



"E. H. S. – GLIMT"

ERLING H. SAMUELSENS REDERI ^{A/S}

LARS KROGH & CO

KOPPANG

NR. 3



JULI 1979



9. ÅRGANG

"E.H.S.-Glimt" nr. 3 - Juli 1979 - 9.årgang.

INNHOLDSFORTEGNELSE

- Eierskifte i partrederiet Wind Tankers og befraktningsamarbeid (pool)
- "A confused and untidy tanker market"
- Skips-TV - NRK programmer
- Rederikonferanse på Koppang
- Skipenes anløpshavner i 2.kvartal 1979
- Ansatt/sluttet siden sist
- Sjømannsidretten 1978
- "Jenter på Radich"
- Vi gratulerer!
- Rederiets seilende personell pr. 15/6.79
- Tankmarkedet
- Høegh-løpet 1979
- Tegnekonkurransen

Redaktør: Armand Carlsen

EIERSKIFTE I PARTREDERIET WIND TANKERS OG
BEFRAKTNINGSSAMARBEID (POOL)

Pr. 15/6-79 har 14.000 aksjonærer overdratt sine Kockumsaksjer til Svenska Varv AB. Rederi AB Malmoil er nå et datterselskap i dette konsern. De 46 2/3% svenske eierinteresser i våre skip eies således nå av den svenske stat via Svenska Varv AB.

Samtidig som den svenske stat eier ovennevnte part i våre skip, er den også partrederiet Wind Tankers' kreditor. Som kreditor har den gitt partrederiet en moratorieordning med rente-og avdragsutsettelse til 1/1-1982, hvis tankmarkedet ikke før dette tidspunkt skulle gi inntekter til å betjene lånene samtidig som driftsunderskudd også vil bli dekket.

I forbindelse med at en skandinavisk tankskips-pool basert på befraktnings-samarbeid for 11 ULCC'er er etablert, ble følgende pressemelding sendt ut 15.juni i år:

" SKANDINAVISK TANKSKIPS-POOL ETABLERT:

Det er inngått avtale om etablering av en skandinavisk pool for store tankskip.

Poolen vil omfatte elleve 350.000 dw.tonn tankskip av hvilke fem tilhører Saléns, ett tilhører Kockums og tre, henholdsvis to, tilhører de norske rederiene Wind Tankers (Lars Krogh & Co.A/S) og Halfdan Ditlev-Simonsen & Co.

Samtlige skip er bygget på Kockums Varv i årene 1973-78.

Avtalen trer i kraft såsnart formell godkjennelse er gitt av berørte svenske myndigheter. Pool-samarbeidet er prinsipielt godkjent av den svenske Fartygskreditgarantinemnden.

Poolen vil arbeide under navnet Scandinavian Tanker Pool (STP). Den skal ha sitt sete i Stockholm, og Salén Tanker AB vil være leder av poolen. Samtlige deltagende rederier vil være representert i poolens styre, og rederienes nåværende organisasjoner kommer i størst mulig utstrekning til å utnyttes som hittil.

Det direkte befraktningsarbeid vil bli utført både via Stockholm og Oslo.

Halfdan Ditlev-Simonsen & Co./Lars Krogh & Co.A/S "

Samarbeidet vil til en viss grad påvirke arbeidsformen i vår befraktningsavdeling, da en befraktningspolitikk/-strategi utarbeidet i fellesskap, vil bli koordinert for alle 11 skip av en person som sitter i Salén Tankers AB.

De 5 norske skip blir befraktet fra vår befraktningsavdeling i samsvar med ovennevnte politikk/strategi.

Forøvrig vil vår organisasjon og driften av skipene bli som før.

Ved disse avtaler har rederiet styrket sin stilling på et fortsatt noe vanskelig tankmarked.

"A CONFUSED AND UNTIDY TANKER MARKET"

Norges Handels-og Sjøfartstidende hadde følgende intervju med skipsreder Lars Krogh 12.mai i år:

"After the seven lean years, come the seven fat years", if the old saying is to be believed. However, it remains to be seen whether this will hold true for the Norwegian tanker trade, which is now in its last lean year but one. This sector of Norway's shipping, which was once so healthy, has been badly hit, particularly for some sizes of vessels, and little is as it once was. However, some companies struggle in, and one of these is the Lars Krogh Group, with its three ULCC's, jointly owned with the Swedish state. Has mr. Lars Krogh himself now lost sight of the light at the end of the tunnel?

- The market situation is confused and untidy, to say the least. While there has been a steady and welcome reduction of surplus tonnage in recent years, there are also new, unpredictable factors to take into account, and developments in Iran will have a major impact on the course of events. However, from the point of view of economy, we are more than satisfied with our ships, says Lars Krogh to "NH & ST".

The Lars Krogh Group ordered their three 355.000 tonners "WIND ENTERPRISE", "WIND EAGLE" and "WIND ESCORT" from Kockums in Malmö, Sweden. The Kockum yard's subsidiary, Rederi AB Malmoil, owns 47 percent of the ships, and the Norwegian company has a 53 percent stake. The Kockums concern is currently being taken over by the wholly State-owned Svenska Varv.

Mr. Krogh tells us that it is not yet clear whether the Swedes will be wanting to continue as partners in the Norwegian-Swedish company. The Swedish State's shareholding may therefore be sold or bought out, and the Lars Krogh Group approached the Norwegian Guarantee Institute for Ships and Drilling Vessels A/S during the autumn of 1978, so as to be well-prepared if such a situation should arise. They are quite clearly prepared to invest considerable sums in order to ensure that the ships remain Norwegian-operated, maintaining or even increasing Norway's percentage share.

TRANSPORT ECONOMIES

Mr. Lars Krogh is quite confident that his ULCC's are highly competitive from the economic point of view. As a case in point, he compares a 220.000-tonner and a 355.000-tonner, both sailing fully-laden from the Gulf to Rotterdam. The 355.000-tonner would here be able to cover its operating costs at a rate of WS 29, while the 220.000-ton tanker would need a rate of WS 37½ to WS 40.

Another advantage of the ULCC's is their relatively shallow draught in relation to their carrying capacity. On the other hand, a 355.000-tonner does burn a good deal more bunkers than a VLCC, and this does add a very definite element of uncertainty, given our present situation. Bunker prices are today being watched very carefully indeed in shipping circles, and the supply of crude oil will be decisive in establishing prices next time around. The ships in the Lars Krogh Group, for example, today need Worldscale 30, or thereabouts, to cover their operating costs, as against WS 25-26 before the revolution in Iran.

SHORT DEADLINES

- We have already seen some examples of how deadlines for the shipping of oil cargoes can have a considerable effect on rates, when the oil comes on the market, the oil companies themselves will have little time to wait for shipping, and this means that we have a market with rapidly changing rates. This is a market which will call for rather more vigilance and follow-up work in each individual tanker company that has been the case in the past, says Lars Krogh.

NEW SOLUTIONS

The highly unusual situation on the tanker market during the last few years has resulted in new solutions being found in order to meet the requirements of individual nations for transportation and storage of oil. Mr. Krogh maintains that the Japanese were on the right track with their comprehensive storage plans in which a large number of ships were used as floating oil stores. He also feels that the Americans should have had the foresight to fill in the salt mines in Louisiana, particularly since detailed plans for this had, in fact, been prepared. The relatively poor American harbour capacity for larger tankers has led to the construction of several transshipment terminals in the West Indies, and a good deal of lighterage to smaller ships is undertaken with great precision offshore. The "WIND ENTERPRISE" has herself served as a storage terminal in the US Gulf, offshore Texas.

COOPERATION IN CHARTERING

Lars Krogh has for many years been an advocate of closer cooperation in the chartering of large tankers, both on a national and an international level.

- The confused and politically influenced situation amongst crude oil producers, particularly in the OPEC countries, and the cartel-like structure of the purchasing/distribution side - that is, of the international oil companies - call for more clearly defined and systematic forms of cooperation between independent shipping companies operating in the international tanker trade, without these, it will not be possible to achieve satisfactory rates or the necessary stability, he says.

One of the three Krogh ships is at present laid up, while another is sailing on a time-charter for Texaco and the third recently completed her assignment as a floating storage terminal. This last vessel, the T/T "WIND ESCORT", was recently fixed for a voyage from the Gulf at a rate that covers operating costs plus some capital costs as well. She will be ready for loading again in August.

- The tanker market is today influenced above all by political decisions. Even minor decisions can have a major impact on the course of events. If we are only given a free flow of oil once more, I am quite convinced that the tanker market will become perfectly satisfactory again. However, if the restrictive attitudes and policies of the producer nations are allowed to dominate the picture, with a resultant shortage of oil, the years ahead could prove highly uncertain, says Lars Krogh.

Mr. Krogh went on to say that the major emphasis for tanker chartering in recent months, particularly after the revolution in Iran, has lain with the independent charterers, or traders, not with the large oil companies. This may be attributed to price policies. Careful planning to ensure that all ships are in the right place at the right time, has therefore become more important than ever before, he says.

SKIPS-TV - NRK PROGRAMMER

Velferdstjenesten for Handelsflåten er nå i god gang med utsendelse av norske fjernsynsprogrammer på videokassetter til skip i utenriks fart. Foreløpig har 85 skip meldt seg på denne tjeneste.

Det nye tilbudet til sjøfolk vil omfatte 40 programmer på tilsammen 200 timer pr.år. Hvert program pakkes i 5 timers koffert med ca. 6-7 videokassetter i hver.

Det er Norsk Riksringkastning som har redaktøransvaret og som forestår utvelgelsen og sammensetningen av programkoffertene, men en vil, såvidt mulig, ha sjøfolkene selv med på råd. Gjennom de rederiene som abonnerer på programmene, sendes det ut vurderingsskjemaer som hjemmeværende sjøfolk blir bedt om å fylle ut. Disse skjemaene sendes ut så tidlig at rederiene kan fordele dem før programmene går på luften.

Velferdstjenesten har i løpet av de to-tre første ukene etter starten, allerede sendt ut 80 videokofferter, d.v.s. 5 programmer à 16 kopier. For at skipene skal få TV-programmene hurtigst mulig, har rederiene sagt seg villige til å besørge utsendelsen med avløsningsmannskaper eller ved proviantforsendelser. Dette samarbeid fungerer utmerket. Det har vært stor rift om programmene, og kassettenes har gjerne gått ut samme dag de har vært ferdige.

Vi regner med at det vil ta ca. ett år fra et program sendes ut til samtlige tilmeldte skip har hatt det ombord, og en må derfor konsentrere seg om de programtypene som er minst aktualitetspreget. Det som da gjenstår er underholdning, teater, opplysnings-og enkelte debattprogrammer. Sportsreportasjer blir ofte raskt uaktuelle og passer derfor dårlig i dette opplegget, men noe vil likevel komme med. Som eksempel nevnes reportasjer fra VM i kunsthopp, og det ukentlige Sportshjørnet.

Når det gjelder TV-program som f.eks. TIGRIS og Arbeidsplass Nordsjøen som består av flere deler som bør sees i en bestemt rekkefølge, er det nødvendig å samle alle delene i en koffert. Dette for å unngå at et skip får ombord siste delen først. Sjøfolkene kan da se hele serien uten avbrudd.

REDERIKONFERANSE PÅ KOPPANG

Koppangtunet Gjestgiveri var møtested for 8 av rederiets hjemneværende kapteiner og departementssjefer i tiden 27/5 - 31/5 iår.

Konferansen var primært viet assurancespørsmål med forelesere såvel fra Sveriges Ångfartygs Assuranse Förening som fra Assuranceforeningen Gard. Ellers ble det tatt opp diverse saker vedrørende personell, regnskap, innkjøp, befraktning og teknisk drift, idet de avdelingsansvarlige fra rederikontoret også var tilstede.

En vellykket konferanse som bare bekreftet hvor nødvendig det er fra tid til annen å komme sammen å diskutere de problemer man arbeider med til daglig. At fruene også ble invitert til et besøk på Koppangtunet, var selvsagt populært.

SKIPENES ANLØPSHAVNER I 2.KVARTAL 1979

Havn	Ankomst	Avgang	Formål
<u>T/T "WIND ENTERPRISE"</u>			
Ras Tanura	22/4	25/4	Lasting
Sabine Point	30/5	10/6	Lossing
<u>T/T "WIND EAGLE"</u>			
Ålesund	8/2	Opplag	
<u>T/T "WIND ESCORT"</u>			
Ras Tanura	4/5	8/5	Lasting
Eleusis	18/6	26/6	Lossing
<u>M/T "KREDY"</u>			
Anacortes	23/4	26/4	Lossing
Angapore	18/5	20/5	Lasting
Blang Lancang	21/5	23/5	Lasting
Port Stanvac	4/6	6/6	Lossing
Whangarei	12/6	14/6	Lossing
Santan	27/6	28/6	Lasting

ANSATT/SLUTTET SIDEN SIST

Gårdsbestyrer Bjørn Lervang sluttet 14.april iår etter 10 års tjeneste på Nordstu Koppang gård.
Som ny gårdsbestyrer er ansatt Jo Dalseg, som begynte 26.april.

Sekretær Torill Scheen Sæther begynte ved Oslo-kontoret 5.juni iår.

Kontordame Elin Sandbakken er ansatt på Koppang-kontoret fra 2.mai iår.

Vi ønsker de nyansatte velkommen til oss, samtidig som vi ønsker Lervang lykke til med eget gårdsbruk!

- 6 -
SJØMANNSIDRETTE 1978

Våre sjøfolk har ikke ligget på latsiden i 1978 når det gjelder idrettslige aktiviteter, og det synes vi er flott.

Vi har pløyd gjennom resultatlistene fra Velferdstjenesten for Handelsflåten, og har funnet en god del navn som vi drar kjensel på. Vår mening er at disse så absolutt fortjener spalteplass i "E.H.S.-Glimt".

Resultatlisten er som følger:

60 m.løp - Kl.Menn IV

Nordisk mesterskap

nr. 2 Leo Nygaard 7,9 sek.

Norsk mesterskap i friidrett, Individuelt

1500 m.løp - kl. Menn I

nr. 9 Eirik Seim 5.39,8

Lengde u/tilløp

nr. 78 Jarl Kjeldstadli 2,92

100 m.løp - kl. Menn II

nr. 8 Marcial Valle 12,0
nr. 47 Serafin Valle 12,8

Kulestøt

nr. 42 Alf Øydegard 10,25

Høydehopp

nr. 23 Alf Øydegard 1,49

3-kamp

nr. 28 Alf Øydegard 1265
nr. 85 Bjørn E.Vollan 1018

Lengde u/tilløp

nr. 60 Alf Øydegard 2,85

Lengde u/tilløp - kl. Menn III

nr. 25 Man Mohan Singh 2,68
nr. 32 Gard Hansen 2,65
nr. 38 Sverre Aarsbog 2,63

60 m.løp - kl. Menn IV

nr. 3 Leo Nygaard 7,9

Kulestøt

nr. 4 Leo Nygaard 8,82

Høydehopp

nr. 4 Leo Nygaard 1,36

3-kamp

nr. 1 Leo Nygaard 2073

1500 m. løp

nr. 1 Leo Nygaard 5.45,1

Høyde u/tilløp

nr. 4 Leo Nygaard 1,26

Lengde u/tilløp

nr. 10 Leo Nygaard 2,55

60 m. løp - kl. Kvinner I

nr. 24 Rita Sætran 9,3

Kulestøt

nr. 33 Elin Solberg 7,27
nr. 39 Rita Sætran 7,18

Høydehopp

nr. 30 Anni Tobekk 1,12

Lengde u/tilløp

nr. 21 Randi Bryntesen 2,23

Lengde u/tilløp - kl.Kvinner II

nr. 48 Liv Hansen 1,50

Svømming - Individuelt

50 m.fri - kl. herrer I

nr. 4 Viggo Blom 29,1

100 m. bryst

nr. 7 Viggo Blom 1.26,1

50 m.fri - kl. Herrer II

nr. 3 Leo Nygaard 34,9

100 m. bryst

nr. 5 Leo Nygaard 1.39,3

Vårmesterskapet i skyting
Kl. Menn I

nr. 81 Kjell Granum 149 o 5 9

Lagmessig er også rederiet godt representert på listen, og vi gjengir som følger:

Årets Idrettsskip

nr. 18 - "WIND EAGLE" 59 p.

Norsk mesterskap i friidrett
Lagkonkurransen

nr. 26 "WIND EAGLE" 46.528 p.
nr. 40 "WIND ENTERPRISE" 29.126 p.
nr. 66 "WIND ESCORT" 18.740 p.

Norsk mesterskap i 3 x 60 m.stafett

nr. 4 "WIND EAGLE" 25,5 sek.

Svømmeknappkonkurransen

nr. 29 "WIND EAGLE" 42 knapper
nr. 76 "WIND ESCORT" 13 knapper

Idrettsmerkekonkurransen

nr. 10 "WIND EAGLE" 16 merker
nr. 20 "WIND ESCORT" 7 merker

Sykkelkonkurransen

nr. 15 "WIND EAGLE" 8 plaketter
nr. 28 "WIND ESCORT" 4 plaketter

Vårmesterskapet i skyting

nr. 26 "WIND EAGLE" 696 4 20 24

"JENTER PÅ RADICH"

Likestillingsombudsmann Eva Kolstad går inn for at jenter skal få plass på de 6 måneder lange kursene med "Christian Radich". Det sa hun etter en befarung på skoleskipet i Oslo, der hun hevdet at likestillingsloven er helt klar på dette området. Menn og kvinner har like rett til utdanning, og her er det tale om nettopp utdanningstilbud, sa hun. Det skal imidlertid vurderes nærmere om det rent praktisk er forsvarlig å la jenter bli opptatt blandt de, hittil 44 gutter, som 2 ganger årlig opptas som elever på skuta.

Daglig leder for Østlandets Skoleskip, Øivind Schau, hevder at man er innstilt på å gi jenter plass i slik utdanning, men at det vanskelig lar seg gjøre på "Christian Radich". Sammen med kaptein Jan Fjeld-Hansen mente han også at det kunne bli vanskelig å fylle et helt kull med jenter, slik Eva Kolstad så som et alternativ til blandede kurser. Hun på sin side mente man måtte forsøke før man kunne avgjøre dette. Mange seriøse søknader kommer inn. Øivind Schau pekte forøvrig på at en del jenter vil bli ombord i seilskuter, og at en påtenkt ny skute vil bli planlagt og bygget for elever av begge kjønn. Overstyrmann Ulf Andersen peker på at jentene hittil har måttet henvises til kortere kurser på skuter i England og Sverige.

VI GRATULERER!

(Fødselsdager i tiden 1/7 - 30/9-1979 for seilende personell og kontorfunksjonærer)

T/T "WIND ENTERPRISE"

Kaptein Magne Kristiansen (40)
1.styrmann Niels-Jul Yrvin
Matros Manuel Ces Castro
Matros Arild Eftedal
Lettmatros Francisco Perez Rivas
1.maskinist Åge Johannessen
Fyrbøter Svein Salvesen
Smører Jostein Fosserud
Stuert Knut Larsen (35)

T/T "WIND EAGLE"

Lettmatros Jens Petter Holstad
Hjelpepike Wenche Grønbekk

T/T "WIND ESCORT"

Kaptein Olav Kåsa
Pumpemann Nils Mehus
Matros Helge Jakobsen
Matros Serafin Valle Vinas
Fyrbøter Willy Aksel Karlsen
Fyrbøter Ingar Wiium (35)
Kokk José Soto Esmerodes (50)

M/T "KREDY"

Matros Per Hallgeir Båtstad
Matros Svønn Åge Hermansen (30)
Maskinsjef Peter Klokke
Maskinassistent Jan Ivar Larsen
Reparatør John Erik Karlsen
Motormann Torgeir Henden
Motormann Rogelio A. Olmo
Kokk Kurt S. Harjo
Hjelpemann Ture Nordrum

KONTORPERSONELL

Innkjøpssjef Håvard Dahlby
Inspektør Sigurd M. Hanssen
Sjåfør Ola Moen
Regnskapssjef Ulf Nymoen
Inspektør Bjarne Sjuve
Sekretær Doris Gran
Sekretær Bjørg Mellemmoen
Direktør Sven E. Pedersen (55)

HJEMMEVÆRENDE

Kokk Karl Larsen (40)
2.styrmann Thorbjørn Myrberg
Elektriker Egill Christiansen (50)
2.styrmann Arild Hagen
1.styrmann jr. Halvard Henriksen
Maskinassistent Ragnar Olsen
1.styrmann Magnar Valbø
Radiooffiser Anne K. Wærp

Rederiets seilende personell pr. 15/6-79

T/T "WIND ENTERPRISE"

Kaptein	Magne Kristiansen	Kr.sund N
Overstyrmann	Sverre Aarsbog	Sætre
1.styrmann	Niels-Jul Yrvin	Bergen
1.styrmann jr.	Knut Dagfinn Stokke	Storlandet
Radiooffiser	Berit Skibenes	Frogner
Arbeidsleder	Magnar Dagfinn Karlsen	Oslo
Pumpemann	John Emil Eilertsen	Gausvik
Matros	Manuel Ces Castro	Spania
Matros	Arild Eftedal	Hedrum
Matros	Kjell Granum	Raufoss
Matros	Kurt Namik	Tyrkia
Matros	Marcial Valle Vinas	Spania
Lettmatros	Francisco Perez Rivas	Spania
Maskinsjef	Thor Sveinung Frøsland	Mandal
1.maskinist	Knut Ofstad	Oslo
1.maskinist	Åge A. Johannessen	Mathopen
2.maskinist jr.	Henning Strand	Porsgrunn
Elektriker	Man Mohan Singh	India
Reparatør I	Stefan Grzimek	Tyskland
Fyrbøter	Finn Ragnar Andersen	Ål
Fyrbøter	Terje Kjell Larsen	Sandefjord
Fyrbøter	Svein Salvesen	Sandefjord
Smører	Jostein Fosserud	Eidsvoll
Smører	Erik Holmqvist	Lier
Stuert	Knut Larsen	Torp
Kokk	Svein Ragnar Bomban	Nyborg
Hjelpepike	Ana Gloria Coronel	Oslo
Hjelpepike	Liv Hansen	Hamar
Hjelpepike	Bente Lyseng	Raufoss
Kokkaspirant	Lisbeth Storli	Fjellhamar

T/T "WIND EAGLE"

Kaptein	Gard Bertrand Hansen	Åresund
Overstyrmann	Tore Lund Andersen	Ytre Laksevåg
1.styrmann jr.	Trond Ludvig Frømholtz	Kr.sund N
Lettmatros	Jens Petter Holstad	Nedre Eiker
2.maskinist	Erik Engell Andresen	Sandefjord
Elektriker	Rolf Heinrich Tobeck	Tyskland
Fyrbøter	Derek Williamson	England
Stuert	Jan Martin Nilsen	Sandefjord
Hjelpepike	Wenche Grønbekk	Oslo
Hjelpepike	Aina Tvedt	Oslo

T/T "WIND ESCORT"

Kaptein	Olav Kåsa	Sandefjord
Overstyrmann	Oddmund Ose	Ørsta
1.styrmann	Roy Odin Martinsen	Oslo
1.styrmann jr.	Gunnar Johansen	Grålum
Radiooffiser	John A.Sollihaug	Fauske
Arbeidsleder	Ali Balci	Tyrkia
Pumpemann	Nils Mehus	Løvenstad
Matros	Børge Berthinussen	Sortland
Matros	Kåre David Davidsen	Narvik
Matros	Gustav Gamst	Nordreisa
Matros	Helge Jakobsen	Balsfjord

Matros	Alfredo Sharkey Yanez	Chile
Matros	Serafin Valle Vinas	Spania
Lettmatros	Steinar Torsgård	Kjøremgrenda
Maskinsjef	Kåre Heggemsnes	Kvisvik
1.maskinist	Halvor Jensen	Sandefjord
2.maskinist	Jan Weberg	Porsgrunn
2.maskinist jr.	Olav Helle	Foldfjorden
Elektriker	Ram Murthy	India
Reparatør	Svein Johan Almquist	Skjeberg
Fyrbøter	Manuel Diaz Guillan	Spania
Fyrbøter	Reidar Frydenlund	Klekken
Fyrbøter	Willy Aksel Karlsen	Narvik
Fyrbøter	Jerzy Alfred Kosior	Kongsvinger
Fyrbøter	Ingar Wium	Drammen
Smører	Yngvar Midtskogen	Rendalen
Stuert	John Gjerde	Måløy
Kokk	José Soto Esmerodes	Spania
Hjelppepike	Gunn Jenssen	Oslo
Hjelppepike	Anne-Elise Leirbekkhei	Nordreisa
Hjelppepike	Lis Neve Uggerhøy	Ski

M/T "KREDY"

Kaptein	Odd Strand	Sem
Overstyrmann	Finn Hermann Nygaard	Kr.sand S.
1.styrmann	Torleif F. Ahlquist	Risør
2.styrmann	Per Aalmo	Slemmestad
Radiooffiser	Konrad Nore Eriksen	Lyngseidet
Arbeidsleder	Henning Heggvik	Knarrlagsund
Pumpemann	Aasmund Bang	Hedrum
Matros	Kjell Hansen	Arendal
Matros	Tomas Abalo Boveda	Spania
Matros	Per Hallgeir Båtstad	Otta
Matros	Svenn Åge Hermansen	Tromsø
Matros	Bjarne Harry Johansen	Seljelvnes
Lettmatros	Asgeir Buschmann	Båtsfjord
Maskinsjef	Peter Sverre Klokke	Sykkylven
1.maskinist	Odd Roar Hansen	Sandefjord
2.maskinist	Nils Severin Bergstøl	Tromsø
Maskinassistent	Jan Ivar Larsen	Moland
Elektriker	Ole Kristoffer Leistad	Verdal
Reparatør I	Franz Josef Banka	Tyskland
Reparatør	John Erik Karlsen	Moelv
Motormann	Torgeir Henden	Gjøvik
Motormann	Erik Jens Johansen	Tromsø
Motormann	Sverre Olafsen	Flekkefjord
Motormann	Rogelio A.Olmo	Filippinene
Smører	Alberto A. Olmo	Filippinene
Stuert	Ove Gunnerød	Tønsberg
Kokk	Kurt Sigmund Harjo	Vadsø
Hjelppepike	Randi Gomo	Trondheim
Hjelppepike	Wenche Nordgård	Storsteinnes
Hjelppepike	Venke Sundsbø	Ski
Hjelpemann	Ture Nordrum	Raufoss



TANKMARKEDET

Tankmarkedet har i de siste 2 måneder vist en jevn, men liten aktivitet. Tonnasjen er riktignok stort sett blitt sluttet, men hele tiden har det ligget fra 1 til 3 millioner tonn spot i PG. Ratene har variert mellom worldscale 31 og 42½ for VLCC og omkring worldscale 30 til 40 for ULCC. I den siste uken har dog aktiviteten tatt seg betraktelig opp og man har sett økede rater, slik at nivået idag nok ligger på ca. WS 50 for VLCC og ca. WS 40 for ULCC.

Disse rater virker kanskje som langt bedre enn fjorårets slutninger med rater på omkring worldscale 25 (og sogar lavere enn det), men en skal her ta med i regnskapet den eksplosjon som har funnet sted i bunkersprisene. Ved årsskiftet lå disse på ca. \$ 80 - 85 pr. tonn og vi regnet en break-even på driftsutgiftene ved ca. worldscale 24. Idag er bunkersprisene steget til ca. \$ 140 - \$ 150 pr.tonn, og ratekravet til dekning av driftsutgiftene er av den grunn steget til ca. worldscale 33.

"WIND ENTERPRISE"s slutning til Texaco i desember 1978, ble den gang regnet til ca. worldscale 26, mens den nå kan regnes til worldscale 37 på grunn av de økede bunkersutgifter.

Det har i den senere tid vært relativt vanskelig å finne beskjeftigelse, d.v.s. fulle laster for VLCC og ULCC, og disse skip har ofte måttet gå med partlast. Dette har sin forklaring i den vanskelige forsynings-situasjon som har oppstått etter revolusjonen i Iran. Irans nåværende produksjon ligger på ca. 3.500.000 fat pr.dag, mot ca. 5.550.000 fat pr.dag før revolusjonen. Dette har medført at man har hatt for lite olje tilbudt på markedet til å dekke etterspørselen, og underskuddet på olje fikk prisene i løpet av de siste måneder til å stige til ofte det dobbelte av hva som var offisiell pris innen OPEC. Denne lå på \$ 12,70 pr.fat fra desember 1978, men har i den senere tid vært både doblet og sogar tredoblet.

Ved OPEC møtet i Sveits i slutten av juni, ble den offisielle pris satt til \$ 18,00 pr. fat (Saudi Arabian Light Crude), mens andre land kan ilegge tilleggsavgifter slik at den høyeste pris noen kan ta er \$ 23,50 pr.fat.

I tillegg har Saudi Arabia vedtatt å øke produksjonen med 1 million fat pr.dag for å legge en demper på tilstandene i prisfastsettelsen og for å avdempe underskuddet på olje.

Ved årsskiftet lå ca. 23.000.000 tonn i opplag, hvorav 14.000.000 VLCC/ULCC, mens det pr. 15/6 var 18.000.000 tonn opplagt, hvorav 13.000.000 tonn store skip. Dette viser at en stor del av den mindre opplagte tonnasje har brutt opplag, og mange av disse skip tjener idag riktig gode penger. Både i USGulf, Middelhavet og Vest Afrika er markedet tildels meget godt, det er i grunnen kun de største skipene som idag fremdeles sliter med de lave inntekter og dårlige rater av olje, vil også dette markedet kunne bedre seg vesentlig.

Erik Kinander

HØEGH-LØPET 1979

Vårens shippingmesterskap i skogsløp fristet ikke mange av rederiets kontorfunksjonærer, men Kjell G. Åbyholm var som vanlig å finne på startstreken, denne gang i klasse 3.

Her tok han da også en overbevisende 3.plass i lang løype. Det er tydelig at han fortsatt holder koken og at han sikter inn mot nye skiløperbragder til vinteren. Vi gratulerer med den fine innsatsen!

TEGNEKONKURRANSEN

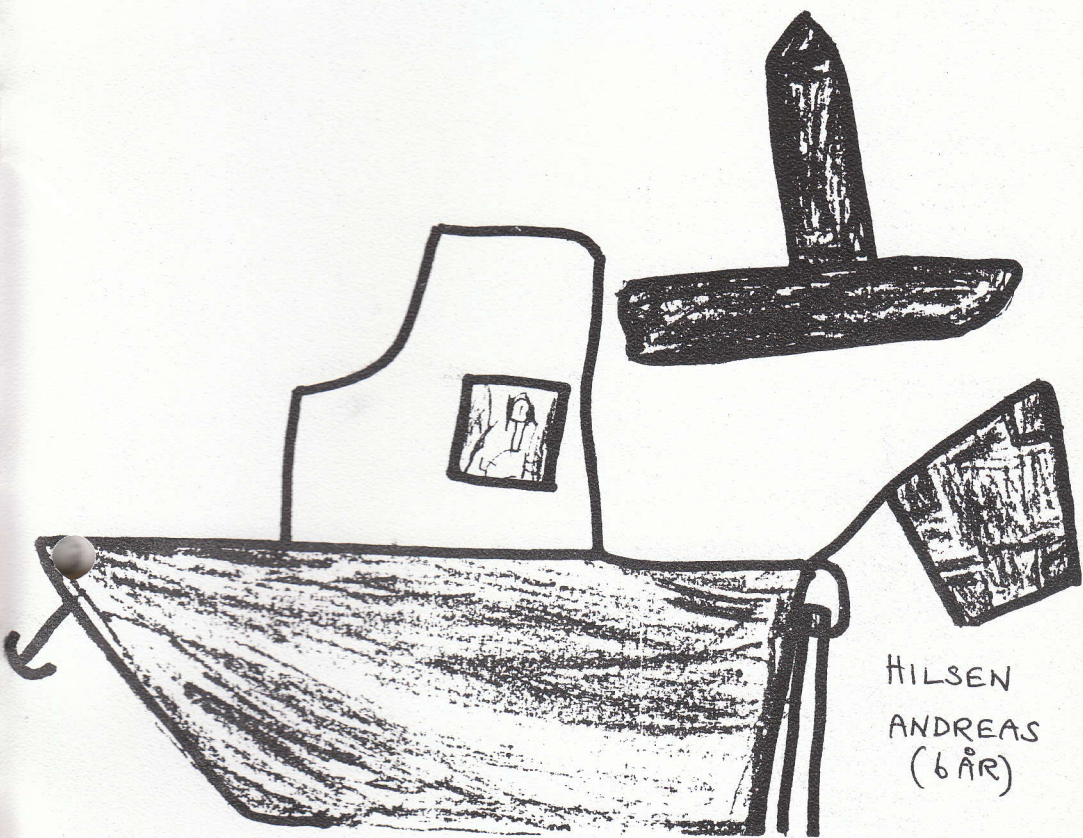
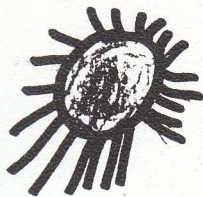
I forrige nummer av "E.H.S.-Glimt" innbød vi barna til rederiets medarbeidere på sjø og i land til en tegnekonkurranse med motiv enten fra det maritime miljø (fars eller mors arbeidsplass) eller fra påskeferien. Fristen for innsendelse av tegningene var satt til 1.juli.

Vi kan dessverre ikke si at tegningene har strømmet inn til redaksjonen. Noen få bidrag har funnet veien til oss, men vi ønsker oss fler. Vi vil derfor forlenge innleveringsfristen til 1.september, og håper at sommerferien kan stimulere tegnelysten hos de unge (under 12 år). Vi finner det samtidig riktig å utvide rammen til også å gjelde motiver fra sommerferien.

Så håper vi at også foreldrene kan hjelpe noe på inspirasjonen. Lykke til!

Vår adresse er: "E.H.S.-Glimt", Postboks 1236, Vika, Oslo 1.

TEGNEKONKURRANSEN.



HILSEN
ANDREAS
(6 ÅR)

GOD SOMMER!