



"E. H. S. – GLIMT"

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

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

KOPPANG

NR. 1   ×   1. KVARTAL 1983   ×   13. ÅRGANG

"E.H.S.-GLIMT" nr.1 - 1.kvartal 1983 - 13.årgang

INNHALDSFORTEGNELSE

- Ved årsskiftet
- Vi gratulerer !
- Også "Wind Eagle" ombygget
- Tankmarkedet
- Semiopplag
- Etterlysning
- Rederiets feriesteder
- Koppang Bil A/S - Endring av virksomheten
- Julebord på Koppangtunet
- 5.4 milliarder i hyreinntekter i 1981
- Orienteringsdag
- Rederiets ombordværende personell pr. 1/12-1982

Redaksjon: Armand Carlsen

Opplag : 350

Trykk : Lobo-Gruppen A/S



#### VED ÅRSSKIFTET

Når dette skrives har vi begynt et nytt år som av mange er karakterisert som det verste fremtidsår siden de harde 30-årene. Det er klinkende klart at det er mye riktig i å uttrykke seg på en slik måte, men det er vel nettopp i en slik ulvetid at man skal forsøke å snu på flisa og gå i seg selv, og finne ut hvilke muligheter verden har for å komme videre.

Skipsfartsnæringen har vært igjennom kriser tidligere og det er alltid rederier og organisasjoner som overlever. Det er også i disse tider større muligheter for å finne utviklingsprosjekter som gir potensielle inntjeningsmuligheter i årene som kommer.

Hva vi har å selge er etter min personlige oppfatning ting som er av vesentlig viktig karakter. Nettopp menneskemateriell og en organisasjon som til sjøs og på land har stått sammen i vanskelige tider tidligere. Vi har sammen klart oss gjennom brottsjø og skjærgård til smult farvann og jeg er ikke i tvil om at det samme også skal være tilfelle i denne anledning.

Vi er i den heldige situasjon at vi ikke har involvert oss i for mange kommandittselskaper hvor uttelling(er) ser ut til å bli det eneste resultat for en rekke av disse prosjektene.

Vår likviditet er god og vårt samarbeide med våre partnere har bedret seg



adskillig etter at forliksavtalen ble et faktum. Vår oppgave er å finne nye interessante muligheter som gir fremtidsrettet arbeid og et miljø som er verdt å leve i.

Motivasjon og inspirasjon gir resultat og det er det resultatet vi sammen skal streve etter.

For de av dere som har lest artikkelen i Kapital, kan forfatteren kun svare for seg selv. For meg virker det urealistisk å skrive en artikkel uten å ta kontakt med noen i vårt firma og med vår kjennskap til shipping og de problemer som vi alle står overfor i fremtiden. En ting er i ethvert fall sikkert, man kommer ingen vei med å henge ut andre når man først bør gå i seg selv.

LARS KROGH

#### VI GRATULERER !



Kaptein Gard Hansen fyller 50 år 6. mars iår.



Vaktmester Gunnar Hagen passerer 50 år 13. april.

Kaptein Arthur Andenes fylte 60 år 20. januar.

Sekretær Doris Gran har nylig mottatt det ettertraktede barometer som takk for 20 års samvittighetsfullt arbeid på Koppang-kontoret.

Skogsarbeider Knut Larsen og regnskapssjef Odd Liium ble hedret med henholdsvis krystallvase og mansjettknapper for 15 og 10 års tjeneste under firmafesten på Koppang 5. november ifjor.

Redaksjonen gratulerer samtlige jubilarer !

### OGSÅ "WIND EAGLE" OMBYGGET

"Wind Eagle" dokket ved ASRY i Bahrain i første halvdel av desember 1982.

Foruten den samme ombygningen som tidligere på året var utført såvel på "Escort" som på "Enterprise" ble det foretatt bunnrengjøring og maling. Skipet var tilsammen 14 dager i dokken.

Etter utdocking ble det foretatt prøvetur med testing av maskineri og propell, som alt virket tilfredsstillende.

Som nevnt er alle 3 Wind-skipene nå ombygget, og det økonomiske resultatet ser ut til å være i overkant av hva vi hadde forventet.

Samtlige skip har nå også fått installert kraner for utsetting av flåter i henhold til myndighetenes nye regler ved siden av modifisert crudespleanlegg som tilfredsstillende IMO's og Veritas' krav. Alle skipene har således fått tilføyet betegnelsen COW (Crude Oil Washing) i sine sertifikater.



"Wind Eagle" har nå også fått installert kraner for utsetting av flåter i overensstemmelse med de nye krav fra myndighetene.



## TANKMARKEDET

Nu i begynnelsen av 1983 kan det kanskje være på sin plass å se tilbake på det året som nettopp er avsluttet. Sett som en helhet kan det dessverre kun sies at året 1982 kan beskrives som katastrofalt dårlig, og denne beskrivelse kan passe for omtrent alle kategorier tankskip. Ved årets start var ratenivået for VLCC og ULCC Arabian Gulf til vestlige opsjoner ca. WS 18 og WS 15 henholdsvis. Dette var så lavt at det omtrent ikke dekket reiseomkostningene for reisen og gav intet tilbake til hverken driftsutgifter, rente- eller kapitalutgifter. Svært mange mente at ratene umulig kunne presses lavere og antallet skib i spot posisjon utenfor Fujairah steg raskt. I februar kom tallet for disse skib opp i 12.5 millioner tons, og på samme tid blev en VLCC sluttet til så lav rate som WS 14. Dette dekket ikke engang bunkers og havneutgiftene til reisen, men skibet blev efter utlossing sendt i opplag.

I mars/april økte Iran sin oljeeksport og efterspørselen efter tonnasje tok seg noe opp, men allerede i mai/juni blev ratene presset tilbake og antallet slutninger falt til det halve i forhold til april. I midten av august blev konflikten mellom Iran og Irak trappet opp, og det japanske sjømannsforbund bestemte at japanske skib ikke fikk lov å laste i Iran. Den samme innstilling tok også mange oljeselskap som hadde overskudds-tonnasje i området, mens den uavhengige tonnasje vurderte situasjonen fra dag til dag.

På grunn av det reduserte tilbud av tonnasje til laster ut av Iran steg ratene sterkt over en kort periode, og fra et nivå på ca. WS 23-25 for VLCC økte disse i løpet av kort tid til ca. WS 75. Ratene for ULCC blev ikke berørt i samme grad, da de aller fleste laster kun var i størrelsesorden ca. 200 - 250.000 tons.

Men de høye rater fikk en meget kort levetid. Det høye nivå fikk en rekke skib som lå i opplag til å bryte opplag efter å ha sluttet seg til rater under markedsrater, og flere skib brøt opplag uten å være sluttet i håp om å få en høy rate når skibet kom frem. I tillegg fant flere og flere etterhvert ut at de gjentatte irakske meldinger om angrep på Kharg Island ofte var både ukorrekte og gale. Disse faktorer medførte at endel skib gjenopptok seilingene på Iran, og ratene sank raskt. I midten av september var de igjen nede på et nivå av under WS 30 for VLCC. I resten av året har de beveget seg omkring WS 27-30 for VLCC og tilsvarende lavere rater for ULCC, men de større lastene er meget sparsomme.

Gjennom hele 1982 har aktiviteten for lasting i andre områder av Arabian Gulf vært helt minimal, og ratene har vist små variasjoner omkring WS 18-20 for VLCC. Store laster ut av Ras Tanura har omtrent ikke eksistert. Når man sammenligner ratene fra Iran og Arabian Gulf for øvrig, skal man

huske på at ekstra forsikringer for å anløpe Iran og Kharg Island steg helt til 5% av skibets forsikrede verdi, mot "bare" 0.025% i Arabian Gulf forøvrig. Dersom man har nye og høyt forsikrede skib blir assuranspremien svært høy i forhold til eldre og lavt forsikrede skib.

Antall skib i opplag har som følge av det ovennevnte steget sterkt i løpet av året.

Pr. 1/1 1982 lå ialt 137 skib på tilsammen 22 millioner tonn i opplag, mens dette ved årets utgang var steget til 395 skib på ca. 60 millioner tonn. VLCC andelen av dette var fra 56 skib og 14 millioner tonn til 127 skib og 32 millioner tonn, mens ULCC andelen steg fra 8 skib/3 millioner tonn til 41 skib/15 millioner tonn ved årets utgang.

På grunn av de dystre utsikter for den nærmeste fremtiden har man i 1982 satt ny rekord når det gjelder salg av skib for opphugning. I alt blev 58 VLCC solgt til opphugning i løpet av året, og prisene betalt for slik tonnasje er da også gradvis gått nedover i takt med økede tilbud, fra ca. \$ 3.5 millioner til ca. \$ 2.3 millioner for en VLCC levert i Fjerne Østen.

Ved årsskiftet er våre skibs posisjoner som følger:

T/T "WIND EAGLE" blev tilbakelevert fra sitt t/c med Texaco i november. Derefter dokket skibet i Bahrain, skiftet propeller og var lasteklart 19. desember 1982. Skibet ligger i Fujairah.

T/T "WIND ESCORT" avgikk Rotterdam 12. november 1982 etter utlossing og ankom Fujairah 31. desember 1982.

T/T "WIND ENTERPRISE" avgikk Rotterdam 14. oktober 1982 etter utlossing og ankom Fujairah 18. november 1982. Skibet blev så sluttet for en reise lasting Kharg Island for lossing til lekterskib utenfor Mina al Fahal for regning Shell Sempaku. Skibet avsluttet dette oppdrag 8. januar 1983 og ligger nu i Fujairah.

EK

#### SEMIOPPLAG

Helt siden våre 3 store tankskip gikk ut som nybygg og frem til i dag har det vært dårlige og tildels elendige markedsforhold.

Til tross for dette har skipene stort sett vært i kontinuerlig beskjeftigelse bortsett fra et kort opplag for T/T "WIND EAGLE"'s vedkomende.

Dette har dannet grunnlag for ordnede arbeids og inntekts forhold for



en betydelig gruppe maritimt personale i 6-7 år.

Under tiden har imidlertid markedet utviklet seg fra vondt til verre. Nå er det verst.

Vi må se i øynene at denne situasjonen vil vedvare utover vinteren og at de løpende driftsutgifter må holdes så lavt som mulig.

Bemanningen ombord i skipene må derfor reduseres ned til et nivå som er strengt nødvendig for å ivareta sikkerheten ombord ved semiopplag. Vi har i denne anledning som kjent fått innvilget en bemanning på 14 mann. Eventuell tilleggsbemanning utover dette nivå vil bli vurdert avhengig av utviklingen på markedet og den forseilingsberedskap skipene skal ligge med.

For enkelte vil en nedtrapping komme ubeleilig og det er beklagelig. Temmelig mange har imidlertid en tjenesteperiode bak seg som bør danne grunnlag for ferie og konsekvensene skulle således ikke bli så store på kort sikt. I mellomtiden må vi håpe at markedet etterhvert blir mer aktivt igjen.

Det fiansielle grunnlaget for skipenes drift er godt sett ut fra de forhold som råder, og under den forutsetningen at vårt driftssystem er tilstrekkelig effektivt.

Økonomi såvel under forseiling som ved et semiopplag står naturligvis sentralt i denne forbindelse. Vi har gode holdepunkter for å hevde at vi totalt sett står sterkt i forhold til våre nærmeste konkurrenter. Vårt effektivitetsnivå må ligge helt på topp for å hevde seg World Wide.

Spørsmålet om økt produktivitet og styrket konkurransevne er derfor like aktuelt. I denne anledning gjennomførte vi 2 konferanser i 1982 hvor det hjemmeværende toppskikt av maritimt personell deltok.

Et lignende opplegg kombinert med en personalkonferanse vil bli gjennomført på Koppang i februar d.å.

Vel møtt !

TL

#### ETTERLYSNING

Redaksjonen lover belønning til fremtidige bidragsytere til rederiavisen. Vi etterlyser både skriftlige innlegg og bilder. Alt mottas med takk. Stoff til neste utgave må være redaksjonen i hende innen 15.mars.

Og så venter vi spent -



## REDERIETS FERIESTEDER

Som vel de fleste kjenner til har rederiet 3 feriesteder som kan benyttes av samtlige av våre medarbeidere.

Disse 3 stedene er:

- Bungalow på Lanzarote
- Hus på Nesodden ("Knausen") i Oslofjorden
- Hytte på Koppangkjølen ("Nordstuser")

Det vil dessuten bli innrømmet spesialpris ved overnatting på Koppangtunet Gjestgiveri. Særlig i helgene kan våre medarbeidere regne med å få meget gunstige tilbud her.

Når det gjelder Lanzarote, så kan man regne med fra 10 til 30% rabatt på den aktuelle charterprisen gjennom A/S Saga Tours. Bungalowen kan leies for 1 - 2 eller 3 uker ad gangen.

"Knausen", som ligger på Nesodden (Oksval) mot Bunnefjorden, kan leies for ferie/weekendopphold til kr. 25,- pr. døgn.

"Nordstuser" på Koppangkjølen kan også leies for samme pris.

Felles for alle tre stedene er at nær sagt alt utstyr som behøves til egen husholdning finnes på stedet.

Nærmere beskrivelse av stedene kan gis av Armand Carlsen, som også vil ta imot eventuelle bestillinger. Det er imidlertid viktig å være ute i god tid - spesielt når det gjelder Lanzarote.

Vi håper at våre medarbeidere vil benytte seg av de fordelaktige tilbud om leie av våre feriesteder samt rimelig overnatting på Koppangtunet i tiden fremover.

## KOPPANG BIL A/S - ENDRING AV VIRKSOMHETEN

Fra 1. januar i år har Koppang Bilsenter A/S overtatt store deler av driften ved Koppang Bil A/S.

Koppang Bil A/S vil heretter kun drive utleie av lokaler, verktøy og diverse hjelpemidler, mens Koppang Bilsenter A/S, som nå leier halvparten av lokalene, vil fortsette virksomheten med salg, reparasjon og oppretting av biler, herunder også salg av deler, utstyr og rekvisita. Dette firma vil i tillegg overta salgsagenturene for Citroën og Honda og dessuten være service- og merkeverksted for disse bilmerker. Daglig leder for Koppang Bilsenter A/S vil være Einar Graven, som også i en overgangsperiode sto for driften av Koppang Bil A/S. Den andre halv-

parten av lokalene til vårt firma Koppang Bil A/S er leid bort til traktorfirmaet A.-K. Maskiner A/S.

Vi benytter anledningen til å ønske Graven lykke til med sitt nye firma !

#### JULEBORD PÅ KOPPANGTUNET

Det tradisjonelle "julebord" på Koppangtunet ble i år avholdt allerede fredag 5. november - derfor julebord i gåseøyne.

Når det gjaldt maten og opplegget ellers var forøvrig alt i ekte julebordstil i pakt med arrangementets tradisjoner.

Oslo-kontorets festdeltagere ble som vanlig fraktet trygt frem og tilbake i en av Lommedalsbussens komfortable busser.

Som alltid vartet Koppangtunet opp med den beste julemat som ble servert i en svært hyggelig atmosfære i den særpregede Barfrøstua.

De 45 gjestene som hadde innfunnet seg denne kvelden representerte våre ulike aktiviteter såvel i Oslo som på Koppang, og samtlige sørget for at stemningen var på topp helt ut i de små timer.

Under middagen ble skogsarbeider Knut Larsen og regnskapssjef Odd Lium overrakt henholdsvis firmaets krystallvase og mansjettknapper for 15 og 10 års ansettelse i Lars Krogh & Co. A/S, mens teknisk sjef Sigurd Hanssen fikk gullklokke i 50-års gave, og alle 3 ble behørig hyldet av de tilstedeværende.

#### 5.4 MILLIARDER I HYREINNTEKTER I 1981

Fortsatt sjøfolk i alle kommuner

Til besetningene på norske skip og bore- og entreprenørfartøyer som faller inn under sjømannsskatteordningen, ble det i 1981 utbetalt over 5.4 milliarder kroner i brutto hyre. Det er en økning på ca. 1 milliard kroner fra det foregående år, fremgår det av oppgaver fra Direktoratet for Sjømenn.

Det var tilsammen 52089 norske sjøfolk som i 1981 for kortere eller lengre tid var ombord på norske fartøyer. Det var sjøfolk bosatt i samtlige av landets kommuner. Tilsammen ble disse, og ca. 4000 utlendinger som betalte skatt i Norge, trukket for 891,3 mill. kr. i sjømannsskatt. Kommunens andel av dette var 596 mill. kroner. I folkestrygdavgift betalte sjøfolkene ca. 450 mill. kroner, mens andelen på rederiene var 819 mill. kroner.



## ORIENTERINGS DAG

30. september gikk årets orienteringsløp for Oslo-kontorets ansatte av stabelen i området rundt Østmarksetra. Selvom værgudene la en demper på arrangementet ved å åpne nær sagt alle himmelens sluser, så kan man vel si at også årets O-dag var meget vellykket. Som vanlig hadde de fleste av deltagerne store problemer med å finne postene til tross for at mange av dem var godt synlige inntil uværet startet og mørket begynte å senke seg over de dype skoger. Samtlige oppnådde imidlertid å bli våte som katter under sine mer eller mindre forvirrede rusleturer i fortvilet leting etter de 7 utlagte postene. På grunn av den planlagte middagen på Østmarksetra senere på ettermiddagen, måtte arrangementskomiteen sende ut en innsamlingspatrolje et par timer etter start, og det lyktes da å sanke sammen de av deltagerne som ennå ikke hadde fått målteft, og det var vel stort sett 75% av de startende. Ved felles hjelp ble så restene av de siste postene funnet frem i myrer og kratt, og noe av selvtilliten ble rettet opp før bad og tørt tøy igjen snudde helhetsinntrykket i positiv retning foran den avsluttende middag med premieutdeling. Middagen med tilbehør gled raskt og smertefritt ned og premieutdeler Hanssen sørget for at ingen ble skuffet - ihvertfall ikke over premiene. Nedenfor følger resultatlisten, som vel nok er litt for flatterende for regnskapsavdelingen. Det var vel kun én person som tiltross for regnværet ikke tok seg vann over hodet, nemlig Einar Gullhav. En mer overlegen seier kunne han vel ikke drømme om. Det viste seg imidlertid senere på kvelden at ingen av deltagerne på langt nær hadde tatt ut sine siste krefter i orienteringsløpet. Samtlige var nemlig å finne på dansegulvet i utmerket form. Men også O-dager tar slutt - og alle klarte til slutt å orientere seg hjem. Vi synes også det er på sin plass å gi en liten honnør til våre "sponsorer"; International Skibshandel A/S, Hansen & Midttømme A/S, Flydistribusjon A/S, Erling Qvale A/S, Skips-Sped A/S og International Farvefabrik A/S, som villigst hadde hjulpet oss med de forskjellige premiene, som alle falt i god smak.

## RESULTATER

Nr. 1	Einar Gullhav	53,36 min.	(7 poster)
" 2	Aud Sissel Øverås	1t.51 min.	(7 poster)
" 3	Karin Myklebust	1t.57 min.	(7 poster)
" 4	Armand Carlsen	1t.07,32 min.	(6 poster)

Nr.	5	Hans Dalen	1t.45 min.	(6 poster)
"	6	Håvard Dahlby	1t.49 min.	(6 poster)
"	7	Laila Saxegaard	1t.53 min.	(6 poster)
"	8	Elin Nygaard	1t.01,30 min.	(2 poster)

Kartene orienteres før start. Bak fra venstre Einar Gullhav, Elin Nygaard og Karin Myklebust. Foran Hans Dalen.



Dagens glade seierherre Einar Gullhav viser frem premien for fotografen godt assistert av utdeler Sigurd Hanssen.



REDERIETS OMBORDVÆRENDE PERSONELL PR. 1/12-1982

T/T "WIND ENTERPRISE"

Kaptein	Arthur Andenes	Vereide
Overstyrmann	Magnar Valbø	Oslo
1.styrmann	Arne Reinertsen	Sandefjord
1.styrmann jr.	Torbjørn Johansen	Moss
Radiooffiser	Jan Armand Hansen	Moelv
Arbeidsleder	Sigmund Størseth	Hommelvik
Pumpemann	Finn Andersen	Bergen
Matros	Arne Kristian Johnsen	Mandal
Matros	Antonio Hipolita Rodrigues	Cabo Verde
Matros	Benito Paz Santos	Spania
Matros	Arve Aaseth	Ottestad
Lettmatros	Roy Eilertsen	Gausvik
Maskinsjef	Thor Frøsland	Mandal
1.maskinist	Arne Bredal	Trondheim
2.maskinist	Knut Ofstad	Oslo
Maskinassistent	Jose Luces Pineiro	Spania
Elektriker	Egon Omark	
Reparatør 1	Svein Trygve Roland	Moelv
Fyrbøter	Julio Gomez Eiras	Spania
Fyrbøter	Egil Hem	Sandefjord
Fyrbøter	Hans Petter Johansen	Nesodden
Smører	Morten Lie	Oslo
Stuert	Jan Martin Nilsen	Sandefjord
Kokk	Petter Andersen	Moss
Forpleiningsassistent	Ingeborg Amundsen	Oslo
Forpleiningsassistent	Torill Gundersen	Larvik
Forpleiningsassistent	Karin Nikolaisen	Bærum

T/T "WIND EAGLE"

Kaptein	Gard Hansen	Åresund
Overstyrmann	Tore Lund Anderssen	Bergen
1.styrmann	Peter Edvin Hammer	Saupstad
1.styrmann jr.	Thorbjørn Myrberg	Hauglandshella
Radiooffiser	Gunnar Rødset	Ålvundfjord
Arbeidsleder	Karsten Fedje	Øyestad
Pumpemann	Derek Williamson	England
Matros	Tomas Abalo Boveda	Spania
Matros	Stein Jonny Nilsen	Strengelvåg
Matros	Benito Nine Vinas	Spania

Matros	Francisco Rey Padin	Spania
Matros	Idar Samuelson	Oslo
Matros	Olavi Savolainen	Finland
Lettmatros	Ole Libekk	Braskereidfoss
Maskinsjef	Torger Jevne	Kolbjørnsvik
1.maskinist	Åsmund Haugan	Barkåker
2.maskinist	Henning Strand	Porsgrunn
Elektriker	Ram S. Murthy	India
Reparatør	Bjørn Christoffersen	Horten
Fyrbøter	Roar Eriksen	Samuelsberg
Fyrbøter	Per Bjartle Larsen	Brønnøysund
Fyrbøter	Aguinaldo Ramos	Cabo Verde
Fyrbøter	Steinar Skjelland	Andebu
Smører	Roger Dahlsrud	Skårer
Stuert	Per Bjørnar Pedersen	Sandefjord
Kokk	Carl Petter Andersen	Sandefjord
Forpleiningsassistent	Kari Bull	Sandefjord
Forpleiningsassistent	Inger Bjørg Johansen	Ås
Forpleiningsassistent	Lis Neve Uggerhøy	Langhus

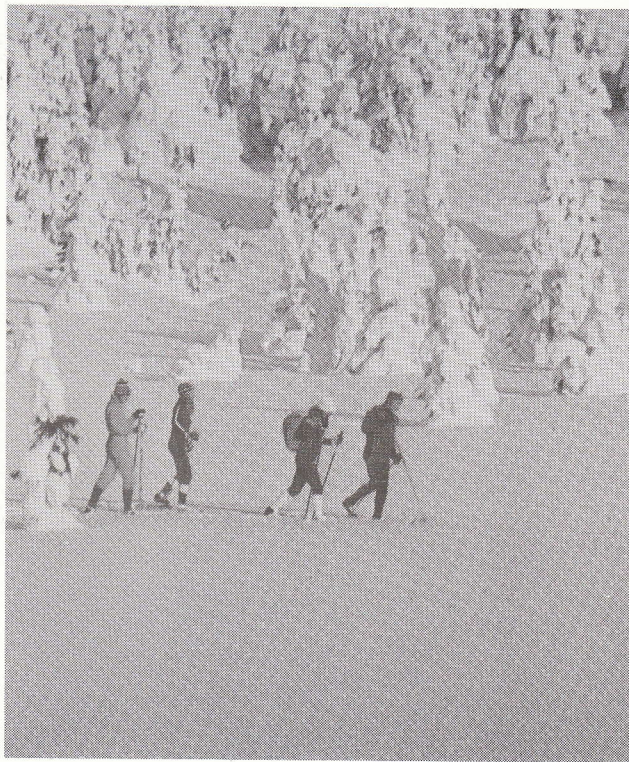
T/T "WIND ESCORT"

Kaptein	Olav Kåsa	Sandefjord
Overstyrmann	Sverre Aarsbog	Sætre
1.styrmann	Roy Martinsen	Oslo
1.styrmann jr.	Arild Hagen	Kongsvinger
Radiooffiser	John Sollihaug	Fauske
Arbeidsleder	Lasse Håskjold	
Pumpemann	Erling Johannessen	Lillehammer
Matros	Jose Arizaga	Spania
Matros	Kåre Davidsen	Narvik
Matros	Arnt Helge Dølden	Follebu
Matros	Jan Arve Granli	Grue-Finnskog
Matros	Odd Ragnar Hansen	Alta
Lettmatros	Karsten Halvorsen	Sandefjord
Maskinsjef	Kåre Heggemsnes	Kvisvik
1.maskinist	Tor Svendsen	Madla
2.maskinist	Åge Johannessen	Bergen
Maskinassistent	Terje Kjell Larsen	Sandefjord
Elektriker	Victor Sherer	England
Reparatør 1	Tor Holtermann	Oslo
Fyrbøter	Marcel Cretin	Oslo



Fyrbøter	Manuel Diaz Guillan	Spania
Fyrbøter	Rune Wiik	Sandefjord
Smører	Jon Terje Lepsøy	Kalandseid
Stuert	Sverre Bjørn Korsane	Stokke
Kokk	Jose Soto Esmerodes	Spania
Forpleiningsassistent	Britt Bruun	Sigerfjord
Forpleiningsassistent	Berit Gutterød	Gol
Forpleiningsassistent	Randi Henriksen	Vestby

— 0 0 0 —



Oslo - marka lokker med sol og fint skiføre -