


texaco  *tanker*

TEXACO TANKER NR. 1/83



TEXACO NORWAY A/S



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

Redaksjonens adresse:

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

I REDAKSJONEN

Redaktør: Evy Roen
Redaksjonssekretær og fotograf: Endre Ordring Sund
Layout: Per Arne Behrens



Forsidebilde:

Texaco Skandinavia ved Keppel Shipyard Singapore, nov. 1973.

Fra Redaksjonen

Av Endre Ordning Sund

Vi er nå inne i vårt 51. år. Jubileumsåret og festen er over. Den økonomiske «Slanketid» med særdeles dårlige fraktmarkeder og ditto rater fortsetter. Texaco Norway A/S har med sine stort sett nedbetalte skip et vesentlig fortrinn fremfor de fleste andre tankskipsrederier. Vi har dessuten store reserver å tære på. At dette er av uvurderlig betydning skjønner en lett når en studerer regnskaps-tallene for 1982. På vår VLCC «Texaco Amsterdam» tapte vi alene ca. 33 mill. kroner siste år. Ettersom skipet har vært et tapsbringende foretagende i flere år hadde vi derfor intet annet valg enn å hogge det opp. Lillejulaften ble T/T «Texaco Amsterdam» solgt og levert til et opphoggingsverksted i Taiwan. Kaptein Arne Lia's beretning fra skipets siste reis følger inne i bladet.

Synkende oljepriser og oppsving i USA's økonomi i første del av 83 er positive tegn til bedring. Dette vil forhåpentligvis sette igang «lokomotiveffekten» i verdensøkonomien.

Ellers er reorganiseringen og «strømlineformingen» av kontorets organisasjon nå over. En nærmere orientering om resultatene fra produktivitetskampanjen finnes inne i bladet.

Texaco Tanker er stadig i støpeskjeen. Som de fleste lesere vil notere seg har vi nå satset på en ny og mer tidsmessig layout.

Morten Riis har sluttet i firmaet og hans funksjoner i Redaksjonen er overtatt av Per Arne Behrens. Vi takker for innsatsen fra Riis' side og benytter anledningen til å ønske Behrens velkommen.

Det er naturlig og også sunt med en rotasjon av jobbene i Redaksjonen. Arbeidet er stort sett basert på frivillig innsats ved siden av og ofte i tillegg til vanlige gjøremål. For at produktet skal bli bra er det derfor nødvendig med friske krefter og nye ideer. Utvikling er en kontinuerlig prosess.

Skipenes bidrag til bladet strømmer jevnt og sikkert inn. Dette vil forhåpentligvis fortsette også i årene som kommer. Vi vet det ligger avisstoff og venter på samtlige skip. Det er ofte de dagligdagse hendelsene som interesserer leserne mest.

Innholdsfortegnelse

	Side
Fra Redaksjonen	1
Rederiets organisasjon 1983-1984	3
Fra vår utenrikskorrespondent	6
Hilsen til M/T «Texaco Norge»	7
Velferd til sjøs	8
50-års jubileet	11
Langskipets siste reis	14
Vi gratulerer	16
«Texaco Baltic»	17
Call the agent	19
Sølvlodding av Yorcalbrorør	20
«Den transsibirske reisen»	22
Stuert Vegel's matspalte	24
Hjemsendelse av personlige effekter	25
Hilsen til M/T «Texaco Bergen»	26
Rederiråd nr. 21	27
Limerick	28
Medico	29
In Memoriam	32
Wanted	33
«Åpen spalte»	33
Nytt om navn	34
Jubilanter	35
Kurs	35
Båtenes posisjoner	36
«Grovis»	38
Hvem seiler hvor	39
Folk i land	3. omsl.

Rederiets organisasjon 1983-1984

Vi har tidligere orientert leserne om at vi har gjennomført en vurdering av rederiets kontororganisasjon for å kartlegge arbeidskraftbehovet, organisasjonens virkemåte og de enkelte funksjonærers arbeidsområder osv. Til dette har vi nytt et konsulentsfirma for å sikre oss et nøkternt resultat.

Konklusjonen på denne vurderingen ble at organisasjonen til en viss grad må betraktes som stivnet i tilvante former og rutiner. På teoretisk grunnlag ble det registrert at kontorstabene kunne reduseres med 6 personer. Salget av «Texaco Amsterdam» er medvirkende til dette. Praktiske hensyn som sykefravær, ujevne belastninger osv. reduserer imidlertid denne reserven en del. Spesielt for oss er aldersfordelingen på kontoret. Åtte av de ansatte er omkring 60 år gamle og de fleste nøkkelpersonene hører til denne gruppen. Når vi vurderer kontorets arbeidskraftbehov kommer også det faktum til at vårt medlemskap i Texacokonsernet påfører oss et ikke ubetydelig merarbeid.

I tillegg til dette har vi også vurdert i hvilken grad kontoret som helhet har greid å følge opp rederiets retningslinjer om at flåten skal drives desentralisert med utstrakte fullmakter, ansvar og handlefrihet for skipsledelsene. For å kunne bringe dette på det rene, sendte konsulentsfirmaet, IKO A/S, ut et spørreskjema til det seilende personell. Det kom inn rimelig bra med svar fra dem som ble spurt.

En tredje sak som vi mener er vesentlig å vurdere er muligheten for å skaffe rederiet flere ben å stå på idet det er lite realistisk å vente på at de «gode, gamle dager» skal

melde seg tilbake i skipsfarten. Selv om vi har sluppet heldig fra de dårlige tidene hittil og har et godt håp om en brukbar fremtid, er det vesentlig å arbeide med tilleggsaktivitet. En del av den frigjorte kapasitet vil bli brukt til dette.

Summen av det foregående er at vi fant det riktig å gå til en omorganisering av kontoret, redusere kontorstabene foreløpig med to personer og etablere en utviklings-avdeling.

Vår nye kontororganisasjon skal gjelde i to år fremover – altså til utgangen av 1984. Når vi kommer dit vil organisasjonen bli vurdert på nytt i lys av personalsituasjonen, våre erfaringer til da og de resultater utviklingsavdelingen måtte komme frem til.

Som leserne vil se har vi samlet hele den daglige, løpende servicevirksomhet overfor skipsledelsene i hoved-avdeling under ledelsen av B. R. Halvorsen. Vi bryter altså ned «skottene» mellom teknisk og maritim virksomhet, personell, innkjøp og økonomi for å få bedre samvirke og bedre utnyttelse av arbeidskraften. Kontrollfunksjonen, som altså skal foreta resultatvurderinger i hovedtrekk, definere hvordan vi ligger an i konkurransen, om driften tilfredsstillende kravene i lover og forordninger osv. er overtatt av J. C. Jenssen mens G. Langfeldt har overtatt som Maritim personalsjef.

Utviklings-avdelingen vil bestå av P. Sundby, E. O. Sund og E. Krøtø. Den regner å bruke 2/3 av tiden til internt og eksternt utviklingsarbeid i de 2 årene. Om det blir noe resultat vil tiden vise.

Vi har delt flåten i to halvdel og tildelt hver halvdel en inspektør og en innkjøper

som skal arbeide tett sammen i det daglige. Vedlagte oppstilling viser fordelingen. Den viser også hvilken personalmann som skal betjene de enkelte båter og hvem som fungerer som «Skipsrepresentant».

A. K. Røysem og L. Tranberg vil ta seg av spesielle funksjoner innen service-sektoren

og samarbeidet med Texaco Marine Dept. i Harrison og vil arbeide nær sammen med B. R. Halvorsen.

Vi håper om-organiseringen vil gi gode resultater, særlig i den forstand at det blir et nært og godt samarbeid med skipene og at de vil få god service.

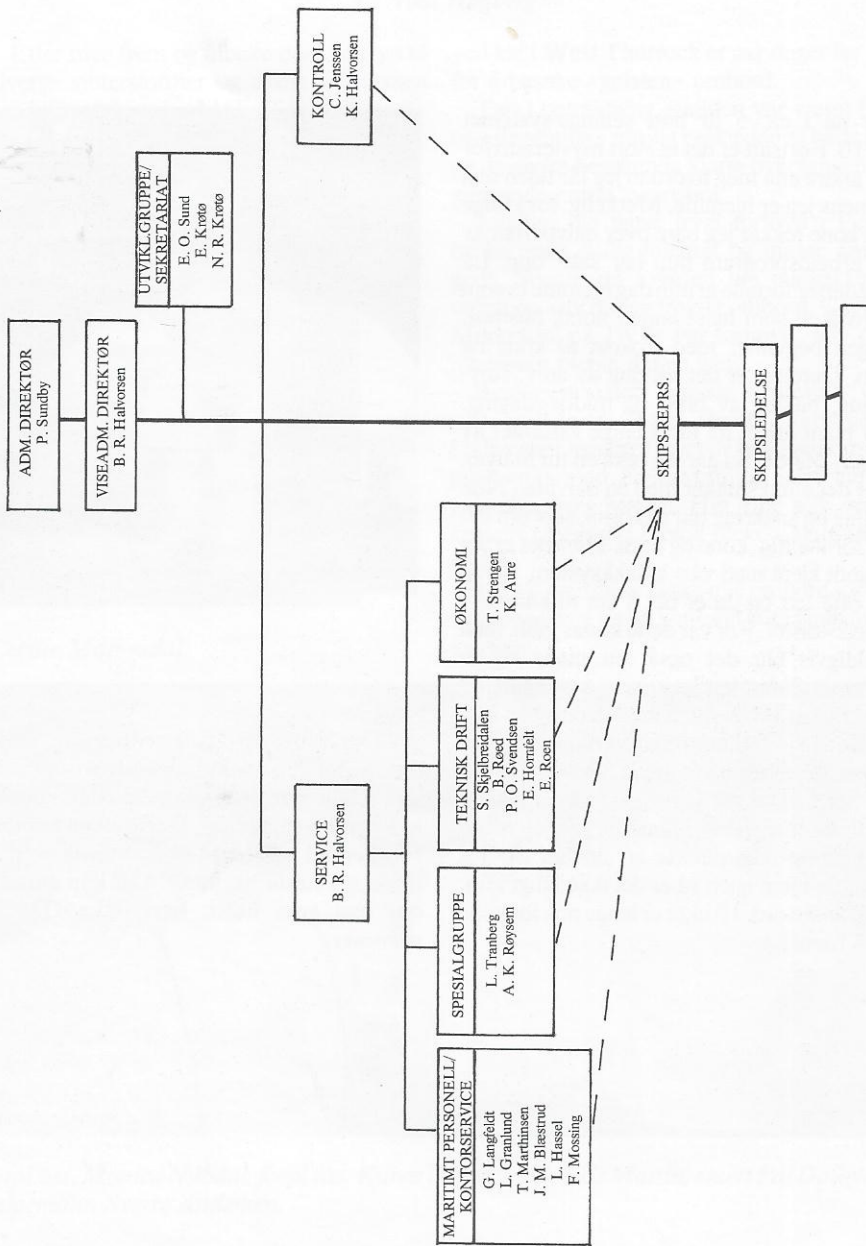


B. R. Halvorsen



P. O. Svendsen, E. Roen, E. Hornfelt, S. Skjelbreidalen.

	Skipsrepr.	Teknisk	Innkjøp	Mannskap
M/T «TEXACO BALTIC»	E. Hornfelt	S. Skjelbreidalen	E. Hornfelt	L. Granlund
T/T «TEXACO BELGIUM»	J. C. Jenssen	P. O. Svendsen	E. Roen	L. Granlund
M/T «TEXACO BERGEN»	A. K. Røysem	P. O. Svendsen	E. Roen	L. Granlund
M/T «TEXACO BOGOTA»	T. Strengen	P. O. Svendsen	E. Hornfelt	L. Granlund
M/T «TEXACO NORGE»	G. Langfeldt	P. O. Svendsen	E. Roen	T. Marthinsen
M/T «TEXACO OSLO»	B. R. Halvorsen	S. Skjelbreidalen	E. Roen	T. Marthinsen
M/T «TEXACO SKANDINAVIA»	T. Marthinsen	S. Skjelbreidalen	E. Hornfelt	T. Marthinsen
M/T «TEXACO STOCKHOLM»	E. O. Sund	S. Skjelbreidalen	E. Hornfelt	T. Marthinsen



Fra vår utenrikskorrespondent

Kaptein L. Meisland

Har nå i ca. 5 år hatt seilings-systemet 10-10. Fortsatt er det et stort mysterium for alle andre enn meg hvordan jeg får tiden til å gå mens jeg er hjemme. Merkelig, for i følge min kone rekker jeg bare over halvparten av det arbeidsprogram hun har satt opp. La meg derfor fortelle at min dag hjemme er som en hvilken som helst annen norsk husmor. Dagen begynner med frokost til kone og barn. Deretter er det tørking av støv, støvsuging, baking av brød og middagslaging. Har blant annet tre forskjellige varianter av pølser. Blir det tid går jeg også en tur til byen hvor det alltid smaker med en halvliter. Noe maling og snekring blir det også, selv om det blir for lite iflg. kone og barn. Derimot er jeg nå godt kjent med vårt kloakksystem. Dette går ofte tett og da er det å stå til knærne i husets «dritt». Før var dette konas jobb, men uheldigvis blir det også tett mens jeg er hjemme. Siden jeg har nevnt matlaging og brødbaking vil jeg benytte anledningen til å reklamere for mine kjøttkaker og grove brød. Begge deler er kjent langt utover Jærens grenser. Nå vil vel de fleste av dere forstå at stemningen er laber i familien når jeg reiser ut. Om de ikke direkte er utsultet når jeg kommer hjem igjen så er det ikke langt i fra. Med andre ord, 10 uker er lenge nok for kone og 2 barn.



I Dagbladet driver «kjendiser» og utfordrer hverandre i å fortelle «Groviser». I et seriøst blad som dette gjør vi ikke det. Fortelle «Groviser» mener jeg. **Derimot er kaptein Flø herved utfordret til å komme med et innlegg i neste nummer. Du kan fortelle om hva som helst, bare ikke OM et nummer.**

Hilsen til M/T «Texaco Norge»

Av Nina Høberg

Etter mye frem og tilbake med hensyn til diverse vinterstormer og andre uforutsette hendelser ankom jeg M/T «Texaco Norge»



Cecilie Mørkesdal.

ved kai i West Thurrock et par dager før jul for å besøke «gnisten» ombord.

Tatt i betraktning årstiden var været bra og «Rassmuss» utrolig beskjeden så både jeg og de andre besøkende klarte overgangen til gyngende grunn svært bra.

Julaften ble feiret trygt forføyd i Pembroke, med deilig julemat og masse annet godt. Senere på kvelden ble julepakkene utdelt og selv minstefrøkna ombord, Cecilie Mørkesdal på 1½ år var fornøyd, selv om julenissen uteble denne gang.

Byssepersonalets innsats i julestria var helt enestående. Med stuert «Tyristsjef» Dalby som ledsager loset de oss gjennom en julehøytid med en bevertning som antok gastronomiske høyder. Her ville selv sjefskokken på Grand Hotell blekne av misunnelse.

Jeg vil med dette takke alle ombord for en hyggelig jul og de på kontoret som hjalp meg avgårde.



Forpl.ass. Monica Nubdal, forpl.ass. Karen Dalen, kokk Geir Martin, stuert Pål Dalby og hjelpemann Sverre Andersen.

Velferd til sjøs

Denne artikkelen har vi sakset fra «Frivakt».

Den 1. august var høringsfrist for Darre-Hirsh-utvalgets utredning om sjøfolks velferdsforhold. Forskjellige organisasjoner og offentlige instanser har uttalt seg, bl.a. til Sjømannsforbundet. Forbundet vil beholde velferdstilbudene til sjøfolk, men mener f.eks. at både bibliotektjenesten og filmtjenesten kan legges til andre statlige organer. Vi har spurt forbundets formann Henrik Aasarød og sekretær Hugo Hogstad som var representant i utvalget; hvorfor?

Aasarød: Velferden må spare penger. Vi mente at det burde ses nærmere på om man ikke kunne spare en stilling ved at det offentlige bibliotekvesenet overtok ansvaret for bibliotek-tjenesten for sjøfolk.

Frivakt: Det betyr kanskje sparte penger på velferdsbudsjettet, men vil det bety sparte penger for staten? For oss virker det som om man bare flytter en post på statsbudsjettet fra et departement – Handelsdepartementet – til et annet, nemlig Kulturdepartementet. Vi har drøftet Sjømannsforbundets oppfatning med fylkesbibliotekarer. De mener dette er helt ugjennomførlig. Norske Biblioteker er i en meget anstrengt situasjon og strever hardt for å få endene til å møtes. I virkeligheten vil en overføring innebære et enda dårligere tilbud til sjøfolk. Dessuten forstår vi vanskelig hvordan de lokale bibliotek eller fylkesbibliotekene skulle kunne bytte bøker, de må da fremdeles gjøre bruk av bokkasser og våre byttestasjoner?

Aasarød: Når vi pekte på en overføring av bibliotek-tjenesten fra velferden til de offent-

lige biblioteker kom det av at vi vil slå fast prinsippet om en gratis bibliotek-tjeneste. Sjøfolk har krav på dette, og skal ikke betale for en bibliotek-tjeneste via velferdsavgiften.

Frivakt: En manglende oppbakking fra Sjømannsforbundet har bl.a. ført til at Velferden har fått reduserte budsjetter. I løpet av de siste år har man måttet redusere på alt, også nyinnkjøp av bøker som er sunket fra 25.000 bind pr. år til i år ca. 12.000.

Hogstad: Meningen fra vår side var at man burde se på dette for å få et bedre bibliotek-tilbud til sjøfolk. Jeg er skuffet over at man i utredningen om de økonomiske og administrative konsekvenser av utvalgets forslag ikke har sett på dette. Her heter det bare: Bibliotek-tjenesten: Ingen endringer i forhold til dagens nivå. Det kreves en viss opp-trapping i bevilgningene i takt med mulig inflasjon.

Frivakt: Velferdens administrasjon har vurdert å søke Handelsdepartementet om å få bibliotek-posten ut av Velferdens ordinære budsjett og inn som en egen underpost til budsjettet. Slik situasjonen er nå berøres bibliotek-tjenesten av de generelle budsjett-nedskjæringene.

Aasarød: Det høres ut som en god løsning, hvorvidt det administreres av Velferden eller Statens Bibliotektilsyn er ikke sakens kjerne, men at sjøfolk får et bedre bibliotek-tilbud.

Frivakt: Fortsetter dagens utvikling kan vi i fremtiden måtte basere oss på en ren rådgivningstjeneste til rederier om innkjøp av bøker.

En slik ordning er høl i hue, slår Aasarød uttrykkelig fast. – vi har i nesten hele vårt århundre hatt gratis bibliotekstjeneste. Det magre tilbudet sjøfolk får må ikke bli mindre. Skal dette overlates til rederiene får vi en stor forskjellsbehandling av sjøfolk, alt etter rederiets økonomi og holdning til de ansattes velferdsbehov. Dette er myndighetenes ansvar – ikke rederienes.

Frivakt: Dere har jo også visse synspunkter på avistjenesten, og mener at den bør styrkes. Men avistjenesten er i en tilsvarende situasjon som bibliotekstjenesten. Da ordningen ble opprettet i 1969 var det en egen post på statsbudsjettet. Vi bare administrerer dette i samarbeid med Sjømannsmisjonen. Ved at Velferden ble et rent statsorgan i 1975 gikk posten inn på vårt ordinære budsjett og blir derved berørt av generelle nedskjæringer. Og det er jo ikke bare Velferden som blir berørt. Utgiftene til Sjømannsmisjonens aviser går også over vårt budsjett, avistilgangen til sjømannskirkene blir også berørt. Vi har søkt om å få denne posten ut av vårt ordinære budsjett, med støtte av Sjømannsmisjonen, men har fått avslag.

Aasarød: Vi vil støtte alt som kan gi et bedre avistilbud til sjøfolk. Vårt prinsipp er at det offentlige og rederne skal betale for velferden. Sjøfolkene selv skal ikke betale et øre. De skal tvert imot kompenseres for sin spesielle arbeidssituasjon, ikke belastes i tillegg. Slik situasjonen er idag ser det jo ut til å være statens linje å yte mindre og overføre mer av kostnadene på brukerne. Dette er vi sterkt imot.

Frivakt: Deres representant i utvalget, Hugo Hogstad, går sterkt inn for besparelser på lønnsbudsjettet via flere lokalt ansatte. Er ikke dette inkonsekvent. Dere går sterkt imot en utflagging av norske skip. Dette vil jo i virkeligheten innebære en utflagging av Velferden.

Aasarød: Nei, dette er ikke riktig. Vi går ikke inn for en utflagging av Velferden. Tvert imot, nettopp for at Velferdens folk skal få tid til det som er det egentlige velferdsarbeid, skipsbesøkene, mener vi at endel enkelt-tjenester, kjøring, shopping m.v. kan overlates lokale folk. Vårt motto med hensyn til Velferden er at mest mulig av midlene skal brukes til utadvendte tjenester.

Frivakt: Vi er alle oppmerksom på verdien av skipsbesøkene. Men et av dilemmaene for våre folk er at med dagens arbeidssituasjon ombord er det nesten bare i spisepausene en treffer folk.

Aasarød: Vi er også klar over problemene. Men her må folk på begge sider bidra til å finne løsninger.

Frivakt: Utvalget hevder at det ikke bør bygges flere nye anlegg, og at klubbens tid er forbi. Dette har vært Velferdens linje i flere år. Både London, Vancouver og San Pedro er leid ut, til meget gunstige betingelser, med rett til å bruke anleggene når det er behov. Vi arbeider med løsninger i Rotterdam og Antwerpen.

Aasarød: Da er det kanskje kommet noe bra ut av utvalgets arbeid.

Frivakt: Selvsagt må Velferden justere seg i takt med endringene i skipsfarten, men faktum er at man i mange år slet i oppoverbakke og faktisk drev rovdrift på folk. Som fagforeningsmann kan du da ikke ønske deg tilbake til gamle arbeidsforhold?

Hogstad: Selvsagt skal folk ha skikkelige arbeidsforhold! Men som utvalgsmedlem er jeg skuffet over at selve utredningens siste del, var så lettent. Jeg savner sterkt en fyldig utredning av de administrative og økonomiske konsekvenser av en del av de ideer som ble kastet frem.

Frivakt: Vi ser av utredningen at du hadde en ensom dissens idet du mente at Statens Filmsentral kunne overta filmtjenesten, muligens i fremtiden også videotjenesten. Kan du begrunne nærmere hvorfor?

Hogstad: At jeg trakk frem Statens Filmsentral er tilfeldig, jeg mente bare at man måtte se på hvor man kunne spare penger, og at bl.a. stillingen som filmkonsulent kunne sløyfes dersom vi overførte filmtjenesten til Statens Filmsentral.

Frivakt: Det virker på oss som om du ikke har satt deg grundig inn i hvordan filmtjenesten fungerer. Vi har en filmmasse til en verdi av ca. 50 millioner kroner i sirkulasjon på norske og danske skip. Selv om Filmsentralen overtok utvelgelsen, ville jo dette også bare innebære at man flytter en utgiftspost fra en post til en annen på statsbudsjettet. I virkeligheten er dagens situasjon med hensyn til filmutvelgelse uholdbar. I Oslo kommune er f.eks. regelen at minimum tre ansvarlige skal forestå utvelgelsen. Ved uenighet er selvsagt filmsjefen suveren. Slik som arbeidspresset er på velferdens hovedkontor idag er det svært sjelden at mer enn en

har anledning til å se filmene. Dessuten måtte vel filmbytte fremdeles skje via våre byttestasjoner?

Hogstad: Jeg kan bare gjenta at jeg så meg om etter en måte å spare penger på.

Frivakt: Du har en del kritiske bemerkninger til dagens idrettstjeneste?

Hogstad: Jeg vil gjerne her få presisere at jeg ikke er negativ til idrett som sådan. Jeg er selv aktiv idrettsmann. Men det er formen dere legger opp som jeg reagerer på. Jeg synes det skapes et utilsatelig press når dere som beregningsgrunnlag bruker antall påmønstrede i løpet av året og antall deltakere pr. skip som utgangspunkt. Dette skaper et unødvendig press på dem som ikke har interesse av å være med.

Frivakt: Vårt inntrykk er ikke at presset så mye kommer fra folk, men at det er resten av besetningen som presser på.

Hogstad: Nettopp, dere legger jo grunnlaget for dette presset.

Frivakt: Stikkprøver viser at selv om det er interesse for video – vil et stort antall sjøfolk beholde 16 mm. Kanskje er løsningen både- og.

Hogstad: Jeg er som nevnt tidligere skuffet over utredningen siste del. Her konkluderes det med at en overgang til video vil bety innsparing uten at man går inn på hvordan.

Aasarød: Uten at jeg har satt meg inn i problemene, virker det på meg som om video er den beste løsningen på sikt.

Frivakt: Sjøfolk i utenriksfart har liten forståelse for at vi skal bygge ut velferdstilbudet i Norge, og trappe ned ute.

Aasarød: Vi har forpliktet oss til å yte velferd til utenlandske skip som anløper Norge. Vi møter faktisk kritikk i internasjonale fora for at vi gjør for lite.

Frivakt: Vi har hørt om kritikken, men ved gjennomgåelse av våre hjemmestasjoners månedsrapporter ser vi at våre folk så langt som mulig besøker alle utenlandske skip som anløper havner i Norge hvor vi er representert. Men spørsmålet er jo hva vi skal yte. Som kjent er det svært få skip som ligger natten over f.eks. i Oslo. Da har det liten hensikt å etablere store klubber i Norge. Og hvem skal eventuelt betale for et utvidet tilbud? Er det staten eller havnemyndighetene som skal belastes utgiftene?

Aasarød: I Sjømannsforbundet har vi ikke opplevd at Velferden har forsvart seg tidligere, og vist til eksisterende tilbud. Vi vil støtte 100 prosent en lokal havneavgift for velferdstiltak. Utgangspunktet for oss i Sjø-

mannsforbundet er flere midler til velferd for sjøfolk. Vi har som kjent hatt en nedgang i norsk skipsfart, dette må naturligvis slå ut slik at Velferden også bør kunne tåle en viss nedgang i uteansatte.

Både Aasarød og Hogstad er som kjent svært skuffet over utredningens siste del, hvor konsekvensene av en del av forslagene skulle utredes. En annen side er at man har låst seg veldig fast i defineringen av velferden for sjøfolk.

- Vi har vært inne på at Utvalgets mandat kanskje var for snevert. Velferden for sjøfolk dekker uendelig mye mer enn Velferdstjenesten for handelsflåten. Vi tenker her på lovverket, hjemreiseordningen og ikke minst telefonering hjem. Det er en skam at ikke denne saken er løst ennå. Her er det snakk om politisk manglende vilje hos myndighetene. Vi vet at der viljen er tilstede finnes også løsningene. Men som nevnt, man har misforstått Sjømannsforbundet dersom man oppfatter oss dithen at vi er negativ til velferd for sjøfolk. Tvert imot.

50-års jubileet

Rederiets 50-års dag ble markert med en jubileumsweek-end på Bolkesjø hotell 10.-12. desember 1982. Bolkesjø hotell ligger ca. 26 km utenfor Kongsberg, ca. 2 timers kjøring fra Oslo.

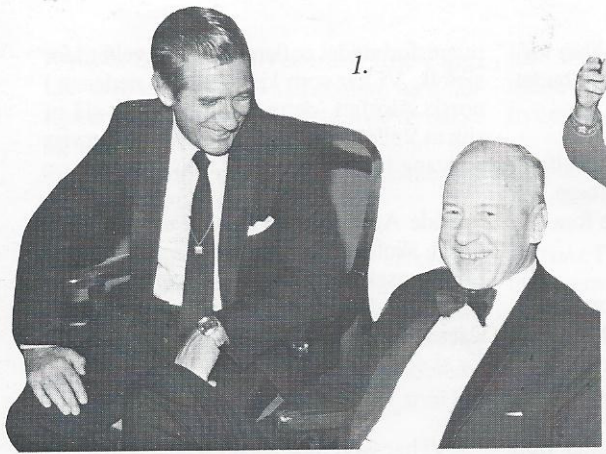
Det ble en minnerik week-end for de ca. 70 personene som var samlet. Tilstede var representanter fra hvert skip, pensjonister, kontoransatte og innbudte gjester fra Hegdehaugsveien etc.

Lørdag 11. desember ble det arrangert en meget stilig jubileumsmiddag.

Søndagen ble benyttet til skitur og avslappende øvelser i svømmebassenget.

Det var 70 takknemlige og fornøyde gjester som reiste hjem søndag ettermiddag.

Texaco Tanker gratulerer rederiet med vel overstått jubileum og et stilig arrangement.

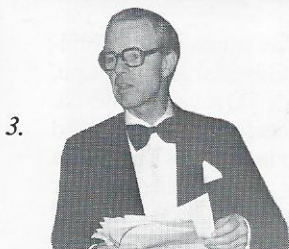
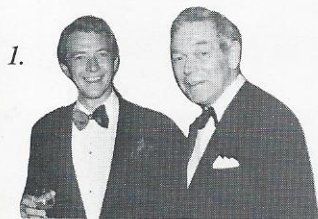


Tekst til bilder side 12.

1. Kaptein Svein Flo i diskusjon med Arne K. Røysem.
2. Kveldens «klovner»: Arrangementskomiteen ved Jens Chr. Jenssen og Endre O. Sund.
3. Vinnerparet i loddrekningen om tur til Sveits ble telegrafist Per Gulbrandsen med fru Turid.
4. Fru Vera Sundby med Kaptein Karsten Hallen.
5. Kaptein Luis Meisland i munterpassiar med Jens Chr. Jenssen.
6. Adm. direktør Eilif Brodtkorb plasserer Texaco-luen på Adm. direktør Per Sundbys hode.

Tekst til bilder side 13.

1. Inspektør E. Krøtø og Maskinsjef B. Svanes.
2. Direktør B. R. Halvorsen mottar erkjenningsgave for fin innsats i 35 år.
3. Maritim personalsjef G. Langfeldt holder tale med hilsner fra skipene.
4. Fra venstre: Leif Tranberg m/frue, Fru Betsy Langfeldt med mann og Fru Sigrid Sandal med mann Maskinsjef Sandal.
5. Adm. direktør Eilif Brodtkorb med fru Kari.
6. Kaptein Karsten Hallen holder tale fra pensjonistene.



Langskipets siste reis

Av kaptein Arne Lia



Offiserer og mannskap ved ankomst opplag Johore.

**I Østen stiger solen opp,
I Østen ble vi skrapet.
Hva skjedde med vår kjære båt,
som tankmarkedet vraket.**

Klokka 0920 den 24. desember 1982 ble T/T «TEXACO AMSTERDAM» overlevert til sine nye eiere i Kaohsiung på Taiwan R.C. De regnet med 4 til 6 uker på å hogge opp båten. Skrapjernet blir deretter sendt til Thailand, Japan og U.S.A.

Det de aller fleste vil huske fra året 1982 er vel: avventer ordre.

«TEXACO AMSTERDAM» gikk fra

Brunsbüttel i slutten av januar, med Gibraltar f.o. Vel fremme i Gibraltar ankret vi opp, i påvente av bedre tider. Det var antydnet ca. 30 dager. Etter 48 timer forlot vi havnen med Ras Tanura f.o. Etter lasting Ras Tanura ble kursen satt østover til Kaohsiung. Etter lossing ble det tankspyling i China Sea, med Singapore f.o. Den 15. mai ankret langskipet opp på Westernen i Singapore.

I Singapore ble «AMSTERDAM»s lastetanker rengjort for rust og sediments. «Stoff som blir igjen etter tankspyling». Ca. 300 mann holdt på med den jobben i 14 dager. Vi hadde nå fått sertifikat for Taiwan standard.

Den 17. juni gikk «AMSTERDAM» i opplag i Johore River Malaysia. Etter åtte dager var skipet klargjort og mannskapet reiste hjem. I oktober ble det bestemt at «TEXACO AMSTERDAM» og «TEXACO PANAMA» skulle bryte opplag. Det tok syv dager å klargjøre «AMSTERDAM» og dette var litt av en innsats. Vi var kun 23 stykker ombord, pluss med god hjelp av E. Krøtø. Den 23. oktober stevnet «TEXACO AMSTERDAM» nedover Johore River. Selv om vi visste at båten var solgt til skraphandlere på Taiwan, var det stor stemning og glede ombord. De andre 11 båtene i opplag hilste og tok farvel. De neste 14 dagene lå vi til ankers på Westernen i Singapore. Der pakket vi ned diverse utstyr

som skulle til «TEXACO BALTIC» og Norcontrol's databridge ble sendt til «TEXACO NORGE». Vi måtte også gjøre en «touch up cleaning» før vi satte kursen mot Taiwan. Den siste reisen fra Singapore til Kaohsiung ble en reise som vi vil huske. Etter mye om og men kom vi da frem etter 11 døgn i sjøen, via Manila Bay. Alle håpet å komme hjem til jul, men dessverre rakk vi ikke det. Julaften ble feiret i Taipei og med god hjelp fra agenten ble det en fin kveld. Neste dag reiste vi videre mot nord. Reisetiden fra Kaohsiung til Oslo tok 57 timer.

PS: Hørt ved 10-kaffen:

Du: igår når jeg la meg hadde vi 8 døgn igjen. Idag har vi 10: Skjønner ingenting.



«Slik vi gjerne vil huske henne».

Vi gratulerer

Av E. Hornfelt

Hovedpremieutdelingen for de sentrale idrettskonkurranser til sjøs 1982.

«TEXACO BALTIC» ble nr. 2 i idrettsmerkekonkurransen. En representant var invitert til utdelingen – og hvem var mer selvskreven til å motta premien på skipets vegne enn Erling Wetlesen som i alle år har vært en av de ivrigste i idrettsarbeidet ombord, og som selv har tatt de idrettsmerker, statutter og krus som det er mulig å få.

Premieutdelingen foregikk i Oslo bys «Storstue» i Rådhuset, der et imponerende premiebord ventet – og et skolemusikkorps underholdt til ordføreren ønsket velkommen, og mange fikk overlevert sine tegn på gode resultater. «TEXACO BALTIC» ble nr. 2 og det er et bra resultat når det bare er et «superidrettsskip» som kom foran. Det er den jevne oppslutningen som gir resultater. Den flotte pokalen som Maskinsjef Wetlesen hentet vil nok anspre til ny innsats når den kommer til sin rette plass ombord.

Etter premieutdelingen var alle Oslo's gjester i bankettsalen der pokalene ble behørig krympet med champagne. Det ble også en prat med kollegaer fra andre skip og gjensyn med kjente fjes fra velferds- og idrettsarbeidet rundt om i verden. Sjømannsidretten blir jo drevet under alle himmelstrøk, på is, i sand, på gress og kaier, i vinterkulde og under tropesol.

VI GRATULERER OG ØNSKER
LYKKE TIL VIDERE!



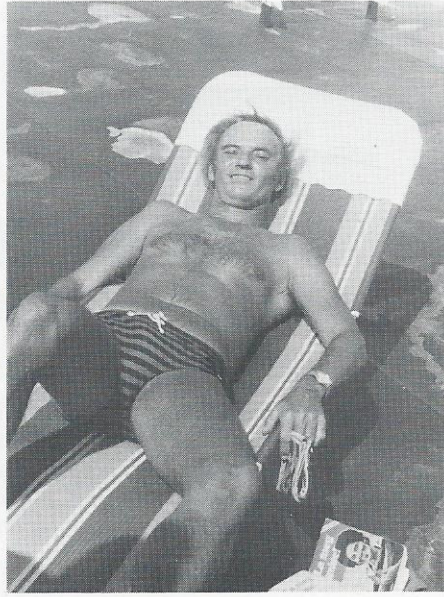
Artikkelforfatter og skipsrepresentant E. Hornfelt med «Texaco Baltic»s pokal.

«TEXACO BALTIC»

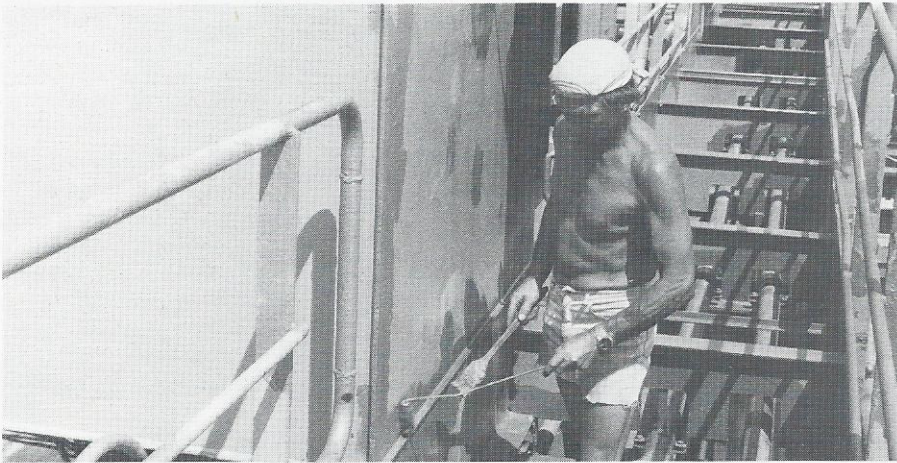
Fotograf T. Svendsen.



Matros Kalleberg med mønjepøsen.



Stuert Smelror poserer villig.



«Hønsesuset» flekkes av matros Fritjof Svendsen.



Maskinsjef Wetlesen; i Bahrain for siste gang?

Maskinsjef Erling Wetlesen «gikk iland» i forrige nummer av Texaco Tanker og siden den gang har vi fått et par fine bilder fra avskjeden fra «TEXACO BALTIC» der alle ombord ga ham de beste ønsker for en aktiv tid som pensjonist.



Kaptein Flø ønsker lykke til og Wetlesen takker for seg!

Call the agent

If your vessel enters port,
call the agent.
If your berth appears to short,
call the agent.
If your ship wrecks on a mole,
If she gets drifting towards a shoal,
Or your tug runs out of coal,
CALL THE AGENT!

If the doctor is too late,
call the agent.
If your gangs all have to wait,
call the agent.
If «Immingham» does not appear,
and delays is what you fear,
If this cost You too much bee,
CALL THE AGENT!

If the «Customs» need more paper,
call the agent.
And your patience start to vapour,
call the agent.
If they keep you from your letter,
From your wife or even better,
Those from «Principals» do not matter,
CALL THE AGENT!

If the Stevedore ruins your space,
call the agent.
If You have your nerves to brace,
call the agent.
If you have to stop for rain,
To wait for cargo all in vain,
And all your gangs idle again,
CALL THE AGENT!

If you want to go ashore,
call the agent.
To make some fun and a little more,
call the agent.
If the crew had been in fight,
Or a bar had got a lift,
Urgencies all trough the night,
CALL THE AGENT!

If you get bunkers load on top of decks,
call the agent.
If the gangway brakes a neck,
call the agent.
If the skipper's on a blink,
Or her marks fall in the drink,
And you get no time to think,
CALL THE AGENT!

Yeah, - that's who the fallguy is,
it's the agent,
All the petty grieves are his,
damn the agent,
And at that, the bloody Old Fool,
Remain to your a useless tool,
Thanks Heaven, to keep you cool,
BLAME THE AGENT!

Søvlodding av Yorcalbrorør (spesialmessing) og bløtlodding med tinn som tilsettmateriale.

Av E. Fagerholt.

Vanlig messing er et legert metall av kobber og zink. Metallet i yorcalbrorør blir benevnt som spesialmessing fordi det er tilsatt 2% aluminium.

Yorcalbrorør er et legert metall som består av 76% kobber, 2% aluminium, 0,04% arsen og resten zink (ca. 22%).

Yorcalbrorør tåler en større gjennomstrømningshastighet enn kobberrør og er mer motstandsdyktig mot angrep fra saltvannet.

I begynnelsen av 1960-årene begynte man å erstatte kobberrørene med yorcalbrorør med sikte på å redusere omkostningene på vedlikeholdssektoren ombord i skip.

Ombord i tankskip vil store deler av røropplegget for kjølevann og sanitær være av yorcalbrorør. Under mine mange besøk i forskjellige rederier kunne jeg spørre om de hadde spesielle problemer på reparasjonssektoren. Jeg fikk som regel dette svar: «Ja, det er disse yorcalbrorørene da. De kan av og til være vanskelig å få reparert etter at det er oppstått en lekkasje». Det må bare understrekes at det kan være problematisk å utbedre en lekkasje under bestemte vanskelige forhold. En ting er ihvertfall klinkende klart: Det er kun to sammenføyningsmetoder som er godkjente for reparasjon av yorcalbrorør: Søvlodding (kapillarlodding) og Tig eller Mig-sveising (med argongass).

Vi skal ved en senere anledning behandle Tig og Mig sveising. Denne gang skal vi fordype oss i søvlodding av yorcalbrorør. Skal et loddearbeid bli vellykket er det viktig å kjenne til alle detaljer og finesser som må



følges ved tilpassing av loddeflatene og selve utførelsen av loddeprosessen. Ved å glemme en liten detalj som hører hjemme i grunnprinsippet for lodding kan det slå uheldig ut og resultatet kan bli helt mislykket.

Ved utførelsen av en søvlodd vil rekkefølgen av arbeidet være følgende:

1. Riktig tilpassing av de deler som skal loddet.
2. Rengjøring av loddeflaten.
3. Riktig flussmiddel (som smøres på loddeflatene).
4. Riktig forvarming av de deler som skal loddet.

Så noen kommentarer til de 4 faktorene.

1. Man starter med tilpasningen av de deler som skal loddes sammen. Når vi snakker om spalteåpning så er det avstanden mellom loddeflatene. Spalteåpningen må ikke være mer enn **maks. 0,2 mm**, og det betyr at hvis det er en åpning mellom de deler som skal loddes på ca. 0,3–0,4 mm vil loddearbeidet mislykkes.

Det er den fine tilpasningen som bevirker at vi får en kapillarvirkning under loddingen slik at lodden trekker inn til loddeflatene under oppvarmingen. Et eksempel på kapillarvirkning kommer tydelig frem når man dypper en sukkerbit i kaffen. Det går ikke lang tid før hele sukkerbiten er tiltrukket av kaffen. For stor spalteåpning – ingen kapillarvirkning. Ingen kapillarvirkning – et mislykket loddearbeid.

2. Loddeflatene må være metallisk rene, og det kan gjøres ved hjelp av smergelpapir. Olje, fett eller andre urenheter må ikke være tilstede da dette vil bety at sølv-lodden ikke vil binde til materialet.

3. Bruk riktig flussmiddel som skal være for den bestemte sølvtråd som benyttes. Det må smøres flussmiddel på loddeflatene i alle situasjoner. Det er sølvtråder i handelen som er belagt med flussmiddel men det er ikke tilstrekkelig. Smør godt med flussmiddel på loddeflatene uansett hvordan tråden ser ut.

Husk at flussmiddelet har en meget viktig rolle:

Den hindrer oksydering av loddeflatene under oppvarmingen.

Flussmidlet fukter loddeflatene og gir god binding.

Flussmidlet virker som et rensmiddel.

Søvlodden vil ikke binde seg til en oksydert flate. Derfor er det helt påkrevet og tilføre loddeflatene flussmiddel før

oppvarmingen starter. det benyttes et spesielt flussmiddel for søvlodding av yorcalbrorør.

4. Loddestedet skal oppvarmes til samme temp. som smeltetemp. på lodde-tråden. Alle tråder som har et sølvinnhold fra 2%–56% har en smeltetemp. på 600° til 700°C.

Ved søvlodding av yorcalbrorør bør tråden inneholde minimum 50% sølv slik at loddeforbindelsen blir like motstandsdyktig mot saltvannet som selve materialet i rørene.

La søvloddeforbindelsen få en sakte avkjøling. Det er spesielt søvlodd som ikke inneholder kadmium som krever en sakte avkjøling. Da analysen av tråden ikke alltid er tilgjengelig er man på den sikre siden og søvlodde under mottoet: «Langsom avkjøling».

Godt å vite.

Tinnlodding med loddebolt utføres under samme prinsipp som søvlodding. Får man ikke tinnlodden til å feste seg til loddestedet så er årsaken følgende:

1. Feiltilpasning.
2. For dårlig rengjøring.
3. For liten oppvarming av loddestedet.

Tinnlodden er mer tynnflytende enn søvlodden så her må spalteåpningen være 0,0 mm.

Rengjøring og bruk av rensesepasta er meget viktig.

Men selv om tilpasning, rengjøring og rensesepasta er utført kan man få problemer. Oppvarmingen av loddestedet er for dårlig. Vi kommer ikke opp i loddetemp. fordi loddebolten er for liten. Problemer må da løses enten ved å få tak i en større loddebolt eller gå over til propan som varmekilde. Med forsiktighet kan gassveiseapparat benyttes for oppvarming av loddestedet.

«Den transsibirske reisen»

Av Kaptein John Brox

Søndag 5. desember, ombord i T/T «Texaco Amsterdam» fikk jeg ideen om å ta toget hjem fra Hong Kong, gjennom Kina og Sovjet. Allerede dagen etter reiste jeg i land sammen med Terje, overstyrmannen. I Singapore fikk vi kapret en drosje og kjørte til den sovjetiske ambassaden. Der møtte det oss en stengt jernport. Men det var en boks for kommunikasjon. Jeg trykket på knappen. En damestemme spurte hva det dreide seg om. «Jeg er en norsk sjømann som ønsker å reise til Moskva med den transsibirske jernbanen, og trenger visum». Porten åpnet seg automatisk. Vi fant inngangen og kom inn på kontoret for henvendelser. En bastant, hyggelig, typisk russisk dame ba oss sitte ned. Hun begynte straks å telefonere rundt for å finne noen som kunne snakke med oss. Hun hadde tydeligvis problemer med å finne noen ledig, men ikke lenge etterpå kom en mann. Etter å ha forklart ham situasjonen, mente han det ville være enkelt å få visum for reisen. Jeg skulle bare gå til et bra reisebyrå, så ville de ordne alt, også visum, men jeg måtte regne med syv dagers ventetid.

Vi dro til et mindre reisebyrå. Der mente de at jeg måtte kontakte kinesiske «trade mission», siden jeg skulle gjennom Kina, men det viste seg at Kina ikke har noen representasjon i Singapore. Jeg ringte derfor til sjømannskirken her og hørte om de ville ringe for meg og få opplysninger om hvordan det var å få visum for Kina der. Det skulle de gjøre.

Etter dette stod planleggingen av turen litt i stampe, fordi det var usikkert når vi kunne få levert båten til kjøperne. Men endelig, den 22. desember, lå vi fortøyet ved «Amsterdam»s siste hvilested, og julaften kl. 0800 kom agenten ombord med tollere som skulle

sjekke bagasjen. Nå ble det oppbruddsstemming over hele skipet. Kapteinen skrev under på overleveringspapirene, og flagget ble firt. På land sto en buss klar for å kjøre oss til et hotell i Taipei.

Det var første gang jeg var på Taiwan, og jeg suget til meg inntrykk (som det heter). Kao H'siung er en virkelig moderne storby, masse industri rundt om. Boligstandarder så ikke ut til å være høye, men en så heller ikke noe en kan kalle slum. I selve byen var det rent og ryddig overalt, og som overalt i Østen så det ut som folk la vekt på å være rent og pent antrukket.

Turen nordover i Taiwan gikk gjennom rikt, intenst dyrket jordbruksland. Hver kvadratmeter så ut for å være dyrket. Det så ut for å være en kombinasjon av maskinell og manuell drift. Jeg så både traktorer, lastebiler, fresere og høstmaskiner, men okser som trekkdyr så jeg også en sjelden gang.

Bybildet var preget av europeiske og japanske biler, en uhorvelig mengde scootere, men ingen sykler. Jeg merket meg at mange brukte munn- og nesemasker, tydeligvis for å beskytte seg mot luftforurensningen. På motorveien passerte vi 5-6 bomsteder og alle damebillettørene brukte slike masker. Det var kanskje påbudt for dem i arbeidet?

Etter overnatting på Angel hotell i Taipei, dro vi 1. juledag ut til flyplassen. Vi tok av i en maskin som tilhører Cathay Pacific, et thailandsk flyselskap.

Etter å ha landet i Hong Kong dro jeg direkte til sjømannskirken, der jeg traff Svein Føreland med familie. De ringte for meg til Mariners Club, og der fikk jeg rom for 75 kroner døgnet.

Jeg tok en tur i sentrum av Kowloon om kvelden. Hong Kong er ubeskrivelig. I sen-

trum var det ikke mye å se til all elendigheten som er så bunnløs i kronkolonien Hong Kong.

2. juledag gikk jeg også en tur i sentrum. Passerte China Travel Agency, som var åpent, og spurte om muligheten for å reise gjennom Kina, Mongolia og Sovjet. Det kunne ikke la seg ordne, fordi jeg ikke kunne få visum for Sovjet her. Andre alternativ – ta toget til Peking og fly til Oslo derfra. Jo, jeg kunne komme tilbake tirsdag og ha med en «confirmed Booking» for flyreise fra Peking til Oslo. Men de ville helst at jeg skulle ta fly til Peking. Måtte regne med tre dager for visum. Togreisen ville ta ca. to døgn, og prisen ca. kr. 700,-, men med hotell etc. ville det komme på ca. kr. 2.000,-.

Om kvelden var jeg på fest i Sjømannskirken. Der traff jeg Svein Andersen fra Moss, og han fortalte at det ikke ville bli problemer å gjennomføre reisen gjennom Kina. China Travel Agency kalte han China Trouble Agency. Fikk en masse nyttige tips, og han ga meg adressen til et reisebyrå som han ba meg prøve.

Tirsdag 28. desember gikk jeg til Joy Travel. Det var ingen vanskeligheter, men jeg kunne ikke få billett lenger enn til Kwangchow (Canton). De regnet med at jeg kunne ha visum på torsdag og reise fredag.

Som sagt så gjort. Nyttårsaften bar det avgårde. Det tok ikke lang tid før vi var ute av Kolonien. Her var det gammel bebyggelse, men det slo meg at det var stor nybyggingsaktivitet. Store, vanlige stygge høybygg gror opp mange steder, og en masse anleggsarbeid er i gang. Landskapet, som til å begynne med var svært kupert, flatet seg ut etterhvert. Vinteren er den tørre tiden på året, og mesteparten av jorda lå brakk. Pløying pågikk, og det bare med okser. Men på veiene kunne man se både tre- og firehjuls traktorer. Folk så en overalt på jordene, ikke i mengder, men det var full aktivitet. Det var tydeligvis full arbeidsdag, selv om det var nyttårsaften. Den store nyttårsfeiringen i Kina er forøvrig en måneds tid senere. Da tar kineserne fri i tre dager.

Da vi nærmet oss Kwangchong, begynte vi å se både industri og tettbebyggelse. Nesten presis kl. 1600 kom vi til Kwangchong. Et merke som jeg fikk av reisebyrået festet jeg i jakkeslaget, og ikke lenge etter at jeg kom ut på perrongen, kom en ung mann bort til meg, viste meg en lapp med navnet mitt på og spurte på ganske godt engelsk om det var meg. Han rettet meg gjennom immigrasjon og toll, og alt gikk greit. Tollen snakket også ganske godt engelsk, men ordstillingen var litt uvant. I stedet for det vanlige «hva er grunnen til oppholdet?», spurte han like ut: «hvorfra kommer du til Kina?». Han var imidlertid full av smil og glede.

Han som møtte meg hadde vært til sjøs selv, og dermed hadde vi et fellesskap. Han forklarte meg hvor jeg skulle gå og kjøpe billett videre, men sa det ofte var fullt. Hvis så, kunne jeg ta inn på hotell, og han skrev navnet på en lapp. Jeg slepte meg avgårde med bagasjen, og kom til hallen der billett-salget foregikk. Her traff jeg to studenter, han fra Stuttgart og hun fra Zürich. Han passet på bagasjen mens dama og jeg stilte oss i kø. Køen avanserte sakte, og vi regnet begge med at det kanskje ble utsolgt før vi nådde frem. Endelig kom vi frem til luka og fikk billetter til det toget vi ville ha.

Omsider kom vi på toget, og jeg ble vist min plass. Der var en kineser alene i en 4-manns sovekupe. Jeg ga ham en brosjyre som fortalte litt om Norge på kinesisk. Han smilte opp, og fortalte at han hadde vært både i Oslo, Stavanger og Haugesund, og likeså på oljeplattformene i Nordsjøen.

Senere kom mine første venner på besøk. De hadde fått en annen vogn, og jeg inviterte dem til en nyttårsdrink. Mens vi satt der kom konduktøren med to franske damer. Kan det være noen bedre måte å feire utgangen av 1982 på enn å sitte på et tog til Peking sammen med en hyggelig kineser, to sjarmende damer fra Syd-Frankrike, et «troll» av ei sveitserjente, og hennes sympatiske tyske venn?

SKÅL OG GODT NYTTÅR!

(Forts. neste nr.)

Stuert Vegel's matspalte



PURREGRYTE (ca. 4-5 personer)

Ca. 1 kg svinebø

2 stk. løk

2 ss olje

Salt - pepper - paprika pulver
engelsk sennep - buljong

3 stk. gulrøtter

3 stk. poteter

Tabasco - eller chiliesaus

5-6 store (mellomstore) purre

2 stk. tomater

Muskat og gressløk.

1. Brun kjøtt og hakket løk i olje og dryss på krydder. Rør ut 1-2 ts sennep i ca. 4 dl. buljong og tilsett dette. Kok over svak varme og under lokk i ca. 1 time.
2. Rens og skjær gulrøtter og poteter i store skiver eller terninger og legg dette i gryten. Tilsett så mye vann at alt i gryten er dekket. La dette koke i 20 min. Ta opp kjøttet og skjær det i små stykker som legges tilbake i gryten. Smak til sjenen med tabasco eller chiliesaus.

3. Skjær purrene i 4-5 cm lange stykker. Ta med så mye som mulig av det grønne. Legg purren i gryten sammen med kvarte flådde tomater og kok til alt er mørt. Smak til med revet muskatnøtt, finklippet gressløk, salt og pepper.

Tilberedningstid ca. 20 min. Koketid 1-1½ time. Denne retten kan også fryses.

Ferske rundstykker til er godt.

RUNDSTYKKER

800 g hvetemel, 100 g smør el. margarin, 6 dl melk og 50 g gjær.

Heves.

Etterheves i 10 min. denne porsjonen gir ca. 35 rundstykker. Stekes i 200°C i 15 minutter.

Rundstykkene må ikke ha mer mel. De blir lettere ved å rulles ut i hånden.

SHERRY-KAKE

100 gr smør

3 dl sukker

6 egg

5 dl hvetemel

1 ts tørr gjær

100 gr cocktailbær

100 gr hakkede hasselnøtter

1 dl sherry

Rør smør og sukker hvitt og tilsett eggene, ett om gangen. Rør godt om mellom hvert.

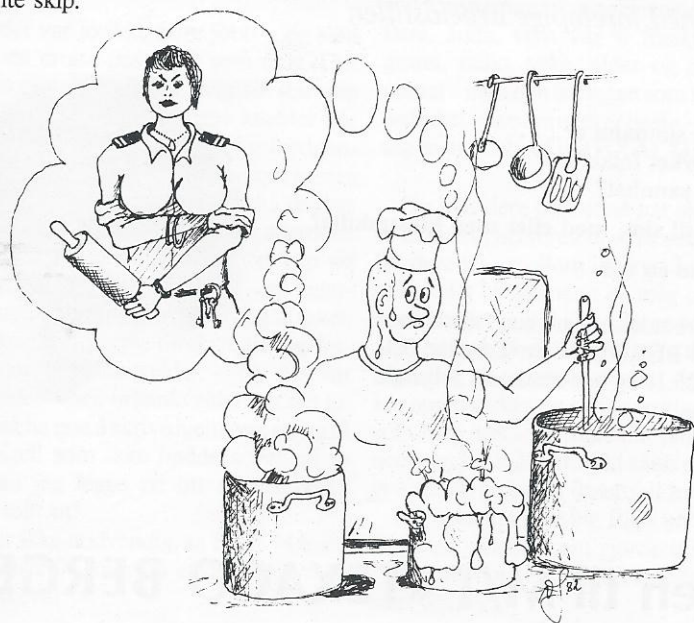
Bland hvetemel, tørr gjær, hakkede cocktailbær og nøttekjerne i deigen sammen med sherry.

Hell røren i godt smurt og strødd form på vel 1 ltr.

Stek kaken ved 175°C ca. 1 time på nederste rille.

Avkjøl kaken i formen før den veltes på rist.

Texaco's første kvinnelige stuert Britt Eidenes har i flere år arbeidet som kokk på «TEXACO SKANDINAVIA», og tegningen nedenfor har vi fått som en hilsen fra ovennevnte skip.



Hjemsendelse av personlige effekter

I medhold av sjømannslovens § 8, fastsatt av Direktoratet for sjømenn, har sjømannen krav på å få dekket utgiftene ved hjemsendelse av personlige effekter i rimelig omfang.

Etter instruks om «Government request-ordningen» er fribagasjen 40 kg. Bagasje utover denne vektgruppe blir i følge instruksene å sende som vanlig fraktgods med skip og/eller jernbane, såfremt dette blir billigere enn forsendelse med fly. Ønsker sjømannen likevel at den overskytende bagasje skal sendes med fly, må vedkommende selv betale merutgiftene.

Noen fast vektgrense utover dette har man ikke hatt. En har imidlertid vanligvis operert med en samlet fribagasje på 60-70 kg. Med

hensyn til omkostningene har vurderingen vesentlig knyttet seg til forsendelsesmåten for eventuell overvektig bagasje. Veiledende her har vært inntil kr. 800,- (altså kr. 400,- på staten) ved oversjøisk bagasjeforsendelse.

På grunn av den prisstigning som har funnet sted vil satsene ofte ikke være tilstrekkelige. Nye veiledende satser, som er gjeldende fra 1. november 1982 blir som følger:

Nord Europa	inntil kr. 700,-
Sør-Europa	inntil kr. 800,-
Nord-Afrika/US-Østkyst	inntil kr. 900,-
US-Vestkyst/Sør-Amerika	inntil kr. 1.000,-
Sør-Amerika/Asia/Australia	inntil kr. 1.000,-

Ved forsendelse til steder nord for Sør-Trøndelag økes satsene med kr. 150,-.

Brita Syvertsen fra P2 i NRK skal i nærmeste fremtid «på lufta» med tre program med foreløpige arbeidstitler:

Den norske sjømann er . . .

Gjennombarhet folkeferd?

Myter eller sannhet?

Demokrati til sjøs, med eller uten klasseskille?

Om å forlate en båt.

I den forbindelse har hun vært med «TEXACO BERGEN» fra Trinidad 5.1. til Mexico 25.1. og har sendt oss følgende reiseskildring.



Hilsen til M/T «TEXACO BERGEN»

Ryggsekk! sa matrosen Kjell med vantrø øyne, et eller annet sted langt der oppe fra, på toppen av denne skjærsilden av en himmelstige – (var det nå fallrep eller gangway det het?)

Jösses! sa skipperen Kjell, da han fikk se meg. – Skal du på fottur?

– Det går nok bra, får vi håpe, sa chieffen Torkel. (Hva visste jeg om overtro til sjøs?)

Å nei, det blir nok ingen sjømann av meg. Selvom de strevde iherdig, med tålmodige gjentakelser, hele denne kjempegiengen på «TEXACO BERGEN» med å innvie meg i sin hverdag, sin jobb, sine tanker, gleder, erfaringer og opplevelser – og sorger når det også var stunder for det.

Men *noe* gikk jo inn.

Jeg vet vel nå at «dingser på dekk» *egentlig* heter svanehalser – at terrassen er poopen, butikken er slappen og kjelleren heter provianten.

Og jeg som trodde at det klarte seg med bysse, dørk og messe. Og jeg vet vel også *litt* om hva det vil si å jobbe på dekk når sola i Venezuela brenner i nakken og gradestokken viser 65. Jeg vet *litt* om Ediths 350 meter lange ganger – men ingenting om de lugarene *i tillegg* hver dag, jeg vet *litt* om Gunns arbeidsplass i messa i oppvasken når det skikkelig går en kule varmt i slingringen, og om å male på bunnen i maskinen, når svette og maling fort gjør deg om til en krigsmalt indianer.

Jeg har rotet i grytene, lært meg sekstant, avmerket posisjoner og blitt purret til stand by, blitt ikledd styrthjelm og kjeledress og usexy vernesko og satt til å kjøre vinsj.

Joda, noe går inn på tre uker – selv i en reporter fra NRK. Det er jo dette jeg skal lage program om. Hverdagen slik den *er* – ikke slik vi tror, alle vi forstå-seg-påere på land som syns at sjøfolk . . . – Vel dere vet

sikkert selv hvilke holdninger dere møtes med.

Men det var jo ikke *bare* jobb – og slett ikke for en cruise-passasjer som meg. Det var det store veldige havet, hvor sol står opp og sol går ned. Det var varme kvelder når fløyelsvinden kjelte mot huden, i solnedganger på terrassen og den blå timen som nesten umerkelig gled over i nattsvart kveld, det var sene kveldsnetter på broen når stjernene prikket frem og hentet frem kunnskap og viden om deres evige gang, det var lugarkvelder med stemning som løftet deg til taket, det var kortkvelder og filmkvelder og lørdagskvelder og tullekvelder – og det var stormkvelder – nei, orkankvelder var det jo.

– Jeg må ha noe å skrive hjem om, sa jeg til skipper Kjell som ikke hadde sovet på to døgn. Kan jeg legge på litt så det høres skikkelig tøfft ut?

– Det er ikke nødvendig, sa Kjell. Når du sier det blåste 74 knop så er det ingen som tror deg likevel.

Men fremfor alt så var det kameratskap – selv i en sammensveiset gjeng er det plass til flere. Joda, visst var vi forskjellige i bakgrunn, miljø, yrke, alder og meninger om mangt – men den tullingen som ble kjendis på ordtaket «like barn leker best» – han burde ta seg en tur ombord i «TEXACO BERGEN».

Og hvis dere ikke ennå har skjont at dette er et kjærlighetsbrev til dere alle ombord, så får dere lese mellom linjene. Jo – på ett vis kunne det bli sjømann av meg også. Jeg vet hvordan det er å gå iland fra en båt. Dette å si adjø på ganger og lugarer, alle disse ord om ingenting til mennesker som du har kjent i knappe tre uker og som egentlig ikke skulle stått meg nær – alt dette blir plutselig viktig, noe som jeg må få uttrykt sånn på fallrepet – ja – så lærte jeg da ihvertfall hva *det* betyr.

Og naturligvis et lite PS – en kjempetakk til dere i rederiet som gjorde reisen mulig.

Jeg sier det pent og «kvinnelig» – det har vært driiitbra!

Rederiråd nr. 21

Rederirådsdeltagerne møttes i slutten av november på Lysebu konferansehotelet utenfor Oslo. Fra hvert skip stilte 2 representanter. Tidligere har vi i Texaco Norway A/S arrangert Rederiråd to ganger årlig. Etter en anbefaling fra Rederiråd nr. 20, besluttet rederiledelsen å gå over til en årlig sammenkalling av rederiets seilende ekspertise.

Under Rederiråd nr. 21 ble en rekke drifts-rutiner og driftsproblemer diskutert. Kontorets rolle i vårt desentraliserte drifts-system ble spesielt belyst. Kontoret skal ifølge rederiets målsetting fungere som et service-organ

for flåten. Det er derfor viktig at vi har en kontinuerlig dialog gående mellom skip og kontor. På denne måten vil dårlig service bli påpekt fra skipene og kontorets tjenester forhåpentligvis forbedret.

Det kom frem under Rederiråd nr. 21 at de enkelte S/L'er ofte «glemte» å gi kontoret skikkelig feed-back.

Et annet punkt som ble grundig belyst var 80-årenes skipsinstrumentering (maskin/last). Overingeniør Arne Sagen fra Det Norske Veritas og Hr. Schmartenberg fra NSFI innledet til debatt om emnet. det

sentrale punkt var mengden og typen automasjon og overvåkingsutstyr det bør satses på for vår flåte i tiden fremover.

I denne forbindelse kom det også frem synspunkter som understreket «faremomentet» ved «SAT-comm-alderen». Tilhengere av en sentralisert driftsform vil lett kunne overta en sentralstyring av skipene med verktøy som SAT-COMM. Her gjelder det å benytte teknologien bevisst slik at ovennevnte utvikling unngås.

Ellers ble følgende saker tatt opp og gjennomdrøftet:

- Innkjøpspolicy
- Speed/Consumption trials

- Kjelevannsprøver
- Shipyard Repair Request
- Sertifikater
- MIDAS-rapportering
- SAT-COMM
- Kapteinens lønnsforhold
- Fastlønn
- Attester
- Pensjonsordningen

Utførlig referat er sendt ut til alle våre skip. Skulle noen ombord ikke ha fått dette til gjennomsyn så kan dere ta kontakt med skipsledelsen på de respektive skip.

Vi planlegger å arrangere et nytt Rederiråd i oktober/november 1983.

Limerick

Jeg er blitt utpekt til verneombud
Nå går jeg omkring for å verne.
Jeg verner om hender og føtter og hud
fra toppen av hodet til tærne.
Jeg vet jo at ingen kan passe seg sjøl
så derfor er jeg en slags pappa.
Jeg ser hvem som tar seg om kvelden en øl,
og som neste dag snubler på trappa.

Men der jeg har samlet min konsentrasjon,
er først og fremst hodet og beina.
Der går jeg omkring som en drevet spion,
men føler meg «stundom» åleine.
For ofte kan noen ta hjelmen sin av,
da blir jeg så sint at jeg freser,
og hjelmbruk er tilsynets strengeste krav,
det kunne jo hende faderer.

Om himmelen over er aldri så fin,
så kan vi vel slett ikke vite,
om ikke vi plutselig hører et hvin,
også suser forbi etkvart lite.
Et fly kunne styrte, og da var det bra
om jeg hadde min hjelm på mitt hode.
Og steiner kan komme langt bortenifra,
eller skip fra den fremmede klode.

På føttene skal vi ha skotupp med stål
det står det å lese i loven.
Og Per skal ha samme sort skotøy som Pål,
som skal sikre hans stortå fra oven.
Her har vi et slit vi som skal passe på,
for noen vil selv velge skoa.
Her sliter jeg for å få folk å forstå,
mens jeg står fast i «troen» som Noa.

Jeg leser på regler og lover og bud,
jeg må kjenne til alt som er skrevet.
Jeg kan ikke svikte, nei -- -- hjelpe meg Gud,
om jeg ikke helt «safety» har levet.
Med stålsko og hjelm skal vi verge vårt land,
det lurur så mange slags farer.
Men ditt hode og føtter har jeg i min hand,
og vi ombord er handfaste karer.

Så sikker og «safe» som vår verden er blitt,
med ståltupp og hjelmer som «fender».
Så må jeg nok si det forundrer meg litt,
at ulykker fremdeles hender.
Nei, det finns fremdeles en del i vårt land,
som mener de selv kan bedømme.
Kom rekk meg din usikre skjelvende hand.
Jeg, ditt ombud, skal lære deg svømme.

MEDICO

Denne artikkelen er sakset fra Uglita.

Smittsomme psykiske lidelser er heldigvis meget sjeldne. Men – i den senere tid har et eksempel på en slik lidelse – nemlig Cursomania epidemica hatt en sterkt økende utbredning. Uten behandling kan lidelsen ha alvorlige følger, og ikke minst fordi sykdommen fullt utviklet er meget smittsom, må man gripe inn i tide.

Det er å anta at det virus som forårsaker sykdommen finnes så å si overalt. Sykdommens forløp, behandlingsmuligheter og prognose beskrives i denne oversikt.

* * *

Den bølge av kurser innen alle tenkelige fagkretser som har herjet i de siste årene har ikke gått sporeløst hen. Under mottoet: «Hele folket på kurs» har mektige krefter gått inn for at alle skal utdannes enten de vil eller ei. Dette har disponert for et egenartet psykisk syndrom som en viss prosent av kursgjengerne utvikler. Det er en smittsom lidelse som uten behandling kan ha alvorlige følger, men – behandlingen er forholdsvis enkel hvis lidelsen ikke har utviklet seg for langt.

Smittsomme psykiske lidelser er ellers meget sjeldne. En av dem er en såkalt kuru, lattersyke, som er en virusbetenget lidelse hos visse innfødte stammer på New Guinea. Mye tyder på at også Cursomania epidemica skyldes et virus, idet den forløper epidemisk. Viruset er foreløpig ikke kjent, det synes imidlertid ikke å ha noen sammenheng med forkjølelse- eller influensavirus. Alvoret i sykdommen tyder på at den heller ikke har noe med lattersykeviruset å gjøre.

Utvikling og symptomer

Erfaringen med de senere års kurs- og etterutdanningsvirksomhet har vist at det er liten sammenheng mellom utdanningsbehov

og kursfrekvens. De som fortrinnsvis går på kurs er de som allerede er utdannet og som i tillegg har gått på en rekke tidligere kurs. Med andre ord ser det ut til at ethvert kurs disponerer for et nytt kurs. Dernest viser det seg at hos mange deltakere er det liten eller ingen faglig sammenheng mellom kursene de går på.

Noen har utviklet en så høy kursfrekvens at man kan tale om en «mani» på linje med kleptomani og andre tvangsnevrososer. Når dette syndromet er fullt utviklet er det meget slitsomt, idet man gjerne ser hele grupper av mennesker som samtidig er angrepet. Alt etter symptomene kan man dele pasientene inn i flere undergrupper.

1. LYSTKURSERE

også kalt kosekursere (fig. 1). Disse synes det er vanvittig hyggelig med kurs, fortrinnsvis de som finner sted på høyfjellshoteller



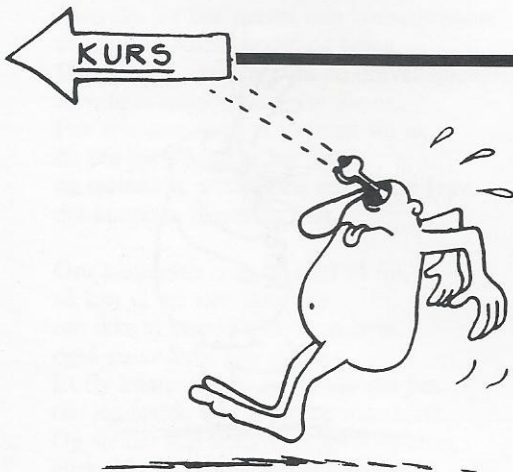
Figur 1. Lystkurser.

eller i andre behagelige omgivelser. de pleier ikke å høre etter hva som blir sagt og kommer således unna all tvangsforing av nye kunnskaper. For dem er røyke- og spisepausene det viktigste, mens det faglige innholdet er totalt irrelevant. Hotell med svømmerettigheter og fulle skjenkerettigheter har størst tilstrømning av lystkursere.

Hos lystkursere kan man se ganske raskt progresjon av sykdommen, men i motsetning til nedennevnte to kategorier har den alltid et godartet forløp.

2. UTDANNINGSMONOMANE

Hos disse er det ingen grenser for hva de skaffer seg av utdanning, uansett hva det går ut på. Det eneste målet her i livet er å drive og utdanne seg, og deres allmenne leveregel er: «Den som tror han er ferdig utdannet er ikke utdannet – han er ferdig». Dette er kanskje den største gruppen, og med fullt utviklet sykdomsbilde kan de gjennomgå et uhorvelig stort utdanningstilbud i løpet av forholdsvis kort tid. Det pleier ikke å være noen som helst faglig relasjon mellom de enkelte kurser og andre utdanningstilbud pasientene gjennomgår. Ofte bærer de sterkt psykisk preg av sin sykdom og deres dagligtale er gjerne ekstremt kursorientert (fig. 2).



Figur 2. Utdanningsmonoman.

3. TVANGSKURSERE

Her har sykdommen et sterkt tvangspreget forløp, og de angrepne plages gjerne av angst når de ikke går på kurs (fig. 3). For dem er ventedagene mellom kursene en stor påkjenning og ledsages ofte av forhøyet blodtrykk og andre stressfenomener. Likeledes kan de få angstanfall når det er røyke- eller spisepause på kurset. Angsten letter så snart de løper inn igjen i forelesningssalen.



Figur 3. Tvangskurser.

Differensialdiagnose

For å kunne si med sikkerhet om en pasient lider av epidemisk kursmani, må man først utelukke andre psykiske lidelser med liknende symptomer. Lattersyke skulle ikke by på noe differensialdiagnostisk problem, selv hos lystkursere, enda også de kan ha sterkt løftet stemning.

Derimot kan det være vanskelig å avgjøre om en kursmaniker tilhører kategorien 1, 2 eller 3. Her kan kursbeviset være til stor hjelp. For gruppe 2 og 3 er utdelingen av kursbeviset den største tilfredsstillelse, men denne følges av en depresjonsperiode inntil de får startet på et nytt kurs. For lystkursere derimot, er utdelingen av kursbeviset et sorgens kapittel. Depresjon og angstfenomener melder seg fortrinnsvis rett etter siste kurstime.

Forløp og bivirkninger

Stort sett har epidemisk kursmani et godartet forløp. Mange oppnår spontan helbredelse og kommer etterhvert på rett «kurs». hos andre derimot kan sykdommen utvikle seg raskt og medføre en rekke bivirkninger. Hvis pasienten kommer opp i et antall på over 20 samtidige forløpne kurs, kan man bare reddes av raskt innsettende behandling.

Ser man bort fra selve grunnlidelsen er bivirkningene forholdsvis godartede. Hyppigst ser man hårdnakket obstipasjon på grunn av all sittingen. Av samme grunn kan de plages av abnorm gassansamling i tarmkanalene p.g.a. hindret «vind»-avgang i de mange undervisningstimer (figur 4). Plattfothet på grunn av at pasienten tasser fra kurs til kurs er heller ikke uvanlig.



Figur 4. Kursmaniker med moderate bivirkninger.

Behandling

Når det gjelder en pasient med fullt utviklet syndrom frarådes det å gå til drastisk behandling. Plutselig kursstopp kan gi alvorlige psykiske abstinenssymptomer, fortrinnsvis i form av angst og depresjon. Det anbefales heller å sette pasienten på et avvennende kurs.

Siden sykdommen forløper epidemisk egner den seg godt til gruppeterapi. Sjøl om sykdommen er smittsom er det ikke nødvendig med karantene, idet den bare angriper etablerte kursgjengere. I hvilken grad man skal gi medikamentell behandling avhenger av det individuelle tilfelle. Milde avføringsmidler kan ha god effekt hos tvangskursere.

Diskusjon

Denne lille oversikten har ingen inngående beskrivelse av enkelte tilfelle. Kursvirksomheten er idag så hyppig at de fleste vil ha sett karakteristiske tilfelle i sin nærmeste familie eller bekjentskapskrets. Det er å anta at det virus som forårsaker sykdommen finnes så og si overalt. Derfor ligger muligheten for epidemisk forløp til rette ethvert sted hvor det drives utstrakt kursvirksomhet.

Vi skal se nærmere på et par faktorer som bidrar til at kursvirksomhet overdrives. Som bekjent avsluttes et kurs alltid med diskusjon, og her er det kursmanikerne avslører seg. De viser seg ved en ordrik, men samtidig særdeles begrepsfattig språkbruk, de samme ordene går om igjen og om igjen, og de sammenstilles gjerne etter tilfeldighetenes lov. Eksempler:

Strukturert, strukturmivå, adekvat, på sikt, i snitt, deltaker-, styrt, mål- eller problemorientert, motivert, relatert, relevant, prosessevaluering, miljø og/eller ressursproblematikk, målsetting osv.

Til slutt munner det ut i den såkalte kursevaluering hvor man ikke har den ringeste interesse av å vurdere selve kurset – nei, det ville være å bruke ordet evaluering i sin korrekte og derfor i denne sammenheng totalt misforståtte betydning. Evalueringen går først ut på litt ros, eller på kursspråket: positiv og konstruktiv evalueringsutredning. Altså: kurset har vært av stor betydning, ikke bare på det foreliggende strukturmivå, men også på sikt; kurset har vist sin berettigelse og har vært relevant. Deretter gis det litt generell kritikk. Den bør helst være så generell at den

kan tiltres også av dem som ikke har hørt etter hva som ble sagt på kurset. Konklusjon: Det bør arrangeres et nytt og - vel å merke - snarlig kurs. Alle er fornøyde, pakker koffertene og sees snart igjen.

Konklusjon

Våre helsemyndigheter burde gå i bresjen og prøve å få et sunnere forhold til kunnskapstilegning. Vi må ta med i betraktningen at den totale kunnskapsmengden i verden har blitt fordoblet hvert tiende år siden annen verdenskrig, det har vært en kunnskaps-eksplosjon som på mange måter er å sam-

menligne med en miljøforurensning. Det er jo ikke sikkert at alle enkeltdata representerer noe framskritt. Derfor er det heller ikke sikkert at ethvert kurs representerer kunnskaper som er verd å tilegne seg. Tvert imot er det viktigere enn noensinne å kunne selektere våre kunnskaper og holde vår tankeverden fri og ren for all unødvenndig kunnskapsballast. Ellers kan det tenkes at kursvirksomheten bringes til et ekstremt nivå der alle må delta. Kanskje vil man til slutt måtte trenge en fylldig helseerklæring både fra lege og psykolog utfylt på et eget skjema i fire eksemplarer før en utkommandert kursdeltaker får slippe fri.



In Memoriam

En av våre gode medarbeidere gjennom mange år, maskinist Karsten Gunnar Rogne, er død nær 66 år gammel.

Karsten Rogne, som var bosatt i Kristiansund, ble ansatt i Texaco 6. juni 1951 som 4. maskinist etter datidens stillingsbetegnelser. Hans første skip hos oss var M/T «NUEVA ANDALUCIA», en av 14.000 tonnerne med dobbeltvirkende MAN hovedmotor. Senere tjenestegjorde han på en rekke av våre andre skip og avanserte til 2. maskinist. Han var i tjeneste til februar 1980 da han mønstret av M/T «TEXACO NORGE» og hadde da nærmere 30 år i rederiet. For dette ble han samme år tildelt Norges Rederforbunds gullmedalje, meget fortjent.

Maskinist Rogne var en stillferdig og sindig mann, en pliktoppfyllende medarbeider ombord, alltid på plass klar til å ta sin vakt. Med sin lune humor, alltid vennlig og hjelpsom ble han avholdt av alle han seilte sammen med.

Vi lyser fred over hans minne.

WANTED

Materiale til Texaco's historiebok.

Av L. Granlund

Opp gjennom årene har jeg tatt vare på en del materiale som nå er blitt historie. Meget mer kunne vært gjort, men som regel så kommer man på gode ideer i slike forbindelser når det er i seneste laget. Mange av rederiets veteraner er ikke lenger blant oss, men heldigvis har vi noen enda. Nå gjelder det å smi mens jernet er varmt. Etter oppfordring fra Direktør Sundby gjelder det nå snarest å få samlet så meget stoff som mulig om rederiet og skipene opp gjennom de forløpne 50 år og så binde dette sammen med det materialet som allerede foreligger, til en bok. Jeg har allerede pr. brev kontaktet noen av våre veteraner og fått meget verdifulle reaksjoner, for å si det rett ut flere godbiter, hjertelig takk! Alt dette arbeidet skjer i tillegg til mitt vanlige arbeid her på kontoret, og følgelig må dette historiarbeidet for en stor del skje hjemme i fritiden. Arbeidet tar tid men det må gjøres. Alle tilgjengelige opplysninger må samles og sjekkes ifall mulig. Om noen måneder kan det vel komme på tale med et besøk og samtale/intervju hos veteraner i den utstrekning dette er mulig.

Min bønn til Texaco Tankers lesere, særlig til de av den eldre årgang som antagelig har opplevet litt av hvert i rederiets tjeneste, er å feste dette på papiret og sende det til meg. Finnes det fotos så låner jeg meget gjerne også dette. Tilsendt materiale vil bli tatt godt vare på og returnert i fall ønskelig.

Skulle noen av dere være på gjennomreise her i byen håper jeg dere legger turen oppom kontoret, og jeg vil med glede vise frem noe av det stoffet med fotos etc. som jeg allerede har.

Jeg håper på velvillig samarbeide og imøteser med stor takknemlighet alle bidrag, store og små.

For kontrollens skyld vil det vel være best om bidragene til historieboken adresseres til meg.

«ÅPEN SPALTE»

Fra M/T «TEXACO OSLO» har vi mottatt et brev hvor det ble ytret ønske om en «Åpen Spalte» i Texaco Tanker.

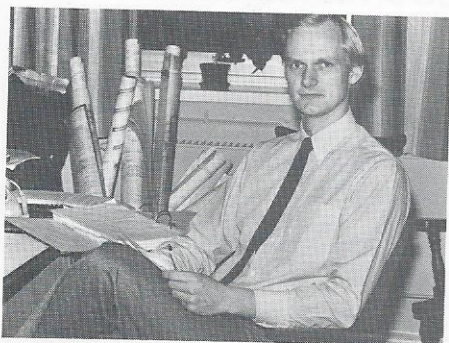
Texaco Tanker er et kontakt/informasjonsorgan mellom land og sjø. I realiteten er bladet en «Åpen Spalte» i seg selv.

Det er stadig henvendelser til leserne om å skrive inn artikler, hilsninger, skildringer etc.

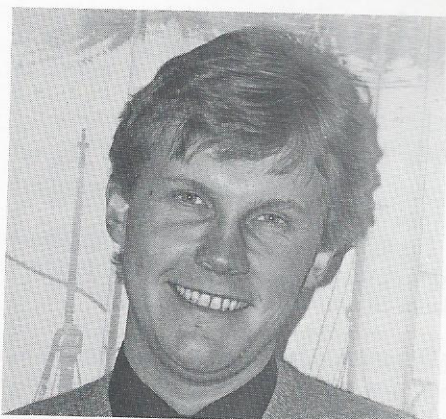
Vi i redaksjonen mener derfor at en egen «Åpen Spalte» er unødvendig da **alle** som skriver til oss får plass i Texaco Tanker.

Red.

Nytt om navn



MORTEN RIIS som begynte i innkjøpsavdelingen 8.10.79 arbeidet senere som technical clerk og medarbeider i regnskapsavdelingen, sluttet hos oss 31.1.83 for å overta en stilling hos Coca Cola Norge A/S. Morten har ved siden av dette også innehatt stillingen som Layoutsjef i Texaco Tanker, hvor vi allerede savner hans gode ideer og sprudlende humor. Vi ønsker Morten lykke til videre og takker for godt samarbeid.



PER ARNE BEHRENS begynte hos oss 6.9.82. Mange vil kjenne Behrens fra hans tidligere karriere i Texaco Norway

A/S. Han begynte som «gnistunge» på «TEXACO OSLO» november 1974, deretter som telegrafist på «TEXACO BOGOTA» og «TEXACO NORGE» frem til 1978 da han sluttet hos oss for å overta en stilling som medarbeider i personalavdelingen hos T. Klaveness. Etter 4 år der har vi Per Arne hos oss igjen. Det er nå meningen at han skal alternere som henholdsvis telegrafist og kontormedarbeider. Her på kontoret skal han assistere Diesch-Pedersen og personalavdelingen etter behov. I tillegg til dette har vi fått med oss Per Arne i redaksjonen i Texaco Tanker hvor han «går på» med kjempehumør og en innsatsvilje som kan ta pusten fra noen og enhver. Vi ønsker Per Arne Behrens velkommen tilbake til Texaco Norway A/S.



ELI ROSSETVIK som har innehatt stillingen som sekretær for administrasjonen siden 1.11.80 sluttet hos oss 1.3.83 for å prøve seg som hjemmевærende husmor. Hun har ved siden av sin stilling som sekretær også hatt en sentral stilling i Texaco Tanker som «past up». Vi ønsker Eli lykke til og takker for godt samarbeid.

Jubilanter

25 år	Inspektør Leif Tranberg Maskinist Roald Grande	1. februar 25. mai
15 år	Maskinsjef Bjarne Nodeland 1. styrmann John Skjønsvell	1. februar 10. april
10 år	Overstyrmann Ivar Dyb Matros Ahmet Tagkus	20. juni 26. juni

Kurs

SULZER - Winterthur Maskinsjef Bjørge Abrahamsen 1. maskinist Nils Olsen	24.01.-04.02.83 24.01.-04.02.83
DATA-BRIDGE-OPERATØR - Horten Overstyrmann Oddvar Apold 1. styrmann Bjørnar Jenssen	03.01.-07.01.83 03.01.-07.01.83
FRANK MOHN - Bergen 2. maskinist Dag Leirvåg Pumpemann Tore Strand Maskinsjef Torkel Strandelid Maskinsjef Øivind Størdal 1. maskinist Thor Sulland Overstyrmann Idar Rafaelsen	16.02.-17.02.83 16.02.-17.02.83 16.02.-17.02.83 16.02.-17.02.83 16.02.-17.02.83 16.02.-17.02.83
AUTRONICA - Trondheim 2. maskinist Dag Leirvåg	06.02.-09.02.83
MARITIM KJØLING - Unitor, Oslo 1. maskinist Olav Nøtsund	14.02.-18.02.83
RADAR-SERVICE - Raytheon, Oslo Elektriker Geir Simonsen	
GRUNNLEGGENDE SIKKERHETSKURS I og III - SHVS, Haugesund 1. styrmann Jarle Baade	03.01.-14.01.83

Båtenes posisjoner

M/T «TEXACO BALTIC»

begynte året med å vente på last i Bahrain 5.-13.1, og seilte så østover til Singapore og Hong Kong - en «ny» havn for skipet. Mens vi har hatt vinter her har «TEXACO BALTIC» hatt sommerforhold med lasting i Singapore 12.2. for Sriracha og Bangkok og igjen 23.2. for samme havner. Neste lasting ca. 6.3. ser ut til å bli Singapore, men hvor skal lasten leveres?

* * *

T/T «TEXACO BELGIUM»

befant seg i forrige nummer av Texaco Tanker på vei til Ørnskjoldsvik i Sverige på sin første reis i Østersjøcruise. Dette er jo ikke beste farvann i november måned, men belgierne har ikke vondt av å prøve litt annet enn bare sol og varme. Så fulgte en serie laster fra Brofjorden til både Danmark og Sverige, hvoretter hun i slutten av november lastet i Pembroke for å gå over dammen med Port Arthur som første mål 19. desember og Point-a-Pierre som andre mål, begge steder for å ta inn last for Las Palmas, Abidjan og Lagos. Julen ble behørig feiret på Trinidad som hun forlot den 29. desember. Dermed begynner eventyret om «Belgium»s berømmelige siste reis 1982, den 18. reise i 1982. Det ble jo ikke siste reis for alltid, men oppholdet i Lagos med piratvirksomhet rundt i nærheten var jo ikke å spøke med. Med Nordenfjeldskes «BRUCE JARL» i tankene ble oppholdet lite morsomt for de staute belgierne, og det gjorde ikke oppholdet hyggeligere at hun måtte vente til ankers fra 19. januar til 14. februar. Piratvirksomheten florerte. Med et piratangrep på en svensk båt i desember, gresk skip i januar, så «BRUCE JARL», og den dagen «Belgium gikk inn til kai tok piratene en liten italiensk båt som gikk i kystfart på Nigeria. De som fulgte med på radioprogrammer i denne tiden vil sikkert huske radiointervju med Kaptein Brandal som ikke la noe i mellom sin mening og sine ord. Alt gikk heldigvis bra og mens dette skrives har vi hatt telefon med skipet som ligger i Curacao og laster. Deretter blir det lasting på Trinidad for Dakar, Banjul, Abidjan, Larné og sist om igjen Lagos - la oss krysse fingrene.

Kaptein Brox er kommet ombord - Kaptein Brandal reiser hjem fra Trinidad og Maskinsjef Johnsen avløses av Maskinsjef Svanes i Dakar hvor skipet forhåpentligvis får sin satelittkommunikasjon - d.v.s. at vi kan ringe skipet like lett som vi ringer innenlands - men prisen blir adskillig høyere.

* * *

M/T «TEXACO BERGEN»

De to siste måneder i 1982 og inntil siste uke av februar i år fortsatte skipet i «råolje-farten» mellom diverse havner i Karibien, Venezuela og Mexico-Gulfen.

I denne perioden hadde skipet ialt 5 «lang-turer» mellom Point Forton og Point-a-Pierre med 1 time i sjøen hver vei.

2 turer fra Coatzacoalcos, Mexico til Las Minas ble også gjennomført. Under lossing i Mobile, Ala. 18.-19. januar ble Satellite Communication utstyr montert på 24 timer, så nå har hverken de ombord eller vi på kontoret noen problemer med telefon og telex-forbindelsen enten skipet er i sjøen eller i havn.

Da skipets reiser er blitt bestemt på kort varsel har det vært problemer med programmering av mannskapsskiftinger og reservedelsforsendelser, men alt har ordnet seg på en noenlunde tilfredsstillende måte.

Nå er det foreløpig slutt på de korte reisene idet skipet forlot Trinidad 25. februar og skal losse i Conakry, Guinea, West Africa den 6. mars. Hva som så vil skje er usikkert, men ifølge bunkringsordren kan det bli lastning i West Africa for US østkyst og deretter til Aruba.

* * *

M/T «TEXACO BOGOTA»

forlot vi sist i Rotterdam ved månedsskiftet oktober-november der man lastet for Pembroke. Siden da har skipet tatt inn 17 laster fordelt på følgende lastehavner: Rotterdam (3), Brofjorden (7) og Pembroke (7). Lastene er hovedsakelig gått til Pembroke, Cardiff Eastham og Rotterdam, men også enkle laster til København, Larne, Ghent og Dagenham. Den 28.2. lastet skipet i Brofjorden for Rotterdam. Marsprogrammet viser at man planlegger å benytte skipet for flere reiser ut fra Pembroke og med lossing Ghent, Cardiff og Eastham. Det ser følgelig ut til at skipet også i den nærmeste fremtid vil være beskjeftiget i farvann hvor man nå er lommekjent.

* * *

M/T «TEXACO NORGE»

1983 begynte som det gamle året sluttet, d.v.s. Englandsfart med små avstikkere til Kontinentet. I begynnelsen av februar ble det endelig en tur til skandinaviske havner. Etter en reise fra Pembroke med partlossing i Brunsbüttel, gikk ferden til København for restlossing, deretter ny reise fra Brofjorden til Brunsbüttel. Hyggelig med litt forandring, men for tidlig på året å innta skandinaviske havner for godt. Når april kommer og «TEXACO OSLO» skal dokke er det på tide å overta «Skandinavia-farten» og «forvise» «TEXACO OSLO» til Englandskysten. Det mener ihvertfall skipsrepresentanten.

* * *

M/T «TEXACO OSLO»

«TEXACO OSLO» har trofast lastet i Brofjorden i høst og vinter, med lossing i danske og svenske havner. Det var en avstikker til Pembroke og to kortere opphold ved Skagen og Langgrunnen for å vente på lasteordre, ellers har det gått jevnt og trutt. Det nærmer seg periodisk dokking og reparasjon som vil bli foretatt i april måned.

* * *

M/T «TEXACO SKANDINAVIA»

Etter å ha summert 1982, finner vi at skipet fraktet totalt 329.297 tonn fordelt på 23 lastehavner og 58 lossehavner.

1983 begynte noe tregt og skipet ble liggende utenfor Aruba å avvente ordre fra 13.-21. januar, da de endelig fikk ordre om å laste på Aruba for 2 havner i Colombia.

Deretter har skipet vært i full beskjeftigelse i det vanlige fartsmønsteret i Karibiske hav. I skrivende stund lossers skipet i San Juan og skal videre til Port au Prince og Grand Cayman.

* * *

M/T «TEXACO STOCKHOLM»

Skipet har sin vane tro holdt seg i Nord-Europa helt siden forrige utgave av Texaco Tanker. Fraktmarkedet har imidlertid vært svært dårlig. Dette har ført til at skipet har hatt enkelte perioder til ankers i påvente av lasteordre.

«TEXACO STOCKHOLM» hadde i desember 1982 flere turer på Brofjorden-Kontinentet samt Brofjorden-Skandinavia. I januar fulgte så turer Brofjorden-Pembroke, Brofjorden-Fredericia og Brofjorden-Rotterdam. I februar fikk skipet en rolig periode med venting på last til ankers på Hortensgrunnen. det ble mye fising, dessverre med liten fiskelykke.

I skrivende stund er skipet igjen i full fart med jevnlige anløp av Brofjorden-København-Ghent. Ombord er besetningen i full gang med verkstedoppholdsforberedelser. Skipet regner med å anløpe verksted i oktober/november.

«GROVIS»

En namdaling hadde vært i Paris. Det var i den tida det var sjelden å reise dit.

Da han kom heim ble han overrent av kameratene på første festen på lokalet: «Fekk du tak i nå kvinnfolk i Paris?» ville de vite.

- Jau, det vart da så pass at æ hi prøvd det, sa den store oppdagelsesreisende.

- Kolles va det?

- Jau først så va det silkety, og så va det einno meir og einno tynnar silke og så va det en liten teng som såg ut nesten som kongrovev, men de va silke det å, men så vart de akkorat som i Namdal'n!

*(Guttorm Hansens grovis
i Dagbladet 13.11. 82)*



Ajour pr. 1/3 1983/

M/T «TEXACO BALTIC»

LDSF

FLO, Svein J.
DYB, Ivar Arne
BAADE, Jarle
STOKNES, Odd Einar
LANGEBRO, Åge
OLSEN, Per

KALLEBERG, Karsten
SVENDSEN, Frifjof
ANDRESEN, Kåre

GUNDERSEN, Knut Åge
KARLSEN, Robert John
SØRØ, Bjørn O.
FRØITLAND, Kjell
BAASTAD, Steinar

JARNES, Geir

MENTZEN, Willy
JENSEN, Eivind
PUGA CABALEIRO, Fransisco
JØRGENSEN, Per

HALVORSEN, Jarle

SMELKOR, Bjørnar
BRYNTESEN, Arnt M.
THARALDSEN, Ole
THUN, Solfrid
BRYNTESEN, Gjertenud

T/T «TEXACO BELGIUM»

JXZF

BROX, John
SAGEBAKKEN, Terje
BREKKE, Ragnar
ALEXANDERSEN, Øivind

HEINE, Unni
ALTO, Peder
HØYLAND, Bjørne
MENDES, Sæuro G.
JAKOBSEN, Petter
HAUGE, Kent Sigurd

KJØNØ, Robert
HANSEN, Kenny
JOHNSEN, Einar
HEINE, Günter
SUNDET, Asle
REIERSEN, Torstein
ASP, Arne
HERMANSSON, Ebbe

ERIKSEN, Bøgild
GRØTTING, Henrik B.
HANSEN, Åge
ANDERSEN, Birger
AGEITOS, Gomez Juan
MYRAN, Tor

EDVINSEN, Stig
ARNESEN, Vidar
LØVIK, Kurt J.
HAUGEN, Else Marie
NJERVE, Benite
HANSEN, Marylyn

M/T «TEXACO BERGEN»

LEWP

HORSENG, Rindulf
APOLD, Oddvar
FRAMMARSVIK, Helge
ELVEVOLD, Ottar

WALLIN, Rune
BYSTØL, Anders
MOE, Johannes
NORDHAGEN, Kjell
HASETH, Terje
FJELL, Geir
NODELAND, Trond

NODELAND, Bjørne
STEINBRU, Kåre
EDVARDSEN, Randor

MOL, Ahmet

HOLBERG, Tor
STRAND, Tore
EIDNES, Jan Helge

KVERNES, Rune
PETTERSEN, Sven O.
ØVERKIL, Dagfinn
HØIVAAG, Bernt Th.

GJERTSEN, Gunn Berit
ARNESTAD, Ruth

M/T «TEXACO BOGOTA»

JXHS

EINVIK, Sverre
AURSTAD, Dag
HAUGEN, Helge P.

VAAGAN, Olav
OTTENSEN, Wenche
OLSEN, Oddvar

PAUL, Wilson
FALLANG, Per
JOHANNESSEN, Adolf
BUEN, Øivind

ANDERSEN, Ole Kristian

LUND, Manfred
BJEREN, Terje
WINGSTERNES, Geir

MARTINSEN, Magne

NAZARENO, John N.
PETER, Mihaly
LIA, Øivind
FERNANDES, Serafim G.
BREIVIK, Willy
BORGE, Knut

HÜBERTS, Jan

HÅLAND, Kjell
ERIKSEN, Trygve A.

OLSEN, Joan
HALVORSRØD, Mona I.
EIKESETH, Anne

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann
2. styrmann
Radiooffiser
Arbeidsleder
Tømmermann
Matros
Matros
Matros
Letmatros
Letmatros
Matrosasp.
Jungmann
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
Elektriker
Elektriker
Elektrikerass.
Reparatør
Pumpemann
Motormann/fyrbøter
Motormann/fyrbøter
Motormann/fyrbøter
Sjøaspirant
Smører
Smører
Stuert
Kokk
Kokkasp.
Pike
Pike
Pike

M/T «TEXACO NORGE»

LCWN

Kaptein
 Oversjyrmann
 1. styrmann
 1. styrmann
 2. styrmann
 Radiooffiser
 Arbeidsleder
 Matros
 Matros
 Matros
 Lettmattros
 Lettmattros
 Skipsmek.asp. I
 Matrosasp.
 Matrosasp.
 Maskinsjef
 1. maskinist
 2. maskinist
 2. maskinist
 2. maskinist
 Maskinass.
 Elektriker
 Elektrikerass.
 Reparatør
 Pumpemann
 Motormann
 Motormann
 Motormann
 Motormannasp.
 Skipsmek.asp. I
 Smører
 Smører
 Stuert
 Kokk
 Pike
 Pike
 Pike
 Hjelpebemann
 Hjelpebemann

HOLT, Jonas
 HELBERG, Knut
 JOHANSEN, Jon A.
 BJELLAND, Hjalmar

GULBRANDSEN, Per L.
 KRISTIANSEN, Ivar
 SKIPNES, Ingvar
 POUSSADA, Jose
 MICHELSEN, Jan Erik
 ZACHARIASSEN, Knut J.

NERLAND, Svein

AAS, Astor

JOHANSEN, Odd
 HOLST, Odd Johan

SKATLAND, Karl
 SIMONSEN, Geir
 AAKRE, Stein Vidar
 HØGENES, Odd
 NILSEN, Torbjørn
 VALAAS, Lars
 JOHANSEN, Svein
 NYBØ, Arild

JENSEN, Øistein

DALBY, Pål
 PEDERSEN, Jan A.
 HØGENES, Eva
 AAS, Gerdt

ANDERSEN, Sverre N.

JOHANSEN, Ragnar
 KRISTIANSEN, Reidar

M/T «TEXACO OSLO»

JXLA

MEISLAND, Louis
 SOLBERG, Odd Egil
 ROSSELAND, Per
 HUSVEGG, Erik

SOLBERG, Hallgeir
 SØRENSEN, Harald J.
 JOHANSEN, Knut
 BUCETA, Juan V. P.
 TAGKUS, Ahmet
 JOHNSEN, Birger
 OLSEN, Trond O.

RØSTAD, Thor G.

PALACIOS, Oscar C.
 HUSTAD, Viktor
 SØRVIK, Dagfinn

GUNDERSEN, Tor

TEVELDAL, John V.
 HANSEN, Arne M.
 DOMINGUEZ, Jose
 MYRAN, Dagfinn
 TOKLE, Amstein

SAND, Glenn Jørgen
 ANDERSEN, Lars Erik

KJÆRSTAD, Bjarne M.
 BERNHOFT, Albrigt
 GRØNDTVEIT, Svanhild J.

JOHANSEN, Ragnar
 KRISTIANSEN, Reidar

M/T «TEXACO SKANDINAVIA»

LEID

BRATH, Otto
 HOVD, Armand
 JENSEN, Vidar Kjell

SLOTNES, Odd
 STØA, Line Gunn
 RØRSTRØM, Alf
 GEY QUINTANS, Manuel
 EKNES, Tor
 WILLIAMS, Lennard
 ORHOLM, Pål R.

JOHANNESSEN, Geir Åge

FIJELL, Helge
 TARASENKO, Stein Viktor
 HELLE, Olav
 FOLLESTAD, Sverre Olav
 TØRRING, Anton

RISHOLM, John Arne

MIDLID, Karl Jan
 AUNE, Sverre B.
 GROVASBAKK, Sture
 FAHRE, Ragnar
 MAYO CAAMANO, Manuel
 LAMBRECHTS, Finn

SKOGHEIM, Trond

PETTERSEN, Nils
 HULT, Kjell
 PETTERSEN, Åse
 RØRSTRØM, Kirsten
 FIJELL, Dagmar

M/T «TEXACO STOCKHOLM»

LGBR

BAKKE, Idar
 PAULSEN, Willy
 CARELAND, Martin R.

REINERTSEN, Svein
 SÆTHER, Torbjørn
 BÅRDNEN, Aksel
 ZEYLON, Ulf
 MATHISEN, Ørjan
 BRUNES, Steinar

JOHANSEN, Anne Lene
 ØBERG, Jørn
 STØRDAL, Øivind
 OLSEN, Nils Harald
 RØSSUM, Bent

KOBBERNES, Oddleiv

LILLEBOSTAD, Egil
 SKJELBRED, Roger
 PETTERSEN, Tom Jarle
 ISAKSEN, Stein

VELURE, Asbjørn

VEE, Johannes
 ANDREASSEN, Bjørn
 BERG-JOHANSEN, Ann Magritt
 HEIDENSTRØM, Laila

Folk i land

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

Kapteiner:

Brandal, Petter (D)
Gjerde, Georg (D)
Hansen, Helge (D)
Johansen, Kjell A. (D)
Lia, Arne (D)
Pedersen, Tore (D)
Sannerød, Frank (D)
Stølann, Alf (D)
Svantesson, Thomas (D)

Overstyrmenn

Eeg-Larsen, Lars (D)
Jarnes, Asbjørn (D)
Lien, Steinar (F)
Mørkesdal, Roald (D)
Rafaelsen, Idar (D)
Skarsvåg, Torbjørn (S)

1. styrmenn

Andersen, Odd (F)
Baade, Jarle (D)
Danielsen, Jan Inge (SK)
Frammarsvik, Helge Jan (D)
Gustavsen, Kåre Sten (SK)
Jacobsen, Frode (F)
Jenssen, Bjørnar (D)
Skjønsvell, John (F)
Talberg, Mindor (D)

2. styrmenn

Danielsen, Per Inge (SK)
Karlsen, Magnar (SK)
Sem, Dag H. (SK)
Statsøy, Tronn S. (SK)
Taraldsen, Trond (M)

Radiooffiserer

Behrens, Per Arne (K)
Eliassen, Arne (P)
Grønvold, Gro Nilsen (D)
Hansen, Jan Petter (D)
Jensen, Eva Marie (P)
Kjæraas, Lisbeth (F)
Winding, Karen (P)
Åndheim, Tone (F)

2

Maskinsjefer

Abrahamsen, Børge (D)
Pedersen, Rasmus (F)
Scheffe, Andreas (D)
Simonsen, Sverre (D)
Strandelid, Torkel (D)
Svanes, Bjarne (D)
Tørum, Bjørn (D)
Wetlesen, Erling (F)

1. maskinister

Dittmann, Trygve (P)
Hareide, Einar (SK)
Haugen, Dagfinn H. (D)
Pedersen, Frank (F)

2. maskinister

Careland, Lars V.
Fredriksen, Svein (F)
Frostad, Olav I. (F)
Gaupseth, Bjarne (F)
Grande, Roald (D)
Sandvik, Asbjørn
Skogheim, Bjørn (F)
Storli, Arne J. (S)
Sulland, Thor M. (D)
Westad, Torleif (F)

3. maskinister/ass.

Borge, Haakon (F)
Sand, Pål (D)

Elektrikere

Andersen, Dag (D)
Andvig, Simon R.
Berg, Vidar (F)
Jensen, Viggo (F)

Stuerter

Eidnes, Britt Marit (F)
Eliassen, Jack A. (D)
Forsjord, Arne O. (D)
Grimstad, Bjørn Olaf (D)
Grøttan, Knut (D)
Halse, Ingemund (D)
Roel, Audun
Vegel, Ragnar
Stensbøl, Johnny (D)

1. kokker

Erdal, Atle (F)
Graneggen, Svein, (SK)
Jacobsen, Per Bjørndal (D)

Arbeidsledere/Tømmermenn

Svendsen, Torgeir (D)

Reparatører

Husøy, Jarle (D)
Alfredsen, Arvid (F)
Åijälä, Pentti Juhani (F)
Fredrico, Jose Soares (F)
Isaksen, Jens (F)
Strand, Tore (D)
Valskraa, Geir (F)

Pumpemenn

Kimsås, Harald (D)
Ronne, Johan (F)