



"E. H. S. – GLIMT"

ERLING H. SAMUELSENS REDERI ^{A/s}

LARS KROGH & CO ^{A/s}

KOPPANG

NR. 2

✱

APRIL 1980

✱

10. ÅRGANG

"E.H.S.-GLIMT" nr. 2 - 2.kvartal 1980 - 10.årgang

INNHALDSFORTEGNELSE

- Hudson Steamship Co.Ltd. - London
- Tankmarkedet (v/Arne Christensen)
- Lørdagsfri ved Oslo-kontoret
- Rammeavtalen (v/Trygve Lund)
- Shippingmesterskapet på ski
- Resultater fra firmaets skidag 27/3-80
(v/Kjell G.Åbyholm)
- T/T "WIND ESCORT" i Fawley
- Rederikonferanse på Koppang
- Firmatilstelning på Koppangtunet
- Fotografier fra skipene
- Rederiets seilende personell pr. 15/3-80
- Vi gratulerer!
- Skipenes anløpshavner i 1.kvartal 1980
- Bestilling av plass ved rederiets feriesteder

Redaksjon: Armand Carlsen

HUDSON STEAMSHIP CO.LTD. - LONDON

Lars Krogh & Co. A/S har nylig inngått avtale om kjøp av Hudson Steamship Co.Ltd (HSC). Med forbehold om nødvendig godkjenning fra Handelsdepartementet vil overtagelse skje i løpet av april/mai i år.

HSC ble stiftet i 1920 som 100% eiet datterselskap av industri-gruppen Williams Hudson, et større, børsnotert engelsk selskap, og har drevet som rederiselskap for Hudson-gruppen, såvel som disponenter for andre oppdragsgivere. Vår gruppe har hatt et nært samarbeid med HSC siden før 1970, spesielt i forbindelse med de to VLCC'er T/T "HUDSON FRIENDSHIP" og T/T "HUDSON VENTURE" (Kockum-bygde 250.000 tonnere).

I dag driver HSC som et rent managementselskap, og eier ikke selv tonnasje. Ved overtagelsen disponeres 2 skip, en ca. 6.500 tdtw., bulk carrier, M/S "GARRISON POINT" og en ca. 1.000 tdtw. motortanker, "CARSOL". I forbindelse med vår overtagelse av selskapet er videre inngått avtale om byggetilsyn og disponering av en nybyggingskontrakt ved Mitsubishi for en ca. 7.7000 tdtw. bulk carrier for levering 4.kvartal 1981. Nevnte skip seiler alle under engelsk flagg. HSC har tidligere hatt managementoppdrag for en rekke forskjellige oppdragsgivere, bl.a. også selskaper i Midt-Østen.

Vi mener overtagelsen av HSC og videreutvikling i vår egen regi av dette selskap og dets potensialer, vil gi oss vesentlige fordeler og muligheter med tanke på markedsføringen og operasjonen av de tre WIND-skipene, såvel som shippingmessig generelt. Samarbeidet med HSC har allerede i en årrekke vært et betydningsfullt ledd i LK-gruppens virksomhet på områdene befraktning, bunkers, assurance, opplysningsinnsamling og kontaktflate, spesielt overfor oljeselskaper og andre befraktere og meglere som har sitt sete i London.

Den kombinerte ekspertise som driftsorganisasjonen hos HSC og vår norske disponentvirksomhet hver for seg og sammen er i besittelse av, forventes å gi mulighet for utvidelse og mer fleksible tilbud til utenforstående oppdragsgivere om rene driftsoppdrag av skip under alternative flagg, først og fremst engelsk og norsk, men også andre lands.

HSC vil etter overtagelsen fortsette med den samme ledelse og organisasjon som før. Dessuten vil styret i HSC bli supplert med representanter for den nye aksjonær, Lars Krogh & Co. A/S.

TANKMARKEDET

I motsetning til tidligere år ble januar måned bra. Rate-nivået holdt seg stort sett uforandret sammenlignet med siste kvartal 1979. Det ble sluttet 16,6 mill. tonn stor tonnasje fra AG til rater midt på førtitallet. Februar ble dessverre et antiklimaks, og totalt ble det ikke sluttet mer enn ca. 9 mill. tonn stor tonnasje fra AG. Dette resulterte i opphoping i AG som mot slutten av februar øket til ca. 10 mill. tonn. Ratene falt radikalt til W.25/27 for ULCC. Den lave etterspørsel etter tonnasje skyldes en rekke forhold, bl.a. høye oljepriser, fulle lagre og usedvanlig mild vinter, både i U.S.A. og i Europa.

I slutten av mars er det fremdeles ca. 7 mill. tonn spot tonnasje i AG og ingen umiddelbar utsikt til et bedre tankmarked. Sammenlignet med ifjor er forholdet mellom tilbud/etterspørsel langt bedre. Ifjor på samme tid var det også tilnærmet samme mengde avsluttet tonnasje i AG, men i tillegg var det ca. 50 mill. tonn tanktonnasje i opplag. Idag er dette tall kun ca. 7 mill. tonn, hvorav halvparten neppe nogensinde vil komme ut av bøyene.

Både "WIND EAGLE" og "WIND ESCORT" returnerte til AG i slutten av februar på et tidspunkt som knapt kunne bli dårligere. Inn på 10 mill. tonn spot tonnasje hvorav ca. et dusin konkurrerende ULCC møtte oss. Det lyktes oss imidlertid å slutte begge skip uten nevneverdig forsinkelse.

"WIND ENTERPRISE"

Skipet ankom Muscat 28/3 og ankret opp. Pr. 8/4 er skipet fremdeles avsluttet.

"WIND ESCORT"

Skipet avgikk AG 10/3 for regning Mark Rich med eta U.S.Gulf 19/4. Ifølge certepartiet gis det anledning til inntil 3 mnd. storage. Storage-raten er meget bra og hvis hele perioden benyttes, blir det økonomiske resultat langt bedre enn dagens reisemarked tilsier.

"WIND EAGLE"

Skipet avgikk AG 10/3 for regning Latsis. Skipet ventes å losse i Middelhavet og vil passere Gibraltar 15/4.

A.Ch.

LØRDAGSFRI VED OSLO-KONTORET

Fra 19. januar i år er Oslo-kontoret ubemannet på lørdager. Vår tidligere vaktordning er opphevet fra samme dato, foreløpig som en prøveordning i 6 måneder. Vi tror ikke at vår beredskap skulle svekke selv om man ikke kan komme i kontakt med kontoret på lørdager. Alle saksbehandlere kan nåes via sine privattelefoner som står oppført under vårt firmanavn i telefonkatalogen, samt på en kontaktlister som skal finnes ombord i alle rederiets skip.

RAMMEAVTALEN

Det er som kjent inngått en såkalt "Rammeavtale" mellom Sjømannsforbundet og Skipsfartens Arbeidsgiverforening vedrørende bemanningsreduksjon på norske skip. Avtalens innhold tør være godt kjent ombord i rederiets skip idag. Det vil si i den grad en nyordning av den art det her er snakk om kan bli forstått uten praktiske forsøk. Avtalen har innebygget flere elementer som krysser tradisjonell innstilling og det praktiske løp som både enkeltmennesker og organisasjoner tidligere har innrettet seg på.

Vi skal ikke ta stilling til hensiktsmessigheten av reformer og nyskaping i denne forbindelse. Imidlertid er vi sterkt opptatt av hvordan konkrete utspill på dette felt vil bli mottatt av de parter som direkte berøres. Videre er vi oppmerksom på at rammeavtalen vil kunne tvinge frem betydelige endringer i rederiets politikk på sikt, med hensyn til skipenes drift.

Rammeavtalen griper direkte inn i forhold som angår hjemreiseordning, inntektsnivå (kortsiktig og langsiktig), arbeidsbetingelser og miljøfaktorer.

Videre har den - ihvertfall i utgangspunktet - tatt sikte på å bidra til økt konkurranseevne for norsk skipsfart.

Noe nytt innen næringen er det også at to sentrale organisasjoner, i et skjermet fellesskap, både konstruerer og i realiteten gjennomfører en "pakkeløsning" med så uvanlig stor spennvidde og konsekvenser på sikt som ikke kan overskues idag. En løsning hvor driftsmessige forhold er detaljert utmeislet, men hvor avtalerammen er heller snever og fleksibiliteten liten. Dette både med tanke på såvel ønsker og mål hos personell ombord, som rederiorganisasjonenes innflytelse og styringsmuligheter.

Vi kan i denne forbindelse peke på:

- Dispensasjon må søkes for seilingstid vesentlig utover 4 måneder.
- Fast ansettelse og opptil 67 timers uke (avtaletrekk III) - en for alle og alle for en.
- Fri hjemreise før 6 måneder skal i prinsippet bare være mulig for personell som har akseptert rammeavtalen.
- 150 skip inn på avtalen, eller ingen avtale overhode, fremstilt som et krav fra den ene av partene. (Dette krav er noe modifisert etterhvert). Dette uten forbehold for utprøving i det lokale miljø ombord.
- Nye arbeidskrevende og tildels uvanlige oppgaver pålegges administrasjonen ombord og iland. Kontinuerlig timeregistrering/regnskap med avstemming og balanse, er nye elementer uten tradisjonell bakgrunn ombord. 67 timers obligatorisk arbeidsuke for alle, med tilfredsstillende innsats (les produktivitet) er en avtalemessig forutsetning, og samtidig også en usedvanlig utfordring til menneskene og organisasjonen ombord.

- Ingen differensiering hva angår skipstyper og fart. En 350.000 tons ULCC behandles i prinsippet likt med et 15.000 tons bulkskip.
- 3 viktige organisasjoner innen næringen, nemlig:

Norsk Skipsførerforbund
Norsk Maskinistforbund
og
Styrmannsforeningen

har ikke deltatt i avtalens konstruksjonsfase. Alle de nevnte organisasjoner har - såvidt kjent - inntil videre tatt avstand fra avtalen.

Hvor står vi så idag, og hvilken utvikling vil fremtiden gi?

Vi vet at ca. 100 skip har gitt tilsagn om å gå inn for avtalen og at de fleste av disse nå seiler med redusert besetning i henhold til avtalens regler. Innklusiv her regnes visstnok hele flåten til Jøbsens Rederi i Bergen. Det er videre klart at betydelig usikkerhet råder innen rederiene med hensyn til valg av avtaletrinn og hvordan de praktiske problemer skal løses.

Det synes også klart at anti-holdninger blandt det personell avtalen omfatter er betydelig. Ombord i vårt rederis skip er innstillingen inntil videre lite positiv.

En rekke rederier har gjennomført avtalen med et begrenset antall skip pr. flåteenhet. Andre stiller seg avventende eller tar klart avstand fra avtalen. Det vises i denne forbindelse til negativ reaksjon blandt seilende personell og at den forutsatte økning i konkurranseevne synes tvilsom.

Med tanke på fremtiden, virker situasjonen både uklar og forvirrende. Den videre utvikling kan vanskelig forutsees uten å spå. Imidlertid vil det være å håpe at avtalen etterhvert får en form som kan gi større og mere helhjertet oppslutning hos de parter som berøres av den, enn hva tilfellet er idag. Dette burde være mulig da avtalen utvilsomt bygger på ideer, som med visse justeringer, sikkert kan bli mer salgbare.

T.L.

SHIPPINGMESTERSKAPET PÅ SKI

Shippingmesterskapet eller "Fearnleyrennet" som det helst kalles, gikk av stabelen 1.mars i tråd med eldgamle tradisjoner. Kun én av våre medarbeidere hadde anledning til å prøve sine krefter denne gangen - nemlig befrakter A. Christensen - som leverte en helhjertet innsats og ble nr. 17 i klasse E (43 - 49 år) med tiden 58.11 min. på den ca. 12 km. lange løypa. Det var i år 25.gang at "Fearnleyrennet" ble arrangert - og for 25.gang var det smøringsproblemer, noe tidspunktet for ta det meste av skylden for. Årets shipping-mester ble forøvrig Olav Ledang fra Fred.Olsen & Co., som fikk tiden 42,22 min.

RESULTATER FRA FIRMAETS SKIDAG 27/3-80

På grunn av stor arrangementsvirksomhet og mange merkede løyper den samme dag, ble vår løype flere steder krysset av løyper med samme løypebånd. Dette førte til stort virvar. Bortsett fra arrangørstaben klarte kun én å fullføre de to runder å 3 km. uten deviasjon. De øvrige hadde deviasjoner fra 1 til 7-8 km. Svært mange fikk således rikelig anledning til å studere den vakre naturen i Frognersetser/Tryvanns-området i det nydelige været.

Av ovennevnte årsaker måtte derfor en rekke forhold improviseres og nye klasser etableres. Etter enstemmig vedtak av deltagerne, ble man enige om følgende klasser. Premier ble kun utdelt i idealtid-klassen (til alle deltagere) og racerklassen kvinner og menn (kun til vinnerne):

Idealtid 2 runder å 3 km.:

1. Kjell G. Åbyholm	6 sek.diff.mellom de to runder
2. Armand Carlsen	8 "
3. Marit Hjerkin	23 "
4. Bjørg Sælør	36 "
5. Inger A. Lund	46 "
6. Håvard Dahlby	46 "
7. Aud Sissel Øverås Olsen	3 min. 42 sek.
8. Einar Gullhav	8 " 10 "
9. Ulf Nymoen	19 " 28 "

De fleste oppnådde ovenstående resultater etter større eller mindre prøverunder i periferien. Ulf Nymoen gikk så hardt og langt på "prøverunden" at han var vel fornøyd etter en ordinær runde. Avviket ble således tid på førsterunden.

Racer - kvinner 6 km.:

1. Marit Hjerkin	34.37 min.
2. Inger A. Lund	36.22 "
3. Bjørg Sælør	42.16 "
4. Aud Sissel Øverås Olsen	43.40 "

Racer - menn 6 km.:

1. Kjell G. Åbyholm	20.54 min.
2. Armand Carlsen	26.54 "
3. Einar Gullhav	45.08 "
4. Håvard Dahlby	60.16 "

Håvard Dahlby gikk nesten dobbelt så langt som de øvrige.

Orienteringsklassen:

1. Inger A. Lund

fant frem i sporet begge runder. De fleste måtte ha "prøverunder" og to fant frem første gang, men klarte bemerkelsesverdig nok å gå feil andre gang. Når de siste krefter settes inn, svekkes nok synet endel.

Klasse for lengst tilbakelagt distanse - inklusive "prøverunder":

1. Håvard Dahlby	15 km.
2. Marit Hjerkin	9.0 "
2. Bjørg Sælør	9.0 "
2. Armand Carlsen	9.0 "
5. Ulf Nymo	8.5 "
6. Einar Gullhav	7.5 "

Klasse for 1.runde å 3 km.:

1. Ulf Nymo

Klasse for løse bindinger (dårlig skiutstyr):

1. Aud Sissel Øverås Olsen

K.G.Å.

T/T "WIND ESCORT" I FAWLEY

10.januar var det stor ståhei i Fawley i England. Grunnen var at det største skip som noen sinne hadde vært på stedet ankom for å losse. Denne kolossen av en båt var altså "WIND ESCORT" som med sine 351.700 tdw. hadde slått havnerekorden til "KATE MÆRSK", som var på 333.850 tdw. fra 1978. I denne anledning var det TV-opptak ombord og avisene tok frem sine fete typer. Det imponerende bilde nedenfor er tatt av skipet ved losseanlegget.



REDERIKONFERANSE PÅ KOPPANG

I tidsrommet 17. - 21. februar ble en ny rederikonferanse avholdt i rederiets etablissement på Koppang; "Koppangtunet Gjestgiveri". Følgende av rederiets offiserer deltok:

Kaptein Magne Kristiansen
Kaptein Arthur Andenes
Kaptein Torstein Ringholm
Maskinsjef Kåre Heggemsnes
Stuert John Gjerde
Stuert Knut Larsen
Overstyrmann Sverre Aarsbog

Tilsammen 8 mann fra kontoret i Oslo var også tilstede i løpet av konferansen.

Konferansen som var viet aktuelle tema innen nærsagt alle områder av vår rederivirksomhet, må betegnes som meget vellykket. Bare de mest spennende TV-sendinger fra vinter-OL i Lake Placid kunne få deltagerne bort fra konferansebordet. At konene også var invitert, satte selvfølgelig en ekstra spiss på det hele.

FIRMATILSTELNING PÅ KOPPANGTUNET

Fredag 1. februar gikk vårt noe forsinkede julebord av stabelen på "Koppangtunet Gjestgiveri" med deltagelse av våre medarbeidere på kontorene i Oslo og på Koppang med sine ektefeller. Som vanlig var stemningen på topp fra starten og helt ut i de små timer. Staben på "Koppangtunet" vartet som vanlig opp med nydelig julemat som alle hadde plass til - til tross for at julen allerede var et tilbakelagt stadium. Vår lynfotograf knipset det han var kar om under festen, og et representativt utvalg av bildene er tatt med nedenfor og på neste side. Humøret og danselysten er det tydeligvis intet å utsette på.



Fru Liem og Dahlby samt fru Hjerkin og Pedersen i aksjon på dansegulvet.



Frk. Eriksen og Fjellberg i ivrig passiar ved kaffebordet.



Lium, fru Pedersen og fru Trahaug hvilte ut mellom slagene på dansegulvet.

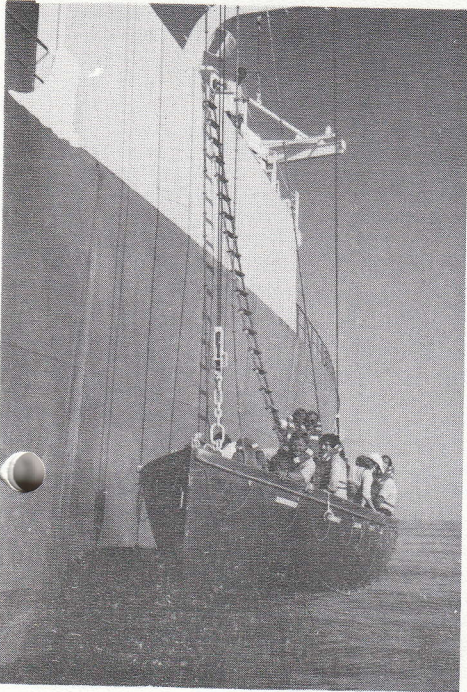


Frk. Sandbakken og Markmanrud i lett oppmyking på dansegulvet.

FOTOGRAFIER FRA SKIPENE

I forrige utgave av avisen startet vi en fotoinnsamling. Foreløpig er det bare 2 personer som har ydet sine bidrag, men de innsendte bildene er alle sammen meget bra. De to bidragsyterne er maskinsjef Iversen og radiooffiser Edvardsen, som vi benytter anledningen til å takke for de flotte bildene, samtidig som vi lover å sende oppgjør (kr. lo.- pr. bilde) ved første anledning. Som tidligere opplyst, vil dessuten bildene også bli returnert etter bruk. Premiekonkurransen er imidlertid fortsatt i gang, idet fristen for innsendelsen først utløper 1.juni i år. Vi ser derfor frem til å motta flere interessante bilder fra skipsmiljøet i tiden fremover!

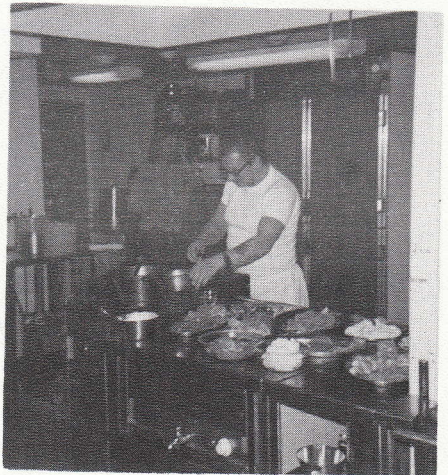
For at man skal få et visst inntrykk av hva som hittil er mottatt av bilder, er noen av bildene gjengitt på denne siden.



Livbåtmanøver på "WIND ESCORT"



Fortøyning av "WIND ESCORT"



Kokk Bomban i full sving i byssa med hjelpepike Leirbekkhei i bakgrunnen

Rederiets seilende personell pr. 15/3.80

T/T "WIND ENTERPRISE"

Kaptein	Magne Kristiansen	Kr.sund N
Overstyrmann	Sverre Aarsbog	Såtre
1.styrmann	Niels-Jul Yrvin	Bergen
1.styrmann jr.	Trond Fromholtz	Kr.sund N
Radiooffiser	Eva Edvardsen	Askøy
Arbeidsleder	Bjarne Rødtang	Hamarøy
Pumpemann	John Eilertsen	Gausvik
Matros	Viggo Blom	Narvik
Matros	Rune A. Eikeset	Vadsø
Matros	Kjell Granum	Raufoss
Matros	Svein Hugo Johansen	Stakkvik
Matros	Benito Paz Santos	Spania
Matros	Alfredo Sharkey Yanez	Chile
Lettmatros	Nils Magnus Jensen	Karlsøy
Maskinsjef	Arnstein Becker	Pusnes
1.maskinist	Arild Larsen	Barkåker
2.maskinist	Knut Ofstad	Oslo
2.maskinist	Tore Larsen	Fredrikstad
Elektriker	Man Mohan Singh	India
Reparatør I	Stefan Grzimek	Tyskland
Fyrbøter	Finn Ragnar Andersen	Ål
Fyrbøter	Julio Gomez Eiras	Spania
Smører	Ronny Dahl	Ørsta
Smører	Tom G.Skotterud	Ås
Stuert	Knut Larsen	Sellebakk
Kokk	Jose Soto Esmerodes	Spania
Hjelpepike	Liv Hansen	Hamar
Hjelpepike	Berit Gutterød	Gol
Kokkaspirant	Lisbeth Storli	Fjellhamar

T/T "WIND EAGLE"

Kaptein	Arthur Andenes	Oslo
Overstyrmann	Oddmund Ose	Ørsta
1.styrmann	Knut D. Stokke	Nygaard
1.styrmann jr.	Julian Kanck	Rælingen
Radiooffiser	John Sollihaug	Fauske
Pumpemann	Erling Johansen	Lillehammer
Arbeidsleder	Alf Rørstrøm	Gjøvik
Matros	Jens Erik Berntzen	Lillehammer
Matros	Ramon Perez Fernandez	Spania
Matros	Odd Ragnar Hansen	Alta
Matros	Jose Nine Oubina	Spania
Matros	Benito Nine Vinás	Spania
Matros	Per Oddvar Sletten	Gjøvik
Lettmatros	Vidar Lund	Stange
Maskinsjef	Torger Jevne	Hisøy
Maskinsjef	Thor Frøslund	Mandal
1.maskinist	Halvor Jensen	Sandefjord
2.maskinist	Åge Johannessen	Bergen

Elektriker	Guttorm Haltland	Hitra
Reparatør I	Jonas Arvid Kvam	Brasil
Fyrbøter	Terje Elvsvebakken	Bøverbru
Fyrbøter	Odd Ståle Olsen	Neslandsvatn
Fyrbøter	Derek Williamson	England
Smører	Jostein Fosserud	Eidsvoll
Smører	Arvid Høijord	Tolvsrød
Smører	Terje Nilsen	Sandefjord
Stuert	Egil Hammersland	Åsgårdstrand
Kokk	Jan Martin Nilsen	Sandefjord
Hjelppepike	Marit Nilsen	Sandefjord
Hjelppepike	Kirsten Rørstrøm	Gjøvik
Hjelppepike	Aina Tvedt	Oslo

T/T "WIND ESCORT"

Kaptein	Olav Kåsa	Sandefjord
Overstyrmann	Olav Magne Sanden	Holmestrand
1.styrmann	Leif Arne Bekken	Kr.sund N
2.styrmann	Arild Hagen	Åbogen
Radiooffiser	Jan Armand Hansen	Moelv
Arbeidsleder	Ali Balci	Tyrkia
Pumpemann	Ingar Hansen	Sandefjord
Matros	Serafin Carro Garcia	Spania
Matros	Gustav Gamst	Nordreisa
Matros	Gudvar Isaksen	Krokeldalen
Matros	Hans Kristian Lerdahl	Lierfoss
Matros	Jesus Vazquez Garcia	Spania
Lettmatros	Harald Prytz	Ballangen
Lettmatros	Francisco Rey Padin	Spania
Maskinsjef	Kåre Heggemsnes	Kvisvik
1.maskinist	Dagfred Solberg	Sandefjord
2.maskinist	Åsmund Haugan	Barkåker
Maskinassistent	Ulf Hanssen	Balsfjord
Elektriker	Victor Sherer	England
Reparatør I	Franz Josef Banka	Tyskland
Fyrbøter	Reidar Frydenlund	Klekken
Fyrbøter	Harry Inge Johansen	Oslo
Fyrbøter	John Odd Olsen	Lenvik
Fyrbøter	Terje Wang	Porsgrunn
Smører	Tore Hanseth	Nesodden
Stuert	John Gjerde	Raudeberg
Kokk	Geir Melum	Askim
Hjelppepike	Anne-Elise Leirbekkhei	Nordreisa
Hjelppepike	Lis Neve Uggerhøy	Ski
Hjelppepike	Torhild Wang	Porsgrunn

VI GRATULERER!

I løpet av 1979 gjorde hele 4 personer seg fortjent til hedersbevisninger i forbindelse med lang og tro tjeneste innen vår virksomhet, nemlig:

Skogsbestyrer Per M. Nyberget	- 15 år
Sekretær Bjørg R. Mellemoen	- 10 år
Advokat Per G. Mender	- 10 år
Snekker Stein Andraa	- 10 år

De tradisjonelle gaver er tildelt våre trofaste medarbeidere, og vi slutter oss til gratulantene!

FØDSELSDAGER 1/4 - 30/6 (runde tall)

T/T "WIND ENTERPRISE"

Matros Svein Hugo Johansen (30)
1.maskinist Arild Larsen (35)

T/T "WIND EAGLE"

Smører Arvid Høijord (20)

T/T "WIND ESCORT"

Matros Gudvar Isaksen (45)

Kontorpersonalet

Kontorsjef Armand Carlsen (40)
Sekretær Inger A. Lund (35)

Gårdsbestyrer Jo Dalseg (40)

SKIPENES ANLØPSHAVNER I 1.KVARTAL 1980

Havn	Ankomst	Avgang	Formål
	<u>T/T "WIND ENTERPRISE"</u>		
South Sabine Point	8/12	13/2	Lossing
Muscat	28/3		Venting
	<u>T/T "WIND EAGLE"</u>		
Aruba	8/1	17/1	Lossing
Bahrain	19/2	28/2	Dokking
Ras Tanura	28/2	10/3	Lasting/bunkring
	<u>T/T "WIND ESCORT"</u>		
Lyme Bay	31/12	4/1	Lossing
Rotterdam	5/1	9/1	Lossing
Fawley	10/1	12/1	Lossing
Muscat	19/2	27/2	Venting
Ras Tanura	29/2	7/3	Lasting

BESTILLING AV PLASS VED REDERIETS FERIESTEDER

I forrige utgave av avisen hadde vi en liten beskrivelse av rederiets feriesteder. Da sommerferien nå er like rundt hjørnet, minner vi de av dere som kunne være interessert i å benytte seg av mulighetene til et ferieopphold enten på Lanzarote eller på Nesodden i år, om å melde fra til kontoret snarest mulig.

I denne forbindelse kan vi opplyse at det sannsynligvis også vil være muligheter for å benytte Nordstu-seteren på Koppangfjellet i sommer.