

"E. H. S. – GLIMT"

ERLING H. SAMUELSENS REDERI ^{A/s}

LARS KROGH & CO ^{A/s}

KOPPANG

NR. 4. ✕ OKTOBER 1980. ✕ 10. ÅRGANG

"E.H.S.-GLIMT" nr. 4 - 4.kvartal 1980 - 10.årgang

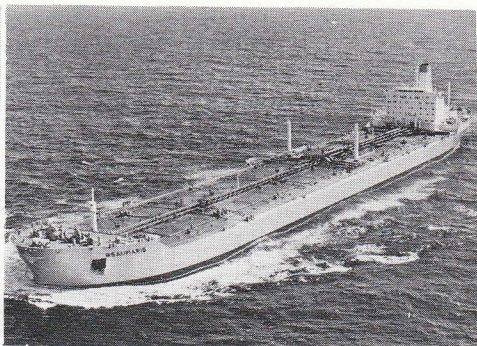
INNHOLDSFORTEGNELSE

- Samarbeide Lars Krogh & Co. - Bjørnstad-rederiene
(v/Bjørn Markmanrud)
- Tankmarkedet (v/Arne Christensen)
- Orienteringsdag for Oslo-kontoret (v/Kjell G. Åbyholm)
- Veritassen 1980
- Vi gratulerer!
- Nyansettelser
- Våre støttespillere 1980
- "WIND EAGLE"
- Rederiets seilende personell pr. 15/9-1980
- Skipenes anløpshavner i 3.kvartal 1980
- Stoff til neste nummer

Redaksjon: Armand Carlsen



T/T "WIND EAGLE" fra vårt rederi.



T/T "BEAUMARIS" fra Biørn Biørnstad & Co.

SAMARBEIDE LARS KROGH & CO. - BIØRNSTAD-REDERIENE.

Biørnstad-Rederiene og Lars Krogh & Co. har etablert et nærmere samarbeide som redere og operatører for den flåte av store turbintankskip som de to rederiene disponerer. Samarbeidet vil omfatte 3 VLCC'er og 3 ULCC'er, tilsammen på ca. 1,8 mill.tdw.

Slik lød innledningen på pressemeldingen som gikk ut til NTB fredag 26.september i år.

Forut for denne pressemelding ligger adskillige møter hvor samarbeidsmulighetene har vært diskutert inngående. Begge parter har vært klar over at praktisk talt alle forhold har ligget meget vel til rette for et samarbeid. Blandt annet har de to rederier bare store, moderne tankskip, ULCC'er og VLCC'er. Disse skip er av en slik størrelse at de ikke skulle kunne komme i noe konkurranseforhold til hverandre.

Videre har de to rederier kontor i samme bygg med bare 5 etasjer mellom.

De tidligere nevnte forhandlinger resulterte i en "Prinsippavtale" som ble undertegnet 25.september, og den går i korthet ut på følgende:

1. Når det finnes hensiktsmessig, vil de to rederier samarbeide om koordinert markedsføring av skipene, spesielt med tanke på å oppnå større fraktkontrakter og spesialoppdrag, samt å oppnå gjensidig utnyttelse av de informasjons-og markedskanaler de to rederier har idag.

2. I alle forhold som gjelder skipenes drift, vil partene søke å utnytte sine opparbeidede erfaringer og de samlede ressurser innenfor de respektive organisasjoner til å videreutbygge og forbedre sine driftsopplegg på de tekniske, personalmessige og økonomiske områder for å oppnå øket effektivitet og lavere kostnader.

I dette ligger at man først og fremst har satset på praktisk samarbeid, det vil si koordinerte innkjøp og forsendelser der hvor dette er formålstjenlig, større gjennomslagskraft overfor verksteder og leverandører i og med at man har flere skip, og muligens en mer rasjonell og dermed rimeligere kurs- og opplæringsaktivitet.

Til slutt vil vi få understreke at samarbeidet ikke medfører forandringer i de to rederigruppers eierforhold og ledelse forøvrig, og at rederiene vil i enhver henseende beholde sin selskapsrettslige og shippingmessige identitet og beslutningsmyndighet.

B.M.

TANKMARKEDET

Det er ingen lett oppgave å vurdere markedet for store tankskip i dagens situasjon. Oppmerksomheten er konsentrert om krigen mellom Iran og Irak og hvilke politiske konsekvenser som vil følge i krigens kjølvann. Ratene har ikke reagert positivt på krigshandlingene. En av årsakene er at man i tiden fremover må vente et mindre kvantum transportert olje. Irak og Irans oljekilder er allerede påført store ødeleggelser og pr. idag er all eksport fra Iran og Irak opphørt. De to lands samlede oljeproduksjon tilsvarer ca. 250 mill. tonn på årsbasis eller ca. 18% av OPEC-landenes totale produksjon. Forutsatt at det ikke kommer andre momenter inn i bildet, betyr dette at behovet for tanktonnasje vil synke med 30-35 mill. tdw. Det har imidlertid blitt hevdet fra flere av de øvrige oljeprodusenter at de vil øke sin produksjon noe for å redusere skadevirkningene. Nylig offentliggjorde Saudi Arabia at de akter å øke sin produksjon med 900.000 barrels pr. dag. Noen akutt krise er det hverken for Amerika eller Europa. Landenes oljereserver sies stort sett å ligge på tilsvarende 100 dagers forbruk.

Tankmarkedet har imidlertid vært skadelidende og krigen har medført foreløpig et ratefall på ca. 10 worldscale poeng. For våre skip betyr hvert worldscale poeng ca. $\frac{1}{2}$ mill. kroner.

Omfanget og varigheten av reduksjonen i oljeproduksjonen, og prognoser omkring konsekvensene, må bli temmelig spekulative.

Situasjonen i AG er spent og vi får bare håpe at krigen ikke medfører en innblanding av andre nasjoner.

En annen følge av krigen er økningen i krigsassuranspremien for seilas og opphold i AG. Videre har bunkersprisen øket kraftig rundt i verden.

I Rotterdam var prisene helt opp i \$ 200 for fuel C og enkelte steder i AG har også prisene steget med ca. \$ 20.- til over \$ 190.-.

"WIND ESCORT"

Ankom Muscat 11/8 hvor skipet lå frem til 29/8 i påvente av last. Deretter la skipet seg til utenfor Dubai og ble 1/10 sluttet til Chevron for en reise Ras Tanura/Freeport på Bahamas med befrakternes opsjon av inntil 3 mndr. storage. Skipet begynte å laste 5/10.

"WIND ENTERPRISE"

Skipet har i sommer utført en reise for Esso fra AG til Le Havre og Rotterdam. Det har lenge vært gjort storage oppdrag i US-Gulf for VLCC og ULCC tonnasje, og pr. idag ligger ca. 12/14 mill. tdw. i storage i den Amerikanske Gulf. Etter avgang Rotterdam 16/9 inngikk vi forhandlinger om lignende oppdrag for Enterprise. Usikkerheten i AG fikk oss til å bestemme oss for denne type forretning på tross av lang ballast over til US Gulf. Vi ble sluttet til Texaco i slutten av september og oppnådde \$ 14.750 pr.dag i en periode av minimum 60 dager med befrakternes opsjon ytterligere 3 x 30 dager. Enterprise ventes å ankomme S.Sabine Point 11/10.

"WIND EAGLE"

Skipet fortsetter sitt t/c til Texaco, og er i øyeblikket på vei fullastet til S. Sabine Point med eta 25/10.

A.Ch.

ORIENTERINGS DAG FOR OSLO-KONTORET

Firmaets 0-dag ble arrangert i brukbart vær i Frognerseierområdet den 16.september. Med helt nytt, fargerikt kart, var det store ambisjoner hos deltagerne når det gjaldt utforskning av dette nye terreng. Og det viste seg da at det heller ikke var småarealer man rakk å fare over i løpet av et par timer. En løype på ca. 3 km. med 10 poster som lå maksimalt 30-40 meter fra større stier/veier, måtte avgjort betegnes som lettløpt og hurtig.

Til tross for noe sviktende kondisjon hos endel av deltagerne, ble det ganske snart klart at dette ikke var flaskehalsen. Orienteringsevnen må vel sies å være enda et hakk svakere. Dette gjorde det hele mer spennende, og strategier som klart skilte seg ut som spesielle i 0-sportens historie, ble utviklet. Noen spurte andre deltagerne eller turgjengere om veien. Andre valgte å legge opp til et manngardssystem med systematisk gjennomtråling. Atter andre streifet frem og tilbake på begge sider av stiene som fuglehunder, basert på den filosofi at det man ikke har i hodet, må man ha i beina.

Etterhvert som det tyngre skydekket sørget for en lett skumring i den til dels tette skogen, fant de fleste det fornuftig å trekke hjemover, og til slutt var alle deltagerne, til arrangementskomiteens usigelige glede, samlet innendørs.

Av resultatlisten fremgår det at det dannet seg 3 klasser; 10-post klassen, 5-post klassen og 4-post klassen. Da alle postene ble tegnet inn på kartet før start, ga dette muligheter til å besøke de poster man synes så interessante ut. Følgelig synes ingen å være særlig stresset ved målpassering. Det som eventuelt skulle sittet i kropp og sinn av angstnevroser og stress på grunn av mislykkethet og følelsen av å være helt alene i de dype skoger, løste seg opp i det etterfølgende hyggesamvær med god middag i lune omgivelser og premier til alle.

K.G.A.

RESULTATLISTE

Kl. 10 poster

1. Einar Gullhav	47.54
2. Armand Carlsen	1.00.20
3. Ulf Nymoen	1.03.08
4. Bjørg Sælør	1.05.42
5. Aud Sissel Øverås Olsen	1.08.06
6. Karin Myklebust	1.24.04
7. Håvard Dahlby	1.37.08

Kl. 5 poster

1. Evy Eriksen	1.14.46
2. Inger A. Lund (med ledsager)	1.27.03
3. Jorunn Dahl	1.33.23

Kl. 4 poster

1. Magnhild Trahaug	1.28.53
---------------------	---------



Jorunn Dahl og Evy Eriksen orienterer kartet før start.



Postene tegnes inn. Fra venstre Karin Myklebust, Bjørg Sælør, Aud Sissel Øverås Olsen, Magnhild Trahaug, Kjell G. Åbyholm, Einar Gullhav, Ulf Nymoen og Jorunn Dahl

VERITASSEN 1980

Shippingmesterskapet i orientering blir populært kalt for Veritassen. Dette skyldes selvfølgelig at det er Det Norske Veritas som står som arrangør av løpet. Man kunne imidlertid være fristet til å tro at det var resultatlisten som hadde skapt navnet, idet denne besto så og si bare av Veritas folk. En hederlig unntagelse var vår egen Kjell G. Åbyholm som i årets løp på Idrettshøyskolen, stakk avgårde med 3.-plassen i klasse C (42-50 år) og således fulgte opp sine tidligere meritter i orienteringsløypa.

Grunnen til at man ikke finner Åbyholms navn på resultatlisten for Oslo-kontorets orienteringsdag på Frognerseieren, er selvfølgelig den at det var ham som var løypelegger og også hadde den utakknemlige oppgaven å lete frem de som hadde gått seg vill i de etterhvert så dype og mørke skogene i Nordmarka.

Vi gratulerer med kjempeinnsats, såvel i Veritassen som i forbindelse med vårt eget arrangement!

VI GRATULERER!



50 år

Hovedkasserer Einar Gullhav ved Oslo-kontoret fyller 50 år den 16. desember, og vi gratulerer med den store dag!

Arbeidsleder Svend Erik Sandberg på T/T "WIND EAGLE" passerer middagshøyden 30. desember. Vi gratulerer og håper på en hyggelig dag ombord!

Øvrige medarbeidere med "mindre jubileer" i tidsrommet 1970 - 31/12 i år:

Matros Kurt Namik - "WIND ESCORT" (35)
Lettmatros Ola Stormyren - "WIND ESCORT" (20)
Lettmatros Sten Einar Aarvold - "WIND ENTERPRISE" (30)

NYANSETTELSE

Koppang-kontoret har fått forsterkninger siden sist. Kontordame Lise Erlandsen ble ansatt 23. juni, mens regnskapssekretær John Arvid Amundsen begynner 15. oktober. Vi ønsker begge lykke til!

VÅRE STØTTESPILLERE 1980

Som de fleste av våre lesere er klar over, er vi stadig på jakt etter stoff til avisen. Til tross for utallige oppfordringer til våre medarbeidere, er det svært sjelden at noe som ligner stoff/bilder til avisen finner veien til vår redaksjon.

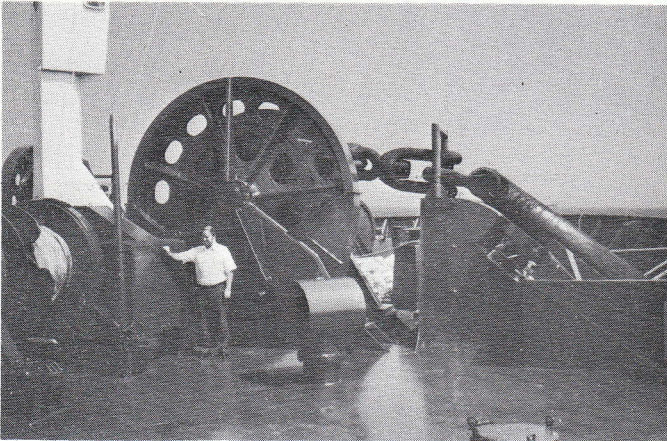
Da dette er årets siste avis, vil vi imidlertid benytte anledningen til å takke de av våre medarbeidere som har hjulpet oss med innlegg og bilder i årets løp. Vi håper at dere fortsetter, at dere etterhvert får flere med dere, og at dere også sporadisk vil overholde tidsfristen.

Følgende av våre medarbeidere har gjort seg fortjent til å få sitt navn i avisen i denne sammenheng (i alfabetisk rekkefølge):

Franz Banka, Arne Christensen, Eva Edvardsen, Sigurd Hanssen, Ragnar Iversen, Anita Krogh, Lars Krogh, Hans H. Larsen, Trygve Lund, Bjørn Markmanrud, Sven E. Pedersen og Kjell G. Åbyholm.

Til orientering er det enkelte av disse navnene som burde vært gjentatt flere ganger, da deres innsats ikke bare har vært en engangsforeteelse.

Vi ønsker alle de nevnte skribenter og fotografer vel møtt igjen i 1981, og håper, som nevnt, på flere navn neste år!



Kaptein Gard Hansen blir smågutt ved posering foran ankerspillet på "WIND EAGLE".

Rederiets seilende personell pr. 15/9.1980

T/T "WIND ENTERPRISE"

Kaptein	Magne Kristiansen	Kr.sund N
Overstyrmann	Sverre Aarsbog	Sætre
1.styrmann	Roy Martinsen	Oslo
1.styrmann jr.	Julian Kanck	Rælingen
Radiooffiser	John Sollihaug	Fauske
Pumpemann	John Eilertsen	Gausvik
Arbeidsleder	Alfredo Sharkey Yanez	Chile
Matros	Lasse Håskjold	Kongsberg
Matros	Zacharias Joensen	Færøyene
Matros	Benito Paz Santos	Spania
Matros	Carlos Miguel Soto	Peru
Matros	Marcial Valle Vinas	Spania
Lettmatros	Sten Einar Aarvold	Røyken
Maskinsjef	Arild Larsen	Barkåker
1.maskinist	Dag Olav Halle	Stabekk
2.maskinist	Knut Ofstad	Oslo
2.maskinist	Jan Weberg	Porsgrunn
Elektriker	Lars Nordås	Lørenskog
Maskinassistent	Kåre Øiongen	Kongsvinger
Reparatør I	Svein Trygve Roland	Moelv
Fyrbøter	Tore Bunes	Tønsberg
Fyrbøter	Julio Gomez Eiras	Spania
Fyrbøter	Tom Skotterud	Ås
Fyrbøter	Arne Solberg	Sandefjord
Stuert	Knut Larsen	Sellebakk
Kokk	Jose Soto Esmerodes	Spania
Hjelpepike	May Laila Hansen	Hurum
Hjelpepike	Eva Solum	Hurum
Hjelpepike	May Britt Aas	Lørenskog

T/T "WIND EAGLE"

Kaptein	Gard Hansen	Åresund
Overstyrmann	Tore Lund Anderssen	Ytre Laksevåg
1.styrmann	Thorbjørn Myrberg	Strømmen
1.styrmann jr.	Gunnar Johansen	Grålum
Radiooffiser	Jan Armand Hansen	Moelv
Arbeidsleder	Svend Erik Sandberg	Songdalen
Pumpemann	Erling Johansen	Lillehammer
Matros	Tomas Boveda Abalo	Spania
Matros	Manuel Dieste Mendez	Spania
Matros	Roald Evertsen	Alta
Matros	Ramon Perez Fernandez	Spania
Matros	Jose Nine Oubina	Spania
Lettmatros	Knut Harald Berntsen	Hol
Maskinsjef	Thor Frøslund	Mandal
1.maskinist	Åsmund Haugan	Barkåker
2.maskinist	Ulf Hanssen	Balsfjord
Elektriker	Vincent Lai	England
Reparatør	Andor Tetlie	Kyrksæterøra
Fyrbøter	Tom Egil Amundsen	Braskereidfoss
Fyrbøter	Ignacio Mendia Bilbao	Spania
Fyrbøter	Magne Blystad	Ottestad
Smører	John Pettersen	Eidsvoll
Smører	Tore Rosenborg	Hamar

Stuert	Jan Martin Nilsen	Sandefjord
Kokk	Finn Larsen	Rygge
Hjelpepike	Aase Berg	Sverige
Hjelpepike	Anita Berryll Hansen	Oslo
Hjelpepike	Aina Tvedt	Oslo

T/T "WIND ESCORT"

Kaptein	Olav Kåsa	Sandefjord
Overstyrmann	Oddmund Ose	Ørsta
1.styrmann	Trond Fromholtz	Kr.sund N
2.styrmann	Per Aalmo	Slemmestad
Radiooffiser	Turid Ringstad	Drammen
Arbeidsleder	Ali Balci	Tyrkia
Pumpemann	Ingør Hansen	Sandefjord
Matros	Jan Arve Granli	Grue
Matros	Kurt Namik	Tyrkia
Matros	Hipolito Paderne Garcia	Spania
Matros	Francisco Rey Padin	Spania
Lettmatros	Ola Stormyren	Nord Fron
Maskinsjef	Kåre Heggemsnes	Kvisvik
1.maskinist	Dagfred Solberg	Sandefjord
2.maskinist	Åge Johannessen	Bergen
Maskinassistent	Terje Kjell Larsen	Sandefjord
Elektriker	Victor Sherer	England
Reparatør I	Franz Banka	Tyskland
Fyrbøter	Manuel Diaz Guillan	Spania
Fyrbøter	Svein Haare	Svelvik
Fyrbøter	Henry Åsen	Oslo
Smører	Bjørn Ole Myrli	Lenvik
Stuert	John Gjerde	Raudeberg
Kokk	Tom Finsen	Oslo
Hjelpepike	Berit Gutterød	Gol
Hjelpepike	Gunn Jenssen	Krøderen
Hjelpepike	Lis Neve Uggerhøy	Ski

SKIPENES ANLØPSHAVNER I 3.KVARTAL 1980

<u>Havn</u>	<u>Ankomst</u>	<u>Avgang</u>	<u>Formål</u>
<u>T/T "WIND ENTERPRISE"</u>			
Ras Tanura	22/7	23/7	Lasting
Antifer	10/9	13/9	Lossing
Rotterdam	14/9	16/9	Lossing
<u>T/T "WIND EAGLE"</u>			
Brofjorden	25/7	27/7	Lossing
Ras Tanura	6/9	8/9	Lasting
<u>T/T "WIND ESCORT"</u>			
Muscat	11/8	29/8	Venting
Dubai	30/8	30/9	Venting

STOFF TIL NESTE NUMMER

Vi gjør oppmerksom på at stoff til neste nummer av "E.H.S.-Glimt" må være redaksjonen i hende innen årets utgang.

