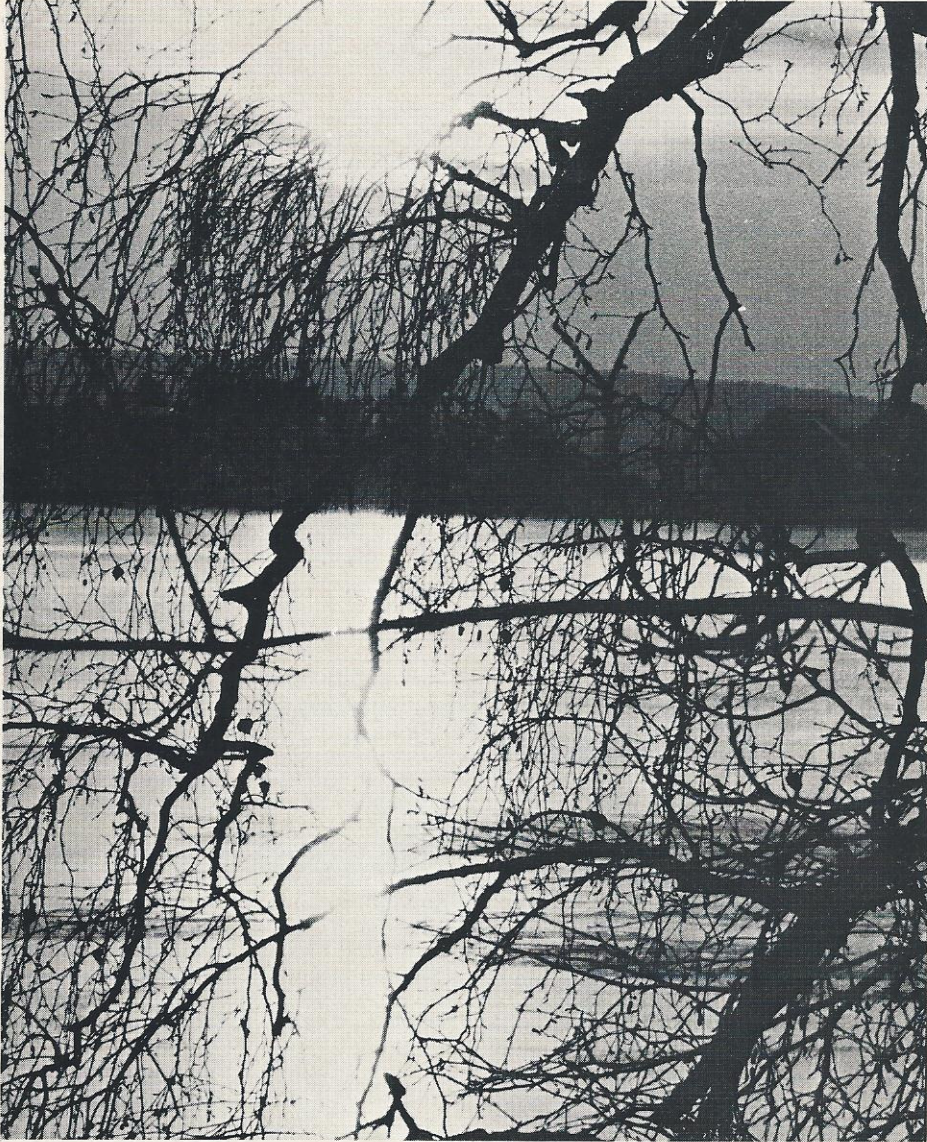


TEXACO
texaco tanker

NR 2 1981




texaco tanker

INFORMASJONSORGAN FOR ANSATTE PÅ SJØ OG LAND I TEXACO NORWAY A/S


REDAKSJONENS ADRESSE: Texaco Norway A/S
Postboks 1680, Vika
OSLO 1

Tlf.: 41 86 85

I REDAKSJONEN

 REDAKTØR: Evy Roen

REDAKSJONSSEKRETÆR OG FOTOGRAF: Endre Ording Sund

 LAY OUT: Morten Riis

PAST UP: Eli Stephensen



AV INNHOLDET NEVNER VI:

- Side . 4 - Fra Redaksjonen
- 5 - LOOP har fått sin første råoljelast
- 7 - Limericks til Texaco Tanker
- 7 - Kjære Strippeline
- 8 - Prosjekt "SARRI" fullført
- 9 - Manøver-simulator i La Guardia
- 11 - Mannskapskonferanse
- 12 - Engineers Seminar
- 12 - Valg 1. november
- 13 - På langtur med M/T "TEXACO BALTIC"
- 18 - Premie-maskinist fra Texaco
- 20 - Ferietanker
- 21 - Overlevingsdrakter
- 22 - Om vår velferd; Vårt ve og vel
- 23 - Til orientering
- 24 - Løsning på oppgaven
- 24 - Premieoppgave
- 25 - "Kjerka" på Trinidad, avholdt og kostbar
- 28 - Kurs avholdt 3.4. - 21.8.81
- 29 - En drøm blir virkelighet
- 34 - Jubilanter
- 35 - Annual Dinner
- 36 - Renaissance for seilende lasteskip
- 41 - Sport
- 46 - Betratninger om sjøfolk og deres overformyndere
- 48 - Posisjonsliste
- 49 - Hvem seiler hvor




FRA REDAKSJONEN




Fraktmarkedet for såvel VLCC som Medium sized og General Purpose tonnasje har i den senere tid vært elendig. I siste nummer av Texaco Tanker belyste vi de elendige markedsutsiktene for VLCC tonnasje. Endel redere og også enkelte oljeselskaper har nå tatt konsekvensene av disse dystre utsiktene - og sendt skip til opphuggingsverkstedene spesielt i Østen. Selv med full kapasitetsutnyttelse av alle verdens opphuggingsverksteder for VLCC tonnasje, i en 3 års periode, vil vi sannsynligvis ikke oppnå "balanse" i markedet. Vi regner med at VLCCs tilsv. ca. 70 mill. tdw må på "skipskirkegården" før vi får likevekt igjen.

Oljelagrene rundt om i verden er iferd med å "renne" over. I USA alene er det p.t. lagret over 400 millioner barrels - nok til ca. 120 døgns forbruk. Det økede rentenivået i USA vil uten tvil øke presset mot oljeselskapene for å lagre langt lavere kvanta. Et annet viktig moment i denne sammenheng er også at oljeprisene for tiden er under konstant press - nedover. Også dette vil på kort sikt redusere transportbehovet til USA. På litt lenger sikt vil imidlertid lavere priser igjen kunne øke etterspørselen.

Texaco Norway A/S har første halvår levert et resultat med regnskapsmessig ballanse etter nedbetaling av pantegjeld, avskrivninger, avsetninger etc.

Hovedgrunnen til at vi har maktet dette i dagens elendige marked, er skipenes høye driftseffektivitet samt lite venting på last etc. Dette siste punktet vedr. lite venting på last skyldes våre befrakters forholdsvis effektive utnyttelse av våre skip. Det at vi seiler under "Texaco-paraplyen" gir oss selvsagt fortrinn i et lavt marked.

Totalt sett ser det hittil ut til at året 1981 vil gi oss et resultat i omtrent samme størrelsesorden som 1980. M.a.o. i ballanse.

Innleggene til Texaco Tanker drypper sakte, men sikkert inn i redaksjonen. Sommerferien er over for denne gang. Vi har brettet opp skjorteermene og tar fatt på nytt.

Ex Redaktør Nina Rudi Krøtø har som dere vil se av redaksjonsoversikten "takket for seg". Hun har overlatt roret til påtroppende Redaktør Evy Roen.

Texaco Tanker takker Nina for den innsats hun har gjort for bladet.

Ettersom vi i Texaco Norway A/S ikke har stor nok personellstab til å frigi personell til redaksjonsarbeidet i "normal arbeidstiden", så vil mye av dette arbeidet bli "kveidsarbeid". Det er derfor naturlig at vi roterer litt på jobbene i redaksjonen.

Vi ønsker vår nye Redaktør Evy Roen velkommen.

Likeledes har vi utvidet vår redaksjonsstab med Eli Stephensen. Hun får ansvaret for skriving etc.

Våre nye medarbeidere tar fatt på arbeidet med stor iver og "appetitt".

Endre Ording Sund.

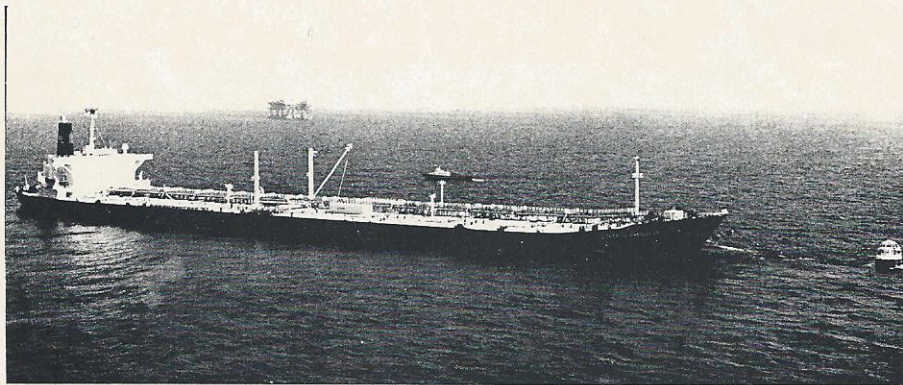
LOOP har fått sin første råoljelast

Kan forsyne 25 pst. av USA's raffinerikapasitet

De Forente Staters første dypvanns-terminal for store tankskip ble i denne måneden åpnet for regulær import av crudeolje. Louisiana Offshore Oil Port, som opereres av LOOP Inc., ligger på kysten av staten Louisiana, omtrent midtveis mellom Florida og den meksikanske grense. Anlegget har kostet den nette sum av 700 millioner dollar og omfatter tre losse-bøyer for tankskip, prosess- og service-plattformer, undersjøiske rørledninger og forbindelse til over 25 pst. av USA's samlede raffineri-kapasitet. Rørledningene strekker seg vestover til Texas og nord- og østover til en rekke stater ved De store sjøer og mot østkysten.

Turbintankeren "TEXACO CARIBBEAN" på 274.347 t.dw. bragte den første oljelasten til LOOP. Den var på 1,5 mill. fat og var den største enkelte oljelast som noen sinne er kommet inn til amerikansk "havn".

Den ligger for øvrig vel 16 n. mil utenfor kysten. Lasten ble fraktet fra Saudi Arabia, som er USA's største leverandør av råolje.



«Texaco Caribbean» lossers den første olje til bøye gjennom slanger over baugen, der også fortøyningen skjer. svinge 360° om bøyen under losse-operasjonen. Selve bøyen er 21 fot i diameter og 46 fot høy, vel ferd. beskyttelse over tilkoblingene.

ØKONOMISK MED STORE SKIP

Mr. James A. Cole jr., som er visepresident i Texaco Inc.s Marine-avdeling uttalte ved åpningen av olje-terminalen at LOOP gir den mest økonomiske mulighet for innførsel av råolje til USA. Det er med denne terminalen åpnet adgang til innførsel med skip på helt opp til 400.000 t.dw. Hittil har man måttet lekre slike store skip i åpen sjø, eller overføre last fra dem i utenlandske havner for videreføring til USA i mindre skip.

Terminalen kan motta 1,4 mill. fat olje pr. dag. Gjennom det omtalte rørledningsnettets føres den i første omgang til et underjordisk lager i en såkaldt "salt dome", ca. 28 miles inne i landet. Lageret ligger i Clovelly, og går ned til 1500 fot. Åtte svære grotter er hver for seg like høye som New Yorks 111-etasjes World Trade Center-bygninger, og 90 fot i diameter.

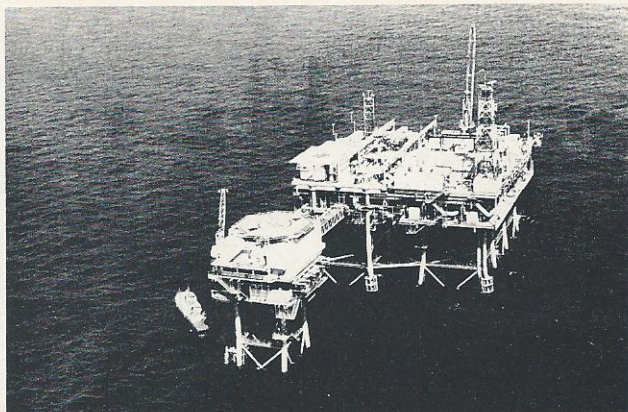
Det foreligger planer om ytterligere to byggetrinn i LOOP-systemet, hvorved mottakskapasiteten vil økes til hhv. 2,4 og 3,4 mill. fat pr. dag.

STORE EIERINTERESSER

Texaco-gruppen har 26,6 pst. eierinteresser i LOOP Inc., Marathon Pipe Line Company har 32,1 pst., Shell Oil Company 19,5, Ashland Oil, Inc. 18,6 og Murphy Oil Corporation 3,2 pst.

Offshore-anlegget utenfor kysten er plassert på sjøbunnen, som ligger 110 fot under overflaten. Det omfatter en stor prosess- eller kontroll-plattform, som måler 215x204 fot, mens en mindre pumpe-plattform er 70x70 fot. Tankskipene fortøyer til punkt-bøyer, tre i tallet, som ligger 1,5 miles fra plattformen og med innbyrdes avstander på 1,25 miles.

Losse-bøyene flyter i sjøen med kjetting-forankring til en "semi-gravity base", som hviler på bunnen og som har rørforbindelse til plattformene og losse-slange-forbindelse til skipets tilkoblingsutstyr. Skipet er fortøyet til bøyen over baugen.



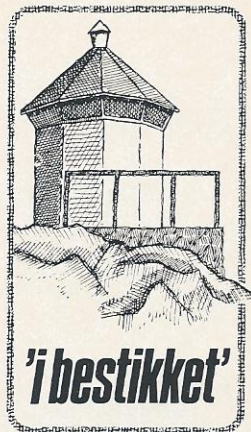
LOOP's stationary pumping platform can pump 100,000 barrels per hour.

LIMERICKS TIL TEXACO TANKER

Det hender iblant at vi får ombord post,
men ingen skal kalle det hverdagskost.
Ombord her vi spør:
"Vi får neste år."
Men ikke de brev som for alltid er "lost".

En mannskapsliste er god å ha,
hvis noen gadd å lese den, da.
Vi får ombord brev,
som folk engang skrev,
til mannskap som engang ifjor mønstret av.

PS: Vi fikk ideen da vi lå i Tarbert som ligger like i nærheten
av Limerick. (Det kom ingen post).



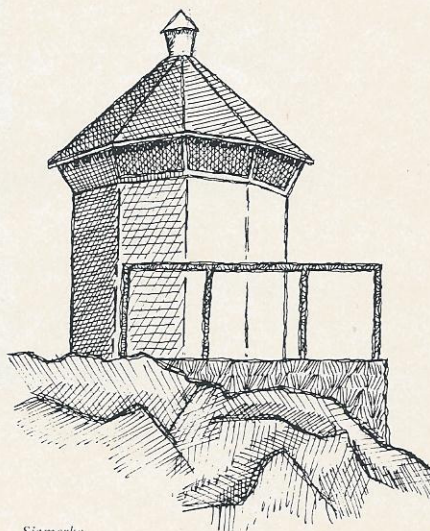
KJÆRE STRIPPELINE



Det er ikke tull, du har altfor mange hull
Husk dine dager - Vi aldri oss beklager
Snart skal du se, de vil ta deg avsted
Da kan du dra - Ja langt herfra.
Som en siste hilsen til deg, Du
har kjempet og slitt og gitt oss
mye dritt, så ta dine hull å
dra din vei, vi har fått ny line
og styrmann koser seg.

Clamps Maker in Spe

NB! Sendes TEXNOR & TEXACOMA
i 1980, muligens 1981 - 1982 - 1983.
Copy til Støllann - Lia.



Sjømerke



PROSJEKT «SARRI» FULLFØRT

Texaco Tanker omtalte i sin utgave 3, 1980 selvbyggerprosjektet til Maskinsjef Rasmus Pedersen. Båten er nå "på vannet" og ble i juni høvelig døpt av gudmor frøken Ingeborg Pedersen (skipsrederens datter).



MANØVER - SIMULATOREN I LA GUARDIA

Våre kapteiner og overstyrmenn "finpusses" i løpet av sin karriere i treningssenteret La Guardia - Marine Safety utenfor New York. Kurset varer ca. en uke.

Deltagerne på kurset: En fra Texaco Overseas tankers, en fra TEXPAN-flåten, en fra Port Arthur-flåten og en fra TEXACONOR trenes opp i team-work på broa.

Jobbene roterer, slik at alle blir trent opp i oppgaver som los, skipsfører, vaktsjef etc.

Treningssenteret er bygget opp som en skipsbro med alle navigasjonsinstrumenter etc. operative. Via et reflektorarrangement, (3 etasjer høyt) samt TV-kameraer, projiseres filmene fra de respektive havneinnseilingsteder opp på en 180° skjerm. Dette gjør skipsmanøver simulatoren meget realistisk. Det er akkurat som å stå på en skipsbro. Alle manøvreringer som foretas på broa virker inn på simulatoren. Andre skip og vikemanøvre kommer også inn i bildet.

Kursene som holdes er oppdelt i forskjellige klasser. En klasse tar seg av VLCC shiphandling, en annen klasse tar seg av 30.000 tdw tankskip. Det enkelte skips manøvreringsegenskaper er kjørt inn i simulatoren.

Simulatoren kan derfor også nyttes til manøvreringsøvelse til og fra kai.

Et simulatorkurs i New York koster selvsagt mye: ca. kr 30.000 betaler Texaco pr. elevplass. Denne store "personinvestering" mener ledelsen i Texaco må sees opp imot det å ha "topptrimmede" navigatører som håndterer sine skip profesjonelt. Et uhell som blir avverget til sjøs sparer i tillegg til store materielle verdier også kanskje menneskeliv. Dette kan jo overhode ikke måles i penger. Texaco's policy har alltid vært: "SIKKERHET I HØYSETET".

Endre Ording Sund





MANNSKAPS- KONFERANSE

Mannskapskonferansen vil gå "av stabelen" som planlagt 30. august til 3. september. For å orientere samtlige seilende om konferansen har R/L tidligere sendt ut et unummerert sirkulære om dette. Deltagerlisten på konferansen blir som følger:

T/T "TEXACO AMSTERDAM"

Matros Heine Hovland
Hjelpemann Reidar Kristiansen

M/T "TEXACO BALTIC"

Reparatør Arvid Alfredsén
Pike Aud Forsjord

M/T "TEXACO BERGEN"

Motormann Tore Pedersen
Arbeidsleder Palmar Lien

M/T "TEXACO BOGOTA"

Reparatør Mihaly Peter

M/T "TEXACO NORGE"

Kokkeaspirant Kari Durøy
Pumpemann Thorbjørn Nilsen

M/T "TEXACO OSLO"

Matros Kjell Nordhagen
Pike Gunn Gjertsen

M/T "TEXACO SKANDINAVIA"

Arbeidsleder Torgeir Svendsen
Motormann Raymond Gjuv

M/T "TEXACO STOCKHOLM"

Elektriker Eldar Harnes
Arbeidsleder Aksel Bårdsen

OBSERVATØRER

Maskinsjef John Aicher
Kaptein Idar Bakke

Programmet vil i hovedsak bli:

Personell
Personell/sikkerhet
Verne/miljøarbeidet
Verne/sikkerhetsarbeidet
Ulykkesstatistikker

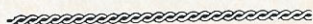
R/L er spent på utfallet av konferansen. Et vellykket arrangement er avhengig ikke minst av deltagerene selv. Det skal som kjent "to til å danse tango".

Endre Ordning Sund





ENGINEERS SEMINAR



Under Rederiråd nr. 20 samt ved en rekke andre anledninger har det fremkommet ønske om at det igjen arrangeres et "Engineers Seminar". R/L har derfor besluttet å arrangere et fagseminar på Voksenåsen hotell 25.-27. august 1981. Seminaret vil bli arrangert for å få drøftet teknisk-faglige spørsmål.

Deltagere på kurset vil bli:

Maskinsjef Fjell
Maskinsjef Wetlesen
Maskinsjef Strandelid
Maskinsjef Aicher
1. mask. Heine
Maskinsjef Engeli
Maskinsjef Tørum
Maskinsjef Schefte
Maskinsjef Sørø

Texaco Tanker vil komme tilbake med reportasjestoff fra konferansen i neste nummer.



VALG I. NOVEMBER

Som de fleste nå vil være kjent med skal det, i henhold til avtale om medbestemmelse for de ansatte i utenriks sjøfartsnæring, velges 2 representanter fra de ansatte til rederistyret i Texaco Norway A/S. Valgdatoen er satt til 1. november 1981.

Forslagsblanketter hvor vi ber de ansatte om å komme med forslag på kandidater, er sendt samtlige i rederiet.

Fristen for innsendelse av forslag er satt til 1. september 1981.

Hver enkelt ansatt kan sende inn 3 forslag til kandidater. Dette vil i praksis si at vi får inn en "enorm" mengde med kandidater. Disse skal så igjen forespørres om de er villige til å stille til valg. Endel svarer ikke før etter 2. gangs purring - og dette gjør valgstyrets arbeide meget tungrodd. Vi anmoder dere om å svare raskt på våre henvendelser.

Lister over valgbare kandidater vil vi sende ut ca. 1. oktober. De som er ombord 1. november vil kunne avgi stemme på sine kandidater (3 stk.) på valgdatoen. Personell som er på ferie/ventehyre i perioden 1. oktober - 1. november vil få tilsendt sine stemmepapirer samt valglister direkte. Eventuelle spørsmål i denne forbindelse kan besvares av Endre Ording Sund på kontoret.

PÅ LANGTUR MED M/T "TEXACO BALTIC"

Av radiooffiser Arne Eliassen



Etter noen dager til ankers ved fyrskipet i Tyskebukta, fikk M/T "TEXACO BALTIC" i slutten av mars ordre om å gå til Antwerpen og Rotterdam for å laste for Lomé og Lagos i Vest-Afrika. En tur noe utenom det vanlige for dette skipet, som stort sett har gått i fart på Europa, hvis man ser bort fra en tur til Saudi-Arabia, Romania og Sovjetunionen (Kaukasus) i fjor sommer. "TEXACO BALTIC" var chartret av det franske oljeselskapet Elf for denne reisen, og etter å ha fått lasten vel ombord ble kursen satt mot varmere strøk.

Reisen til Lomé var beregnet til 12 døgn. Under passering Las Palmas på Gran Canaria 4. april reiste kaptein Flø og R/O Støa hjem på ferie, og kaptein Sannerød og R/O Eliassen tok fatt på ny periode ombord. Det var meningen at skiftet skulle skje med båt, men dette ble ikke akseptert av befrakterne, som hadde chartret skipet til full fart, så avløsningen skjedde raskt og greit med helikopter.

Den 11. april ankret skipet opp utenfor Lomé, og etter en samtale med losstasjon/havnekontor skjønte man at dette ville ta sin tid. Lomé blir brukt som lektringshavn for farten på Nigeria. Med maksimum 25 fots dypgående i Lagos bruker man denne havnen til å lette skipene til nevnte dypgang. Man lossar over i andre tankskip, som også hovedsakelig går til Nigeria. I vårt tilfelle losset vi 12.000 tonn til det liberiareregistrerte skipet "MESSINIAKE TIMI" med koreansk besetning, men før det skjedde hadde vi ligget til ankers i 8 døgn ute på reia. Fritiden ombord ble bl.a. benyttet til fiske, og enkelte eksemplarer ville ha gjort det godt i hvilken som helst fiskekonkurranse. Hvem som fikk den største er ikke godt og si, men både maskinsjef Johnsen, kaptein Sannerød og andre dro ombord ganske svære ruggar.

Varmen ble etter hvert noe plagsom. På de varmeste dagene krøp kvikksølvet opp mot 40 grader og luftfuktigheten lå på et ubehagelig nivå. Sjøtemperaturen var godt over 30 grader, så airconditionanlegget hadde sin fulle hyre med å kjøle ned lugarer og messer, men ved å slå av alle lamper, dra ned gardiner og puste rolig og behersket gikk det på et vis.

Lomé, som er hovedstad i republikken Togo, har rundt 100.000 innbyggere. I hele landet bor det rundt 2 millioner innbyggere på et areal som er rundt 56.000 kvadratkilometer, dvs litt større enn Finnmark fylke, som har et areal på 48.000 kvadratkilometer. Landets offisielle språk er fransk, men det tales i tillegg endel bantu-språk i syd og endel språk av hamittisk opprinnelse i nord. Befolkningen kommer fra ca. 25 stammer.

Eksporten består hovedsaklig av kakao, kaffe, palmeolje, palmekjerner, bomull og fosfat. Fosfatforekomstene ble funnet i femtiårene i nærheten av Lomé og utvinning ble satt i gang i 1961. Rundt 40 prosent av landets eksport er nå fosfat. Svære forekomster av kalkstein blir nå utnyttet i en av Afrikas største sementfabrikker i Lomé. Denne ble satt i drift i 1974. Den er et resultat av et samarbeid mellom Togo, Elfenbenskysten, Niger, Øvre-Volta og Verdensbanken. Togo har også store unyttede forekomster av jernmalm. Havnen er forholdsvis ny og moderne og har ganske stor trafikk, spesielt har lektringstrafikken for farten på Nigeria økt kraftig de siste årene. En tysk sjømannsklubb ligger like utenfor stykkgodshavna og i

nærheten ligger også et topp moderne hotell med alle bekvemmeligheter. Man har satset endel på turisme, men om dette lykkes vil vise seg. Lomé har internasjonal flyplass med ruter direkte til Europa. Lomé er dessuten frihavn, så ingen stores eller personaleffektlistere er nødvendige ved innklarering.

Etter ca. 1 døgn i Lomé ble kursen satt mot Lagos. Reisen mellom de to havnene tok 10 timer, og de fleste var nok spente på om det ble lang ventetid der også, enkelte hadde dårlige erfaringer i så måte. Men det viste seg at vi ble liggende til ankers i bare 3 døgn.

I de senere årene har Lagos utviklet seg til å bli en av de farligste havner i verden. Pirater i store, hurtiggående kanoer med kraftige påhengsmotorer går ofte til angrep på skip som ligger til ankers, og da helst skip med lavt fribord. De går heller ikke av veien for å angripe skip ved kai i Apapa, og dette skal ha hendt flere ganger. I et tilfelle ble kapteinen skutt ned og drept. At disse piratene må stå i forbindelse med agenter og myndigheter er temmelig sikkert, for som oftest er det stykkgoods/containerskip som blir angrepet, og piratene er tydeligvis godt orientert om hva slags last som er ombord i vedkommende skip. Lett omsettelige ting som medisiner (og da helst narkotiske stoffer som morfin, opium etc.) radioer, klokker, smykker, kassettpillere skal være blant de mest populære. Det er heller ikke bare etter mørkets frembrudd angrepene skjer, selv i fullt dagslys er skip blitt angrepet, og risikoen for å bli tatt er svært liten, da myndighetene ser ut til å se gjennom fingrene med hele piratvirksomheten. Vårt eget skip var heldigvis forskånet for angrep, men et kinesisk skip, som lå til ankers et stykke fra oss, ble en morgen angrepet av en kano med 5-6 mann ombord. Kineserne hadde tydeligvis forsvaret i orden, for de svarte på angrepet med en salve fra et maskingevær samtidig som de ropte om hjelp på kanal 16 VHF, men den som greier å komme gjennom på kanal 16 må ha mer enn flaks, for denne kanalen er på det nærmeste blokkert av at et stort antall skip snakker i munnen på hverandre. Senere forsøkte den samme kanoen seg på et mindre skip, og her kastet besetningen røykbomber mot kanoen, som da gav opp og satte kursen mot land. Små skip, som oftest er utsatt for angrep, letter ofte ankeret om natten og går ut i åpent farvann, men likevel har det hendt at fartøyer er blitt angrepet 15-20 nautiske mil fra land.

Etter tre døgn venting kom vi til kai i Apapa. Det viste seg at denne gangen skulle vi ikke losse ved den vanlige kaia nedenfor slakteriet, men en gammel og skrøpelig kai nedenfor Omo-fabrikken. Det var fire forskjellige mottagere av lasten, så det tok ca. 3 døgn før alt var i land. I løpet av disse tre døgnene var det et evig mas døgnet rundt fra en mengde forskjellige folk som utga seg for å være både det ene og det andre, så det var vel ingen som sørget da Lagos forsvant i det fjerne.

På havna i Lagos var det en voldsom aktivitet, og det lå stappfullt av skip langs samtlige kaier. På reia utenfor ventet ca. 30-40 skip på å komme inn, noe som jo er et betydelig fremskritt siden 1975-1976, da det lå mellom 100 og 200 skip og ventet på kaiplass, ofte i månedsvis. Oppe i byen var det stor byggeaktivitet, høyhusene skjot opp over alt og fremdeles er nok sement en av de varene det blir importert mest av.

Lagos by, med sine bortimot 1 million innbyggere (uoffisielle tall - da det nøyaktige tallet er vanskelig å fastslå) er hovedstad i Afrikas største land, Nigeria. Folketallet i hele landet er 70 millioner. Lagos ligger på øyene Lagos og Iddo og omfatter også bydelen Apapa på fastlandet. Landskapet rundt byen består av en lav, sumpig kyst med laguner. Folket i

landet er fordelt på ca. 250 stammer og det tales over 100 forskjellige språk og dialekter. Engelsk er offisielt språk. 44 prosent av befolkningen er muhammedanere, 34 prosent er kristne og resten tilhører forskjellige stammereligioner. Mesteparten av befolkningen er sysselsatt i jordbruk, og de største eksportvarene er palmeolje, palmekjerner og jordnøtter, som landet er verdens største eksportør av. I tillegg har landet stor eksport av olje og hovedtyngden av landets inntekter kommer nå herfra. Til slutt må vel også nevnes at det nigerianske TV-selskapet må ha verdensrekord i tekniske feil under sending. Det var ikke et eneste program hvor det ikke var et eller annet som var galt under sendingen. Har aldri sett på maken og vil vel aldri se noen lignende heller.

Etter å ha kvittet losen i Lagos ble kursen satt for Santos i Brasil. Den 5. mai ankret vi opp utenfor byen. Det hadde i løpet av overfarten vært litt fram og tilbake med lasten, og ordren gikk nå ut på å ankre og vente på nærmere beskjed. Dagen etter fikk vi ordre om å gå inn til Santos for å bunkre og deretter gå til Paranaguá og Rio de Janeiro for å laste for Vest-Afrika.

Det ble ikke så lang tid vi fikk i Santos, knapt et døgn, men det ble da såpass med tid at de fleste fikk seg en tur i land. Santos er en by som sjelden står på seilingsplanen nå til dags, men for endel år tilbake var det vanlig med fart både her og i andre brasilianske havner. Byen ligger 30 mil syd for Rio de Janeiro og 6 mil fra Sao Paulo. Den har rundt 400.000 innbyggere. Selve havneområdet må sies å ligge på baksiden av byen, på forsiden har man badestrender med parkområder og hovedgaten, som går langs hele stranden. I Santos er det norsk sjømannskirke og konsulat. I de senere år har kriminaliteten i havneområdet økt voldsomt. Ran og stor narkotikaomsetning utgjør nå et problem for byens myndigheter. Spesielt i det såkalte "minefeltet".

Neste havn på programmet var Paranaguá, som ligger syd for Santos i staten Paraná. Byen har rundt 30.000 innbyggere og er Brasils største kaffeeksporhavn. Kaffens relative betydning for Brasils eksport har minket de siste årene, men landet er fremdeles den klart ledende kaffe produsent i verden. På grunn av utpint jord og erosjonsherjede plantasjoner i terra-roxa distriktene (flere steder her og i innlandsplatåene dekket av lavabergarter som forvitrer til den fruktbare røde jorden - terra roxa) er det skjedd en gradvis forskyvning av kaffedyrkingen til dårligere sandjord lenger syd og vest. Dette har medført at staten Paraná nå har over halvparten av all kaffeproduksjonen i Brasil og Paranaguá har tatt over rollen som landets ledende eksport havn for kaffe. Her var Santos ledende for en del år tilbake.

Paranaguá består for det meste av lave hus, sjelden mer enn 2-3 etasjer, og en mengde parker med skyggefulle trær hvor den lokale befolkning kan nyte sin siesta i fred og ro.

I Paranaguá ble vi liggende i vel 1 døgn før vi satte kursen nordover til Rio de Janeiro, også en kjent havn for de riktig gamle Texaco-seilere. Nå har de statseide Petrosbras overtatt mesteparten av oljetransporten i landet, og det var fra Petrobras' anlegg vi lastet både i Paranaguá og i Rio.

Rio er hovedstad i staten Guanabara, og byen var til 1960 hovedstad i Brasil (da Barsilia overtok). Byen har omlag 5 millioner innbyggere og er nasjonens kommersielle, kulturelle og finansielle midtpunkt. Innseilingen

blir regnet som en av verdens vakreste, og det kan nok ha sin riktighet så lenge det er mulig å se noe. I de senere årene er nemlig byen blitt sterkt forurenset, og omgitt av høye fjell blir den gråbrune smogen liggende over byen som et kvelende teppe. I et forsøk på å komme forurensingen, som for en stor del kommer fra bileksos, til livs har myndighetene satt i gang produksjon av metanol og drivstoff i stor stil. Det ruller nå rundt tusenvis av biler som går på ren metanol eller en blanding av bensin og metanol. Trafikken i Rio er enorm og bilparken ser hovedsakelig til å bestå av bobler og andre folkevogner. Volkswagen har en svær fabrikk i Sao Paulo, og her er bobla fortsatt i produksjon. Hovedgata i Rio, Avenida Rio Branco, går tvers gjennom byen fra nord til syd i 30 meters bredde. Rio har mange flotte bygninger, både hypermoderne og gamle. En mengde teatre, museer, kirker og biblioteker. Å kjøre drosje er forholdsvis billig, i alle fall etter norske forhold, men man sitter ofte med hjertet i halsen og ber en stille bønn om at man kommer hel frem, og som regel går det bra.

På grunn av et meget fuktig klima trekker folk gjerne opp i fjellene i ferien, hvis de da ikke tilbringer dagene på en av de to verdensberømte badestrendene Ipanema eller Copacabana. Den sistnevnte er vel den mest berømte, og den skal ifølge turistbrosjyrene ha plass til 300.000 mennesker. Og sanden på Copacabana er av ypperste kvalitet, garantert. Hver morgen blir stranden raket maskinelt og alle slags etterlatenskaper fra foregående dag blir grundig fjernet. Langs hele stranden, på Avendia Atlantica, ligger luksushotellene på rad og rekke sammen med eksklusive apartementshus, fasjonable butikker og restauranter for enhver smak. Ikke rart "Benny Bankboks" valgte Rio når han skulle bruke opp byttet fra kuppet i Oslo. Og jentene på Copacabana, hvem har ikke hørt om dem? Vi skal ikke gå i detaljer her, men bare konstatere at de eksisterer.

Dersom noen en annen gang skulle få en tur til Rio, er det i tillegg til ovennevnte, to turistattraksjoner man bør satse på. Det er et besøk på Sukkertoppen, som rager et par hundre meter over havet, og Kristusstatuen. For å komme seg på Sukkertoppen må man bruke taubane, som man må ta i to etapper. Når det gjelder Kristusstatuen bør man helst ha klarvær for å ha fullt utbytte av turen. Her kan man enten benytte bil (det går stadig vekk busser fra hotellene ved Copacabana) eller man kan ta en slags "fløybane" opp til toppen, dvs det siste stykket må man gå til fots. På toppen av det 800 meter høye fjellet står den ca. 40 meter høye statuen. Et imponerende syn og et meget populært turistmål med storslått utsikt over Rio de Janeiro.

Men "TEXACO BALTIC" skulle videre, selv om vi godt kunne tenkt oss noen døgn til i Rio, og kursen ble satt mot Lomé i Togo. Denne gangen var det "BALDER LONDON" (Parley Augustson under britisk flagg) som tok en del av lasten. Resten tok vi med til Lagos, og denne gangen lå vi på kaia nedenfor slakteriet. Etter et par - tre døgn var vi igjen utlosset og kursen ble lagt mot Trinidad. Et par døgn før ankomst Pointe-a-Pierre brøt aircondition sammen, og det var ingen hyggelig opplevelse på et skip hvor man kun kan åpne noen få ventilert, og mulighetene for å få gjennomtrekk er bortimot null. Når i tillegg ventilene åpnes "feil vei", dvs forover, ble dette en meget tvilsom fornøyelse, som varte i en hel uke. Da fikk vi endelig de etterlengtede reservedeler og kunne gå over til å leve et bortimot normalt liv igjen.

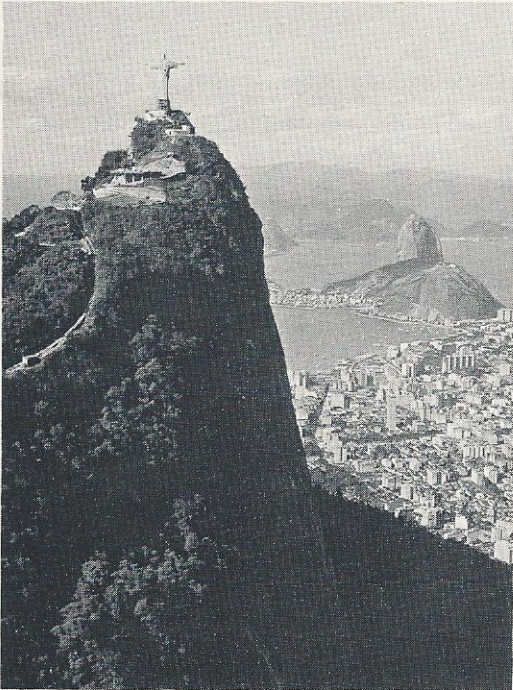
På Pointe-a-Pierre - forøvrig skipets første anløp her - var det ingen som hadde noe peiling på hva slags last vi skulle ha, så det var bare å vente. Etter et par dager fikk vi selskap av "TEXACO SKANDINAVIA", som også ble liggende i en fjorten dagers tid før den fikk en last til Mellom-Amerika.

Den 9. juli (vi ankret den 14. juni) fikk vi endelig komme til kai for å laste full last med M56 nafta for Brofjorden og Pembroke. Samme dag kom "TEXACO BELGIUM" inn og dagen etter "TEXACO BOGOTA", og det er ikke ofte nå til dags at det ligger 3 norske Texaco-tankere i Pointe-a-Pierre samtidig.

Oppholdet på Trinidad ble av 1 måneds varighet, og i løpet av den tiden fikk vi med oss en barbeque-aften på Hilton i Port of Spain samt en barbeque-aften på kirka i San Fernando. Her ble det også tatt endel svømmeknapper.

Dessverre var ikke været det beste i den tiden vi lå på Trinidad, selv om det ikke var noe å utsette på varmen, det var nesten for varmt, men regnet gjorde det nesten hver dag, og det ble etter hvert i meste laget med nedbør.

I skrivende stund er skipet på vei til Brofjorden, beregnet ankomst 28. juli. Etter å ha ligget til ankers i en måned er skipet temmelig mye begrodd, så farten blir deretter. For øyeblikket gjør vi 13 mil mot normalt 15. Det var en stund snakk om at vi skulle innom Azorene for å få rensset skutebunnen, men dette er nå ute av bildet. Det ser ut til at vi går i dokk etter utlossing i Pembroke i begynnelsen av august. Da er det 4 måneder siden vi gikk sydover, og de fleste håper vel på at skipet holder seg i Europa nå. Det er ingen tvil om at europeisk fart byr på store fordeler når det gjelder proviantering og reservedeler, så vi er vel litt bortskjemt i så måte. Vi har i alle fall hatt en tur litt utenom det vanlige fartsmønsteret, og det gjør bare godt innimellom turene på Brofjorden, København, Stockholm, Pembroke, Canvey og alle de andre havnene i Nord-Europa.



Utsikt over Rio de Janeiro



BB ("Baltic-banden") slapper av ved poolen i San Fernando



PREMIE-MASKINIST FRA TEXACO



Norges Tekniske Naturvitenskapelige Forskningsråd arrangerte i våres en premiekonkurranse hvor oppgaven var: "Hvordan gjøre norske skip mer driftsvennlige".

Kjell Frøitland, 1. maskinist på M/T "TEXACO STOCKHOLM" sendte inn et innlegg som han kalte: "Diverse som kan gjøre et maskinrom mer driftsvennlig". For dette innlegget fikk han en premie på kr 2.000,-. Texaco Tanker bringer her forslagene til 1. maskinist Frøitland i sin helhet.

DIVERSE SOM KAN GJØRE ET MASKINROM MER DRIFTSVENNLIG

Pkt. 1. Mest mulig kontorutstyr og instruksjonsmateriell plasseres i maskin kontrollrommet, dvs mye av det utstyr som er plassert i maskinsjefens kontor og skipskontoret plasseres på et sted i maskinrom-kontrollrommet.

Pkt. 2. Man bør få slutt på all dobbelskriving. Maskindagbok kladden sløyfes ved at vakthavende maskinist skriver direkte inn i maskindagboken. Likeså bør en sløyfe Overtidsjournalen. Det er mye enklere å ta kopi av overtidsboken. Der finnes billige kopieringsmaskiner på markedet.

Pkt. 3. Installere passende stort dataanlegg i maskin kontrollrommet. Dette tar seg av maskineriets driftstilstand, vedlikeholdsrutiner, data over utført vedlikehold, reservedelsbeholdning og plassering, skriver ut reservedeler som bør bestilles, beregner bunkersforbruk og beholdning, budsjettoversikt etc. I forbindelse med reservedelsopplegg må en ha opplysninger av alle nødvendige dataer av alt utstyr ombord for at data-maskinen skal greie å skrive ut bestillinger, dessuten bør delene ha ca. kostpris for budsjettoversikt.

Pkt. 4. Alt elektrisk utstyr i maskinrommet må være vanntett, dvs åpne elektriske motorer må ikke installeres. Når alt elektrisk utstyr er tett, kan en bruke høytrykks vaskesprøyter ved rengjøring. Dette kan være et stort problem nå pga mye arbeid med jordlekkasje.

Pkt. 5. Det må være transportveis i maskinrommet med adkomst til alle dekk, heisen må være så stor at den har plass til en tralle. Må ha passende store traller (2 og 4 hjuls), så en lett kan transportere utstyr til og fra verksted/reservedelsstores og hele maskinrommet forøvrig. Alle rister og plattformer må ha form så en kan komme fram med en tralle.

Pkt. 6. Over alle større komponenter (pumper, kompr. etc.) bør det installeres H-bjelker med løpekatter og taljer, så en lett vint kan overhale større komponenter.

Pkt. 7. Av rengjøringsutstyr bør en ha støvsugere og våtsugere i flere forskjellige størrelser. Enkle og lette vaskesprøyter. Alle dørker og plattformer må ha gode drainmuligheter. Fastmonterte luft og vannslanger monteres på flere aktuelle steder i maskinrommet.

Pkt. 8. Det viser seg at en instruksjonsbok i mange tilfeller eger seg dårlig til bruk ved overhalinger. Her vil jeg foreslå å ta i bruk en eller flere ringpermer, hvor en har et dobbelark for hver komponent (pumpe,

kompressor etc.). Dette dobbeltarket har på forsiden snitt tegning av komponenten, på baksiden kan en føre opp aktuelle data som trenges i forbindelse med en overhaling, så som max. og min. klareringer, kulelagertyper, nøkkelvidder på skruer og muttere, samt demontering og montering instruks. Dette dobbeltarket må innlegges i plast, så det kan tas ut av ringpermen og plasseres ved arbeidsstedet.

Pkt. 9. Ved et enkelt registersystem kan en lage en perm hvor en lett kan finne nøkkelvidder på skruer og muttere på aktuelle komponenter. Ved hjelp av dette systemet tar man kun med seg det verktøyet en trenger ved en overhaling eller justering. Denne permen må være plastbelagt og plassert i verkstedet.

Pkt. 10. I den senere tid har sjøkjølevannssystemet på flere skip fått en meget uheldig utforming. Man installerer overdimensjonerte pumper med ingen muligheter til by pass av sjøvannet, dvs alt sjøvann må strømme gjennom kjølerene. Dette resulterer i kavitasjonsproblemer (turbolenskorrosjon) i ventiler, kjølerlokk og kjølerør, med store utgifter og ergrelser. Alle kjøler fabrikanter sier i sine instruksjonsbøker at man kun skal tilføre den sjøvannsmengde som er nødvendig til enhver tid. Det er merkelig at Redere og Skipsbyggerier ikke har tatt hensyn til dette. Dette kan selvfølgelig løses på flere måter. Vil her bare nevne en metode, nemlig å ha hastighetsregulering på sjøvannspumpen. Til regulering kan en benytte en statisk frekvensomformer som trinnløst regulerer vekselstrømsmotorens hastighet. Når kjølere som ikke er i drift blir avstengt eller er lite belastet blir strupet, stiger sjøvannstrykket, dette trykket gir så impuls til hastighetsreduksjon av pumpen. Dessuten trenger en jo mye mindre sjøvann når sjøvannstemp. er lav, noe som er tilfelle ved flere skip i store deler av året.

Pkt. 11. På flere skip har en problemer med luft i sjøvannssystemet til brannpumper, butterworthpumper, hovedsjøkjølevannpumper etc. Dette kan rettes på ved å montere lufterør på sugeflens eller sugerør foran pumpen og føre røret eller samlerøret fra flere pumper over til luftrøret fra sjøkassen, som føres opp til poopdekket. NB! En brannpumpe full av luft har ikke mye verdi i en krisesituasjon.

Pkt. 12. Alle separatorer bør være selvrensende. Brennolje og smøreoljefiltre til Hovedmotor, Hjelpemotor og kjeler bør være selvrensende, eller lette å rengjøre manuelt.

Pkt. 13. Utstyr en bruker til oppretting av koblinger til f.eks. pumper er altfor mangelfullt og dårlig. Tenk på all den tid og utgift som kunne vært spart hvis en pumpekobling hadde blitt riktig justert etter en overhaling. Her vil jeg foreslå at det utvikles et instrument som er lett å bruke og som nøyaktig viser eventuelle skjevheter i alle retninger.

Pkt. 14. Når en har så lite folk ombord, kan det være bra å ha reserve pakninger klare før en begynner på en større jobb. Her vil jeg foreslå at en lager pakningsmaler av f.eks. 1 mm blikkplater, som merkes og en kan lage ferdige pakninger når en har god tid. (Ved en eventuell stempelsjau på hovedmotor, kan dette spare en for mye arbeid.)

Pkt. 15. Til slutt vil jeg nevne at en bør slutte å overhale komponenter som virker tilfredsstillende. Statistisk viser det seg at flere havarier skjer etter overhalinger. Vil her anbefale at en legger mer vekt på smøring og oljeskift, samt ytre inspeksjoner, gjerne ved hjelp av spesialinstrumenter som kulelagertester, lydtester, temperaturmåling etc.

FERIETANKER



Ferietiden er over for denne gang. Det ble en sommer med dårlig vær for de fleste av oss, men likevel en fin tid. Det å ha fri fra jobben gir oss tid til å fange inn øyeblikksopplevelser på en nær og følsom måte. Tid til å reflektere over livet og oppleve seg selv og sine omgivelser fra nye sider. Dybden og meningen med tilværelsen føler de heldigste av oss klart i perioder. Andre opplever den aldri.

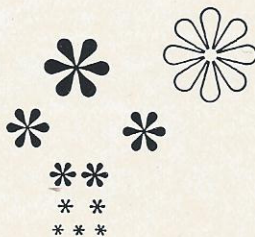
Jeg synes Inger Hagerup beskriver dette "ufødte" i deg som rolig lengter etter å bli brukt på en fin måte:

Å DISSE FIOLETTE MORGENTIMER

Å, disse fiolette morgentimer når tiden ennå er en våken drøm og gleden går i store, blanke stimer igjennom sinnets klare understrøm.

Når jord og himmel er en gjennomsiktig bekreftelse på det at du er til, og alt er godt og ingenting er viktig unntagen noe skinnende du vil.

Med dette ufødte som hviler i deg og rolig lengter etter å bli brukt som fugleungens vinger bærer i seg sin sommerhimmel og sin sommerflugt.



◀ Sagbruksarbeider Solan Gundersen, Rustadsaga, sjåfør og reiseleder – bak rattet på sin utlånte Ford Granada Ghia.

Hans medhjelper og reisekamerat Ludvig betjener gasspedalen etter direktiver fra føreraset.

Under bilturen på kontinentet høstes av og til sutring fra Ludvig. Han ville gjerne se naturen.

– Det var ittnå å gnåle om, mente Solan Gundersen, for Ford'n gikk i 200. – Det eneste en så langs den italienske autostrada'n var blå eksos og ihjelkjørte katter.

OVERLEVINGSDRAKTER

Rederirådet går inn for overlevingsdrakter ombord. Innkjøpsavdelingen ved Erik Hornfelt er nå i full sving med å undersøke markedet for forskjellige overlevingsdrakter. Dagens kostnad er på ca. kr 3.000,- pr. stk, så det kan dreie seg om store beløp for rederiet.

Hvor mange drakter som skal kjøpes inn i første omgang er foreløpig uvisst, men vi antar at de som går på Nordsjøfart står først for tur. Målet må vel være at alle ombord på alle båtene skal ha hver sin, og det er vel mye som tyder på at dette blir Sjøfartsdirektoratets innstilling på lang sikt. Direktoratets siste bestemmelse med hensyn til godkjenning av overlevingsdrakter, 1. juli 1981, stiller stadig strengere krav, nå med innføring av løftestropp. Det er dessuten inntatt en ny paragraf om brannbeskyttelse som innebærer strengere krav til redningsdraktens materialer.

Kystvakten og Norges andre store rederier er i ferd med å gå til innkjøp av overlevingsdrakter til sine utvalgte skip og rigger, og Texaco er blant dem.

Vihåper at dette vil øke sikkerheten til sjøs og skape trygge



Morten Riis



OM VÅR VELFERD; VÅRT VE OG VEL! (Tekst: T. Svendsen)

Tanker om vår arbeidsplass, og våre sosiale goder.

Det skrives side opp og side ned om sjøfolks velferd, om alt som gjøres for at vi skal finne trivsel på våre svært så isolerte arbeidsplasser; rederiene forsøker å overgå hverandre i å fortelle hvor meget de gjør for sitt seilende personell: "Velferden" i statlig regi nøler aldri med å fremheve seg selv når det gjelder egne prestasjoner på den sosiale sektor, og "Kjerka" forsøker også på beste måte å følge opp! På utenforstående kan det virke som om vi bare nyder livet, seilende fra havn til havn lett henslengt på bassenkanten med en forfriskning i hånden, akkurat slik vi ser det i turistreklamen. Jeg er ikke like imponert hver gang jeg åpner tidsskriftet "Frivakt", for bare å finne artikler og bilder om og av hoppende, løpende, skytende, syklende, svømmende, kulekastende og joggende sjøfolk, som ved en eller annen velferdsstasjon gjør sitt ytterste for å pådra seg arm- og benbrudd, samt støl- og stivhet, noe som igjen påfører stat og reder betydelige utgifter gjennom året. Når vi nå første snakker om "Velferden", så må man ikke glemme at dens representanter i inn- og utland gjør en stor innsats på det felt den er ment å virke, men er man lite eller overhodet ikke interessert i sport, ja, da er man med ett et heller uinteressant objekt, og stiller langt bak i køen hva service fra foran nevnte institusjon angår. Mange av oss har vel i årenes løp vært så uheldige å ligge i havn med et såkalt "Idrettsskip" liggende inne samtidig; da er "Velferdens" alarmberedskap ene og alene konsentrert om idrett, og en eventuell handletur for oss mindre sportsinteresserte blir heller vanskelig. Om man allikevel skulle finne veien til "Velferdens" lokaler, blir man som oftest dyttet bort i en krok, hvor man kan hygge seg med en heller gammel avis, gjerne utgitt flere hundre mil fra hjemstedet. Riksavisene har gjerne funnet veien til medlemmer av landets norske koloni. Harde ord? Kanskje, men allikevel ment som en tankevekker, fordi det hersker ingen tvil om "Velferden" og den idrettshysteri!

Personlig har jeg i alle år hatt mer utbytte av "Kjerka", til tross for at kanskje livsstil og livssyn ikke på noen måte kan sammenlignes med Sjømannsmisjonens! Her finner man ikke dette evige jaget etter rekorder og poengsummer, men føler seg meget mer avslappet i en roligere atmosfære, så lenge man da ikke er utsatt for forsøk på omvendelse til den kristne tro; vel og merke hvis dette da ikke er ønskelig fra den besøkendes side. Det er sørgelig at "Kjerka" skal basere sin drift på tigging, mens "Velferden" mottar millioner pr. år til sin drift i forhold. I havner hvor vi finner begge institusjoner, foregår det ikke rent sjelden knivskarp konkurranse om å "kapre" flest besøkende, noe som skulle bevise at et nærmere samarbeide partene imellom snart bør komme.

Men la oss slutte med det som kanskje burde ha vært nevnt først, nemlig vår egen, lokale velferd, som man i samarbeide med rederiet kan bygge opp ombord på skipene. Vi har radio, TV, fine oppholdsrom og anledning til å ringe hjem av og til for 11 kroner pr. minutt. Film og video er idag helt alminnelig; biblioteket, som ikke blir fornyet fra skipet er ferdigbygget til det går til spiker, byr også på god lektyre, selv om utvalget etter hvert forekommer oss litt falmet.

Noen av skipene har fått sin bar, hvor det avholdes barkvelder, med fremmøte av alle kategorier besetningsmedlemmer, til en hyggelig og avslappet samtale over en drink eller flere. Andre skip igjen, har

restriksjoner i likhet med forbudstiden, hvor man føler seg totalt umyndiggjort. Heldigvis er det langt mellom disse, men vi må ikke glemme å sende våre kolleger på disse skip en vennlig tanke, der vi nipper til vår "Scotch" m/is, og føler alle verdensproblemer langt unna. Ikke alle har det like godt!

Av og til opplever vi ildsjeler blant mannskapet, som jobber hardt for å få istand arrangementer som flere andre bare sitter og venter på å få servert i fanget; da først passer det kanskje enkelte individer å vise sitt ansikt. I "gamle dager" var det mer vanlig med en skipets "Velferdskasse", men dette ser ut til å dø mer og mer ut. Stadig vekk er det ønskelig med trimrom, hobbyutstyr m.m., som meget godt kunne ha finansiert seg selv; ikke minst hvis skipets salg av skrapmetall og annet avfall (tomfat f.eks.) kunne komme Velferdskassen ombord til gode, istedet for slik det gjerne er nå, at pengene ene og alene finner veien til maskinsjefens lomme, hvor ingen andre nyder godt av inntektene. Det er tross alt ikke ubetydlige summer som går over rekken på denne måten i årets løp. Men egoismen har lett for å få overtaket i enkelte tilfeller, og denne bør bekjempes, både ombord og fra Rederihold.

La oss seile inn i en periode med håp om en demokratisering av våre fritidsforhold, slik at alt blir lagt til rette for en mest mulig menneskeverdig tilværelse også til sjøs; det er på tide vi våkner, og forsøker å leve et så normalt liv som mulig.



TIL ORIENTERING

Kontoret har til hensikt å finne en person med god maritim utdanning og erfaring.

Tanken er at han til å begynne med skal dele sin tid mellom arbeid på kontoret og praktisk virksomhet ombord. Hensikten er at han senere skal gå inn i kontorstabens muligheter for avansement dersom han er skikket.

Den personen vi søker må ha skipsførereksamen og gjerne være villig til å ta høyere skipsførereksamen. Han må ha god fremstillingsevne såvel skriftlig som muntlig på norsk og engelsk.

Alderen bør helst ikke være over 30-35 år og han må bo eller bosette seg i Oslo-området eller i umiddelbar nærhet.

Stillingen vil bli avertert om kort tid, men vi vil gi fortrinn til våre egne ansatte under ellers like vilkår.

Dersom noen ombord har interesse av og mener seg egnet for denne stillingen kan han sende oss søknad med attestkopier innen 1. oktober 1981.

LØSNING PÅ OPPGAVEN



Det var ingen som klarte oppgaven i forrige nummer. Vi har imidlertid mottatt endel originale forslag til løsning. Det mest originale og humoristiske forslaget kommer fra personalsjef J. C. Jenssen. Det ser ut til at de tar Texaco Tanker-oppgavene alvorlig der i familien - og det er jo bra.

Selve oppgaven var uløselig denne gang grunnet en feil i oppgaveteksten. Her følger imidlertid personalsjef Jenssens samt datteren Hildes forslag til løsning:

EOS:

Du sa at denne var lett.
Jeg har gitt opp rett og slett.
Jeg kom ikke tørrskodd frem.
Da måtte planken vært en lem.
Det kunne friste med hammer og spiker.
Det er jo kun 1/2 meter som spiker.



J. C. Jenssen

En støvel og en sko
på hver sin planke mot plattformen dro.
Jeg vasset og svømte derhen
tok fottøyet på, kom tørrskodd frem.

Hilde Marianne Jenssen



PREMIEOPPGAVE

Du har 11 te i en tekanne. I tillegg har du 11 kaffe i en kaffekanne. Du tar en ts med te fra tekannen og heller over i kaffekannen. Deretter tar du en ts fra "blandingen" i kaffekannen og heller over i tekannen.

Spørsmål: Er det mer te i kaffekannen enn kaffe i tekannen?

"KJERKA" PÅ TRINIDAD, AVHOLDT OG KOSTBAR! (Tekst/foto: T. Svendsen)

Man kan nesten ikke kalle seg "Texaco-seiler" uten at man har avlagt "Kjerka" på Trinidad et besøk (minst); imidlertid har denne kjerka seilt i både-mot- og medvind, ikke minst de siste årene. Under tankkrisen for endel år tilbake, var det selv på høyeste Sjømannskjerkenivå diskutert hvorvidt dens fremtidige eksistens kunne kalles trygg eller ikke. Men den har overlevd, og egentlig er vi ikke lei oss for det, vi som ukentlig anløper Pointe-a-Pierre, og nyder godt av dens besøk og utøvelse av velferd; nå skjømmer ikke "Kjerka" oss bort med ferske aviser akkurat, men feilen ligger neppe hos dem som strever for å gjøre sitt beste for oss. Vi må bare akseptere at vi seiler i en avkrok av verden, og Trinidad fortøner seg for oss, ikke minst for undertegnede, som U-landenes U-land! Ihvertfall er det langt mellom superlativene når øya omtales, hvis det da ikke er innblandet folk med mer intim tilknytning til stedet!.

Velkommen er man alltid på "Kjerka", samme hvor det er i verden; prest Bjarne Hjelvik med familie, som jeg skal komme tilbake til, er flittig gjest ombord, og som sine kolleger i alle andre verdenshavner, er han flink til å legge besøkene midt i måltidene! På det punkt kan man ikke klage på "Kjerkas" punktlighet! Elise, som de fleste forbinder med Trinidad-kjerka, er som omtalt reist, og vil bli å finne i Rotterdam i årene fremover. Derfra kommer også Bjarne Hjelvik, med prestefrue Bjørg og barna Kristin (3) og Rune (5), de er her på tre års kontrakt, og er allerede godt igang med andre året her nede!

- Var dere i Rotterdam lenge, før dere satte kursen sydover?
- Vi kom dit høsten -76, og hadde der, som vi har avtalt her på Trinidad, 3 års kontrakt.
- Trives dere, eller er forholdene uvante?
- I forhold til Rotterdam kreves det en betydelig omstilling for å kunne tilpasse seg miljøet; savner den "good-will" som Rotterdam-kjerka hadde!
- Så det er med andre ord vanskeligere å drive sjømannsmisjon her nede?
- Ikke blant de besøkende skip, men forholdet til myndighetene kunne kanskje ha vært bedre, skjønt jeg vil ikke direkte klage over samarbeidet. Kjerka her nede er mer ukjent enn mange andre kjerker i verden, noe som sikkert skyldes at den er for ung å regne; innviet i -65 som Johan Nielsen's Minnekirke, og har langt fra de samme tradisjoner som våre andre stasjoner rundt om.
- Hva med besøket?
- Antall anløp har øket siden ifjor, fra 261 i -79 til 266 i -80; ikke mye kanskje, men tross alt den riktige veien. I tillegg har vi en ferge gående mellom Port of Spain og Tobago, med danske offiserer, og skulle vi ta den med i statistikken, med sine daglige anløp, ville tallet blitt meget høyere!
- Er det ellers noe spennende å fortelle fra driften her nede?
- Om ikke spennende så ihvertfall sørgelig. Ifjor mistet vi begge våre hunder etter at de iløpet av kvelden/natten ble forgiftet. Tyver er en

plage her på Trinidad, men vi har fått to nye vakthunder, hvorav den ene virker bra. Kanskje ikke riktig å fortelle det, men den reagerer så snart "fremmede" begir seg inn porten. Vi har funnet ut at den er "rasehater", noe som ikke er bra, men som kanskje er nødvendig for å opprettholde vaktholdet her på Kjerka. Kommer det nordmenn, gir den ikke fra seg et eneste bjeff!.

- Etter 1 1/2 år her, så føler du deg vel ganske veletablert sammen med din familie her på Kjerka?

- Ja, vi trives, og barna boltrer seg dagen lang i bassenget, som vi ellers er ganske stolte av; bortsett fra det, så er jeg fortsatt "ny-presten", fordi Kjerka kanskje settes mye i sammenheng med Elise enda, som har gjort en stor innsats her under mange forskjellige forhold. Bemanningen har jo ikke alltid vært komplett.

- Elise er reist for godt, det vet vi alle. Vil det komme ny husmor?

- Nei, nå er det meningen at det skal ansettes assistent, og vi håper på en assistentfamilie. For oss ville det være av største fordel om vi kunne få en familie med barn, ikke minst av hensyn til våre egne. Husmorleiligheten skal bygges ut, slik at den kan egne seg til familiebolig, og nå venter vi bare på at byggesøknaden skal innvilges. Da vil den nåværende leiligheten økes med hele 40 kvm.

- Besøket på selve Kjerka, er du fornøyd med det?

- Etter forholdene er jeg fornøyd, men jeg vet at enda flere ville ha lagt veien om oss, om bare transporttilbudet hadde vært bedre. Det står ikke på oss, men det er så som så med båttrafikken til og fra skipene, ikke minst de som ligger på redan. Imidlertid har vi trofaste besøkende, ikke minst fra "BOGOTA", "BELGIUM" og "SKANDINAVIA", som er våre faste gjester her nede.

- Som teolog, synes du det er "all right" å virke blant sjøfolk?

- Ja, så absolutt! For det første er sjøfolkene noe av det greieste man har med å gjøre, og for det andre så finner jeg jobben både spennende og utfordrende!

- Hvis du med årene skulle finne et kall hjemme, tror du din erfaring fra din nåværende tjeneste ville være verdifull å ta med seg?

- Ja, jeg tror at tjenesten som sjømannsprest er en god erfaring å ta med seg på veien, ikke minst med tanke på en jobb hjemme i samme "bransje". Tror at omstillingen ville være vanskeligere den motsatte veien.

- Til slutt, mener du at Velferden er en "farlig" konkurrent til "Kjerka"? Siden du har vært i Rotterdam, hvor begge institusjoner er meget aktive, skulle du ha gode forutsetninger for å uttale deg om dette.

- Jeg ser ikke på Velferden som noen konkurrent. Tror vi utfyller hverandre, og håper det er likedan ellers i verden, som vi hadde det i Rotterdam. Der merket jeg ingen konkurranse. Imidlertid har vi ingen Velferdsstasjon her på Trinidad.



Idyll i "kjerkehagen": Fra v.: Pre-
setefrue Bjørg,
datter Kristin,
presten selv
(Bjarne), Elise,
elektriker Vidar
Berg (sjelden gjest)
og pike Bjarny
Andreassen (tyggende
som vanlig). (I bak-
grunnen General
Hospital, også kjent
som slakteriet!)

Kjerka i San Fer-
nando ligger inn-
bydende til, om ikke
akkurat i de rette
omgivelser; Man kan
ikke alltid garan-
tere trygg tilbake-
trekning derfra!



Hvem kunne ikke
tenke seg en slik
søndag ettermiddag
på bassengkanten?

Verne- og Miljøarbeid, Oslo

1. maskinist	Astor Aas	4.5.- 8.5.81
Matros	Kristian Stefansson	1.6.- 5.6.81

Havarikurs - Stavanger

Kokk	Britt Eidnes	1.6.- 5.6.81
Arbeidsleder	Torgeir Svendsen	17.8.-21.8.81

SPM - Kurs - Bolkesjø

Maskinsjef	Bjørge Abrahamsen	8.4.81
Maskinsjef	John Aicher	8.4.81
Maskinsjef	Bjarne Nodeland	8.4.81

Sveisekurs - Uitor

Reparatør	Arvid Alfredsen	17.8.-28.8.81
Motormann	Tom Pettersen	10.8.-21.8.81
Reparatør	Leif Ulvang	18.5.-29.5.81

Autronica - Kurs - Trondheim

Elektriker	Simon Andvig	1.6.- 4.6.81
Elektriker	Terje R. Carlsen	1.6.- 4.6.81

Nav. Simulator - La Guardia

Overstyrmann	Ivar Dyb	18.5.-22.5.81
Overstyrmann	Steinar Lien	3.8.- 7.8.81

Skadebehandling - ICE - Moss

Kaptein	Svein Flø	20.5.-22.5.81
---------	-----------	---------------

COW - kurs - Trondheim

Overstyrmann	Bernhard Røed	27.4.-30.4.81
--------------	---------------	---------------

Brannvern - Haakonvern

Kokk	Johnny Stensbøl	11.5.-15.5.81
------	-----------------	---------------

Maskin - simulator - La Guardia

Maskinsjef	Erling Wetlesen	11.5.-15.5.81
------------	-----------------	---------------

Grunnleggende sikkerhetskurs - Statens Havarivernskole - Haugesund

1. maskinist	Jan Wiggen	27.4.- 8.5.81
--------------	------------	---------------

EN DRØM BLIR VIRKELIGHET

av

Styrmann Jan Inge Danielsen
 Matros Inge S. Danielsen
 Rederi: TEXACO NORWAY A/S

Endelig. Der ligger hun. Slank og smekker. Formfullendt. Hun er rett og slett nydelig. Mye vakrere enn vi hadde forestilt oss på forhånd. Vi blir stående lenge og bare nyte synet av henne.

Dette øyeblikket har vi ventet lenge på, meget lenge. I mange år. Denne har vi drømt om i lange, ensomme stunder på broen, på dekk og på lugaren. Det er omkring henne våre tanker har kretset dag og natt, ute som hjemme. Nå er hun endelig vår, og vi har fått henne akkurat slik vi ville ha henne.



Hun trollbinder oss fullstendig der hun ligger i den svenske soloppgangen. Vi blir stående andektig en lang stund før vi går bort til henne, og rører ved henne.

Hun er god og ta i, glatt over det hele og uten en lyte. Hun lar oss villig kjærtegne henne. Det eneste som viser at hun har enset oss, er at hun beveger seg, nesten umerkelig, ettersom vi går opp på henne, og inn i henne, for å utforske hver eneste kvadratcentimeter. I våre øyne er hun fullkommen.

Stedet er Gøteborg. Vi har kjørt hele natten for å treffe henne. Nå skal vi ta henne med oss hjem. Det er derfor vi har kommet hit.

Bare tanken på å få ta henne i bruk, gjør oss oppspilte og ivrige, og trettheten er med ett som blåst bort. Men vi innser at vi må hvile ut før vi kan begynne på hjemturen. Dessuten har vi bilen full av utstyr som vi har tatt med til henne, innkjøpt litt etter litt i alle de mangfoldige havner vi har vært innom de siste årene. Alt dette må monteres og gjøres klart, for å gjøre hjemreisen så trygg og sikker som overhodet mulig. Sammen skal vi nå reise 800 nautiske mil langs vær harde kyster og åpent hav, og det er hun som skal bære oss.

Vi både gleder og gruer oss, men mest av alt føler vi den sitrende, kriblende forventningen vi alle fylles med, når noe nytt og uopplevd ligger nært forestående. Det er en ubeskrivelig følelse. En god følelse.

Hun har allerede vår fulle fortrolighet. Bare det å se henne, beroliger oss. Hun formelig oser av styrke, spenst og eleganse. En fullblods havseiler er hun, og vi er stolte av henne.

Hun er vår nøkkel til oppfyllelsen av vår guttedrøm. Drømmen om en båt, akkurat slik som denne, som kan bære oss til fjerne land og kyster, på våre egne premisser. Om blått hav og hvite strender, omkranset av lutende palmer og andre eksotiske vekster. Lune laguner innhyllt i varme, tropiske netter, mens en kjærlig monsun smyer seg varsomt rundt kropp og skrog. Om lange, ensomme seilaser inn i fjerne horisonter, mens verden og tiden står fullstendig stille.

Denne drømmen har aldri sluppet taket i oss. Det ble en besettelse, som vi fremdeles lider av. Vi måtte gjennomføre dette, koste hva det koste ville. Og det har det gjort. Enda mye mer vil det bli, før hun er fullt utstyrt for det bruket vi har tiltenkt henne.

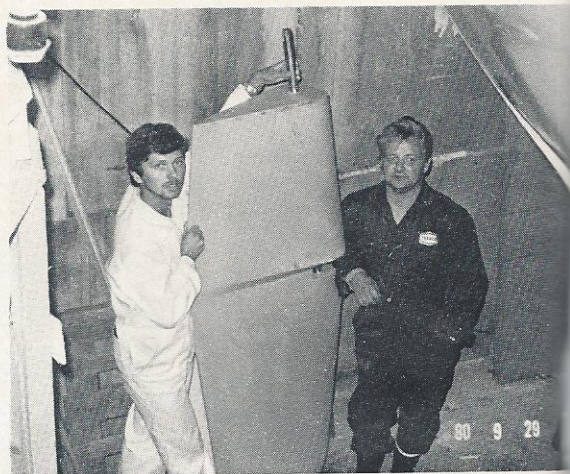
Men nå ligger hun altså her foran oss, og det er opp til oss hva vi skal få ut av dette. Men i første omgang må nok Karibien vente. Nå gjelder det å få henne trygt hjem fra Gøteborg til Trondheim.

*

La oss nå få presentere vår forelskelse litt mer nøyaktig. Hun er 11,20 meter lang, 3,50 meter bred og vekten er ca. 7 tonn. Derav en blykjøl, som alene veier 3,5 tonn. Dypgående er 2 meter. Masten rager 18 meter opp i luften, og brutto seilareal, fullt utstyrt er 234 kvadratmeter. Diesel hjelpemotor av typen Volvo Penta.

Alt det øvrige utstyr ombord er fullstendig i tråd med våre intensjoner og ideer, og vi har gjennom hele byggeperioden hatt et nært samarbeide med produsenten, som er Stenberg og Øhrns Båtkonsult, Gøteborg. Deres typebetegnelse på båten er R-37.

Som allerede nevnt, stedet er Gøteborg. Vi har nå arbeidet med henne i 3 dager til ende, og vel så det. Alt monteringsarbeidet er nå unnagjort, og



Bildet tatt under byggingen.
1. styrmann Jan Inge Danielsen til venstre,
matros Inge Danielsen til høyre.

vi har nøye gått gjennom alle detaljer ombord. Tiden nærmer seg avgang, og vi får de siste værmeldingene. De er slett ikke oppmuntrende. Full storm og kuling er meldt så godt som hele veien nord-over. Det ser ut til at vi virkelig skal få prøve oss, allerede på jomfruturen.

Gøteborg forsvinner i disen bak oss, og vi er endelig i gang. Vi logger lørdag 12.6 og tilføyer at det er frisk bris og ypperlige seilforhold.

Ombord har vi også med oss en representant fra produsenten, som skal være med oss denne første etappen til Marstrand. Dette for å forsikre seg om at båten er i den forfatning den skal være.



De har i det hele tatt vist seg meget samvittighetsfulle under hele den tiden vi har lært dem å kjenne. Vi vet at dette er et produkt de selv er stolte av, og kan stå inne for. De har nå meget god erfaring med denne båttypen, da vår båt er den tiende i deres produksjonsrekke.

Etter 2 timer befinner vi oss allerede i Marstrand. Etter å ha ønsket oss god seilas videre, forlater vår venn oss. Nå må vi heretter greie brasene selv.

*

Det er søndag ettermiddag den 13.6. Vi forlater Marstrand, med kurs for Arendal. Været er igjen ideelt for en frisk seilas. Vi fryder oss der vi manøvrerer oss ut mellom de utallige holmer og skjær, og vi er full av optimisme. Men det skal snart vise seg, at det som vi tror skal bli en reneste lystseilas, brått blir reneste mareritt istedet.

Ikke før er vi kommet utaskjærs, før det velter innover oss. Sorte, truende skyer bygger seg opp i rekordfart i horisonten rundt oss. Vinden begynner å øke faretruende fort i styrke, og før vi får sukk for oss, er hele havet et eneste ragnarokk av frådende, skummende bølger.

Det er en villskap man sjelden opplever. Selv om man etter mange års fartstid har opparbeidet en viss likegyldighet overfor alle slags værforhold, er det ikke fritt for at vi etter en stund begynner å bli noe betenkte.

Å stå på brua til store, trygge BELGIUM er en ting. Å stå å tviholde på rattet i en 37 fots seiler i sterk storm, er noe ganske annet. Vi forstår med ett, at de timene som nå ligger foran oss, kommer til å bli de mest

strabasiøse vi noen gang har vært igjennom. Dessuten forstår vi, at vi må bruke alt vi gjennom årene har opparbeidet av erfaring og sjømannskap, om dette skal gå bra. Båten er jo ennå ny og uvant for oss.

Utover kvelden blir det bare mer og mer slitsomt. Havet gir oss ikke et eneste øyeblikks ro. Vi må skjerpe oss til det ytterste, for bare en liten uoppmerksomhet kan være nok til at tragedien er et faktum. Dessuten har vi enda ikke radioutstyr ombord, så om noe skal inntruffe, er vi nådeløst overlatt til oss selv. Vissheten om dette, gjør at vi arbeider under fysisk og psykisk høytrykk. Vi må greie denne i liddåpen.



Rundt omkring oss har vi, til å begynne med, konstant øyekontakt med danske fiskebåter, men etterhvert som sjøene blir større og større, forsvinner de for oss periodevis. Vi kan se dem ri høyt oppe på en bølgekam, for deretter å forsvinne. Neste gang de dukker opp igjen, er det helt på den andre siden av båten. Nå begynner bølgehøyden å nærme seg 15 meter, og natten faller på.

Henimot midnatt raser stormen med samme voldsomme styrke. Vi kan ikke merke den minste antydning til at det skal spakne, tvertimot.

Til tross for meget omhyggelig påkledning har vi nå i timevis vært våte og forfrosne inn til skinnet. Hele kroppen roper etter varme og hvile, men vi kan ikke tillate oss å gå nedenunder noen av oss, slik det ser ut. Slik naturkreftene nå herjer med båten, vil det være bortimot umulig å oppholde seg under dekk. Bevegelsene blir bare mer og mer voldsomme. Vi kan bare bite tennene sammen, og håpe på at vi skal klare å ri dette over. Herregud, for en premiere.

Nå begynner også saltet å bli et problem. Det volder oss stadig sterkere smerter. Det har etterhvert blitt neste utholdelig å holde øynene oppe. Saltet kryper inn i hver eneste pore og rynke, og dekker hver eneste millimeter av ansiktene. Vi føler oss rett og slett som to gipsfigurer. Den stadig tykkere masken av stivnet saltlake, gjør ansiktsmusklene nesten ubevegelige. Om vi prøver å sende et oppmuntrende smil til hverandre, blir det bare til uformelige grimaser. Vi forbanner oss selv for at vi ikke har sørget for beskyttelse for øynene. En regulær tabbe er det. Det vi hadde trengt nå, er rett og slett dykkermasker. Dette kommer til å bli en smertefull erfaring.

Men vi kan ikke sette oss ned å sutre over dette. Feilen er gjort, og vi må bare fortsette med de gluggene vi er utstyrt med fra naturens side.

Stadig fremover. Vi er nå kommet oss gjennom halve natten. Værgudene raser med samme uforminsket styrke, og det begynner nå for alvor å røyne på. Armer, hender og rygg, har nå i lengre tid tydelig varslet om at dette kontinuerlige kjøret mot havet, ikke kan fortsette i det uendelige. Roret føles stadig tyngre og tyngre, i kampen om å holde henne opp mot været i den grove sjøen, og tussmørket gjør det vanskelig å beregne hver sjø med samme presisjon som tidligere. Vi innser at vi begynner å bli utmattet. Konsentrasjonen begynner å bli belastet. Det får vi et skremmende eksempel på, da vi i et svakt øyeblikk snur oss og ser oss tilbake.

Vi ser rett inn i en vegg av vann. Den kommer mot oss bakfra, som om den var verdens største bulldozer, og for oss, som i dette øyeblikket er langt ned, virker det som om den går like inn i skyene. Vi er sikre på at den kommer til å knuse oss fullstendig.

Vi snur oss fremover igjen, og ser da at vi kommer til å treffe den neste sjøen galt. Ikke mye, men det ørlille sekundet vi har snudd oss, har vært nok til at vi har avveket noen grader fra det ideelle. Vi både ser og føler at dette ikke kommer til å bli noen suksess.

Så blir vi løftet opp bakfra av en enorm kraft. Oppover og oppover bærer det, inntil vi blir kastet ut i løse luften, for deretter å få et bunnslag så kraftig, at vi i selvsamme øyeblikk er sikker på at båten revner fullstendig under oss. Det er et smell så intenst, at det fullstendig overdøver både vind og sjø. Belastningen må være enorm, men utrolig nok greier hun den. Vi selv føler slaget fra tærne og helt opp i nakken, men da vi får summet oss, er vi ikke sene om å få henne i riktig posisjon igjen. Nå fikk hun virkelig vist oss hvilket stoff hun er laget av, og vi får enda større tiltro til henne etter dette.

Men det blir ikke anledning til å fundere mer over dette. Nye utfordringer kommer på løpende bånd, og vi greier igjen å mobilisere all vår konsentrasjon. Dette var en kraftig lærepenge for oss, og vi er ikke lenger opptatt av det som er bak oss. Sjøkket har også gjort sitt til at trettheten og utmattelsen er som blåst bort i vindkastene. Vi er igjen oss selv, med alle sansene nyslepet. Vi får en følelse av, at nå kan vi greie nesten hva som helst.

Stormen raser hele natten med uforminsket styrke. Vi blir etterhvert klar over at vi er satt kraftig ut av kurs. Vi blir presset nordover, og det er ikke noe vi kan gjøre med det.

Først neste dag kl 1400 har det rast fra seg. Vi får noen timers normal seiling, og kl 1800 klapper vi til kai i Kragerø.

Nå er det som om hele legemet klappersammen, både fysisk og psykisk. Reaksjonen kommer. Trygt fortøyd i land, stuper vi dødsslitne til køyene og sovner.

Vi sover nesten et døgn.

Da vi våkner neste dag, er det nesten som å være født på ny. Skjønt kroppen verker og smerter, har søvnen gitt oss nye krefter, og etter et solid måltid er vi igjen resistent for en ny seilas.

Men først inspiserer vi båten, for å finne eventuelle skader. Vi kan bare konstantere at hun har greid seg utrolig bra gjennom stormen. At lanterneglassene forut har forsvunnet i Kattegat, anser vi som en bagatell.

Så kaster vi loss, og snur baugen mot Arendal, som jo var vårt opprinnelige mål.

Forts. neste nummer



JUBILANTER

Skipene:

- 20 år - Kaptein Svein Flø, 4. juni
- 15 år - Pumpemann Magnus Nordmo, 27. mai
- 15 år - Overstyrmann Knut Helberg, 9. august
- 10 år - Maskinsjef Bjarne Svanes, 15. mai
- 10 år - Maskinsjef Tor Austad, 25 juni
- 10 år - 2. maskinist Asbjørn Moan, 14 juli
- 10 år - 1. kokk Jan Pedersen, 19. august

Kontoret:

- 35 år - Loyd Granlund, 1. mai
- 35 år - Gerhard Langfeldt, 5. juni



ANNUAL DINNER



NTH-ingeniør med spennende
prosjekt

RENNESANSE FOR SEILENDE LASTESKIP?

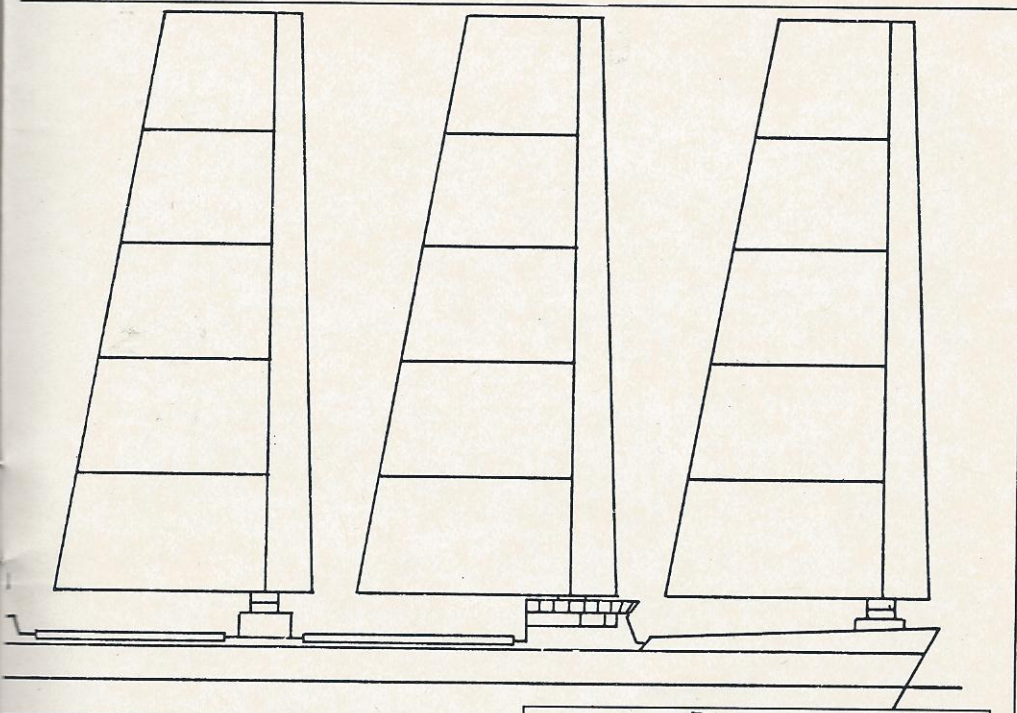
Med tillatelse fra Seilas gjengir vi her noen tanker om seilende lasteskip.

Vil seilskipene komme tilbake og erstatte de motordrevne skipene i takt med at oljereservene tømmes og prisene stiger?

Seilas har snakket med en som tror nettopp det. Han heter Jørgen Fjærvoll, er opprinnelig fra Nesøya i Asker og fersk sivilingeniør fra NTH i Trondheim der han i høst har laget en diplomoppgave med tittelen "Seilende lasteskip".

Vi har spurt ham hva det var som fikk ham til å gå i gang med dette prosjektet.

- Det var kanskje i første rekke det at jeg har drevet en del med seiling før, og naturlig kom på tanken om å bruke seil igjen til fremdrift av store skip.
- Har det vært gjort tilsvarende forsøk før eller er dette det første?
- Jeg har ikke hørt om noe tilsvarende her i landet, men det har jo vært arbeidet en del i utlandet. I første rekke er det Wagner og Prøll's Dyanskipsprosjekt, begge i Tyskland, som er kjent. Disse resultatene er brukt videre av et amerikansk prosjekt, Woodward, som bruker samme type rigg, men noe slankere skrog.
- "Dynaskipet" er en moderne versjon av hva vi kjenner som en fullrigger?
- Ja, alle disse prosjektene benytter seg av tradisjonelle eller moderniserte råseilrigger.
- Har det vært gjort forsøk med andre riggtyper?
- Ja, med alt ifra vindmøller til rotor, Ljungstrøm-seil og wingmaster. Det er blant annet prosjektert et tankskip med vingmaster. Det er blant annet lin Mudie og da som ren hjelpedrift til motorfremdrift. Han regner da med å spare inn ca. 10% av driftskostnadene. Men seilarealet her er ikke mer enn ca. 10% av det som trengs til full fremdrift.
- Så ditt prosjekt tar sikte på at hovedfremdriften er seil?
- Ja.
- Hvordan stiller NTH og norske redere seg til ideen?
- NTH har jo vært behjelpelig med hovedoppgaven og jeg føler at jeg har fått en del respons på det jeg har gjort, men siden dette er såpass ferskt her oppe har det ikke blitt noe utover det heller. Når det gjelder rederier, er det ingen respons. Jeg har jo heller ikke gått ut med dette prosjektet overfor rederiene, - men det virker ikke som om de har bitt på det som har vært gjort av forsøk før. Sannsynligvis må oljeprisen stige enda en del hakk før de er villige til å satse på seildrift. - Og det er utviklingen av seildrift på skip som koster penger. Jeg har ikke sett noe særlig på kostnadssiden, men har holdt meg til det rent tekniske. Det foreligger kalkyler som både går i favør og disfavør for seilskip allerede idag.



- Siden vi først er kommet inn på økonomi, - hva slags fart og hvilke ruter mener du er aktuelt i første rekke?

Kan også krysse

Hovedhensikten med at jeg har valgt vingseilrigg er at jeg har prøvd å gjøre skipet uavhengig av de tradisjonelle rutene som har vært brukt av seilskipene før i tiden. Resultatene viser også, at i forhold til en vanlig råseilrigg, er denne riggen såpass mye mer effektiv på kryss, at jeg mener at et slik seilskip kan brukes på hvilken som helst rute oversjøisk. - Den mest aktuelle last vil være tørrlast som kan stues fast, - for eksempel containere. Roll on/roll off vil nok være aktuelt. - Vil disse seilskipene være avhengige av et fullt hjelpemaskineri for havnemanøvre og i stilla?

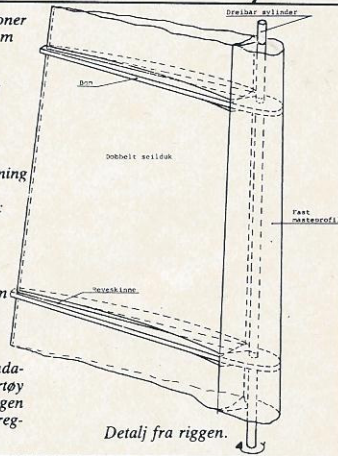
Hoveddimensjoner

Lpp = 105,37 m
 B = 15,02 m
 T = 7,00 m
 D.W. = 5320 t
 As = 4000 m²
 Rigghøyde = 54,0 m

Til sammenlikning har Christian Radich målene:

L = 67 m
 B = 12 m
 T = 5 m
 As = 1330 m²
 Rigghøyde 42 m

Slik ser morgendagens handelsfartøy ut etter Jørgen Fjærvolls beregninger.



Detalj fra riggen.

- Ja, det er klart at særlig ved manøvrering ut og inn av havner er du nødt til å ha et hjelpemaskineri hvis du ikke skal være totalt avhengig av slepebåter. Men det vil jo her være snakk om en brøkdel av de hestekreftene man egentlig trenger til fremdrift av skipet.

- Du har valgt ca. 5 000 tonn DW. Hvorfor nettopp denne størrelsen?
 - Dette blir jo et ganske lite fartøy - i størrelsesorden som et mindre fraktesfartøy. - Da jeg begynte med prosjektet antok jeg at et seilskip burde ligge i størrelsesområdet 5-15 000 tDW. Det jeg imidlertid har funnet ut underveis er at dette nok er i minste laget og det fins prosjekter på opptil 52 000 tDW. Det er en danske, Bak-Olesen, som har prosjektert et sånt skip og det vil være fullt mulig å komme opp i en slik størrelse. En begrensende faktor blir rigghøyde og en annen begrensende faktor vil selvsagt være dyppgang som et seilskip er veldig avhengig av for å oppnå tilstrekkelig sidekraft på skroget.

- Kan du fortelle litt om den spesielle vingseilriggeren du har benyttet?
 - Riggeren består av to deler: En fast del i forkant - den såkalt ledende kant som er utformet som en D. Resten er av seilduk. Hvert seil er delt inn i 5 paneler for å kunne reves. Revingen foregår på den måten at seilduken rulles opp rundt en vertikal akse som befinner seg inne i den forreste faste delen. Det vil da si at du kan justere seilende ved enten å rulle alle panelene jevnt inn, eller du kan rulle dem inn suksessivt ovenfra og nedover. Disse profilene er dreibare om et punkt som ligger nær seilets trykksenter for å få minst mulig moment i innfestingen.
 - Det er ingen form for staging?
 - Nei.

Datastyrt seilføring

- Og alt dette skal kunne betjenes maskinelt fra kommandobroen?
 - Ja, rigninnstilling og manøvrering vil bli datastyrt, men selvsagt også kunne betjenes manuelt fra brua.
 - Slik at vi mer eller mindre kan snakke om et skip som seiler seg selv?
 - Ja, med de hjelpemidlene som skal være ombord, skal alt kunne foregå automatisk - selvsagt med folk som overvåker det hele.
 - Når vi nå snakker om seilskip så snakker vi altså om noe helt annet enn det folk flest forbinder med begrepet?
 - Ja det er ikke tale om å gå tilbake til de gamle fullriggerne igjen. Det syns jeg ikke det er noen grunn til å forske på i det hele tatt. Da kunne man jo egentlig bare rekonstruere de beste av disse. Det jeg har prøvd å gjøre er å konstruere et moderne seilskip som skal være konkurransedyktig med moderne motorskip. -Vingseilriggeren valgte jeg fordi den har mye bedre aerodynamiske data d.v.s. at den får større drivende kraft enn en vanlig råseilrigg. Problemet med råseilriggeren er jo spesielt at den har lite gode bidevindsegenskaper. I mangel av vindtunell har jeg måttet beregne kreftene på riggeren rent teoretisk ved hjelp av datamaskin. Dette viser at vingseilriggeren er effektiv helt ned mot 30° reell vind. De resultatene jeg har funnet er satt opp i et såkalt poladiagram som viser skipets hastighet ved forskjellig vindretning og hastighet. Her er da også tatt med effekt av krenkning og sjø i beregningene. Som eksempel kan jeg nevne at ved Beaufort 6, (11-14 m/sek) vil hastigheten være 8 knop ved 30°.

- 30° kan synes høyt?

- Ja, men det er klart at denne riggeren er mer effektiv enn vanlige seilbåtrigger som egentlig er en tilnærming til denne riggeren, der det ledende profilet er en sirkulær mast. - Jeg har jo også dobbel duk som gir en enda bedre tilnærming til det ønskede "flyvingeprofil".
 - Til gjengjeld så har vingseilriggeren ulemper på lens i forhold til en råseilrigg?

- Ja, vi får mindre hastighet på rom slør, men her er det mye usikre data. Optimalt forhold vil være ved ca. 100°. Beaufort 6 gir da nesten 18 knop hastighet. For den modellen jeg har brukt vil ordinær marsjfart for motordrevet skip ligge på ca. 13-14 knop. For å komme opp i denne hastigheten ved ren seildrift vil det kreve minimum Beaufort 4 fra 70°-100° d.v.s. ca. 6 m/s og det er ikke så store vindstyrken egentlig.

- Skal vi være stygge og si noe om hvordan fullriggerne er på kryssen?
- Beregninger tilsier at et ca. 5 000 tDW stort skip med en tradisjonell råseilrigg ved Beaufort 4 kun vil nå en maksimal hastighet på 9,5 knop. Og 60° er maksimalt hva denne riggen kan gå mot vinden. Over det faller hastigheten drastisk. Mitt prosjekt vil derimot kunne være effektivt opp mot 30° uten at avdriften blir avskrekende. Ved 30° vil avdriften komme opp mot 6°, mens den allerede ved 40° maksimalt vil ligge på 1-2° og ved 60° vil den være tilnærmet lik null.

To senkekjøler

- Du har satt på to senkekjøler på skroget, hvorfor det?

- Det har jeg tatt etter Prølls dynaskip. De senkekjølene jeg har benyttet er større enn Prølls selv om de vil bli å betrakte som veldig små i forhold til vanlig kjøldimensjon til seilbåter. Kjøldybden er 4,4 m og lengden ca. 2 m. Selve skrogdyppgangen er 7 m full-lastet.

- Plasseringen av kjølene er jo også noe utradisjonell, - Hvorfor valgte du å plassere én foran og én bak?

- Det er gjort for å få størst mulig moment fra kjølene. Det vil sannsynligvis føre til at manøvreringsdyktigheten vil bli noe mindre, d.v.s. at den vil være mer regningsstabil og svinge noe tregere.

- Du har gjort sløpeforsøk i modelltank, er det noe spesielt med skroget ellers?

- Nei, jeg har benyttet et vanlig handelsskip blant annet for å se hvordan en moderne rigg ville kunne fungere på et allerede eksisterende handelsskip, eventuelt med tanke på ombygging. Jeg målte da krefter på skipet i lengde og sideretning ved forskjellig krenkning og avdriftsvinkler, og selv med de to små kjølene fikk jeg stor økning i sidekraft. Ellers fant jeg ut at krenkningen hadde lite å si på de kreftene som oppsto og jeg har antatt maksimal krenkning til 10° med tanke på å unngå farlige situasjoner, særlig med tanke på at lasten skal forskyve seg og også for arbeidsmiljøet ombord i båten. Det ville jo være litt trasig om kaffekoppene skulle begynne å danse rundt slik vi er vant med i havseilas.

- Hva med bemanning?

- Hvis skipet blir automatisert, slik jeg allerede har skissert, skulle det ikke være behov for flere folk enn det som er vanlig idag, - kanskje med unntak av at seilmakeren ville komme tilbake.

- Hva mener du om fremtidsutsiktene?

- Rent miljømessig er jo seildrift veldig aktuelt, og ettersom det begynner å minke på oljeresurser så vil sannsynligvis seildrift komme av seg selv fordi det jo egentlig ikke er noe som kan overta for maskindriften når oljen en gang tar slutt. Det har vært forsøk med atomdrift av skip, men såvidt jeg vet ligger alle disse nå i opplag, det er bare militære skip som fremdeles er i gang. Vi vil derfor sannsynligvis komme tilbake til kull, men det vil også bli en dyr kraftkilde etterhvert.

- Et spørsmål på tampen: Det foreligger planer om et nytt seilende skoleskip, en såkalt moderne fullrigger, hva mener du om det?

- Det er veldig interessant og hvis det da eventuelt kunne kombineres med et slikt prosjekt som jeg har drevet med og som kanskje vil bli aktuelt i fremtiden, så ville vi kunne slå to fluer i ett smekk. - Vi ville kanskje kunne bevise overfor redere at det fungerer og vi kunne da utdanne folk som kan behandle disse båtene i fremtiden. Det er jo klart at mye av

seilkunnskapene allerede er gått i glemmeboken og det er kanskje en viktig faktor ved innføring av seilskip igjen, at du må utdanne en helt ny generasjon skipperer. Automatiseringen vil lette arbeidet, men at mannskapet må kjenne til seilingens prinsipper, - det er ikke til å komme bort fra, slutter Jørgen Fjærvoll.

For egen del kan vi jo bare legge til at vi håper denne artikkelen vil få de rette personer til å fatte interesse for nytenkning innenfor begrepet seilskip. Det ville være synd om vi her i Norge ble tatt på sengen nok en gang slik vi ble det da dampmaskinene gjorde sitt inntog!



Vesla:



— Menn skryter alltid med sin logikk. Er det logikk å kjøpe fiskeutrustning for 950 kr og fiske i en andedam som Lillesjøen?





SPORT



Norsk serie i fotball (111 deltagende lag):

Nr. 46 - M/T "TEXACO BERGEN"
 Nr. 54 - M/T "TEXACO OSLO"

Norsk mesterskap i friidrett - lagkonkurranse (321 skip):

Nr. 32 - T/T "TEXACO BELGIUM",	gj.sn. poeng pr. påmønstret	566
Nr. 49 - M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	" " " "	367
Nr. 77 - M/T "TEXACO OSLO",	" " " "	252

Norsk mesterskap i 4x100 m stafett (83 lag):

Nr. 46 - M/T "TEXACO OSLO", 57,7 sek.

Norsk mesterskap i 3x60 m stafett (62 lag):

Nr. 16 - M/T "TEXACO OSLO", 27,8 sek.
 Nr. 45 - M/T "TEXACO SKANDINAVIA", 31,6 sek.

Norsk mesterskap i friidrett - individuelt.
 Menn klasse I (f. 1950 -):

Kulestøt:

Nr. 14 - Sylte, Erling,	T/T "TEXACO BELGIUM",	11,06 m
Nr. 29 - Sagebakken, Terje,	T/T "TEXACO BELGIUM",	10,59 m
Nr. 55 - Steffansson, Kristian,	M/T "TEXACO BERGEN",	10,05 m

Høydehopp:

Nr. 8 - Eid, Per,	T/T "TEXACO BELGIUM",	1,65 m
Nr. 26 - Martin, Geir,	T/T "TEXACO BELGIUM",	1,57 m

Lengde:

Nr. 81 - Steffansson, Kristian,	T/T "TEXACO BELGIUM",	5,00 m
---------------------------------	-----------------------	--------

Høyde uten tilløp:

Nr. 54 - Eid, Per,	T/T "TEXACO BELGIUM",	1,40 m
--------------------	-----------------------	--------

Menn klasse II (f. 1940 - 1949):

Kulestøt:

Nr. 5 - Kjølstad, Trond,	T/T "TEXACO BELGIUM",	11,66 m
Nr. 13 - Borge, Bjørn,	T/T "TEXACO BELGIUM",	11,25 m
Nr. 20 - Moisander, Sauli,	T/T "TEXACO BELGIUM",	11,03 m
Nr. 28 - Ophaug, Trond,	T/T "TEXACO BELGIUM",	10,66 m
Nr. 29 - Larsen, Hallvard,	T/T "TEXACO BELGIUM",	10,65 m

Høydehopp:

Nr. 48 - Aleksandersen, O.,	T/T "TEXACO BELGIUM",	1,40 m
Nr. 48 - Roel, Audun,	M/T "TEXACO BERGEN",	1,40 m

Lengde:

Nr. 52 - Roel, Audun,	M/T "TEXACO BERGEN",	4,66 m
Nr. 55 - Grovassbakk, Sture,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	4,65 m

3-kamp:

Nr. 48 - Kjølstad, Trond,	T/T "TEXACO BELGIUM",	1069 p
---------------------------	-----------------------	--------

Lengde uten tilløp:

Nr. 29 - Moisander, Sauli,	T/T "TEXACO BELGIUM",	2,91 m
----------------------------	-----------------------	--------

Menn klasse III (f. 1930 - 1939):

60 m:

Nr. 19 - Skarsvåg, Torbjørn,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	8.2 sek.
------------------------------	---------------------------	----------

3-kamp:

Nr. 29 - Skarsvåg, Torbj.,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	1344 p.
----------------------------	---------------------------	---------

Menn klasse IV (f. 1929 -):

60 m:

Nr. 17 - Brox, John,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	9,0 sek.
Nr. 46 - Bernhoft, Albright,	M/T "TEXACO OSLO",	9,5 sek.

Lengde:

Nr. 10 - Brox, John,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	3,80 m
Nr. 15 - Simonsen, Sverre,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	3,60 m

3-kamp:

Nr. 15 - Brox, John,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	1394 p
Nr. 27 - Simonsen, Sverre,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	1223 p
Nr. 32 - Bernhoft, Albright,	M/T "TEXACO OSLO",	1140 p

Kvinner klasse I (f. 1950 -):

Kulestøt:

Nr. 25 - Håland, Torill,	T/T "TEXACO BELGIUM",	7,78 m
Nr. 30 - Paulsen, Irene,	T/T "TEXACO BELGIUM",	7,52 m
Nr. 40 - Larsen, Torill,	T/T "TEXACO BEGLIUM",	7,30 m

Høydehopp:

Nr. 10 - Østerberg, Eva,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	1,20 m
Nr. 16 - Paulsen, Irene,	T/T "TEXACO BELGIUM",	1,16 m
Nr. 46 - Østerberg, Annika,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	1,00 m

Lengde:

Nr. 68 - Fjeluret, Else,	M/T "TEXACO BERGEN",	3,06 m
Nr. 71 - Dahl, Heidi,	M/T "TEXACO OSLO",	3,02 m
Nr. 75 - Eidnes, Britt Marit,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	3,01 m
Nr. 76 - Hansen, Mona,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	3,00 m

Høyde uten tilløp:

Nr. 31 - Paulsen, Irene,	T/T "TEXACO BELGIUM",	1,06 m
--------------------------	-----------------------	--------

Lengde uten tilløp:

Nr. 39 - Paulsen, Irene,	T/T "TEXACO BELGIUM",	2,15 m
Nr. 39 - Sandberg, Unni,	T/T "TEXACO BELGIUM",	2,15 m

Kvinner klasse II (f. 1940 - 1949):

60 m:

Nr. 6 - Olsen, Ragnhild,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	9,7 sek.
Nr. 23 - Flote, Åse,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	10,4 sek.
Nr. 42 - Søgård, Ann Karin,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	11,4 sek.

Kulestøt:

Nr. 23 - Sigursson, Inger,	T/T "TEXACO BELGIUM",	6,79 m
Nr. 30 - Olsen, Ragnhild,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	6,63 m
Nr. 37 - Fossmo, Karin,	T/T "TEXACO BELGIUM",	6,35 m
Nr. 48 - Moisander, Asta,	T/T "TEXACO BEGLIUM",	6,00 m

Høydehopp:

Nr. 11 - Moisander, Asta,	T/T "TEXACO BELGIUM",	1,00 m
---------------------------	-----------------------	--------

Lengde:

Nr. 2 - Olsen, Ragnhild,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	3,61 m
Nr. 24 - Flote, Åse,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	2,68 m

3-kamp:

Nr. 5 - Olsen, Ragnhild,	M/T "TEXACO SKANDINAVIA",	1150 p
Nr. 49 - Moisander, Asta,	T/T "TEXACO BELGIUM",	522 p

Høyde uten tilløp:

Nr. 8 - Moisander, Asta,	T/T "TEXACO BELGIUM",	1,00 m
--------------------------	-----------------------	--------

Lengde uten tilløp:

Nr. 15 - Moisander, Asta,	T/T "TEXACO BELGIUM",	2,05 m
Nr. 38 - Fossmo, Karine,	T/T "TEXACO BELGIUM",	1,82 m
Nr. 45 - Forsjord, Aud,	T/T "TEXACO BELGIUM",	1,76 m

Kvinner klasse III (f. 1939 -)

Kulestøt:

Nr. 18 - Røstad, Ingrid,	M/T "TEXACO OSLO",	5,78 m
--------------------------	--------------------	--------

Lengde:

Nr. 14 - Røstad, Ingrid,	M/T "TEXACO OSLO",	2,51 m
--------------------------	--------------------	--------

3-kamp:

Nr. 22 - Røstad, Ingrid,	M/T "TEXACO OSLO",	720 p
--------------------------	--------------------	-------

Svømmeknappkonkurransen:

Nr. 31 - M/T "TEXACO STOCKHOLM",	9880 poeng, gj.snitt	164,66
Nr. 59 - T/T "TEXACO BELGIUM",	5000 poeng, gj.snitt	65,78
Nr. 65 - M/T "TEXACO BOGOTA",	3000 poeng, gj.snitt	55,55

Svømming - stafett 4x25 m (12 lag):

Nr. 9 - M/T "TEXACO STOCKHOLM",	1.16.2 min.
---------------------------------	-------------

Idrettsmerkekonkurransen (502 merker fra 76 skip):

Nr. 19 - M/T "TEXACO BALTIC",	9 merker	19,14%
Nr. 46 - M/T "TEXACO STOCKHOLM",	2 merker	2,98%

På en internasjonal sportsuke i Rotterdam der 84 skip deltok ble M/T "TEXACO BERGEN" nr. 2 totalt.

Fotball:

M/T "TEXACO BERGEN" - Rimba Meranti, Malaysia	4 - 0
M/T "TEXACO BERGEN" - Mercurio, Italia	2 - 2

Menn klasse II (f. 1941 - 1950):

60 m:

Nr. 2 - Røstad, Odd H., 7,6 sek.

Lengde:

Nr. 2 - Røstad, Odd H., 5,47 m

Menn klasse III (f. 1931 - 1940):

60 m:

Nr. 2 - Palacios, Oscar, 8,6 sek.

Menn klasse IV (f. 1930 -):

60 m:

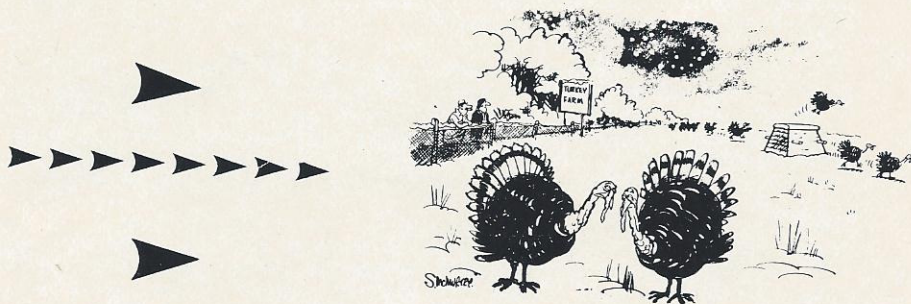
Nr. 1 - Grande, Roald, 9,3 sek.

Nr. 3 - Horseng, Rindulf, 9,4 sek.

Kvinner klasse 1 (f. 1951 eller senere):

Kule:

Nr. 1 - Gunn Tove Sæterøy, 7,04 m



«Be gutta ikke overdrive treningen — det er ikke verdt folk blir mistenksomme.»

Redaksjonen tar inn rederistyrerepresentant Torgeir Svendsens artikkel med følgende forbehold: Normalt vil vi ikke trykke "politiske innlegg". Innlegg hvor enkeltpersoner henges ut ønsker vi heller ikke i vårt rederiorgan. Vi mener imidlertid at Torgeir Svendsen som de ansattes representant i Rederistret bør slippe til med disse yttringer:

BETRAKTNINGER OM SJØFOLK OG DERES OVERFORMYNDERE! (Tekst: T. Svendsen)

Norsk Sjømannsforbunds politikk uholdbar!

Ikke rent sjelden hører man om "de harde trettiåra"; historiene fra denne tilsynelatende fryktelige tid, forsøkes vasket inn i våre hjerner til stadighet, ikke minst av dagens politiske arbeiderbevegelse, som vi er tilsluttet gjennom vår forbindelse med Norsk Sjømannsforbund. Her er det om å gjøre å fremstille arbeidsgiveren som vår egoistiske motpart, med de konsekvenser dette kan få for opprettholdelsen av de fra før av kanskje usikre arbeidsplasser. Det synes meg som om det viktigste er bare å kreve, uten tanke på at det kanskje fra vår side også bør ydes noe.

"Texaco Tanker" er kanskje ikke det riktige forum for disse betraktninger, men jeg ber allikevel Redaktøren om å vise forståelse og spalteplass for de tanker som her følger, siden det representerer synet til en større gruppe besetningsmedlemmer, alle med helt forskjellig politisk bakgrunn. Samtaler med mannskap fra andre norske skip bekrefter bare påstanden om at Norsk Sjømannsforbund nå begynner å nærme seg grensen av hva man kan tolerere, og skal medlemsstokken være sikret for fremtiden, bør mangt og meget forandres. Den gjennomsnittlige sjømann ønsker ikke lenger å være aktivt betalende støttespiller i et politisk kappløp, hvor resultatene ene og alene kan bli null arbeidsplasser. Arbeiderbevegelsen, i vårt tilfelle Norsk Sjømannsforbund, bør heller konsentrere seg om utvidet samarbeide med rederne, legge politikken på loftet, og forhandle rent upolitisk. Da først vil man kunne oppnå gjensidig forståelse.

Det er ingen tvil om at vi som mannskap er dårlig betalt; noen av oss er heldige og har arbeide på skip hvor overtid (og dermed god inntekt) ikke er noe problem, men at man skal være nødt til å basere sin inntekt på overtid, er galt. Vi må imidlertid ikke glemme våre kolleger på andre skip, hvor inntekten begrenser seg til grunnhyren, noe som ikke gir grunnlag for opprettholdelse av normalt familieliv. De som faller innunder sistnevnte kategori, må så absolutt medregnes når det er snakk om lavtlønnsgrupper, og dette er kanskje mye av årsaken til at man opplever en til dels masseflukt fra sjømannsyret på underordnet plan.

Vår Forbundsformann Aasarød skriver i sin leder i Medlemsbladet at "Rederne lever i sin drømmeverden og nekter hardnakket å akseptere den faktiske situasjon". Han sikter til bemanningsregler, og Stortingets behandling av stortingsmeldingen om skipsfartsnæringen. Jeg skal til en viss grad være enig i at man av og til opplever ekstreme forhold, hva både bemanning og arbeidsforhold gjelder, men dette gjelder ikke for alle typer skipsfart.

Det kan være verd å stoppe opp litt ved synet på ønsket om nye bemanningsregler. Aasarød "er overbevist om at vi har alle sjøfolk bak oss når vi sier at vi aktivt vil motsette oss nye bemanningsregler". Jeg tør våge påstanden om at dette nok ikke er tilfelle. For mange skips vedkommende, bør bemanningen nok ikke forandres, imidlertid må vi ikke se bort fra at moderne skip med letthet kan drives med færre folk enn hva

tilfellet er idag. Det må da selvfølgelig tas hensyn til skipenes fartsmønster, og ikke minst alder. Handelsflåtens gamle skip kan det vanskelig gjøres noe med, men tross alt er størsteparten av skipene for moderne å regne, og hva er da galt med litt nytenkning. Når man er kommet så langt som Aasarød tydeligvis ønsker, nemlig dithen at man skal opprettholde de nåværende bemanningsforskrifter kun for å beholde arbeidsplassene, er man etter min mening kommet for langt. Resultatet av denne politikk må bare ende med forferdelse for oss som er arbeidstagere. En dag står vi der værende uten beskjefligelse i det hele tatt: et resultat av feilslått fagforeningspolitikk.

Som så mange andre, er jeg takknemlig for det lønnstillegg jeg ble tildelt ved siste lønnsoppgjør. Det er kanskje det beste på lang tid, men er allikevel ikke mer enn vi bør ha! Egentlig tror jeg ikke rederne er så uenige i det oppnådde resultat, men man bør ha i tankene at skal det betales mer, må også deres inntekter øke, hvis ikke så er utfallet bare et: avvikling av hele gesjeften! Og hva da, kjære venner? Jo, det blir stempling og fattigdom for oss over hele linjen, takket være våre kravstore overformyndere! Vi bør legge godviljen til for å bevare vår arbeidsplass, og det oppnås ved godt samarbeide og felles forståelse av de problemer vår skipsfartsnæring idag har å stri med. Skal det gå ren sosialistisk politikk i vårt yrke, ja, da er vi uten jobb før vi aner det!

Sjømannsforbundets medlemsblad byr ellers på mye interessant lesning, og man får frivakten til å bli kort ved å studere nærmere alt hva der skrives. Uten beskjedenhet fremhever Forbundet seg selv til stadighet, når de vet å fortelle om alle de skip de har stoppet, hvor hyrene har vært for lave. Dette gir jeg mine overformyndere honnør for. Men når det skal ofres spalteplass på saker som at det ombord i et navngitt skip er blitt "funnet" oppslag om at man kan gi melding til kapteinen om at man ikke vil betale kontingent etter siste forhøyelse, ja, da viser Forbundet sin frykt for å tape ansikt. Og det er vel nettopp det som er i ferd med å skje; her ombord er mange utmeldelser et faktum, og slik er det også på andre norske skip, som vi med kort mellomrom har ligget i havn sammen med. Det er klart at vi ikke vil flåes til skinnet, og langt mindre tvangsinnlemmes i LO's eget forsikringsselskap Samvirke, samme hvor rosenrødt det synes ifølge de tilsendte brosjyrer. For min del er jeg utmerket fornøyd med mitt eget, private forsikringsselskap.

En annen sak Forbundet er opptatt av, er rederenes adgang til uteregistrering. Vi er dessverre kommet så langt i Norge at en fagforening skal sitte og bestemme hva arbeidsgiveren skal ha lov til eller ikke. Dette virker på meg skremmende, og gir dystre fremtidsperspektiver. Det blir aldri nevnt fra forbundshold at det idag seiler mange norske, fornøyde sådanne, sjøfolk på "uteregistrerte" norske skip, hvor de har BEDRE betingelser enn hva vi har oppnådd de siste årene. Men kan det trekkes frem noe negativt, da er de fete typene fremme med det samme, noe som i alle år har gitt meg en flau smak i munnen. Jeg er mangeårig medlem av Norsk Sjømannsforbund, og synes riktignok at vi sjøfolk bør stå sammen om å verne om vårt yrke, men noen politisk brikke vil jeg ikke være, og har begynt å ta mitt medlemskap opp til ny vurdering, som så mange andre.

BÅTENES POSISJONER

På grunn av arbeidspresset på kontoret den siste tiden har vi dessverre ikke fått med "Båtenes posisjoner" denne gang. Som erstatning har vi tatt med posisjonsliste pr. 31. august 1981.

T/T "TEXACO AMSTERDAM" Dirty / D May 1983	§ 4	Reparasjon Brest 28.8.-5.9. Laster Ras Tanura 27.9. f.o. Passerer Suez 15.9.
M/T "TEXACO BALTIC" Clean / D October 1982	§ 13	Ank. Jeddah 20.8. Losset 29.8.
	§ 14	Laster Bahrain 9.9. for Botany Bay (Australia) 29.9.
T/T "TEXACO BELGIUM" Clean / D August 1981	§ 10	Ank. verksted Amsterdam 27.8. Avg. ca. 20.9. Laster Trinidad 1.10. f.o.
M/T "TEXACO BERGEN" Dirty / D April 1982	§ 31	Lastet Pembroke 25-26.8. Ank. Tranmere (Liverpool) 26.8. Losset 28-31.8.
	§ 32	Laster Brofjorden 3.9. for Pembroke 7.9.
M/T "TEXACO BOGOTA" Dirty / D May 1982	§ 13	Ank. Trinidad 27.8. Lastet 29-30.8. for Las Minas 2.9.
M/T "TEXACO NORGE" Clean / D July 1982		Ankret Stockholm 19-25.8. Bunkret vann Oxelø Sund 25-27.8. Ankret Oxelø Sund 27-28.8. Ankret Skagen 30.8. f.o.
M/T "TEXACO OSLO" Clean / D February 1983	§ 25	Losset Canvey 22-25.8. Ankret Sunk L/V 25-27.8.
	§ 26	Lastet Rotterdam 28-30.8. for København 31.8. og Brofjorden 2.9.
	§ 27	Laster Brofjorden 3.9. for Stockholm 6.9.
	§ 28	Laster Brofjorden 9.9. for København 11.9.
M/T "TEXACO SKANDINAVIA" Clean / D April 1982	§ 14	Lastet Trinidad 23-26.8., losset Santo Domingo 28.8. og Las Minas 31.8.
	§ 15	Laster Trinidad 5.9. og Port Arthur 12.9. for West Africa 28.9.
M/T "TEXACO STOCKHOLM" Dirty / D November 1983	§ 30	Lastet Brofjorden 25-26.8., losset Fredericia 27.8., Aalborg 28.8. og Halmstad 29-30.8. Anløp Brofjorden for bunkers 30.8.
	§ 31	Laster Klaipeda 1.9. for UK/Cont. 6.9.

HVEM

HVOR



SEILER



P : PERMITTERT
D : DISPONERT
SK : PÅ SKOLE
F : PÅ FERIE
M : MILITÆRTJ.
K : PÅ KONTORET
S : SYK

AJOUR PR, 21/8-81

 T/T "TEXACO AMSTERDAM"
 LEVX

KAPTEIN
 OVERSTYRMANN
 1. STYRMANN
 2. STYRMANN
 RADIOOFFISER
 ARBEIDSLÉDER
 MATROS
 MATROS
 MATROS
 MATROS
 MATROS
 MATROSASPIRANT
 LETTMATROS
 MASKINSJEF
 MASKINSJEF
 1. MASKINIST
 2. MASKINIST
 2. MASKINIST
 ELEKTRIKER
 ELEKTRIKERASSISTENT
 REPARATØR
 PUMPEMANN
 FYRBØTER
 FYRBØTER
 FYRBØTER
 FYRBØTER
 SMØRER
 MASKINGUTT
 STUART
 1. KOKK
 KOKKASPIRANT
 PIKE
 PIKE
 PIKE
 PIKE

PEDERSEN, Tore
 HENRIKSEN, Thorvald
 FURSETH, Jarle
 PEDERSEN, Roger
 LANGEBO, Åge
 BRUNES, Steinar
 ANDRESEN, Kaare
 EYORA, Herculano
 GONCALVES, Gregorio A.
 TAGKUS, Ahmet
 DELGADO, Antonio S.
 MINDT, Jonny
 SKAMFER, Ståle
 OPPEDAL, Odd
 SUNDET, Asle
 RØSSUM, Bent M.
 ANTONSEN, Kjell S.
 HERMANSSON, Ebbe
 SKEVIK, Henry
 SOARES FREDERICO, Jose
 KIMSAAAS, Harald
 KRISTIANSEN, Tor
 ANDERSEN, Birger
 MAYO CAAMANO, Manuel
 AGEITOS GOMEZ, Juan
 FORSJORD, Hans E.
 JENSEN, Harry Robert
 STENSØL, Johnny
 LAURITZEN, Rolf
 BEKKELUND, Svein
 ANTONSEN, Gerd
 LUNDBERG, Aino
 PEDERSEN, Solveig
 EIKESETH, Anne

 M/T "TEXACO BALTIC"
 LOSF

 T/T "TEXACO BELGIUM"
 JXZP

 M/T "TEXACO BERGEN"
 LEWP

 M/T "TEXACO BOGOTA"
 JXHS

KAPTEIN
 OVERSTYRMANN
 1. STYRMANN
 2. STYRMANN
 RADIOOFFISER
 ARBEIDSLÉDER
 MATROS
 MATROS
 MATROS
 MATROS
 LETTMATROS
 LETTMATROS
 LETTMATROS
 MASKINSJEF
 1. MASKINIST
 2. MASKINIST
 2. MASKINIST
 2. MASKINIST
 2. MASKINIST
 MASKINASSISTENT
 ELEKTRIKER
 ELEKTRIKER
 ELEKTRIKERASSISTENT
 REPARATØR
 PUMPEMANN
 FYRBØTER/MOTORMANN
 FYRBØTER/MOTORMANN
 FYRBØTER/MOTORMANN
 SMØRER
 SMØRER
 STUART
 1. KOKK
 PIKE
 PIKE
 PIKE
 REISEREPARATØR
 REISEREPARATØR

FLØ, Svein J.
 DYB, Ivar Arne
 BAADE, Jarle
 BILICZ, Arne
 HANSEN, Jan P.
 TJØMSLAND, Lars
 VAAGAN, Olav
 PENGNUM, Pinichsuk
 PETTERSEN, Kjell
 HUSEBY, Rune
 PAULSEN, Per Idar
 EILERTSEN, Inge
 SKJELBREIDALEN, Sigm.
 DITTMANN, Trygve
 BAASTAD, Steinar
 JENSEN, Viggo
 ERSLAND, Leiv
 ÄIJÄLÄ, Pentti Juhani
 NORDMO, Magnus J.
 PUGA, Francisco
 KROGNES, Åge
 BJERKNES, Tore Isak
 FORSJORD, Arne O.
 JØRGENSEN, Jan Eirik
 THUN, Solfrid
 BREIVIK, Kari

BRANDAL, Peter
 SOLBERG, Odd Egil
 SAGBAKKEN, Terje
 DANIELSEN, Jan Inge
 LÆGREID, Heleene
 ALTØ, Peder
 HAGLEY, Stanley
 STOKNES, Odd
 HEPSE, Jan
 DIAS, Felix
 EVENSEN, Tor
 JOHNSEN, Einar
 OLSEN, Nils
 STORLI, Arne
 MEYER, Arne
 OHLSEN, Finn Egil
 NILSEN, Alf Willy
 SIMONSEN, Geir
 BJØNTEGARD, Trond
 ERIKSEN, Bøgild
 GRØTTING, Henrik
 JOHANSEN, Bjarne
 MININO, Francisco
 ANDRESEN, Roy
 GRIMSTAD, Bjørn Olav
 EDVENSEN, Stig
 JOHNSEN, Torild
 MAASSEN, Ingebjørg
 JOHANSEN, Solveig
 PETTERSEN, Cato
 HANSEN, Egil

STØLANN, Alf
 RAFAELSEN, Idar
 FRAMMARSVIK, Helge
 ELVEVOLD, Ottar
 WALLIN, Rune
 RØRSTRØM, Alf
 SEYLON, Ulf
 MENDES, Satrio
 RODRIGUES, Washington
 NORMANN, Magnus
 GULLHAV, Tom
 NODELAND, Bjarne
 SOLLI, Bjørn
 SULLAND, Thor
 MOL, Ahmet
 BRUNVOLL, Frode
 JOHANNESSEN, Adolf
 EDVARSEN, Randor
 HUBERTZ, Jan
 ARNESEN, Kaare
 ROEL, Audun
 ØVERKIL, Dagfinn
 JENSEN, Liv
 PRESTEGAARD, Ingunn

LINDTNER, Olav
 SØBSTAD, Einar
 EIDEM, Gunnar
 SIVERTSEN, Harald
 OTTESEN, Wenche
 WANGBERG, Finn
 JOHANSEN, Sten
 PAUL, Wilson
 FALLANG, Per
 OROZCO, Jose
 ORHOLM, Pål
 FAGERMO, Fred
 TCHORZ, Rainer
 LUND, Manfred
 HAREIDE, Einar
 AAS, Gunnar
 RASMUSSEN, Gunnar
 NAZARENO, John
 HUSØY, Jarle
 LIA, Øivind
 ENGEN, Vidar
 REYES, Herman
 NAZARENO, Abraham
 JOHANSEN, Morten
 HÅLSE, Ingemund
 HÅLAND, Kjetil
 HÅLAND, Linda
 HALVORSRØD, Mona
 LYNØVER, Bjørg

M/T "TEXACO NORGE" LCWN	M/T "TEXACO OSLO" JXLA	M/T "TEXACO SKANDINAVIA" LEID	M/T "TEXACO STOCKHOLM" LGBR	
KAPTEIN OVERSTYRMANN 1. STYRMANN 1. STYRMANN 2. STYRMANN RADIOOFFISER RADIOASPIRANT ARBEIDSLEDER MATROS MATROS MATROS MATROS LETTMATROS LETTMATROS MATROSASP. MASKINSJEF 1. MASKINIST 2. MASKINIST 2. MASKINIST MASKINASSISTENT MASKINASSISTENT ELEKTRIKER ELEKTRIKERASS. REPARATØR PUMPEMANN MOTORMANN MOTORMANN MOTORMANN SMØRER SMØRER STUERT KOKK KOKKASPIRANT PIKE PIKE PIKE HJELPEMANN	GJERDE, Georg HOVD, Armand MØRKESDAL, Roald BJELLAND, Hjalmar GULBRANDSEN, Per Lasse SOLBERG, Hallgeir ØSTENSEN, Yiggo POUSADA DE LA TORRE, J. DIAZ MARCOS, Atilano SKEIE, Morten KRISTIANSEN, Rolf Vidar JOHANNESSEN, Geir Åge STØRDAL, Øivind JOHANSEN, Odd WINGSTERNES, Geir FREDRIKSEN, Svein SYEEN, Arne Rolv HØGENES, Odd NILSEN, Torbjørn CASANOVA, Enirque SUNDGOT, Arve BREIVIK, Geir EIDNES, Jan Helge DALBY, Pål ERDAL, Atle NJERVE, Bente HEIDENSTRØM, Ingun KRISTIANSEN, Per Gunnar	MEISLAND, Louis LIEN, Steinar HAUGEN, Helge P. ASP, Leonard NILSEN GRØNVOLD, Gro SØRENSEN, Harald J. WALKER, Fredrick HASETH, Terje RANHEIM, Remy RAMSDAL, Kai ANDREASSEN, Ole RØSTAD, Thor Gregori AAS, Astor VOLVIK, Jan Erik HUSTAD, Viktor GUNDERSEN, Tor TEVELDAL, John AUNE, Sverre BAKKELI, Terje MYRAN, Dagfinn BORGENSEN, Hans Roger MELIEN, Hans KILEN, Kåre ROSMO, Kåre OTTERSEN, Einar KYAMME, Nora PAULSEN, Irene AAS, Gerd	BRATH, Otto SKARSVÅG, Torbjørn JENSEN, Vidar KLEMETSEN, Jan Sverre YARN, Frode GRØSLAND, Bjørn GEY QUINTANS, Manuel CALVAHAL, Jesus HOLDER, Lloyd WILLIAMS, Lennard INGEBRIGTSEN, Harald SIMONSEN, Sverre LARSEN, Thore Arthur SØRVIK, Dagfinn SKOGHEIM, Bjørn HANSEN, Hans ULYANG, Leif RØNNE, Johan ISAKSEN, Stein FAHRE, Ragnar GROVASBAKK, Sture BØRGE, Knut KJERSTAD, Bjarne LYNGSTAD, Stein HEIDENSTRØM, Laila KLEMETSEN, Inger AUNE, Toril	VIK, Sverre SANDVIK, Norodd BAUSTAD, Håkon BØE, Roar SÆTHER, Torbjørn BÅRDSSEN, AkseI BENDIKSEN, Bobby JOHNSON, Oddmund WARP, Roger BARANE, Jens Ivar RYGG, Snorre PEDERSEN, Rasmus NØTSUND, Olav FOLLESTAD, Sverre BERG, Vidar JARNES, Geir MIDLID, Karl SKJELBRED, Roger JOHANNESSEN, Morten HANSEN, Yngvar JOHANSEN, Reidar VEE, Johannes JACOBSEN, Per Bjarndal JOHANNESSEN, Jarle HAUGEN, Else Marie STENVARD, Grethe

FOLK I LAND

KAPTEINER

KONNESTAD, Yngvar (D)
BAKKE, Ivar (TSAT)
BRØX, John (D)
EINVIK, Sverre (D)
FOSSMO, Willy (D)
HOLT, Jonas (D)
HANSEN, Helge (D)
HØRSENG, Rindulf (D)
JOHANSEN, Kjell (D)
LIA, Arne (D)
SVANESON, Thomas (D)
SANNERØD, Frank (D)

OVERSTYRMENN

AURSTAD, Dag Astor (D)
APOLD, Oddvar
PAULSEN, Willy (D)
HELBERG, Knut (D)
RØED, Bernhard (K)
JARNES, Asbjørn

1. STYRMENN

HUSVEGG, Erik (D)
CARELAND, Roger (D)
GUSTAVSEN, Kåre Sten (P)
HOLDEN, Arne (D)
JOHANSEN, Jon A. (D)
JENSEN, Bjørnar (F)
LØSET, Odd E. (F)
SEM, Dag (SK)
SKJØNSFJELL, John (D)
ALEXANDERSEN, Øivind (SK)
TØSSE, Magne (F)
KLOKK, Bjarne (SK)

2. STYRMENN

DANIELSEN, Per (M)
KARLSEN, Magnor (SK)
TALBERG, Mindor (D)
TARALDSEN, Trond (M)

RADIOOFFISERER

ELIASSEN, Arne (P)
FREDLY, Arnold (F)
JENSEN, Eva M. (F)
KJERAAS, Lisbeth (F)
STØA, Gunn Line (F)
SANDBERG, Unni (D)
ÅNDHEIM, Tone (D)
WINDING, Karen (D)

MASKINSJEFER

SCHEFTE, Andreas (D)
AICHER, John (D)
ABRAHAMSEN, Bjarne (TSAT)
BORGENSEN, Hans (P)
ENGELI, Gunnar (D)
OPPHAUG, Trond (P)
STRANDELID, Torkel (D)
SØRØ, Bjørn (D)
TØRUM, Bjørn (D)
WETLESEN, Erling (D)

1. MASKINISTER

FRØITLAND, Kjell (D)
BJEREN, Terje (SK)
HEINE, Günter (D)
PALACIOS, Oscar (F)
STEINBRU, Kåre (SK)
THUE, Axel (F)
WIGGÉN, Jan

2. MASKINISTER

CARELAND, Lars (F)
GRANDE, Roald (D)
GAUPSETH, Bjarne (SK)
HELLE, Olav (F)
HÅLAND, Egil (F)
LEIRVÅG, Dag (SK)
STORNES, Reidar (D)
WESTAD, Thorleif (F)
GRØV, Erling (D)

MASKINASSISTENTER

SAND, Pål (SK)
SKATLAND, Karl (D)

ELEKTRIKERE

CARLSEN, Terje R. (F)
ANDVIG, Simon (D)
ANDRESEN, Jan Tore (F)
ASP, Arne (D)
HARNES, Eldar (D)
SUNDSVÅG, Tore (F)

STUERTER

ELIASSEN, Jack (D)
LYNGE, Lars (F)
PETTERSEN, Nils (D)
VEGEL, Ragnar (K)
MERMØUD, Charles

1. KOKKER

BERNHOF, Albrigt (F)
EIDNES, Britt (D)
ELLEFSEN, Solveig (F)
GRANEGGEN, Svein (D)
PEDERSEN, Jan (D)

ARBEIDSLEDERE/TØMMERMENN

HØYLAND, Bjarne (D)
KRISTIANSEN, Ivar (F)
LIEN, Palmar (D)
MOE, Johannes (D)
MARTINSEN, Kåre (D)
OLSEN, Oddvar (D)
SVENDSEN, Torgeir (D)

REPARATØRER

ALFREDSEN, Arvid (D)
AULESJØRD, Magnar (F)
ISAKSEN, Jens (F)
MOISANDER, Sauli (F)
PETER, Mihaly (D)
SLOTNES, Odd (SK)
VASSTEIN, Rune Per (F)

PUMPEMENN

HANSEN, Arne Magne (D)
ASPÅS, Harry (F)
HAGEN, Arild (S)
JENSEN, Harry (F)
RØSTAD, Odd (D)
VERAAS, Ole (F)
ØSTEGAARD, Karsten (S)



Avmønstring lettmatros Snorre Rygg og stuert Vee.