



"E. H. S. – GLIMT"

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

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

KOPPANG

NR. 3 • 3. KVARTAL 1982 • 12. ÅRGANG

"E.H.S.-GLIMT" nr.3 - 3.kvartal 1982 - 12.årgang

INNHALDSFORTEGNELSE

---

- Aktuelle betraktninger (Lars Krogh)
- Ombygging av "Wind Enterprise"
- Strategisk lagring av olje i USA - en utfordring (Per G. Mender)
- Middagsselskap hos skipsreder Krogh
- Tankmarkedet (Erik Kinander)
- Ansettelses/flatredelser
- Daglig virksomhet ombord
- Koppangtunet Gjestgiveri
- Sjømannsidretten 1981
- Rederiets ombordværende personell pr. 31/8 1982

Redaksjon: Armand Carlsen

Opplag: Ca. 350

Trykk: Lobo-gruppen A/S

AKTUELLE BETRAKTNINGER

---

Skipsfarten er dessverre fortsatt inne i en lite hyggelig utvikling. Både for tank i nær sagt alle kategorier og for bulk, i tilnærmet samme målestokk, er rateutviklingen svært lite tilfredsstillende. Enkelte langsiktige certepartier, dog svært få, er inne i en reforhandlingssituasjon der befrakterne gjør hva de kan for å endre sin uttelling. Linjefarten samt deler av offshore-næringen (China, Sovjet) er vel kanskje det som i enkelte sektorer holder seg rimeligst oppe, men generelt har transporten på verdenshavene i den senere tid vist en tilbakegang.

Oljeforbruket har en fortsatt synkende tendens. Dette skyldes i vesentlig grad energiøkonomisering, samt viljen på den private hånd til å spare mest mulig for å få minst mulig uttelling. Da jeg var i Amerika for 14 dager siden, leste jeg en interessant artikkel hvor det fremgikk at også strømforbruket i Amerika for første gang, nær sagt siden krigen, viste en tilbakegang.

Imidlertid er det hyggelig å konstatere at våre 3 Wind Tankers skip seiler og at skipene opprettholder sin gode besetning, samt at de 2 dokkingene i inneværende halvår har vært tilfredsstillende, og at resultatene med ombyggingen etter hvert som de konkretiseres, vil vise at også vi er i ferd med å kunne møte utviklingen med vår moderne tonnasje.

Jeg er glad for den bestemte innstilling som vårt seilende personell la til grunn for en eventuell lasting på Kharg Island. Jeg er overbevist om at beslutningen ombord ikke var lett med henblikk også på de som var hjemme. Men for meg virker det som om det som teller for våre folk er å få lov å seile på verdens 7 hav. Det kan jo ikke være særlig hyggelig å ligge uvirksom i samme farvann alt for lenge. Virkeligheten er imidlertid et nært og godt samarbeid, og med de opplysninger vi satt inne med her hos oss fikk jeg den forståelsen fra mine medarbeidere at også dere ombord var meget godt informert via radio og andre skip om situasjonen i det nevnte området.



T/T "Wind Eagle" er i ferd med å losse sin siste last under Texaco-certepartiet på Trinidad og vil deretter gå til PG hvor skipet skal dokke.

Hva angår oljens nærmeste fremtid vil jeg si at den er spesielt politisk betent. OPEC landene blir nødt til å produsere olje for å klare sin økonomi, men høyst sannsynlig vil vi ved konkurranse se en reduksjon i oljeprisen og etter hvert kanskje et noe øket forbruk. En ting er i hvert fall sikkert, det er nok olje i verden, men oljestedene ligger nu helt annerledes strategisk til enn tidligere.

LARS KROGH

#### OMBYGGING AV "WIND ENTERPRISE"

-----

I perioden 6/7 - 31/7 iår gjennomgikk "Wind Enterprise" den samme ombygningen ved ASRY i Bahrain som "Wind Escort" gjorde under skipets dokking ved dette verkstedet i april.

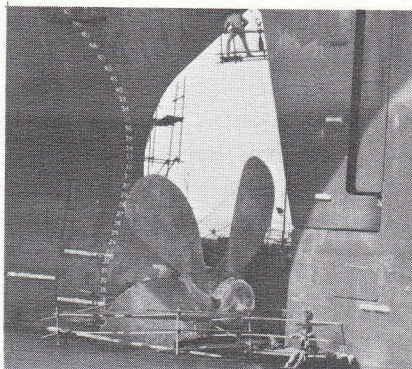
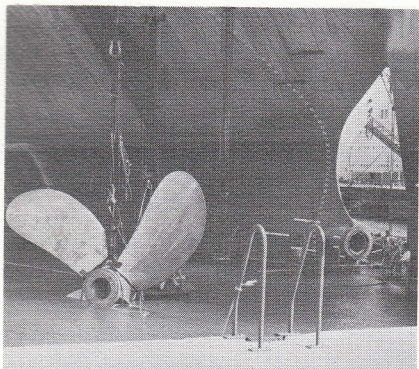
Ved siden av en omfattende ombygging av maskineriet ble det foretatt propellerskifte. Den nye propellen, som forøvrig kun har 4 blader, er en koloss på nærmere 70 tonn med en diameter på hele 11m, nesten 2m lengre enn den gamle.

Skipets maskinkraft er samtidig blitt redusert fra 40000 AHK til 28000 AHK i tillegg til at omdreiningstallet er satt ned fra 86 til 60.

I motsetning til "Wind Escort" fikk "Wind Enterprise" lasteoppdrag kun få dager etter at skipet forlot verkstedet, og vi har allerede mottatt de første rapporter fra skipet, som er meget positive når det gjelder bunkersforbruket etter ombygningen. Prøveresultatene ser ut til å stemme bra overens med våre mest optimistiske forventninger. Det er vel forøvrig ennå litt tidlig å si noe eksakt om hvor stor bunkersbesparelsen egentlig vil være ved de ulike belastninger.

Til høyre har vi tatt med 2 bilder fra arbeidet med monteringen av den nye propellen. Til venstre er man i gang med å manøvrere propellen mot akterstevnen på skipet og til høyre er propellen kommet

på plass. Den enorme størrelsen på propellen illustreres best ved å sammenligne med verkstedarbeiderne i nærheten. Vi håper at ombygningen såvel av "Wind Escort" som av "Wind Enterprise" vil gi de forventede resultater - i første rekke i form av betydelig redusert bunkersforbruk. Likeledes ser vi frem til at "Wind Eagle" skal gjennom samme operasjon etter at tidscertepartiet med Texaco er avsluttet i november i år.



#### STRATEGISK LAGRING AV OLJE I USA - EN UTFORDRING

---

De to store oljekrisene, henholdsvis i 1973/74 og 1978/79, hvor de fleste vestlige land fikk erfare virkningene av at de oljeproduserende land reduserte oljetilførslene og foretok betydelige prisøkninger (fra 1973-81 nær 7-dobling av råoljeprisene), medførte for USA's vedkommende at man i 1975 gjennomførte bestemmelser om at landet skal sikre seg mot lignende begivenheter og kriser ved å bygge opp et strategisk oljelager - Strategic Petroleum Reserve.

Loven fastsetter at man skal ha et totalt lager på minimum 750 mill. barrels eller ca. 140 mill tonn. De foreliggende planer går videre ut på at råolje skal lagres i eksisterende saltminer (salt domes)



i Texas og Louisiana. De praktiske problemer med å klargjøre tilstrekkelig saltminekapasitet har vært betydelig større enn antatt. Dette sammen med de senere års nedgang i oljeforbruket og etter hvert betydelig overskuddsproduksjon av råolje medførte at Carter-regjeringen ikke prioriterte oppfyllingen av lagrene særlig høyt. Reagan-administrasjonen har tatt et annet standpunkt og iverksatt en rekke analyser og utredninger for å klargjøre hvorledes man raskest mulig og på mest økonomiske sett kan nå lovens målsettinger. De forskjellige utredninger har vist at lagring i tankskip både ut fra praktiske, strategiske og økonomiske hensyn har vesentlige fordeler fremfor lagring i saltminer eller andre former for lagring på land. Dette gjelder ikke minst tidsmessig, og man er etter hvert kommet frem til at en vesentlig del av lager-oljen må skaffes hurtigere enn tempoet i utbyggingen av saltminer kan skje.

President Reagan er blitt pålagt å fremlegge, innen desember i år, fullstendige planer for hvorledes en opptrapping av oppfyllings-takten for lagringen fra tidligere ca. 50-100.000 barrels pr dag til 220-300.000 barrels pr dag kan gjennomføres.

Dersom de politiske og administrative myndigheter i USA beslutter seg for å bruke tankskip for interimslagring (dvs. fra 6 måneder til 3-4 år) under SPR-programmet, vil det kunne bli et interessant beskjeftigelsesalternativ for en vesentlig del av stortanktonnasjen (VLCC/ULCC). Intertanko har gjort en betydelig arbeidsinnsats for å vekke amerikanske myndigheters oppmerksomhet og interesse for den store overskuddskapasitet på tankskip. Man må være forberedt på at det blir "mange bikkjer om beinet" og at de amerikanske myndigheter lett kan trekke det lengste strået ved å legge ut sine forespørsler på åpne anbud.

USA kan velge å samarbeide om lagringen på NATO-basis. Dette vil i så fall redusere antall skip som kommer i betraktning. Likeledes vil Coast Guard's strenge regler og de nye Marpol-regler som snart trer i kraft kunne begrense USA's interesse til å omfatte de største og best utstyrte og mest vedlikeholdte skip. Vi følger utviklingen meget nøye. I forståelse med vår svenske partner, Zenit Shipping AB, og i nært samarbeid med amerikanske eksperter, søker vi å markedsføre Wind Tankers skipene som særlig egnet for lagerskip-virksomhet innenfor rammen av SPR-programmet. Det vil for skipene kunne inne-

bære alle sider av oljetransport og lagring fra de fleste eksportland og til amerikanske farvann, og også omfatte omlastinger og lignende. Sammen med en rekke søsterskip og andre VLCC/ULCC'er som Zenit har interesser i utgjør den samlede flåte vi kan tilby mer enn 4 mill. tdw.

Vi bør kunne markere oss, både p.g.a. tidligere erfaringer, velutstyrte og velholdte skip, gode driftsstatistikker på havarisiden - og p.g.a. det store antall skip/tdw. vi kan mobilisere samlet.

Det er mange politiske og konkuransmessige hensyn som kan gjøre seg gjeldene, men vi jobber hardt for å ligge i teten.

PGM

MIDDAGSSESSELKAP HOS SKIPSREDER KROGH  
-----

I forbindelse med rederiets offiserskonferanse i Oslo i uke 36 i år ble samtlige deltagere invitert til middagsselskap hjemme hos skipsreder Krogh.

Da dette fant sted samtidig med slutningen av "Wind Escort" fra Kharg Island i Iran, var også de impliserte personer på rederikon-toret invitert.

Skipsreder Krogh ga under middagen en klar redegjørelse for sitt syn på de rådende forhold på Kharg Island og dagens debatt i forbindelse med norske skips anløp av krigssonen i den Arabiske Gulf.

Under det meget vellykkede selskapet knipset redaksjonen som vanlig endel bilder og noen av disse finner man på neste side.

Deltagerne på offiserkonferansen var forøvrig:

Kaptein Magne Kristiansen, kaptein Gard Hansen, kaptein Olav Kåsa, overstyrmann Sverre Aarsbog, overstyrmann Tore Lund Andersen, maskinsjef Thor Frøsland og maskinsjef Kåre Heggemsnes med Trygve Lund som leder. Sistnevnte uttalte ellers etter avslutningen at han denne gang var spesielt godt fornøyd med utbyttet av offiserskonferansen.

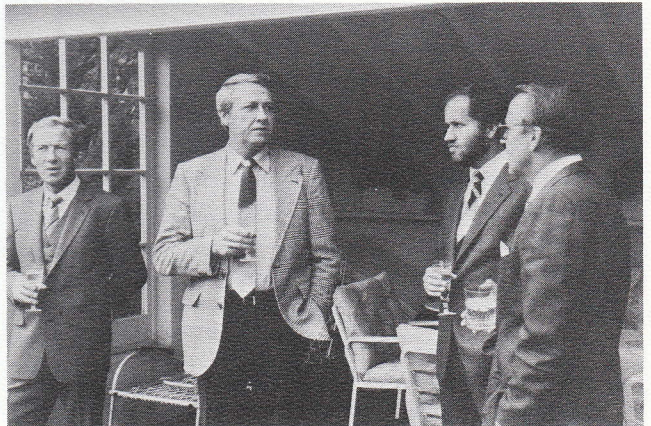


Fra venstre S. Hanssen,  
K. Heggemsnes, M. Kristi-  
ansen og A. Krogh.



Fra venstre P.G.Mender  
T.Lund, G.Hansen og  
E.Kinander.  
Er det hunden til  
Krogh som tiltrekker  
seg herrenes opp-  
merksomhet ?

Fra venstre S.Aarsbog,  
O.Kåsa, T.L.Andersen og  
L.Krogh





TANKMARKEDET  
-----

Det generelle tankmarked har desverre ikke endret seg noget videre siden forrige utgave av avisen.

Aktiviteten ligger svært tilbake og de få slutninger som gjøres er til lave rater. Dette medfører at antallet av opplagte skip blir stadig større og pr. 15/9 1982 er ialt ca. 56 millioner tonn tanktonnasje lagt opp, hvorav ca. 40 millioner tonn er tonnasje over 200.000 dwt. Dette utgjør nesten 25% av all tonnasje over 200.000 dwt.

Det eneste området hvor det har vært endel aktivitet er for laster ut av Kharg Island i Iran.

På grunn av konflikten mellom Iran og Irak, som nu er 2 år gammel, er området ved Kharg Island av Irak erklært som krigssone, og en del skip er av den grunn ikke fraktsøkende ut av Kharg Island. Den ekstra forsikringspremie ved anløp av Kharg Island er også steget sterkt. Det har versert en mengde rykter om at Irak gjentatte ganger har bombet og ødelagt oljeinstallasjonene på Kharg Island, men det har vist seg at disse rykter gang på gang er blitt funnet grunnløse. Det er imidlertid bevist og et faktum at det har vært angrep og ødeleggelser på Kharg Island, dog av et relativt beskjedent omfang, iallefall i forhold til ryktene, og at ryktene om de stadige angrep på øya er en gjentakelse av det samme angrep som medførte ødeleggelser.

Dog er dessverre situasjonen slik, som alltid mellom to krigsførende land, at sjansene for et angrep på Kharg Island er tilstede.

En nøytral observasjon skulle dog tilsi at de to land avholdt seg fra ytterligere fysiske ødeleggelser av hverandres oljeinstallasjoner, da gjengjeldelsesaksjoner øyeblikkelig ville bli iverksatt med avkutting av landenes eneste valutainntjeningsobjekter.

På grunn av den spesielle situasjonen mellom Iran og Irak er ratene for laster ut av Kharg Island steget betraktelig, og rater på ca. Worldscale 75 har vært betalt for VLCC. Denne raten kan synes høy, og er det sammenlignet med hva som betales for laster ut av for eks. Ras Tanura hvor markedet ligger på ca. Worldscale 20 for VLCC.

Som nevnt sist må en VLCC ha ca. Worldscale 30 for å dekke sine driftsutgifter, og når markedet betaler ca. ws 70 kan man være fristet til å tro at overskuddet for en slik reise ble stort. Men man må også ta i betraktning de sterkt økende ekstrafor-sikringer som påløper ved anløp av Kharg Island; premien har vært omkring 5% hvilket utgjør ca. 10 - 20 worldscalepoeng avhengig av verdien på skipet. De resterende worldscalepoeng skal så dekke renter og avdrag og eventuelle akkumulerte sådanne slik at overskuddet som opprinnelig syntes stort, blir svært fort mye mindre.

Men når alternativet er opplag eller reiser til driftsunderskudd er jo dette resultat langt, langt bedre.

Både T/T "Wind Enterprise" og T/T "Wind Escort" har i den siste måned fått, takket være den positive og nøkterne innstilling hos de ombordværende, anledning til å dra nytte av de økede rater for laster ut av Kharg Island.

Våre skips posisjoner er som følger:

T/T "WIND EAGLE" ankom Trinidad under sitt Texaco t/c og forventes avgå 25/9 for AG.

T/T "WIND ENTERPRISE" lastet på Kharg Island i tiden 18-20/8 for lossing Rotterdam hvor ventet ankomst er 8/10

T/T "WIND ESCORT" lastet på Kharg Island i tiden 15-16/9 og ventes til lossehvan basis Rotterdam ca. 5/11

EK

#### NYANSETTELSE/FRATREDELSE

Laila Saxegaard begynte som sekretær på Oslokontoret 6. september i år. Kjell G. Åbyholm sluttet hos oss 31. august for å overta en ny jobb i forsikringsbransjen.

Vi ønsker fru Saxegaard velkommen hit og benytter også anledningen til å takke Åbyholm for vel utført arbeide i alle de årene han har vært hos oss, samtidig som vi ønsker ham lykke til i sin nye stilling!





Livbåtmanøver på "Wind Escort"

Fra venstre T. Larsen, L.A. Bekken, K.O. Paulsrud, J. Pettersen og F. Olsen.



Reparatør T. Holtermann som vanlig travelt opptatt med en av sine mange spesialoppdrag ombord i "Wind Escort".

## KOPPANGTUNET GJESTGIVERI

I E.H.S.-Glimt nr. 4/1981 kunne man lese at ledelsen på Koppangtunet så frem til åpningen av stedets nye bistro med det helnorske navnet "Askeladden". Denne skulle innredes i en gammel østerdalsstue på tunet.

Koppangtunets daglige leder, Jan Tollhaug, hadde allerede på dette tidspunkt meget store forventninger til denne nyskapningen på stedet. Det er derfor hyggelig nå etter snaut ett års drift å kunne konstatere at dette eksperimentet har vært en ubetinget suksess. "Askeladden" har ikke gjort skam på sitt navn - tvertimot - det er blitt det nye "treff-stedet" på Koppang. Her serveres det øl, vin og pizza, og det er også full anledning til å danse kaloriene av seg igjen til rytmene av fengende diskotekmusikk eller endog til levende musikk på spesielle dager.

Stedet rommer ca. 75 mennesker og holder vanligvis åpent på ukens 3 siste dager. I tillegg blir det en del benyttet til diverse lukkede arrangementer.

Om sommeren lokkes Koppangfolket også til dette populære stedets hyggelige uteterrasse som nok er å foretrekke når været viser seg fra sin beste side.

Vi husker at Tollhaug før åpningen av dette nye stedet egentlig var meget spent på om Koppang var stort nok til et slikt tilbud ved siden av de andre på stedet. Idag kan vi trygt slå fast at behovet så absolutt er tilstede også for et slikt særpreget sted på Koppang.

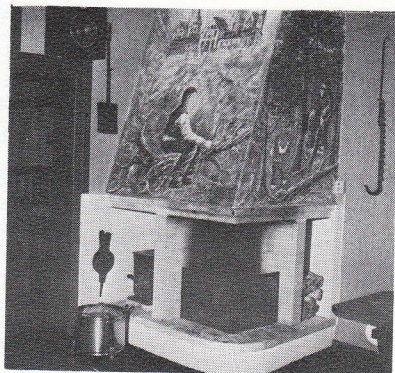
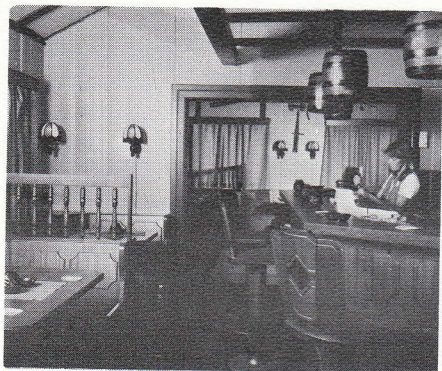
Redaksjonen gratulerer med det fine resultatet og ønsker lykke til med den videre drift av "Askeladden".

Som enkelte av leserne vil huske, hadde vi ifjor et bilde av "Askeladdens" eksteriør. Vi har imidlertid denne gangen latt to bilder fra det særpregede og hyggelige interiøret gi leserne et inntrykk av hva "Askeladden" egentlig står for.

For helt å kunne danne seg et riktig bilde av stedet, anbefaler vi dessuten et personlig besøk ved en passende anledning.

De to nevnte bildene står på neste side.





### SJØMANNSIDRETTE 1981

Sluttresultatene for sjømannsidretten 1981 foreligger nå ferdig trykket fra Velferdstjenesten for Handelsflåten, og redaksjonen har som vanlig gått nøye gjennom hver eneste en av denne trykksakens 44 sider som dekker samtlige idrettsgrener.

Når det gjelder vårt eget rederi, så er vi dessverre svært dårlig representert på listene denne gangen. Til tross for flere gangers gjennomlesning lyktes det ikke redaksjonen å finne flere enn 3 navn som kan assosieres med vårt rederi, og det er utvilsomt vår svakeste innsats på mange år. Lange opphold i Caribbean og US Gulf har tydeligvis ikke inspirert besetningsmedlemmene til de helt store sportslige prestasjoner.

Vi får imidlertid være glade for at noen har vært med, og vi kan trekke frem følgende resultater:

#### 1500 m løp - norsk mesterskap i friidrett - menn (kl. f. 1951 - ):

Nr. 10 Thorbjørn Myrberg - T/T "WIND EAGLE" 5.04,0

#### Idrettsmerkekonkurransen:

Nr. 52 T/T "WIND EAGLE" 1.78% - 1 merke

#### Sykkelkonkurransen:

Nr 23 T/T "WIND ESCORT" 5.760 p. - 96,0 gj.sn.p.

Vi gratulerer Myrberg og de impliserte på "Wind Eagle" og "Wind Escort" med resultatene og håper samtidig at vi vil finne flere kjente navn i resultatene neste år.

Mulighetene til en forbedring burde jo så absolutt være tilstede!

REDERIETS OMBORDVÆRENDE PERSONELL PR. 31/8 1982

---

T/T "WIND ENTERPRISE"

Kaptein	Oddmund Ose	Ørsta
Overstyrmann	Magnar Valbø	Oslo
1.styrmann	Arne Reinertsen	Sandefjord
2.styrmann	Halvard Henriksen	Nanset
Radiooffiser	Andreas Johnsen	Øksnes
Arbeidsleder	Sigmund Størseth	Hommelvik
Pumpemann	John Eilertsen	Gausvik
Matros	Tomas Boveda Abalo	Spania
Matros	Zacharias Joensen	Færøyene
Matros	Jarl Kjeldstadli	Oslo
Matros	Benito Paz Santos	Spania
Matros	Arve Aaseth	Ottestad
Lettmatros	Roy Eilertsen	Gausvik
Maskinsjef	Ragnar Iversen	Sandefjord
1.maskinist	John Jakobsen	Sandefjord
2.maskinist	Tom Amundsen	Braskereidfoss
Maskinassistent	Jose Luces Pineiro	Spania
Elektriker	Egon Omark	Aurskog
Reparatør I	Svein Trygve Roland	Moelv
Fyrbøter	Finn Andersen	Kleppestø
Fyrbøter	Augustin Iglesias del Rio	Spania
Fyrbøter	Julio Gomez Eiras	Spania
Fyrbøter	Jarle Ingvar Nilsen	Lysøysundet
Smørrer	Leif Harald Ragnmyr	Tårnåsen
Stuert	Hans H. Larsen	Danmark
Kokk	Per Erik Haugen	Holmestrand
Forpleiningsassistent	Ingeborg Amundsen	Oslo
Forpleiningsassistent	Solvor Kvernberg	Sandvika
Forpleiningsassistent	Karin Nikolaisen	Bekkestua

T/T "WIND EAGLE"

Kaptein	Fredrik Klerck Nilssen	Oslo
Overstyrmann	Leif Arne Bekken	Kr.sund N
1.styrmann	Gunnar Johansen	Yven
2.styrmann	Thorbjørn Myrberg	Hauglandshella
Radiooffiser	Gunnar Rødset	Sundal
Arbeidsleder	Svend Erik Sandberg	Brennåsen
Pumpemann	Roland Hopp	Sverige
Matros	Stein Jonny Nilsen	Øksnes



Matros	Francisco Rey Padin	Spania
Matros	Idar Samuelsen	Oslo
Matros	Steinar Torsgård	Lesja
Matros	Marcial Valle Vinas	Spania
Lettmatros	Ole Libekk	Braskereidfoss
Maskinsjef	Torger Jevne	Kolbjørnsvik
1.maskinist	Åsmund Haugan	Barkåker
2.maskinist	Henning Strand	Porsgrunn
Elektriker	Ram Murthy	India
Elektrikerassistent	Bjørn Vik	Drøbak
Reparatør	Bjørn Christoffersen	Horten
Fyrbøter	Roar Eriksen	Samuelsberg
Fyrbøter	Aguinaldo Ramos	Cabo Verde
Fyrbøter	Steinar Skjelland	Andebu
Smører	Roger Dahlsrud	Skårer
Smører	Per Bjartle Larsen	Brønnøysund
Smører	Olavi Savolainen	Finland
Stuert	Egil Hammersland	Åsgårdstrand
Kokk	Carl Petter Andersen	Sandefjord
Forpleiningsassistent	Kari Bull	Sandefjord
Forpleiningsassistent	Aina Tvedt	Oslo
Forpleiningsassistent	Lis Neve Uggerhøy	Langhus
<u>T/T "WIND ESCORT"</u>		
Kaptein	Torstein Ringholm	Silsand
Overstyrmann	Olav Sanden	Holmestrand
1.styrmann	Odd Egil Gjernes	Hønefoss
2.styrmann	Trond Fromholtz	Kr.sund N
Radiooffiser	Kurt Norevik	Mathopen
Arbeidsleder	Ali Balci	Tyrkia
Matros	Lasse Håskjold	Kongsberg
Lettmatros	Jose Arizaga	Spania
Maskinsjef	Arild Larsen	Barkåker
1.maskinist	Tor Svendsen	Stavanger
2.maskinist	Åge Johannessen	Bergen
Maskinassistent	Terje Kjell Larsen	Sandefjord
Reparatør I	Rolf Martinsen	Tønsberg
Fyrbøter	Henry Lind Hansen	Harstad
Fyrbøter	Jan-Roald Viker	Ø. Halsen
Stuert	John Gjerde	Raudeberg
Kokk	Finn Larsen	Sandefjord
Forpleiningsassistent	Berit Gutterød	Gol
Forpleiningsassistent	Eva Solum	Oslo