

"E. H. S. – GLIMT"

ERLING H. SAMUELSENS REDERI <sup>AS</sup>

LARS KROGH & CO <sup>AS</sup>

KOPPANG

NR. 3 \* 3. KVARTAL 1983 \* 13. ÅRGANG

"E.H.S.-GLIMT" - nr. 3 - 3.kvartal 1983 - 13.årgang

INNHALDSFORTEGNELSE

- Bilder fra grunnstøtingen av "Enterprise"
- "Wind Enterprise" på grunn
- Landkrabber på båttur
- Redaktørskifte
- Koppang-Nytt
- Tankmarkedet
- Gøy på "Enterprise" (17.mai/Karneval)
- Rederiets ombordværende personell pr. 1/9.1983
- Fratredelser ved Oslo-Kontoret
- Vi gratulerer!

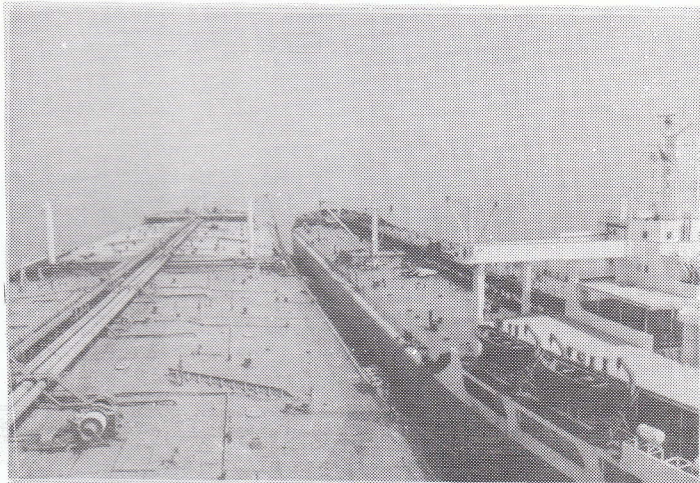
Redaksjon: Armand Carlsen

Opplag: 300

Trykk: Lobo-Gruppen A/S

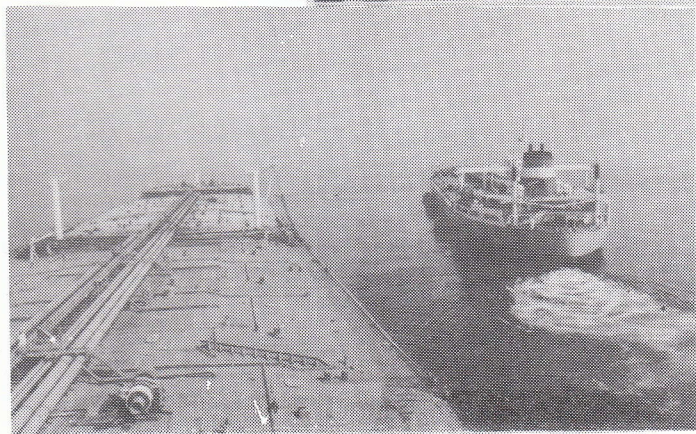
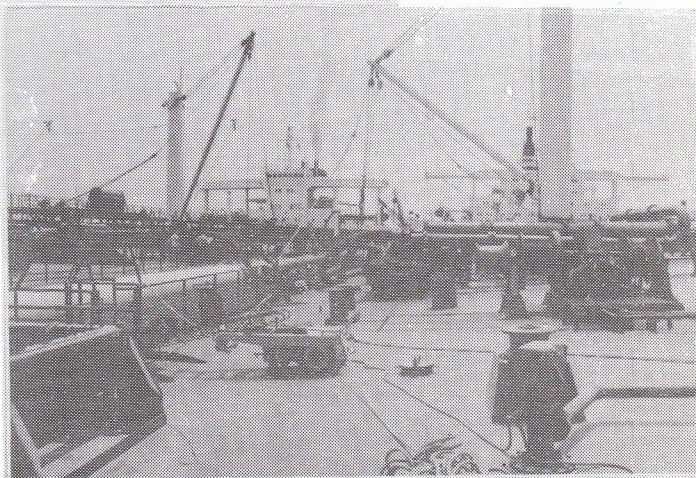


BILDER FRA GRUNNSTØTINGEN AV "ENTERPRISE"



"Talia" ved siden -  
klar for lektrings-  
operasjonen.

Slangene er tilkopleet og  
lektringen er i full gang.



"Talia" forlater  
"Enterprise" etter å ha  
mottatt hele 40.000 tonn  
av lasten.

## "WIND ENTERPRISE" PÅ GRUNN

Et par døgn etter at "WIND ENTERPRISE" forlot siste lastehavn, Kharg Island i AG, fullastet med crudeolje, gikk skipet 15. august på grunn på en sandbanke midt ute i Gulfen, nærmere bestemt i posisjon N 26' 25.1'' - Ø 52' 92.4''.

Det viste seg snart at det var umulig å få skipet av grunnen uten først å losse endel av den ombordværende lasten, og M/T "TALIA" på 85.680 t<sub>dw</sub> ble chartret for denne lektringsoperasjonen, som fant sted i løpet av 20. august. Hele 40.000 tonn olje ble losset før skipet kunne dras av grunnen igjen ved hjelp av fire slepebåter, to akter og en på hver side av baugen.

21. august om morgenen var skipet igjen "afloat" og dykkere foretok den nødvendige bunninspeksjon før skipet fikk klarsignal for den videre reise - i første omgang til Dubai hvor sjøforklaringen skulle avholdes og lasten tas ombord igjen.

Heldigvis ble det funnet minimalt med skader på skipet. Malingen var imidlertid avskrapet på hele 9.000 m<sup>2</sup> (9 mål!) av bunnen.

"TALIA" sørget for at all lasten kom ombord igjen i "WIND ENTERPRISE" i løpet av 22. og 23. august, og sjøforklaringen ble deretter avholdt.

Teknisk sjef Sigurd M. Hanssen var, ved siden av skipets egne folk, rederiets representant såvel under sjøforklaringen som under selve bergningsoperasjonen, og han kunne trekke et lettelsens sukk da det hele var over. Når først uhellet var ute, kunne det vel ikke gått noe bedre med hverken skip, last eller besetning, idet ihvertfall de to sistnevnte slapp igjennom helt uten skader.

## LANDKRABBER PÅ BÅTTUR

18. august dro Oslo-kontorets medarbeidere rett til sjøs etter kontortid. Håvard Dahlby tok initiativet til turen ved å stille sin romslige livbåt til disposisjon. Nødvendig mat og drikke ble innkjøpt på forhånd, slik at ingen skulle lide noen nød de timene vi var ute på fjorden.

Været var dessverre ikke helt på topp - vi kunne vel gjerne ha unnvært både vinden og regnet, men en fin tur ble det nå likevel.

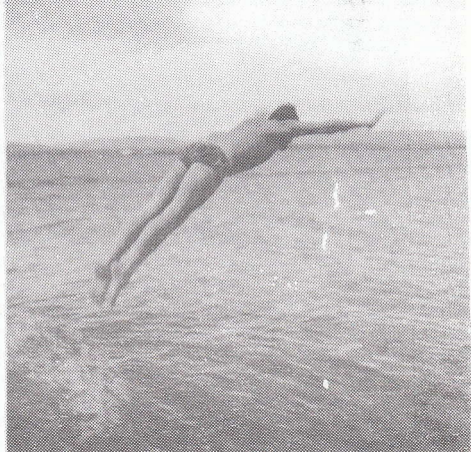
Før regnet satte inn gjorde vi strandhugg på Nesoddløndet, der den medbragte maten både ble grillet - etter alle kunstens regler - og senere raskt fortært av middagssultne kontorrotter.

Det ble også lagt opp til en noe uformell fiskekonkurranse, men konkurransegløden var dessverre ikke den helt store - noe fisken sikkert forsto og følgelig unnløt den å bite på.

Dahlby, som også sto for den høytidelige premieutdelingen i mannskapsmessa, erklærte dødt løp, og de "sponsorerte" premiene ble likelig fordelt mellom samtlige deltagere - slik at alle skulle bli fornøyde - tiltross for feilslått fiske.

Som man vil se av bildene fra turen var det da heller ingen sure miner å observere blandt deltagerne.







## REDAKTØRSKIFTE

Som flere av leserne vel allerede kjenner til, skal undertegnede slutte i rederiet 30. september i år - etter ca. 22 års ansettelse.

Grunnen til dette er at jeg har vært så heldig å få en jobb, som vil gjøre det mulig for meg å drive med min hobby - idrettsadministrasjon - på full tid. Fra 1. oktober i år blir jeg å finne på lønningslisten til Norges Olympiske Komite, som kontorsjef, med fast tilholdssted i Idrettens Hus i Bærum utenfor Oslo - kun en kort spasertur fra mitt hjemsted. Med OL 1984 i Sarajevo og Los Angeles for døren går jeg forhåpentligvis spennende tider i møte.

Det blir likevel rart å forlate en arbeidsplass hvor jeg har vært sammenhengende i hele 22 år - et sted hvor jeg vel egentlig har hatt det svært bra - og hatt et godt forhold såvel til mine kolleger som til min arbeidsgiver. Fristelsen til å flytte på seg ble imidlertid for stor da denne jobben dukket opp - og jeg får bare håpe at jeg har gjort et riktig valg. Det vil jo tiden vise -

Som trofast redaktør av "E.H.S.-GLIMT" helt siden starten i 1971, vil jeg herved få takke for meg - etter å ha forsøkt å formidle aktuell informasjon til dere alle gjennom ialt 50 aviser. Ja, tro det eller ei, dette er faktisk 50 utgaven av vårt husorgan - et jubileum som kanskje burde vært markert på en helt annen måte -.

Jeg vil imidlertid håpe at avisen fortsetter også etter min fratredelse - da jeg bestemt mener at den har sin store misjon. Det er ikke alltid så enkelt å informere om alt som er på gang i et firma. Det er mange hensyn som bør tas. Jeg har imidlertid forsøkt å få med det som jeg synes var det viktigste og mest interessante til enhver tid. Men jeg har dessverre savnet innleggene fra leserne - inklusive mine medarbeidere. Skrivekløen har just ikke vært plagsom. Jeg får bare håpe at leselysten har vært noe mere utviklet. Sannsynligvis vil det være nødvendig med en mer pågående redaktør, som daglig de siste to ukene før innleveringsfristens utløp sitter på nakken til de forespurte skribenter - for å kunne få det sårt etterlengtede stoffet inn i tide.

Hvem den nye redaktør blir? - Nei, det vet jeg ikke, men med så mange skriveføre mennesker på kontoret er det vel bare å velge og vrake -.

Til slutt: igjen takk for meg - og lykke til alle sammen - enten dere er ombord, hjemme eller arbeider i våre virksomheter iland, på Koppang eller i Oslo!

Armand Carlsen

## KOPPANG-NYTT

### Koppangtunet

har i løpet av sommeren fått ytterligere tilvekst:

### Sundkroa

Den 1. juli overtok Koppangtunet driften av Shell's kafeteria ved Sundfloen.

Mange av våre lesere har sikkert observert stedet ved passering, og har kanskje sogar vært innom?

A/S Norske Shell drev inntil 1. juli både bensinstasjonen og kafeteriaen like før broen over Glomma på vei opp til Koppang. I dag har Shell's bestyrer av anlegget overtatt driften av bensinstasjonen, mens vi driver kafeteriaen mot å betale leie til A/S Norske Shell.

Før broen over Glomma ble bygget på 1960-tallet var det her et ferjested, eller et "sund-stelle" som stor-elvdølene eier. Området heter den dag i dag Sundfloen. Navnet "Sundkroa" falt derfor naturlig, og klinger vel også godt i øret?

Begrunnelsen for å gå igang med "Sundkroa", som ligger et steinkast unna Riksvei 3, var for det første at Koppangtunet kunne ta litt igjen av det man tapte ved at riksveien ble lagt utenom Koppang. Dernest mener vi at det fra Sundfloenområdet, som har to ganske store campingplasser med mange hytter, kan kanaliseres en del trafikk til "Tunet".

Etter to måneders drift har vi svært god tro på at "Sundkroa" er og blir en positiv forlenget arm av Koppangtunet - både økonomisk og renommé-messig.

Det er Synnøve Tollhaug som har det daglige ansvar for "Sundkroa".

#### Østerdalsstua

på Koppangtunet har helt siden starten i 1975 stått ubenyttet.

Sist vinter ble arbeidet med å sette den i stand påbegynt, med våre egne snekkere.

Den 1. juni var arbeidet fullført, og de første gjestene kunne ønskes velkommen.

Østerdalsstua har 4 værelser:

- 1 stort familieværelse med hems, 6 soveplasser
- 1 stort familieværelse med 5 soveplasser
- 2 vanlige dobbeltværelser

Bygningen har en stor peisestue som tjener som felles oppholdsrom. Her er det TV med video.

Ellers er det nå TV på alle værelser på Koppangtunet, hvor video'en er i gang.

#### Elgjakt

Søndag 25. september starter den tradisjonelle, årlige unntakstilstanden i Stor-Elvdal, nemlig elgjakten. Den varer i 4 uker, for ikke å si 5: Først én ukas jakt etterfulgt av én ukas opphold, og så følger 3 ukers sammenhengende jakt.

I denne perioden er stor iver her i bygda, og det øvrige samfunnsmaskineriet er delvis lammet. For den som ikke er elgjeger - og det dreier seg her om bare lo - 12 stykker - kan denne tiden på høsten fortone seg temmelig komisk. Man får sjelden utrettet noe, for alle andre er jo på elgjakt. Vi får ikke engang den vanlige søndagsturen vår, av frykt for det lette trykkpunktet på avtrekkeren.

Her minnes vi historien om et jaktlag som i fjor hadde med seg et medlem som vi her velger å kalle Ola. Han Ola var viden beryktet for ikke alltid å holde seg til sannheten.

En dag hadde Ola forlatt posten sin og kommet litt på avveier. Inne i krattet ble han av de andre på laget tatt for å være elg, og plutselig begynte kulene å suse om ørene på ham.



"Stopp! Stopp! Det er jo meg, karer, det er'n Ola!" skrek han.

Da utbrøt en av de andre på jaktlaget: "Bare skyt, karer, han jeger sikkert, slik som han pleier å gjøre!"

O.L.

#### TANKMARKEDET

Markedet for de store tankskip var gjennom de største deler av det første halvår svært dårlig. Forbruket av olje sank rundt om i verden og den olje som ble forbrukt tok man i stor grad fra velfylte oljelagere. Oljeselskapene vurderte at et prisfall på oljen måtte komme før eller senere, og i mellomtiden tok man av de lagre man hadde i stedetfor å kjøpe ytterligere olje og derved presse prisene. Salget av olje fra produsentlandene falt således til et lavmål og produksjonen i OPEC-landene falt helt ned til ca. 13 millioner fat pr. dag hvorav en storprodusent som Saudi Arabia kun produserte ca. 3.500.000 fat pr.dag mens det for kort tid siden produserte 9 - 10 millioner fat pr. dag. OPEC's samlede produksjon lå til sammenligning på ca. 30 millioner tonn pr. dag i 1979. Det var klart at en slik redusert oljeproduksjon skapte store problemer for enkelte land som er helt avhengig av en høy og stabil oljeeksport i sin økonomi, og dette faktum avstedkom en rekke prisreduksjoner. For å forhindre en formidabel prisrig kom OPEC sammen i London og fastsatte en ny pris, \$ 29 pr.fat samt et produksjonstak på 17½ millioner fat pr. dag.

Denne nye avtale bragte ikke noen særlige reaksjoner på befraktningsmarkedet da de fleste befraktere avventet utviklingen på prissiden for å se om ytterligere prisjusteringer ville finne sted, og brukte av sine lagre i mellomtiden. Forbruket er jo falt såvidt meget at selv om lagrene minskes så rekker lagrene i like lang tid som før p.g.a. det minskede forbruk. Derfor var det intet press på oljeselskapene til å kjøpe mer olje. Det var først mot slutten av mai at en øket aktivitet var å spore og det begynte å bli sluttet skip i økende grad.

På bakgrunn av ovenstående inaktivitet hopet tonnasjen seg opp utenfor Khor Fakkan/Fujairah. I januar lå ca. 35 store tankskip fraktsøkende i området og dette steg til over 50 i mai før reduksjonen begynte. Etterhvert som det begynte å komme laster ut i de forskjellige områder, steg aktiviteten, og i juli/august ble det riktig fart i denne, og tonnasjen som hadde ligget utenfor Fujairah ble redusert i løpet av kort tid til kun noen få enheter. Ratene beveget seg ikke meget til å begynne med, men etterhvert som tonnasjen forsvant steg også ratene.

En liten ratestatistikk kan illustrere aktiviteten:

31. januar	WS 18.5	(VLCC Ras Tanura)	WS 27.0	(Kharg)
28.februar	WS 19.5	"	WS 25.0	"
31. mars	WS 19.0	"	WS 24.0	"
30.april	WS 18.5	"	WS 20.5	"
31. mai	WS 22.5	"	WS 25.0	"
30. juni	WS 20.0	"	WS 24.5	"
31. juli	WS 37.5	"	WS 37.5	"
31. august	WS 25.0	"	WS 27.5	"

De ovenstående rater beviser at som så mange ganger tidligere i løpet av de senere år, har rateoppgangene i AG for de store skip, vist seg å være svært kortvarige.

Så også denne gangen - allerede i begynnelsen av august - minsket etterspørselen betraktelig. Dette kombinert med press fra endel prompte skip samt noen skip som hadde brutt opplag for å få være med på rateoppgangen, har gradvis redusert ratene, og i øyeblikket er aktiviteten nokså sparsom for de store skip. Dog har ratenivået holdt seg på ca. WS 25 ut fra AG.

Det har derimot vært god aktivitet i opphuggingsmarkedet. Hittil i år er det solgt i alt 46 VLCC og 3 ULCC for opphugging, i alt ca. 12.000.000 tonn, mens fjorårets totaltall fremviste 56 VLCC/ULCC og 1981 hadde 42 slike skip. Det er ventet at tallet i år kanskje kan komme opp i henimot 80 skip totalt. Fører man dette videre og sier at dette nivået opprettholdes i 1984 og 1985, vil det bety at bortimot 250 VLCC/ULCC kan bli borte fra transportbildet pr. slutten av 1985.

Pr. i dag eksisterer det 446 VLCC og 112 ULCC, ialt 558 skip hvorav 294 skip er bygget før 1975. Hvor stort overtonnasjespøkelset måtte være, er det mange meninger om, men dersom ca. halvparten av skipene forsvinner i perioden 1983-85 må det nødvendigvis hjelpe. Det er også et uomtvistelig faktum at mange av de overårige VLCC er i svært dårlig teknisk tilstand.

Bygging av VLCC regner svært få med i dag og prisene vil sannsynligvis ligge på ca. \$ 60-70.000.000. Etter 10 års tankskipkrise skal det svært meget til for at noen risikerer slike spekulasjoner.

Som er grotesk eksempel på tankskipskrisen kan i denne forbindelse nevnes at T/T "PIERRE GUILLAUMAT", 555.030 dwt bygget i Frankrike 1977, er solgt til opphugging for ca. \$ 8.000.000. Skipet kostet i sin tid ca. \$ 120.000.000 å bygge.

Vi har i juni/juli/august kunnet utnytte aktiviteten i markedet og har sluttet alle tre skipene for enkle reiser. Skipenes posisjoner er som følger:

T/T "WIND EAGLE" ble sluttet til Burmah og lastet full last i Mina al Fahal og Ras Tanura tidlig i juli og losset Bahamas samt Loop inklusiv lektring der i tiden 27/8 - 11/9.

T/T "WIND ESCORT" lastet i Ras Tanura 29 - 31/7 og skal losse ved Loopterminalen ca. 22 - 25/9. Befraktere er Marathon.

T/T "WIND ENTERPRISE" partlastet ved Fatehterminalen i Dubai 7 - 8/8 og gikk deretter til Kharg Island og lastet fullt 11 - 13/8. Skipet er foreløbig dirigert til Curacao for lossing ca. 7. oktober.

E.K.

# 17 MAI

## PROGRAM

- 
- KL. 00.00 VI SOVER ?? zzz---!!!
- KL. 06.00 OFSTAD KOKER KAFFE.
- KL. 07.30 FROKOST SKINKEOMLETT - VARIERENDE KOLDT.
- KL. 08.30 FLAGGHEIS
- KL. 09.00 TOG ??
- KL. 12.00 LUNCH ERTESUPPE m/LOFF - KOLDTBORD
- KL. 18.00. COCKTAIL SERVERES I BAREN
- KL. 18.00. GRILL PARTY, BAR OG ALLSANG  
VI SYNGER: "Alle fulle, små vi er", og andre kjente sanger som vi alle er glade i.
- KL. 23.00. FRIBRYTING. Det viktigste er ikke å delta.
- KL. 23.61. 18 MAI



17.MAI



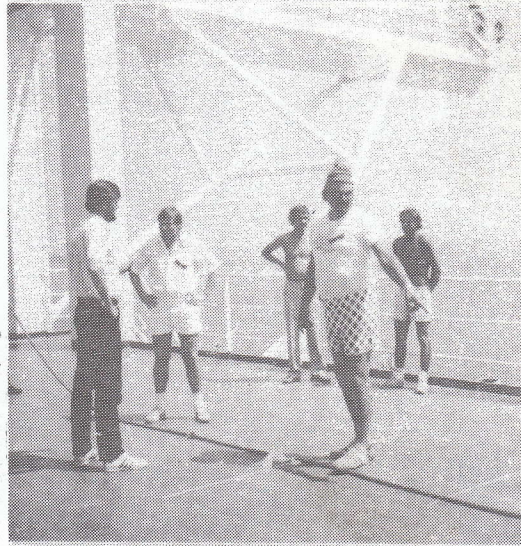
I tog med selvlaget fane. Fra v. Lis Uggerhøy, Arild Hagen, Kai Paulsrud og Britt Winje.



Sekkeløp. Fra v. Tom Amundsen, John Jakobsen, Arild Hagen, Arne Johnsen, med Størseth og Nordås som ivrige tilskuere.



Vår helt spesielle utsendte medarbeider, John Eilertsen var også tilstede.



Klart for tautrekking. Fra v. John Sollihaug, Fredrik Klerck Nilssen, Arild Hagen, Sigmund Størseth og Thorbjørn Myrberg.



KARNEVAL



Størseth og Britt Winje  
svinger seg.



Lis Uggerhøy er gategutt



- og har her fått Kai Paulsrud  
i kvinnekostyme på fanget.



Størseth prøvde seg også i  
kvinneklær og danser for anledningen  
med reparatør Madsen.

REDERIETS OMBORDVÆRENDE PERSONELL PR. 1/9.1983

T/T "WIND ENTERPRISE"

Kaptein	Magne Kristiansen	Kr.sund N
Overstyrermann	Sverre Aarsbog	Sætre
1.styrmann	Torbjørn Johansen	Moss
2.styrmann	Gunnar Johansen	Yven
Radiooffiser	Jan Armand Hansen	Moelv
Arbeidsleder	Karsten Fedje	Mandal
Pumpemann	Olav Arnfinn Stene	Brønnøy
Matros	Karsten Halvorsen	Sandefjord
Matros	Zacharias Joensen	Færøyene
Matros	Hilfred Johansen	Båtsfjord
Matros	Arild Myhre	Svelvik
Maskinsjef	Ragnar Iversen	Sandefjord
1.maskinist	Ter Svendsen	Madla
2.maskinist	Knut Ofstad	Oslo
Maskinassistent	Jose Lucas Pineiro	Spania
Elektriker	Sven Gustavsen	Sandefjord
Reparatør I	Svein Roland	Moelv
Fyrbøter	Roar Eriksen	Samuelsberg
Fyrbøter	Per Thorød	Sandefjord
Smører	Arvid Heggemsnes	Kvisvik
Stuert	Hans Hermann Larsen	Danmark
Kokk	Petter Andersen	Moss
Forpleiningsassistent	Kari Bull	Sandefjord
Forpleiningsassistent	Åse Willumsen	Tromsø

T/T "WIND EAGLE"

Kaptein	Gard Hansen	Torød
Overstyrermann	Magnar Valbø	Oslo
1.styrmann	Alf Jørgen Sætre	Nybergssund
2.styrmann	Halvard Henriksen	Nanset
Radiooffiser	Bertil Engelsaas	Oslo
Arbeidsleder	Geir Sverre Nagel	Sunndalsøra
Pumpemann	Derek Williamson	England
Matros	Tomas Boveda Abalo	Spania
Matros	Benito Paz Santos	Spania
Matros	Lasse Håskjold	Kongsberg
Matros	Arve Aaseth	Ottestad
Lettmatros	Kjell Andersson	Tromsø
Maskinsjef	Arild Larsen	Barkåker
1.maskinist	Åsmund Haugan	Barkåker
2.maskinist	Tom Egil Amundsen	Braskereidfoss
Elektriker	Ram S. Murthy	India
Reparatør	Lars Erik Andersen	Borge
Fyrbøter	Julio Gomez Eiras	Spania
Fyrbøter	John Pettersen	Eidsvoll
Smører	Frode Kvitvik	Oslo
Stuert	Egil Hammersland	Åsgårdstrand
Kokk	Per Erik Haugen	Holmestrand
Forpleiningsassistent	Tove Kveseth	Oslo
Forpleiningsassistent	Britt Mortensen	Honningsvåg



1/1 "WIND ESCORT"

Kaptein	Olav Kåsa
Overstyrmann	Olav Magne Sanden
1.styrmann	Per Aalmo
2.styrmann	Trond Fromholtz
Radiooffiser	Gunnar Rødset
Arbeidsleder	Ali Balci
Matros	Jan Arve Granli
Matros	Steinar Torsgård
Matros	Marcial Valle Vina
Lettmatros	Dag Erik Kjølby
Maskinsjef	Kåre Heggemsnes
1.maskinist	Dagfred Solberg
2.maskinist	Åge Johannessen
Elektriker	Victor Sherer
Reparatør I	Tor Holtermann
Maskinassistent	Terje Kjell Larsen
Fyrbøter	Jan Pedersen
Fyrbøter	Geir Willy Røed
Fyrbøter	Hans Dieter Stadle
Smører	Øystein Granly
Stuert	John Gjerde
Kokk	Tom Ragnar Harring
Forpleiningsassistent	Inga Dahlbak
Forpleiningsassistent	Eva Selum

FRATREDSELER VED USLU-KONTORET

Kontordame Eirin Myhre sluttet 31.juli.

Sekretær Jorunn Dahl sluttet 31.august.

Advokat Per G. Mender sluttet 31.august.

Inspektør Bjarne Sjuve sluttet 31.august.

Operasjonssjef/kontorsjef Armand Carlsen sluttet 30.september.

Vi takker dere alle for godt samarbeide i den tiden dere har vært hos oss og vi benytter anledningen til å uttrykke håp om at Sjuve vil trives med pensjonisttilværelsen - samtidig som vi ønsker våre øvrige 4 tidligere medarbeidere lykke til på sine nye arbeidsteder!



