

"E. H. S. – GLIMT"

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

LARS KROGH & CO

KOPPANG

NR. 4



OKTOBER 1979



9. ÅRGANG

"E.H.S.-Glimt" nr.4 - oktober 1979 - 9.årgang

INNHOLDSFORTEGNELSE

- Tankmarkedet
- Postgangen til skipene
- Orienteringsdag
- Vi gratulerer!
- Rederiets seilende personell pr. 15/9-79
- Skipenes anløpshavner i 3.kvartal 1979
- Tegnekonkurransen

Redaktør: Armand Carlsen



Det freser igjen om baugen til T/T "WIND EAGLE" etter at skipet forlot opplagsbøylene utenfor Ålesund 17.juli iår.

## TANKMARKEDET

Ratene i juli måned nådde et foreløbig høydepunkt av stor tonnasje. For vårt vedkommende resulterte dette i slutningen av "WIND ESCORT" til en meget god rate: W.75. Dette er den hittil høyest betalte rate for en ULCC. W.75 gir en t/c rate på ca. \$ 3.30 som tilnærmet dekker avskrivninger, renter og driftsutgifter i '80 dager (en rundtur).

Den optimistiske tone som rådde i juli, resulterte i at nærmere 15 mill. tdw. brøt opplag. Selv om mesteparten av denne tonnasje er blitt absorbert, har forholdet tilbud/etterspørsel gått i favør av befrakterne. Ratene for VLCC/ULCC. idag ligger mellom W.42 og W.50, alt etter størrelse og posisjon.

Det kan imidlertid fastslås at vi har kommet et langt stykke på vei til balanse i markedet. Kun 3% av den totale norske handelsflåte ligger nå i opplag, og på verdensbasis er opplagsflåten redusert til kun en brøkdel av den totalt seilende flåte.

Oljeselskapene har i det siste vært meget interesserte i periode forretninger, og en rekke t/c slutninger har kommet istand. Det har også vært en markert verdistigning for second hand tonnasje såvel for nybygg. Alle disse tegn tyder på at vi nærmer oss en sundere tid for shipping-næringen som sådan.

Det er allikevel til syvende og sist den politiske situasjon ute i verden som er utslagsgivende. Vi er alle avhengig av en fortsatt stor oljeproduksjon i Midt-Østen, og uten stabile forhold kan vi lett komme i samme situasjon som krisen i Iran skapte i oktober/november 1978.

Skipenes posisjoner er idag som følger:

"WIND ENTERPRISE" er fortsatt på t/c til Texaco frem til årsskifte 79/80 og ventes til Ras Tanura 15.oktober for å laste for Sabine Point i U.S.Gulf.

"WIND ESCORT" dokker i Lisboa med forventet avgang 10/10. Skipet er avsluttet og ventes til Arabiske Gulf medio november.

"WIND EAGLE" ankom Algeciras i Spania 8/10 for lossing. Forventet avgang er 14/10 og ventet ankomst til Arabiske Gulf er 18/11 for dokking. Skipet er avsluttet.

"KREDY" ventes til Port Stanvac i Australia 11/10 og returnerer sannsynligvis til Arabiske Gulf. Skipet er fortsatt på t/c til Mobil Oil.

Arne Christensen

### POSTGANGEN TIL SKIPENE

Vi har også ved et par tidligere anledninger vært inne på temaet om postgangen til skipene. Da vi i disse dager er i ferd med å spre informasjon om årets julepost, synes vi det kunne være aktuelt igjen å ta opp dette temaet - som opptar de fleste - ihvertfall de som har valgt seg sjøen som yrke.

At det er av meget stor viktighet for et skip å ha en best mulig postforbindelse, er hevet over enhver tvil. Betydningen av regelmessig kontakt med hjemmet, kan ikke vurderes høyt nok for en sjømann.

Dette er ting som også stadig spøker i underbevisstheten til de som til daglig har ansvar for mannskapsposten på rederikontoret. Det er vel unødvendig å si at de til enhver tid gjør så godt de kan for å få posten ut til skipene uten unødige forsinkelser underveis. Det er imidlertid andre enn de som kan influere på postgangen, og enkelte av disse har man dessverre ikke alltid herredømme over. Vi skal ikke ta avsenderen (brevskriveren) med i denne gruppen, vi ber heller hver enkelt gjøre seg sine egne refleksjoner her. Det vi tenker på i denne forbindelse er først og fremst agenter og postfunksjonærer såvel innenlands som utenlands. Et brev passerer mange hender på veien fra avsender til mottager, og sjansene til forsinkelser o.l. kan være mange. På tross av dette tror vi at det stort sett går bra.

For å redusere forsendelsestiden har vi forøvrig etterhvert gått mer og mer over til å sende posten med mannskap. Som oftest er det jo bytte av mannskap i enhver havn, og vi mener at posten skulle være i trygge hender da, og alltid komme ombord på hurtigste måte.

Vi hadde imidlertid gjerne sett at vi fikk nærmere underretning fra våre seilende sjøfolk i så måte - enten det nå er negative eller positive uttalelser. Uten dette vil lite bli gjort for å endre på de nåværende forhold.

Vi følger nøye med i hva som blir mottatt ombord av våre samlesendinger, og det er imidlertid svært sjelden at noe går galt her. Vi er selvfølgelig alltid innstilt på å yde best mulig service for våre sjøfolk når det gjelder å få mannskapsposten ombord, og vi er meget lydhøre overfor eventuelle forslag til forbedringer av vårt nåværende system. Så, derfor, våre sjømenn og -kvinner, benytt dere av sjansen og send oss noen ord om deres mening om disse ting ved første leilighet! Vi lover at alle henvendelser vil bli seriøst behandlet. Det er heller ikke nødvendig å la pennen ligge fordi om man er fornøyd med vår nåværende ordning.

Vi ser frem til en positiv meningsutveksling om dette emnet i vår avis i tiden fremover!

## ORIENTERINGS DAG

Østmarksetra var utgangspunktet for Oslo-kontorets orienteringsløp 6.september i år. K. Åbyholm hadde lagt opp en løype med lo poster i et forholdsvis lett terreng og med små avstander mellom postene.

Stort sett må man vel si at det ikke manglet på innsatsvilje, men orienteringsferdighetene hos de lo deltagerne var nok noe sviktende. Det viste seg da også snart at en post, nemlig nr. 8, skulle bli en hard nøtt for de fleste. 4 av deltagerne måtte bare gi seg på denne posten for ikke å gå glipp av den etterfølgende middagen på Østmarksetra. Etter dusj og omklødning på Haraløkka, var nemlig neste post mexikansk gryte på Østmarksetra, og her var det ingen nøling blandt deltagerne. Maten gled ned med rekordfart, noe som ga god tid såvel til en "standardisert" premieutdeling som til en liten svingom, før kl. var 22:00 og nattorienteringen mot hjemlige trakter tok til.

Til skrekk og advarsel og med håp om gjentagelse av arrangementet neste år, bringer vi resultatene nedenfor:

### Klasse 1: Deltagere som fant alle poster

1. Armand Carlsen	43,55 min.
2. Aud Sissel Øverås Olsen	46,03 "
3. Ulf Nymoen	50,25 "
4. Einar Gullhav	54,34 "
5. Sigurd M. Hanssen	57,47 "
6. Håvard Dahlby	69,35 "

### Klasse 2: Deltagere uten alle poster

1. Marit Hjerkin	43,55 min.	1 post manglet
2. Elisabeth Back	50,55 "	1 " "
3. Erik Kinander	71,40 "	1 " "
4. Inger A. Lund	79,40 "	8 poster "



Hektisk aktivitet før start. Fra venstre E.Back, H.Dahlby og E.Kinander.



A.S.Øverås-Olsen og M.Hjerkin heier I.Lund og E.Kinander inn til mål.

VI GRATULERER!

(Fødselsdager i tiden 1/10 - 31/12-1979 for  
seilende personell og kontorfunksjonærer)

T/T "WIND ENTERPRISE"

Matros Zacharias Joensen  
Matros Marcial Valle Vinas  
Fyrbøter Terje K. Larsen

T/T "WIND EAGLE"

Overstyrmann Steinar B. Nilsen  
1.styrmann Julian Kanck  
Matros Jose Nine Oubina (25)  
Maskinsjef Torger Jevne

T/T "WIND ESCORT"

Radiooffiser Eva Edvardsen  
Arbeidsleder Ali Balci (45)  
Matros Gustav Gamst (35)  
Matros Albino Morgade Paz (35)

M/T "KREDY"

Overstyrmann Finn H. Nygaard  
Arbeidsleder Kristoffer Unneberg  
Lettmatros Oskar Holmen (25)  
Reparatør Svein T. Roland (30)  
Motormann Viggo Aune (30)  
Stuert Ove Gunnerød  
Hjelpemann Tom E. Eliassen

Kontorpersonell

Kontormann Vidar Fjellberg  
Hovedkasserer Einar Gullhav  
Direktør Bjørn Markmanrud  
Skogsbestyrer Per M. Nyberget (45)  
Bestyrer Arnulf Seljetun  
Sentralborddame Bjørg Sælør

Ferierende (pr. 15/9)

Maskinsjef Thor Frøslund  
Overstyrmann Sverre Aarsbog  
1.maskinist Halvor Jensen

Rederiets seilende personell pr. 15/9-79

T/T "WIND ENTERPRISE"

Kaptein	Fredrik Klerck Nilssen	Hosle
Overstyrermann	Magnar Valbø	Oslo
1.styrmann	Kai Østensvik	Fredrikstad
1.styrmann jr.	Hans-Jakob Braarud	Oslo
Radiooffiser	Anne Kari Wærp	Skollenborg
Arbeidsleder	Magnar D. Karlsen	Oslo
Pumpemann	Finn Ragnar Andersen	Ål
Matros	Geir Bestvoll	Sunndalsøra
Matros	Manuel Ces Castro	Spania
Matros	Arild Eftedal	Hedrum
Matros	Tom Erik Faråsengen	Oslo
Matros	A.J.Zacharias Joensen	Færøyene
Matros	Marcial Valle Vinas	Spania
Lettmatros	Francisco Perez Rivas	Spania
Maskinsjef	Arnstein Becker	Pusnes
1.maskinist	Arild Larsen	Barkåker
2.maskinist	Tore Larsen	Fredrikstad
Maskinassistent	Kåre Erling Øiongen	Kongsvinger
Elektriker	Man Mohan Singh	India
Reparatør I	Trygve Tørseth	Oslo
Fyrbøter	Tore Bunes	Tolvsrød
Fyrbøter	Julio Gomez Eiras	Spania
Fyrbøter	Terje K. Larsen	Sandefjord
Smører	Jostein Fosserud	Eidsvoll
Stuert	Øyvind O.Hansen	Sandefjord
Kokk	Dagfinn Bergersen	Borre
Hjelpepike	Berit Gutterød	Gol
Hjelpepike	Liv Hansen	Hamar
Hjelpepike	Hilda Valle	Spania
Hjelpepike	Helen Padjen	Canada

T/T "WIND EAGLE"

Kaptein	Arthur Andenes	Oslo
Overstyrermann	Steinar Nilssen	Sandefjord
1.styrmann	Julian Kanck	Rælingen
1.styrmann jr.	Halvard Henriksen	Nanset
Radiooffiser	Jan Armand Hansen	Moelv
Pumpemann	Erling Johansen	Lillehammer
Arbeidsleder	Leif O. Vestlund	Oslo
Matros	Ramon Perez Fernandez	Spania
Matros	Torbjørn Haug	Andøya
Matros	Torgeir Kjeldsen	Krokkelvdal
Matros	Jose Nine Oubina	Spania
Matros	Benito Nine Vinas	Spania
Matros	Ole Johan Torgersen	Gjøvik
Lettmatros	Jan Arve Granli	Grue
Maskinsjef	Torger Jevne	Hisøy
1.maskinist	Helge Dalen	Eydehavn
2.maskinist	Erik Engell Andresen	Sandefjord
Elektriker	Ram S. Murthy	India
Reparatør I	Jonas Arvid Kvam	Brasil

Fyrbøter	Willy Albrecht	Drammen
Fyrbøter	Einar J. Berglund	Narvik
Fyrbøter	Kai Ove Paulsrud	Brøttum
Fyrbøter	Derek Williamson	England
Smører	Ragnvald Mack	Tromsø
Stuert	Egil Hammersland	Åsgårdstrand
Kokk	Eilif K. Holm	Tana
Hjelpepike	Wenche Grønbekk	Oslo
Hjelpepike	Gunlaug Holm	Tana
Hjelpepike	Aina Tvedt	Oslo
Hjelpepike	Brit Winje	Molde

T/T "WIND ESCORT"

Kaptein	Torstein Ringholm	Silsand
Overstyrmann	Olav Magne Sanden	Holmestrand
1.styrmann	Leif Arne Bekken	Kr.sund N
2.styrmann	Arild Hagen	Åbogen
Radiooffiser	Eva Edvardsen	Askøy
Arbeidsleder	Ali Balci	Tyrkia
Pumpemann	Ingar Hansen	Sandefjord
Matros	Gustav Gamst	Nordreisa
Matros	Gudvar Isaksen	Krokeldalen
Matros	Albino Morgade Paz	Spania
Matros	Benito Paz Santos	Spania
Matros	Alfredo Sharkey Yanez	Chile
Lettmatros	Steinar Torsgård	Lesjoa
Lettmatros	Francisco Rey Padin	Spania
Maskinsjef	Ragnar Iversen	Sandefjord
1.maskinist	Dagfred Solberg	Sandefjord
2.maskinist	Åsmund Haugan	Barkåker
Maskinassistent	Ulf Hanssen	Balsfjord
Elektriker	Victor Sherer	England
Reparatør	Tor Holtermann	Oslo
Fyrbøter	Manuel Diaz Guillan	Spania
Fyrbøter	Reidar Frydenlund	Klekken
Fyrbøter	Jerzy A. Kosior	Kongsvinger
Fyrbøter	Ingar Wium	Drammen
Smører	Yngvar Midtskogen	Rendalen
Stuert	Hans H. Larsen	Danmark
Kokk	José Soto Esmerodes	Spania
Hjelpepike	Gunn Jenssen	Oslo
Hjelpepike	Anne-Elise Leirbekkhei	Nordreisa
Hjelpepike	Lis Neve Uggerhøy	Ski

M/T "KREDY"

Kaptein	Odd E. Andreassen	Sandefjord
Overstyrmann	Finn H. Nygaard	Kr.sand S.
1.styrmann	Claus Hansen	Oslo
2.styrmann	Arild Hårvik	Harstad
Radiooffiser	Kolbjørn Kjøk	Skjåk
Pumpemann	Aasmund Bang	Hedrum
Tømmermann/matros	Kjell Hansen	Arendal
Arbeidsleder	Kristoffer Unneberg	Sandefjord



Matros	Tomas Abalo Boveda	Spania
Matros	Asgeir Buschmann	Båtsfjord
Matros	Svenn Åge Hermansen	Tromsø
Måttros	Bjarne Harry Johansen	Seljelvnes
Lettmatros	Oskar Holmen	Kr.sund N
Maskinsjef	Ole Johan Larsen	Ås
1.maskinist	Arne H. Severinsen	Kr.sand S
2.maskinist	Nils S. Bergstøl	Tromsø
Maskinassistent	Birger Håkegård	Skien
Elektriker	Guttorm A. Haltland	Hitra
Reparatør I	Fred A. Bruvold	Oslo
Reparatør I	Svein Trygve Roland	Moelv
Motormann	Viggo J. Aune	Nyborg
Motormann	Torgeir Henden	Gjøvik
Motormann	Rogelio Olmo	Filippinene
Motormann	Ole Jakob Tapio	Tana
Smører	Alberto Olmo	Filippinene
Stuert	Ove Gunnerød	Tønsberg
Kokk	Sigmund K. Harjo	Vadsø
Hjelpemann	Tom E. Eliassen	Tromsø
Hjelpepike	Wenche Nordgård	Storsteinnes
Hjelpepike	Venke L. Sundsbø	Ski
Hjelpemann	Ture Nordrum	Raufoss

SKIPENES ANLØPSHAVNER I 3.KVARTAL 1979

Havn	Ankomst	Avgang	Formål
<u>T/T "WIND ENTERPRISE"</u>			
Ras Tanura	15/7	17/7	Lasting
South Sabine Point	22/8	8/9	Lossing
Ras Tanura	15/10	17/10	Lasting
<u>T/T "WIND EAGLE"</u>			
Ålesund	8/2	17/7	Opplag
Vlissingen	19/7	20/7	Bunkring
Ras Tanura	29/8	3/9	Lasting
Algeciras	8/10		Lossing
<u>T/T "WIND ESCORT"</u>			
Ras Tanura	5/8	11/8	Lasting
Genoa	15/9	19/9	Lossing
Setubal	26/9	10/10	Verksted
<u>M/T "KREDY"</u>			
Singapore	1/7	3/7	Lossing
Blang Lancang	4/7	6/7	Lasting
Singapore	7/7	9/7	Anløp
Singapore	14/7	16/7	Lasting
Port Dickson	16/7	17/7	Lossing
Ras Tanura	31/7	2/8	Lasting
Port Stanvac	23/8	25/8	Lossing
Melbourne	27/8	30/8	Lossing
Ras Tanura	20/9	22/9	Lasting
Port Stanvac	10/10		Lossing

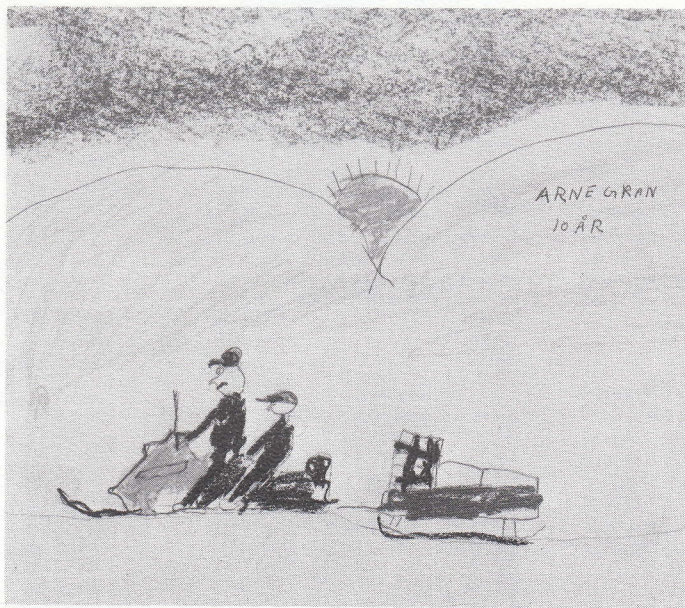
## TEGNEKONKURRANSEN

Ved innleveringsfristens utløp, 1. september, hadde 5 unge kunstnere sendt inn sine bidrag til vår tegnekonkurranse. Tegnelysten var nok ikke fullt så stor som vi hadde regnet med på forhånd, men vi har da fått synlig bevis for at det ihvertfall finnes en håndfull av den yngre garde som har fantasien i orden. Noen av motivene var hentet fra sjøen, mens andre tydeligvis var mer inspirert av påske- og sommerferie. Vi synes samtlige tegninger var meget fine, tegnerne alder tatt i betraktning. Alderen varierte forøvrig fra 5 til 10 år, og ga oss liten mulighet til å lage noen resultatliste for konkurransen. Juryen gikk enstemmig inn for premier til alle - disse er allerede avsendt. Vi håper de faller i smak!

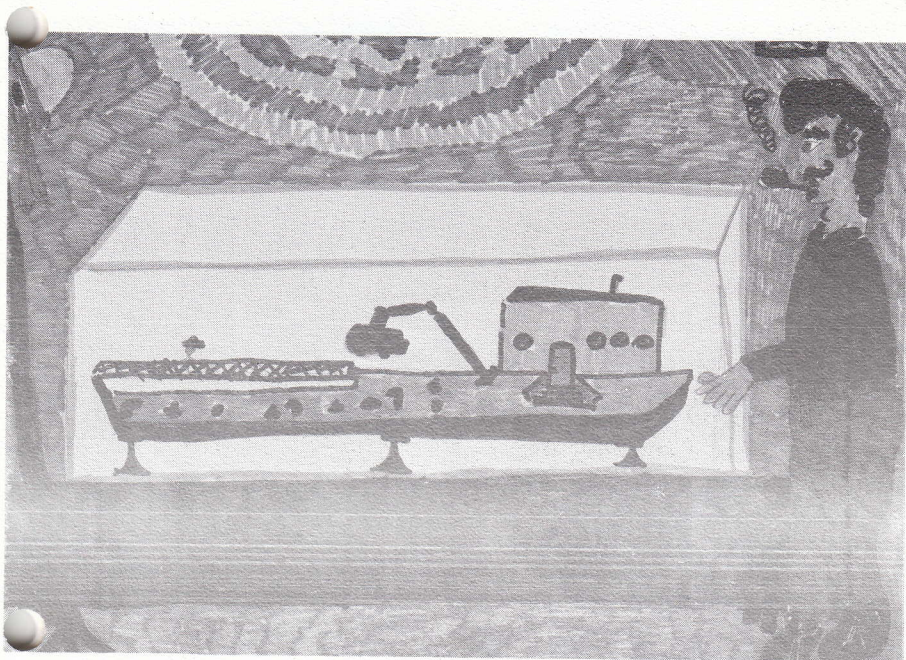
Her er navnene på premievinnerne - i alfabetisk rekkefølge og med alderen i parentes:

Lene Carlsen (10)  
Arne Gran (10)  
Rakel Gran (8)  
Andreas Yrvin (6)  
Thomas Yrvin (5)

Redaksjonen sender sine hjerteligste gratulasjoner til de unge kunstnere og gjengir nedenfor og på neste side 2 av tegningene. Vi minner forøvrig om at tegningen til Andreas Yrvin ble tatt med i forrige utgave av "E.H.S.-Glimt".



Arne Gran - 10 år (På vei til hytta)



Lene Carlsen - 10 år (Skipsmodell på rederikontoret)