

"E. H. S. – GLIMT"

ERLING H. SAMUELSENS REDERI ^{A/s}

LARS KROGH & CO ^{A/s}

KOPPANG

NR. 1 ★ 1. KVARTAL 1984 ★ 14. ÅRGANG

"E.H.S.-GLIMT" - Nr. 1 - 1.kvartal 1984 - 14.årgang

INNHOLDSFORTEGNELSE

- Tankmarkedet
- Julebord på Koppangtunet
- Landstedet "Knausen" på Nesodden
- "Små-Glimt"
- Vi Gratulerer!
- Nyansettelser
- Tegnekonkurransen
- Juletilstelning på "WIND ENTERPRISE"
- Radioteleks
- Rederiets ombordværende personell pr. 1/3.1983
- "Småguttas hopprenn"

Redaksjon	: Håvard Dahlby Wenche M. Samuelson
Opplag	: 350
Trykk	: Lobo-Gruppen A/S

TANKMARKEDET

Tankmarkedet startet 1984 på et meget labert nivå. Etterspørselen glimret stort med sitt fravær og de japanske befraktere som stort sett hadde vært aktive opp til slutten av 1983, tok en pause og det ratenivå man meysommelig hadde klart å bygge opp gjennom høstmånedene til mellom WS 25 og WS 30 i desember 1983, falt hurtig gjennom januar via WS 25 til WS 21 for VLCC, mens en ULCC oppnådde WS 18.5 for en reise Ras Tanura - Europa. Som følge av den svake aktiviteten og ordretilgangen fikk man igjen en tonnasjeoppbygging utenfor Fujairah-området, opp i mot ca. 8 millioner tonn.

Over i februar opplevet man en økning i ordretilgangen og spesielt de japanske befraktere gjorde igjen sitt inntog på markedet. Slutningsvolumet øket sterkt, men på grunn av oppbyggingen av tonnasje kom ikke den rateforbedring man ellers ville ha fått. I tillegg blir også en god del av slutningene gjort privat og ikke rapportert, etterspørselen ble av den grunn ikke behørig registrert i markedet på det rette tidspunkt. Men den økende aktivitet kunne gi et visst håp om en bedring av ratenivået fremover, og i midten av mars kan vi konstatere at en heving av ratene har funnet sted. Seneste slutninger for VLCC er ca. WS 40 fra Arabian Gulf til Singapore - Red Sea, mens laster fra Kharg Island betaler ca. 5 poeng bedre. En VLCC ble også sluttet fra Kharg Island til UK Continent til WS 34. For de større skip er imidlertid lastetilgangen adskillig mindre og noen ULCC er sluttet på dellaster mens siste 350.000 tons last betalte WS 22 for lasting 7.mars.

Det er også klart at opptrappingen av krigen mellom Irak og Iran har hatt effekt på rateutviklingen, selv om ratene ut fra ikke Iran/Irakske havner er godt med på stigningen. Irak har gjentatte ganger hevdet at kraftige angrep med dertil ødeleggelser har vært foretatt mot Kharg Island, men disse ødeleggelser og angrep er blitt avkreftet etterhvert som man har fått nærmere opplysninger. Hva som imidlertid er klart er at Irak har angrepet og også skadet og senket mindre lasteskip i nærheten av Bandar Khomeini, men dette ligger omtrent i frontlinjen mellom de stridende parter. Tilleggspremier for skip som laster ved Kharg Island er i øyeblikket 0.75%, den var for ca. 1½ år siden oppe i 3 - 5% av forsikret verdi på skipene. Det er i dag et faktum at Kharg Island er iransk territorium, og Kharg Island er av Irak erklært som angrepsmål. Iran på sin side har sagt at dersom Irak ødelegger oljetransportene fra Kharg Island, vil Iran stenge/blokkere all ferdseil gjennom Hormuz-stredet. I skrivende stund holdes markedet jevnt oppe av etterspørselen fra japanske befraktere, og man får håpe at vi skal kunne utnytte rateoppgangen til å holde skipene i fortsatt aktivitet.

Som nevnt i forrige oversikt har Norbec, det saudi-arabiske markedsføringsselskap, vært aktivt i markedet og har såvidt vites sluttet i alt ca. 20 store skip for transport og/eller lagring av olje og således lagt beslag på en del av de skip som lå i semi-opplag utenfor Fujairah. Detaljer om dette er dog meget vanskelig å få tak i.

Som nevnt har våre skip gjennom Januar/februar og delvis mars vært beskjeftiget under kontrakten med HOMS i Syria, men denne kontrakt er i ferd med å gå ut, iallefall i første omgang, og T/T "WIND EAGLE" ble derfor sluttet til Tokyo-tankers for en reise med full last fra Iran til Kiire. T/T "WIND ENTERPRISE" er i øyeblikket avsluttet etter å ha gått fra Jeddah 1.mars. Skipenes posisjoner er som følger:

T/T "WIND ENTERPRISE" - har eta Fujairah 13.mars, avsluttet

T/T "WIND EAGLE" - har eta Kiire 4.april

T/T "WIND ESCORT" - beregner avgang Suez 14.mars og er i øyeblikket avsluttet.

JULEBORD PÅ KOPPANGTUNET

November måned gikk, julemåneden kom. Klokken, dagen og tiden gikk for fort for de fleste stressede Oslo-folk. Da hjernecellene arbeidet på høytrykk med julegaveidéer, matinnkjøp og juletreanskaffelse, kom innbydelsen til julebord den 16. desember på Koppangtunet. For en dato! Folket sukket, ristet på julestresshodene og fant ut at det slett ikke lot seg gjøre med en fest midt i ribbe- og pølseforberedelsene - men julebordet seiret og 13 forventningsfulle og danseglade kropper ankom Koppangtunet med taxibuss fredag 16/12. Det angret ingen på! Stemningen var på topp fra vi satte våre blankpussede skotupper på Koppangtunets slitesterke "dørk". Det er vanskelig å finne dekkende superlativer om maten - den var det ingen feil eller mangler ved, og undertegnede fikk for første gang smake på en fullkommen rakørret som hun ennå kan kjenne aromaen av i sultne stunder. Vi spiste i den praktfulle Barfrøstua og dansen gikk lystig i samme stue til levende musikk og langt inn i de små timer. Alt i alt en meget vellykket og koselig julefest (som vi gjerne gjentar neste år!?).

WMS

Under middagen overrakte Lars Krogh gaver til maritim sjef Trygve Lund (t.v.) og kontordame Magnhild Trahaug for 10 års ansettelse i Lars Krogh & Co.A/S, Oslo-kontoret,



og Gunnar Hagen ble hedret for 20 års innsats som vaktmester på Nordstu Gård, Koppang.



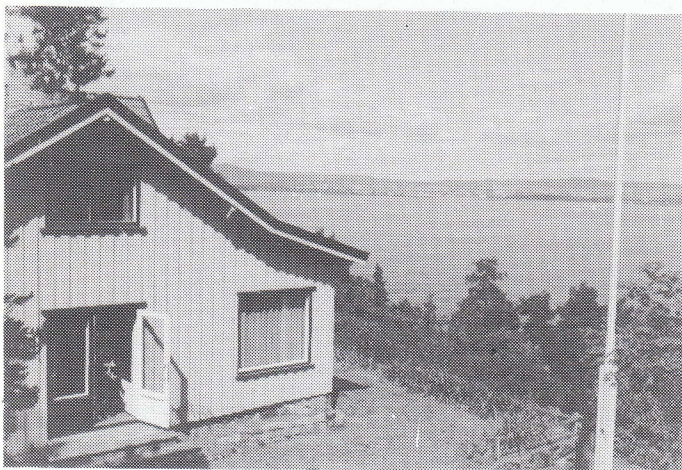


Astrid Kvinge og Knut Larsen i en
gnistrende "Tango for to" eller muligens
"Husmannspolka"!



Blide og fornøyde gjester fra Oslo setter kursen hjem lørdag 17/12.
Fra venstre mot høyre: H.Dalen, H. Dahlby, T.Lund, W.Samuelsen,
J. Iversen, K. Myklebust, B.Eilertsen, P. Myklebust og vår
dvktige sjåfør.

Vi minner om rederiets landsted "Knausen" på Okssval (Nesodden) som ligger like utenfor Oslo, og som også i år kan leies av firmaets medarbeidere til weckend/ferieopphold. Som det fremgår av disse bildene ligger landstedet vakkert til, like ved sjøen og med utsikt over Bundefjorden. Det er innlagt strøm og vann og alt nødvendig utstyr finnes på stedet. Leieprisen er stipulert til kr. 25.- pr. døgn.



"Små-Glimt"

Mannskapssjefen

En synder banket på himmelens port,
hans ansikt var herjet av slit.
St. Peter med nøkkelen sa: "Hva har du gjort
som bringer deg søkende hit?".
"Mannskapssjef var jeg til hit jeg kom",
sa mannen - med frykt for den evige dom.
Men porten gikk opp til basuners klang,
og gleden i himmelen var stor.
"Tred inn", sa St. Peter til englers sang -
"helvete fikk du på jord!"

Samleforsendelse

Er det slik samleforsendelsene blir
sjekket ombord? Følgende historie er
klippet fra Gill-Johannessen's
rederi-avis.

Etter en større forsendelse av stores/
proviant til Rotterdam, innløp følgende
telegram til rederikontoret:
"2 støvsugere mangler i samleforsendelse
vennligst telegrafer". Innkjøpssjefen
sjekket saken og kan gi følgende svar
tilbake:
"Vi bekrefter at støvsugerne var med
samleforsendelsen vennligst sjekk ombord".
Etter 3 dager kommer følgende fra skipet:
"Støvsugerne funnet i fiskefrysa".
Forklaringen? Jo, den var enkel!
Pakken var av merket NILFISK.

Idrett ombord

Det er lenge siden vi har sett våre skips
navn på trykk når det gjelder sportslig
innsats. Imidlertid kunne vi lese i
"Frivakt" nr. 1/84 at "WIND EAGLE" ble nr.17
i lagmesterskapet/høsten 1983 i skyting,
noe vi synes er meget gledelig. Kanskje
dette resultat gir inspirasjon til
ytterligere innsats på idrettsfronten ombord
i våre skip?
Vi ser frem til flere gode resultater i 1984!



"Vår" osing fikk ikke napp, og ikke uten grunn. Østlendingens tegner Oddmund Mikkelsen ser for seg osinfisket på denne måten.

Pilket i ovnsrør i dagevis!

På Osesjøen skjer det mest, det fikk en Isfisker erfare, herefter kalt osing 1, skriver avisen Østlendingen. Nytt fisket han ved siden av osing 2. Osing 1 dro fisk etter fisk. Mens osing 2 ikke fikk napp. Derfor foreslo osing 2 at de to skulle bytte hull.

Nei, dette vil jeg ha selv, finn deg et annet hull, svarte osing 1. Dette godtok tilsynelatende osing 2, og osing 1 dro neste dag som vanlig til fiskelykkens hull. Men fikk han napp? Nei, det var brått slutt på fiskelykken. - Hell igår, uheld idag, tenkte osing 1 bekymringsløst. Men det ble annen og tredje dag, og

det samme gjentok seg. Null napp, forteller avisen.

Men så merket jeg at noe skranglet nede i hullet, forteller osing 1. - Jeg kikket etter, og oppdaget at jeg var lurtt opp i stry. Hva jeg fant? Et langt ovnsrør som gikk nesten helt til bunns. Jeg hadde fisket i et ovnsrør i tre dager! Men osing 1 ble slett ikke sur etter tre dagers forjeves fiske. - Tenk å finne på noe slikt! Jeg lo meg nesten fordervet, forteller han til Østlendingen. Det er slikt som gjør livet verdt å leve. - Men... jeg trenger et mottrekk. Er det noen som har en brukbar idé, spør han i Østlendingen.



VI GRATULERER!

- 50 l.meskinist Åsmund Haugan - 4.april
- 50 Pumpemann Derek Williamson - 5.april
- 50 Kaptein Torstein Ringholm - 9.mai

Fødsel

Brit Winje og Kai Ove Paulsrud fikk en datter 19/1.1984.
Tove Anita (som hun døpes i april) veide 3.880 kg. og
var 51 cm. lang.
Vi ønsker vesla alt godt for fremtiden!

NYANSETTELSE

Inger Elisabeth Berntzen ble ansatt ved Oslo-kontoret den 1.mars
som sekretær for teknisk avdeling og innkjøpsavdelingen.
Vi ønsker henne velkommen og håper hun vil trives hos oss.

Vår tidligere direktør, Bjørn Markmanrud, begynner hos oss igjen
1.april d.å. Hans ansvarsområde vil i hovedsak omfatte den samlede
skipsdrift, nye og fremtidsrettede oppgaver og prosjekter samt daglig
ledelse av vårt Oslo-kontor.
Vi ønsker Bjørn Markmanrud velkommen tilbake!

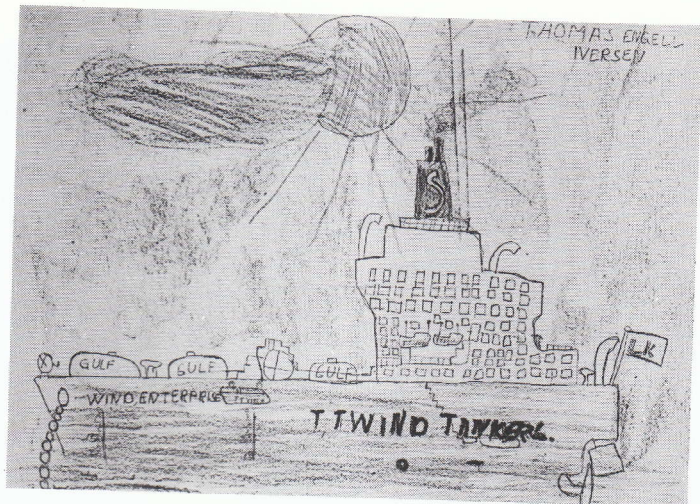
TEGNEKONKURRANSEN

Tegnelysten var nok ikke så stor som vi regnet med, for ved innleverings-
fristens utløp hadde vi bare mottatt 5 tegninger. Derfor prøver vi
en gang til - og fristen for innlevering settes til 1.juni. Da har
dere god tid til å tegne, kanskje noe fra påsken eller 17.mai.
Det blir premier, trøstepremier og diplomer, og noen av tegningene blir
gjengitt i "E.H.S.-GLIMT". Vi minner om adressen:

"E.H.S.-GLIMT"
Lars Krogh & Co.A/S
Boks 1236, Vika
Oslo 1

Tegningene merkes med navn, adresse og alder og aldersgrensen er 12 år.
VI VENTER SPENT PÅ ALLE TEGNINGENE!

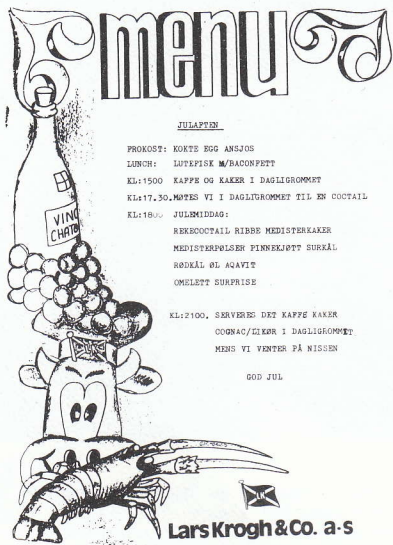
På neste side presenterer vi tegninger fra to unge kunstnere som har
fantasien i orden. Det er bare synd at vi ikke kan få med de fine fargene.



"WIND ENTERPRISE" - tegnet av Thomas Iversen 9½ år



JULETILSTELNING PÅ "WIND ENTERPRISE"




menu

JULAFETT

FRØKOST: KØTTS EGG ANSJE
LUNCH: LUTEFISKE M/BRACONFETT
KL:1500 KAFFE OG KAKER I DAGLIGHØMMET
KL:17.30. MØTES VI I DAGLIGHØMMET TIL EN COCTAIL
KL:18.00 JULMIDDAG:
REKESCOCTAIL RIBBE MEDISTERKAKER
MEDISTERPØLSEN PINNEKJØTT SURELL
RØDKÅL ØL AGAVIT
OMELETT SURPRISE

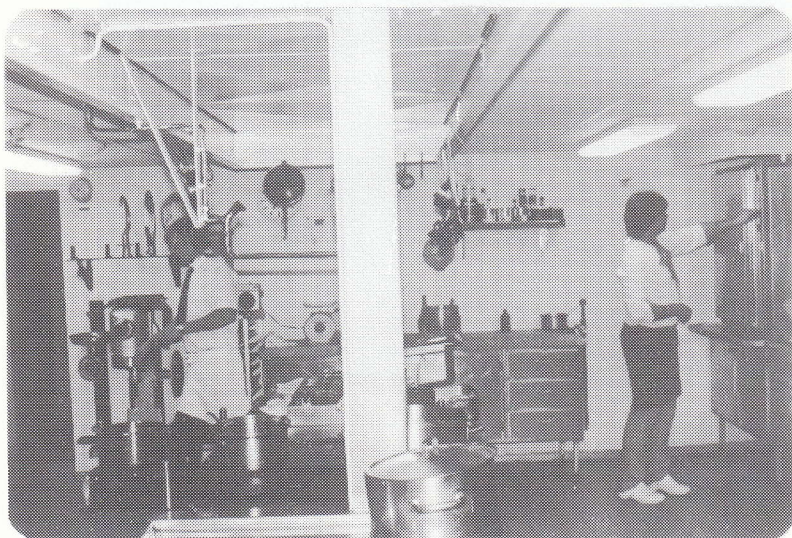
KL:2100. SKRIVERE DET KAFFE KAKER
COGNAC/OLJER I DAGLIGHØMMET
MENS VI VENTER PÅ NISSEN

GOO JUL



Lars Krogh & Co. a/s

Menuen er klar, forberedelsene kan begynne



Stuert Andersen og kokk Hansen i full aktivitet i byssa



Ryktene forteller at resultatet ble et julebord med små og store gastronomiske delikatesser -



som ser ut til å ha gledet folket!

RADIOTELEKS

T/T "WIND ENTERPRISE" fikk for noen måneder siden montert automatisk radioteleks for å effektivisere kommunikasjonen til og fra skipet. Noen vil kanskje spørre hva radioteleks er, og kort forfattet er dette direkte overføring av skrift fra en elektrisk- eller elektronisk skrivemaskin (terminal) til en annen. I senderterminalen blir skriften omdannet til elektriske impulser og sendt ut som radiosignaler til mottakerterminalen hvor signalene igjen blir omdannet til skrift. I landbaserte teleksystem blir signalene sendt ut over telenettet, mens skipsbaserte radiotelekssystem sender signalene til en kystradiostasjon (f.eks. Rogaland Radio) som videresender meldingen eller oppretter en direkte linje mellom skip og landstasjon.

I internasjonal handel og shipping er teleks minst like viktig som telefon, og bare på vårt kontor sendes og mottas det metervis med meldinger døgnet rundt hele året. Skal det f.eks. gis en melding fra Oslo til Los Angeles, er det en tidsforskjell på 8 timer og følgelig vanskelig å få kontakt pr. telefon i vanlig kontortid. Sender man derimot teleks kl. 1600 når noen går fra kontoret i Oslo, vil meldingen skrives ut i samme øyeblikk på kontoret i Los Angeles og vil kunne avleses når folk kommer på kontoret noen timer senere.

Ved teleksoverføring stilles det meget strenge krav til feilfrie meldinger, og forstyrrelser av enhver art kan fullstendig ødelegge innholdet. Spesielt ved HF-radiooverføringer kan forholdene variere ved atmosfæriske forstyrrelser eller elektromagnetisk støy fra ulike kilder (ref. de russiske "støysenderne"). Radiotelekssystemet benytter seg derfor av feilkorrigeringsmetoder som ARQ eller FEC-metoden. ARQ-metoden (Automatic Retransmission Request) benyttes ved direkte kommunikasjon mellom to stasjoner og innebærer at signalene sendes i datakode i små blokker av tre tegn. Mellom blokkene lytter senderen på mottagerstasjon som bekrefter med et tegn for anmodning om neste blokk eller omsending av forrige blokk på grunn av en feil. Dette pågår til hele blokken er mottatt feilfri, eller etter 32 mislykkede forsøk, hvorefter sendingen avbrytes og senderen automatisk kaller opp på nytt.

FEC-metoden (Forward Error Correction) benyttes når det er fler enn en mottagerstasjon. Her sendes meldingen dobbelt ved en liten tidsforskjell mellom tegnene. Mottageren har således to sjanser til å motta tegnene riktig.

ARQ-metoden er en direkte toveis forbindelse mellom to stasjoner som gjør det vanskelig for andre stasjoner å avlytte (tappe) meldinger, mens FEC kan avlyttes av alle eller en eller flere som kjenner kallekoden ved selektivt oppkall. FEC-metoden kan også benyttes ved overføring av meldinger til skipene når de ligger under land, men skipene kan ikke bekrefte mottak ettersom det ikke er tillatt å benytte radiosender under land.

Den installerte radioteleks på "WIND ENTERPRISE" er et integrert system utviklet av firma Thrane & Thrane A/S, Danmark, og levert av Radiocom A/S, Oslo. Systemet som betegnes TT 1600, består av en radioteleksenhet (ARQ), videoskjermenhet, tastaturbord og en skriverenhet. Innebygget i systemet er en mikrodatamaskin med tekstbehandlingsmulighet for lagring av opp til 64.000 telegrammer. Dette vil si et tekstlager på ca. 32 maskinskrevne A-4 sider, hvor meldinger kan lagres, redigeres, sendes og omarbeides ubegrenset antall ganger.

Mikrodatamaskinen kan også automatisk betjene radiostasjonen ved å starte opp senderen og avstemme denne, etablere forbindelse og sende og/eller motta meldinger. Den kan også stille inn mottaker og søke for innkommende anrop, justere senderfrekvensen og ta hånd om trafikken uten at radiostasjonen er betjent. Meldinger kan sendes og mottas graderte, det vil si at bare autorisert personell med kjennskap til avtalte nøkkelord kan få tilgang til meldingen. Et eksempel kan være personlige meldinger som bare radiooffiser med taushetsplikt kan formidle. Fra skip med radioteleks kan sendes radioteleksbrev, det vil si at meldingen blir sendt videre pr. post og postlagt når den ankommer Rogaland Radio. Taksten for radioteleks er kr. 16.- pr. minutt (minstetakst 1 minutt) pluss en ekstra avgift på kr. 10.- pr. brev.

Under gode værforhold vil radiooverføringen av en maskinskrevet A-4 side ta ca. 4 minutter. For radioteleks til skip tilkommer MVA, men det betales ingen ekstra avgift for inntelefonering (til ol3) eller innlevering, som kan gjøres ved de fleste teleekspeidiser. Ved teleksering til skipene bør det oppgis hvor skipet befinner seg samt kallesignal og teleksnummer.

I skrivende stund er tilsvarende radioteleksutstyr levert til "WIND EAGLE" og "WIND ESCORT" og det ventes å være installert og i drift i løpet av første halvdel av april. Skipenes radioteleksadresse vil da være følgende:

"WIND ENTERPRISE" - kallesign.: LDOL - teleksnr. 32552 - (i posisjon.....)
 "WIND EAGLE" - kallesign.: LFGV - teleksnr. 32571 - (i posisjon.....)
 "WIND ESCORT" - kallesign.: LFYY - teleksnr. 32553 - (i posisjon.....)

H.D.

REDERIETS OMBORDVÆRENDE PERSONELL PR. 1/3.1984

T/T "WIND ENTERPRISE"

Kaptein	Oddmund Ose	Ørsta
Overstyrmann	Birger Bugge	Sandefjord
1.styrmann	Torbjørn Johansen	Moss
1.styrmann jr.	Trond Fromholtz	Kr.sund N
Radiooffiser	Gunnar Rødseth	Ålvundfjord
Arbeidsleder	Karsten Fedje	Øyestad
Pumpemann	Arne Olsen	Nesodden
Matros	Knut Harald Berntsen	Hol
Matros	Karsten Halvorsen	Sandefjord
Matros	Magne Hellesfjord	Sunnal
Matros	Benito Nine Vinas	Spania
Maskinsjef	Thor Frøslund	Mandal
1.maskinist	Dagfred Solberg	Sandefjord
2.maskinist	Tom Amundsen	Braskereidfoss
Maskinassistent	Jose Pineiro	Spania
Elektriker	Man Mohan Singh	India
Reparatør	Steinar Johnsen	Skien
Fyrbøter	Per Thorød	Sandefjord
Fyrbøter	Terje Wang	Porsgrunn
Smører	Arvid Heggemsnes	Kvisvik
Stuert	Egil Hammersland	Åsgårdstrand
Kokk	Tor Eng	Oslo
Forpleiningsassistent	Torhild Wang	Porsgrunn
Forpleiningsassistent	Lis Neve Uggerhøy	Langhus

T/T "WIND EAGLE"

Kaptein	Fredrik Klerck Nilssen	Oslo
Overstyrmann	Tore Lund Anderssen	Ytre Laksevåg
1.styrmann	Per Aalmo	Oslo
1.styrmann jr.	Gunnar Johansen	Yven
Radiooffiser	Bertil Engelsaas	Oslo
Arbeidsleder	Sigmund Størseth	Hommelvik
Pumpemann	Derek Williamson	England
Matros	Viggo Blom	Narvik
Matros	Zacharias Joensen	Færøyene
Matros	Håvard Jørgensen	Oslo
Matros	Arve Aaseth	Ottestad
Lettmatros	Guttorm Risvik	Båtsfjord

Maskinsjef	Ragnar Iversen	Sandefjord
1.maskinist	John Jakobsen	Sandefjord
2.maskinist	Kåre Kleiven	Vågåmo
Elektriker	Sven Gustavsen	Sandefjord
Reparatør	Per Malmstrøm	Oslo
Fyrbøter	Julio Gomez Eiras	Spania
Fyrbøter	Morten Haugen	Ringerike
Smører	Arild Johnsen	Fjærdingby
Stuert	Hans H. Larsen	Danmark
Kokk	Per Erik Haugen	Holmestrand
Forpleiningsassistent	Randi Henriksen	Vestby
Forpleiningsassistent	Karin Nikolaisen	Bekkestua

I/T "WIND ESCORT"

Kaptein	Torstein Ringholm	Silsand
Overstyrmann	Olav Sanden	Holmestrand
1.styrmann	Alf Jørgen Sætre	Nybergsund
1.styrmann jr.	Halvard Henriksen	Nanset
Radiooffiser	Jan Armand Hansen	Moelv
Arbeidsleder	Ali Balci	Tyrkia
Pumpemann	John Grøttem	Gausvik
Matros	Harry Larsen	Narvik
Matros	Martinez Prieto	Spania
Matros	Pål Midtskog	Vinstra
Matros	Oddvar Strand	Sandefjord
Lettmatros	Jose Arizaga	Spania
Maskinsjef	Kåre Heggemsnes	Kvisvik
1.maskinist	Tor Svendsen	Madla
2.maskinist	Åge Johannessen	Bergen
Elektriker	Victor Sherer	England
Elektrikerassistent	Bjørn Vik	Dråbak
Reparatør	Arthur Langholm	Kr.sund N
Fyrbøter	Hans Petter Johansen	Nesodden
Fyrbøter	Willy Karlsen	Narvik
Fyrbøter	Bjørn Ramfjord	Moelv
Stuert	John Gjerde	Raudeberg
Kokk	Alf Sørensen	Gjemnes
Forpleiningsassistent	Inger Bjørg Johansen	Dråbak
Forpleiningsassistent	Berit Gutterød	Gol

"SMÅGUTTA HOPPRENN"

I Holmenkoll'n tør d'ikke våge seg opp, men allikevel holder da smågutta hopprenn. På løkka litt nedenfor der hvor jeg bor, var skarp konkurranse i år som i fjor.

En herre som ser på de dristige kropper, spør en av dem hvor mange meter de hopper. "Vi ha'kke no' metermål, vi" svarer Svenn, "vi bruker en do-rull...Vi måler med den".

"Ja,ja" smilte mannen, "det er vel iorden, ...men hvem er det da som i år har rekorden?"
- "Den beste i år er nok Anders Mørk ...for Anders har nyss hoppa atten tærk".

Arne Paasche Aasen

