



"E. H. S. – GLIMT"

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

LARS KROGH & CO <sup>A/S</sup>

KOPPANG

NR. 2 \* 2. KVARTAL 1982 \* 12. ÅRGANG

"E.H.S.-GLIMT" nr. 2 - 2. kvartal 1982 - 12 årgang

INNHALDSFORTEGNELSE

- Organisasjonsmessige forhold
- Ombygging av rederiets skip
- Tankmarkedet
- Kurs/opplæring 1981
- Koppang - nytt
- Vi gratulerer !
- Rederiets ombordværende personell pr. 30/4 1982
- Ansettelses/fratredelser
- Rederiets feriesteder
- Forpleiningsassistentene på "Wind Escort"

Redaksjon: Armand Carlsen

Opplag: Ca. 350

Trykk: Lobo-gruppen A/S

ORGANISASJONSMESSIGE FORHOLD

-----

Som tidligere meddelt i EHS-glimt (nr.2/81), ble det i mars i fjor inngått en langsiktig avtale mellom Partrederiet Wind Tankers, dets pantekreditorer og disponentfirmaet Lars Krogh & Co. Foruten å fastlegge de nærmere bestemmelser vedrørende en moratorieordning frem til 1.1.1986, som også omfatter en sikring av nødvendige midler til skipenes løpende drift, gir avtalen også grunnlaget og rammene for rederiets drift og disponering av skipene.

Disponeringen av de tre turbintankerne, Wind Enterprise, Wind Eagle, og Wind Escort vil fortsatt utgjøre hovedgrunnlaget for Lars Krogh & Co's og gruppens shippingvirksomhet.

Vi arbeider løpende med å analysere og tilpasse rederiorganisasjonen slik at den til en hver tid fungerer så rasjonelt og økonomisk som mulig.

Vår tekniske direktør, Bjørn Markmanrud, har nylig meddelt at han av familiære grunner ønsker å flytte tilbake til Vestfold. I den forbindelse har han nå gått over i ny stilling i et Tønsbergrederi.

På basis av ovennevnte er det foretatt visse organisatoriske endringer for rederiets tekniske avdeling og likeledes for regnskapsavdelingen hvor Ulf Nymoen sluttet den 1.mai i år.

Rederiorganisasjonen er som tidligere sammensatt av 5 fagområder, benevnt seksjoner, og med hver sin ansvarlige leder.

Pr. 1.mai 1982 er disse avdelinger og deres respektive ansvarlige ledere:

- |                        |  |
|------------------------|--|
| A. Teknisk seksjon     | -teknisk sjef Sigurd M. Hanssen  |
| B. Maritim seksjon     | -maritim sjef Trygve Lund  |
| C. Befraktningsseksjon | -befrakter Erik Kinander   |
| D. Operasjonsseksjon   | -operasjonssjef Armand Carlsen   |
| E. Økonomiseksjon      | -hovedkasserer Einar Gullhav<br>regnskapsleder Aud Sissel Øverås Olsen |

Koordineringen av det daglige arbeid vedrørende skipenes drift skjer ved et nært samarbeid mellom de nevnte fagsjefer som benevnes ledergruppen.

Disponentfirmaets ansvarlige leder og administrerende direktør for rederivirksomheten såvel som gruppens øvrige aktiviteter er skipsreder Lars Krogh. Som konsernlederens nærmeste medarbeidere og rådgivere fungerer direktør Sven Pedersen og advokat Per G. Mender.

Som ledd i å opprettholde og fortrinnsvis forbedre Wind-skipenes konkurransemessige stilling på markedet og overfor befraktere, er det tilrettelagt et energi-økonomiseringsprogram for skipene som først og fremst tar sikte på redusert brenselforbruk ved ombygging av propell og maskineri. De foreløpige rapporter og erfaringer fra Wind Escort, hvor ombyggingen er gjennomført, synes å bekrefte de beregninger og forventninger ombyggingen er iverksatt på. Rederiet arbeider videre aktivt med flere prosjekter for alternativ sysselsetting for sine 3 ULCCer, samtidig som man vurderer forskjellige muligheter og prosjekter som kan gi supplerende eller alternative disponentoppdrag.

Som de fleste medarbeidere ombord og iland er kjent med, har gruppen en relativt betydelig virksomhet også utenfor shipping. Dette gjelder først og fremst virksomheten på Koppang på områdene jord, skog, reiseliv (motell og kafeteria) samt bilsalg og bilverksted (distriktsrepresentant for Honda og Citroën). Disse virksomheter sysselsetter ca. 30 personer og gir gruppen flere ben å stå på.

PGM

#### OMBYGGING AV REDERIETS SKIP

-----

Som opplyst i forrige utgave av "E.H.S.-GLIMT" skal samtlige av rederiets 3 skip i løpet av inneværende år gjennomgå diverse ombygninger som tar sikte på å redusere skipenes bunkersforbruk. "Wind Escort" ble det første skipet som dokket ved Arab Shipbuilding and Repair Yard (ASRY) i Bahrain i april med de nevnte ombygninger for øyet. I løpet av en 2-ukers periode ble det foretatt en omfattende ombygning av maskineriet samtidig som propellen ble skiftet. Følgende forandringer ble utført på HT-turbin og gear:

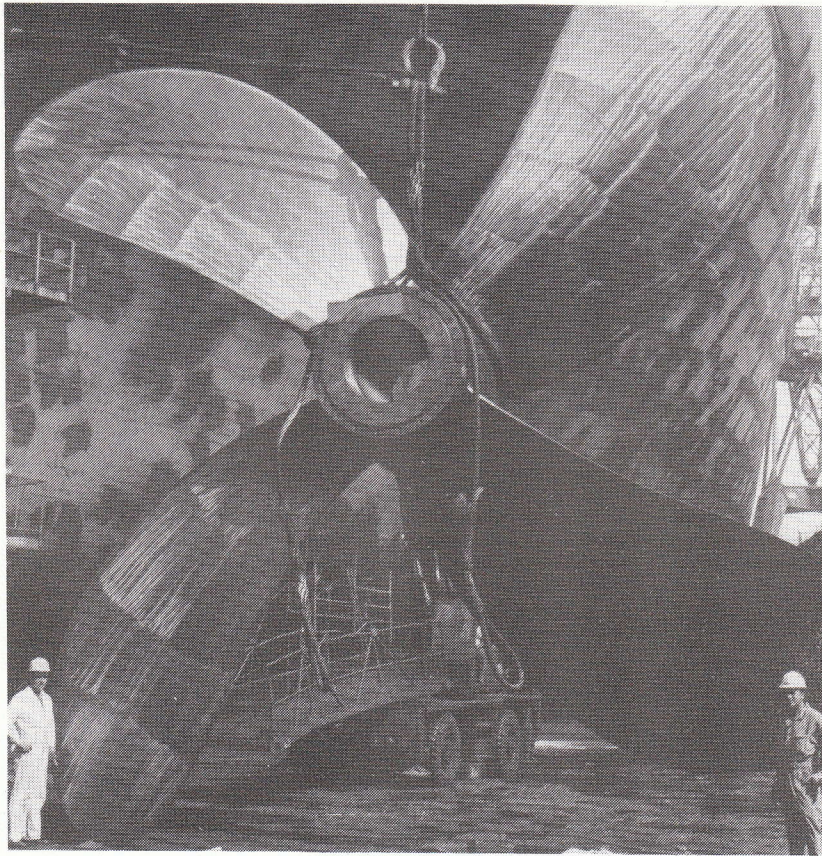
- mellomvegger og dyseselement skiftet i HT-turbin
- første reduksjonsgear H.T.side (epicyclic gear) samt L.T. reduksjonsgear (epicyclic gear) ble skiftet.

Den nye propellen har en diameter på 11m, mens den gamle var 9,1m - altså en økning av diameteren på over 20%. Vekten ble dessuten øket med 6,245 tonn til 69,745 tonn, og som man vil se av bildet fra verkstedet har den nye propellen kun 4 blader mot tidligere 5.

Maskinkraften er blitt redusert fra 40.000 AHK til 28.000 AHK i tillegg til at omdreiningstallet er satt ned fra 86 til 60.

Etter at ombygningen var avsluttet på verkstedet, ble det foretatt en 2 døgns prøvetur, der man konstaterte at alt virket tilfredstillende og at bunkersbesparelsen lå innenfor de grenser som man tidligere hadde regnet med (8 - 12%). Neste skip som står

for tur til å gjennomgå den samme operasjonen, er t/t "Wind Enterprise", som etter all sannsynlighet vil påbegynne ombyggningsarbeidet i begynnelsen av juli i år. Så gjenstår det bare å se om de utførte ombyggningsarbeider vil gi de forventede resultater - i første rekke i form av redusert bunkersforbruk.



Litt av en koloss var den nye 4-bladete propellen som i april i år ble montert på "Wind Escort" i Bahrain. Maskinsjef Heggemsnes og teknisk sjef Hanssen blir rene lilleputtene i forgrunnen.

## TANKMARKEDET

Tankmarkedet har i de første 5 måneder av 1982 glimret med sitt fravær. Som man sikkert vil vite, skyldes dette til en stor del verdens reduserte oljeforbruk sammen med endrede og kortere transport-distanser.

Det er eksport av olje fra OPEC landene som i hovedsaken beskjefriger verdens tankflåte og når man så ser at OPEC landenes produksjon i løpet av 1981 falt med hele 16% og gjennom 1982 hittil viser fortsatt synkende tendens, er det ikke så rart at man har et så dårlig tankmarked som man har i dag.

I og med at prisene på spotmarkedet for olje inntil det siste fremviste en synkende tendens, har det vært uten interesse fra oljeselskapenes side for å kjøpe mer olje når de senere kunne kjøpe den olje de trengte til lavere pris.

I og med at forbruket hele tiden har vært lavere, var det jo heller ikke tvingende nødvendig å kjøpe mer olje. I stedet for å kjøpe olje, har oljeselskapene tært på sine lagre. Dette er bevisst gjort for å forsøke å presse oljeprisene nedover ved å ikke foreta nye kjøp av olje. Dette lot seg gjøre, da oljelagrene rundt omkring var på sitt aller høyeste nivå ifjor høst og ved årsskiftet. Disse lagre er nå trimmet en god del ned, da forbruket som nevnt er gått stadig ned, men allikevel er lagrene velfylte rundt omkring. Dog kan man forvente at en del lageroppfylling vil finne sted utover sommeren og dette vil forhåpentlig skape en del aktivitet.

Det reduserte oljeforbruk verden over har medført at behovet for tonnasje er blitt langt mindre og tallet på skip i opplag har øket fra ca. 19 millioner tonn ved årsskiftet til ca. 40 millioner tonn pr. 15/5-1982, hvorav ca. 30 millioner tonn er VLCC-ULCC tonnasje. Dette representerer ca. 20% av den totale VLCC-ULCC tonnasje. Volumet av ubeskjefriget fraktsøkende tonnasje utenfor AG har variert noe, men stort sett ligget mellom 6 og 10 millioner tonn.

Ratenivået for de skip som er blitt sluttet, har ligget på fra ca. WS 15 til 20 for VLCC og de få slutninger som er gjort for ULCC har stort sett betalt ca. WS 15 - 16. Når man så vet at en VLCC bør ha WS 20 for bare å dekke bunkers og havneutgifter og ca. WS 28 for å dekke driftsutgifter, blir man ikke overrasket over å se at stadig flere skip velger opplag, istedet for å tape penger på reisemarkedet. Et lyspunkt er at det selges stadig flere store eldre skip til opphugning, og hittil i år er ialt skip på 10 millioner tonn solgt til skrap, hvorav ca. 25 VLCC på ca. 6 millioner tonn. Med stadig strengere regelverk og krav til sikkerhet og utstyr i tankskip, finner flere og flere ut at de investeringer som er nødvendig for å oppfylle disse regler er så store og at fraktmarkedet vanskelig kan betale tilbake disse investeringer som må gjøres i den eldre del av tonnasjen.

Men veien tilbake til et godt fraktmarked ser i øyeblikket lang ut, dog skal man være klar over at på tankmarkedet skjer forandringene ofte både fort og drastisk.

Våre skip seneste posisjoner er som følger:

t/t "Wind Eagle" lossert i øyeblikket på Trinidad og ventes utlosset 25/5. Skipet fortsetter på sitt t/c med Texaco.

t/t "Wind Escort" dokket og gjennomgikk klassen samt propellerbytte i Bahrain 1/4-19/4 og ankret utenfor Fujairah 22/4. Skipet er foreløpig avsluttet.

t/t "Wind Enterprise" dokket og gjennomgikk klassen i Bahrain 2/1-15/1 og ankret derefter utenfor Fujairah 18/1. Skipet er foreløpig avsluttet.

KURS/OPPLÆRING 1981

Også 1981 har vært et aktivt kursår for rederiets seilende personell, noe den etterfølgende navneliste gir uttrykk for.

Verne- og miljøarbeid

1. styrmann Leif Arne Bekken  
1. styrmann Trond Fromholtz  
2. styrmann Per Aalmo  
Radiooffiser Jan A. Hansen  
Radiooffiser Thor Kvernes  
1. maskinist Arild Larsen  
1. maskinist Dagfred Solberg  
2. maskinist Åsmund Haugan  
Elektriker Lars Nordås

Havarivern- og redningstjeneste

Stuert Ragnar Garang  
1. maskinist Dagfred Solberg  
Elektriker Lars Nordås

Brannvern

Maskinsjef Torger Jevne  
2. maskinist Dag O. Halle  
Elektriker Lars Nordås  
1. maskinist Tore Larsen

COW-kurs

Kaptein Gard Hansen  
Kaptein Magne Kristiansen  
1. styrmann Leif Arne Bekken  
1. styrmann Roy Martinsen  
2. styrmann Arild Hagen

Norcontrol operatør

1. styrmann Thorbjørn Johannessen

Befraktning etc.

Kaptein Gard Hansen  
Kaptein Fredrik Klerck Nilssen  
Overstyrmann Oddmund Ose  
Kaptein Torstein Ringholm

STI radioservice I

Radiooffiser Thor Kvernes

KOPPANG - NYTT

Avisen "Østlendingen" hadde 7.april iår følgende pussige historie:

-----  
" KU MED HALVANNEN KILO PATRONHYLSER I MAGEN  
-----

Jeg har funnet både en knipetang og en hel sykkelslange i magen på ei ku. Men det er første gang jeg har opplevd å finne et helt lager med patronhylser, sier slakter Michael Solberg ved Hed-Opp. Tirsdag fikk han seg litt av en overraskelse da han sprettet opp magen på ei ny-slakta ku. Ut trillet det 41 patronhylser: 40 mauser hylser og en hylse fra en salongrifle. Tilsammen veier hylsene halvannen kilo.

Heller ikke slakter Haraldstad som har jobbet 35 år ved Hed-Opp, har opplevd noe lignende. Derimot har han ofte kommet over knytt-nevestore baller med hår i kumagen. Hyssing fra halmballer og et rikt utvalg av spiker er ikke uvanlig. Størst appetitt hadde nok likevel den kua som fortærte et helt håndballnett for noen år tilbake. Det vakte oppsikt da denne ufordøyde maten ble oppdaget under slaktinga på Hed-Opp.

Men hva er det som får ei ku til å sette til livs 41 patronhylser? -Kanskje kan kruttet smake litt salt, er organisasjonssjef Kolbjørn Skjeseths teori. -Kua er grådig, den tygger ikke maten, bare svelger den unna. Tunge gjenstander, slik som disse messing-hylsene, synker ned i den første magen og der blir de liggende. Kua har nok ikke hatt noe ubehag av den uvante kosten, mener Skjeseth.

Hylsene stammer kanskje fra et skytefelt, eller de kan være glemt igjen etter en Heimevernsøvelse. Etter reglene burde de ha vært fjernet. Nøyaktig hvor kua stammer fra vil Hed-Opp ikke opplyse, bare at den har gått på beite i Østerdalen et sted og tydelig har satt pris på den sjeldne kosten".

Det hører forøvrig med til historien at den "kruttsterke" kua var velkjent i våre beitemarker på Koppang.

VI GRATULERER !

50 ÅR



Advokat Per G. Mender  
fyller 50 år 5.juni iår.



Teknisk sjef Sigurd M. Hanssen  
fyller 50 år 14.august iår.

Redaksjonen overbringer sine hjertligste  
gratulasjoner !



REDERIETS OMBORDVÆRENDE PERSONELL PR. 30/4.1982

T/T "WIND ENTERPRISE"

Kaptein	Magne Kristiansen	Kr.sund N
Overstyrmann	Sverre Aarsbog	Sætre
1.styrmann	Roy Martinsen	Oslo
1.styrmann jr.	Per Aalmo	Oslo
Radiooffiser	John Sollihaug	Fauske
Arbeidsleder	Sigmund Størseth	Malvik
Pumpemann	John Eilertsen	Gausvik
Matros	Viggo Blom	Narvik
Matros	Hans Kristian Lerdahl	Lierfoss
Matros	Benito Paz Santos	Spania
Matros	Antonio Hipolita Rodrigues	Portugal
Matros	Alfredo Sharkey Yanez	Chile
Matros	Arve Aaseth	Ottestad
Lettmatros	Roy Eilertsen	Gausvik
Maskinsjef	Arild Larsen	Barkåker
1.maskinist	Åsmund Haugan	Barkåker
2.maskinist	Henning Strand	Porsgrunn
Maskinassistent	Jose Luces Pineiro	Spania
Elektriker	Man Mohan Singh	India
Elektrikerassistent	Jan Bull	Vestmarka
Reparatør	Johnny Vidar Pedersen	Uvdal
Reparatør 1	Svein Roland	Moelv
Fyrbøter	Tom Bringsjord	Hammerfest
Fyrbøter	Julio Gomez Eiras	Spania
Fyrbøter	Manuel Diaz Guillan	Spania
Smører	Leif Harald Ragnmyr	Oppegård
Stuert	Egil Hammersland	Åsgårdstrand
Kokk	Øyvind Torgersen	Oslo
Forpleiningsassistent	Randi Henriksen	Vestby
Forpleiningsassistent	Inger Bjørg Johansen	Ås
Forpleiningsassistent	Karin Nikolaisen	Bekkestua

T/T "WIND EAGLE"

Kaptein	Gard Hansen	Torød
Overstyrmann	Tore Lund Anderssen	Ytre Laksevåg
1.styrmann	Torbjørn Johansen	Moss
1.styrmann jr.	Arild Hagen	Åbogen
Radiooffiser	Thor Kvernes	Kr.sund N
Arbeidsleder	Ole Bjørnnes	Batnfjordsøra
Matros	Johnny Hansen	Oslo
Matros	Ramon Perez Fernandez	Spania
Matros	Jose Nine Oubina	Spania
Matros	Jose Navarro Perera	Oslo
Matros	Marcial Valle Vinas	Spania
Lettmatros	Hans Justin Olsen	Tromsø
Lettmatros	Svein Tore Svendsen	Drammen
Maskinsjef	Torger Jevne	Kolbjørnsvik
1.maskinist	Hans Olai Nilsen	Harstad
2.maskinist	Kåre Kleiven	Vågå
Elektriker	Lars Nordås	Fjellhamar
Reparatør	Bjørn Christoffersen	Horten
Fyrbøter	Roar Eriksen	Kåfjord
Fyrbøter	Steinar Skjelland	Andebu
Fyrbøter	Jan Roald Viker	Ø. Halsen
Smører	Per Bjartle Larsen	Brønnøysund
Smører	Odd Helge Olsen	Skjervøy





Samtlige forpleiningsassistenter på "Wind Escort" tar seg en velfortjent pause på dekk. Fra venstre: Britt Bruun, Eva Solum og Brit Winje.