksamen, seilte han som 2. maskinist for et par forskjellige rederier, inntil han i 1915 kom til Bruusgaard Kjøsterud & Co. I 1916 hadde han tilsynet med byggingen av rederiets m.t. «Hamlet», som var Norges og et av verdens første og største dieseltankskip. Gjennom sitt arbeid fikk han etterhvert et inngående kjennskap til dieselmaskiner, og han var kjent såvel i Norge som i utlandet som en av de fremste eksperter på dette område. Innen dette felt tok han ut flere patenter, således bl. a. «Fosbys patent» — en smøreanordning for skipsdieselmaskiner. Fosby seilte også en tid på BK's skip, og var en periode rederiets inspektør i Østen. Etter et forholdsvis kort opphold som verkmester ved Polar Diesel i Stockholm i begynnelsen av 20-årene, kom han igjen tilbake til Bruusgaard Kjøsterud & Co., og ble i 1931 ansatt som inspektør ved rederiets kontor i Drammen. Denne stillingen innehadde han til 1957, og i de to etterfølgende år virket han som rederiets konsulent.

Ved sin faglige dyktighet og omfattende erfaring var Gunne Fosby en meget verdifull mann for oss. Han var lun, elskverdigg og stillfarende, og respektert i alle kretser som menneske såvel som fagmann.

Supercargo

Det er ting som tyder på at supercargoens ansvar vedrørende stuing ikke er helt klart. Vi vil poengtere det ene og alene er kapteinen som ansvaret for skipets sjødyktighet, og det er hans plikt å påse at supercargoen laster skipet slik at det kan ansees sjødyktig. Nordisk Skibsrederforen har nylig hatt en sak der supercargoen hadde surret en stor traktor på dekk og skipets kaptein hadde ansett surgen for dårlig. Kapteinen fikk til svar fra supercargoen at han hadde surret 50 slike traktorer før og at alt var i orden, og med dette ga kapteinen seg. Traktoren gikk ganske riktig overbord, men kapteinen og rederi måtte ta ansvaret.

Særmelding

Offiserer som ønsker å ha sine framtidsmedlemmer som rederipassasjerer besende forespørsel gjennom kapteinen. Det vil hjelpe til å gjøre behandlingen enklere, og fremfor alt vil det medføre raskere svar fra rederiet.

Adresseforandringer

Det hender dessverre altfor ofte at vi får tilsendt brev, aviser og medlemblad mange måneder etter at adressatene har mønstret av, eventuelt skiftet skip. Med den postmengden vi får inn hver eneste dag, er det ikke alltid lett å oppdage slike feiladresser som kan bevirke at posten blir sendt til gal adresse.

Hvis alle ombord kunne huske på å sende banker, aviser og forbund en liten notis om adresseforandringer, ville det være meget nyttig.

BK-konferansen 1968

Den 28. og 29. november arrangerte vi på kontoret i Drammen en konferanse med noen av våre høyere offiserer i den hensikt å gi bedre informasjon om vår organisasjon, knytte bedre kontakt mellom skip og rederi og for å diskutere aktuelle skipsfartsspørsmål. Vårt mål var naturligvis at en slik konferanse skulle bidra til øket effektivitet både ombord og i land.

På møtet ble behandlet: Selskapets

organisasjon, skipenes driftsresultater N.A.L., skipets administrasjon, teknisk orientering om nybygg, reparasjon og vedlikehold, befraktning, innkjøp og forbruk, kapteinsregnskaper, claims havaribehandling, kontakt skip/rederi

Vi har inntrykk av at konferanser ble positivt mottatt av deltagerne, og vi har til hensikt å holde en ny konferanse så snart vi har et rimelig antall offiserer hjemme.



Fra venstre :

W. Christophersen, K. A. Wang, O. Schibsted, W. Sørensen, R. Rose-Anderssen, Ø. Holm Andersen, R. Frydenlund, H. Thinn Syvertsen, J. Backer Owe, A. Fischer-Hansen, O. Hassum, L. Hald, P. Andresen, I. Buer, B. Enger, J. Rivrud, E. Bruusgaard, K. Glenne Jensen.

Tilleggspensjoner

I BK-posten nr. 2 ble det nevnt at pensjonen fra Norske Folk for kaptein og maskinsjef var kr. 2.700,—. I tillegg til denne betaler forsikringsselskapet også en bonus som for tiden er opptil 30 %, hvilket betyr at pensjonen i grunstige tilfeller kan være ca. kr. 3.500,— pr. år.

Beløpet er imidlertid avhengig av hvor tidlig vedkommende kom med i pensjonsordningen. Tilsvarende tillegg er det også for de øvrige offiserer. For tiden er 53 seilende offiserer med i denne pensjonsordningen.