

"E. H. S. – GLIMT"

ERLING H. SAMUELSENS REDERI ^{A/S}

LARS KROGH & CO ^{A/S}

KOPPANG

NR. 1 * 1. KVARTAL 1982 * 12. ÅRGANG

"E.H.S.-GLIMT" nr. 1 - 1. kvartal 1982 - 12 årgang

INNHOLDSFORTEGNELSE

- Tanker ved årsskiftet
- Energiøkonomisering på våre skip
- Julebord på Koppangtunet
- Glimt fra T/T "WIND EAGLE"
- T/T "WIND ENTERPRISE" i dokk
- "Posten skal frem"
- Rederiets ombordværende personell pr. 16/2-82
- "Lang og tro tjeneste"
- Nyansettelser/fratredelser

Redaksjon: Armand Carlsen

Opplag: 350

Trykk: Lobo-Gruppen A/S

Oljeproduksjonen i de land som er medlem av organisasjonen av oljeproduserende land, OPEC, er den laveste på ti år. Produksjonen fra OPEC-landene har falt med ca. 28% fra 1977 til 1980. Produksjonsnedgangen fortsetter og har i forhold til i fjor falt med 16%.

Hovedårsaken til den synkende produksjon er i første rekke redusert etterspørsel, men også økt produksjon i de oljeproduserende land som står utenfor OPEC, så som Mexico, Storbritannia og Norge.

På grunn av den stadig stigende oljepris har forbrukerne vært presset til å energiøkonomisere, og dette har lyktes i langt større grad enn noen trodde var mulig. Industrien og de private forbrukere utnytter i dag oljen langt mer effektivt enn tidligere.



Men det er lyspunkter. Den overproduksjon vi i dag har, har skapt en indre strid i OPEC og kan resultere i ren "priskrig". Denne "priskrig" kan få OPEC-samarbeidet til å slå sprekker, og dette vil resultere i at de OPEC-land som har dårlig økonomi, vil dumpe prisene og produsere mer. Jeg tenker da spesielt på Iran og Irak. Kanskje ønsketenkning, men ingen umulighet dersom krigen Iran/Irak trappes ned.

Et annet lyspunkt er den opptrapping som har skjedd på "scrapping" siden. Vi ser stadig at første generasjons VLCC'er bygget før 1972, er blitt hugget opp, og dette reduserer klart tonnasjeoverskuddet.

Et tredje lyspunkt er at vi nå ser en stadig økende interesse internasjonalt for å redusere oljeforurensninger ved å ratifisere de forslag til avtaler som er utarbeidet av IMCO. De fleste innenfor næringen regner med at de få land som må ratifisere avtalene for å få satt IMCO's regler ut i livet, vil gjøre dette i løpet av våren, med den følge at avtalene gjelder fra sommeren 1983. Dette vil sette mange "sub-standard" skip utenfor vanlig trade.

Våre skip tilhører og vil fortsatt tilhøre den mest moderne og avanserte gruppe tankskip som eksisterer.

La meg samtidig få benytte anledningen til å takke dere for et godt samarbeid i året som gikk, takke dere for den interesse dere har vist ved å holde skipene i topp stand og til slutt ønske dere en god fortsettelse på det året vi nu har påbegynt.

Lars Krogh

ENERGI ØKONOMISERING PÅ VÅRE SKIP

Etterhvert som bunkersprisene raste oppover (fra USD 12-15 våren 1974 til USD 180-200 pr. tonn i dag), ble bunkerskostnadene den langt største kostnad når det ses bort fra kapitalkostnader. På full fart vil våre 3 skip til sammen forbrenne for ca. kr. 3/4 million pr. dag. Med 10 knops fart koster brenseloljen ca. kr. 1/4 million pr. dag.

Naturlig nok har rederiet i de siste år satset mye på å forbedre skipenes brenselsforbruk, dvs. å energiøkonomisere så godt som mulig.

På grunnlag av ovenstående er da "slow steaming" det helt naturlige å starte med. Det er enkelt og hurtig å iverksette. Etter at Predikt 10's speed optimaliserings-program ble utarbeidet av NSFI, har vi konstatert at skipene i den første tid, til tross for sterk fartsreduksjon, gikk med for høy fart - markedsratene og bunkersprisene tatt i betraktning.

Konvertering til dieselmbygging av turbin med ny propell ble vurdert, og til tross for at dieselmotor vil kunne gi en reduksjon i bunkersforbruket på 30-40%, er investeringen så stor at en ombygging gir langt større forrentning og betaler seg følgelig over langt kortere periode (under forutsetning av at skipene ikke går i opplag).

Skipene vil få redusert fart (15.2 knop), større propell (9.2 - 11 m), lavere turtall (60 RPM) og en antatt brenselsreduksjon på 8-12%. Modellforsøk viser at skipenes akterskrog synes å være så godt at de opprinnelig antydde 12-17% nok ikke oppnås.

Skipene vil bli ombygget i løpet av 1982. Allerede under byggingen ble selvpolerende maling vurdert, men med altfor lite erfaringsmateriale, torde vi ikke den gang satse på denne type maling. Skipene, bortsett fra T/T "WIND ENTERPRISE" som allerede hadde fått KK-primer, ble imidlertid forberedt for denne maling ved første dokking.

Seneré viste det seg at malingleverandører hadde endret sine krav slik at det ble vanskelig å få påført den selvpolerende type uten betydelige investeringer på grunnlaget (sandblåsing, ny primer). Følgelig ble ny malingleverandør valgt for T/T "WIND EAGLE". Erfaringene fra denne type sammenholdt med A/F maling er gode. Hittil ser innsparing ut til å ligge på 8-9% på ballast og 3-4% på last. Basert på disse tall er innsparing i bunkerskostnader langt større enn totale malingkostnader (inkludert verkstedkostnader) fordelt over de 3-4 år som denne maling er antatt å holde skipet fritt for begrovnig.

For å få en kontinuerlig oppfølging av skipenes maskineri og skrogtilstand bestilte vi fra NSFI det såkalte Predikt 10 systemet. Det består av 3 regne-maskinbaserte programmer; Steam, Fouling og Speed. Etter målinger ombord og omfattende programmer hvor alle de kjente ligninger for maskineri og påvirkning av sjø og vær er medtatt, ble T/T "WIND EAGLE"s program ferdig sommeren 1981.

Såvidt vi vet er T/T "WIND EAGLE" det eneste skip i verden som har dette system med computer plassert ombord. På alle andre skip som har Predikt 10, er computeren plassert i land. Målinger må derfor tas ombord og sendes hjem, og deretter mottas spørsmål og eventuelle instruksjoner for hvordan tilstanden kan forbedres.

I Norge er det svært få rederier som har tatt systemet i bruk.

Når speed-programmet foretar en beregning av optimal fart og resultat for en rundtur pr. dag, baserer systemet seg på opplysninger om maskin og skrog-tilstand, driftskostnader pr. dag, havnekostnader, demurrage-/despatch-beløp, worldscale 100-rate for den tur som skal foretas, markedsraten som forventes nå - eventuelt i fremtiden, nåværende eller forventet bunkerspris. Ved å variere de enkelte ovenstående faktorer, vil skipets ledelse til enhver tid kunne regne seg frem til hvordan f.eks. 1% endring vil påvirke resultatet og farten.

Det er vanskelig å anslå noen spesifikk innsparing på grunn av Predikt 10. NSFI fant at skipenes tilstand allerede var meget god. Muligheten til så enkelt og hurtig til enhver tid å kunne følge opp hele skipets driftssituasjon og inntjeningssevne, bør imidlertid kunne gi et engasjement og en påpasselighet som på sikt vil gi lavere kostnader og dermed et bedre resultat enn uten et slikt managementverktøy.

For øvrig arbeides med endel andre forhold. Blant annet vil en elektrisk fødevannspumpe bli installert i stedet for den nåværende dampdrevne. Ifølge Salén kan dette gi en innsparing på 4-6 tonn pr. døgn.

KGÅ

J U L E B O R D P Å K O P P A N G T U N E T

4. desember var det atter en gang duket for julebord på Koppangtunet Gjestgiveri for de ansatte i Lars Krogh-konsernet på Koppang og i Oslo. Unntatt var de ansatte på Koppangtunet, som i likhet med tidligere, hele tiden hadde nok med å sørge for at vi andre fikk dekket vårt behov for mat og drikke. Som vanlig var maten av ypperste klasse - og selv Dahlby var til slutt tilfreds. Det er vel imidlertid ikke verdt å utdype dette noe nærmere, for da slipper han vel krokodillen sin løs igjen.

Stemningen var hele tiden på topp hos de i alt ca. 60 festdeltagerne, som altså representerte de fleste selskaper innenfor Krogh-gruppen. Det er etterhvert blitt en fin tradisjon å møtes til disse årlige juleselskapene på Koppang.

Redaksjonen var til stede med kamera, og endel bilder ble knipset i kveldens løp. Enkelte har vi også våget oss på å ta med i avisen til glede for noen og til forargelse for andre.

Som vanlig holdt man det gående med dans og moro langt ut i de små timer, og de fleste av Oslo-deltagerne var nok nødt til å ta seg en lur eller to på bussen nedover dagen derpå.

Ellers hersker det kun én mening om festen. Den var meget vellykket, hvilket bekrefter at denne tradisjon bør holdes ved like i årene som kommer.

Hans Dalen, Bjørg
Kielland og Ola Moen
har begynt på kaffen.



Mens Sven E. Pedersen
og Armand Carlsen
prøver seg på sigarene.



Kaffe og likør til
Per og Doris Gran.



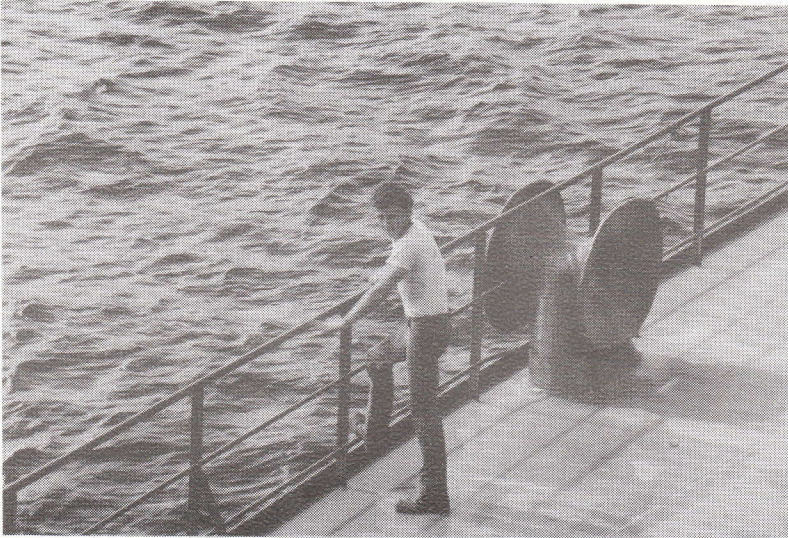
GLIMT FRA T/T "WIND EAGLE"

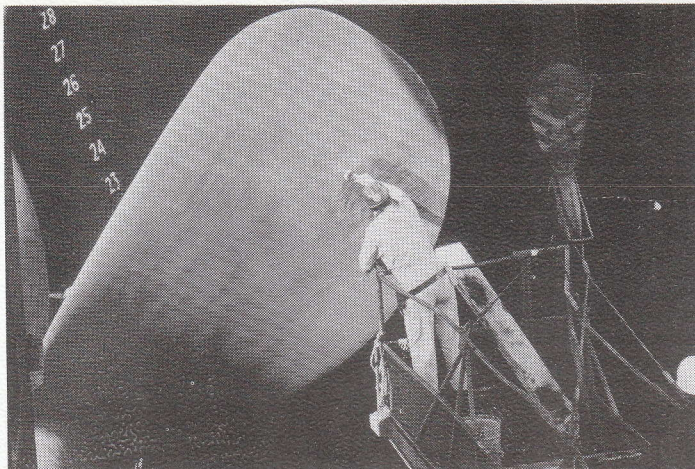


Klart for hjemreise og ferie.
1. styrmann Roy Martinsen lar gleden
komme til uttrykk.



Helikopteret lastes opp for land-
setting i Cape Town.





T/T "WIND ENTERPRISE" gjennomgikk dokking ved ASRY i Bahrain i tidsrommet 3/1 - 15/1 i år. Fra inspektør Hanssen har vi fått dette bilde, som viser propellen under ruhetsmålingen. Her får man et lite innblikk i proporsjonene, noe som sikkert vil være interessant for de fleste.

"POSTEN SKAL FREM"

At Postverket fremdeles setter sin ære i at posten alltid skal frem, det er vel noe vi alle er glade for. Denne parolen sier imidlertid ikke noe om når posten kommer frem, og at tidsfaktoren ikke alltid blir nok respektert, er eksempelet nedenfor et tydelig bevis på. Som den våkne leser vil se, har det avbildede postkort brukt over 17 år fra avsender til mottageradresse. Kortet er postlagt i Swansea i England av et besetningsmedlem på rederiets daværende tankskip "ANITA" 15. august 1964 og ankom til mottageradressen i Levanger 18. november 1981! Utrolig, men sant! Det hører med til historien at adressaten i mellomtiden er flyttet til ukjent adresse, og Postverket har returnert kortet til avsenderen via vår adresse. M/T "ANITA" ble for øvrig solgt 19. januar 1968.

POSTCARD

CORRESPONDENCE

SWANSEA 15 AUG 1964 G.L.A.M.

GEVAINGER 18-11-81

LITTER Please

Retur Retour

<input type="checkbox"/>	Ukjent adresse	Adr. insuffisante
<input type="checkbox"/>	Nøkket mangelt	Refusé
<input type="checkbox"/>	Ikke hentet	Non réclamé
<input type="checkbox"/>	Avvik	Erreur
<input type="checkbox"/>	Opphørt	Cessé
<input type="checkbox"/>	Død	Décédé
<input type="checkbox"/>	Ukjent adresse	Débarqué
<input type="checkbox"/>	Flyttet	Déménagé
	Ny adr. ukjent	Nouve ad.
		Inc. inq.

THE CIVIC BUILDINGS AND FLORAL CLOCK, SWANSEA PT2772

SKOGN 27-11-81

24-11-81

REDERIETS OMBORDVÆRENDE PERSONELL PR. 16/2-1982

T/T "WIND ENTERPRISE"

Kaptein	Fredrik Klerck Nilssen	Oslo
Overstyrmann	Magnar Valbø	Oslo
1. styrmann	Peder Hammer	Saupstad
2. styrmann	Gunnar Johansen	Tune
Radiooffiser	John Sollihaug	Fauske
Arbeidsleder	Sigmund Størseth	Malvik
Pumpemann	John Eilertsen	Gausvik
Matros	Alfredo Sharkey Yanez	Chile
Matros	Tomas Abalo Boveda	Spania
Matros	Viggo Blom	Narvik
Matros	Zacharias Joensen	Færøyene
Matros	Antonio Rodrigues	Portugal
Matros	Benito Paz Santos	Spania
Matros	Hans Kristian Lerdahl	Lierfoss
Lettmatros	Roy Eilertsen	Gausvik
Maskinsjef	Thor Frøsland	Mandal
1. maskinist	John Jakobsen	Sandefjord
2. maskinist	Henning Strand	Porsgrunn
Maskinassistent	Jose Pineiro	Spania
Elektriker	Man Mohan Singh	India
Elektrikerassistent	Egon Omar	Aurskog
Reparatør	Svein Roland	Moelv
Reparatør	Johnny Pedersen	Uvdal
Fyrbøter	Tom Bringsjord	Hammerfest
Fyrbøter	Julio Gomez Eiras	Spania
Fyrbøter	Manuel Diaz Guillan	Spania
Smører	Erik Westergren	Sandefjord
Smører	Leif Harald Ragnmyr	Oppegård
Stuert	Egil Hammersland	Åsgårdstrand
Kokk	Carl Petter Andersen	Sandefjord
Forpleiningsass.	Randi Henriksen	Vestby
Forpleiningsass.	Björg Johansen	Ås
Forpleiningsass.	Karin Nikolaisen	Bærum

T/T "WIND EAGLE"

Kaptein	Arthur Andenes	Oslo
Overstyrmann	Olav Sanden	Holmestrand
1. styrmann	Arild Hagen	Åbogen
2. styrmann	Halvard Henriksen	Nanset
Radiooffiser	Torbjørn Pedersen	Hadsel
Arbeidsleder	Svend Erik Sandberg	Brennåsen
Pumpemann	Derek Williamson	England
Matros	Jose Nine Oubina	Spania
Matros	Ole Bjørnnes	Batnfjordsøra
Matros	Ramon Perez Fernandez	Spania
Matros	Jose Navarro Perera	Oslo
Matros	Johnny Hansen	Olderdalen
Lettmatros	Svein Tore Svendsen	Drammen
Maskinsjef	Torger Jevne	Kolbjørnsvik
1. maskinist	Øyvind Bredezen	Kristiansand S
2. maskinist	Åge Johannessen	Bergen
Elektriker	Ram Murthy	India

Reparatør	Bjørn Christoffersen	Horten
Fyrbøter	Jan Pedersen	Dokka
Fyrbøter	Steinar Skjelland	Andebu
Fyrbøter	Kjetil Berntsen	Tromsø
Smører	Jan R. Viker	Tjølling
Smører	Roar Eriksen	Kåfjord
Stuert	Jan Martin Nilsen	Sandefjord
Kokk	Finn Larsen	Sandefjord
Forpleiningsassistent	Anna Stutelien	Brumunddal
Forpleiningsassistent	Solveig Solberg	Oslo
Forpleiningsassistent	Aina Tvedt	Oslo

T/T "WIND ESCORT"

Kaptein	Torstein Ringholm	Silsand
Overstyrmann	Sverre Aarsbog	Sætre
1. styrmann	Leif A. Bekken	Kristiansund N
1. styrmann jr.	Trond Fromholtz	Kristiansund N
Radiooffiser	Knut Hage Hansen	Tromsø
Arbeidsleder	Ali Balci	Tyrkia
Pumpemann	Erling Johannesen	Lillehammer
Matros	Pål Midtskog	Vinstra
Matros	Manuel Dieste Mendez	Spania
Matros	Jan Arve Granli	Grue-Finnskog
Matros	Johnny Pettersen	Vadsø
Maskinsjef	Ragnar Iversen	Sandefjord
1. maskinist	Dagfred Solberg	Sandefjord
2. maskinist	Knut Ofstad	Oslo
Maskinassistent	Terje Kjell Larsen	Sandefjord
Elektriker	John Sayers	England
Reparatør I	Tor Holtermann	Oslo
Fyrbøter	Philippe Cretin	Mauritius
Fyrbøter	Arne Solberg	Sandefjord
Smører	Frank Olsen	Hammerfest
Stuert	John Gjerde	Raudeberg
Kokk	Jose Esmerodes	Spania
Forpleiningsassistent	Eva Solum	Sætre
Forpleiningsassistent	Britt Bruun	Oslo

"LANG OG TRO TJENESTE"

Under julebordet på Koppang 4. desember ble følgende 2 medarbeidere i Lars Krogh-konsernet hedret med firmaets tradisjonelle gaver og hederlig omtale av henholdsvis Lars og Anita Krogh:

Kontorsjef Armand Carlsen for 20 års ansettelse og husbestyrerinne Valborg Sæthereng for 10 års ansettelse.

I tillegg har rengjøringshjelp Solveig Jensen fått firmaets krystallvase for 15 års tjeneste.

Vi gratulerer alle tre og ønsker lykke til videre!

NYANSETTELSE/FRATREDELSER

Ekspeditor Vidar Fjellberg sluttet i Koppang Bil A/S 31.12.81 etter mer enn 18 års tjeneste i Lars Krogh-konsernet og har nå flyttet til Lørenskog utenfor Oslo. Fjøsørøkte Kåre Nyborg ble ansatt på Nordstu Gård fra 1.1.82. Vi takker Fjellberg for alle de årene han har vært hos oss og ønsker ham lykke til på nye tomter. Fjøsørøkte Nyborg ønskes velkommen til Nordstu.