



"E. H. S. – GLIMT"

ERLING H. SAMUELSENS REDERI <sup>A/S</sup>

LARS KROGH & CO

KOPPANG

NR. 1

×

8. ÅRGANG

×

1. FEBRUAR

"E.H.S.-GLIMT" nr. 1 - Januar 1978 - 8. årgang

---

INNHALDSFORTEGNELSE

- Tanker ved årsskiftet
- Befraktning
- Idrett/velferd
- Fotokonkurranse
- Julebord på Koppang
- Rederforbundet inn for rask behandling og iverksettelse av Skånland-rapporten
- Skipenes anløpshavner i 4. kvartal 1977
- Kurs/opplæring 1977
- Vi gratulerer !
- Rederiets seilende personell pr. 15/12-77
- Nyansettelser ved Oslo-kontoret
- Lang og tro tjeneste

Redaktør: Armand Carlsen

## TANKER VED ÅRSSKIFTET

-----

Befraktningsteknisk endte tankmarkedet for store skip faktisk året 1977 ved avslutningen av den ellefte måned, idet det da ble gjort klart på et møte som Sjåher av Iran hadde med president Carter i Washington at det ikke ville bli noen prisøkning på det forestående OPEC-møte i Caracas, Venezuela i midten av desember 1977. November måned, som begynte med normal aktivitet og avsluttet med en rekordaktig slutningsprosess, fikk desember til å bli en virkelig lang julemåned, hvilket slutningstallene klart ga til kjenne.

I november ble det sluttet fra AG ca. 22 mill. tonn, mens det i desember ikke ble sluttet mer enn 6 mill. tonn, som faktisk er det laveste tall på ca. 2 år.

Fire faktorer spiller inn i negativ retning for oljeforbruket samt for oljetransporten til sjøs i 1978.

1. Verdensøkonomien har fått en stagnasjon i relasjon til tidligere prognoser og dette medvirker selvsagt til mindre forbruk.
2. Alaska-oljen som begynte i 1977, kom aldri opp til full kapasitet grunnet break-down i et større pumpehus som reduserte kapasiteten ganske vesentlig. Først i mars/april i år vil man igjen få full kapasitet, m.a.o. en stigning fra 700.000/800.000 barrels pr. dag til 1.2 mill. barrels pr. dag. Den fornyede økning i Amerikas egen produksjon, ca. 5,3% i 1978, gir seg nå utslag i en tilbakegang i den tidligere svært økende import av olje til USA. Forventet forbruksøkning i 1978 er 4,8%.
3. Nordsjøoljen virker inn på å redusere importen av olje til spesielt Storbritannia og produksjonen av britisk Nordsjøolje ble tredoblet i 1977. Også i andre land i Nord-Europa har forbruket av råolje fra de oljeproduserende land i OPEC vært avtagende i foregående år.
4. Sist, men ikke minst har vi de forskjellige rørledninger som har forkortet oljetransporten i vesentlig grad. Dette til tross har verdens oljetransport til sjøs pr. tonn/mil øket. Ca. 380 mill. tonn råolje ble skibet på enkle reiser i 1977 mot ca. 315 mill. tonn i 1976. I 1975 var tallet kun ca. 175 mill. tonn.

Man spør seg selv hva det er som kan få redere av store, moderne tankskip, fremtidsrettet og bevaringsverdig tonnasje, til å se noe lysere på utsiktene, spesielt med henblikk på de mange dystre spådommer vi alle har lest i foregående år.

Jeg kan kort nevne en del punkter som svært sjelden har vært med på å danne grunnlag for noen av de analyser jeg har lest:

IMCO's kommende møte i februar hvor spørsmålet om segregerte ballast-tanker (SBT) tas opp til forhåpentlig endelig og avgjørende debatt. Det er innlysende at hvis SBT blir en realitet på en eller annen måte innen 31/12-1980, vil en rekke av de skip som ble bygget før IMCO's nye regelverk i 1973 få store vanskeligheter med å bli konvertert til segregerte ballast-tanker. På andre skip vil det bli så omfattende både hva angår stålarbeid og tid at det vil være økonomisk uforvarselig. Jeg er derfor av den formening at når dette kommer vil ikke bare verdens tanktonnasje bli redusert med 10-15%,

men det vil i realiteten bety noe langt mer. Utslagsgivende vil være de krav USA ved Coast Guard setter.

Hva mer kan man finne i positiv retning?

Amerikanerne har satt i sving et beredskapslager som vil beskjeftige et stort antall skip i årene som kommer. Det samme er i ferd med å skje i Japan og i Canada i samarbeid med USA og likeledes i enkelte europeiske land.

Som dere sikkert også er kjent med har det i de siste måneder i pressen vært diskutert en samarbeidsavtale, hvor man skal operere VLCC-tonnasje (over 200.000 tdw.) i pool for å styrke tankskip av denne størrelse på spot-markedet. Dette vil imidlertid ikke ha noen innvirkning på vår daglige drift av skip.

Det er, men ikke minst har den langvarige krisen ytterligere understreket at vi nå har kommet til enden av en leveringsstrøm av tankskip, som etterkrigstiden ikke tidligere har sett maken til.

Det er også oppmuntrende å se at langt flere store skip blir benyttet i dag til å transportere olje enn tidligere og flere befraktere er blitt oppmerksomme på denne tonnasjeøkonomiske transportmuligheter.

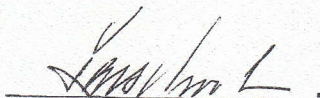
Hvor står vi så i relasjon til de mange andre tankshipsgrupper?

1. Vi kan yte god service gjennom førsteklasses erfaren assistanse såvel til sjøs som på land.
2. Med et nært samarbeid med de respektive port-captains som kommer ombord fra befrakterne, kan vi skape den nødvendige good-will som skal til for å styrke den tillit oljeselskapene er mer opptatt av nå enn noensinne på grunn av oljeslipp, miljøvern hensyn, U.S. Coast Guard samt at det er langt flere valgmuligheter enn tidligere.

En rekke av de rederier som i dag har fått støtte gjennom Garanti-instituttet er vel kanskje etter hvert som krisen er blitt mer langvarig enn ønsket, opptatt av hva bevaringsmessig tonnasje er. Her ligger kanskje vår aller største styrke, da jeg personlig føler at det er nettopp det vi i dag er i besittelse av. Samarbeidsavtalen med Kockums AB og Ditlev-Simonsens rederi I og II A/S vil også bidra til å styrke vår stilling ved å redusere utgiftene samt markedsføre båtene på en bedre og riktigere måte generelt sett.

Jeg vil takke dere for et lærerikt år og håper på fortsatt godt samarbeid i inneværende år. Et samarbeid som for meg er spesielt viktig med hensyn til at informasjonsstrømmen til enhver tid går begge veier.

Skal jeg spå om fremtiden så tror jeg 1978 blir et vanskelig år med en viss bedring i siste halvdel og noe øket aktivitet for periodeforretninger, som vil gi lysere utsikter for de kommende år hva angår tankfart og skip av vår størrelse.



LARS KROGH

## BEFRAKTNING

-----

Den totale skipning av olje steg med 6% i 1977, hvilket var noe høyere enn antatt. Tankskipsflåten øket med 20 mill. tdw., og utgjør ved slutten av 1977 hele 331 mill. tdw.

Fra og med 1978 opphører den store tilvekst av nybygg og tar man i betraktning den årlige opphugning av gammel og umoderne tonnasje, vil tankflåten de nærmeste 2 til 3 år være forholdsvis konstant. Med en fortsatt stigning i etterspørselen etter olje, vil omsider tidspunktet for balanse mellom tilbud og etterspørsel nærme seg - og forhåpentligvis slå ut i et bedre fraktmarked.

Mot slutten av året 1977 fikk tankmarkedet en årstopp og det lykkedes oss å slutte "WIND EAGLE" til worldscale 26 for en tur PG/Spania. Dette gir et rundreiseresultat som bringer ekstra penger i kassen etter at driftsutgifter er fratrukket. Vi sluttet også i desember måned "WIND ENTERPRISE" til det amerikanske oljeselskap Arco som skal benytte skipet som oljelager utenfor kysten av Texas. Skipet ble levert den 11/12 for en periode av min. 4 måneder, max. 12 måneder i befrakternes opsjon. Slutningen må anses å være god, markedet idag tatt i betraktning og resultatet ventes å gi overskudd etter fradrag av driftsutgifter.

"WIND ESCORT" har dessverre ikke vært heldig på sin jomfrutur. Skipet ankom Dubai 18/12-77 og ligger pr. idag 20/1 oppankret og usluttet. Da det ble kjent i løpet av desember at OPEC ikke hadde til hensikt å legge på oljeprisene fra 1978, fallt markedet drastisk. Pr. idag ligger ca. 3 mill. tons tanktonnasje i PG og venter på last, hvorav 3 ULCC'er inkludert "WIND ESCORT". Dette tall er i og for seg ikke unormalt høyt, og vi håper oljeselskapenes behov igjen vil stige og bringe bedre balanse i markedet.

## IDRETT/VELFERD

-----

A. Ch.

Det har i de siste månedene jevnlig innløpt fyldige idrettsrapporter fra "WIND EAGLE", så det er tydelig at det der ombord er stor aktivitet på idrettsfronten for tiden. Vi har observert utmerkede friidrettsresultater, og flere har tatt såvel idrettsmerket som svømmeknappen, vektløftermerket og sykkelplaketten. Skipet har også deltatt i Velferdens høstmesterskap i skyting 1977 og tatt en 32.-plass i lagkonkurransen. Av enkeltprestasjoner kan vi nevne følgende: Egil Borgen nr. 153, Ole Ellingjord nr. 179, Geir Bestvoll nr. 194, Bjarne Tangen nr. 200, Halvor Jensen nr. 217 og Alf Øydegard nr. 222. Vi ønsker skipet ved primus motor Leo Nygaard lykke til videre med idrettsaktivitetene!

## FOTOKONKURRANSE

-----

I "EHS-Glimt" nr. 3 ifjor innbød vi optimistisk til en fotokonkurranse for rederiets seilende personell. Ved innsendelsesfristens utløp hadde imidlertid ingen fotografier funnet veien frem til avisens redaksjon. Et nedslående resultat. Er det virkelig ingen av rederiets

godt over 100 sjøfolk som har tatt noen brukbare bilder ombord - som tåler offentlighetens lys - og som synes det kunne være artig å delta i en mindre konkurranse, og kanskje også vinne en liten premie? Vi har svært vanskelig for å akseptere dette, og er således villige til å gjøre et nytt forsøk med denne konkurransen. Vi vil imidlertid - for å være sikrere på å få deltagelse - også innby rederiets kontorpersonell til å levere inn sine fotografier. På denne måten kunne man også få istand en konkurranse mellom sjø og land til en forandring. Konklusjon: Ny fotokonkurranse utlyses med følgende regler:

- Motiv fra arbeids/fritidsmiljø ombord eller iland.
- Svart/hvitt - eventuelt farvefilm.
- Alle såvel ombord som ved kontoret kan delta.
- Innsendingsfrist: Bildene må være redaktøren i hende innen 1. mai i år.
- Premiering.

#### JULEBORD PÅ KOPPANG

-----

Kontorpersonalet fra Oslo-kontoret og Koppang-kontoret møttes til julebord på Koppangtunet Gjestgiveri 2. desember ifjor.

At dette arrangementet ble en fulltreffer hersker det ingen tvil om, og vi synes ikke minst at primus motor Odd Liun og hans assistenter fortjener ros for dette. Vi skal ikke trette leseren med detaljer fra festen utover det faktum at alle som en så ut til å ha det moro, spiste seg mette på førsteklasses mat og danset et godt stykke ut i de små timer. Arrangementskomiteens formann hadde imidlertid i festens anledning snekret sammen en sang som vi absolutt synes fortjener å se dagens lys:

DET VAR HYGGELIG Å KUNNE MØTES ! (mel. "Jeg har en liten teddybjørn")

1. Så er vi atter samlet, da, rundt Koppangtunets bord,  
og her skal nok bli glede, sann, for liten og for stor,  
Ja gleden er så stor at vi har funnet på igjen  
å dikte opp en vise for å hilse deg som venn.

Refr. Når bordet dekkes, glasset fylles, om og om igjen.  
Humøret ditt det vil nok stige, smått, og litt om senn.  
Vi håper du vil trives her så godt som bare det.  
Et julebord som ikke vil la noen vær' i fred.

2. Fra sist vi satt her er vi atter blitt no'n stykker fler'  
nå er vi snart så mange at det ei er plass til fler.  
For deg som sitter her i kveld for aller første gang.  
Velkommen i vår flokk, vi håper tiden ei blir lang.

Refr.

3. Ja fremgang har det vært i all vår organisasjon  
det har jo nesten vært en bitteliten inflasjon.  
Men det er mye bedre enn å legges vekk et sted  
med silkebånd om halsen sin, og ikke være med.

Refr.

4. Menyen her ikveld, den vil da by på litt av hvert fra rakefisk og rømmegrøt til pølse og dessert. Det er ei grenser for hva kokken finner på å by vi håper du vil kose deg og synge høyt i sky.

Refr.

5. Når morgendagen kommer, skal vi atter ut til dyst vi sitter bare her og venter til det skal bli lyst. Vi passer på å korte tiden med litt akevitt så konkurranseformen kan få mob'lisere litt.

Refr.

6. Ja du skal tro det ligger an til noe av et show du vil nok bli litt imponert, hvis bare vi får lov. Det rene sirkusnummer som vil gjøre deg helt ør Tenk, Markmanrud som linedanser, Pedersen sjonglør!

Refr.

7. Nå har vi skjemet mer' enn nok, men dog alikevel litt moro må en ha, selv om man lage må det selv. Og kunsten er vel kanskje den å se det litt på skrå. Så blir det ikke dager som kan virke altfor grå!

Refr.

#### KOPPANGSINGER



Samling utenfor hovedbygningen på Nordstu-Koppang Gård dagen etter julebordet. Fra venstre Gullhav, Markmanrud, Carlsen, Hanssen, Bråten og fru Back.

REDERFORBUNDET INN FOR RASK BEHANDLING OG IVERKSETTELSE AV  
SKÅNLAND-RAPPORTEN

---

- Handels- og Skipsfartsdepartementets Skipsfartsgruppe med direktør Skånland som formann har lagt et godt grunnlag for det videre arbeid med å styrke skipsfartens motstandsevne i en internasjonal krisesituasjon. Prøvestenen blir nå Regjeringens og Stortingets vilje til å omsette gruppens vurderinger i konkrete tiltak, sier presidenten i Norges Rederforbund, skipsreder Niels Werring jr., i en kommentar til rapporten fra Skipsfartsgruppen.

Werring sier seg glad for at rapporten gir uttrykk for et så klart positivt grunnsyn når det gjelder skipsfarten som en fortsatt viktig næring i norsk økonomi. Rederforbundet håper derfor at de politiske myndigheter raskt følger opp de tiltak som Skipsfartsgruppen peker på.

I Rederforbundet føler vi oss overbevist om at inntektsfradrag ved skatteleggingen for kapital som skytes inn i rederier med sikte på å beholde bevaringsverdige skip under norsk flagg, vil være et effektivt middel for å skaffe deler av den nye egenkapital som næringen trenger. Dette, kombinert med den skisserte nye garantiordning, vil kunne virke effektivt i endel tilfelle.

Vi støtter også fullt og helt Skipsfartsgruppen når den peker på at en viss oppmykning av adgangen til uteregistrering bør vurderes på nytt i lys av den senere tids utvikling og utsiktene fremover.

Arbeidsgruppen sier selv at den dels ikke har hatt tid og dels ikke forutsetninger for å drøfte tiltak med sikte på å redusere drifts- og kostningene på norske skip, men bare refererer til at Rederforbundet har tatt disse spørsmål opp med myndighetene. Vi er skuffet over dette, men forstår samtidig at Regjeringen er innstillet på å vurdere en justering av næringspolitikken i retning av generelle og kostnadsdpendende tiltak for næringslivet - herunder skipsfarten - med utgangspunkt i den vanskelige konkurransesituasjonen som norsk næringsliv idag er preget av.

Den aktuelle økonomiske situasjon i rederiene er høyst forskjellig. Det er neppe noe enkelt virkemiddel som kan passe i alle tilfeller. Det er derfor viktig i samtlige av de tiltak som er pekt på av arbeidsgruppen kan gjennomføres raskt. I den videre behandling av disse tiltak må man legge betydelig vekt på at også rederier som foreløpig ikke er i den vanskelige situasjon, kan få sin konkurransevne forbedret.

- Vi kan forøvrig slutte oss til arbeidsgruppens rapport når det fremheves at vurderingen av markedsutsiktene i sterk grad er avhengig av i hvilken grad skipsbyggingsindustriens overkapasitet vil bli opprettholdt i de forskjellige land gjennom subsidier og andre statlige støtteordninger. Rederforbundet er enig i at det er av den aller største betydning for skipsfarten at det skjer en kraftig begrensning av den internasjonale skipsbygging. Vi er også enige i at den politikk norske myndigheter etablerer på dette felt her hjemme, er av betydning for hva vi kan gå inn for internasjonalt, sier Rederforbundets president, Niels Werring jr.



SKIPENES ANLØPSHAVNER I 4. KVARTAL 1977

HAVN	ANKOMST	AVGANG	FORMÅL
<u>M/T "WIND ENDEAVOUR"</u>			
Trieste	21/10	22/10	Lossing
Genova	25/10	27/10	Lossing
Lisboa	4/11	14/11	Verksted/salg
<u>T/T "WIND ENTERPRISE"</u>			
Ras Tanura	16/10	18/10	Lasting
Freeport	21/11	30/11	Lossing
Heald Bank	11/12		Lagerskip
<u>T/T "WIND EAGLE"</u>			
Freeport	24/10	29/10	Lossing
Al Bakhr	8/12	11/12	Lasting
Ras Tanura	12/12	17/12	Bunkring
<u>T/T "WIND ESCORT"</u>			
Malmø		15/11	
Dubai	18/12		Venting
<u>M/T "IDDI"</u>			
Bordeaux	2/10	4/10	Lossing
Lisboa	16/10	18/11	Verksted/salg

Kurs/oppløring 1977

Følgende av rederiets faste personell har deltatt i kursvirksomhet i det forløpne år:

Kaptein Arthur Andenes	- Norcontrol DB (november)
Kaptein Reidar Andersen	- Administrasjonskurs (mars)
	- ULCC/Bremen (november)
Kaptein Gard Hansen	- Havari/redningstjeneste (desember)
	- ULCC/Bremen (mai)
Kaptein Fredrik Klerck Nilssen	- ULCC/Bremen (mai)
Overstrm. Oddmund Ose	- Havari/redningstjeneste (desember)
Overstrm. Sverre Aarsbog	- Havari/redningstjeneste (desember)
	- ULCC/Bremen (november)
	- Norcontrol DB (november)
2. stymann Arild Hagen	- Norcontrol DB (november)
Kaptein Torstein Ringholm	- ULCC/Bremen (mai)
	- Administrasjonskurs (mars)
Mask.sjef Kåre Heggemsnes	- Administrasjonskurs (mars)
Overstrm. Olav Sanden	- Administrasjonskurs (mars)

VI GRATULERER!  
-----

(Fødselsdager i tiden 1/1 - 31/3 for seilende personell og kontorfunksjonærer.)

T/T "WIND ENTERPRISE"

Supercargo Arthur Andenes (55)  
Pumpemann John Eilertsen (40)  
Matros Benito Nine Vinas  
Lettmatros Odd Asgautsen (25)  
Fyrbøter Rolf Brøndbo (30)  
Fyrbøter José Perez Dominguez  
Fyrbøter Kåre Øiongen  
Smører Stig Dørhellen  
Hjelpepike Liv Hansen  
Hjelpepike Elin Solberg

T/T "WIND EAGLE"

Kaptein Fredrik Klerck Nilssen  
Overstyrmann Kåre Hågtensen  
1. styrmann Tore Lund Andersen  
Arbeidsleder Oskar From (40)  
Pumpemann Ingebrigt Øwre  
Matros Viggo Blom  
Matros Benito Paz Santos (25)  
Matros Jesus Vazquez Garcia (30)  
2. maskinist Helmer Hansen  
Reparatør Svein Solberg  
Fyrbøter Erling Johansen  
Smører Egil Borgen  
Stuert Bjørn Ellevold  
Hjelpepike Brit Winje

T/T "WIND ESCORT"

Radiooffiser John Sollihaug  
Matros Helge Skjærum  
2. maskinist Dag Halle  
Fyrbøter Nils Andreassen  
Fyrbøter Tron Andreassen  
Stuert John Gjerde  
Kokk Geir Melum

KONTORPERSONELL

Befrakter Bjørn Bråten  
Kontordame Bjørg Frantzen  
Befrakter Erik Kinander  
Regnskapssjef Odd Lium  
Ingeniør Trygve Lund  
Regnskapssekretær Aud Sissel Øverås Olsen  
Kontordame Magnhild Trahaug  
Kontordame Wencke Velten  
Siviløkonom Kjell G. Åbyholm

50 ÅR

Maskinist Thor S. Frøslund fylte 50 år 5. desember ifjor, og vi sender våre hjerteligste gratulasjoner.

Rederiets seilende personell pr. 15/12-77.

-----

T/T "WIND ENTERPRISE"

Kaptein	Magne Kristiansen	Kristiansand S.
Kaptein	Arthur Andenes	Oslo
Overstyrmann	Magnar Svein Valbø	Oslo
1. styrmann	Niels-Jul Yrvin	Bergen
2. styrmann	Arild Hagen	Åbøgen
Radiooffiser	Erik Worum	Oslo
Arbeidsleder	Ali Balci	Mudanya, Tyrkia
Pumpemann	John Emil Eilertsen	Gausvik
Matros	Per Elling Bording	Holmestrand
Matros	A. J. Zacharias Joensen	Skåpon, Færøyene
Matros	Machdali Bin Muhadin	Bik Pdang, Indonesia
Matros	Benito Nine Vinas	Villanueva de Arosa, Spania
Lettmatros	Odd Morten Asgautsen	Porsgrunn
Lettmatros	Arve Aaseth	Ottestad
Maskinsjef	Thor S. Frøslund	Mandal
1. maskinist	Knut Ø. Olsen	Drøbak
2. maskinist	Egil R. Kopstad	Tønsberg
Maskinassistent	Svein T. Roland	Moelv
Elektriker	Egill Christiansen	Sandefjord
Reparatør	Tom Allan McGinnis	Otta
Fyrbøter	Rolf Martin Brøndbo	Nordkisa
Fyrbøter	José Perez Dominguez	Lanzarote, Spania
Fyrbøter	Roar Johannessen	Sandefjord
Fyrbøter	Aguinaldo Ramos	St. Vicente, Cap Verde
Fyrbøter	Kåre E. Øiongen	Kongsvinger
Smører	Stig Dørhellen	Sunnalsøra
Stuert	Knut Larsen	Torp
Kokk	Ehrenfried Zuber	Minnesund
Hjelpepike	Liv Hansen	Drevsjø
Hjelpepike	Marianne Leonard	South Roxboro, Canada
Hjelpepike	Elin Solberg	Geilo
Hjelpepike	Torill Zuber	Eidsvoll Verk

T/T "WIND EAGLE"

Kaptein	Fredrik Klerck Nilssen	Tønsberg
Overstyrmann	Kåre A. Hågsen	Kodal
1. styrmann	Tore Lund Anderssen	Ytre Laksevåg
1. styrmann jr.	Halvar E. Henriksen	Nanset
Radiooffiser	Fritz A. Dahl	Harstad
Arbeidsleder	Johan O. From	Odda
Pumpemann	Ingebrigt Øvre	Melsvik
Matros	Viggo Blom	Narvik
Matros	José Nine Cubina	Villanueva de Arosa, Spania
Matros	Benito Paz Santos	Villanueva de Arosa, Spania
Matros	Marcial Valle Vinas	Villanueva de Arosa, Spania
Matros	Serafin Valle Vinas	Villanueva de Arosa, Spania
Matros	Jesus B. Vazquez Garcia	Villanueva de Arosa, Spania
Lettmatros	Nils-Olav Svendsen	Sandefjord
Maskinsjef	Ragnar Iversen	Sandefjord
1. maskinist	Leo A. Nygaard	Stavanger
2. maskinist	Helmer E. Hansen	Sjursnes

Elektriker	Rolf Heinrich Tobeck	Bremen, Vest-Tyskland
Maskinassistent	Toralf Johansen	Øydegard
Reparatør	Svein Solberg	Nøtterøy
Fyrbøter	Manuel Diaz Guillan	Villanueva de Arosa, Spania
Fyrbøter	Erling Johansen	Lillehammer
Fyrbøter	Manuel Fajardo Lopez	Santa Cruz de Teneriffe
Fyrbøter	Alf Erik Øydegard	Øydegard
Smører	Egil Borgen	Finstadbru
Smører	Kai Ove Paulsrud	Brøttum
Stuert	Bjørn I. Ellevold	Øvre Rendalen
Kokk	Karl Larsen	Hol
Hjelpepike	Ymbjørg Lyftingsmo	Lesja
Hjelpegutt	Eirik Seim	Røyken
Hjelpepike	Vigdis Tobeck	Bremen, Vest-Tyskland
Hjelpepike	Brit Winje	Molde

T/T "WIND ESCORT"

Kaptein	Torstein Ringholm	Silsand
1. styrmann	Leif Arne Bekken	Kristiansund N.
1. styrmann	Steinar Lindgren	Ankenesstrand
1. styrmann jr.	Gunnar Johansen	Grålum
Radiooffiser	John A. Sollihaug	Fauske
Arbeidsleder	Gudmund A. Berntsen	Bryne
Pumpemann	Harald Pedersen	Vang på Hedmark
Matros	Harry Larsen	Narvik
Matros	Hans G. Løvnæseth	Kongsvinger
Matros	Klemens M. Oebel	Porsgrunn
Matros	Helge J. Skjærum	Skien
Matros	Fredrik O. Sønsterud	Kongsvinger
Matros	Kåre I. Trøen	Sunndalsøra
Lettmatros	Per Arvid Jørgensen	Bjerkvik
Maskinsjef	Kåre Heggemsnes	Kristiansund N.
1. maskinist	Januz T. Tyminski	Oslo
1. maskinist	Knut Ofstad	Oslo
2. maskinist	Dag Olav Halle	Oslo
2. maskinist	Åge A. Johannessen	Oslo
Elektriker	Victor J. Sherer	Mathopen
Reparatør	Magne K. Fausa	Glam, Wales
Fyrbøter	Nils Andreassen	Sykkylven
Fyrbøter	Tron A. Andreassen	Kongsvinger
Fyrbøter	Erling Dybsland	Sandefjord
Fyrbøter	Magnor Nykvist	Vingsand
Fyrbøter	Bjørn G. Ramfjord	Eydehavn
Smører	Hans Johannessen	Brumunddal
Stuert	John Gjerde	Hønefoss
Kokk	Geir Melum	Raudeberg
Hjelpepike	Anne Grete Halle	Kolbotn
Hjelpepike	Torhild Wang	Oslo
Hjelpepike	Eva H. Lundh	Borgestad
Hjelpemann	Terje Wang	Kolbotn
		Oslo

NYANSETTELSER VED OSLO-KONTORET

Regnskapssekretær Aud Sissel Øverås Olsen begynte i den nyopprettede regnskapsavdeling ved vårt Oslo-kontor 28. november ifjor. Vi ønsker henne velkommen og håper hun vil trives hos oss.

LANG OG TRO TJENESTE

---



Sekretær Doris Gran har vært i rederiets tjeneste på Koppang i 15 år og ble ved en tilstelning på Koppangtunet 2. desember i fjor overrakt et armbånd med rederiflagg av skipsreder Lars Krogh. Vi slutter oss til gratulantene og ønsker lykke til videre !