

"Wind endeavour"



"E. H. S. – GLIMT"

ERLING H. SAMUELSENS REDERI A/S

LARS KROGH & CO.

KOPPANG

NR. 2 * 5. ÅRGANG * 1. APRIL 1975



Gaveoverrekkelse under selskapet i Pascagoula. Fra venstre Mr. D. Inskip (Port Director), Kapt. A. Andenes og Mr. R.S. Price (Dalton SS Corp.)

"E.H.S.-GLIMT" nr.2 - 1. april 1975 - 5. årgang

INNHALDSFORTEGNELSE

- "WIND ENDEAVOUR" i Pascagoula.
- Shipping-mesterskapet på ski.
- Familiebesøk på "AIMEE".
- "AIMEE" på skøyte-EM i Heerenveen.
- Gjeldende forsikringer for rederiets seilende personell
- Administrasjonskurs - M/S "AIMEE".
- Fraktmarkedet.
- Vi gratulerer!
- Rederiets seilende personell pr. 15/3-75.
- Skipenes anløpshavner i 1. kvartal 1975.

Redaktør: Armand Carlsen

"WIND ENDEAVOUR" I PASCAGOULA

Skipets anløp av Pascagoula i begynnelsen av januar forløp ikke så helt ubemerket. Det viste seg nemlig at skipet var det største som noensinne hadde vært i havnen. Dette resulterte bl.a. i fjernsynsopptak og store avisoverskrifter.

Redaksjonen har fått oversendt følgende omtale fra en av de lokale avisene (med teksten på original-sproget):

"The largest ship to call in Pascagoula in the history of the port is loading wheat at the Jackson County Terminal Grain Elevator.

The visit of the Wind Endeavour has twofold significance. In addition to being the largest vessel to call here, Pascagoula is the ship's first port of call on its maiden voyage.

Manned by a Norwegian crew and flying the Norwegian flag, the tanker was built in Sweden. Pascagoula is its first stop since it left the shipyard.

The Wind Endeavour is 865 feet long, 35 feet less than the length of three football fields. It is 133 feet, 10 inches across the beam and 77 feet from the bottom of the tanks to the top deck.

Other statistics on the vessel's size include a deadweight tonnage of 126.330, gross tonnage of 65.554 and net tonnage of 48.912.

Fully loaded, the tanker would draw about 55 feet, which is about 20 feet more than is available at the grain elevator. The project depth is 38 feet at that point but shoaling has reduced that, according to port officials. Dredging is under way now to restore the harbor to project depth.

The tanker will load only the four center tanks here. That will be about 40.000 tons of wheat for Bangladesh. From here it will go to Galveston to load grain for India but there, too, the amount of cargo it can take on is limited by the harbor depth.

Donald H. Inskip, port director, sees the inability of the Wind Endeavour to load more cargo here as another in a series of examples illustrating the need for deeper water in the Jackson County Port Authority harbors and channels.

According to Graham Tucker of Southern Steamship Agency here, the tanker is owned by Erling H. Samuelsens Rederi but is on time charter to Canadian Maritime Carriers Ltd. of Vancouver, B.C.

Southern is acting as local agent for the ship in Pascagoula and in a subsidiary capacity for the Dalton Steamship Corp. of Mobile."

Befrakternes agenter arrangerte også et stort "jomfruturselskap" ombord den 8. januar med ca. 50 gjester, der såvel de lokale havnemyndigheter, som avskiperne, agentene, stevedorene, losene samt National Cargo Bureau var representert.

SHIPPING-MESTERSKAPET PÅ SKI

Det tradisjonelle Fearnley-rennet gikk i år av stabelen på Sollihøgda 1. mars. Dessverre var ikke værgudene innstilt på skirenn denne dagen, idet sterk sol og medfølgende varme-grader skapte en god del smøringsproblemer for de 155 deltagerne.

Resultatet for vårt rederi, som også i år hadde 3 mann med i den skarpe konkurransen, var imidlertid upåklagelig. Som vi spådde for nøyaktig 1 år siden (EHS-Glimt Nr. 2/1974), ble Gunnar Serck-Hanssen årets Shipping-mester med tiden 38.02 min. i den 10 km lange løypa. Våre øvrige deltagere, Kjell G. Åbyholm og Armand Carlsen, ble henholdsvis nr. 15 og nr. 21 i klasse D (35 - 42 år) på tidene 43.30 min. og 45.52 min.

Denne gode laginnsatsen resulterte i 2. plass for 2-manns lag i klasse D - bare fattige 2 sek. bak det seirende laget fra Veritas. I konkurransen for 3-manns lag over 35 år endte rederiet på en hederlig 6. plass - 25. sek. foran Sjøfartsdirektoratet.

Vi gratulerer Serck-Hanssen, som altså ble årets Shipping-mester etter et gnistrende løp, likeledes Åbyholm og Carlsen, som også gjorde sine saker bra - og som med noe mer trening kanskje kan gjøre sitt til en ytterligere forbedring av laginnsatsen ved neste korsvei!

FAMILIEBESØK PÅ "AIMEE"

Det er ingen sjelden foreteelse med familiebesøk ombord i våre skip. At hustruer og barn - og selvfølgelig også sjømannen selv - har stort utbytte av slike besøk, over kortere eller lengre perioder, er hevet over enhver tvil. Rederiet er derfor også positivt innstilt til familiebesøk, såfremt det er praktisk gjennomførbart med hensyn til skipets fartsområde og eventuelle andre passasjerer - og rederikontoret er gjerne behjelpelig med å arrangere reisen til skipet.

I denne forbindelse er det hyggelig for oss å kunne gjengi innholdet av to brev som vi har mottatt fra to av våre "havfruer", som nylig var på besøk ombord. Vi lar brevene tale for seg:

- "Vi takker for de dagene vi fikk være sammen i Emden. For en sjømann er kontakten med familien meget viktig. Derfor satte vi meget stor pris på de 10 dagene vi tilbrakte sammen."
- "Hjertelig takk for oppholdet ombord på "Aimée", som var en hyggelig forandring fra mitt daglige liv. Det er jo koselig å se den man er gift med en gang imellom også!"

Takk for at De arrangerte reisen for meg. Den gikk jo, som De sikkert vet, uten vanskeligheter. Tusen takk."

Og vi føyer til: Velkommen tilbake!

"AIMEE" PÅ SKØYTE-EM I HEERENVEEN

Velferdssekretær Aronsen kom ombord en dag her i Emden og spurte om det var noen ombord som var interessert i å dra til Heerenveen på skøyte-EM, og det var det - faktisk.

P.g.a. at lossearbeidet gikk for fullt og at man holdt på med utskiftnings-arbeider i maskinen var det svært vanskelig å få frigitt folkene, men lørdag formiddag (25/1) kunne likevel 9 stykker dra avsted. Man kjørte fra Emden i to biler, og selveste Fred Anton Maier var sjåfør i den ene av bilene. Maier er nå stasjonert som velferdssekretær i Bremen, og det var han som hadde ringt til Heerenveen og ordnet med billetter. Vi hadde med andre ord en meget sakkyndig reiseleder.

Reisen nedover forløp uten uhell av noe slag. Noen episoder som brakte frem smilet skjedde likevel underveis. På grenseovergangen spurte tollerne om vi skulle på skøyteløp, de var tydelig interessert, og vi "veddet" om hvem som kom til å vinne. "Jøss, dem telte ikke engang passene" utbrøt Maier da vi kjørte videre. Litt senere hadde vi kommet inn på noen meget smale veier, kartleser - matros Emilsen - hadde sørget for det. "Nei", sa Maier til sin kollega Aronsen, som hadde kjørt foran, "når vi skal hjem igjen, skal vi ikke bruke sykkelstiene."

Vi kom likevel velberget og tidsnok frem til "Thialf" skøytestadion. Det var litt regn da 500 meter startet, og kaldt var det også, så humøret var da ikke helt på topp. Men etterhvert ble det opphold, og slik som løpene gikk, ble stemningen på tribunen hvor vi nordmenn satt, ganske høy. Nevnes bør at det også hadde kommet sjø- og velferdsfolk fra Hamburg og Rotterdam, vi var tilsammen ca. 40 stykker. Noen medisinstudenter hadde også funnet frem til banen. Ved premieutdeling på 500/5000 meter var noen allerede helt utslitt, men resten av oss heia videre.

Etter løpenes slutt lørdag dro man til et hotell i en nærliggende by, og her ble det en "uhøytidelig" sammenkomst, hvor prat, allsang og "Heia Norge - Heia Stensen" lød høyt og kraftig til ca. klokka 3 om natten.

Dagen derpå klarnet det opp (for enkelte i dobbelt forstand), og humøret var upåklagelig helt fra vi forlot hotellet. De norske løperne lå jo meget godt an, og det ble bestemt at her skulle det heies så det hørtes. Været holdt seg fint hele dagen, og vi riktig koste oss i solskinn på tribunen. Hei-inga ble det utover dagen så som så med, de fleste var allerede ganske hese fra lørdagen, og stemmene svant inn etterhvert. Men så vant jo Stensen da, og til "Seiern er vår" deltok alle med sine siste sang-krefter. Mange nederlendere

var frempå og gratulerte oss, vi hadde jo ikke gått, men moro var det likevel å bli gratulert med seieren.

Hjemturen gikk riktig glatt, vi var ikke innom en eneste sykkelsti, og klokka 2015 var vi tilbake ombord. Alle var vi enige om at denne turen skulle vi gjort om igjen, hadde det vært anledning til det.

"Gnisten"

GEJLENDE FORSIKRINGER FOR REDERIETS SEILENDE PERSONELL

Det er heldigvis svært sjelden rederiets forsikringer kommer til anvendelse. Av interesse for vårt seilende personell kan det imidlertid være å vite hva slags forsikringer vi har tegnet på deres vegne og størrelsen av disse.

Samtlige på rederi-kontrakt og øvrige mønstrede mannskaper vil være dekket såvel under vår gruppelivs-forsikring som vår reise-forsikring. Sistnevnte forsikring gjelder forøvrig kun for reiser til/fra og mellom skipene.

Gruppelivs-forsikringssummen er pr. i dag kr. 150.000 pr. mann, som utbetales i sin helhet ved død eller invaliditet.

Reiseforsikringen omfatter reisegods, sykdom og ulykke med henholdsvis kr. 5.000, kr. 30.000 og kr. 100.000 (død/invaliditet) i forsikringssum.

I denne forbindelse minner vi også om de kollektive forsikringsordninger som vi er tilsluttet gjennom SAF, hvor man nå opererer med følgende forsikringssummer:

Gruppeliv (ved dødsfall uansett årsak): kr. 10.000
 Ulykke (katastrofe - ikke enkeltstående ulykke) : kr. 100.000 (død/invaliditet)

som altså kommer i tillegg til rederiets egne ordninger.

Likeledes minner vi om den tariff-festede effekt-erstatning på kr. 7.000, som gjelder for reise til/fra skipene.

ADMINISTRASJONSKURS - M/S "AIMÉE"



I tråd med rederiets politikk om overgang til ny driftsform på skipene ble det avholdt et vellykket tre ukers administrasjonskurs for skipsledelsen på "Aimée" på Lillehammer Turisthotell i februar/mars i år. Kursdeltagere var: Kapt. G. Hansen, mask.sj. V. Andersen, O/styrm. O. Ose og stuert W. Johansen. Kursets leder var ing. T. Lund. Fyldigere rapport fra kurset må dessverre vente til neste nr. av avisen grunnet plassmangel.

Bildet viser kursdeltagerne inkl. insp. B. Sjuve fra kontoret med T. Lund som foreleser.

Er redaktørens bønn
 bare en uvirkelig drøm?
 Han drømmer alltid å vite mer
 om alt som på land og på skipene skjer.
 Han ber om bilder, små ord fra en penn
 til "E.H.S.-Glimt", vår felles formidlervenn.
 Han fornemmer at små gode tanker
 i "E.H.S.-Glimt's" lesere har kastet anker.
 Han ber deg: Hiv ankeret lett
 ta pennen frem, og skriv det du har hørt
 og sett.

FRAKTMARKEDET

Ved utgangen av mars og dermed 1. kvartal 1975 kan det kun konstateres at et av shippinghistoriens minst positive - om sogar ikke et av de mest negative - kvartal er til ende. De grimme elementer fra årets to første måneder fortsatte sitt spill også i mars - og nye sluttet seg til.

Tankmarkedet er i en voldsom krise med fraktrater som ikke lenger dekker bunkers og havneutgifter og levner følgelig intet overhodet tilbake til driftsutgifter. Som følge derav søker nu et stadig stigende antall skip opplagshavn, og man regner nu med at ca. 19.000.000 dwt. ligger opplagt, hvorav ca. 60 skip på ialt 6.500.000 dwt. er norske.

I PG er situasjonen så lite oppmuntrende som mulig, det ligger i øyeblikket bortimot 8.000.000 dwt. spot og venter på en passende forretning, og man kan vel si at så lenge så meget tonnasje ligger spot i PG kan man ikke forvente at markedet skal bevege seg i noen vesentlig grad.

Man kan derfor si at på kort sikt er det dessverre intet som tyder på at man vil se noen oppgang i ratene, spesielt så lenge oljeprisene ligger på det høye nivå de idag har.

På litt sikt imidlertid har man grunn til å tro at situasjonen vil bedre seg, og spesielt ettersom avbestillingene av stor tanktonnasje fortsetter vil man få et redusert tonnasje tilbud og derved bedre balansen mellom tilbud og etterspørsel.

Tørrlastmarkedet preges selvsagt av nedgangen for tank, og de store kombinerte skip såvel som bulkcarriers 80.000 dwt. og over er spesielt utsatte og seiler på dagens marked med direkte tap på de løpende driftsutgifter. Mindre tørrlastskip, dvs. skip omkring 20.000 dwt. klarer seg bedre og får i alle fall rater som gir positive dekningsbidrag. Tendensen er imidlertid også her nedadgående.

VI GRATULERER!

(Fødselsdager i tiden 1/4 - 30/6)

M/S "AIMÉE"

Kaptein Gunnar Knutsen
 Radiooffiser Thor H. Olsen
 Pumpemann Helge A. Pedersen
 Matros Arne Emilsen
 Matros Karsten Stava
 Matros Østen Østro
 Lettmatros Danilo Ramirez
 Førstemaskinist Finn Andersen
 Elektriker Rudolf A. Haselhorst
 Reparatør Arne Karlsen
 Motormann Kåre Moshus
 Smører Nestor B. Perez
 Hjelpemann Hans Gulbrandsen

M/T "WIND ENDEAVOUR"

Overstyrermann Morten Mortensen
 Førstestyrermann Leif A. Bekken
 Annenstyrermann Svein H. Methi
 Radiooffiser Knut Stensli
 Arbeidsleder Gudmund A. Berntsen
 Lettmatros Per-Erik Bakken
 Maskinsjef Karsten Hovland
 Maskinassistent Wiggo Johansen
 Motormann Terje Bjerke
 Motormann Helge Hansen
 Motormann Ole B. Odde
 Smører Arild Solberg
 Hjelpemann Frank Sundli
 Hjelppepike Olaug Sundli

Ferierende

Overstyrermann Oddmund Ose
 Førstemaskinist Jon E. Ellingsen

"Kontorpersonell"

Sekretær Elizabeth Back
 Kontordame Kari-Ann Blegen
 Mannskapssjef Armand Carlsen
 Vaktmester Gunnar Hagen
 Gårdsbestyrer Bjørn G. Lervang
 Advokat Per G. Mender
 Fjøsimester Jakob Storbakken

Rederiets seilende personell pr. 15/3-75.M/S "AIMÉE".

Kaptein	Gunnar Knutsen	Natland
Overstyrermann	Tore Lund Andersen	Rosendal
Førstestyrermann	Tormod By	Kristiansund N.
Annenstyrermann	Niels Jul Yrvin	Bergen
Radiooffiser	Tor H. Olsen	Hønefoss
Arbeidsleder	Gunnar Enoksen	Håpet
Pumpemann	Helge Pedersen	Dragnes
Matros	Arne Emilsen	Gausa
Matros	Benito Nine Vinas	Pontevedra, Spania
Matros	Otto Olafsen	Korsnes i Tysfjord
Matros	Karsten Stava	Skudenes
Matros	Østen Østro	Gol
Lettmatros	Danilo Ramirez	St. Pateros, Filippinene
Lettmatros	Stig Henning Tollefsen	Oppegård
Maskinsjef	Thor S. Frøslund	Mandal
Førstemaskinist	Finn Andersen	Tønsberg
Annenmaskinist	Bohdan Brzyski	Gjøvik
Maskinassistent	Sverre Bratlie	Brumundal
Elektriker	Rudolf Haselhorst	Frankfurt A.M. V-Tyskland
Reparatør	Arne Karlsen	Breivik, Harstad
Motormann	Kåre Moshus	Oslo
Motormann	Rogelio A. Olmo	Bataan, Filippinene
Motormann	Inge Torkildsen	Råholt
Smører	Arne Georg Kjelstrup	Oslo
Smører	Nestor Barlis Perez	Ecija, Filippinene
Stuert	Per Krangnes	Sandstad
Kokk	Helge D. Nilsen	Bergen
Hjelpemann	Hans Gulbrandsen	Hamar
Hjelpepike	Hjørdis Hansen	Tistedal
Hjelpepike	Elbjørg Karlsen	Breivik, Harstad
Hjelpemann	Thomas M. Pearson	Sydney, Australia

M/T "WIND ENDEAVOUR".

Kaptein	Arthur Andenes	Oslo
Overstyrermann	Morten Mortensen	Arendal
Førstestyrermann	Leif Bekken	Kristiansund N.
Annenstyrermann	Svein Methi	Harstad
Radiooffiser	Knut Stensli	Brøttum
Arbeidsleder	Gudmund Berntsen	Kirkenes
Pumpemann	John Eilertsen	Harstad
Matros	Knut Bøe	Ankenes
Matros	Svein Helgeland	Mandal
Matros	Flemming Ledet	Skagen, Danmark
Matros	Frank Nilsen	Moss
Lettmatros	Per-Erik Bakken	Heradsbygd
Jungmann	Thorleif Levorsen	Lillehammer
Jungmann	Øystein Oseberg	Mandal
Maskinsjef	Karsten Hovland	Tønsberg
Førstemaskinist	Knut Stene Mortensen	Husøysund
Annenmaskinist	Claus Jacobsen	Nesoddtangen
Maskinassistent	Wiggo Johansen	Korsnes, Storfjord

Rederiets seilende personell pr. 15/3-75. (forts.)M/T "WIND ENDEAVOUR"

Elektriker	Willy Kjell Svendsen	Lisleby
Reparatør	Gunnar Tokerud	Raufoss
Motormann	Sverre B. Berntsen	Stavsjø
Motormann	Terje Bjerke	Trondheim
Motormann	Helge Hansen	Ålesund
Motormann	Ole B. Odden	Bolkesjø
Smører	Bjørn Ove Odden	Bolkesjø
Smører	Arild Solberg	Heradsbygd
Stuert	John Gjerde	Måløy
Kokk	Øistein Bergum	Gjøvik
Hjelpepike	Kirsti C. Nilsen	Moss
Hjelpemann	Frank Sundli	Orkanger
Hjelpepike	Olaug Sundli	Orkanger

Hjemmeværende

Maskinsjef	Verner B. Andersen	Kristiansand S.
Førstemaskinist	Jon E. Ellingsen	Bodø
Kaptein	Gard B. Hansen	Torød
Stuert	Wiggo Johansen	Bodø
Overstyrmann	Oddmund Ose	Ørsta
Radiooffiser	Jon Sollihaug	Hommelvik
Styrmann	Dietmar Wolter	Porsgrunn

T/T "HUDSON VENTURE"

Maskinsjef	Kåre Heggemsnes	Kristiansund N.
------------	-----------------	-----------------

Skipenes anløpshavner i 1. kvartal 1975

Havn	Ankomst	Avgang	Formål
<u>M/S "AIMÉE"</u>			
Emden	19/1	31/1	Lossing
Hampton Roads	15/2	4/3	Lasting
Panama	9/3	11/3	
Japan	7/4 (?)		Lossing

M/T "WIND ENDEAVOUR"

Pascagoula	2/1	10/1	Lasting
Galveston	11/1	15/1	Lasting
Trinidad	21/1	24/1	Bunkring
Salaya	21/2	19/3	Lossing
Chittagong	27/3		Lossing