



"E. H. S. – GLIMT"

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

LARS KROGH & CO

KOPPANG

NR. 2 \* 1. MAI 1981 \* 11. ÅRGANG

"E.H.S.-GLIMT" nr. 2 - 2.kvartal 1981 - 11. årgang

INNHALDSFORTEGNELSE

- Ny kreditoravtale undertegnet
- Tankmarkedet
- Skidag
- Vi gratulerer
- Nyansettelser/fratredelser
- Glede i Dubai
- Forhold i Norge den største vanskelighet  
for skipsfarten
- Rederiets ombordværende personell pr. 15/3-81

Redaksjon: Armand Carlsen

Opplag: 350

Trykk: Lobo-Gruppen A/S

## NY KREDITORAVTALE UNDERTEGNET

Som tidligere opplyst gjennom pressemelding og telegrafisk underretning til skipene den 13. mars i år har rederiet nå kommet frem til minnelig løsning på den tvist som man har hatt med pantekreditor i våre tre skip.

I henhold til den nye avtale som nå er undertegnet, vil partrederiet ha en moratorieordning for en fem års periode frem til 1/1-1986 som i praksis gjør det mulig å fortsette rederivirksomheten selv om fraktmarkedet ikke gir inntekter til å dekke drift, renter og kapitalbetjening.

Avtalen gir oss arbeidsro til å konsentrere oss om en mest mulig økonomisk drift og markedsføring av skipene uten at rederiets ressurser settes på prøver det kan være vanskelig å klare. Såvidt vi kjenner til er det ingen andre norske tankskip som har en bedre moratorieordning enn den vi har oppnådd.

I nært samarbeid med Rederi AB Zenit, som nå er partrederiets hovedkreditor, vil vi i tiden fremover søke å finne frem til den mest lønnsomme sysselsetting for skipene. Vi tror vi har klart å markere oss blant befraktere og brukere av skipene som kompetente operatører. Utsiktene for stortankmarkedet i de nærmeste måneder, kanskje endog år, er ikke særlig oppmuntrende. Ved fortsatt helhjertet innsats fra alle ombord og i rederiorganisasjonen iland, har vi med den sikkerhet moratorieavtalen gir oss minst like gode sjanser til å styre våre ULCC'er gjennom krisen som de aller fleste av våre konkurrenter.

PGM.

## TANKMARKEDET

De første 3 måneder som er gått av 1981 har fremvist et ytterst labert og dårlig tankmarked. Faktum er at det etterhvert er blitt så liten aktivitet ut av den Arabiske Gulf at tonnasjen har hopet seg opp og ratenivået har falt i takt med den økende spot-tonnasje. Januar/februar/mars 1981 fremkalte kun et slutningsvolum ut av AG på ialt 23 millioner tonn vlcc/ulcc, mens det i tilsvarende periode i 1980 ble sluttet ca. 37 millioner tonn i vlcc/ulcc. Ratenivået har således falt fra ws30/32½ for vlcc i slutten av desember til et bunnivå på ws22 i mars. Dette ratenivå dekker ikke engang bunkers- og havneutgiftene til reisen - langt mindre driftsutgiftene, slik at det er en voldsom subsidiering av oljeselskapene som foregår under reiser til slike ratenivå. For å dekke driftsutgiftene regner en med at en vlcc må ha ca. ws35.

For ULCC-ene er regnestykket noe bedre, men fallet har vært fra ca. ws35 tidlig i desember til bunnen på ca. ws19 i mars.

For å dekke driftsutgiftene for en 350.000 dwt., regner en med at raten må ligge på ca. ws30.

På det meste har ca. 8 millioner tonn ligget utenfor AG i påvente av last. Etterhvert som flere og flere ble liggende på grunn av de lave rater, fikk oljeselskapene mindre og mindre tonnasje tilbudt på de ordre som kom i markedet, og oljeselskapene måtte etterhvert betale noe opp, slik at ratene bedret seg noe den siste uken av mars.

VLCC-nivået steg til ca. ws27½ som iallefall dekker de reisebetingede kostnader, selv om det på langt nær dekker driftsutgiftene, og seneste ULCC-slutning er 350.000 dwt, til ws23.

En av de mest åpenbare årsakene til ovennevnte inaktivitet, er at reduksjonen i forbruket verden over har vært så stort at det skibes i dag langt mindre olje enn tidligere. Dette kan illustreres med at Vest-Tyskland i de 2 første måneder i 1981 importerte 21% mindre olje enn i samme periode i 1980. USA har i de siste fire uker kun importert ca. 5.700.000 fat olje pr. dag, hvilket er det laveste kvantum siden juni 1975, og det finnes knapt et land hvor det har vært noen stigning i forbruket.

I øyeblikket produseres det mer olje enn det forbrukes, og dette reflekteres i prisene for olje som på spot-markedet er gått stadig nedover, samtidig som mindre og mindre olje selges på dette markedet. Som følge av det reduserte forbruk er OPEC-landenes andel av den totale oljeproduksjon gått ned fra over 30 millioner fat pr. dag i 1981 til ca. 58-59 millioner i dag. Av dette produserer Saudi-Arabia alene over 10 millioner fat pr. dag, og er den toneangivende når det gjelder både produksjon og prisfastsetting av råolje.

Saudi-Arabia har hittil vist seg å være den mest måteholdne når det gjelder prisøkning på råolje, og ved ikke å redusere sin nuværende produksjon vil de styrke sin posisjon ved fremtidige prisfastsettelser.

Som følge av det langvarige dårlige tankmarkedet har vi nu sett atskillig tonnasje gå i opplag igjen. Pr. 15/12-80 regnet vi at ialt ca. 7 millioner tonn lå opplagt, mens nu er dette tall økt til ca. 12 millioner med en fortsatt stigende tendens. Opphugningen av eldre turbindrevet tonnasje er steget jevnt og hittil i 1981 er ialt 13 VLCC hugget opp.

I 1980 ble 30 VLCC solgt for skrap, og da ordrebøkene for slik tonnasje nærmest er lik null, reduseres antallet sakte men sikkert. En annen ting som også etterhvert vil hjelpe på tonnasjeoverskuddet, er lovkravet om IGS/COW i amerikanske havner. Dette vil medføre at ytterligere VLCC av første generasjon forsvinner ut av tankrekkene, da investeringene for å imøtekomme kravene ikke kan forsvares ut fra inntjeningsvnen.

Etterhvert som slik tonnasje gradvis forsvinner vil den gjenværende, gode og økonomisk store tonnasje, få bedre rateforhold, men det vil dessverre fortsatt ta noen tid før dette kan oppnåes.

Våre skibs posisjoner er nu som følger:

T/T "Wind Escort"

Ankom Aruba 29/3 og gikk inn på 45/90 dagers storage certeparti.

T/T "Wind Eagle"

Har Eta Ras Tanura 21/4 for en ny rundreise under t/c.

T/T "Wind Enterprise"

Eta Ras Tanura 13/4 for lastning for Sabine Point for regning av Texaco.

EK.

#### SKIDAG

For tredje år på rad møttes de ansatte ved Oslo-kontoret til sekundstrid i Nordmarkas løyper. Skirenet gikk av stabelen 24. mars og hadde samlet 11 deltagere med primus motor Kjell G. Åbyholm i spissen. Til tross for adskillige varmegrader og våte løyper ved start, hadde Åbyholm funnet frem til en smøring som virket noenlunde bra for de fleste. At noen etterhvert fikk svært bakglatte ski, mens andre dro med seg store deler av sporet rundt i løypa, er bare for bagateller å regne. Humøret var likevel på topp hos samtlige, såvel i løypa som under den etterfølgende middag med premieutdeling på Frognerseteren Hovedrestaurant. Åbyholm hadde laget en løype på ca. 2.5 km som ble gått 2 ganger av samtlige. Som vanlig gikk konkurransen ut på å oppnå minst mulig tidsdifferanse på de to rundene. Det ble dessuten registrert sammenlagt tid, slik at de som ville virkelig kunne måle krefter med hverandre. Det viste seg snart at kondisjonen var noe varierende hos deltagerne, men alle kom i mål uten mén og med adskillige skjulte reserver som ble benyttet på dansegulvet senere på kvelden. Vi viser forøvrig til resultatene nedenfor:

#### Idealtidklasse:

Nr. 1	Kjell G. Åbyholm	-	tidsdiff.	2 sek.
"	1 Armand Carlsen	-	"	2 "
"	3 Marit Hjerkin	-	"	3 "
"	4 Einar Gullhav	-	"	5 "
"	5 Bjørg Sælør	-	"	15 "
"	6 Karin Myklebust	-	"	28 "
"	7 Ulf Nymo	-	"	30 "
"	7 Inger Lund	-	"	30 "

Nr. 9	Aud Sissel Øverås	Olsen	tidsdiff.	56 sek.
"	10	Håvard Dahlby	-	" 2.29 min
"	10	Sigurd Hanssen	-	" 2.29 min.

#### Racerklassen - kvinner

Nr. 1	Marit Hjerkin		28.45 min.
"	2	Inger Lund	32.06 "
"	3	Aud Sissel Øverås Olsen	33.36 "
"	4	Bjørg Sælør	34.47 "
"	5	Karin Myklebust	38.20 "

#### Racerklassen - menn

Nr. 1	Kjell G. Åbyholm		17.00 min.
"	2	Armand Carlsen	22.32 "
"	3	Sigurd Hanssen	26.49 "
"	4	Ulf Nymoen	29.50 "
"	5	Einar Gullhav	33.03 "
"	6	Håvard Dahlby	36.27 "



Forberedelser til start. På bildet til venstre ser vi fru Hjerkin, fru Øverås Olsen, Gullhav og Åbyholm, mens bildet til høyre viser Nymoen, Dahlby, fru Sælør og fru Øverås Olsen.

#### VI GRATULERER!

Fyrbøter Arne Solberg fyller 50 år 23. april.  
Arbeidsleder Alfredo Sharkey Yanez fyller 50 år 25. mai.

#### NYANSETTELSE/FRATREDELSER

Vaktmester Hans Dalen ble ansatt ved Oslo-kontoret 1. mars i år.  
Befrakter Arne Christensen sluttet 28. februar.

Redaksjonen ønsker Dalen velkommen til oss samtidig som vi ønsker Christensen lykke til på nytt arbeidssted.



#### GLEDE I DUBAI

Sjømannskirken i Dubai har levet i spenning i nokså lang tid. Problemet har vært å få kirken skikkelig registrert av de muhammedanske myndighetene. Det er ikke enkelt å virke som luthersk kirke i disse områdene, og en artikkel i avisen Al Ittehad fremsatte påstandene om at sjømannskirken i Dubai egentlig var en misjonsorganisasjon med henblikk på kristen misjon blant den muslimske befolkning i De Forenede Arabiske Emirater. Utenriksdepartementet i Oslo måtte tre til og i en note ble det tatt avstand fra artikkelen og sjømannskirkens oppgaver ble nærmere presisert.

Det har vært ført mange seriøse samtaler med myndighetene og endelig ..... i midten av desember måned 1980 kom den lenge etterlengtede registrering og anerkjennelse av stasjonen i Dubai!

Ikke rart det skapte glede.

Problemen med visa for de ansatte er derved løst, bilene kan uten vanskeligheter registreres o.s.v.

Men myndighetene stilte også sine krav for å la sjømannskirken bli registrert: Det får ikke holdes gudstjenester eller forrettes kirkelige handlinger i sjømannskirken i Dubai fra nå av. Navnet kan ikke lenger være The Norwegian Seamen's Mission, men The Norwegian Seamen's Center. Dette for å fjerne mulige misforståelser av ordet "misjon".

Når det gjelder fremtidige gudstjenester og kirkelige handlinger skal disse finne sted i den engelske kirken i Dubai. Dette er ikke noe stort problem da den engelske kirken ligger rett over gaten for den norske sjømannskirken. På tross av de innskrenkninger dette fører med seg for sjømannskirken i Dubai er gleden likevel stor både lokalt og ved sjømannsmisjonens hovedkontor i Norge. Mange problemer er ryddet av veien og kirken kan nå fungere med papirene i orden.



#### FORHOLD I NORGE DEN STØRSTE VANSKELIGHET FOR SKIPSFARTEN

Norge Rederforbund er glad for at Regjeringen i Stortingsmeldingen "Om skipsfartsnæringen" atter en gang sier at skipsfarten skal opprettholdes som en viktig norsk næring. Vi har imidlertid vanskeligheter med å beholde denne stilling. Selvom flåtens tilbakegang stort sett er stoppet, taper vi fortsatt markedsandeler. Og det bekymrer oss at det later til å være uenighet mellom Regjeringen og oss om hvor problemene egentlig ligger, sa Presidenten i

Norges Rederforbund, skipsreder Fridtjof Lorentzen i et foredrag i Den Polytekniske Forening i Oslo.

- Vi i skipsfarten mener at økonomiske og politiske forhold i Norge er større konkurransehindringer for næringen enn forholdene ute hvor de fleste markeder er i vekst.

Mens Rederforbundet i sin uttalelse til Stortingets Sjøfarts- og fiskerikomite om skipsfartsmeldingen slår fast at den viktigste skipsfartspolitiske oppgaven idag er å styrke konkurranseevnen, er dette bare så vidt nevnt i Skipsfartsmeldingen. Og mens vi hevder at det er de nasjonalt bestemte arbeidsvilkår som i sterkeste grad avgjør næringens konkurranseevne, synes Regjeringen å se nesten bort fra dette. Det er imidlertid helt vesentlig at vi kan komme frem til en felles erkjennelse i disse spørsmål, fordi det jo angir premisene for den nasjonale politikk overfor skipsfartsnæringen.

Det byr på økende problemer å drive konkurransedyktig fra et høykostland som Norge. Problemene forsterkes ved et gjennomregulert og byråkratisk system som hindrer skipsfartens handlefrihet. Vår skipsfart står også overfor en ny form for proteksjonisme, nemlig preferansetiltakene for norsk industri i oljesektoren. Dette gir både en inflasjonndrivende smitteeffekt på skipsfarten og det gjør det vanskeligere for Norge å bekjempe den internasjonale proteksjonisme som fortsatt er et problem for oss.

Norsk skipsfart har idag et kostnadsnivå som er omtrent på linje med andre vest-europeiske skipsfartsland. Annerledes er situasjonen i forhold til de land som idag står for den største veksten i internasjonal skipsfart, nemlig Liberia, Hellas og en del land i Østen.

I januar lå mannskapsutgiftene på liberianske skip vel 30 pst. under de norske, på greske skip vel 40 pst. under, mens landene i Østen lå på halvparten eller lavere.

Det bli ofte hevdet at norsk skipsfart har en kompetanse som betyr et konkurransefortrinn. Det er riktig. Men vi er ikke så dyktige at dette alene kan kompensere for den ulempe det er å være på den internasjonale kostnadstopp. Det er derfor vi nå på en helt annen måte enn før må rette oppmerksomheten mot de nasjonalt bestemte arbeidsbetingelser.

Når næringslivet i et høykostland kan konkurrere med produsenter som har lavere arbeidslønninger, skyldes dette i stor grad at de høyere lønningene søkes oppveiet av tilsvarende bedre produktivitet. Øket produktivitet er derfor det grunnleggende element i en overlevelsesstrategi. For skipsfarten kan en revisjon av bemanningsforskriftene fra 1969 gi en viktig produktivitetsgevinst. Siden dengang er det skjedd en betydelig teknisk utvikling. Over 80 pst. av den tonnasjen som idag seiler under norsk flagg er levert etter 1969 - og flåten har en gjennomsnittsalder på 5 - 6 år. Det har også foregått en betydelig oppgradering av den maritime utdanning, og det er idag sikkerhetsmessig



forsvarlig å gjennomføre en betydelig reduksjon av bemanningen.

Øket handlefrihet er et annet hovedkrav fra næringen. Mens de fleste av våre internasjonale konkurrenter har få nasjonale reguleringer, sliter norske rederier med lovbestemmelser fra valutaknapphetens dager. Og mens våre konkurrenter har meget liberale lisensbestemmelser, har vi et system som er slik at vi hverken kan forutsi om eller når vi får lisens.

På toppen av det hele utformer departementet lisensbestemmelser som i mange tilfeller innsnevrer handlefriheten for den utenlandske samarbeidspartner. Spesielt i de tilfeller hvor norske rederier har minoritetsinteresser, kan de norske bestemmelser legge slike restriksjoner på handlefriheten at dette i realiteten virker diskvalifiserende i den internasjonale konkurranse om slike samarbeidsprosjekter, sa skipsreder Lorentzen.

REDERIETS OMBORDVÆRENDE PERSONELL PR. 15/3,1981

T/T "WIND ENTERPRISE"

Kaptein	Magne Kirstiansen	Kr.sund N
Overstyrmann	Magnar Valbø	Gåseid
1.styrmann	Gunnar Johansen	Grålum
1.styrmann jr.	Arild Hagen	Åbogen
Radiooffiser	John Sollihaug	Fauske
Arbeidsleder	Sigmund Størseth	Malvik
Pumpemann	John Eilertsen	Gausvik
Matros	Ragnvald Hagerupsen	Sørøysund
Matros	Zacharias Joensen	Færøyene
Matros	Benito Paz Santos	Spania
Matros	Carlos Miguel Soto	Peru
Matros	Arve Aaseth	Ottestad
Lettmatros	Svein Tore Svendsen	Drammen
Jungmann	Roy Eilertsen	Gausvik
Maskinsjef	Thor Frøsland	Mandal
1.maskinist	Arild Larsen	Barkåker
2.maskinist	Knut Ofstad	Oslo
Maskinassistent	Kåre Øiongen	Kongsvinger
Elektriker	John Sayers	England
Reparatør I	Svein Roland	Moelv
Fyrbøter	Finn Ragnar Andersen	Ål
Fyrbøter	Julio Gomez Eiras	Spania
Fyrbøter	Arne Solberg	Sandefjord
Fyrbøter	Derek Williamson	England
Smører	Sven Eddie Jørgensen	Røyken
Stuert	Knut Larsen	Sellebakk
Kokk	Jose Soto Esmerodes	Spania
Forpleiningsass.	Solvor Kvernberg	Sandvika
Forpleiningsass.	Alfhild Larsen	Skedsmo
Forpleiningass.	Helen Padjen	Canada

T/T "WIND EAGLE"

Kaptein	Olav Kåsa	Sandefjord
Overstyrermann	Tore Lund Anderssen	Ytre Laksevåg
1.styrmann	Thorbjørn Myrberg	Strømmen
1.styrmann jr.	Roy Martinsen	Oslo
Radiooffiser	Gry Anita Arntzen	Steigen
Arbeidsleder	Alf Rørstrøm	Gjøvik
Pumpemann	Knut Olsen	Tromsø
Matros	Manuel Dieste Mendez	Spania
Matros	Faruk Yontar	Tyrkia
Matros	Jonny Hansen	Olderdalen
Matros	Odd Ragnar Hansen	Elvebakken
Matros	Harald Ingebrigtsen	Storekorsnes
Lettmatros	Roar Pedersen	Elvebakken
Maskinsjef	Torger Jevne	Hisøy
1.maskinist	Åsmund Haugan	Barkåker
2.maskinist	Åge Johannessen	Bergen
Elektriker	Lars Nordås	Fjellhamar
Reparatør I	Jan Johnsen	Gjøvik
Fyrbøter	Ignacio Mendia Bilbao	Spania
Fyrbøter	Manuel Diaz Guillan	Spania
Fyrbøter	Kai Ove Paulsrud	Brøttum
Smører	Espen Brandshaug	Bærum
Smører	John Pettersen	Eidsvoll
Stuert	Hans H. Larsen	Danmark
Kokk	Lisbeth Storli	Fetsund
Forpleiningsass.	Aase Berg	Sverige
Forpleiningsass.	Berryl Anita Hansen	Oslo
Forpleiningsass.	Kirsten Rørstrøm	Gjøvik

T/T "WIND ESCORT"

Kaptein	Fredrik Klerck Nilssen	Oslo
Overstyrermann	Sverre Aarsbog	Sætre
1.styrmann	Niels-Jul Yrvin	Bergen
1.styrmann jr.	Trond Fromholtz	Kr.sund N
Radiooffiser	Anne Kari Wærp	Skollenborg
Pumpemann	Arne Augustinussen	Tromsø
Arbeidsleder	Ali Balci	Tyrkia
Matros	Lasse Håskjold	Kongsberg
Matros	Hipolito Paderne Garcia	Spania
Matros	Francisco Rey Padin	Spania
Matros	Clemente Martinez Prieto	Spania
Matros	Ahmet Tufekci	Tyrkia
Lettmatros	Terje Bakkemo	Bogen i Ofoten
Maskinsjef	Kåre Heggemsnes	Kvisvik
1.maskinist	Dag Olav Halle	Stabekk
2.maskinist	Ulf Hanssen	Storsteinnes
Elektriker	Victor Sherer	England
Elektriker	Godfrey Greene	Isle of Man
Maskinassistent	Terje Kjell Larsen	Sandefjord
Reparatør	Bjørn Helge Nilsen	Drammen
Fyrbøter	Jan Petter Karlsen	Harstad
Fyrbøter	Yngvar Midtskogen	Rendalen
Fyrbøter	Aguinaldo Ramos	Cape Verde
Smører	Even Juvet	Sigdal
Stuert	John Gjerde	Raudeberg
Kokk	Odd Marthinsen	Borre
Forpleiningsass.	Berit Gutterød	Gol
Forpleiningsass.	May Laila Hansen	Sætre
Forpleiningsass.	Eva Solum	Oslo

