



"E. H. S. – GLIMT"

ERLING H. SAMUELSENS REDERI A/S

LARS KROGH & CO

KOPPANG

NR. 1 * 6. ÅRGANG * 1. JANUAR 1976

VI GRATULERER!



Kontorsjef Sven E. Pedersen har 1/11 1975 vært i rederiets tjeneste på Koppang i 20 år. Kontorstabens nestor er "still going strong"! Her fotografert i sitt rette miljø - bak skrivepulten.

"E.H.S.-GLIMT" nr. 1. - Januar 1976. 6. årgang.

INNHALDSFORTEGNELSE

- Godt Nyttår!
- Byggenr. 553/560 ved Kockums Mek. Verkstads AB, Malmø
- "Tusenvis av arbeidsledige sjøfolk."
- "--Og når vårsol i bakkane blenkar --"
- Den nye sjømannsloven
- M/S "Sea Wind"
- Skipenes anløpshavner 4. kvartal 1975
- Kurs/opplæring 1975
- Rederiets seilende personell pr. 15/12 1975
- Vi gratulerer!

Redaktør: Armand Carlsen

GODT NYTT ÅR!

Året 1975 har på alle måter vært en videre-utvikling av hva som skjedde ved stengningen av energikildene i Midt Østen i oktober 1973. Verden er i ferd med å komme seg gjennom en av de verste kriser siden 30-årene, og at dette har slått større eller mindre sprekker for noen og enhver, er det vel ingen tvil om.

Imidlertid er det nokså klart at det var ikke noen gitt å forutse hva som skjedde, ei heller å kunne forstå de vidtrekkende følger som hendelsen medbrakte.

Ved oktober-krisen 1973 har politikerne i verden med ett kommet langt sterkere inn i bildet, og det frie næringsliv med transport til sjøs har måttet tåle langt større restriktive ordninger enn tidligere, hvilket også vil fortsette i årene som kommer.

Ved økningen av oljeprisen ble det energiforbruk og den transport som vi hadde kalkulert med, redusert gradvis og i større grad enn mange hadde ønsket. Dette resulterte selvsagt i mindre transport-behov, og med en allerede stor ordretilgang på nye skip, så man relativt raskt at fraktmarkedet ville forsvinne, og at en rekke moderne skip uten certepartier ville måtte gå i opplag.

Året 1975 har for mange av oss vært viet helt andre problemstillinger enn det man hadde gjort regning med. Verksteder, finansinstitusjoner og redere har i nært samarbeid forsøkt å løse den situasjon som vi er kommet opp i, til felles beste for fremtiden. Også de topp-internasjonale organisasjoner forsøker å gjøre sitt for igjen å få verdenssituasjonen på bedringens vei, dempe noe på inflasjonen, oppnå full sysselsetting samt ivareta sine respektive lands interesser.

Stormaktenes ledere forsøker i større grad enn tidligere å forhandle seg frem til resultater, og dette ser man spesielt når det gjelder utenriksminister Kissinger's mange reiser hvor "step by step"-metoden pr. idag har ført frem, selv om det har tatt adskillig lengre tid enn mange av oss gjorde regning med.

Våre to skip har seilt driftsmessig godt i året som gikk. M/S "Aimée" har under opplaget i Uddevalla fått en ny ansiktsløftning, og jeg vil takke alle som var med på å gjøre dette. M/T "Wind Endeavour" har seilt på det åpne marked, og bare dette i seg selv er et meget positivt tegn, og når man ser på driftsresultatet, har vi faktisk sammen greid å dekke driftsutgiftene. Dette ser jeg også som et positivt tegn og som et bevis på et godt samarbeid mellom mannskap ombord og personale i land.

Mange spør seg om når bedringen vil komme. Ingen kan gi svaret på dette, men én ting er i ethvertfall sikkert, den vil komme. Man snakker om at noen er optimistiske, andre er pessimistiske, men det er vel kanskje bedre å være realistisk, og med dette mener jeg at denne depresjonstiden innen skipsfarten vil vare noen år fremover. Jeg ser enkelte tegn som tilsier dette. Jeg skal ikke her gå i detaljer med statistikker, for en statistikk er etter min mening ikke annet enn hva en analytiker har kommet frem til på grunnlag av et tallmateriale som vanligvis, allerede når det er avsluttet, er historie.

Dermed er det ikke sagt at jeg neqlisjerer statistikker, snarere tvert om; jeg forsøker selv å analysere dem, og ved hjelp av disse har jeg funnet mange morsomme opplysninger.

Vårt rederi er et rederi som har store forpliktelser, spesielt hva angår våre to nybygninger ved Kockums Mek. Verkstads AB i Malmö, byggenr. 553 og byggenr. 560, som vil bli levert fra verkstedet henholdsvis 3. kvartal 1976 og 3. kvartal 1977.

Jeg er fullt beredt til å ta levering av disse to skip, men at det vil komme til å forplikte og at vi likeledes skal gjennom en vanskelig tid, er det vel ingen tvil om.

Jeg takker dere alle for godt samarbeid i året som gikk, og sender mine beste hilsner til de respektive familier.

Lars Krogh

BYGGENR. 553/560 VED KOCKUMS MEK. VERKSTADS AB, MALMØ

Det første skipet av rederiets to nybyggingskontrakter ved Kockums Mek. Verkstads AB er nu under konstruksjon.

Skipene som blir på ca. 350.000 tdw., såkalt ULCC, er turbindrevet og får følgende dimensjoner:

Lengde: 362,45 meter
Bredde: 60,00 "
Dyppgående: 22,38 meter (73'03")

Skipene bygges i dokk etter "byggkloss-system", det vil si større seksjoner av forskip, akterskip, maskinrom, pumperom og lastetankseksjoner blir ferdigbygget på land. Forskjellig hjelpemaskineri med rørsystemer og utstyr monteres i seksjonene.

Med store kraner, en på 1.500 tonn (Europas største) og en på 800 tonn som begge har kranbaner på hver side av byggedokken, løftes de ferdige seksjoner på plass og bygges sammen.

Fremdriftsmaskineriet. Det blir innstallert et Stal-Laval turbinanlegg av type HP 45/86 på ca. 40.000 akselhestekrefter som opererer med et damptrykk av 60 kg/cm² med en damptemperatur av 510 °C.

Turbinanlegget blir bygget ved Kockums etter lisens fra Stal-Laval, Finspång, som også leverer de fleste kompliserte deler som turbinrotorer, mellomvegger ved ledeskovler og innvendige geardeler.

Hovedkjeler. Damp til turbinanlegget blir levert fra 2 stk. "Combustion Engineering" V 2 M 8 kjeler som bygges ved Kockums. Hver kjele kan levere opp til 90.000 kg/damp/time med et trykk på 60 kg/cm² overhetet damptemperatur på 510 °C.

Kjelen blir automatisk operert med Kockums Forbrenningskontroll, overvåket av Kockums Brennerkontroll og Kockums Flammevakter med Kockums sikkerhetssystem.

Elektrisk kraft. For strømproduksjon blir innstallert 1 stk. turbin-generator av Stal-Laval fabrikat type VM 0.8 D 5 med generatorytelse på 1.700 kw./440 volt og 2 stk. "Hedemora" type V 16 a/12 dieselgeneratorer hver på 1280 kw./440 volt.

Total generatorytelse = 4.260 kw.

Kontrollrommet i maskin. Den vesentlige overvåking av maskineriet foregår herfra. Rommet er lydisolert og luftavkjølt. Maskineriet er beregnet på ubemannet maskinrom og har E.0.-klasse.

Lasteoljepumper. For lasteoljebehandling blir det installert 4 stk. Jønkøping Mek. Verkstads sentrifugalpumper med kapasitet hver på 5.500 m³/time, totalt 22.000 m³/time. Pumpene blir drevet av hver sin Stal-Laval turbin, bygget ved Kockums. Lasteoljepumpene er utstyrt med automatisk strippestystem "Jønkøpings Centri Strip System".

Lastetankene. Disse er inndelt i 9 sentertanker og 11 wingtanker med 2 wingtanker avsatt for ren ballast. Sentertank nr. 9 og nr. 8 er arrangert som sloptanker med varmeslynger, likeledes kan sentertank nr. 9 benyttes som bunkerstank om nødvendig.

Lastekontrollrom er plassert i forkant i innredningen på B-dekk, og er luftavkjølt. De vesentlige losse- og lasteoperasjoner foregår herfra.

Broa er velutstyrt med moderne navigasjonsinstrumenter, 2 stk. radar - en Raytheon TM 1660/15S og en Raytheon RM 1645/12. Radio peileapparat ITT type ADF 2200, Gyrokompass type Sperry MK 37 med autopilot. Ekkolodd av "Simrad" fabrikat og fartslogg type SAL 24. Decca blir leiet.

Videre er det gjort forberedende arbeid for senere installasjon av Norcontrol "Databridge" med satelitt navigering og Raytheon Doppler Speedlogg.

Radiostasjon av type EB 1500 United Marine Electronics. Selective calling av Siemens "Simcall" blir installert.

Byssa er plassert på B-dekk og er utstyrt med de mest moderne hjelpemidler på området.

Proviantrommene på A-dekket har kjøttrom beregnet på + 25°C, fiske-rom til + 20°C, rom for meieriprodukter + 4°C og grønnsakrom til + 4°C. Et forrom med kjøttstagg og avtinningskum er arrangert. Tørrproviantrommet er luftavkjølt til 15 - 17°C.

Lugarene er plassert på de forskjellige dekk i brobygningen. Alle er enmannslugarer, romslige og velutstyrte med egne bad og toalett.

D-dekket er arrangert for fritidsaktiviteter med gymnastikkrom, kino og bordtennisrom, bibliotek, badstubebad med dusjrom og svømmebasseng. Dekket gir også god anledning for avkobling med utendørs aktiviteter og solbad.

Offiserenes- og mannskapets dagrom er også plassert her. Baren ligger mellom dagrommene og kan servere til begge sider. Store skyvedører deler dagrommene og gir muligheter til å slå dagrommene sammen ved hyggekvelder og spesielle tilstelninger.

Desentralisert driftsform skal også innføres ombord i byggenr. 553. I denne forbindelse vil det bli gjennomført et administrasjonskurs i februar 1976.

Vedlikeholds-, budsjettssystemer og andre administrative hjelpemidler vil bli utviklet på linje med M/T "Wind Endeavour"s opplegg.

De første medlemmer av byggetilsynet er nu stasjonert ved Kockums og er engasjert vesentlig med inspeksjon av skrogseksjoner, utarbeidelse av reservedelsopplegg og bestillinger, samt drifts- og vedlikeholdsopplegg.

"TUSENVIS AV ARBEIDSLEDIGE SJØFOLK!"

Under denne heading oppfordret vi i forrige utgave av "E.H.S.-Glimt" vårt seilende personell til å komme med eventuelle forslag til fremtidige ferieordninger for sjøfolk.

Vår utfordring har ikke fått noen særlig respons så langt vi ved rederikontoret har erfart. Det er imidlertid helt tydelig at de følgende synspunkter, som er fremsatt av styrmann N.J. Yrvin, er et resultat av vår oppfordring. Vi takker for innlegget som inneholder flere meget gode tanker. Andre meninger mottas fremdeles med takk.

"--OG NÅR VÅRSOL I BAKKANE BLENKAR FEK HAN HUG TIL SIN HEIMLIGE STRAND"

En ferieplan som tar hensyn til alles ønsker finnes ikke. I enkelte rederier er det gjennomført en ny ferieordning for skipsførere og maskinsjefer. Den innebærer at hver kategori deler båten mellom seg etter et eget utarbeidet feriemønster. Ordningen begynner å spre seg både til skipsledelsen forøvrig og andre fast ansatte. Tiden hjemme har i en viss utstrekning vært benyttet til kurs og planlegging av neste periode ombord. Andre aktuelle tema har også vært tatt opp slik som:

Utvikling av nye driftsplaner.

Feedback når det gjelder nåværende ordninger.

Utvikling av kurs og utdanningsopplegg.

Planlegging av nybygg.

Rederiets nåværende ferieordning baserer seg på sjømannsloven og har dermed et meget godt fundament. Ser vi litt inn i fremtiden, skinner vi førti timers uke og fem ukers årsferie. Bare disse to enkle fakta bringer oss nærmere 6 - 3 (4 - 2). Fordelingen vil vel da kunne bli som følger:

4 måneder ombord

2,5 måneder ferie

1,5 måneder kurs/dis. rederiet.

En slik ordning gir en omløpsperiode på to år. Videre får personalet en høst/juleferie, en vinter/vårferie og en sommerferie pr. periode. Rederier som allerede har gjennomført ordningen sies å ha et stabilt mannskap også i nullperiodene.

N.J. Yrvin

DET NYE SJØMANNSLOVEN

er vedtatt av Stortinget. I oktober 1965 ble det nedsatt en komité som fikk i oppdrag å gjennomgå vår nåværende sjømannslov, og avgi innstilling om endringer som måtte ansees påkrevet og ønskelig.

Sjømannslovskomiteéns innstilling med noen endringer som kom under Stortingets behandling av denne, ble vedtatt av Stortinget den 30. mai i fjor og trådte i kraft fra 1. desember 1975.

Av de sakene som skapte debatt nevner vi § 4, aldersgrense for å m^ønstre ut - som for piker ble nedsatt til 18 år, men for gutter fortsatt er 16 år.

Av andre endringer kan vi nevne forenkling av bestemmelsene om tjenesteforholdets varighet (kontraktstid og oppsigelsesfrist). Oppsigelsesfristen settes til minimum 1 måned både for offiserer og underordnede.

Hvis ikke fratredelseshavn er avtalt og sjømannen sies opp av skipet, får han fri hjemreise til bostedet eller forhyringsstedet. Det samme skal gjelde i alle tilfelle av oppsigelse på grunn av skipets salg eller på grunn av opplag.

Ved velferdsavmønstring på grunn av dødsfall innen sjømannens nærmeste familie, slipper sjømannen å erstatte utgiftene ved å skaffe ny mann (men betaler selv sin hjemreise).

Ved avskjed som berettiger til erstatning i form av to måneder ekstrahyre, skal sjømannen dessuten få fri reise hjem eller til forhyringsstedet.

Det innføres en særlig paragraf om rederiansettelse.

I bestemmelsen om sykepleie for rederens regning forlenges maksimumsperioden fra nu 12 uker til 16 uker. Perioden skal dog bare være maksimum 2 uker hvis sjømannen forpleies i sitt hjemland og der er medlem av noen trykdeordning.

Den maksimale sykehyreperiode skal i alle tilfelle være 2 måneder, uansett statsborgerskap, bosted, om sjømannen er offiser eller underordnet - og uansett om fratredelsen finner sted i Norge eller utlandet.

Dog skal perioden være 3 måneder dersom sjømannen i løpet av de 10 siste år har minst 36 måneders tjeneste på norske skip.

Ordningen med ileggelse av disiplinærbot (logging) oppheves.

M/S "SEA WIND"

Lille julaften overtok vi supply-skipet "SEA DISCOVERER" på 499 brutto registertonn og 800 tonn dødvekt fra N.R. Bugge i Tønsberg. Skipet, som nu eies av I/S Sea Wind ved Lars Krogh & Co., skal fortsatt disponeres av N.R. Bugge og delta i rederiet Bugge's supply-skip-pool. Ved overtagelsen ble skipets navn endret til "Sea Wind".

SKIPENES ANLØPSHAVNER 4. KVARTAL 1975

Havn	Ankomst	Avgang	Formål
<u>M/S "AIMEE"</u>			
Rotterdam	29/9	4/10	Dokking
Baltimore	19/10	29/10	Lasting
Norfolk	29/10	12/11	"
Los Angeles	29/11	29/11	Bunkring
Chiba	16/12	17/12	Lossing
Mizushima	19/12	21/12	"
Vancouver B.C.	4/1 ?		Lasting

M/T "WIND ENDEAVOUR"

Yosu	8/10	13/10	Lossing
Dubai	1/11	18/11	Div. arbeider
Ras Tanura	19/11	21/11	Lasting
Long Beach/El Segundo	30/12	?	Lossing

KURS/OPPLÆRING 1975

Maskinsjef Verner B. Andersen	Administrasjonskurs/februar
Maskinsjef Thor S. Frøslund	Turbinkurs (Stal-Laval)/april
Kaptein Gard B. Hansen	Administrasjonskurs/februar
Maskinsjef Kåre Heggemsnes	Turbinopplæring på T/T "Hudson Venture" - januar/juni
Stuert Wiggo Johansen	Administrasjonskurs/februar - Stuertkurs/april
Kaptein Gunnar Knutsen	Kurs i slokningstaktikk/desember
Overstyrmann Oddmund Ose	Administrasjonskurs/februar
Førstestyrmann Dietmar Wolter	Styrmannsskole i Porsgrunn 1974/75

Det har dessverre vært meget vanskelig å få gjennomført en tilfredsstillende kursvirksomhet i år. Dette skyldes utallige avlyste kurs på grunn av manglende tilslutning. Altså nok et resultat av de dystre tider som skipsfarten for øyeblikket er inne i. Vi hadde nemlig svært gjerne sett at listen over rederiets kursdeltagere i 1975 hadde vært minst dobbelt så lang som den vi her har gjengitt ovenfor.

For vårt seilende personell som i årets løp er blitt påmeldt til kurs av ulike slag - og senere har fått beskjed om at "dessverre kurset måtte avlyses grunnet dårlig oppslutning" - er dette langt fra tilfredsstillende. Vi håper imidlertid at forholdene snart vil bedre seg på dette området, slik at kursvirksomheten igjen kan drives som den bør - og som vi gjerne ser at den blir drevet.

Rederiets seilende personell pr. 15/12-75.M/S "AIMEE".

Kaptein	Gard Hansen	Torød
Overstyrmann	Oddmund Ose	Ørsta
Førstestyrmann	Leif Arne Bekken	Kristiansund N.
Annenstyrmann	Truls Øye	Jessheim
Radiooffiser	Bjørn Erik Vollan	Tyllidalen
Pumpemann	John Emil Eilertsen	Harstad
Arbeidsleder	Ivar Stutelien	Ringsaker
Matros	Cato Fugleberg	Haugabygd
Matros	Ragnar Hansen	Hol
Matros	Odd Jensen	Harstad
Matros	Benito Nine Vinas	Pontevedra, Spania
Matros	Jan Solem	Steinkjer
Lettmatros	Bjørn Farstad	Farstad
Lettmatros	Rune Kristiansen	Skårer
Lettmatros	Kurt M. Stensrud	Oslo
Maskinsjef	Verner B. Andersen	Kristiansand S.
Førstemaskinist	Bohdan A. Brzyski	Gjøvik
Annenmaskinist	Rolf S. Nyberg	Løten
Maskinassistent	Håvard Øygard	Bismo
Elektriker	Trygve Solbakken	Jevnaker
Reparatør	Arne K. Sandbæk	Hønefoss
Motormann	Ørnulf Bjerkely	Hønefoss
Motormann	Borger Nilsen	Brandval
Motormann	Nestor Barlis Perez	Ecija, Filippinene
Smører	Tom Nettum	Bilitt
Smører	Frank Rugsveen	Vingrom
Kokk/stuertvikar	Karl Larsen	Hol
Hjelpepike	Unni Einarsen	Narvik
Hjelpemann	Hans Gulbrandsen	Hamar
Hjelpepike	Gretha Nyberg	Løten
Hjelpepike	Anna Stutelien	Ringsaker

M/T "WIND ENDEAVOUR".

Kaptein	Arthur Andenes	Oslo
Overstyrmann	Odd Hasund	Ålesund
Førstestyrmann	Dietmar Wolter	Porsgrunn
Annenstyrmann	Niels-Jul Yrvin	Bergen
Radiooffiser	Jan Armand Hansen	Moelv
Pumpemann	Jon Johansen	Brununddal
Arbeidsleder	Gudmund A. Berntsen	Kirkenes
Matros	Ali Balci	Mudanya, Tyrkia
Matros	Oscar Cortes Soto	Valparaiso, Chile
Matros	Frants Eriksen	V. Slidre
Matros	Oddvar Konnestad	Grimstad
Matros	Leif Tore Nilsen	Vestvågøy
Lettmatros	Machdali Bin Muhadin	Bik Pđang, Indonesia
Maskinsjef	Karsten A. Hovland	Tønsberg
Førstemaskinist	Finn Andersen	Tønsberg
Annenmaskinist	Svein Erik Baltzersen	Oslo
Maskinassistent	Sverre Bratlie	Brununddal
Elektriker	Bernt Lorentz	Heiligen Hafen, V-Tyskland
Reparatør	Arvid Båtstad	Otta
Motormann	Arne Jensen	Sjøvegan
Motormann	Olaf Madsen	Hamar

Smører	Torgeir Henden	Gjøvik
Smører	Anders Terje Odden	Hønefoss
Stuert	Arne Gilberg Rønning	Våler i Solør
Kokk	José Soto Esmerodes	Barcelona, Spania
Hjelpemann	Terje Finnebråten	Åmot
Hjelpemann	Olaf Ragnar Kleiven	Vågåmo
Hjelpepike	Janne Ottesen	Asker

B.Nr. 553.

Maskinsjef	Thor S. Frøsland	Mandal
Førstemaskinist	Kåre Heggemsnes	Kristiansund N.

Hjemneværende.

Stuert	John Gjerde	Raudeberg
Førstemaskinist	Jon E. Ellingsen	Bodø
Stuert	Wiggo Johansen	Bodø
Kaptein	Gunnar Knutsen	Nattland
Radiooffiser	Jon A. Sollihaug	Hommelvik

VI GRATULERER!

(Fødselsdager i tiden 1/1 - 31/3)

M/S "AIMEE".

Kaptein Gard B. Hansen
Radiooffiser Bjørn Erik Vollan
Pumpemann John E. Eilertsen
Arbeidsleder Ivar Stutellen
Matros Ragnar Hansen (30)
Matros Benito Nine Vinas
Elektriker Trygve Solbakken

M/T "WIND ENDEAVOUR"

Kaptein Arthur Andenes
Overstyrmann Odd Hasund (50)
Matros Frants Eriksen
Matros Oddvar Konnestad
Reparatør Arvid Båtstad (30)
Motormann Arne Jensen

Ferierende.

Stuert John Gjerde
Radiooffiser Jon A. Sollihaug

"Kontorpersonell".

Befrakter Erik Kinander
Ingeniør Trygve Lund
Siviløkonom Kjell G. Abyholm
Regnskapsjef Odd Lium