



BK POSTEN

Nr. 9

JULI 1970

6. årg.

Den norske Kina-farten — en fart som fikk medfart under siste krig

Da krigen brøt ut i september 1939, var det vel ca. et halvt hundre norske skip i fart på Kina og nærliggende farvann. Senere ble ca. et halvt dusin til dirigert hit, så da Norge kom med i krigen i april 1940, befant det seg ca. 60 norske skip her.

Det var stort sett bare gamle skip i denne flåten — skip i størrelsen 2.000 — 3.000 tons d.w. — som vesentlig var engasjert i risfarten med lasting i Bangkok og Rangoon og i kullfarten på Chinwangtao. Alle skipene var kullfyrtede dampskip med 3 unntagelser. Det var B.K.'s M/S «Hai Lee», M/S «Hai Hing» og M/S «Hermelin». Skipene seilte fredelig helt frem til 8. desember 1941 da japanerne og dommedag kom.

Av de skip som da befant seg i havn innen rekkevidden av japanske flyangrep, ble mange bombet i senk eller de ble «scutlet» av de norske offiserer for å hindre at skipene kom intakte i japanernes hender; andre ble senket til sjøs av japanske u-båter som det plutselig vrimlet av. Blant de skip som slapp forholdsvis uskadet fra bomberegnet var M/S «Hermelin» som lå i Penang, men skipets fører, kaptein John A. Pedersen, mistet livet sam-

men med sin hustru under bombeangrep på byen.

Ca. halvparten av skipene slapp unna i første omgang og søkte — ofte på kapteinens eget initiativ — til andre og i øyeblikket tryggere farvann. Mange kom til Calcutta og Madras, andre til Bombay; enkelte satte kurs for Australia.

Våren 1942 opererte et stort antall japanske u-båter i Bengalbukten, og skip som kom ut Hoogly River ble nærmest torpedert i tur og orden. Av de som slapp unna ble flere «tatt vare på» sønnenfor Ceylon.

Den norske Kina-flåten hadde store tap denne tiden, men man opplevde også mirakuløse redninger på grunn av mannsnot og godt sjømannsskap. Dette viste f. eks en norsk kaptein som var beordret til å gå fra Madras til Colombo og kunne regne med små sjanser til å komme velberget frem. Og mange trodde nok også at det var gått galt med skipet da det ikke viste seg fra den retningen det ifølge gammel tradisjon skulle komme. Men både kaptein og mannskap var i god behold. — Karene ombord hadde nemlig gjort noe som ingen tidligere hadde trodd var mulig. De hadde i bokstavelig forstand

«staket» seg gjennom det grunne og normalt ikke farbare Palkstredet mellom India og Ceylon. Livbåten var blitt sendt foran for å lodde farvannet og sette opp staker der det var sjanser til å flyte over. Og båten «bar» på høyvann og lenset skip, skjønt det skrapet i bunnen.

Godt sjømannskap viste også i høy grad en annen norsk kaptein et par år senere på reise fra Calcutta til Chittagong i konvoy. Et troppetransportskip ble torpedert og senket. Stikk imot alle ordres trakk kapteinen seg ut av konvoen, stoppet skipet og satte i gang med den sikkert mest storstilte redningsaksjon som ble utført i disse farvann under krigen, mens resten av konvoen forsvant mot øst. I løpet av 4 timer hadde de reddet 789 mann fra den visse død — vesentlig indiske og afrikanske soldater.

Skipet kom inn til Chittagong i god behold med 90 % av soldatene og sjøfolkene fra troppetransportskipet ombord.

En del av den norske Kina-flåten

ble satt i fart i Middelhavet, og her forsvant et halvt dusin av dem til bunns under Rommels fremrykking mot Alexandria høsten 1942.

Flere ble senket i Mosambiquekanalen og rundt Madagaskar, deriblant M/S «Hai Hing», med stort tap av menneskeliv. Bl.a. mistet kaptein, 1. styrmann, maskinsjef, 2. og 3. maskinist livet her foruten mange av besetningen.

Den norske Kina-flåten hadde svære tap under krigen, B.K. & Co. 65 %, Wallem & Co. 85 % f. eks. Til sammenligning kan nevnes at for hele Nortraship-flåten var tapsprosenten 48½. Da krigen var slutt var det bare 4 skip igjen av B.K.'s Østenflåte.

Det var M/S «Hai Lee» — troppetransportskipet fra Middelhavet, M/S «Hermelin» — Commodoreskipet som ledet den allierte armada inn til Hong Kong da japanerne overga seg, D/S «Hiram» som vesentlig hadde seilt i Atlanterhavsfart og D/S «Halvdan» som hadde seilt på Afrikakysten. Av disse er det nå bare M/S «Hermelin» igjen.

Timecharter-skipene

Siden vår siste BK Post i desember har «Hamlet» vært beskjeftiget i malmfart mellom Australia og Japan for regning av Daiichi. Dette er jo en fart som «Hamlet» nu begynner å kjenne meget godt.

Markedet for bulkcarriers av «Hamlet»s størrelse har gått raskt oppover, og i februar sluttet vi skipet opp på t/c til Universe Tankships Inc. (Ludwig) til \$ 3,— for

12/15 måneders beskjeftigelse. Skipet vil gå i saltfart mellom Mexico og Japan, og vi venter at det blir levert på certepartiet i Japan i slutten av juni.

«Hermion», «Hydra» og «Halldis» fortsetter i sine tidscertepartier for henholdsvis Mitsui, NYK og Kawasaki. Skipene ventes alle tilbakelevert omkring 1. kvartal 1971.

Vårt selskaps navn skrives på de mest utrolige måter, og vi gjengir herved et av de siste forvrengninger.

BRUUSGAARD KISLERUDS
SKIBAKEJESE, 1, SKAP,
DRAMMEN, NORWAY.



O. Gislerud, W. Christophersen, L. Hald, U. Skau, K. Digernes, A. Sjøberg, A. Fischer-Hansen, F. Andersen, E. Nordendal, H. Jakobsen.

men syntes han burde kunne få trafikklisten med litt godvilje. Vi har jo sirkulære om at telegrafistene skal lytte på Rogaland. Vi som seiler er klar over at det er vanskelig å få forbindelse med Norge og omvendt, men pårørende hjemme har lett for å glemme dette når det gjelder noe alvorlig. Tillater meg å foreslå at De tar dette opp i BK-posten. F. eks. foreslår at *alle viktige meddelelser til oss bør gå om rederiet eller Hong Kong med videresending til skipet*».

Denne løsning anbefales av oss, og vi skal gjøre vårt til at slike viktige telegrammer blir videre-sendt slik at de kommer mottageren ihende på raskeste måte.

Vi ber samtidig om at dere ombord nevner dette når dere neste gang skriver hjem.

De gode gamle dager

Rederiet hadde for en tid tilbake besøk av stuert Kristian Arnfinsen som bor i Drammen. Han er forevrig onkel av vår kaptein Henry Jakobsen. Med sine 99 år er han sikkert nestor blant seilskutefarerne. Han begynte å seile i vårt rederi i 1887 og var i til-sammen ni år på «Vildanden», «Hydra» og «Norma» som kokk og stuert. Deretter seilte han 17 år hos Fearnley & Eger og bega sjøen i 1917.

Han har rundet Cap Horn to ganger og seilte i mange år under Christian Bruusgaard. Hans hukommelse er ualminnelig god, og han kunne berette mangt fra sine 56 måneder på S/S «Hydra». En tid seilte dette skip med kuer fra Gulfen til Cuba. Rekordlast var 2.750 kyr fordelt på de tre dekk. Turen over tok 6 — 8 døgn, og de

tok godt vare på kuene. Han fortalte med et blink i øyet at det på den tiden ikke kom klage fra mannskapet på for lite ferskt kjøtt.

Selv hadde han aldri vært med på noe forlis, men han husket den tragiske hendelsen i 1895 da «Einar» ble borte på vei fra St. John til Liverpool. Skipet forsvant sporløst, og det var dengang mange Bragernesgutter ombord.

I 1917 var han ombord på en båt lastet med jordnøtter på vei fra Dakar til Rotterdam. I Nordsjøen ble de flere ganger stoppet av undervannsbåter, og mange av skipene omkring ham ble torpedert.

Det var på den tiden vanlig å ha husdyr ombord, og en gang hadde han en gjeit. Men en dag fant kapteinen gjeiten sovende på salongbordet, og dermed var dens dage talt.

Han var også en stund på en skute ved navn «Insulende». Det var en hollender som i 7 år hadde ligget i opplag. Den ble kjøpt av Gulliksens Rederi i Drammen for kr. 36.000. Stor ble overraskelsen da de skulle ned å undersøke akterpiggen. Der fant de dunker med tilsammen 700 liter fin genever!

En munter historie kunne han også berette om kaptein Martin Bruusgaard som var en striks herre. Han hadde en hund som het Hero, og en av prentisene ombord var så «uheldig» å komme borti denne med litt maling. Straffen ble at han fikk ordre om å marsjere frem og tilbake på dekket over kapteinens salong. Men prentisen visste råd. Han tok på seg en lett sko og en tung støvel på det andre benet. Da så kapteinen skulle forsøke å få seg en middagslur, måtte han kansellere straffen.

Kristian har også fart på dekk, som matros på følgende Drammens seilskip — barker og fullriggere — «Alette», «Hero», «Stjerna», «Penelope», «Orient».

Han bor på Brakerøya, i en leiegård han tidligere eide. Hans yngste sønn og svigerdatter passer på at han har det bra. Han har sjømannspensjon. Tipping er hans store hobby, og han er stadig frampå og vinner!

Det er sjelden å finne en så åndsfrisk mann i den alderen, og vi syntes alle på kontoret at det var hyggelig å få ham på besøk.

Følgende artikkel har vi «sakset» fra Drammens Tidende:

«Hermelin» ledet den allierte flåte inn til Hong Kong

Nå, 25 år etter krigen, er det to skip som seilte ute under krigen som fortsatt seiler under norsk flagg, nemlig M.S. «Elisabeth Bakke» og «M.S. «Hermelin». Sistnevnte tilhører rederiet Bruusgaard Kiøsterud & Co. i Drammen og seiler fortsatt i rederiets linjefart på Østen.

Skipet ble bygget for rederiet ved verksted i Hong Kong og ble overlevert den 9. april 1940. Først

etter prøveturen fikk man så meddelelse om at Norge var invadert av tyskerne. «Hermelin» ble så satt inn i linjefart på Burma-Malaya med kaptein J. A. Pedersen som fører, hvor skipet gikk uavbrutt inntil desember 1941.

Den 24. desember 1941 da japanerne i et koordinert angrep slo til mot Pearl Harbour og de viktigste steder i Østen, befant skipet seg i Penang. Under det japanske fly-

angrep ble kaptein John A. Peder- sen og hans frue drept mens de oppholdt seg i byen. Skipet ble under flyangrepet skadet og hadde over 300 hull i skutesiden etter bombesplinter og maskingeværku- ler. Mange skip ble da senket på havnen.

Til alt hell avgikk skipet dagen før japanerne rykket inn i Singa- pore og gikk så til India. Her ble det kinesiske mannskap skiftet ut med laskars (indiske sjømenn) mens de norske offiserene fortsat- te.

Turen gikk så videre til Middell- havet hvor det for det meste la- stet i Alexandria, bensin i kanner og ammunisjon og utstyr til de hardt trengende tropper i Tobruk, Tripoli og Bengazi, og ydet på denne måte et verdifullt bidrag til general Montgomerys seier. Under invasjonen av Sicilia og Italia var «Hermelin» påny i frontlinjen som forsyningsfartøy.

I august 1944 ble skipet sendt til England og gikk deretter videre til Australia, og ble så utlånt til Pa- cific Fleet Train. Dets oppgave var da å forsyne de allierte styrker med krigsmateriell etterhvert som de rykket fram på de mange øye- ne, og var således med på de av- sluttende operasjoner her.

Da den amerikanske og engelske flåte skulle overta Hong Kong et- ter den japanske kapitulasjon, sendte kommanderende admiral ut telegram til de deltagende styrker om noen var lokalkjent i farvan- net utenfor Hong Kong. Kaptein S. Eliassen meldte seg, og som commodorefartøy gikk M.S. «Her- melin» i spissen for den allierte flåtestyrke inn på havnen i Hong Kong.

Under planlegging av invasjonen av de japanske øyer skulle M.S. «Hermelin» vært med, men atom-

bombene avgjorde som bekjent slaget om Japan.

En av de nålevende offiserer som var ombord under hele krigen, er kaptein O. Østerberg, som den gang tjenstgjorde som overstyr- mann.

«Flushing» av luker på M/S «Hallvard», «Halldor» og «Hallborg»

Som kjent har mange rederier gått til det skritt å fjerne luke- karmene på mellomdekket på sine eldre linjeskip og erstatte trelukene med stållukedeksler. Dette har sær- lig vært aktuelt for skip som går i trade der laste- og losseutgiftene er meget høye, og det derfor mer og mer blir brukt gaffeltrucks og «unit loads» for å redusere ligge- tid og stevedoreutgifter.

Vi har selvsagt fulgt denne ut- vikling med stor interesse, men Østen har som kjent hørt med til de områder der laste- og losse- utgiftene relativt sett har vært lavere og innføring av «unit loads» har heller gått langsomt, og vi hadde derfor ikke gjort noe videre med saken.

I forbindelse med den under- søkelse som A/S Industrikonsulent v/kaptein M. Markussen og inge- niør A. M. Andersen foretok for oss for Japan/Thailand-linjen, ble disse saker igjen gått nøye inn i, og kaptein M. Markussen anbefalte sterkt at vi like godt først som sist «flushet» lukene i mellomdekk og brente ut truckkjøringsporter i mel- lomdekksskottene. Vi bestemte oss så for å gjøre dette, i første om- gang for M/S «Hallvard», «Halldor» og «Hallborg»s vedkommende.

Det ble videre bestemt at ar- beidet skulle utføres snarest når skipene skulle dokkes. Bestemmel- sen ble tatt i begynnelsen av januar,

og skipene skulle egentlig dokke i mars/april. Tiden var således knapp i betraktning av at spesifikasjoner skulle utarbeides, anbud innhentes, luker etc. tegnes og approberes av klassifikasjonsselskapene og ståldekslene prefabrikeres, så de var klar ved skipets ankomst til verkstedet.

Kaptein R. Thorn, som var hjemme da disse beslutninger ble tatt, reiste derfor straks tilbake til Østen og bad om anbud fra Nippon Kokan, Mitsubishi, Hitachi og Taikoo Dock. Vi baserte oss da på endehengslede deksler som Thorn og Mathisen hadde erfaring med fra konsulentarbeide.

Tilbudene kom snart inn, og for sikkerhets skyld forela vi disse for kaptein Markussen. Han var imidlertid mere stemt for sidehengslede deksler, som gav betraktelig større fri lukelengde med den billige konstruksjon vi hadde valgt, og han hadde ellers god erfaring med side-

hengslede deksler. Han var så elskverdig å komme hit til en B.K.-konferanse hvor planene ble gjennomgått og diskutert med alle tilstedeværende og i en fart kom så kaptein Markussen, Mac Gregors eksperter, kaptein Digernes og inspektør Fischer-Hansen sammen til møte, der de nye idéer ble gjennomgått og hovedtrekkene fastlagt, hvorpå ny anbudsspesifikasjon ble utskrevet.

Tiden var nu så knapp at det ble bestemt at inspektør Fischer-Hansen snarest skulle reise ut til Østen og fremlegge de nye tanker for verkstedene og innhente nytt anbud. Samtidig ble dokking av skipene utsatt en måned.

Nippon Kokan, Mitsubishi og Hitachi leverte så inn nye anbud på de endrede konstruksjoner. Taikoo Dockyard trakk seg, da de ikke kunne levere deksler på så kort tid. Priser og tid var som følger:

	Nippon Kokan Yen	Mitsubishi Yen	Hitachi Yen
M/S «Hallvard»	17.875.000 12 dgr.	33.234.000 14 dgr.	22.688.000 12 dgr.
M/S «Halldor»	18.875.000 12 dgr.	33.234.000 14 dgr.	22.688.000 12 dgr.
M/S «Hallborg»	20.405.000 14 dgr.	36.148.000 14 dgr.	24.011.000 12 dgr.

Anbudene var basert på verkstedenes egen lukekonstruksjon, som ble den billigste.

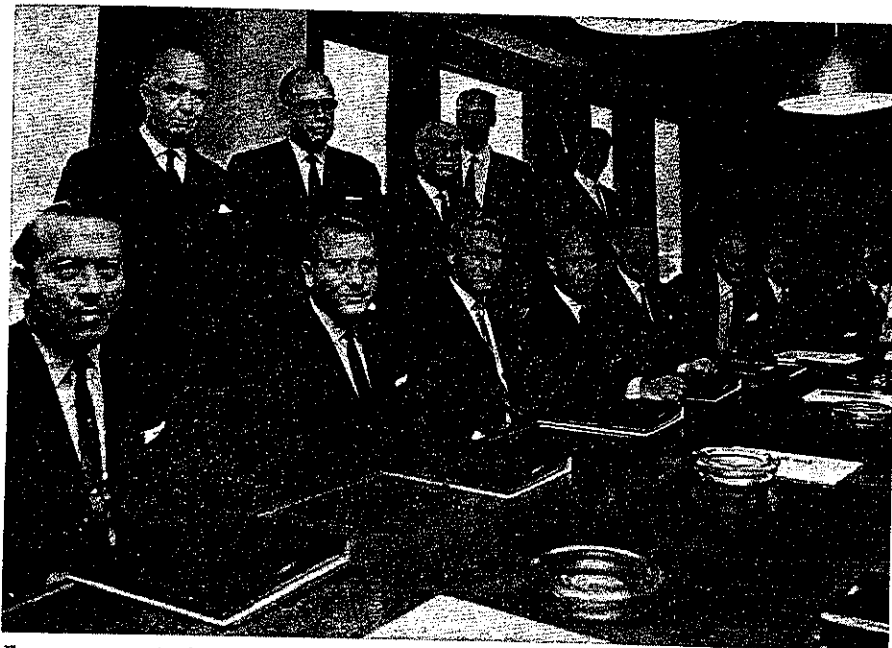
Nippon Kokan's anbud ble akseptert.

De nevnte skip er som kjent åpne shelterdekkere. Da stållukene ikke er av vanntett konstruksjon, måtte tonnasjelukene lukkes vanntett, d.v.s. de blir påsveiset stålplate. Skipene kan likevel seile som «åpne shelterdekkere» hva tonnasjen an-

går, men de får nytt målebrev ifølge IMCO-reglene og tilsvarende tonnasjemerke påsatt skipssiden.

Første skip som ble konvertert var M/S «Hallborg». Vi har i skrivende stund ennå ikke mottatt rapport fra ombyggingen. Det neste var M/S «Halldor», og det siste er da M/S «Hallvard», som ventes å fullføre ombyggingen i juni.

Vi skal senere komme tilbake med beskrivelse av selve ombyggingsarbeidet.



Fra venstre: A. Grønvik, R. Rose-Anderssen, K. Glenne Jensen, O. Andreassen, E. Bruusgaard, J. Rivrud, H. J. Preus, E. Løvendahl, O. Kristiansen, J. Backer Owe, K. A. Wang, P. Andresen.

BK-konferanse nr. 3

Påny har vi hatt en konferanse med følgende hovedtema:

Konsernets organisasjon

Noen tanker omkring lønnsomhetsprinsippet

N. A. L.

Reparasjon og vedlikehold

Budsjettering.

Foredragene ble også denne gang fremført av rederiets funksjonærer,

men vi hadde også besøk av kaptein M. Markussen fra Industrikonsulent A/S, og sammen med sjefsinspektør A. Fischer-Hansen foredro han om moderniseringen av Thailand/Japan skipene.

Vi kan forøvrig tilføye at våre hjemmeværende kapteiner i dagene før BK-konferansen deltok i Oslo i et seminar om «Cargo-Handling».

Telegrammer

Fra en av våre offiserer har vi fått følgende brev:

«Jeg vil gjerne nevne at det ble sendt to viktige telegrammer til meg her på skipet mens vi befant oss i sjøen, men som dessverre ikke

ble mottatt. Igår da jeg spurte telegrafisten om han ikke tok trafikklisten, fikk jeg til svar at han lyttet, men ofte uten resultat — var for meget støy. Jeg er klar over at stasjonen her ikke er sterk,

In memoriam

Skipsreder Hans Henrik Kiøsterud døde den 14. februar d.å., nær 81 år gammel.

Han var eldste sønn av N. A. Bull Kiøsterud, som i 1888 var med på å stifte firma Bruusgaard Kiøsterud & Co., og det falt naturlig for ham å tre i sin fars fotspor. Etter handelsutdannelse i Oslo fikk han praktisk erfaring i shipping gjennom 5 års opphold i England og Tyskland.

I 1912 begynte Kiøsterud på rederiets kontor i Drammen, fikk procura i 1918 og ble medinnhaver

i 1930. Fra 1/1 1958 var han styrets formann og trakk seg tilbake ved årsskiftet 1964—65.

I tillegg til sin lange arbeidsdag i BK's tjeneste innehadde skipsreder Kiøsterud mange tillitsverv i rederorganisasjoner, assuranceselskaper og banker. Han var også med i styret for Drammens Sjømannshjem og hadde forøvrig et våkent øye for samfunnsvennlige tiltak.

Alle som kom i kontakt med skipsreder Kiøsterud, vil minnes hans vennlige, bramfri natur, og vi lyser fred over hans minne.

Like før B.K. posten skal gå i trykken, får vi melding om at kaptein Ivar H. Halvorsen døde den 16. juni, 82 år gammel.

Han begynte som 2. styrmann på «Dux» i 1913 og avanserte til kaptein på «Hesperos» i 1925. I 19 år fulgte han trofast d/s «Halvdan», bl.a. gjennom hele siste krig, og avsluttet sin karriere ombord i «Hektor» for 20 år siden.

Mens «Hektor» gikk i malmfart Narvik/Ghent, nyttet mange av kontorets folk anledningen til en interessant sjøferie, og vi minnes med glede kaptein Halvorsen som en strålende vert og guide.

Han var en av rederiets best ansatte skipsførere, og i 15 år har han vært sosialdepartementets representant i pensjonsfondets styre.

Vi lyser fred over hans minne.

Kaptein Edvin Eliassen døde den 10. februar d.å., nær 62 år gammel, etter flere års sykdom.

Han begynte i rederiet i 1954 og fikk bare syv års tjeneste, hele

tiden i Østenfart, hvor han var godt anskrevet.

Vi lyser fred over denne medarbeiders minne.