

**TEXACO**  
*texaco tanker*

NR. 3/83

*God Jul*



# TEXACO NORWAY A/S



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

**Redaksjonens adresse:**

TEXACO NORWAY A/S  
Postboks 1680 - Vikå  
Oslo 1  
Tlf. (02) 41 86 85

**I redaksjonen:**

*Redaktør:*  
Evy Roen Solvang  
*Redaksjonssekretær:*  
Jens Chr. Jenssen  
*Lay out:*  
Per Arne Behrens

---

## INN H O L D :

Julehilsen .....	1	KYSTEN .....	26
Fra Redaksjonen .....	2	«Den transsibirske reisen» .....	28
«Redaktøren» .....	3	Førstehjelpskurs .....	30
Julekveld i Karibiske farvann .....	4	Nyttår ombord .....	31
Hvitt flagg i sikte .....	5	Styring av verkstedopphold .....	32
Sveiseteknisk spalte .....	10	Maskinsjef Hans I. B. Johnsen 80 år ...	34
Rederistymøte .....	13	Skipsfører Johan Jarsten Hallén 80 år	35
På tur med M/T «Texaco Bergen» ...	14	Takk og hilsen .....	36
Til ettertanke .....	15	Jubilanter .....	38
«Oslo-Nytt» .....	16	Vi gratulerer .....	38
T/T «Texaco Belgium» - Grunnstøtinger	17	In memoriam .....	40
Glimt fra «Texaco Bergen» .....	18	Kurs .....	42
Pensjonist stuert Vegels matspalte ...	19	Sport .....	43
I fart på Fjerne Østen .....	20	Båtenes posisjoner .....	44
Kontaktmøte i Norsk Skipsadopsjon ...	22	Hvem seiler hvor .....	46
En seilendes tanker .....	23	Folk i land .....	48
«Texaco Stockholm» på verksted ...	24	Fotokonkurransen .....	3. omsl.s.



# Julehilsen

Av adm. direktør Per Sundby

Det året som nærmer seg slutten har vært et uvisshetens år for mange av oss og skulle jeg komme med et oppriktig ønske er det at neste år vil gi en avklaring til beste for hver enkelt. Jeg sikter til planene om å samle driften av Texaco-flåten i et felles driftsselskap i USA. Bakgrunnen er, som de fleste av dere vet, at Texacoflåten i likhet med mange andre, er i ferd med å reduseres. For noen år siden var den på bortimot 100 skip. Den er på vei ned mot kanskje 30.

En slik utvikling gjør tanken om å samle driften av flåten i en enhet naturlig. Det vil i første rekke berøre oss som arbeider på kontoret. Forutsetningen er at skipene skal fortsette å seile som nå med norsk flagg i akterenden og med norske besetninger. Mannskapssaker vil fortsatt bli tatt hånd om i Oslo. Likevel blir det en omstilling. Det er vanskelig å se at det vil være mulig å opprettholde den nære kontakt mellom skip og land og en oppsplitting av funksjonene innen et rederi kan by på problemer.

Er vi flinke til å ta en slik omstilling? Neppes. Vi er vant til stabile forhold. Vi er redde for hva det ukjente kan innebære og har kanskje lett for å overdrive problemene. Vi vet hva vi har, men har vanskelig for å se hva vi får. Vi må ta utviklingen som en utfordring dersom den skulle gå oss imot, - hvilket på nåværende tidspunkt ikke er avgjort.

Vi har mistet to båter i løpet av året; TEXACO AMSTERDAM og TEXACO BELGIUM. Den første måtte vi selge til



oppbygning fordi den hørte til en type og størrelse som det dessverre er altfor mange av i verden. Den andre var av kurant størrelse, men de transporter den var bygget for å ta har falt bort og som turbinskip hadde den vanskelig for å forsvare sin eksistens økonomisk. Vi er ikke glade over å ha mistet to skip som deres besetninger hadde drevet og vedlikeholdt på en utmerket måte.

Tar vi så med at TEXACO BELGIUM hadde en alvorlig grunnstøting i Carribean i september har året ikke vært bra og søker trøst i det faktum at det økonomiske resultat blir godt. Som det ser ut vil vi få et netto overskudd på omkring kr. 40 mill.

**Takk for godt samarbeide og  
God Jul, - i motvind.**

# Fra Redaksjonen

Av Endre Ordning Sund

De siste 5 år har vi opplevd en reduksjon på mer enn 40% i de «Syv søstre's» tankerskipflåte. Bare i år har «the majors» solgt unna mer enn 9,5 millioner dwt.

Riktignok har nå nedgangen i den vestlige verdens oljeforbruk stanset opp, men oljeselskapenes flåte er fortsatt for stor sett i forhold til transportbehovet. Texaco's flåte er intet unntak i denne sammenheng. Etter den økonomiske «slanketid» som vi nå har vært igjennom, er Texaco's totale flåte drastisk redusert. TEXACO NORWAY's flåte har, grunnet mange forhold, hittil vært forholdsvis uberørt av slankekur.

Etter «TEXACO BELGIUM»'s grunnstøting i september, ble skipet hardt skadet. På grunn av dette samt ovennevnte dystre markedssituasjon, har Texaco planlagt å selge skipet. Vi sitter da igjen med en flåte på 7 skip.

Uhellet med «TEXACO BELGIUM» var ikke bare trist på grunn av tapet av skipet, men også fordi uhellet hadde sin bakgrunn i menneskelig svikt. Hendelsesforløpet kom-

menterer vi inne i bladet.

Som leserne vil se er dette nummer av Texaco Tanker nok en fyldig utgave av bladet. Skipenes bidrag har strømmet jevnt og sikkert inn. Sammenlignet med det som skjer i andre rederier, er det en meget fin innsats fra de seilende hos oss. Vi har i det hele tatt et rederi preget av samarbeid og innsatsvilje fra de fleste hold. Dette håper vi at vi vil klare å beholde også etter at «uværet» vi nå er inne i har stilet av.

Som en del av leserne vil være kjent med, har Edmund Krøtø og undertegnede nå sluttet i rederiet. Vi vil få lov til å takke for en lærerik og interessant periode i samarbeide med personell fra kontor og skip. Forhåpentligvis vil det være mulig å beholde noe av kontakten også i tiden fremover.

Jens Chr. Jenssen vil for mange være et kjent navn også i Texaco Tanker-sammenheng. Han har tidligere vært redaktør av bladet i mange år. Nå trer han igjen inn i redaksjonen. Vi ønsker ham velkommen tilbake.



# «REDAKATØREN»

**Gammelredaktøren** – ja, redaktøren (ingen feilskrivning) – er faktisk kalt tilbake for å være med i sitt barns (Texaco Tankers) videre pleie. Ikke det at et barn på 28 år trenger akutt pleie, nyredaktøren Evy er på denne alder, men rent generelt trenger vel alle på alle alderstrinn omsorg, d.v.s. omsorgsfull omgang –, selv Texaco Tanker.

Jeg er altså kalt frem på teppet i form av bestefar, da yngre familiekrefter svikter i omsorgen, og hva er bedre enn en omsorgsfull bestefar eller bestemor – jeg bare spør?

Redaktør, hva i all verden er det? – Den som husker, vil erindre det første spede nummer av Texaco Bladet i 1954!

Jeg var i lang tid besvangret med idéen sammen med Sundby, og vi fikk godkjennelse av daværende adm. dir. H. C. Mathiesen til å utgi Norges første rederiavis, forøvrig den andre i Skandinavia. Det eneste rederiorgan til da var «Frivagten» hos Lauritzen i København, og dit fikk jeg reise for å hente impulser. Dessverre, det var en «konfidensiell» rederiavis – og døren var lukket tross iherdig banking. Resultatet «Texaco Bladet», som det het før dåpen, ble et selvstendig produkt uten noe sammenligningsgrunnlag.

Jeg – eller vi – hadde overhodet ingen erfaring i å utgi et seriøst firmablad som vital informasjonskilde på alle fronter. Vi sto imidlertid på, og hadde i hvert fall som målsetting å komme med noe som stilistisk, grammatisk og ortografisk var korrekt, og så fikk det informative innhold bedres gjennom lesernes kritikk og meninger.



Og så mine lesere, nærmer vi oss redaktøren –. Vi hadde lest korrektur, ikke bare lest, men nilest – gått gjennom språkføring, tegnsetting, og vi syntes det så bra ut (den gang var ennå språket noe vi respekterte). Texaco Bladet gikk i trykken, det eneste vi ikke hadde lest korrektur på var

*Utgiver: The Texas Company (Norway) A/S*

*Redaktør: J. C. Jenssen*

*Faste medarbeidere: Per Sundby, A. K. Røysen*

*Tegninger ved: Erik Hornfelt*

*Trykk: Oscar Andersens Boktrykkeri, Oslo*

Vel slik kan det gå, – vi husker historien fra Universitetet i Oslo – uten sammenligning forøvrig – som skulle utgi en lærebok uten trykkfeil. Iherdig korrekturlesning ble foretatt av mang en klok bokorm og resultatet ble på annen omslagsside: →

# Julekveld i Karibiske farvann

Av Bente Njerne, «Texaco Belgium»



Julekveld i Karibiske farvann,  
ombord på «Belgium» og langt fra land.  
Rundvask og kaker, ja alt er klart,  
ribbe og pølse er godt bevart.

Lysene, julestjerna, glitter og stas,  
har vi det ikke koselig?  
Jo, slapp av  
og ikke la det bli for mye mas!

Juletreet og all pynten sender ut  
spesielle reflekser,  
mens vi rundt bordene sitter  
og med godsaker oss lesker.

Tankene vandrer til fjern og nær,  
til alle dem som man har kjær.  
Men la oss hygge oss med det vi har,  
la oss vise hva vi er til «kar»,  
til å spre hygge og ha samvær  
med de som er ombord  
og være glade  
og synge alle i kor.

Glade Jul, Kimer i klokker, På låven sitter  
nissen  
med mange flere,  
de kan vi alle,  
hvis ikke kan vi lære.

Selv om vi ingen hvit jul kan få  
eller i snøfonner kan gå  
kan vi kose oss i sommervær,  
ja, vi er heldige som er her!

---

Denne bok er garantert fri for tyrkfeil.

Historien gjentar seg, selv i de beste  
«kredse».

Vel dette var en bestefars gjeninntreden i  
hans barns omsorg og for å sitere en kollega –  
en annen tenker:

«Kunsten å være kjedelig består i å si alt».  
(Voltaire)

Og hvorfor være kjedelig?

Men litt til må jeg memorere. – Jeg har  
beskrevet befruktningen som Sundby og jeg  
«foretok» – jeg har beskrevet fødselen, og jeg  
vil slutte denne min lille minneartikkel med å  
minnes dåpen, da Hornfelt tegnet døpe-  
fonten og Langfeldt gav barnet navnet –  
Texaco Tanker –.

Hilsen for siste gang, Redaktør,  
J. C. Jenssen

som heretter signerer sine epos med C.J.



# Hvitt flagg i sikte

Av Arne Eliassen

Den 22. august, like før klokka 1000 lokal tid, oppdaget vakthavende styrmann ombord i «TEXACO BALTIC» en båt med 79 vietnamesiske flyktninger i Sør-Kina havet. Posisjonen var NO6 55, E107 59, ca. 200 nautiske mil fra nærmeste land. Flyktingene ble plukket opp og tatt med til Singapore, hvor de ble overlatt til den stedlige representanten for FN's høykommissær for flyktninger.

Her er historien om hvordan bergingen skjedde og litt om hva som videre vil skje med flyktingene.

«TEXACO BALTIC» forlot Caltex-anlegget i Tsuen Wan i Hong Kong 19. august kl.

1500 med kurs for Singapore og beregnet ankomst 4 døgn senere.

Værkartet viste et par tropiske lavtrykk i området, men det ble regnet med at de ville løse seg opp uten å skape vesentlige problemer. Dette viste seg å stemme; etter et par dager med forholdsvis grov sjø, fikk vi skyfri himmel og en speilblank havflate. En av disse dagene som tas fram når sjømannslivet skal beskrives i romantiske vendinger.

På brua var 1. styrmann jr. Magnar Karlsen i full gang med sine daglige gjøremål. Mens han ventet på at vakta skulle komme med kaffevannet, gransket han horisonten med kikkerten. Han hadde en stund holdt øye med et fartøy på babord baug, og





etter hvert som det kom nærmere, kunne det se ut som om fartøyet var fullt av mennesker.

Like før klokka 1000 var farkosten kommet så nær at det ikke lenger var noen tvil; den var overfylt av mennesker som viftet med det de måtte ha for hånden samt en lang bambusstang med et hvitt flagg i enden.

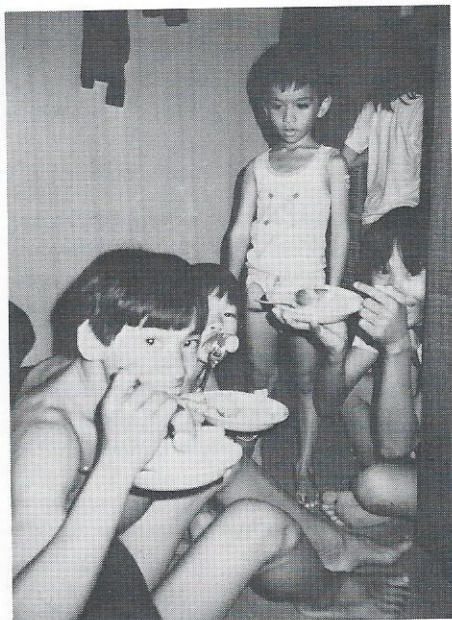
Kaptein Flø ble varslet og kom på brua. Han besluttet å undersøke nærmere hva slags farkost dette var. Det var stor sannsynlighet for at dette kunne være vietnamesiske båtflyktninger, men historier om pirater som hadde utgitt seg for å være flyktninger spøkte i bakhodet. Det var derfor ingenting å tape på å gå litt forsiktig til verks.

Det ble slått full fart akterover i maskinen, og en stund senere lå «TEXACO BALTIC» stille. Farkosten kom langs skutesida og det ble anmodet om å sende ombord en engelsktalende person. Losleideren ble låret og vedkommende ble vist opp på brua.

Dessverre var engelskkunnskapene til talsmannen heller dårlige, og det er vel trolig at han ble valgt ut fordi han var den eldste av flyktningene. Han fikk likevel forklart at de virkelig var vietnamesiske flyktninger fra Ho Chi Minh-byen, tidligere Saigon. De hadde vært underveis i 5 døgn og var nå praktisk talt uten mat, vann og drivstoff. På bakgrunn av at det var en mengde barn og kvinner ombord i farkosten, aksepterte kapteinen forklaringen, og det ble besluttet å ta flyktningene ombord.

Fallrepet ble låret, og i løpet av 15–20 minutter var samtlige ombord. Etter et par opptellinger kom man til at det dreide seg om 79 personer. Den yngste bare 6 måneder, den eldste vel 40 år og dessuten var en av kvinnene gravid.

En av flyktningene snakket brukbart engelsk, og kunne fortelle at de hadde forlatt Saigon 17. august. Turen ned elva til havet foregikk for det meste i ly av mørket. De tilhørte alle samme familie, og årsaken til at de flyktet var blant annet knappe matrasjoner, diskriminering på grunn av etnisk opp-



rinnelse (flyktningene var etniske kinesere, dvs. vietnamesere av fødsel, men kinesere av ætt), og tidligere tjenestegjøring hos de sørvietnamesiske myndighetene samt håpløse framtidssikter.

For å slippe ut av landet måtte de betale omlag 600 gram gull og en større pengesum til myndighetene i Ho Chi Minh-byen. Selv hadde han tilbragt sju og et halvt år i en omskoleringsleir og ville trolig blitt sendt til en av de økonomiske sonene, opprettet av Hanoi-regjeringen for å skaffe sysselsetting til «overflødig» befolkning i byene. Alternativet var å forlate landet mot å betale «kostnadene». Han og familien valgte det siste, til tross for at det var midt i tyfon-sesongen og mulighetene for at det hele skulle lykkes var forholdsvis små. Da de ble tatt opp hadde de rasjonert vannet i et par dager og hadde mindre enn 1 liter igjen. Matbeholdningen var skrumpet inn til 5 kilo ris og de hadde begynt på sin siste kanne med drivstoff. Noen dager til uten vann og mat



ville de neppe overlevd. Heller ikke en overraskende tropisk storm. De var blant de heldige, tidligere hadde flere skip passert dem uten å stoppe. Da de oppdaget «TEXACO BALTIC» trodde de først det var et amerikansk skip på grunn av Texaco-stjernen i skorsteinen. Det eneste «navigasjonsutstyret» de hadde var en kikkert og et kompass, som forøvrig etter alt å dømme hadde tilhørt et amerikansk helikopter eller fly, da det var merket «Air Compass» samt navnet på fabrikken i USA.

Den tomme båten ble etterlatt drivende for vind og vær. Singapore radio ble varslet om dette og sendte ut navigasjonsvarsler i noen døgn fremover.

Stuert Bjerkan og hans folk gjorde klar 3 lugarer på babord side på hoveddekket hvor flyktingene ble innlosjert og fikk utdelt ulltepper, såpe, håndklær og hodeputer. Alle var skitne etter å ha sittet sammenstuet i en 30 fots åpen båt i 5 døgn, men etter å ha fått seg et bad og blitt utstyrt med nye klær fra

slappen og private givere, ble stemningen mye bedre. De var utrolig takknemlige over å være reddet i en stund da de fleste var i ferd med å oppgi håpet.

Byssepersonalet gjorde en kjempeinnsats med 79 ekstra munnar å mette, og spesielt må nevnes skipets Mor Theresa, Solfrid, som stod på fra tidlig morgen til langt på kveld.

Kokken kokte ris som han aldri hadde gjort før, og for kuriositetens skyld gjengis her hva som ble satt til livs i de 30 timene flyktingene var om bord:

1. dag: 8 pøser vann å 10 liter  
48 bokser melk  
20 kilo ris  
30 bokser fiskekaker  
25 kilo pølser  
4 pøser te å 10 liter





2. dag: 3 pøser melk á 10 liter  
140 egg  
15 kilo ris  
10 kilo oksekjøtt  
10 kilo fårekjøtt  
15 bokser hermetiske grønnsaker  
3 pøser te á 10 liter

Dessuten: 80 bokser Coca Cola  
2 kartonger sigaretter

Siden det ville by på store problemer å la de 79 flyktingene gå hvor de ville ombord, ble man enige med den engelsktalende (som ble døpt «Number One») om ordensregler. Disse ble skrevet opp på en plakat og hengt opp i korridoren. De fungerte utmerket og i tillegg var det satt opp ekstravakter i den tiden flyktingene var ombord.

Utpå kvelden fikk dessuten samtlige luften seg på poopen og strekke litt på bena før de trakk seg tilbake til en velfortjent nattesøvn.

Neste dag ble det avtalt med «Number

One» at han og fire andre ville bli vist rundt på skipet fra mastetopp til maskinrom. Disse måtte da fortelle videre til de andre hva de hadde sett. Det sier seg selv at det var umulig å vise alle 79.

Klokken 1420 den 23. august ankret «TEXACO BALTIC» opp på Eastern Quarantine Anchorage i Singapore. Vi hadde tidligere fått beskjed om at det ikke ville by på problemer å få landsatt flyktingene. Som vanlig praksis er i slike saker, garanterer den norske stat for flyktingene overfor myndighetene i Singapore. De av flyktingene som ønsker det kan få komme til Norge.

Immigrasjonsmyndighetene, havnepolitiet, helsemyndighetene, representanter for FN's høykommisær for flyktinger, agenten og legen kom om bord ved ankomst. Senere kom også folk fra kirken, velferden samt NRK's mann i Singapore, Bjørn Egil Eide. Det var en stund ganske stor aktivitet og svært hektisk.

Myndighetene forlangte en fullstendig liste





over alle flyktingene med navn, fødselsår osv. denne listen skulle egentlig ha vært klar ved ankomst, men vi hadde ikke kjennskap til at noe slikt var nødvendig. Det er vel også tvilsomt at vi ville ha vært i stand til å lage en slik liste på grunn av språkproblemer. Nå fikk vi assistanse av en representant fra FN, som selv var vietnamesisk flykting, og saken ble løst på en grei måte. Listene ble godkjent, og etter at legen hadde undersøkt og vaksinert alle flyktingene, kunne de gjøre seg klare til å dra iland.

Klokka 1700 ble de hentet og fraktet til land for videre befordring til FN's flyktingeleir i Hawkins Road i Singapore. Her vil de tilbringe de neste 3 månedene før de blir overført til Bataan-leiren på Filippinene og deretter eventuelt til Norge for de som ønsker det.

Leiren i Bataan ble åpnet i 1980 og har plass til rundt 17.000 flyktinger. Bare en liten del av disse kommer til Norge. Hele 90-95% skal til USA og endel til Vest-Tyskland.

I 1981 startet norske myndigheter eget undervisningsopplegg i leiren. Flyktingene får undervisning i norsk språk og norske samfunnsforhold. Forskjellen mellom vietnamesisk og norsk kultur og språk er likevel så stor at utveksling av tanker og erfaringer, lærere og flyktinger imellom, går sakte.

Ved ankomsten til leiren blir flyktingene intervjuet. Disse intervjuene, sammen med eventuelle tilleggsopplysninger, blir senere grunnlag for gruppeinndeling i Norge.

Senest seks måneder etter ankomsten til Bataan skal det norske mottaksapparatet overta. Tidligere hadde Det Norske Flyktingeråd ansvaret for mottak og hjelp til flyktinger. Etter drøftinger mellom Staten og kommunene, er det nå kommunene som skal ta imot flyktingene direkte. Det lokale sosialvesen skal hjelpe vietnameserne til rette. Det norske flyktingeråd ble nedlagt i juli 1982 og Statens flyktingesekretariat ble samtidig opprettet. Oppgavene er imidlertid noe forskjellige.

Mottakskommunene får i 1983 overført kr. 81.000,- pr. flykting. Et beløp som dekker etablerings- og oppholdsomkostninger for 6 måneder samt helseundersøkelse ved ankomst. Beløpet dekker også merutgifter til administrasjon. Staten hjelper flyktingene å skaffe bolig og betaler leien.

Ved første øyekast kan opplegget virke bra, men etterhvert har det vist seg at det oppstår problemer. Det er også et spørsmål om lokale sosialetater er kvalifisert for å arbeide med flyktinger med en såpass forskjellig kulturbakgrunn fra vår.

Forskjellen fra livet i en leir til å skulle klare seg i et nytt innfløkt samfunn er stor. Kombinasjonen nytt land, nytt bolig- og arbeidsmarked, nytt nærmiljø og skolesystem, nytt helse-, sosial- og rettsvesen blir overveldende for noen som kommer fra et forholdsvis primitivt samfunn sammenlignet med vårt. Selv for en nordmann kan mange av disse «vesener» virke diffuse.

For en stor del av flyktingene føles tiden i flyktingeleirene meningsløs og passiviserende. Oppholdet forsterker ofte personlige problemer den enkelte måtte bringe med seg fra hjemlandet. Når de i Norge søker hjelp for sine psykiske problemer, er det lite trolig at de får fullgod hjelp. Vårt hjelpeapparat er bygd opp for å hjelpe nordmenn med problemer av en helt annen art.

For at tilpasningen til samfunnet skal gå mest mulig knirkefritt, må nordmenn være villig til å akseptere immigrantenes kultur som ulik, men likeverdig vår egen. Viljen er nok til stede hos de fleste, men vi er et homogent folk som i lang tid har levd i et mer eller mindre «lukket» samfunn der det for utenforstående har vært svært vanskelig å komme inn. Vår toleranse overfor mennesker som avviker fra vårt eget livsmønster er ikke så stor som vi gjerne selv ønsker å tro.

Alle om bord i «TEXACO BALTIC» ønsker flyktingene lykke til videre, hvor de enn måtte havne.

# Sveiseteknisk spalte

Av E. Fagerholt



## GRUNNPRINSIPPENE FOR ELEKTRISK SVEISING

Utførelsen av et elektrisk sveisearbeid bygger på 4 faktorer:

- Riktig strømstyrke
- Riktig lysbueavstand
- Riktig vinkel på elektroden
- Riktig fremføringshastighet.

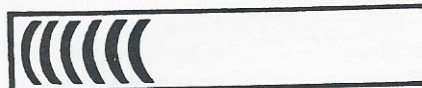
De ovennevnte faktorer er bestemmende for kvaliteten av en sveis.

**Strømstyrken** er den viktigste av faktorene og det er på dette felt det er lett å gjøre feil under sveisingen. En god regel vil alltid være at det er bedre å sveise med litt for høy strømstyrke enn for lav. Er strømstyrken for lav vil innsmeltingen i materialet bli for dårlig, sveiseavsettet blir uregelmessig og det

kan lett oppstå slaginnleringer i sveisen. Er strømstyrken riktig vil smeltebadet ha et rolig forløp og slaggen fra dekket på elektroden vil holde seg bak i smelta under sveisingen.

Er strømstyrken for høy blir det vanskelig å holde kontroll over smeltebadet og det kan oppstå kantsår på sidene av sveisen. Alt er relativt. Litt for høy eller lav strømstyrke bør ikke bety så meget for resultatet av et sveisearbeid, men pass på å ikke gå for langt over streken i hverken den ene eller andre retning.

*Sveiseoverflate med forskjellige strømstyrker:*



Overflate som viser riktig strømstyrke.



For lav strømstyrke, uregelmessig overflate.



For høy strømstyrke, avsettet ligger i plogform.

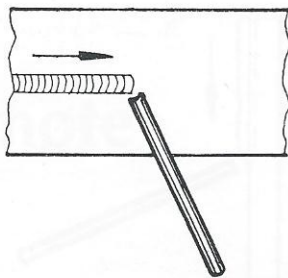
### Strømområde for elektroder

For alle elektrodetyper står det oppgitt et strømområde som skal være til hjelp for

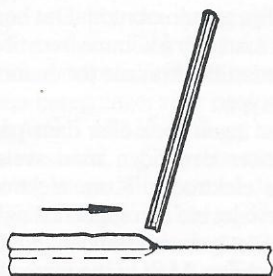


sveiseren ved valg av strømstyrke i ulike sveisestillinger. Står det på elektrodepakken at strømnråde er fra 100 til 150 amp. så betyr det følgende: «Elektroden bør ikke sveises med under 100 amp. i den sveisestilling som krever lavest strømstyrke og ikke over 150 amp. i den sveisestilling som krever høyest strømstyrke». Den laveste strømstyrken benyttes i vertikal stilling (nedenfra og oppover). Den høyeste i horisontal stilling. Strømnråde for de forskjellige elektrodetyper vil variere alt etter diameteren på elektroden og elektrodetypen.

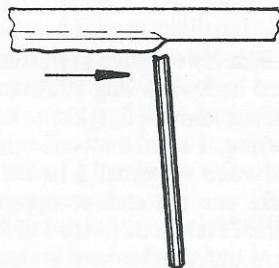
Valg av strømstyrker i de forskjellige sveisestillinger med en elektrode som har et strømnråde fra 100 til 150 amp.



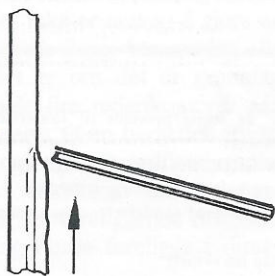
*Side inner sveis.*  
Strømstyrke ca. 130 Amp.



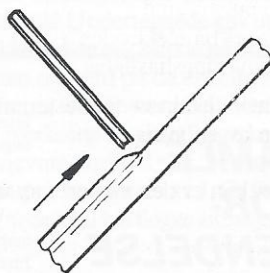
*Horisontal sveis*  
Strømstyrke ca. 150 Amp.



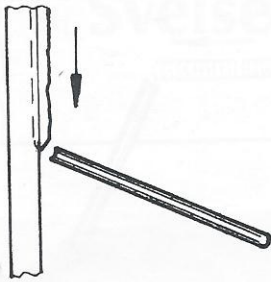
*Under oppsveis.*  
Strømstyrke ca. 125 Amp.



*Vertikal sveis oppover.*  
Strømstyrke ca. 100 Amp.



*Plate i 45°.*  
Strømstyrke ca. 125 Amp. →



Vertikal sveis nedover  
Sveises med spesielle elektroder.  
Strømstyrken står på elektrodepakken.

Det vil ikke være mulig å gi en konsekvent resept med hensyn til valg av strømstyrker da materialets størrelse og tykkelse kan ha en viss betydning. I starten av en sveis vil det som regel være en fordel å ha litt høyere strømstyrke enn det som er oppgitt for å unngå porer i sveisen de første 4 til 5 cm. Vi skal senere utdype nærmere grunnprinsippene for elektrisk sveising, men la oss avslutte med en meget kort historikk om hvordan det var å sveise uten dekke på elektroden.

**Elektrisk lysbuesveising** ble oppfunnet i 1892 og i en periode frem til 1920-årene ble det sveiset med elektroder uten dekke. Sveising med udekkede elektroder hadde bl.a. følgende ulemper:

1. Sveisen ble hard og sprø på grunn av luftens frie adgang til smeltebadet under sveisingen.
2. Innsmeltingen i materialet ble ikke så stor som ønskelig.
3. Elektroden kunne bare brukes med likestrøm som strømkilde.
4. Magnetiske blåsninger i lysbuen medvirket ofte til problemer under sveisingen.

Det blir hevdet med rette at det først etter at dekket på elektroden ble oppfunnet og uteksperimentert, at elektrisk sveising fikk sitt virkelige gjennombrudd. Det bør nevnes at det tok mange år å komme frem til et dekke som tilfredsstillte kravene for de forskjellige elektrodetyper.

Det var ingen spøk eller dans på roser å være sveiser den tiden man sveiset med udekkede elektroder. Kom elektroden for nær materialet ble den suget fast og lysbuen sloknet. Ble lysbueavstanden *litt* for stor, sloknet lysbuen. Man måtte være ekstra stø på hånden for å sveise med udekkede elektroder.

## SAMLE- FOR- SENDELSE

Etter en større forsendelse av stores/proviant til Rotterdam, innløp følgende telegram til rederikontoret:

«2 støvsugere mangler i samleforsendelse vennligst telegrafer».

Innkjøps sjefen sjekker saken og kan gi følgende svar tilbake:

«Vi bekrefter at støvsugerne var med samleforsendelsen vennligst sjekk ombord».

Etter 3 dager kommer følgende fra skipet:

«Støvsugerne funnet i fiskefrysa».

Forklaringen? Jo, den var enkelt! Pakken var av merket NILFISK.



# Rederistyre møte

Av T. Svendsen

Den 21. juni var Rederistyret igjen samlet til møte på selskapets kontor, og som representanter for de seilende med tariffmessig tilknytning til NSF møtte stuert Pål Dalby og undertegnede.

Det ble orientert om den regnskaps- og likviditetsmessige stilling pr. 1.6.83, og det fremgår at selskapets likviditet er meget god. Foreløpige beregninger viser også at Texaco Norway A/S i 1983 vil få et regnskapsmessig overskudd, og Styrets medlemmer kunne si seg meget tilfreds med dette, sett i lys av dagens dårlige fraktmarked.

Når det gjelder det planlagte nye World Fleet Headquarter i USA (se Texaco Tanker nr. 2/83), er det fortsatt uklart om vi blir berørt av en reorganisering og i tilfelle på hvilken måte. Direktør Per Sundby orienterte om hvilke mulige ringvirkninger disse planene ville få for vår flåte, og kunne berolige med at det ikke er tanken å gjøre noe med skipene, deres flagg, bemanning eller drift. Spørsmålet er om det er grunnlag for å opprettholde fire rederikontorer når flåten skal reduseres til en tredjedel. Rederiledelsen arbeider med diversifiseringsplaner, og utfallet av enkelte av disse planene samt utfallet av det foreliggende driftssentraliseringsforslag burde foreligge i disse dager.

Styret hadde ingen innvendinger til rederiledelsens fremgangsmåte i denne saken.

Tankmarkedet er fortsatt dårlig; sekretær E. O. Sund redegjorde for markedsutsiktene for høsten -83, hvor imidlertid utsiktene er lysere enn på lenge. Man håper på en positiv utvikling spesielt for G.P.-skip i årets to siste måneder, etter at flåtens beskjeftigelse har vært ujevn gjennom hele vårparten. Teknisk og driftsmessig har flåten seilt uten problemer av nevneverdig art.

B. Røed orienterte om ulykker og personskadestatistikken for første halvår -83; statistikken viser en gunstig utvikling, og antall personskader er i forhold til ifjor halvert i første halvår -83. Med en stigende tendens i antall skader i 1982, kan man anta at forebyggende arbeide og bedre oppfølging fra alle parter er årsaken til at denne tendensen er for nedadgående. Men allikevel er ikke dette nok! Undertegnede gav uttrykk for at man ikke må se seg blinde på statistikken; situasjonen ombord på de enkelte skip er av egen erfaring svært variabel. Rederistyret ønsket å iverksette en grundigere kartlegging av ovennevnte forhold, og besluttet at en arbeidsgruppe bestående av J. C. Jenssen og undertegnede skal kartlegge situasjonen ombord.

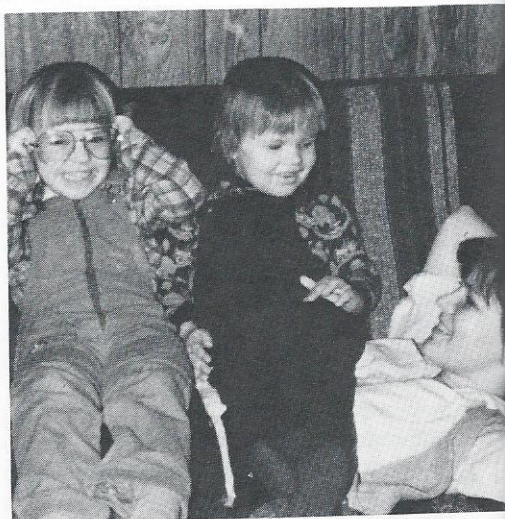
# På tur med M/T «Texaco Bergen»

Av Siri Holberg

Jeg hadde faktisk en smule reisefeber da smører'n, min mann (reparatør ombord) og jeg reiste av gårde fra Fornebu 1. mai. Målet var West Palm Beach i Florida der «TEXACO BERGEN» lå. Og for ei som aldri hadde vært lengre enn til Danmark, var dette rene drømmereisen med stor D. Reiseruta vår var først til London der vi skulle over til Gatwick, Gatwick-Atlanta, Atlanta-Miami og så Miami-W. Palm Beach. Fra selve reisen nedover er det nok springmarsjen gjennom Gatwick som sitter igjen. Der guiden, tralla, vi og håndbagasjen fikk en aldri så liten luftetur. Men heldigvis vi rakk flyet i siste sekund og kunne deretter lene oss tilbake i setene og slappe av. Reisen gikk greit, og det var herlig å komme ut i ankomsthallen i W. Palm Beach der det var strålende sol. Agenten ønsket oss velkommen og kjørte oss til båten, der vi fikk hilst på gamle kjente og også noen nye.

Dagen etter reiste lugarpiken, messepiken og jeg i land til et shoppingsenter som heter Twin City Mall, der det var noe for enhver smak. Så etter å ha handlet og også fått smakt på en kjempegod bananasplit reiste vi ombord igjen, sårbente (ialle fall jeg) og fornøyde. Florida er en stat jeg gjerne besøker igjen. Senere på kvelden skulle vi av gårde til Trinidad, og det store spørsmålet for meg var om jeg skulle bli sjøsyk. Men værgudene var snille så jeg ble ikke syk.

Som «cruisepassasjer» hadde jeg mye fritid, og jeg benyttet anledningen til å sole meg og lese litt. Den tiden jeg var ombord tror jeg nesten at jeg leste ut halve biblioteket. Vel fremme i Point Fortin (Trinidad), der vi



skulle laste, ble vi møtt med et varmt og fuktig klima (regntiden begynner visst i slutten av mai). Etter Point Fortin skulle vi til Pointe-a-Pierre der vi skulle på land og se San Fernando. Jeg vil gjerne få rost sjømannskirken der som har en viktig sosial funksjon. Det betyr mye å bli møtt med den åpenhet og gjestfrihet som vi ble møtt med der. Jeg håper at den skal være der i mange, mange år og at de skal slippe å legge den ned av økonomiske grunner. Ellers så får jeg vel nevne at San Fernando er bygd rundt og på en høyde, og at det som sitter igjen er at de små fattige husene lå side om side med de rike. Da så man virkelig kontrastene.



Etter Trinidad skulle vi til Puerto la Cruz i Venezuela, der det heldigvis var et litt tørrere klima. Vi var litt uheldige første dagen vi var i land der, vi ble møtt av en såkalt «guide» på gaten, og i taxien introduserte han seg øyeblikkelig som tidligere sjømann, venn og kjentmann på en gang. Dessverre dro han oss ned i de verste strøkene i byen, men etter å ha gitt ham litt penger ble vi kvitt ham. En erfaring rikere, vi gjør det ikke en gang til, men neste dag fikk vi se litt av de penere delene av byen. I en del av butikkene var også pruting en nødvendighet, og vi fikk bruk for både finger- og ansiktsspråk da det var sjelden de snakket engelsk.

Etter Venezuela gikk turen til Panama-kanalen og underveis dit feiret vi 17. mai. Først bar-kveld den 16. mai og masse god

mat den 17. Jeg må passe på å rose kokken for helt herlig mat ombord. 17. mai hadde vi kalkun til middag og et nydelig koldtbord. Men den 17. mai skulle også jeg hjem fra Cristobal, og det var med gråten i halsen jeg vinket adjø til båten. Dessverre kunne jeg ikke være ombord lengre da to barn på 4 og 5 år og flytting ventet.

Vi sees vel kanskje snart igjen. Det har vært en opplevelse å være med på denne turen. Og jeg har minner som vil vare lenge. Det har også vært fint å se sjømannslivet på nært hold, noe som slett ikke er noen dans på roser slik enkelte landkrabber later til å tro.

Jeg vil også få takke de på kontoret som hjalp meg avgårde på denne turen, og sist men ikke minst sende EN STOR HILSEN til hele gjengen ombord på M/T «TEXACO BERGEN».

---

## Til ettertanke

Alle er veldig glade for å motta Texaco Tanker, – mange venter faktisk på bladet, noen etterlyser det når det lar vente på seg. Men hva gjør den enkelte i Texaco-familien (og andre i andre familier i samme situasjon) for at bladet skal komme ut, – at ventetiden skal reduseres, at man slipper å spørre om «Hvor bliver Ormen Lange»? Hvor i all verden blir det av Texaco Tanker? Svaret er det gjøres ingen ting; Ingen Ting. Det er ganske pussig, man sier at man gleder seg til å få bladet, man sier at man venter på bladet, og jeg tror ikke dette er løgn og de som spør, hvor bliver osv. de lyver ihvertfall ikke.

Så spør vi da hvorfor bidrar dere ikke med noen epistler, fotografier, historier – o.l. Svaret er alltid det samme – Vi har ingenting å skrive om. Ingenting. Jeg tror nok litt av dette er giddesløshet, men jeg tror det hoved-

sakelig beror på sjenanse – redsel for nettopp selv å dumme seg ut, og det er lett og la alle andre ta sjansen på det.

En ting jeg vil dere alle skal ta til ettertanke – Vi er alle forskjellige individer, – vi opplever de forskjellige situasjoner forskjellig, – vi har alle mer eller mindre innpodet en interesse for våre omgivelser, for våre medmennesker og deres adferd, deres tenkesett, deres handlemåte. Jeg betrakter disse egenskaper som plussvarianter og setter disse opp i mot begrepet Ingenting – og resultatet blir at Ingenting blir et perspektiv – det er no' – det er kanskje masse for andre.

Tenk over det – la ditt ingenting komme til uttrykk også i Texaco Tanker; det kommer jo daglig til uttrykk verbalt – ikke sant!

CJ

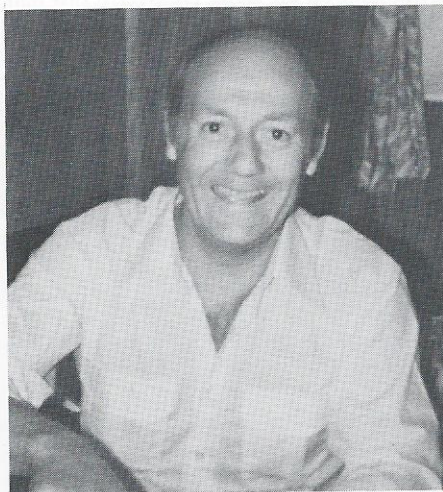
## «OSLO-NYTT»

*Fra vår utenrikskorrespondent  
kaptein L. Meisland, M/T «Texaco Oslo»*

I og med at jeg noe uforskyldt har fått tittelen utenrikskorrespondent er jeg litt i kattepine hver gang nytt Texaco Tanker skal ut. Det ligger liksom i luften at et eller annet skal komme fra min hånd. Det er vel og bra, bare jeg kunne finne noe å skrive om.

Selv om vi stadig forsøker å drive båten best mulig har vi likevel tatt oss tid til noe annet. Denne gang gjelder det fri-idrett. Etter nøye studie av VM i friidrett følte vi oss rede til å ta opp konkurransen med «Texaco Baltic». Vi har de siste månedene seilt på det store utland, der hvor de snakker engelsk. Dessverre er ikke idrettsplassen til velferden i London det den en gang var. Den er som kjent bortleid og det syns i negativ retning. I samlet tropp inntok 17 (u)veltrente sjøfolk idrettsplassen en varm sommerdag i august. Utstyrmessig var vi vel ikke helt på topp, men viljen var tilstede.

Vi eldste så med skadefryd på de yngste som plutselig oppdaget hvor langt 100 meter var. Det viste seg da også på tidene at 100 meteren var noe de ville få unnagjort forstest mulig. Vi gamle sprang bare 60 meter og det tok sin tid. Stilmessig var vi likevel på topp. Da løpsøvelsene var unnagjort kom det store problemet – kulestøt – var neste øvelse og «Puben» var åpen. Kulestøterne skal som kjent være store og tunge. Ingen av oss var særlig store, men kunne vi bli tunge? Med andre ord skulle vi fylle oss opp med noen liter øl. Uten å si noe mer om dette kan en vel bare konstatere at et kompromiss ble inngått. Selv om lengdene var så noenlunde er det vel bare å innse at teknikken slett ikke var på topp. Men for all del, skyld ikke på puben.



For å unngå blå tær stilte noen med vernesko. Noen fall og skrubbsår var ikke til å unngå, men kula ble ikke ødelagt.

Etter å ha studert Carl Lewis under VM var det mange som så frem til lengdesprang som dagens høydepunkt. Gjett om vi sprang og satset, bena gikk som trommestikker gjennom luften, opptil flere meter. Alle var vi enige om at lengde var vel og bra, bare vi hadde funnet den forbanna planken. Den hadde en tendens til å ligge en halv meter fra satsfoten uansett hva vi gjorde av beregninger. Derimot fant vi lett puben hvor vi nå med god samvittighet kunne sitte ned og nyte noe kaldt å drikke. Bortsett fra at det å drive idrett er sunt tror jeg også samværet med alle andre er god medisin. En fin dag var vi allefall enige om at vi hadde hatt sammen. Faktisk var alle oppegående og i arbeid neste dag. Pass opp «Baltic» vi er på gang.



# T/T «Texaco Belgium» – Grunnstøtinger

Av A. K. Røysem

Det ser ut som om 10. september er en svært uheldig dato for dette skip.

I fjor på denne dato, grunnstøtte skipet kl. 2045 i innløpet til Guayanilla og nøyaktig på samme dato og klokkeslett i år var uhellet ute igjen idet skipet på ballastreise fra Aruba til Trinidad gikk på en av øyene ved Los Frieles Rock med nærmest full fart. Fartøyet ble sittende fast med baugen i fjellveggen med store skader i nedre del av baugen, peak-tanker og forre bunkerstanker.

Etter at kaptein P. Brandal og hans folk hadde vurdert situasjonen og skadene, ble konklusjonen at skipet kunne gå til Trinidad med egen maskin og uten assistanse hvis de kunne få skipet flott. Neste morgen ble rent



ballastvann pumpet ut fra nr. 1 og 3 center-tanker, men forsøk på å pumpe 30 tonn bunkers fra forre til aktre bunkerstanker måtte oppgis da det viste seg at pumpene kun ga sjøvann på grunn av bunnskadene i bunkerstankene. Heldigvis holdt oljen seg i tankene på grunn av presset fra sjøen og ingen olje lekket ut.

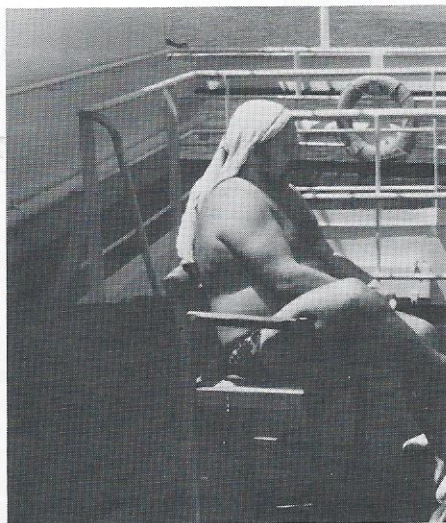
Maskineriet ble kjørt akterover med forskjellige hastigheter og visse stopp og kl. 0415 var skipet flott og kunne fortsette til Trinidad ved egen hjelp med redusert fart.

Den 11. september om kvelden ankret skipet ved Pointe-a-Pierre for besiktigelse. For å hindre oljesøl og foreta full besiktigelse måtte bunkersoljen ut fra tankene. Det utstyr som var på Trinidad var ubrukelig, men problemet ble løst på den måten at maskinistene boret hull gjennom skottene mellom pumperom og bunkerstanker og oljen ble så pumpet via slanger og bunkersledning til lekter fra land. Utpumping av oljen og nødvendig rengjøring ble en grisejobb under meget vanskelige forhold og hele besetningen skal berømmes for en vel utført jobb.

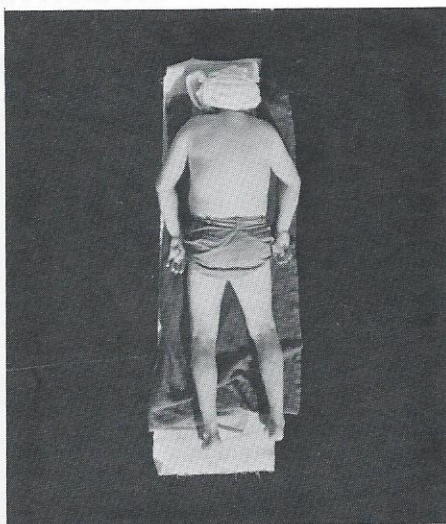
Konklusjonen av besiktigelsen ble at skipet måtte i dokk for nærmere undersøkelse av bunnskadene. Skipet fikk tillatelse til å gå til Curacao og avgikk Trinidad natten mellom 20. og 21. september og ankret opp på Curacao den 22. I tørrdokken mellom 26. og 30. september ble skadene nærmere besiktiget og resultatet ble at skipet etter mindre forsterkninger fikk tillatelse til eventuelt å gå til amerikansk eller europeisk havn for reparasjon. →



## Glimt fra «Texaco Bergen»



*Vår «matolje»-sjeik heter Øverkil, slikker sol i sin lange middagshvil. Med foldede hender og nedslått blikk, han er ikke gjenstand for noen kritikk, nei, han gjør seg jo ganske godt i profil?*



*Og Strandelid ser vi i nytt perspektiv, med turban om hodet, og «shorts» rundt sitt liv.*

*Etter «Sulzer»ens larm han nå soler seg varm, bare varmen nå ikke blir for intensiv.*

Foto: Gunn Gjertsen.

→ Skipet ble liggende på Curacao i påvente av anbud på reparasjon av havariskadene og de periodiske reparasjoner, inkl. innvendig tankmaling, som egentlig stod på programmet for februar neste år.

I alt 10 anbud kom inn og selv med deviasjonsutgifter viste det seg at reparasjonen ved et verksted i Portugal ville bli den gunstigste løsning.

Vi skal ikke her gå i detaljer om hva som førte til denne ulykkelige grunnstøting, men kun fastslå at årsaken var menneskelig svikt

og at alle havariutgifter inkludert havari-reparasjonen vil beløpe seg til mellom 2 og 3 millioner kroner.

Foreløpig er det ikke tatt noen bestemmelse om reparasjon. «Texaco Belgium» ligger fortsatt på Curacao og det er dessverre sannsynlig at skipet blir solgt idet det er svært dårlig marked for smøreolje- og petrokjemikalieskip. Dessuten er driftsutgiftene vesentlig større for et turbinskip enn for tilsvarende størrelse motorskip.



# Pensjonist stuert Vegel's matspalte



## FISKEKAKER

400 gr. renskåret fisk (makrell eller sild)  
2 ts. salt  
1½ b.sk. potetmos  
1/4 ts. pepper  
1 potet  
ca. 2 dl. melk  
2-4 ss. margarin.

Flatrens fisken. Vask og tørk den godt. Skjær filetene fra beinet på stor makrell. På små makrell og sild tas ryggbeinet ut ved å løsne det fra hodet og nedover.

Skjær fiskekjøttet i store stykker.

Mal fisken med salt og mel 2-3 ganger. Mal poteten til slutt for å få med alt, tilsett pepper. Arbeid det hele godt sammen, spe med melken, litt om gangen (ca. 1-2 ss). Arbeid godt med deigen mellom hver speing. Stek en prøvekake og smak om den er

passer spedd og krydret. Form runde, glatte kaker på en vøtet fjøl. Ha margarin i pannen og stek kakene til de er pent brune og gjennomstekte på begge sider.

Serveres med revet gulrot og brunet margarin.

## TYSKE SKIVER

6½ dl. hvetemel  
1½ dl. sukker  
250 g. margarin  
1 eggeplomme  
75 g. skållede hakkede mandler

Sikt melet og sukkeret. Gni margarinen ut i dette, tilsett eggeplommen og mandlene. Arbeid deigen til den blir jevn. Del deigen i to deler og trill den til jevnt tykke stenger ca. 3 cm. i diameter, skjær den i vel ½ cm tykke skiver. Legg skivene på en godt smurt plate og stek dem midt i ovnen ved 180-200° C i 15-20 min., til de blir gyldne og sprø.

# I fart på Fjerne Østen

Av kaptein Svein J. Flø,  
M/T «Texaco Baltic»

**Etter kaptein Meislands utfordring i Texaco Tanker nr. 1/83 har jeg lenge fundert på hva jeg skulle skrive om – (et nummer eller mange små) – stoffutvalget er jo enormt – men til slutt har jeg ganske enkelt bestemt meg for å skrive litt om hvorledes vi har det her på Østen.**

Noen seiler i cruise fart i Caribbean, andre synes synd på seg selv en vinterdag i Østersjøen, mens vår skjebne er fart på Fjerne Østen. Som «second home port» har vi Singapore. I enkeltes ører kan dette lyde svært så eksotisk, men Singapore er nå engang ikke hva det var, selv om vi ikke akkurat kan klage.

Et problem vi merker fra anløp til anløp er kursoppgangen på Singapore-dollar. I skrivende stund er den kommet opp i kr. 3,48 mot kr. 2,80 for et år siden, dvs. en kursoppgang på ca. 25 prosent. Dette merkes når man skal ut på byen å handle. Men bevarer – her er fortsatt svært rimelig, og er man flink til å prute, kan det fremdeles gjøres svært gode kjøp. Det er ikke uvanlig med et prutningsmonn på 60–70 prosent. Overstyrmannen regner det som dårlig kjøp hvis prutningen ikke har gitt minst 60 prosent avslag, men så kommer han fra et værhardt sted på Nordvestlandet . . .

Singapore er i ferd med å vokse frem som en tipp topp moderne storby. Det er stor byggeaktivitet overalt, gamle, maleriske strøk raseres, og moderne kolosser i stål og betong skyter i været overalt. Kineserne, som utgjør ca. 75 prosent av Singapores

befolkning, har hele sitt liv vært vant til å arbeide med god bakkekontakt, blir her mer eller mindre tvangsflyttet til kjempestore boligblokker. En boform som er dem totalt fremmed, og som krever sine ofre. Selvmordsprosenten er svært høy i disse boligblokkene, noe som sjelden eller aldri blir omtalt i massemedia. Myndighetene prøver bevisst å dysse ned slike episoder. Myndighetenes mål er å gjøre Singapore til et finanssentrum i Østen, noe de tydeligvis er i full gang med å gjennomføre. Det regjerende partiet har samtlige plasser i nasjonalfor-samlingen unntatt 1 – en – (og vedkommende er dessuten for tiden sykmeldt uten å kunne stille varamann.) Partiet kaller seg sosialistisk, men har trolig mer til felles med Fremskrittspartiet når det gjelder politiske verdier.

En ulempe med å gå her ute er avstanden til «gamlelandet» og tidsforskjellen, som til overmål går den gale veien. Når Stortingsgaten 30 våkner til dyst, er vi i ferd med å trappe ned aktivitetene om bord. Verst er det nok likevel når det gjelder London-kontoret, de har en tendens til å sende lasteordre ved kontortidens slutt i London som tilsvarer godt og vel midnatt hos oss. Nå i satelitalderen er det ikke uvanlig at London ringer ca. kl. 0030 for å planlegge neste reise. Det skal så beregnes og deretter ringes tilbake for bekreftelse, så det kan bli lange dager.

Vi får dagene til å gå med arbeid, idrettsaktiviteter (se Texaco Tanker 2/83), grillkvelder på poopen, sightseeingturer, skytekonkurranser, bingo, berging av flyktninger (se egen artikkel) osv. I tillegg en del private



velferdsarrangementer rundt omkring i de forskjellige havnene.

En annen havn vi har anløpt den siste tiden er Hong Kong. På grunn av at Hong Kong skal tilbakeleveres til Kina i 1997 er stemningen i kolonien ikke på topp. Det har vært kursfall på HK\$, noe som kommer oss til gode. Det har vært en del diskusjon om hvorvidt det er i Hong Kong eller Singapore man kan gjøre den beste handelen. Når det gjelder fotoutstyr er det ingen tvil om at Hong Kong er billigst, når det gjelder andre produkter er det delte meninger. Det kommer vel også her an på hver enkelt sine evner når det gjelder å prute, og de blir nokså velutviklet etter hvert.

I Hong Kong har vi to ganger fått full tollundersøkelse av skipet, og da blir det gått grundig til verks. Mer enn 100 tollere saumfarer skipet fra mastetopp til skutebunn. Arbeidet pågår døgnet rundt, og det blir ikke tatt mye hensyn til at stueren og hans undersåtter prøver å holde det rent og pent ombord. De to siste anløpene har vi vært forskånnet for denne horden av tollere, og grunnen til det er trolig at vi ikke har vært i Thailand på en stund. Thailand er som kjent storeksportør av illegal narkotika, blant annet til Hong Kong.

Vi er nå midt inne i taifunesongen i

Sørøst-Asia, og spesielt er området rundt Hong Kong - Taiwan - Japan utsatt.

For å holde en viss kontroll med de mange tropiske stormene (hittil i år har det vært over 30) har vi gått til innkjøp av en værfaksimile-mottager, der vi så og si kan følge utviklingen fra time til time, og den har vist seg å være til stor nytte og sikkerhet.

Av andre havner vi har anløpt her ute på Østen kan nevnes Bangkok, Sattahip og Sriracha i Thailand, Djakarta og Surabaya i Indonesia. I juli fikk vi også en tur til Chiba i Japan (like ved Tokyo), men prisene er jevnt over høye og kan i det hele tatt ikke sammenlignes med Hong Kong og Singapore. Ellers har vi hatt noen turer på Australia og et par anløp av New Zealand, der det nærmest var full vinter med kuling og snø.

I skrivende stund er vi på reise til Bahrain som i begynnelsen av vår tid på Østen i 81/82 var vår sikreste anløpshavn. Siden jan. 83 har vi imidlertid ikke vært i denne havnen hvorfra det er korteste og beste forbindelsen til Europa. Jeg benytter derfor sjansen og reiser hjem på ferie ved ankomst Bahrain. Takker for meg og benytter anledningen til å sende utfordringen tilbake til Stavanger hvorfra Thomas Svanteson forhåpentligvis vil skrive neste «kronikør».



"We've equipped him with a hard hat, goggles, respirator, ear-protectors and toe-guards - but he still won't part with that security blanket."

# Kontaktmøte i Norsk Skipsadopsjon

Av T. Svendsen

Norsk Skipsadopsjon skulle lyde kjent i våre sjømannsører; mange og lange er de brev som har krysset verdenshavene på vei til et adoptert skip, ivrig og sirlig nedtegnet i de forskjellige klasserom landet over av flittige barnehender. Fargerike tegninger, med soler og måner og husdyr og bondegårder har pyntet mang en messe, og fått oss til å sende en tanke hjemover; forseggjorte julepresanger i fargerikt julepapir, varsomt pakket i store esker, har funnet veien til våre skip, og gledet en ensom sjømann langt hjemmefra!

Kanskje er ikke forsendelsene fra skipene like hyppige; det kan skyldes så mangt, men endel skip i landets flåte følger fortsatt ivrig opp, og burde være et forbilde for alle de andre hvor adopsjonstanken kanskje er noe fjern. Alt har sin årsak, idag er seilingsperiodene kortet betydelig inn, arbeidspresset større, og dermed bortfaller overskuddet i mange tilfeller til å engasjere seg i noe utenom det daglige arbeidet. Mens det var, og fortsatt er vanlig å følge en klasse gjennom hele folkeskolen, vanskeliggjøres dette idag av at skipene hyppig skifter mannskap, og det oppnås vanskeligere personlig kontakt. Men er det allikevel så vanskelig å være adoptert?

Endel av dette fikk man svar på under et møte i Norsk Skipsadopsjon, som ble arrangert den 1. september, og hvor I. maskinist Odd Johansen og undertegnede møtte som representanter for Texaco Norway A/S. Tilsammen 90 deltagere fra 22 skoler og 17 rederier fikk en orientering om Norsk Skipsadopsjon's virksomhet, og i panelet, hvorfra

det ble innledet til diskusjon, satt to representanter fra de seilende, samt en fra skolene. Sistnevnte ga inntrykk av at dette med kontakten mellom skole/skip var spennende, opplysende og interessant for elevene, som ved siden av å utvide sin geografikjennskap også fikk lære meget om den betydning handelsflåten har og har hatt som næringsvei for landet vårt.

Fra de seilende ble det presisert at det nok var vanskeligere idag enn tidligere å få mannskapene engasjert i dette arbeidet, og at det gjerne ble en eller to ildsjeler ombord som måtte ta seg av det meste av arbeidet. Imidlertid var det bevist at de fleste trengte et «puff» for å komme igang, og at det allikevel var tid nok til å sende en hilsen til sin adoptivskole en gang imellom. Det finnes heldigvis skip som fortsatt deltar aktivt, og nye skoler kommer stadig til med ønsker om å adoptere et skip.

I vår (Texaco's) flåte virker engasjementet i adopsjonssaken for tiden noe laber, til vår unnskyldning må det nok trekkes frem at skipene har en hektisk fart, som igjen krever det meste av besetningens tid, men ikke mer enn at man allikevel har tid å avse til dette arbeidet, som nok gleder skoleelevene mer enn det kanskje gjør sjøfolkene i våre dager.

«TECAXO NORGE» har fulgt en klasse fra 1. skoleår og frem til det 6., som er påbegynt nå, det er klasse 6 a ved Haslum skole, og om kontakten ikke har vært den helt store den siste tiden, er den ihvertfall der fortsatt.

Og nylig ble saken tatt opp ombord, slik at



# En seilendes tanker

Av Bente Njerve, «Texaco Belgium»

*En seilendes tanker vandrer stille hen  
selv om en ombord har mang en venn,  
blikkstilte hav så langt øyet kan se,  
solen den går på himmelhvelvet ned.*

*Foreldre, ektefelle og barn sitter hjemme  
og tenker på sitt,  
venter telefon, brev, og tankene går tollfritt.  
Spesielt i høytider som jul tenker en meget,  
vil helst være for seg selv for en stund,  
med sitt eget.*

*Kutte ut båten og alle ombord  
og tenke på de som hjemme bor.*

*Fremmede og ukjente havner,  
stadig nye mennesker, god mat og drikke,  
men er det ikke noe vi savner?  
Jo, men valget har vi selv gjort  
og månedene går jo veldig fort!*

*Etter disse måneder til sjøs vender en hjem,  
pengene tar slutt smått om senn;  
er rastløs, finner seg ikke tilrette,  
ja, hvilket liv er nå dette?*

*Jo, det kan man gjerne spørre om  
men vi sjøfolk liker det nå engang sånn,  
og en kan tenke på alt det fine,  
og si for seg selv: **DETTE ER LIVET!***

---

→  
det igjen kan bli forgang i adopsjonssaken.  
Efter møtet hadde man rikelig anledning  
til å diskutere synspunkter med fremmede og  
kjente representanter fra skoler og rederier,  
da man gikk ombord i veterandampskipet  
«Børøysund» for en tur på fjorden i god,  
gammeldags stil. Mens sotflakene til tider  
dalte ned over passasjerene, gikk diskusjo-

nen livlig på dekk og i salonger, og utvilsomt  
ble endel nye kontakter knyttet.

La ikke våre skip være noen unntak; la oss  
ta aktivt del i dette skapende og hyggelige  
tiltaket, som gleder og knytter kontakter  
begge veier. La ikke ildsjelene alene dra  
lasset, men la fritiden avse tid til en hyggelig  
hilsen til en skoleelev/klasse et sted i Norge.

# «Texaco Stockholm» på verksted

Av inspektør S. Skjelbreidalen

Skipet ankom Amsterdamse Droogdok 16. september etter først å ha vært ved tank-cleaning-stasjonen i Amsterdam for levering av slop og spyling av endel lastetanker da det ble for liten tid til dette på ballastreisen fra Finhart i Scotland.

Vi fikk denne gangen ligge i dokk no. 4 som er den desidert beste dokken m.h.t. maling og sandblåsing av skrog, dessuten er det meget god plass da den kan ta skip opptil 150 000 tdw.

Texaco Stockholm er det 5. skipet som vi har dokket ved Amsterdamse de siste 2 årene så vi begynner nå å bli ganske godt kjent med verkstedet som har vist seg å være meget konkurransedyktig prismessig. Når det gjelder kvaliteten på arbeidene så er dette også av høy standard med få unntak, jeg tenker spesielt på rengjøring av skipet etter avsluttet arbeide som burde vært atskillig bedre enn det ble denne gang.

Da det tidligere var bestemt at «Texaco





Bergen» og «Texaco Stockholm» skulle bytte fartsområde ble det ved denne dokkingen benyttet en bedre og dyrere antifouling enn det som hadde vært nødvendig i mere nordlige farvann, nemlig selvpolerende maling, som på «Texaco Baltic» har vist seg å være meget bra.

For å nevne noen av hovedjobbene:

Maskinromsviftene modifisert med et ekstra trinn slik at ventilasjonen i maskinrommet ble forbedret.

Nye ankervinsjer med 2 trossetromler på hver vinsj og fjernstyring fra rekken ble installert samtidig som de gamle vinsjene ble plassert en forut og en akter.

I maskinrommet ble det som vanlig fornyet en rekke sjøvannsrør, men dette er noe vi må leve med så lenge vi har et sjøvannssystem bestående av jernrør.

Fødevannstankene ble delt slik som på Baltic og Bergen for å få større bunkerskapasitet.

Når det gjelder hovedmotoren så ble sylinderolesystemet modifisert, d.v.s. omgitt slik at man nå kan kjøre med 3 forskjellige typer av sylinderolesystemer samtidig. Dette er

et ledd i Texaco's testprogram for sylinderolesystemer og vil pågå i tiden fremover uten at vi kan si hvor lenge.

Det ble også skiftet hydraulikkolje fra Texmatic Fluid til Rando oil HD AZ 32 som tilfredsstillende spesifikasjonene fra pumpefabrikanten.

Vi fikk også ved denne anledning installert satcom utstyr, riktignok «second hand» men brukbart. Det var installasjonen på tidligere «Texaco Spain» som vi fikk overta.

Da vi kom i dokken ble det oppdaget at skipet hadde vært på grunn en eller annen gang og fått ganske store skader i bunn av tank no. 1 og 2 styrbord ving, no. 1 center og i dyptanken. Totalt ble det utskiftet ca. 24 tonn stål og dette bevirket at skipet ble liggende ved verkstedet 6 dager lenger enn beregnet og medførte en ekstra utgift på ca. kr. 1 mill.

Som konklusjon på hele verkstedoppholdet kan vi vel si at det forløp ganske normalt og bortsett fra bunnskaden så bød det ikke på noen særlige store overraskelser.

Skipet forlot verkstedet søndag den 2. oktober.





# KYSTEN – Forbundet for bevaring og bruk av eldre fartøyer og kystmiljø

Av T. Svendsen

For få år siden så forbundet KYSTEN dagens lys, etter lenge å ha lekt i tankene til ildsjeler innen fartøy- og kystmiljøet, i første omgang kanskje på og omkring Østlandet. Sin eksistensberettigelse har KYSTEN vist gjennom økte medlemstall og hyppige arrangementer langs hele vår kyst, og er et forbund med appell til oss alle med tilknytning til havet. For å samle mennesker og organisasjoner som ønsker å ta vare på kystens tradisjoner, ressurser og landskap, er forbundet KYSTEN opprettet.

Et flertall av nordmenn har alltid levet ved havet. Selv om skiftningene i livsvilkår har vært mange og store, har bruk av kystlandskap, sjø og båt bestandig vært en del av vår hverdag. Hvis det finnes en særegen folkesjel må kyst og sjø ha hatt en avgjørende betydning for utformingen av den.

For å leve i ro med samtiden, må vi kjenne vår fortid. Vi må vite hvor vi kommer fra og være fortrolige med kildene til vår oppførsel idag. Derfor må vi ta vare på og styrke forbindelsene til den kulturarv vi har. Den omfatter fartøyer, håndverk, sjømannsskap, holdninger, tradisjoner, landskap og ressurser som har vært livsviktige for kystboerne

i tusener av år, og som fremdeles er det.

Den første store båttypen man kjenner etter vikingetiden, er de råseilriggede, enmastede jektene med tverr akterende, løfting for mannskapet akterut og med åpent rom forover. Antagelig er de direkte etterkommere av vikingenes fartøyer. De største ble bygget i Nordland, og hadde et mannskap på 6-8 mann.

Omkring århundreskiftet kom de første glødemotorene og ble installert i jektene og jaktene, galeaser, skonnerter og skøyter, frem til den første verdenskrig oftest bare som hjelpemotorer. Senere overtok motorene helt, og seilriggen forsvant. Lukene ble større, masten flyttet og ofte bygget man styrehus over kahytten akter.

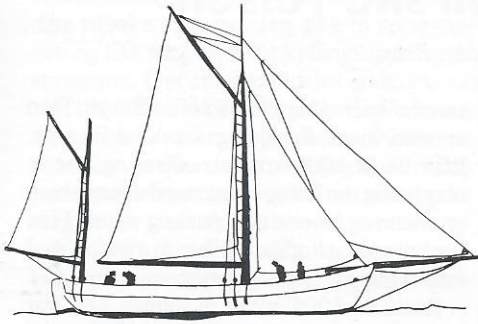
Men kystkultur er ikke bare båt; vi har sjøbuene som var for arbeid med og lagring av redskap, men som også ble brukt som en slags sjøstabbur. I sjåen som var et glissent, lite hus, kunne tauverk og fiskeredskap tørkes av vinden. Sjøhusene var gjerne store, og ga plass for salting og lagring av fisk, egning av liner, lagring av redskap og nøter klare for bruk. De ble også brukt som husvær (se Texaco Tanker nr. 2/83, s. 34).

Dette var våre forfedres verden. De levde under harde vilkår; et liv preget av kamp mot streng natur, mot fattigdom, sykdom og nød. Men de hadde fellesskap og samhörighet, og respekt for liv og landskap. Deres tradisjoner og holdninger bærer vi med oss, på godt og ondt.

Nye kunnskaper om sammenhengen i naturen og vår rovdrift på ressursene gjør







mange urolige. Er det slik at vi styres av den sjelløse teknologi uten mulighet til å ta vare på den kyst og sjø som er vår og som er en så vesentlig del av vårt sinnelag? Kan man egentlig finne seg i det?

Ved å bli medlem av forbundet KYSTEN bidrar man til en fornuftig bevaring og bruk av verdifulle kystlandskaper og farvannene utenfor, samt til bevaring og bruk av eldre fartøyer og kystmiljø.

Forbundet KYSTEN utgir bladet KYSTEN flere ganger årlig, og burde være av største interesse for sjøfolk med interesse for de prisverdige tiltak som her er satt i gang. Forbundet driver også omfattende «konsulent»-virksomhet for medlemmer som ønsker å gå til anskaffelse av verneverdige og andre interessante fartøyer, og kan også anvisne slike. Interesserte kan henvende seg direkte til Forbundet KYSTEN, Karl Johans gate 20, Oslo 1, eller til undertegnede.

(Kilde: Forbundet KYSTEN/  
Tryggen Larsen)



## HENDIG BYGG

Da kaptein Kristensen gikk i land, bygde han seg hus for å ha et sted å nyde sitt otium.

Huset med hjerte i døren manglet heller ikke. Og som skikken var, bygde han det ut over sjøen. Det var den tids septiktank og renovasjonsvesen, i all uskyldighet. Verden var ikke forurenset ennå. Sjøen hadde plass til all vår overflødighet.

Veslehuset bygde han med to huller.

—Affer gjør du det, Krestensen, sa folk. Du — en gammel ungar. Du kunne vel ha klart dæ med ett!

Kristensen blunket polisk.

—Det æ greiere sånn som det æ nå, sa han. For så kan æ sidde på det eine og fiske fløndre i det andre —.

Fra UKAS: Smilende Sorland.

# «Den transsibiriske reisen»

Av kaptein John Brox

Siste del.

Mandag 10. januar kl. 0530 ble jeg purret av den russiske togbetjenten. Vi nærmet oss grensestasjonen. Klokken 0600 ankom vi, og den kinesiske toll- og passkontrollen kom ombord. Tolleren etterlyste deklarasjonen som jeg fylte ut ved innreisen. Kopien må en nemlig ta godt vare på. Han kontrollerte at jeg hadde klokken, fotoapparatet, radioen og skrivemaskinen, ellers så han ikke på noen ting, og sa så at tollinspeksjonen var over. Han spurte så om jeg hadde kinesiske penger. Jeg viste ham det lille jeg hadde igjen, og han pekte på en 10-yuan seddel og sa at den hadde jeg ikke lov til å ta med ut.

Passkontrollen så på passet, ga meg visu- met for Sovjet og tok passet med seg. Klokken 0700 rullet vi ut fra grensestasjonen - Takk for nå Kina!

0725 passerte vi grensen. Det var i grålys- ningen, og det siste jeg så på kinesisk side var tre-fire unge soldater, uten gevær, som stod og så på toget som passerte. Det første jeg så på sovjetisk side var også noen soldater, den ene forøvrig med en flott hund.

Toget stoppet et stykke etter at vi hadde passert grensen, og her kom noen unifor- merte menn ombord. Det viste seg at det var immigrasjon og toll. Tollkontrollen var litt nøyere her. Her måtte jeg skrive en toll- deklarasjon, og på tysk da han ikke hadde flere engelske formularer igjen i vesken. Han telte mine amerikanske dollar og ba om å få se hva jeg hadde av aviser og tidsskrifter. Alt var OK bortsett fra et hefte om Kina. Det tok de med seg for kontroll. En dame kom og spurte om jeg hadde frukt med. Da jeg svarte nei, gikk hun videre.

Her så det ut til at vi skulle bli stående en stund. De kjørte litt frem og tilbake, bl.a. for å kople til spisevogn. Jeg lurte også på om de måtte skifte understell på toget, men jeg merket ikke noe til det. Så det er kanskje

samme sporvidde i Kina som i Sovjet. Den er som kjent forskjellig fra Vest-Europa. Like før kl 1000 kom en offiser og leverte meg heftet om Kina, og en stund etterpå kom en annen og leverte meg pass og visum. Han var korrekt og høflig og hilste til avskjed med «då svidanje» - på gjensyn!

Klokken 1005 rullet vi videre. Det var tydelig att vi var i et annet land med større materielle ressurser. Byningene i den lille byen bestod for det meste av 2-3 etasjes bygninger med valmede tak. Folk var mer europeisk kledd og elegante. Det var flere kjøretøyer, og jeg så soldater/betjenter med intercom radioer.

Vi passerte en liten landsby. Den så noe fattigslig ut, som i Kina omtrent. De drev med kvegdrift, så det ut til, og en del fe gikk ute i kulda. Det var nakne vidder så langt en kunne se.

I spisevognen tok de ikke amerikanske dollar, og jeg hadde overhodet ikke rubler. Jeg ville veksle på den kinesiske grense- stasjonen, men det var ikke mulig å få rubler for amerikanske dollar der. Jeg snakket med en konduktør som skulle prøve å ordne noe.

Kl 1230 stoppet toget i Borsja. En mengde reisende kom på og her fikk jeg lugarkamerat. En mann i 40-års alderen. Han skulle også til Moskva. Så kom tog- betjenten som jeg hadde beklaget meg til. Han kom med to rå egg, og skar et stykke av brødet han hadde i nistesekken sin. Jeg hadde aldri spist rå egg før, men det smakte virkelig godt. Mens jeg satt og gumlet på brødet kom togføreren og spurte om hva mitt problem var. Jeg husket så mye russisk at jeg sa: «Mitt problem er at jeg ikke kan russisk». Dermed fikk vi oss en god latter. Når han hørte problemet fikk han forklart meg at i Irkutsk kunne jeg få vekslet dollar til rubel. Så ga han meg 15 rubel, og ba meg gå i



restauranten og spise, så kunne jeg gi ham dem tilbake imorgen. Jeg gikk til spisevognen og fikk meg en bolle kyllingsuppe og en stroganov. Det smakte aldeles godt.

Kl 0900 var vi kommet ned til Baikalsjøen og kjørte sørover langs denne. Nærmest stranden var sjøen islagt, men jeg så den åpne grå sjøen lenger ute. Jeg kunne godt tenke meg at det var vakkert her om sommeren.

Kl 1300 var vi i Sludjanka. Her var det kiosk på perrongen og mange benyttet sjansen til å kjøpe saft og boller.

Kl 1550 kjørte vi ut fra Irkutsk. Her var det ingen bank, og jeg var like «fattig». Det var heller ikke tid til å dra inn til byen. Jeg spaserte litt på stasjonen, og det var slett ikke så kaldt som jeg hadde fryktet. Det var sikkert ikke mer enn 8-10 kuldegrader.

Siden kjørte vi gjennom landskap som ikke var særlig interessant. Fra Novosibirsk går jernbanelinjen over den Vest-Sibiriske slette. Det er skog og atter skog, avbrutt av større og mindre byer.

Klokken 1630 den 13. januar hadde vi passert Sverdlovsk og vi var på vei inn i den europeiske delen av Sovjet. Kl 2030 var vi i Perm. Jeg oppdaget at toget gikk på nordsiden av Gorki. Jeg hadde regnet med at det ville gå på sørsiden. Perm var en storby hvor mesteparten av bebyggelsen var ny, eller nesten ny. Det var boligblokker i 8-10 etasjer. Men de lå mer åpent enn vi er vant til i større byer.

På ettermiddagen 14. januar var jeg i Moskva. Det er ikke greit å komme hit uten å ha ordnet alt på forhånd, særlig når en ikke kan språket. Jeg fikk heldigvis en bærer på stasjonen som skulle ha 30 kroner. Så tok jeg en taxi til hotell Rusia, som jeg var blitt anbefalt. Jeg gikk inn hovedinngangen på forsiden hvor jeg ble stoppet. Jeg måtte ha adgangsbillett for å komme inn. Det viste seg at inngangen til resepsjonen var på den andre siden. Nei, hotellet var fullt, så når jeg ikke hadde reservert rom kunne de ingenting gjøre. Ut og tilbake til den andre siden der jeg

hadde gått forbi et Intourist kontor. Damen der greide å skaffe meg et rom på National. Hotellet måtte jeg betale på kontoret til Intourist. I kassen kunne jeg bare betale med utenlandsk valuta. Betalte med en 100-dollar seddel og fikk rubel tilbake. Fikk tilslutt tak i en taxi. Han hadde ikke taxameter og forlangte 5 rubel. Jeg ga ham tre, og ba ham forsvinne. Det første han spurte om forøvrig var om jeg ville veksle amerikanske dollar. Han skulle gi to rubel for en dollar. Vekslet selvfølgelig ikke noen. Hotellgutten (i 60-års alderen) som tok bagasjen min opp var ikke fornøyd med en rubel. Han takket da han fikk rubel nr. 2.

Jeg gledet meg veldig til dagen etterpå på flyplassen, da jeg ikke hadde billett.

I baren på dette Intourist-hotellet tok de ikke rubel så det var bare å betale med amerikanske dollar her i Moskva. Intourist-opplegget er beregnet på vestlige idioter som kommer hit i grupper, hjelpeløse hvis de ikke alltid har en guide de kan dilte etter, og spørre om alt mulig. Mitt første, kanskje uberettigede inntrykk var at Moskva er en «hard» by. Jeg tror ikke jeg vil hit igjen, medmindre jeg kan klare meg når det gjelder språket, og greie meg uten Intourist. Men det krever igjen en annen type visa. Sovjet er nesten like vanskelig når det gjelder visum som USA.

Lørdag 15. januar dro jeg ut til flyplassen. Her var det greiere med rubel. Billetten kostet 497 dollar, og jeg hadde bare 470. Men de tok resten i rubel. Ellers gikk alt bra med innsjekking etc. og jeg landet tilslutt trygt i Oslo. Hele reisen hadde vært en opplevelse. Jeg har blitt mange erfaringer rikere. Det er naturligvis mange refleksjoner en kunne gjøre seg, og det har jeg da også gjort for meg selv, men de hører vel egentlig ikke hjemme i en ren reisebeskrivelse.

Jeg vil derfor bare avslutte dette med håpet om at vi fortsatt må få ha mulighetene til å reise rundt om i verden, se andre land, folk og forhold, og få nye venner.



# Førstehjelpskurs ved Kongsvinger Sykehus 17-28/10

Av Johnny Stensbøl

Kl. 08.00, mandag 17/10 stilte jeg på sjefsykepleier Rhode Christoffersen's kontor ved Kongsvinger sykehus der jeg skulle være i 14 dager. Først ble det gitt en liten orientering om hvordan de jobbet ved sykehuset ved de forskjellige avdelinger. Deretter var det rett over på kirurgisk poliklinikk hvor jeg var de to første dagene. Her fikk jeg se en del behandlinger av små-skader, fjerning av føflekker, fotvorter, samt operering av verkefingre og bandasjering. Onsdag 19/10 fikk jeg være med i mottakelsen (kveldsvakt) og der fikk jeg allerede første kvelden være med på en blindtarmoperasjon. Jeg var kanskje litt nervøs da jeg gikk opp til operasjons-stuen for å bivåne dette, men lege Lasse Efskind, som forøvrig var en kjent skøyteløper for noen år tilbake, beroliget meg med at dette var ikke noe å grue seg for, og det var det heller ikke. De som kanskje tror at dette er en hel masse blod som flyter utover må tro om igjen. Med den fine tildekkingen og de moderne instrumenter som brukes er det svært lite blod som kommer ut av såret. Resten av uken var det heller stille nede på mottakelsen, bortsett fra noen innleggelser av hjertepasienter.

Kongsvinger går jo for å være en livlig by i week-enden og mangt kan skje, da folket fra de dype skoger har fått litt for mye HB innenfor snippen. Men denne fredag og lørdag var stille og rolig. (Kanskje det har sin grunn i og med at skattepengene ennå ikke var kommet).

Mandag 24/10 ble jeg mottatt av over-sykepleier R. Bjertnes på operasjonsavdelin-

gen og vist rundt. Bjertnes har forøvrig vært instruktør i forsvaret i førstehjelp, så jeg fikk mange nyttige tips av ham. Deretter var det å følge med leger og sykepleiere rundt på de forskjellige operasjonsstuer, hvor det stadig skjedde noe. Jeg fikk også et lite innblikk i hva slags anestesi de bruker, hvordan de setter den og hvorfor. Et preparat som sikkert mange kjenner til, nemlig det såkalte «Nes-quick» blir brukt mye under operasjoner, men en kan trøste seg med at dette toksinet har reddet flere enn det har tatt. Curasit kommer av navnet Curare som er en gift som indianerne i Sør-Amerika brukte mye før i tiden på sine gift-piler da de skulle på jakt.

Av operasjoner var jeg med på bl.a. brokk, fettsvulst, mandler, keisersnitt, fjerning av utvekster på fot, rensing av sener i hånden, klipping av tungebånd, utsparing av kneledd for å rette opp hjulbenthet, brudd i lårhalsen som tilsier inngrep og innsetting av bolt, skinne og nagler.

I det hele tatt synes jeg selv dette var 14 interessante dager hvor jeg fikk være med på en hel del og se hvordan de arbeider ved et sykehus.

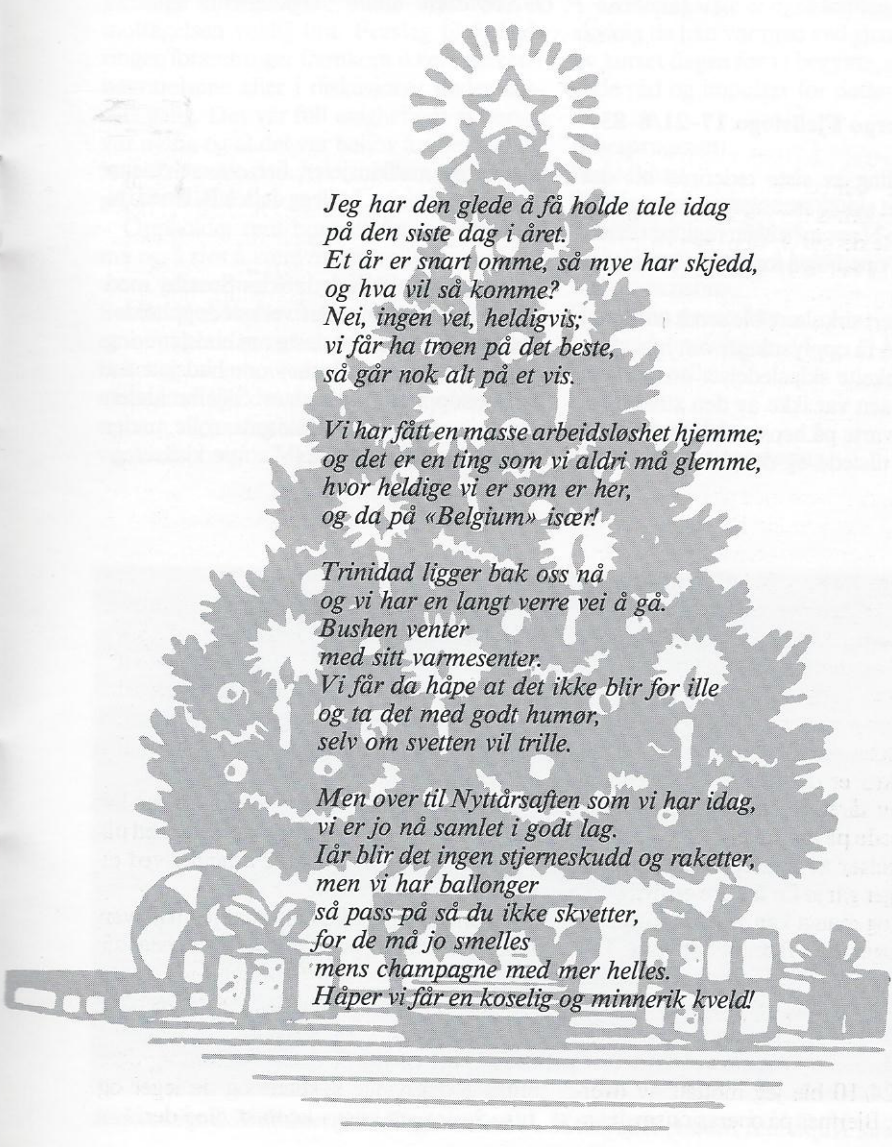
Til underretning kan jeg si at jeg ikke var aktivt med under noen av operasjonene, så etter all formodning skulle samtlige av de pasienter som ble behandlet da jeg var der, være oppegående og friske igjen.

Til slutt vil jeg få takke rederiet og ikke minst Kongsvinge sykehus og de leger og sykepleiere jeg kom i kontakt med der.



# Nyttår ombord

Av Bente Njerve, «Texaco Belgium»



Jeg har den glede å få holde tale idag  
på den siste dag i året.  
Et år er snart omme, så mye har skjedd,  
og hva vil så komme?  
Nei, ingen vet, heldigvis;  
vi får ha troen på det beste,  
så går nok alt på et vis.

Vi har fått en masse arbeidsløshet hjemme;  
og det er en ting som vi aldri må glemme,  
hvor heldige vi er som er her,  
og da på «Belgium» især!

Trinidad ligger bak oss nå  
og vi har en langt verre vei å gå.  
Bushen venter  
med sitt varmesenter.  
Vi får da håpe at det ikke blir for ille  
og ta det med godt humør,  
selv om svetten vil trille.

Men over til Nyttårsaften som vi har idag,  
vi er jo nå samlet i godt lag.  
I år blir det ingen stjerneskudd og raketter,  
men vi har ballonger  
så pass på så du ikke skyvetter,  
for de må jo smelles  
mens champagne med mer helles.  
Håper vi får en koselig og minnerik kveld!

# Styring av verkstedopphold

Av Inspektør P. O. Svendsen

## Kurs ved Bergo Fjellstogo 17-21/8-83.

Etter anbefaling av siste rederiråd ble det bestemt at det skulle arrangeres ovennevnte kurs i Texaco Norway's egen regi, og under-egnede fikk i oppdrag å forberede/arrangere dette.

Unummerert sirkulære ble sendt ombord i alle skip for å få opplysninger om hva slags temaer de enkelte skipsledelser ønsket å ta opp. Responsen var ikke av den største, da kun to skip svarte på henvendelsen. Interessen var dog tilstede og det deltok fire kap-

teiner, fire maskinsjefer, fire overstyrmenn og en 1. maskinist. I tillegg deltok B. Røed fra kontoret.

Fra kontoret deltok direktør Sundby med «Rederiets policy under verkstedopphold». Avd.sjef Strengen foreleste om budsjettering generelt og i særdeleshet om budsjett for verkstedopphold. Inspektør Skjelbreidalen tok for seg emnet «Klassens rolle under verkstedopphold og DNV's nye klassereg-



Gruppearbeid. Kaptein I. Bakke, Kaptein K. Johansen og Overstyrmann T. Sagebakken.



ler». Av hjelp «utenfra» foreleste Arild Rinvoll, NSFI i emnet «Bunnbehandling av skip».

Rent faglig er ikke undertegnede den rette til å uttale seg om kurset var godt eller dårlig, men ut i fra det faglige evalueringsskjema samtlige kursdeltagere måtte svare på, er mottagelsen veldig bra. Forslag til forbedringer/forandringer fremkom ikke, hverken i besvarelsene eller i diskusjoner under kursets gang. Det var full enighet om at kurset var nyttig og at det var behov for flere av de respektive skipsleders medlemmer å delta på eventuelle senere kurs.

Oppholdet rent bortsett fra selve kurset må også sies å være meget vellykket, takket være verten ved Bergo Fjellstogo, Ansgar Søvde. Han la alle de ytre forhold til rette for et vellykket kurs og han og hans betjening ble behørig takket av samtlige deltagere. Av aktiviteter ble det en del turer i et nydelig terreng, og lørdag ble det leid fire hester som var til disposisjon for samtlige deltagere. Det

var en del stive kropper som dukket opp til frokost søndag.

Stedet kan anbefales på det sterkeste som både kurs og rekreasjonssted, og undertegnede ser virkelig frem til eventuelle senere kurs av dette slag.

Undertegnede er også kaptein Bakke takk skyldig da han var med ved gjennomgåelsen av kurset dagen før vi begynte, og ga mange gode råd og impulser for dette kurset.

#### **Kursprogram:**

Innledning

Budsjett for verkstedopphold

Spesifisering av jobber

Anbudsinndeling - anbudsåpning. «Bid

Comparison»

Operating procedure

Kostnadsoppfølging

Klassens rolle

Planlegging

Skrogbehandling

Erfaringer - rapportering.



*Ridetur i strålende høstvær. Kaptein Bakke, Maskinsjef Svanes og Maskinsjef Simonsen.*



## Maskinsjef Hans I. B. Johnsen 80 år - 7/11 1983

Dagen ble feiret i hans hjem i Lerumbakken i Bergen og det ville ikke forundre oss om Hans I. B. og hans hustru Marie startet dagen med en joggetur i naturen. Han og hans hustru er nemlig så spreke og aktive at de er en misunnelse verd for yngre utgaver.

Hans I. B. Johnsen tilhører ikke «Solitairegjenget» - han er en novise i så måte. Han hadde en gjestevisitt før krigen i 1938 - men kom for fullt tilbake i 1946 og var senere en trofast Texaco chief - til pensjonsdato 1/11 1968.

En liten historie som karakteriserer Johnsen og andre. Han var i Fredrikstad og overvåket maskinbyggingen for våre nybygg og han fant ut at han kunne utrette noe mer, enn å være maskinsjef, når skipene kom i sjøen - nemlig å undervise besetningens medlemmer i matematikk og fysikk, i hvert fall til, hva man på den tiden kalte, Middelskolekrav. Ideen var god; - vi utstyrte han og skipet med nødvendig læremateriell.

Etter en tid møtte en motormann på mitt kontor etter å ha sagt opp før kontraktstid - grunnen var at han ikke fikk bruke fritiden som han ville. - Han var veldig interessert i å lære matte og fysikk - men for all del, ikke på fritiden.

Vel, der fikk fanden fordi han var dum og ikke beregnet sitt publikum.

Vi går ut ifra at vi ikke var så dumme, vi sendte ham et håndkolorert nummerert byprospekt av Bergen anno 1580, (det høres fint ut) - og hva mer gleder vel en bergenser enn noe fra Bergen, håper vi.

CJ





## Skipsfører

# Johan Karsten Hallén

### 80 år - 31/7 1983

Skipsfører Hallén dro til sjøs i 1919, 15½ år gammel med skonnerten «Ester» av Skien. Han tok sin styrmannseksamen i 1925 og sitt skipsførersertifikat i 1932.

Etter en periode på nær 4 år som 3. og 1. styrmann i S. H. Smith-Sørensens rederi, Arendal, kom han ombord i M/T «SOUTH AMERICA» som 1. styrmann. Bare 5 måneder senere ble han kaptein på M/T «SOLITAIRE», fra da av og frem til 1967 førte han 14 skip for Texaco Norway A/S, bare avbrutt av en 2-års periode som bestyrer av Texaco's tankanlegg i Kristiansand S.

Som krigsseiler seilte han som kaptein på 6 forskjellige tankbåter som i tiden 1940-45 gikk i skytteltrafikk mellom USA, England og andre krigsstater, så å si utelukkende med høyoktan flybensin. 2 ganger ble fartøyet han førte torpedert. Første gang med tap av 19 mann av besetningen, samt skip, annen gang, uten tap av menneskeliv. Sitt skip, M/T «BRITANNIA», reddet han selv om det var mer eller mindre skutt av på midten. Med skipet provisorisk reparert reddet han 72 mann fra et senket amerikansk liberty skip.

Dette er i grove trekk «fasiten» for hans krigsseilas, men mellom disse to torpederinger ligger tusenvis av mil med farlig last på farlig hav.

Kaptein Karsten Hallén er dekorert med:  
Krigsmedaljen  
Deltakermedaljen  
Rederforbundets gullmedalje.



I anledning Kaptein Hallén's 80-års dag sendte vi følgende festblankett:

**«En flaggskipper av «stort format»  
passerer de åtti i lun passat.  
Din innsats i krig og fred var enorm,  
du trosset fienden, du trosset storm.  
Din velfortjente hyldest idag du får,  
vi ønsker lykke til med de åtti år.»**

# Takk og hilsen

En komponist er på mange måter heldig: Han kan i en trist tilstand skrive i moll -, f.eks. lage en sørgemarsj. Når en skribent skal skrive noe trist, altså i moll, skal alt helst være i sort ramme med tilbehør.

Følelsesmessig ville det altså vært lettere for meg å skrive litt om våre frafalne venner, Edmund Krøtø og Endre Sund, hvis jeg kunne boltret meg i musikkens muse. La det være sagt - les i hvert fall dette i moll.

Edmund Krøtø og Endre Sund (heretter kalt Edmund og Endre) har som dere alle vet (og dere som ikke vet det, vet det nå) forlatt

oss, og overlatt sine livsløp til andre elveleier, kanskje mer vannførende, mer livsbejaende - hvem vet? Årsaken ligger klart i livsbetingende forhold, ingen av de to synes de kunne sitte på gjerdet og vente til toget kanskje var gått. Trist - i moll - for oss alle medarbeidere både på sjø og land. - Men vi forstår dere.

Det er ikke min lodd i denne sammenheng å filosofere, vurdere eller konkludere om vårt rederi's fortsatte virksomhet. Vi håper alt glir stille over til en fortsatt og fornyet innsats.



*Edmund Krøtø*



Men til den aktuelle sak – takk til dere begge to for hva dere bidro med i vårt samarbeid.

Å gi noen beskrivelse av de to skulle være unødvendig da både Edmund og Endre har beskrevet seg selv ved sin måte å være på overfor kolleger både på sjø og land. Deres dyktighet, kollegialitet og medmenneskelighet har satt spor etter seg som vil føles langt frem i tiden. Noen ord om personene, et slags memoristisk Curri culum Vitae er kanskje på sin plass.

Edmund begynte hos oss som maskin-aspirant i januar 1974 på «Texaco Belgium». Vi husker at han da kom fra NTH i Trondheim med en sivilingeniørtittel i vesken og dermed den høyeste tekniske utdanning som er oppnåelig i Norge. Han fullførte sin aspiranttid, tok maskinsjefeksamen, og ble fra februar 1975 fast tilknyttet vår tekniske avdeling.

Han har i alle disse årene vist en entusiastisk og intellektuell interesse for alt som rører

seg i «kjeller'n» og «på loftet» ombord og har vært en ypperlig medarbeider på kontoret både når det gjaldt å skru og å meddele sin vitenskap til oss «uvitenskapelige i teknisk forstand». – Takk for det.

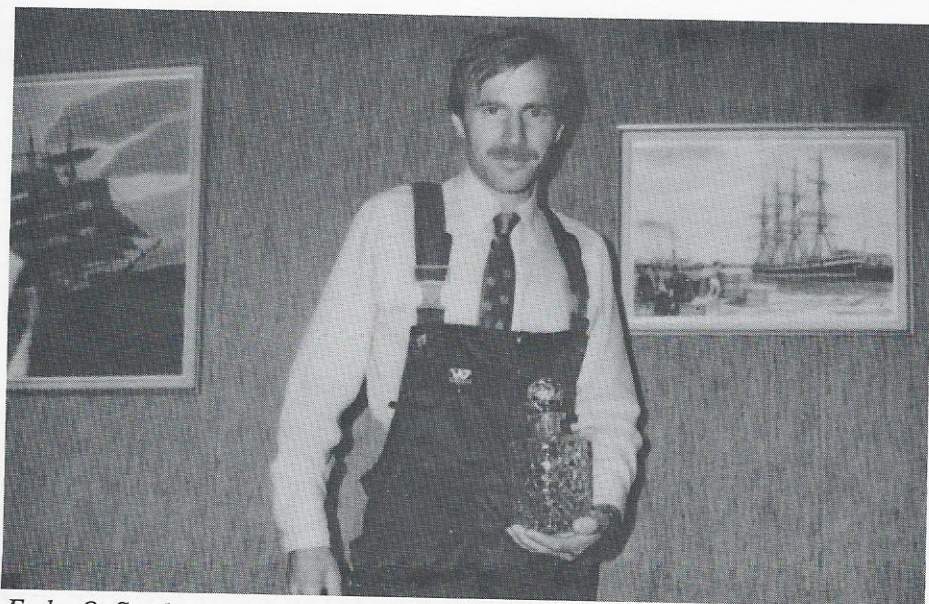
Endre startet sin Texaco tilværelse i april 1979 etter militær utdanning i marinen som kapteinløytnant og NK på U-båt. Han har opp gjennom disse årene vist en stor interesse for sin stilling hos oss og han har fått anledning til å utfolde seg, til å meddele sine omgivelser hva han står for, noe som er blitt mottatt med respekt hos alle hans medarbeidere. Takk for det.

Undertegnede som har hatt gleden av å ha disse «skårunger» hos seg, føler vel noe «mollaktig» når de forlater redet –!

Det er vel bare slik – jeg foretrekker å si – Au Revoir – Hasta La Vista eller Hasta Pronto.

*TAKK – VELKOMMEN TILBAKE*

*CJ*



*Endre O. Sund*



## Jubilanter

<b>25 ÅR:</b> Kasserer Kjell Aure Kaptein Idar Bakke Maskinassistent Roald Grande	1. juli 18. juni 1982 25. mai
<b>20 ÅR:</b> Maskinsjef Bjørn Sørø Elektriker Wiggo Jensen Kaptein Ths. Svantesson	1. oktober 2. oktober 23. november
<b>15 ÅR:</b> Sekretær Kari Halvorsen Maskinsjef Bjørn Tørum Pumpemann Adolf Johannesen	15. august 1. september 5. desember
<b>10 ÅR:</b> Fyrbøter Manual Mayo Caamao Hjelpemann Sverre Andersen 2. styrmann Olav Vaagan Hjelpemann Rainer Tchorz	12. juli 1. august 19. september 23. november

## Vi gratulerer



*KJELL AURE*  
25 år i rederiet



*Kaptein IDAR BAKKE*  
25 år i rederiet





**ROALD GRANDE**  
25 år i rederiet



Evy Roen og Bjørn Solvang  
giftet seg 13. august.



Stuert **Knut Grøttan** ønskes velkommen inn i pensjonistenes rekke, etter 28 års tjeneste i rederiet, som ble markert med en fin gave fra besetningen på T/T «Texaco Belgium».

Eli Rossetvik - en gutt  
R/O Helene Læg Reid - en gutt  
Nina Rudi Krøtø - en jente

M/T «TEXACO STOCKHOLM» med satelittkommunikasjon. Nummeret er 1310372.

# In memoriam



## AHMET MOL

Elektriker Ahmet Mol mønstret av M/T «Texaco Bergen» i Mexico 27. juni for å reise hjem på ferie. Dessverre rakk han ikke så langt idet han fikk et illebefinnende ved ankomst Fornebu og døde på vei til Bærum sykehus. Vi visste at han hadde hatt helseproblemer tidligere, men trodde som han selv at disse var overvunnet.

Mol ble født i Tyrkia i 1940 og ble bare 43 år. Han seilte på norske skip fra 1967 og kom til oss i 1981. Han tjenestegjorde hovedsakelig ombord i «Texaco Bergen».

Ahmet Mol var en dyktig, omgjengelig og stillfarende mann som gikk bort altfor tidlig.

Vi lyser fred over hans minne.



## BJØRN OLAF GRIMSTAD

Den 1. august avgikk stuert Bjørn Olaf Grimstad ved døden ombord i M/T «Texaco Norge», 36 år gammel.

Grimstad kom første gang til Texaco i 1967 som 1. kokk på M/T «Texaco Britannia» og seilte hos oss et par år. Han kom tilbake i 1979 som stuert ombord i T/T «Texaco Belgium» og tjenestegjorde i denne stilling på forskjellige skip frem til sin død.

Stuert Grimstad var en dyktig mann som satte sin ære i alltid å yte noe ekstra til besetningens beste.

Vi lyser fred over hans minne.





Kaptein - Skipsfører  
**OLAV SOLHØI**

avgikk ved døden den 28/10 1983 på sykehuset i Arendal.

Olav Solhøi tilhørte de gullgutta som var med på «Solitaire» og han begynte sin karriere hos Texaco på vårt første skip «South America» i januar 1933, sammen med de andre gullgutta dere etterhvert har hørt om, - og som det alltid vil gå gjetord om. Den gang var han matros.

En matros på den tiden var ikke det vi idag fornermer med matros. Han hadde alle styrmannsskolene slik at han allerede på våren 1933 ble overført som 3. styrmann på det tidligere sagnomsuste skip «Solitaire», og dermed startet han sin Texaco-karriere - som kaptein fra 1937 og frem til sin siste Texaco avmønstring i 1964.

Det ble mange år på sjøen, mange år i familiær ensomhet og mange år i spenning. Det var krig i endel av disse årene. Mange, mange år i uvisshet. Men, kaptein Solhøi red av stormene, gjorde en innsats for folk, fedreland og selskap som få andre.

Han har hele sitt aktive liv hatt støtte av sin hustru Aasta, en støtte mange kan misunne ham. Jeg har følelsen av at de to har hatt den medkjensle at de kunne føle vondt i den annens hals. Aasta og Olav har for oss såkalte yngre blitt en myte, en godhetens og kjærlighetens lærdom for oss alle.

Vi lyser fred over Kaptein Olav Solhøis minne.

CJ

# KURS

## **SAT.COM - Oslo**

Overstyrmann Øivind Alexandersen  
Overstyrmann Ivar Dyb  
Radiooffiser Per Lasse Gulbrandsen  
Kaptein Helge Hansen  
Radiooffiser Jan Petter Hansen  
Radiooffiser Unni Heine  
Radiooffiser Eva Marine Jensen  
Radiooffiser Lisbeth Kjærås  
Kaptein Arne Lia  
Radiooffiser Wenche Ottesen  
Overstyrmann Willy A. Paulsen  
Overstyrmann Bernhard Røed  
Overstyrmann Terje Sagebakken

## **SVEISEKURS - Unitor, Oslo**

Pumpemann Sverre Aune  
2. maskinist Steinar Baastad  
Reparatør Ragnvald Follestad  
Maskinsjef Sverre Simonsen

## **HAVARI/REDNINGSKURS - Stavanger**

2. maskinist Willy Breivik  
Stuert Johnny Stensbøl

## **STYRING AV VERKSTEDOPPHOLD**

Maskinsjef Bjørge Abrahamsen  
Kaptein Idar Bakke  
Overstyrmann Ivar Dyb  
Maskinsjef Gunnar Engeli  
Kaptein Georg Gjerde  
1. maskinist Odd Johansen  
Kaptein Kjell Johansen  
Overstyrmann Roald Mørkesdal  
Overstyrmann Bernhard Røed  
Overstyrmann Terje Sagebakken  
Kaptein Frank Sannerød  
Maskinsjef Sverre Simonsen  
Maskinsjef Bjarne Svanes  
Overstyrmann Einar Søbstad

## **AUTRONICA - Trondheim**

Maskinsjef Bjørge Abrahamsen  
Maskinsjef Gunter Heine  
2. maskinist Odd Holst  
1. maskinist Odd Johansen  
Maskinsjef Andreas Schefte

## **ARPA - Trondheim/Tønsberg**

Kaptein Svein Flø  
Kaptein Rindulf Horseng  
Overstyrmann Asbjørn Jarnes  
Kaptein Arne Lia

## **ØKONOMISK DRIFT AV MOTOR-SKIP - Trondheim**

1. maskinist Kjell Frøitland

## **DATABRIDGE - DB4-SERVICE - Horten**

Elektriker Klaus Hogsbro  
Elektriker Ebbe Hermansson  
Elektriker Geir Jarnes  
Overstyrmann Bernhard Røed

## **FRANK MOEN - Bergen**

Maskinsjef Thor Røstad  
2. maskinist Arne Storli  
Maskinsjef Bjørn Sørø

## **MASKINSIMULATOR - La Guardia**

1. maskinist Bent Røssum

## **KJØLEKURS - Unitor, Oslo**

Maskinsjef Sverre Simonsen

## **SULZER - Sveits**

1. maskinist Kåre Steinbru

## **FØRSTEHJELP/ SKADEBEHANDLING**

Stuert Johnny Stensbøl



# Sport

PR. 1. OKTOBER 1983

## Fotball:

6/8-83 RICHARDAS BUKAUSKAS (USSR) - TEXACO BOGOTA 1-2

## Idrettsmerkekonkurransen:

1. M/S BETH	31 merker	75,61 %
2. M/T «TEXACO BALTIC»	32 merker	74,42 %

## Svømmeknappkonkurransen:

1. M/S BETH	48.750 poeng	1083,33 gj.snittspoeng
2. M/T «TEXACO BALTIC»	45.240 poeng	1077,14 »

## Svømming - 4x25 m stafett:

1. M/S SKYWARD	56,5 sek.
5. M/T «TEXACO BALTIC»	1.02,9 min.

## Individuelt - 50 m fri - klasse II:

3. Frank Pedersen, Texaco Baltic	37,8 sek.
----------------------------------	-----------

## Sykkelkonkurransen:

1. M/S BORGUNDFJORD	10.280 poeng	541,05 gj.snittspoeng
26. M/T «TEXACO BALTIC»	2.040 poeng	49,76 »

## Norsk Mesterskap i friidrett:

1. BETH	77.201 poeng	2.031 gj.snittspoeng
4. TEXACO BALTIC	60.567 poeng	1.408 »

## Individuelt:

### 60 m - klasse I:

2. Peder Farstadvoll, Texaco Baltic	7,4 sek.
3. Jarle Baade, Texaco Baltic	7,5 sek.
6. Jarle Halvorsen, Texaco Baltic	7,7 sek.

### 60 m - klasse II:

2. Arne Eliassen, Texaco Baltic	7,2 sek.
---------------------------------	----------

## Kulestøt 7, 25 kg:

1. Arne Eliassen, Texaco Baltic	11,25 m
---------------------------------	---------

## Lengde:

4. Frank Pedersen, Texaco Oslo	5,33 m
--------------------------------	--------

## 3-kamp:

5. Arne Eliassen, Texaco Baltic	1.961 poeng
---------------------------------	-------------

## Björg Jensen, Texaco Baltic, følgende resultater:

Nr. 3 i 60 m, nr. 5 i kulestøt, nr. 1 i 3-kamp og nr. 2 i lengde uten tilløp.

## Gertrud Bryntesen, Texaco Baltic, med følgende resultater:

Nr. 2 i 60 m, nr. 5 i 3-kamp, nr. 1 i høyde uten tilløp og nr. 2 i lengde uten tilløp.

## Solfrid Thun, Texaco Baltic, med følgende resultater:

Nr. 1 i 60 m, nr. 3 i 3-kamp, nr. 3 i høyde uten tilløp og nr. 3 i lengde uten tilløp.

# Båtenes posisjoner

## M/T «TEXACO BALTIC»

fremdeles i fart på Østen; kom til Bahrain 6/9 og ventet til 9/9 for å ta last til Kurnell (Botany Bay) nær Sidney. Skipet kom dit 3/10, men fikk ikke losset før 9/10 på grunn av dårlig vær. Etter utlossing, ble det ny lasting i Botany Bay for Auckland og Napier på New Zealand der skipet var klart 24/10, for å seile i ballast til Singapore. Lasting 7-9/11 for Thailand; 3 losseplasser ved Bangkok hvor det var hektisk lossing fra 7/11 til 13/11. Ny lasting i Singapore 17/11 for ordre.

\* \* \*

## T/T «TEXACO BELGIUM»

Vi forlot «Texaco Belgium» i midten av mai i Caribbean på real cruise til mange små og kjente havner. Hun oppholdt seg i solens rike helt frem til slutten av juni for da å laste i Pointe-a-Pierre for Vest Afrika, nærmere bestemt Lome, Abidjan, Lagos og Las Palmas – den siste havn ble besøkt 6.-7. august. I Las Palmas ble det skrubbet godt i bunnen med større fart og mindre bunkersforbruk som følge. I dette Afrika-opphold overtok kaptein Brandal roret og maskinsjef Johnsen ble igjen kjellermester – mens Brox og Svanes dro hjem.

Neste reise gikk så til Pointe-a-Pierre igjen og videre cruise i Caribbean var i vente. Etter å ha besøkt Las Minas, Grand Cayman, Puerto Cortes ble det ankring på Aruba og på reisen derfra til Pointe-a-Pierre skjedde den fatale ulykke som muligens vil avslutte «Texaco Belgium»s plass i denne spalten. Vi viser til spesiell artikkel om hendelsesforløpet annen steds i bladet, da dette skrives er skipet fortsatt i Curacao i påvente av den endelige dom over sin fremtid.

\* \* \*

## M/T «TEXACO BERGEN»

Fra juni i år har skipet vært engasjert i et fartsområde som besetningen nå begynner å bli svært godt kjent i.

Etter en reise fra Punta Cardon i Venezuela til Puerto Cortes i Honduras midt i juni gikk turen tilbake til Venezuela hvor skipet lastet partlast i Puerto la Cruz 21. juni og etter restlasting i Coatzacoalcos, Mexico, gikk reisen gjennom Panamakanalen til San José i Guatemala.

Balao i Ecuador ble neste lastehavn og lasten gikk til Las Minas i Panama. Etter en reise fra La Salina, Venezuela til Las Minas i siste uke av juli måtte skipet vente 10 dager på en last i Punta Cardon for Puerto Cortes. Siste uke av august var skipet på Trinidad med en last fra Honduras og Panama. Etter vel en ukes ventetid ble det 2 turer mellom Point Fortin og Pointe-a-Pierre før skipet igjen satte kurs for Mexico med lasting for Las Minas. Etter utlossing 30/9 ble det igjen ventetid, denne gang hele 19 dager, før ordre om lasting i Balao for Las Minas. Denne last ble losset 28/10 og når dette skrives er skipet igjen på vei til Balao for å hente ny last for Las Minas.

Det påtenkte bytte av fartsområde for «Texaco Bergen» og «Texaco Stockholm» er det foreløpig ikke blitt noe av grunnet mangel på trans-atlantiske laster.



#### M/T «TEXACO BOGOTA»

er tydeligvis grodd fast i et fartsmønster der man fortrinnsvis laster i Brofjorden for Ghent og leilighetsvis for København, Fredericia eller Aalborg. Til avveksling laster man i Milford Haven/Pembroke for engelske eller kontinentale havner. Av årets første 42 laster ble 29 tatt inn i Brofjorden, 11 i Milford Haven/Pembroke, 1 i Gøteborg og 1 i Rotterdam. Skipet har hatt jevn, god beskjeftigelse og ikke alt for mye venting. Det er nærliggende å tro at «Texaco Bogota» får fortsette i sitt nåværende fartsmønster videre fremover da et flertall av de laster, som håndteres her, er på 20.000 tonn og således godt avpasset til skipets tonnasje.

\* \* \*

#### M/T «TEXACO NORGE»

Med et par unntagelser har «Texaco Norge» siden juni måned hentet sin last i Brofjorden og losset i Skandinaviske havner. Skipet topper statistikken for antall reiser i 1983, som nå nærmer seg 50. Noen dagers venting på last har vært benyttet til vedlikeholdsarbeide, som det ikke blir så mye tid til i et hektisk fartsmønster.

Pr. 2/11 lossers skipet i København, og programmet videre antyder fortsatt Skandinaviafart.

\* \* \*

#### M/T «TEXACO OSLO»

Siden forrige utgave av Texaco Tanker, i mai, har «Texaco Oslo» fortsatt i Brofjorden-Østersjøfarten. Men allerede i juli begynte farten på Englandsysten og der fortsetter den jevnt og trutt mellom Pembroke og Canvey Island, bare med små avstikkere til Rotterdam, Brunsbüttel, Dunkirk og Teesport.

Det er ingen tegn til forandring av dette fartsmønsteret idet dette skrives.

\* \* \*

#### M/T «TEXACO SKANDINAVIA»

Farter fortsatt omkring i Carribean. I det siste har det vært oftere anløp av de vestlige deler av Carribean, da etter lasting i Las Minas, Panama.

I skrivende stund blir det lastet på Trinidad for Grand Cayman og Puerto Cortes (Honduras). Deretter er det mye som taler for at det blir lasting igjen i Las Minas.

\* \* \*

#### M/T «TEXACO STOCKHOLM»

I sommer var fartøyet i en hel rekke havner i Vest-Europa og etter verksted i Amsterdam i september var det meningen at det skulle bli stasjonert i det Karibiske hav. Imidlertid viste det seg at behovet i det området var begrenset og resultatet ble at båten fortsatte på sin noe uregelmessige fart på Skandinavia, Kontinentet og Storbritannia. Siden foregående nummer av bedriftsbladet har fartøyet bl.a. anløpet Bilbao, Pembroke, Cardiff, Eastham, Larne, Folkestone, Fawley, Immingham, Teesport, Finnart, Le Havre, Antwerpen, Ghent, Rotterdam, Wilhelmshafen, Brunsbüttel, Brofjorden, Gøteborg, Sundsvall, Hallstavig . . .

Så med litt omskrivning av en kjent sang kan vi vel si: «Join Texaco Stockholm and see the ports in Western Europe».



Ajour pr. 21/11 1983.

	M/T «TEXACO BALTIC» LDSF	T/T «TEXACO BELGIUM» JXZP	M/T «TEXACO BERGEN» LEWP	M/T «TEXACO BOGOTA» JXHS
Kaptein	FLO, Svein	BRANDAL, Petter	HORSENG, Rindulf	EINVIK, Sverre
Overstyrmann	DYB, Ivar	JENSSEN, Bjornar	APOLD, Oddvar	AURSTAD, Dag
1. styrmann	TALBERG, Mindor	HOGHEIM, Jostein	ELVEVOLD, Ottar	SKJONSFJELL, John
2. styrmann	KARLSEN, Magnar	ÅMDAL, Trond	BØE, Roar E.	STEFANSON, Krisjjan
Radiooffiser	KJERÅS, Lisbeth	ALTO, Peder	WALLIN, Rune	OTTENSEN, Wenche
Arbeidsleder	OLSEN, Per	HAGELY, Stanley	BYSTØL, Anders	OLSEN, Oddvar
Matros	SALIM, Juraima Bin	ANDERSEN, Ole	MOE, Johannes	PAUL, Wilson
Matros	KALLBERG, Karsten	HANSEN, Kenny	HASETH, Terje	FALLANG, Per
Letmatros	ANDERSEN, Kåre	LANGÅRD, Gisle	MICHELTSEN, Jan E.	OROZCO, Jose
Letmatros	BIN AHMAD, Rahman			RISVOLD, Jon K.
Skipsmek.asp. II	FARSTADVOLD, Peder			ERIKSEN, Tom Vidar
Skipsmek.asp. II				LUND, Manfred
Maskinsjef	SØRØ, Bjorn	JOHNSEN, Einar		BJEREN, Terje
1. maskinist	GUNDERSBORG, Jan E.	RØSSUM, Bent		BREIVIK, Willy
2. maskinist	BÅSTAD, Steinar	SUNDET, Asle		ANDERSEN, Roger
Maskinassistent		HEMNES, Hermann		ALBERTSEN, Rune
Elektriker	WIJK, Per	HERMANSSON, Ebbe		NAZARENO, John
Elektrikerass.	SOARES, Jose	ERIKSEN, Bøgid		AJALA, Pentti
Reparatør	JOHANSEN, Jan Ø.	GRØTTING, Henrik B.		LIA, Øivind
Pumpemann	CABALEIRO PUGA, F.	GULBRANDSEN, Terje		SKJEGSTAD, Hugo
Motormann/fyrbøter		SUAREZ MININO, F.		FERNANDES, Serafim
Motormann/fyrbøter				JACOBSEN, Tom Chr.
Smører	JENSEN, Ronny		PETTERSEN, Sven	
Smører	FONSEKA, Francis			KVERNES, Rune
Stuert	FORSJORD, Arne			HALSE, Ingermund
Kokk	BRYNTESEN, Arnt			ANDREASSEN, Bjorn
Forpl.ass.	LETH-OLSEN, Elsa	EDVINSEN, Stig	ØVERKIL, Dagfinn	HALVORSRØD, Mona
Forpl.ass.	FORSJORD, Aud	BEKKELUND, Svein	HØIVAAG, Bernt Th.	TCHORZ, Rainer
Forpl.ass.		EIKESETH, Arne	AUNE, Sonja	ANDREASSEN, Liv
		JØRGENSEN, Tove	GJERTSEN, Gunn	
		HANSEN, Marylyn		



	M/T «TEXACO NORGE» LCWN	M/T «TEXACO OSLO» JXLA	M/T «TEXACO SKANDINAVIA» LEID	M/T «TEXACO STOCKHOLM» LGBR
Kaptein	HOLT, Jonas	GJERDE, Georg	STØLANN, Alf	BAKKE, Iðar
Overstyrmann	MØRKESDAL, Roald	JARNES, Asbjørn	HOVD, Armand	EØG-LARSEN, Lars
1. styrmann	HAUGEN, Helge	HANSEN, Karsten	SEM, Dag	CARELAND, Roger
1. styrmann				STENSVOLD, Bjørn K.
2. styrmann	MELLEBY, Frank	RANHEIM, Remy	SLOTNES, Odd	SÆTHER, Torbjørn
Radiooffiser	SOLBERG, Halgeir	GRØNVOLD, Gro	ÅNDHEIM, Tone	MARTINSEN, Kåre
Arbeidsleder	KRISTIANSEN, Ivar	SØRENSEN, Harald J.	RØRSTRØM, Alf	
Arbeidsleder	SVENDSEN, Torgeir			
Matros	POUSADA DE LA T., Jose	GRINNBO, Bjørn	CALVAHAL, Jesus	BRUNES, Steinar
Matros	SKAMFER, Ståle	TAGKUS, Ahmet	WILLIAMS, Lennard	ORHOLM, Pål
Matrosaspirant	KARAMAN, Mustafa	ØRGESVIK, Egil	ANDREASSEN, Ole	GUNDERSEN, Knut Å.
Letimatros	REINE, Jan Tore	BUEN, Øyvind	KARLSEN, Jon R.	JOHANSEN, Anne L.
Skipsmek.asp. II	SIVERTSEN, Teje	KVÆRNEING, Jan E.	KRISTIANSEN, Rolf V.	OSBORG, Øystein K.
Maskinsjef	NODELAND, Bjørne	OLSEN, Nils H.	AAS, Astor	STØRDAL, Øyvind
1. maskinist	JOHANSEN, Odd	GARDER, Arthur	GAUPSET, Bjørne	NØTTSUND, Olav
2. maskinist	SØRVIK, Dagfinn	REIERSEN, Torstein	TØRRING, Anton M.	STORLI, Arne
Maskinassistent	SKATLAND, Karl	HUSTAD, Victor	LJONE, Steinar	ANDERSEN, Dag
Elektriker	ASP, Arne	FOSSLI, Morten	NYGÅRD, trond	ISAKSEN, Jens
Reparatør	JENSSEN, Arvid K.	TEVELDAL, John V.	SKOTHEIM, Knut	BÅRDSØEN, Aksel
Reparatør	HØGENES, Odd	HANSEN, Arne M.	UTSETH, Kjell	ISAKSEN, Stein
Pumpemann	NILSEN, Torbjørn	TOKLE, Arnstein	HATLAND, Audun	GJUV, Raymond
Motormann	JOHANSEN, Svein	LARSEN, Jan Ivar	AUNE, Sverre	
Motormann	VALAAS, Lars	HANSEN, Åge	MAYO CAAMANO, Manuel	
Motormann	PHILLIPS, Rolf	MICHALSEN, Øyvind	FAHRE, Rangar	
Skipsmek.asp. II		TEVELDAL, Jan E.	GROVASBAKK, Sture	
Smører	LAMBRECHTS, Finn	KJÆRSTAD, Bjarne	ANDREASSEN, Jan A.	VELURE, Asbjørn
Stuert	DALBY, Pål	BERNHOF, Albrig	PETTERSEN, Nils	VEE, Johannes
Kokk	THARALDSEN, Ole	GRØNDTVEIT, Svanhild J.	DYRØY, Kari	SMELRØR, Bjørnar
Kokkaspirant	DALEN, Karen	JOHANSEN, Ragnar	NORDLI, Knut	GJERULDSØEN, Dag
Forpl.ass.	HØGENES, Eva	RASCH, Nora	RØRSTRØM, Kirsten	HAUGEN, Else M.
Forpl.ass.	ANDERSEN, Sverre		LYNGVÆR, Bjørg Anita	HEIDENSTRØM, Ingunn
Forpl.ass.			PETTERSEN, Åse	

# Folk i land

**P: Permittert**  
**D: Disponert**  
**SK: Skole**  
**F: Ferie**  
**M: Militæret**  
**K: Kontoret**  
**S: Syk**

## *Kapteiner:*

Brath, Otto (D)  
Brox, John (F)  
Hansen, Helge (D)  
Johansen, Kjell (D)  
Lia, Arne (F)  
Lien, Steinar (F)  
Meisland, Louis (D)  
Pedersen, Tore (D)  
Sannerød, Frank (D)  
Svanteson, Thomas (F)

## *Overstyrmenn:*

Alexandersen, Øivind (S)  
Baade, Jarle (D)  
Helberg, Knut (D)  
Paulsen, Willy A. (D)  
Rafaelsen, Idar (D)  
Røed, Bernhard (K)  
Sagebakken, Terje (D)  
Solberg, Odd E. (D)  
Søbstad, Einar (D)

## *1. styrmenn:*

Bjelland, Hjalmar (D)  
Brekke, Ragnar (D)  
Danielsen, Jan Inge (SK)  
Frammarsvik, Helge (D)  
Gustavsen, Kåre (SK)  
Husvegg, Erik (D)  
Jensen, Vidar (D)  
Johansen, Jon A. (D)  
Rosseland, Per (M)

## *2. styrmenn:*

Bilicz, Arne (F)  
Sivertsen, Harald (SK)  
Statsoy, Tronn (SK)  
Stoknes, Odd (SK)  
Taraldsen, Trond (D)  
Vaagan, Olav (SK)

## *Radiooffiserer:*

Behrens, Per A. (K)  
Gulbrandsen, Per Lasse (D)  
Heine, Unni B. (D)  
Hansen, Jan Petter (D)  
Jensen, Eva Marie (D)

## *Maskinsjefer:*

Heine, Gunter (D)  
Scheffe, Andreas (D)  
Simonsen, Sverre (D)  
Svanes, Bjarne (D)  
Abrahamsen, Bjørge (D)  
Tørum, Bjørn (D)  
Engeli, Gunnar (D)

## *1. maskinister:*

Haugen, Dagfinn (D)  
Hareide, Einar (D)  
Leirvåg, Dag (SK)  
Pedersen, Frank (D)  
Steinbru, Kåre (D)  
Frøitland, Kjell (D)

## *2. maskinister:*

Wingsternes, Geir (D)  
Edvardsen, Randor (SK)  
Holst, Odd (D)  
Ohlsen, Finn (D)  
Sandvik, Asbjørn (S)  
Traaholt, Jan E. (D)

## *Maskinassistenter:*

Volvik, Jan E. (D)  
Sand, Pål (D)  
Borge, Haakon (D)  
Kaufmann, Svein (D)

## *Elektrikere:*

Gundersen, Tor (SK)  
Hegsbro, Klaus (D)  
Jarnes, Geir (D)  
Jensen, Wiggo (F)  
Simonsen, Geir (F)  
Aakre, Stein V. (D)

## *Stuerter:*

Bjerkan, Alf (D)  
Eliassen, Jack (D)  
Haaland, Kjetil (D)  
Lauritsen, Rolf (D)  
Roel, Audun (D)  
Stensbøl, Johnny (D)

## *1. kokker:*

Erdal, Atle (D)  
Hult, Kjell (S)  
Jacobsen, Per B. (D)  
Martin, Geir (M)  
Pedersen, Jan (D)  
Graneggen, Svein (F)

## *Arbeidsledere/*

*Tømmere:*  
Høyland, Bjarne (F)  
Johannessen, Adolf (D)

## *Pumpemenn:*

Kimsås, Harald (F)  
Olsen, Ragnar (D)  
Rønne, Johan (D)  
Røstad, Odd (D)  
Skjelbred, Roger (P)

## *Reparatører:*

Huseøy, Jarle (S)  
Lillebostad, Egil (S)  
Midtli, Karl (S)  
Peter, Mihaly (D)  
Follestad, Ragnvald (D)





## Fotokonkurransen 1983

VI GRATULERER:

Nr. 1:

2. maskinist Jan Helge Eidnes  
NOK 600,-

Nr. 2:

Hjelpemann Sverre Andersen  
NOK 400,-

Nr. 3:

Maritim personalsjef G. Langfeldt  
NOK 200,-

Vinnerbildet er tatt ombord på «Texaco Bergen» og viser en stempelsjau der smører Rune Kværnes rengjør spyleporter og sylindrer. Vi synes motivet var artig.

Bilde nr. 2 synes vi taler for seg selv.

Bilde nr. 3 viser arbeidet med gangveien på «Texaco Norge».



