

**TEXACO**  
*texaco tanker*

NR. 1/1984





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

**Redaksjonens adresse:**

TEXACO NORWAY A/S  
Postboks 1680 - Vika  
0120 Oslo 1  
Tlf. (02) 41 86 85

**I redaksjonen:**

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

---

**INNHold:**

Har vinden snudd .....	1	Angående båtenes posisjoner .....	24
Fra Redaksjonen, Året 1984 .....	2	Til ettertanke .....	25
Vår økonomi .....	3	Litt om kjetting .....	27
På reise med M/T «Texaco Skandinavia» .....	4	Fra vår utenrikskorrespondent .....	32
Norges Havfrueforbund 20 år .....	7	En kontorist på mini-cruise .....	33
Konkurransen - Lyrikk .....	8	Exit T/T «Texaco Belgium» .....	36
Matspalten .....	10	Jubilanter .....	37
Bruken av regulator R-21 for acetylen og oxygen og innstilling av arbeids- trykk for sveising og skjæring .....	12	Vi gratulerer .....	37
Rederistyremøte .....	16	Kurs .....	38
På tur med M/T «Texaco Baltic» ...	17	Sjømannsidretten 1983 .....	39
«Den Unge Styrmand» .....	19	Båtenes posisjoner .....	40
Vårformemmelser .....	23	Hvem seiler hvor .....	42
		Folk i land .....	44
		«Siste nytt» .....	3. omsl.s.

*Forsidebilde: Kaptein Tore Pedersen symboliserer Texaco's nye optimistiske tone.*



# Har vinden snudd

Av adm. direktør Per Sundby

Det var ikke noe moro å skrive julehilsenen i forrige nummer av Texaco Tanker. Det var liksom mest dårlige saker å komme frem med. Ikke minst tenker jeg på planene om å sentralisere driften av den reduserte Texaco-flåten til et driftskontor i USA. Tross gode hensikter om å bevare den driftsformen og det samarbeidet og de personlige forhold som vi har bygget opp gjennom mange år, er det vel tvilsomt om det hadde latt seg gjøre i praksis.

I alle fall: Tanken om å lage et felles driftskontor for alle Texacoskip i USA er lagt på is. Vi fortsetter som før. Det er en ting som jeg tror vi alle er tilfreds med. Så seiler vi altså i medvind igjen.

Men stopp litt her. Skal vi si oss tilfreds med å fortsette i det gamle sporet når vi ser hvordan verden rundt oss forandrer seg? Det er fortsatt et faktum at Texacoflåten, i likhet med verdens tankflåte forøvrig, skrumper inn og det vil være dumt av oss ikke å vurdere om utviklingen tilsier at vi av egen drift bør se på de problemer som måtte melde seg og de muligheter vi måtte sitte inne med.

Det er en fin ting at vi nå er istand til å sette vår egen kurs innen rammen av at vi er med i Texaco-konsernet. Å være med i en slik stor gruppe har i mange år nå gitt oss store



fordeler med hensyn til god og stabil beskjeftigelse for skipene. Hvis vi fortsatt greier å holde vår økonomi og effektivitet vedlike på et høyt plan ved hjelp av sterke, velkvalifiserte skipsledelser og et enklest mulig driftsopplegg burde vi ha et godt springbrett å ta sats på inn i fremtiden, – særlig da med en smule medvind.

# Fra Redaksjonen

## Året 1984

«Stemmen kom fra en oval metallplate som lignet et matt speil og dannet en del av veggen. Det var mulig å dempe ned apparatet – fjernsynsskjermen som det kaltes, men det var uråd å stenge den helt av... Fjernsynsskjermen var samtidig mottager og sender. Den fanget opp enhver lyd som Winston laget hvis den var høyere enn en meget lav hvisking, og så lenge han holdt seg innenfor synsfeltet som metallplaten dekket, kunne han dessuten bli sett og hørt... Man kunne bare gjette seg til hvor ofte eller etter hvilket system Tankepolitiet tappet en individuell linje – Man måtte leve – under den forutsetning at hver lyd man laget ble hørt, og hver bevegelse gransket, unntatt i mørke.»

Som dere alle skjønner er utdraget hentet fra den britiske forfatter George Orwells roman – 1984 – skrevet i (1946–49), som gir et lite innblikk i den konstante overvåkning som hovedpersonen Winston Smith og hans medborgere var gjenstand for.

Når Texaco Tankers redaksjon tar for seg litt av Orwells tanker, er det ikke bare for å ivareta den prestisje som ligger i at hver førsteutgave av en publikasjon i 1984, ikke kan komme utenom Orwells – 1984 –. Like mye er det for å kunne komme litt under huden på disse dystre «spådommer» og tenke litt på hvilke konsekvenser de ville få hvis de går i oppfyllelse – og ikke minst og vanskeligst, hva han ville gjøre for å snu de negative profetier til en positiv utnyttelse av de krefter vi idag rår over.

La det være sagt, og som kjent, er Orwells fantasirealistiske fortelling skrevet på basis av forholdene i visse totalitære stater i årene umiddelbart etter siste verdenskrig. Her hersker Store bror, fremstillet som en tyrann som har tatt alle midler til hjelp for å kontrollere og holde øye med hva undersåttene foretar seg. Hjemmevask, angiveri, tekniske hjelpemidler, politi –. Man lever under et brutalt og følelsesløst regime som med jernhånd behersker selv menneskenes tanker. –

Vi som leste denne boken i femtiårene hadde faktisk litt gøy med både Store BROR, Winston og de øvrige, under deres forsøk på å være mennesker på godt og vondt i slike utenkelige (for oss dengang) forhold, vi betraktet vel dette verk på linje med science fictions.

Dagens 1984 er vel rykket nærmere Orwells 1984 enn vi kanskje tør se i øynene. Mens moderne datateknikk raser frem mot det stadig mer sofistikerte, har mange av oss ennå en tendens til å tenke i hestekjerrernes tid. «Vi» – de snille troskyldige tenker «Du verden så fint det blir med utbygget overvåking – da kan vi jo overvåke våre gamle og syke som vil føle større trygghet – føle at de alltid blir passet på, sørget for o.l.» Gode mennesker – tenker gode tanker – dessverre ikke alltid realistiske.

Vi vet alle hva vi idag står overfor – la ikke Orwell få skylden – han tenkte seg aldri at romanen skulle leses som eller være en profeti – kun være en form for advarsel. Enten vi vil eller ei, vikler vi oss nå stadig inn



# Vår økonomi

Av Th. Strengen

Som mange vil huske, avsluttet vi 1982 med et regnskapsmessig underskudd på 48,6 millioner kroner. Dette dårlige resultat skyldes underskudd på driften av «TEXACO AMSTERDAM», kr. 32,6 mill., og salgstep kr. 42 mill. Holder man disse poster utenfor hadde vi i realiteten et overskudd på øvrige aktiviteter på kr. 26 mill. Dette overskuddet fordelte seg med kr. 10,8 mill. på drift av skip, kr. 9,5 mill. renter og kr. 5,7 mill. kursfortjeneste.

For 1983 ble resultatet et samlet overskudd på drift av skip kr. 24,7 mill., renter kr. 11,8 mill. og kursfortjeneste/diverse kr. 12,4 mill. Samlet blir dette kr. 48,9 mill.

Ser man på nettobidraget fra drift av skip er dette steget med nesten kr. 14 mill. (når vi holder «TEXACO AMSTERDAM» uten-

---

i et nett av data som registrerer oss og husker oss og som kan brukes av uvedkommende i et gitt øyeblikk.

Kan vi gjøre noe med dette?, eller er vårt ego - vårt jeg - våre tanker blitt så slappe eller så overveldet og overkjørt av teknologien at vi utviskes smått om senn som individer?

Texaco Tanker kan ikke foreskrive remedier - kanskje selv vår diagnose er feil. - Men vi anbefaler alle våre folk å forsøke å bevare sitt individ, løfte litt på «Dynastidynen», virkeligheten er kanskje ikke så ille når tankene fores med positive måltider - litt fordøyelsesbesvær i starten - men «det er alltid vanskelig å begynne».

La oss ihvertfall fortsette året 1984 med «Våre Tanker» i Texaco Tanker.

CJ

for). Hovedårsaken er at vi har hatt svært beskjedne dokkingsutgifter i 1983 sammenlignet med 1982. Ellers kan vi glede oss over meget bra utnyttelse av våre 20.000 tonnere med unntak av «TEXACO BELGIUM» som lange perioder har ligget uvirksom p.g.a. manglende beskjeftigelse.

Når man skal vurdere våre driftsresultater, må vi huske på at alle våre 20.000 tonnere seiler uten kapitalutgifter. Hvis vi måtte ta hensyn til avskrivninger og renter, måtte vi nok ha betydelig høyere inntekter for å oppnå overskudd.

Likevel må vi ha grunn til å glede oss over at vi har hatt jevn god beskjeftigelse til inntekter som har dekket alle løpende utgifter og gitt oss et overskudd som bidrar til å styrke vår økonomi. Dessuten er det hyggelig å kunne fastslå at vi takket være god økonomisk planlegging og disponering ombord også i 1983 har kunnet seile vår noe tilårskomne flåte uten større problemer og til akseptable kostnader.

Likeledes er det gledelig at Norsk Texaco Oil A/S også har hatt et så godt resultat at man der har besluttet å tilbakeføre det konsernbidrag på kr. 14,7 mill. som vårt selskap ydet i 1981.

Til disposisjon har vi følgelig ca. kr. 64 mill., hvorav ca. kr. 27 mill. benyttes til dekning av tidligere underskudd. Av gjenværende kr. 37 mill. setter vi av kr. 19,8 mill. til Klassefond, kr. 2,3 mill. til Pensjonspremiefond, kr. 1,2 mill. til Pensjonsreguleringsfond og kr. 2,7 mill. til Konsolideringsfond. Etter beregning av Skatter, ca. kr. 5,6 mill. går til Reservefondet kr. 0,5 mill., og resterende kr. 4,7 mill. blir stående som udisponert overskudd.



# På reise med M/T «Texaco Skandinavia» i Caribbean

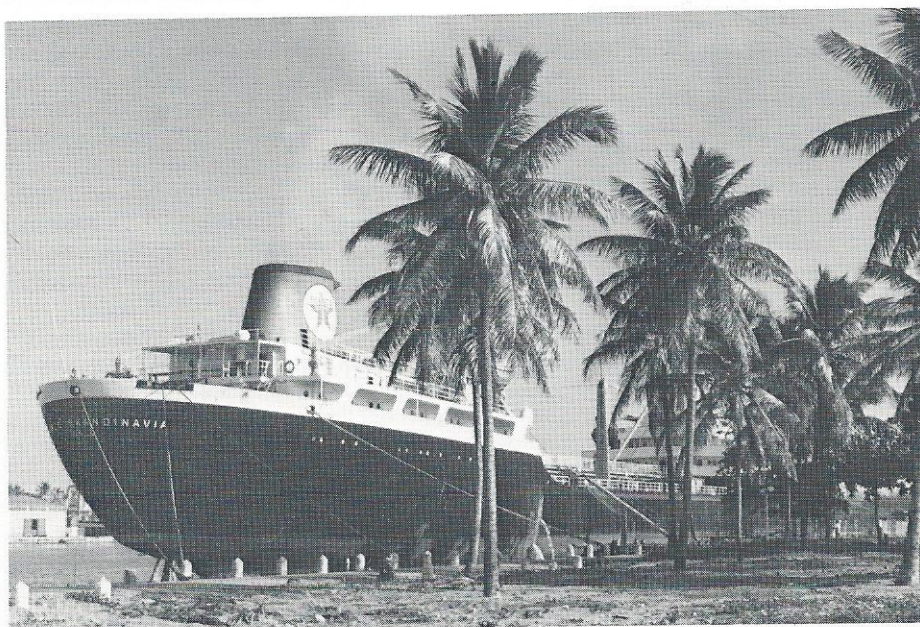
Av T. Marthinsen

Etter mye frem og tilbake kom vi oss endelig avgårde, Overstyrmann A. Hovd og jeg, 12/11. Flyreisen var ikke av den beste, mon tro hvem som hadde lagt opp den, Oslo-Paris-Caracas-Bogota-Panama City, totalt ca. 29 timers reise.

Endelig fremme i Panama ble vi møtt av forrykende regnvær og en taxi fra agenten som skulle bringe oss til Las Minas, hvor skipet lå. Taxien, en Datsun Cherry, hvis vedlikehold/standard kunne trekkes i tvil,

kjørte en form for rally til Las Minas. Etter farten å dømme skulle en tro at bilen var stjålet, men heldigvis unnlot jeg å spørre om dette.

Til tross for rally og regnvær kom vi vel ombord i skipet og fikk tørket oss. Natt til 14/11 avgikk skipet Las Minas med kurs for Puerto Cortes i Honduras. Foruten denne havnen var det lastet for Grand Cayman - Santo Domingo og San Juan.







Vi ankom Puerto Cortes, fortsatt i regnvær, 16/11 om morgenen. Været var så ille i myndighetenes øyne, at Immigration ble sittende i bilen i påvente av oppholdsvær, noe det ikke ble. For i det hele tatt å få innklarert skipet uten alt for store forsinkelser, ble det bragt i land regnfrakker til de herrer og skipet ble innklarert.

Dagen etter regnet det fortsatt, men en liten tur i land måtte jeg jo, og ifølge med fruene Aas og Pettersen vadet vi oppover gaten iført «lånne» regnfrakker og vernelangstøvler.

Så endelig, dagen etter avgang P. Cortes kom solen frem og ble der stort sett hver dag inntil hjemreisen, så sol på kroppen ble det en god del av.

Den 19/11 tidlig om morgenen var vi vel fortøyd i bøyer på Grand Cayman Island, den største av øyene i øygruppen Cayman Island. Cayman Island er vel mest kjent for å være «skatteparadis» og kanskje også for sin oppdrett/eksport av skillpadder. I tillegg er øygruppen også et populært reisemål for turister og ikke minst sportsdykkere.

Det ble dessverre ikke tid til å besøke den store skillpaddefarmen på øya, men en spasertur i Georgetown ble det likevel. Prisene er forholdsvis høye til tross for at det ikke er skatt og avgifter på varene, men selvsagt kunne man gjøre «kjøp» her også, bl.a. kameraer.

Etter å ha kommet vel ombord igjen ble dagen avsluttet på en fortreffelig måte med biff og rødvin til middag.





Neste havn var Santo Domingo, hvor vi ankom 22/11. Her er det en skjønn strand bare 50 meter fra kaia. Det er umulig å beskrive hvordan det var, men håper at fotoet gir en liten smakebit. I alle fall, etter lunch, befant over halvparten av besetningen seg på stranden – og vannet var bare herlig, ca. 29 grader. Lufttemperatur ca. 32 grader.

Men, Adam ble aldri lenge i paradiset. Skipet var ferdiglosset på ettermiddagen og kursen ble satt for San Juan, Puerto Rico. Her ankom vi 23/11 og lå bare noen timer. Likevel ble det en tur opp til et forretnings-senter hvor prisene var skyhøye etter min mening og jeg kom så og si tomhendt ombord igjen.

Reisens slutt, for min del, begynte nå dessverre å nærme seg, vi avgikk San Juan samme kveld for Pointe-a-Pierre, Trinidad,

hvor vi ankom 25/11. Her ble det ankring i påvente av at lasten skulle bli ferdig. Tiden her ble av skipets maskinbesetning benyttet til å skifte hylsepakning på propellakselen. Skipet ble trimmet slik at propellakselen nesten kom klar av vannet. Hun så noe snodig ut der hun lå på «trynet».

Dagen etter var det ikke bønn lenger, billetten var bestilt og båten kom og hentet oss som skulle hjemover. Oppholdet/reisen hadde vært upåklagelig med masser av god mat og en fin stemning ombord.

Jeg vil til slutt få takke Skipsledelsen og alle andre ombord samt rederiet for at jeg fikk lov til å være med på denne, for meg, uforglemmelige reisen og håper at vi sees igjen ombord om ikke så alt for lenge.



Vi har mottatt følgende fra Norges Havfrueforbund:

## Norges Havfrueforbund 20 år

Norges Havfrueforbund fylte 20 år lørdag 3. mars 1984 og markerte dagen med en festmiddag på KNA-hotellet i Oslo med gjester fra hele landet.

Norges Havfrueforbund er partipolitisk nøytralt, arbeider selvstendig og skal være talerør overfor våre myndigheter og ivareta våre interesser. Vi er representert i Velferdsstyret for Handelsflåten og har arbeidet med en rekke saker i de 20 årene vi har eksistert, bl.a.: Ny kortbølgesender, rimeligere telefontakster, sikkerheten til sjøs, enkepensjonsforhold, skatteordningen og harmoniseringen av sjømannslovene.

Siden starten av Norges Havfrueforbund i 1964 har det skjedd store forandringer både i familiesituasjonen og til sjøs. Vi er etterhvert blitt betraktet som en interesseorganisasjon og blir regnet med når noe som gjelder våre sjøfolk foregår. Dette er en utfordring vi har tatt imot med glede. Det har skjedd store forandringer innen skipsfarten, til det bedre i mange ting, men det står ennå mye ugjort for at forholdene for sjøfolkene og deres familier skal bli best mulige. Vi er et landsomfattende forbund med 30 lokalforeninger og med en spesiell medlemsgruppe. Vi arbeider seriøst med saker som er av den største betydning for familien og dermed også for sjømannen. Når vi sier at medlemsgruppen er spesiell er det fordi det fortsatt er mange som ikke er klar over hva det betyr å være sjømannsfamilie i dagens Norge. Å være gift med en sjømann innebærer f.eks. at man er alene mesteparten av året med ansvaret for barn,

barneoppdragelse, hus og hjem. Store og små avgjørelser må tas alene, og helst med et resultat som begge ektefeller er enige i. Seilingsperiodene varierer for den enkelte familie, men alle familiene opplever stadige omstillinger til alene- og hjemmeperioder. Våre medlemmer er ingen flokk med misfornøyde damer som bare klager. Tvert imot forsøker vi å gjøre det beste ut av situasjonen og hjelpe hverandre der det trengs. Alle trenger et fellesskap og et forum hvor problemer kan defineres. Vi trenger en organisasjon som kan bringe sakene videre til de rette myndigheter, der dette er aktuelt. Trivsel hjemme gir trivsel ute og omvendt.

Norges Havfrueforbund utgir bladet «Havfruenytt» med 4 nummer i året.

Lokalforeningen i Sarpsborg startet dette i 1979 og senere har Bergensforeningen overtatt. Vi ønsker nye medlemmer hjertelig velkommen. Nytt i det siste er adgangen til å være medlem direkte tilsluttet forbundet der hvor det ikke finnes lokalforening, så sjømannskone: meld deg inn! Vi trenger å være mange for å bli hørt.

Norges Havfrueforbund vil gjerne takke: Sjømannsorganisasjonene for samarbeidet, Rederiene for forståelse og velvilje, Våre myndigheter for at vi blir hørt i saker som angår oss.

Er du interessert i flere opplysninger om Norges Havfrueforbund henvend deg til: Forbundsformann Mona D. Forcadell, Marstranderveien 39, 1320 Stabekk.

# Konkurransen – Lyrikk

Texaco Tankers redaksjon, og våre lesere har oppdaget at det finnes minst en lyrisk åre, som tør la seg årelate, på så og si alle skip. Dette setter vi pris på om dessverre ikke i kroner, men i denne ROS – Kanskje vil dette endre prisvurderingen.

Vi tenkte nå og prøve oss på en liten lek – lyrisk lek – hvor vi tar utgangspunkt i et verk – (noen – eller ett) vers av en kjent norsk – eller utenlandsk lyriker/dikter og omsetter – plagierer – diktet til et Texaco-tema.

Vi åpner med følgende dikt av Ivar Aasen – Gamle Norig –

*Som dere ser har første vers Ivar Aasen signatur, Så kommer Texaco Tanker med sin kommentar.*

*Andre verset er Ivar Aasens original avsluttes med Texaco Tankers special –.*

*Spenn din lyriske bue –  
la oss dine versifiseringer skue –.*





**Ivar Aasen**

Gamle Norig, nørdest i grendom, er vaart  
 eget ættarland.  
 Der er hav, som heilt aat endom leikar um  
 den lange strand.  
 Der er vikar og votn og øyar, tusund fjordar  
 og tusund fjell,  
 snøydor der sjelden snjoen tøyar, dalar, der  
 fossen diger fell.

**Texaco Tanker**

Gamle NORGE – bygd i Frek-stad, uti året  
 sekstien.  
 Det er skip som helt i nuet har vært ganske  
 suveren.  
 Går i vikar, blant masse øyar i tusen fjorder  
 blant tusen fjell.  
 Med is på dekket som endelig tiner når sol  
 og vær ned på dekket «fell».

**Ivar Aasen**

Born av deim som bygde landet er paa  
 tuftom endaa til,  
 Garden stend i same standet bygd og bødt  
 som bonden vil.  
 Van til møda meir enn til kjæla, leikar  
 lyden paa land og sjo.  
 Giv han sitje med sømd og sæla trutt paa  
 luftom i trygd og ro.

**Texaco Tanker**

«Barn» av dem som bygde skipet er på  
 jobben selv idag.  
 Skipet står i milhøy standard skapt av  
 sjøens folk i lag.  
 Vant til inntekt for seg og sine, skjønner eget  
 status gou  
 vært på jobben med sømd og sæle – og sitte  
 på tuftom i trygd og ro.

CJ



# MATSPALTEN

Da pensjonist, stuert Vegel for tiden er på langfart og ikke har lagt igjen eller sendt inn noen oppskrift, har vi slått opp i denne boken:

## K o g e b o g

for

**hvermand.**

Velledning i efter de billigste og letteste fremgangs-  
maader at koge, stege, bage, sylte, stue o. s. v.  
alle i husholdninger almindelig forekom-  
mende retter og madvarer.

Af

**en husmoder.**

~~~~~  
Dttende oplag.  
(Tyvende tusinde.)  
Stereotypudgave.  
~~~~~

Kristiania.  
Forlagt af Axel Olsen & Co.  
1890.



Her er det mye snadder og for dem som vil ha noe til kaffen anbefaler vi følgende:

**Danskt brøvl.**  
eller vinkjeks.

$\frac{1}{4}$  kilogr. ( $\frac{1}{2}$  pund) smult smeltes. Deri  
haves  $\frac{3}{8}$  kilogram (23 lod) sukker,  $\frac{1}{4}$  liter (1  
pøgl) flødemelk,  $1\frac{1}{2}$  theske cremortartari, 1 the-  
ske natron, lidt kanel og kardemomme samt 1  
kilogr. (2 pund) mel.

Det æltes godt sammen til en deig,  
rulles ud med haanden og lægges i smaa  
figurer.

---

**Spidse kager.**

$\frac{1}{2}$  kilogr. (1 pund) smør smeltes og af-  
klares. Heri røres  $\frac{1}{2}$  kilogr. (1 pund) sukker,  
til det hele bliver hvidt og tykt.

10 piffede æggeblommer haves i og  $\frac{3}{8}$   
kilogr. ( $\frac{3}{4}$  pund) mel irøres sagte, lidt citron-  
skal haves i og tilsidst de piffede hvider.

4 ark smukt skrivepapir lægges paa pla-  
berne, brættes om kanterne og overstrøes tyndt  
med finstøbte kavringer.

Røren fordeles til disse 4 ark og smøres  
udover med en kniv. Naar den er jevn, be-  
strøes den med skaarne mandler og  $\frac{1}{4}$  kilogr.  
( $\frac{1}{2}$  pund) vassede korinther.

Kagerne maa ikke være brune, men ly-  
segule. Naar de er gennemstegte, tages de  
ud, skjæres i spidser og sættes atter ind for  
at tørres.

---

PS Det er sikkert ikke forfatterens mening at det «Smukke» skrivepapir skal  
fortæres.

LYKKE TIL!

# Bruken av regulator R-21 for acetylen og oxygen og innstilling av arbeidstrykk for sveising og skjæring

Av E. Fagerholt

Denne artikkel gir en veiledning om hvordan regulatorene virker samt innstilling av arbeidstrykkene fra uttaksposten for acetylen og oxygen som er montert i verkstedet, samt bruken av acetylen og oxygenflasker som ikke er tilkoblet sentralen.

## TILKOPLING

1. Bruk ikke regulatoren for andre gasser og trykk enn den er konstruert for. (Se tabellen.)
2. Før regulatoren koples til gassflasken, blåses flaskeventilen ren ved at den åpnes et øyeblikk. Stå ikke foran utløpsåpningen, og hold heller ikke hånden foran den. Flaskeventiler for brennbare gasser må ikke blåses rene hvor det er fare for antennelse av gassen.
3. Kontroller pakningen på innløpsstussen, og skift den ut hvis den er defekt.
4. Skru regulatoren fast til flaskeventilen. Bruk helst en tykk nøkkel for ikke å skade koplingsmutteren, f.eks. en 10" (250 mm) skiftenøkkel. Bruk ikke rørtang, vannpumpetang eller lignende.
5. Det aktuelle utstyr koples til utløpet ved hjelp av slange eller rør.

## BETJENING

1. Påse at regulatoren er stengt, dvs. at justeringsskruen er skrudd så langt ut at den løper fritt i gjengene.
2. Påse at utløpsventilen er stengt.



3. Flaskeventilen åpnes langsomt inntil innholdsmanometeret viser flasketrykket. (Det skal ikke bli utslag på arbeidsmanometeret.) Deretter åpnes flaskeventilen helt.
4. Utløpsventilen åpnes helt.
5. Still inn det ønskede arbeidstrykk ved å skru justeringsskruen innover. Arbeidstrykket avleses på arbeidsmanometeret.
6. Om ønskelig, kan nå utløpsventilen benyttes til fininnstilling av gasstrømmen. Ved kortere avbrudd i arbeidet stenges utløpsventilen.
7. Ved arbeidets slutt stenges flaskeventilen.



8. Avlast trykkene i regulatoren gjennom utløpsventilen inntil manometrene viser null.
9. Steng regulatoren ved hjelp av justerings-skruen som skrues utover inntil den løper fritt i gjengene.
10. Steng utløpsventilen.

## GASSTRØMMEN

Gassen strømmer under høyt trykk gjennom filteret og videre med stor hastighet gjennom den smale ventilproppen og ventilsetet. Trykket reduseres dermed til det ønskede arbeidstrykk. Gassen fortsetter så gjennom utløpsventilen til sveisebrenner eller annet utstyr.

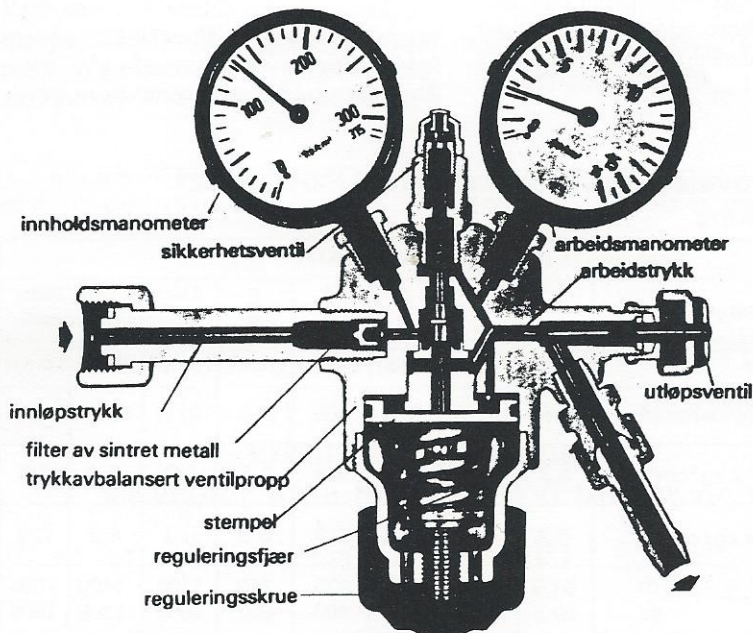
## OPPRETTHOLDELSE AV KONSTANT ARBEIDSTRYKK

Ventilåpningen er avhengig av stempelets stilling. Hvis arbeidstrykket stiger, vil stemp-

let bli trykket ned. Ventilproppen vil da følge med og således redusere den gassmengde som slippes gjennom. Synker arbeidstrykket, vil stemplet ved hjelp av kraften i reguleringsfjæren få ventilen til å åpne seg mer, slik at en større mengde gass slippes gjennom. På denne måten forblir arbeidstrykket konstant.

## INNSTILLING

Arbeidstrykket innstilles ved hjelp av reguleringskruen. Når denne skrues med urviseren (innover), åpner ventilen seg og slipper det kvantum gass igjennom som skal til for å oppveie kraften i reguleringsfjæren. Arbeidstrykket stiger. Det motsatte skjer når reguleringskruen dreies mot urviseren (utover). Hvis arbeidstrykket skulle overskride det tillatte, avlastes trykket gjennom sikkerhetsventilen.



## GENERELT

En trykkregulators oppgave er å redusere gasstrykk, f.eks. trykket i en gassflaske, til et passende arbeidstrykk og holde dette mest mulig konstant. «R21» er utstyrt med en avbalansert ventil som sørger for at arbeidstrykket forblir praktisk talt uavhengig av innløpsstrykket og gassstrømmens størrelse.

## VEDLIKEHOLD OG SMÅREPARASJONER

1. Justeringsskruen påsmøres siliconfett på gjengene og tuppen. Utløpsventilens spindel smøres på tetningskonusen, gjengene og stammen (det parti som glir mot pakningen). For acetylen benyttes siliconfett med molybdendisulfid, f.eks. MX 44 (234997). For de øvrige gasser benyttes UNITOR smøremiddel 174854.

**NB!** Regulatorer og annet utstyr for oxygen må aldri smøres med vanlig olje eller fett, da dette medfører eksplosjonsfare. Bruk kun de smøremidler som foreskrives av fabrikanten. Dette gjelder forøvrig alle regulatorer, da bruk av andre smøremidler kan være skadelig eller direkte farlig.

2. Hvis et manometer ikke viser null når trykket er avlastet, eller det har andre defekter, skal det skiftes ut. Vær oppmerksom på at det under innholdsmanometeret er et filter som skal forhindre at det kommer metallspen eller andre partikler inn i regulatoren. Dette må ikke fjernes.
3. Hvis det lekker langs utløpsventilens spindel eller pakkmutters gjenger, trekk til pakkmutteren. Slik lekkasje kan bare påvises når det er trykk i utløpskanalen bak ventilen. Annen lekkasje til atmosfæren vil vise seg som redusert trykk på de to manometrene etter at et visst arbeidstrykk er innstilt med stengt utløpsventil.

Lokalisering av lekkasje kan skje ved pensling med såpevann eller lignende. På regulatorer for oxygen må det bare benyttes såpe som er mest mulig fri for uforsåpet fett, f.eks. grønnsåpe.

Lekkasje til atmosfæren kan som regel stoppes ved forsiktig tiltrekking av gjengeforbindelsen på vedkommende sted. Hvis ikke, skal regulatoren repareres av en spesialist.

## Sveise- og skjæretabell for UNITOR X21

Tabell for sveising

Arbeidstrykk og gassforbruk for UNITOR X-21								
Materialtykkelse mm	0,5 1	1 2	2 4	4 6	6 9	Større sveise- og loddearbeider (varmebend).		
Unitor best.nr.	174565	174573	174581	174599	174607	174615	174623	174631
Størrelse på sveisebend	50	100	225	400	650	1000	1300	1650
Acetylen trykk kg/cm <sup>2</sup>	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Oxygen trykk kg/cm <sup>2</sup>	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Gassforbruk liter pr. time	ox 54,5 ac 50	110 100	245 225	435 400	710 650	1100 1000	1400 1300	1800 1650



**Tabell for skjæring**

Materialtykkelse mm	2 6	6 13	13 25	25 50	50 75	75 100
Avstand til kjernespiess	2	3	4	4	5	5
Acetylen trykk kg/cm <sup>2</sup>	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Oxygen trykk kg/cm <sup>2</sup>	1,7	2,3	3,5	4,3	5,1	4,0
Unitor best.nr.	174698	174706	174714	174714	174714	174722
Skjæremunnstykke Stemplings nr.	302-2	302-3	302-4	302-4	302-4	302-5
Gassforbruk liter pr. time	ox 460	2150 520	4800 690	5650 690	6500 690	7800 810

**Tabell for furebrennermunnstykke 321-2, Unitor best.nr. 174130**

Dim. av fure i mm		Arbeidstrykk		Gassforbruk liter pr. time	
Bredde	Dybde	Oxygen	Acetylen	Oxygen	Acetylen
3-11	6-11	5,7	0,5	11500	1750

De verdier som er angitt i tabellene er bare ment som en rettesnor og vil variere med lokale forhold slik som regulering av flamme,

materialets beskaffenhet, operatørens erfaring, slangelengder, etc.

Gassen skal ha fri utstrømning ved innstilling av arbeidstrykket.

Vær nøye med innstilling av arbeidstrykket for sveising og skjæring.

**Neste nummer av Texaco Tanker planlegges å utkomme i juli-august.**

**Vi venter dine bidrag i god tid før dette.**

**GOD PÅSKE!**

Redaksjonen

# Rederistyre møte

Av U. Heine

Årets 2. rederistyre møte ble holdt på rederikontoret 14. desember 1983, og som representanter for de seilende med tariffmessig tilknytning til Norsk Sjømannsforbund møtte Arbeidsleder T. Svendsen og undertegnede.

Driftssjef Røysem orienterte først om revisjon av avtalen om bedriftsdemokrati. Forhandlingene ble avsluttet i september 83, og organisasjonene har fått tilsendt den nye avtalen for underskrift.

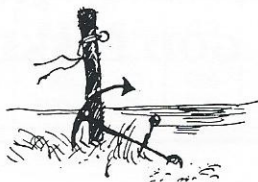
Avd.sjef Strenger orienterte om årsresultatet for 1983, som viser overskudd. Rederistyret sa seg tilfreds med resultatet, og det må sies at selskapets likviditet er god. Det ble også orientert om rederiets budsjett for inneværende år. Selskapets investeringsbudsjett omfatter kun ekstrautstyr i forbindelse med videre energi-økonomisering, og mannskapsreduksjoner på 2-3 av selskapets skip.

Ass. direktør Halvorsen ga en oversikt over rederiets tilstand og utsikter. Framtidsutsiktene ble hevdet noe usikre p.g.a. pla-

nene om sammenslåing av Texacos 4 rederikontor til ett International Fleet Headquarter i USA. Videre orienterte Halvorsen om flåtens beskjeftigelse og fraktmarked, og det ble slått fast at utsiktene for tankskip mellom 10.000 og 40.000 tdw syntes bra.

Kaptein B. Røed la frem rederiets statistikk for skipenes personell-skade(ulykker), og i forhold til 1982 viser tallene en synkende tendens. Arb.leder Svendsen fremla en redegjørelse og forslag til hva som kan gjøres for å bedre denne ombord. Rederistyret sluttet seg til forslaget og det ble nedsatt et utvalg som vurderer nærmere, og kommer med forslag til en standard-liste over antall og typer sikkerhetsutstyr og annet utstyr som bør være ombord i skipene.

Som siste post ga maritim personalsjef Langfeldt en orientering om høstens tariffoppgjør og de nye hyretakstene gjeldende fra 1. nov. 1983. Langfeldt orienterte videre om de nye bemanningsforskriftene (gyldig fra 1.6.83). Ytterligere reduksjon i bemanningen vil være avhengig av div. teknisk/arbeidsbesparende forandringer ombord.





# På tur med M/T «Texaco Baltic»

*(Vår venn stuert, pensjonist R. Vegel – på jomfrutur –  
d.v.s. sjøtur uten forpliktelser)*

Den 15. desember var dagen jeg reiste ut på min tur som pensjonist. Jeg gledet meg til tusen, båten gikk jo i så fin fart med korte turer og til plasser jeg aldri hadde vært før. Så kom beskjeden, båten skulle til Australia på en reise på minst tyve dager. Jeg som i alle år bare hadde sett hav, så skulle jeg på min første pensjonisttur kun sitte ombord å se på havet – noe jeg har sett nok av – trodde jeg.

Reisen gikk via Amsterdam med KLM til Singapore hvoretter Singapore Airline tok over med små nette stewardesser som gikk rundt med et smil hele tiden og lot våre sure miner forsvinne.

Vi havnet i god behold i Bahrain, fikk fin forpleining og neste dag gikk vi ombord i «TEXACO BALTIC». Det var en rar følelse atter å stå på dekk. Tankene vandret til den gang jeg tok ut dette skip fra Horten Verft. Det var et slit. – Nei, nå måtte jeg opp for å hilse på selveste sjefen. Hørte ham på god avstand. det var den samme gode latter og det smittende gode smilet som møtte en. Ja, alt var det samme som da jeg var der for lenge siden. Nede i messa hilste jeg på alle gamle kjenninger samt nye jeg aldri hadde sett før.

Så begynte seilassen til Australia. Julen nærmet seg, det kunne en se på aktiviteten. Både Solfrid og Elsa arbeidet fra morgen til kveld. I byssa holdt kokk Bryntesson på med sitt. Og med stuert Alf Bjerkan gående rundt for å hjelpe til, ja da ville nok julen bli fin.

Må ikke glemme den kunstneriske maskinsjef Bjørn Sørø for god deltagelse med sine

flotte tegninger til både meny og annet. Det er utrolig hva denne Sørø greier å få til.

Julaften hadde vi som de fleste andre gått og gledet oss til. Bordene var pent dekket, i taket hang julepynt og ikke å forglemme juletreet, som også var på plass. Det var virkelig julestemning. Tenk, å bare kunne sitte rolig og spise som alle de andre. Dette var den første julen hvor jeg slappet av. Etter middagen var det kaffe i dagrommet med juletre og god julestemning og selvfølgelig kom julenissen på besøk med pakker til alle.

1. juledag hadde vi det flotteste julebord (koldtbord) en kan tenke seg, som sto der fra kl. 1200 til kl. 1800. Resten av julen og nyttårshelgen ble feiret med mye god mat og fin høytidsstemning.

Og så var julen–nyttår slutt, en ny arbeidsdag tok til.

Foran oss raste en tropisk storm som heldigvis endret kurs og vi fikk bare dønninger av den. Vi kom frem til Botany Bay i Sydney 9. januar. Jeg hadde ikke vært i Australia siden 1952 med Nueva Andalusia og husket ikke meget av stedet, men dagen etter ankomst skulle vi på sightseeingtur.

Turen gikk via en park som hadde navnet Koala-parken, hvor vi fikk se en masse kenguruer, mange med barn. De gikk eller lå fritt. Kengurubarna var litt redde når vi prøvde å klappe dem, men de bare hoppet ned i posen til moren og fant trygghet, en fin praktisk, moderlig løsning. Bjørnene som parken er oppkalt etter, Koalabjørnen, var et

morsomt syn. De satt oppe i trærne. Noen av dem sov, andre gjengjeldte bare forundret spørrende øyne. De var søte små skapninger som ikke var større enn teddybjørner. Vi vandret rundt og så på strutser, papegøyer og påfugler, litt av et natursyn.

Det stedet hvor vi spiste var ganske originalt og morsomt. Det hadde vært en sjøbod «lagerhus», som nå var innredet som restaurant. Mye av datidens ting som f.eks. de gamle trossene var der og i dem hang det sekker som forklarte tydelig hvordan de hadde blitt brukt. Store trekasser var stablet opp som om det ennå var et lager. Måltidet var herlig.

Dagen etter gikk vi til kai for å laste for New Zealand. Her benyttet jeg anledningen til å gå på land. Jeg besøkte Captain Cook's museum som ligger på Botany Bay. Cook landet der den 29. april 1770 med H.M. Bork «ENDEAVOUR» og han forlot England i 1768 og kom til Tahiti. Derfra seilte han til New Zealand hvor Cook brukte seks måneder på å kartlegge kysten. Senere seilte han rundt omkring og fikk så en meget sterk vind som førte ham til østkysten av Australia. Atten år senere den 18. januar 1788 kom den første flåten til Botany Bay og startet den første kolonien med militære, sivilister og slaver som bygget opp Australia.

Vi skulle gå den motsatte veien, vi skulle til New Zealand med last, og ville bruke fire dager på turen.

Den 20. januar lå vi fortøyd ved kai i Lyttelton, et lite pent sted. Men vel 2 mil fra Lyttelton var det en større by på ca. trehundretusen innbyggere, Christchurch. Vi

tok bussen dit og den kostet ikke mer enn 60 cent. Det morsomste var at på bussen sto det reklamert «Bussen kjører billigere enn hva en is koster». Dette skulle vår samferdselsminister ha sett.

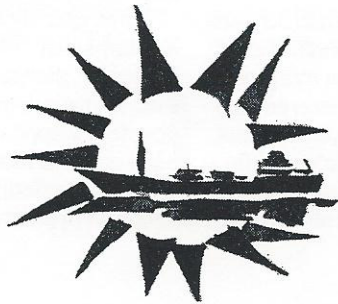
Så tilbake til Singapore. Vi skulle gå langs kysten av Australia og vi måtte ha los i tre døgn. I Torres stredet har Captain Cook gitt øyene navn etter ukens dager. Han kom f.eks. til Monday Island den ene dagen, neste gang han kom til en øy kalte han den Tuesday Island osv.

Naturen langs kysten var vakker, høye fjell, mye skog, det levde enda negre der. Det sies at disse negrene skal være noe av det styggeste som finnes på jorden, og da så. Dagene gikk, solen var oppe og jeg lå på dekk og solte meg og fikk flott brunfarge. Værst var det med nesen. Den hadde flasset mange ganger allerede og var helt rød. Noen kalte det rødvinnsnese, ja en må tåle litt for skjønnheten. I Singapore skulle vi ligge helt til den 24. februar, så jeg reiste hjem derfra sammen med kaptein Flø og stuert Bjerkan.

I Singapore ligger båtene til ankers ganske langt ute på reia og vi brukte over to timer inn til land hvor jeg tok en shoppingdag. Singapore er en vakker og ren by. Hvis en kaster papir på gaten kan en om politiet ser det få S\$ 50,- i mulkt -, noe til ettertanke her på bjerget.

Siste etappen på reisen var flyturen hjem til Oslo. Min reise var slutt og nå kan jeg si, du verden for en fin tur, tross mine bange anelser om langfart.

*Jeg takker rederiet og kaptein Flø og hans folk for en flott «pensjonist»-ferie.*





# «Den unge Styrmand» av 1845

Nyutgitt av «SØRLANDET» 1983

Bestyrer Olav D. Kongevold i Stiftelsen Fullriggeren «Sørlandet» skriver at han kom over et originaleksemplar av boken «Den unge Styrmand» av 1845, som var den første alminnelige lærebok for styrmenn her til lands. Han fikk gitt boken ut i ny utgave i 1983 til bruk bl.a. ved under-

visningen i sjøfartshistorie og stiftelsens øvrige bestrebelser for å styrke interessen for norsk seilskutetradisjon og norsk skipsfart.

Vi gjengir original-bokens omslagsside, samt hva bestyrer Kongevold skriver i forordet til den nye utgaven.

## Den unge Styrmand,

eller

### Veiledning

til at kjende de

### viktigste Pligter i Coffardifarten.

af

G. Suenungsen,  
Skibsfører.



(Pris 16/8)

Cfien, 1845.

Trykt og forlagt af J. Welgaard.

DEN UNGE STYRMAND  
eller  
Veiledning  
til at kjende de  
viktigste Pligter i Coffardifarten

Da et originaleksemplar av denne gamle lærebok kom meg i hende, fant jeg at den inneholdt lærdom og erfaringer som selv i dag har aktualitet, og som knapt finnes i andre bøker om sjømannskap og seilskip.

Den inneholder også opplysninger av kulturhistorisk verdi og med en tidskoloritt som er helt spesiell.

Da den er trykket med gotiske bokstaver, er originalen unektelig tunglest for de fleste i dag, og vi har derfor sørget for å få den omskrevet og trykket på nytt.

Vår hensikt er primært å benytte den ombord i Fullriggeren "Sørlandet" ved undervisning i sjøfartshistorie og sjømannskap.

Den vil også være verdifull ved andre skoleslag, og den antas å ha interesse for mange mennesker som ønsker å vite mer om forholdene til sjøs i gamle dager.

Kristiansand, 25. januar 1983

*Olav D. Kongevold*  
Olav D. Kongevold  
Orlogskaptein  
Bestyrer

**Da det sikkert er mange av våre lesere som er interessert, gjengir vi i det følgende noen «småbiter» fra boken.**

### **FORERINDRING**

Det gamle Ordsprog siger alltid: «Ungdom og Erfaring følges sjelden ad», og mindst paa Søen, hvor man aldrig bliver fuldlærd. Det har i flere Aar været mit Formaals at udgive nogle Regler for den Ukyndige, saasom jeg selv har erfaret, at mange unge Mennesker, der have faaet Ansættelse som Styrmand, sjelden have svaret til det, det burde være: men at Skibsførerne, der tildeels have nok med deres eget, have tillige maattet forestaa Begges. Mine ringe Evner som Forfatter er mig fuldkommen bevidst, dog i Tillid til gunstig Overbærelse af den mere kyndige Søemand, og i den Tanke, at intet menneskelig Værk er fuldkommen, har jeg, ei uden Frygt, endelig ladet udkomme denne lille Udgave, hvis Hensigt er at give Eder, mine unge Styrmand, en liden Veiledning i det farefulde Hverv, som I have valgt Eder til Levevei, og som jeg haaber om den bliver befulgt, vil være tilstrækkelig for en Styrmand til han kan erhverve sig noget Bedre.

### **OM SKIBETS MODTAGELSE**

Naar man er antaget som Styrmand med et Skib, Brig eller anderledes riggede Fartøier – «de tvende sidste er det Forfatteren henholder sig til i det Efterfølgende» – og møder ombord, er det hans første Pligt, at gjøre sig bekendt med Skibets Mangler paa Skraaget, om dets staaende og løbende Rigger og om den Sidste er i complet Stand, ligeledes Seilene, og hvormange der haves,

Farkaaster, Pumperne, om de er i god Stand, samt Pumperedskaperne, at intet mangler. Compasserne, Logglasse og Linne, Lod og Linne, Fortøiningstouge og andet Spare-Tougverk, samt enhver anden Ting, som gjemmes nede om Læ. Er den forrige Styrmand tilstede, er han forbunden til at forevise enhver Gjenstand, der er værd Opmærksomhed, om den sidst Antagne ikke selv vil staa til Ansvar, og haves der Inventarliste, da bør den nøie gjennemgaaes, og findes der Mangler, da at gjøre Anmærkninger, ligeledes paaføres hvad som senere er kjøbt til Skibet.

### **OM UDKIK**

Denne er en af de vanskeligste Poster, som ikke noksom kan paalægges ikke alene enkelt mand, men alle Vagtfolkene i mørke Nætter; selv som Skipper har jeg ikke vægret mig for at deeltage heri naar vi have været i knapt Farvand og omringet av Seilere, hvor det gjælder en hurtig Beslutning, for at gaae klar af hverandre; dessuden forebygger det Conversation mellæm Folkene, som de er saameget tilbøielige til, om den vagthavende Officier er tilstede.

### **OPPHOLD I FREMMEDE HAVNE**

I disse bør Styrmanden altid paasee, at en Mand altid er paa Dækket baade Dag og Nat, om Skibet end ligger nok saa godt fortøiet. Denne Forsømmelse har ofte forarsaget Tab av Aarer i Farkosterne, Bøie og Bøiereeb paa Ankerne; Tyvene have end ogsaa været saa dristige, naar de have seet det uden Vagt eller at denne har sovet, at de har taget med sig, hvad de have overkommet. Dette er ingen Sjeldenhed i spanske, portugisiske og nederlandske Havne. Dette Tab kan Skibsføreren fordre Styrmanden til at



betale, om han har forsømt denne Forsigtig-  
het; er det derimod Vagten, som har sovet  
eller uden Aarsag gaaet af Dækket, bør han  
erstatte Tabet, om han har noget at betale  
med.

## OM PROVIANT OG VAND

Disse Artikler udfordre ligeledes Styr-  
mandens, ifald ingen 2den Styrmand er  
ombord, sparsommelig Forvaltning. Den  
bør udveies nøiaktig og med riktig Vægt, dog,  
er der meget Been i Kjød eller Flesk, bør et  
passende Tillæg gives ogsom jeg aldrig har  
hørt paatalt af nogen Skibsførere eller Reder.  
Proviantbog bør han ligeledes holde, og deri  
indføre Alt, hvad der udveies saavel til  
Mannskapet som Kahytten, hvilken sidste  
kan tiltrænge snart Lidet snart Meget, alt  
eftersom der haves Lodser og Toldbetjente  
ombord. Den Proviand, som modtages, bør  
ligeledes indføres endog indtil fersk Kjød  
eller Flesk i Udlandet. Den bør jevnlig  
efterses for Muggenhed, og om Styrtinger  
i svær Storm kommer til den, som ofte kan  
være Tilfælde, da bør den ved første Anled-  
ning tages op paa Dækket og det Beskadigede  
afsondres fra det Gode, er det Gryn eller  
Erter, kan disse vaskes ud i fersk Vand,  
tørres og bruges først, ifald Skaden ikke  
allerede er gaaet over til Muggenhed; er det  
brød, da fraskjæres det Vaade eller Beska-  
digede, som da lægges ovenpaa det Tørre,  
for at bruges først. Holder fartøiet Søen  
længe og Veiret er godt bør al Proviand,  
saasom: Brød, Gryn, Erter, Stokfisk m.m.  
tages paa Dækket og luftes, og, om Noget er  
beskadiget, fraskilles; med Gryn gjør man  
bedst i at hænge dem op i en sæk naar det  
blæser lidt, skjære Hul i en en af Enderne og  
lade dem rende saa sagte ud paa et Seil, da de  
derved befries fra Midder og anden Ureen-  
lighed; erterne bør ligeledes spredes tyndt  
paa et Seil i Solvarme, hvor de Orme, som de  
tildeels kunne være fulde af, ville krybe ut;

Brødet bør med Haandbørster befries fra  
Orm, Spindelvæv og det Mugne fraskjæres.  
Man kommer da tillige til Kundskab om,  
hvormeget man har i behold, og, om reisen  
seer ud til at blive langvarig, da at gjøre de  
nødvendige Indskrænkninger. Vandets Til-  
syn er ligesaa vigtig som proviantens ifald  
Reisen bliver lang; derfor vil jeg anbefale  
enhver Styrmand at have Opsigt med Kok-  
Drengen naar Skibet kommer til Søes, og  
forinden at have alle Fadene fulde. Jeg er  
ofte kommet efter, at der har været brugt  
fersk Vand til at koke Potetes i og vaske op  
med, for at spare sig den Umage at hale op  
Søvand, og hvorved det hele Mandskab kan  
siden komme til at lide. Mange have været  
nødsaget til at søge Nødhavn for denne  
Artikkels skyld - Reisen til Forsinkelse og  
Rederiet til Bekostning. For at udstrække  
dette Gode, som man ikke tilbørlig veed at  
sætte Priis paa, førend man mangler det, vil  
jeg anbefale enhver, naar Skibet er til Søes,  
at bruge saameget Søvand til Grød og  
Velling, at Maden bliver passe salt; Erfaren-  
hed har lært mig, at Maden med Søvand  
smager ligesaagodt, som om den er ordentlig  
saltet, og tænk hvilken Besparelse det vil  
have til Følge, om man holder Søen længe!  
Bruges Stokfisk, da maa den, om reisen  
bliver lang, sparsomt gives, og heller bruge  
Kjød eller Flesk istedet, og som bør altid  
godt udvandes; thi jo mindre salt Mad man  
kan spise paa lange Reiser desbedre er det  
for Sundheden. Vandfade som ligger under  
Læ, bør ofte inspiceres af Styrmanden for  
Lekage eller Omdreining med Spundsei,  
«som desværre sjelden holder tæt» efter  
svær Storm, hvori Skibet har arbeidet meget.  
Med Veden holdes ligeledes et vaaget Øie og  
at Ilden slukkes paa Cabysen, naar man  
ikke har mere Brug for den; thie indtræffer  
Mangel er man ofte nødt til at hygge op inntil  
Spare-Rundholter, for at faa Maden kokt.  
Inden Fartøiet udgaar af fremmede havn  
bør Styrmanden eller 2den Styrmand under-  
rette Føreren om, hvormeget proviant der



haves i Behold, saafremt denne ikke allerede har forlangt det. Denne Forsømmelse vil paadrage den Skyldige mange Ubehageligheder om det i Søen kommer til mangel, og hvilket mange Matroser benytter sig af for at blive fri for Skibmaning eller andet Arbeide, som ikke vedkommer Skibets Maneuver.

### OM SUBORDINATION

Skibets eller Fartøiets Fører er det Heles Overhoved, og næst efter ham Styrmanden, som har at modtage hans Befalinger, hvilke han igjen har at bringe i Udførelse ved Mandskabet, saafremt det ikke er i Søen paa hans egen Vakt og som han da selv lader udføre. Saaledes som Styrmanden ønsker at adlydes og respecteres af Mandskabet fra Baadsmænd til Drengen, saaledes staar han i samme Forhold til sin Foresatte, hvor han har at forespørge sig om, hvad der skal gjøres, saafremt han ikke selv veed det, som er meest nødvendigt til Reisens Fremme.

Mandskabet bør han byde over med Mildhed, men i en fast og alvorlig Tone, og om han forhen fra flere Sider har overtænkt hvad han befaler, ikke lade sig afslaa; thi faae de først Bugten ville de ogsaa have begge Enderne; dog kan en fornuftig og erfaren Søemands Raad gjerne tages til Følge, naar han finder dette bedre end sit eget, uten at udsætte sig for at ansees for ukyndig. En fortrolig Omgang bør afværges saavel ombord som iland, og meest i Værts- og Dansehuse; thi derved bliver man snart Bon Camerat; lad dem kuns sige, at jeg er stolt, dette skader ikke; vil man ved visse Anledninger gjøre dem lidt tilgode, kan man give dem nogle Skilling til Fortæring; Selskab af Ligemænd passer bedst for enhver Stand.

Ethvert Landlov bør undgaaes saameget som mulig, og naar dette tillades, da at være ombord til bestemt Tid nemlig kl. 8 Aften; herved setter man sig i Respect hos Mand-

skabet og kan fordre dem til at være ligesaa bestemte, ei at tale om, hvad man sparer i sin Pung, og som kan være godt at have i behold, naar man kommer hjem desuden undgaar man den Fare at komme i slet Selskab, slette Huse, i hvilke desværre manges Søemand har foraarsaget sig Onder, hvoraf man maa føle sorgelige Følger al sin Levetid. ingen veed hvad Sundheden er, uden den, som savner den, og Held Dig, om Du kan sige dig fri for ved egen brøde at have tabt Sundheden! Gode Bøgers Læsning, saasom: Reisebeskrivelser, Navigations- og Lovbøger vedkommende Søevæsnet, ere at anbefale; derved styrker Du, unge Styrmand! din Forstand, danner dig med Tiden til en duelig Skibsfører, ei at tale om den Tidsfordriv det skjænker dig i dine eensomme Timer.

*Fra innholdsfortegnelsen nevner vi videre kapitler som:*

Om Innladning  
Om journalen  
Om reisens fortsættelse  
Skibet til søs  
Kystseilas og aaben søe  
Stagvende  
Koe-vending  
Samme vending naar man ligger for svigtet mesan.  
At splidse en merseraae.  
At bjerge et underlæseil med kulig.  
At lændse med storm.  
At kappe master.  
At søge land.  
At holde klart anker.  
Om dødsfall paa reisen.

*Hvis der er noen som ønsker å gå nærmere inn i Den unge Styrmands gjøren og laden er boken å få kjøpt hos Stiftelsen Fullriggeren «Sørlandet», Gravene 2, 4600 Kristiansand S. Prisen er kr. 35,-.*

*GOD SEILAS!*



# Vårforneimmelser

Av T. Svendsen

Det er vår i luften; nu graves rustpikker og stålborster frem fra de innerste hyller i skapene under midtskib og bakk, og mønjespøseene blir hentet opp i store antall fra forepeak'en. Tiden er moden for å fors-kjønne våre gamle damer (de litt nyere også, forresten), og i løpet av få måneder vil de fleste ha fått sin hårdt tiltrengte make-up. Det er Nordsjø-båtene det tenkes på; gjennom storm og kuling, is og sne, skal det godt gjøres å holde fasaden, skjønt det slett ikke er så ille som man skulle ha grunn til å tro.

Nu er det ikke lenge før gamle madrasser og falmende ulltepper (unnskyld blanket's) finner veien til skorsteinsdekk og «monkey-topp». Her skal bleke skipperponduser og styrmannskropper få sine hårdt tiltrengte C-vitaminer, og akter skal det samme skje oss i «slummen», bare ispedd litt sot fra vår rederimerkebærende skorstein, selve vårt varemerke. Våre kvinnelige innslag vil benytte eftermiddagen flittig til samme sysler, både med og uten beskyttende overdel. Men det er jo slik verden er idag.

Tankene går da også hjem til gamlelandet; byenes uterestorasjoner lokker med sine fargerike parasoller og ølreklamer (er ikke de forresten forbudt?), og mang en nordmann finner veien til disse tørsteslukkende oaser på sin vandring i asfaltjungelen. Her kan man sitte med sine syndige tanker, og beskue de mange, vakre pikeben som forførisk passerer på fortauet utenfor; vrikkende hoftepartier og struttende bryster, som gjør sitt ytterste for å trenge gjennom de mest gjen-nomsiktige bluser; jo, det er ingen tvil, det er vår i luften!

Og hva kan sammenlignes med den norske vår? Ingenting, vil vi svare. Tiden er kommet da vi alle skal hjem til gressplener og beising, ungemas og irriterte kjerringer! Slik er livet, og uten alle disse symptomene ville man ikke kjenne årstiden igjen. Ingen hus blir noen-gang ferdig bygget, ingen hage ferdig stelt, og man vender på høsten tilbake til sin arbeids-plass for å puste ut på lugaren efter en slitsom vår og sommer. Igrunnen er vi noen merke-lige skapninger.

Men ikke alle har denne vår-gleden hjem-me, skibene må videre, og noen må også bemanne dem. Om ikke familieidyllen her-sker i disse måneder, finnes jo andre gleder. Stockholmsskjærgården med sine tusenvis av holmer og skjær er et vakkert skue, ikke minst det som ligger og soler seg der. Sjelden blir vel kikkerten så flittig brukt som nettopp i slike farvann, men det er kanskje nødvendig for navigasjonen. Farvannet er jo trangt.

Hjemme på slippet hersker fullstendig kaos; det males, mønjes, lakkes og skrapes, om enn i en noe annen rekkefølge. Båtpraten går livlig blant hobby-sjøfolkene, og nyopp-fattede sjømannsuttrykk gjaller mellom skrogene. Det gjelder å ha greie på sakene. Snart byttes kjeledressene ut med blazer og hvite bukser, seilerlue på snei og hvite seilersko. Ferden går så utover, for kanskje å kullseile ved Drøbak, og taxi hjem til OBOS-blokken på Grorud. Det er mange kategorier sjøfolk.

Men det viktigste folkens: **DET ER VÅR!**

**Angående båtenes posisjoner, og de nærmeste pårørendes muligheter til å få sendt post direkte til skipet, da 10 uker kan være lenge å vente på brev.**

*(Mel.: Eg hadde ein gong ein båt)  
(Kari og Ivar Medaas)*

De spør om hvorhen vi er,  
er vi fjern, eller er vi nær?  
Et spørsmål som lyder gang etter gang.  
Hva svarer man så?  
Hva mer kan vi få?  
For neste «Tanker», kommer til våren en gang.

Så derfor vi undrer oss på:  
Hva mere kan gjøres nå?  
Ei liste med agentens navn, og adresse var bra.  
Samt hvorhen vi er,  
kanskje her, kanskje der?  
En gang i må'nen, det ville vært veldig bra.

Det har vel vært luftet før,  
så unnskyld meg at jeg spør.  
Med telefontakster høyt oppe i sky.  
Når skal det si stopp,  
med at taksten går opp?  
Så tankene bør, vel helst, med brevene fly?

*R. Wallin  
M/T «Texaco Bergen»*



# Til ettertanke

## - EPA -

Dette var da en forunderlig overskift, men barnet skal jo ha et navn, og som dere vil skjønne etterhvert - eller ganske snart - kunne det ikke blitt noen annen overskrift.

Historien begynner med at jeg sto opp en lørdag - ikke morgen i vanlig forstand, men passende for meg, ca. kl. 0900. På en eller annen måte måtte jeg ha fått det gale beinet ut først - for jeg synes - ja, hva synes jeg - jo livet denne «lørdags morgen» var grått - været ute var like grått som min stemning - altså «En lørdags morgen i Moll».

Ingen var hjemme - ingen tok vare på meg - og selv når jeg gikk og ruslet på rette veien følte det som å gå i motbakke. Merkelig - Selvfølelsen sank.

Under min vandring traff jeg på skiltet - EPA - grønt og innbydende, - optimistisk til skilt å være - forlokkende -. Kom til meg - kjøp, jeg har noe som passer deg (sa liksom skiltet). Jeg tuslet inn noe mer optimistisk for, ha-ha nå tenkte jeg, nå skal jeg endelig få en skikkelig langbukse som ikke glir av min lille fotball - men dessverre, ingen bukse i min livvidde. Hva i all verden er galt med buksene?

Jeg vandret bort til en i bedriften ansatt, som etter å ha tygget tyggegummien omtrent ut, - ser på meg - ovenfra - rundt og rundt igjen (det tar tid), og spør «Hva kan jeg hjelpe med?» - Jeg får ikke engang sagt størrelse, før svaret:

*Ekspeditrisen:* Deres størrelse fører vi dessverre ikke - jeg anbefaler Dem å forsøke forretninger som fører noe for Dem.

*Jeg:* Ja, hvem gjør det?

*Ekspeditrisen:* Det finner De sikkert ut i katalogen.

*Jeg:* Har ikke EPA slike størrelser - Det er jo mange av oss (tror jeg)?

*Ekspeditrisen:* Nei, vi må konsentrere oss om vanlige mennesker.

*Jeg:* Men er ikke EPA et sted for alle kjøpere? Hva betyr egentlig EPA? (nå begynner jeg å bli stygg).

*Ekspeditrisen:* EPA det betyr EPA.

*Jeg:* Men det betyr vel noe denne forkortelsen?

*Ekspeditrisen:* det betyr EPA - og jeg skjønner ikke hvorfor dere spør om det - jeg har vært her i mange år.

*Jeg:* Men det er vel en forklaring. Kanskje - f.eks. Erik Peder Antonsen - eller for ikke å diskriminere kjønnsroller - Erika Pedreine Antonsen eller hva tror du (vi er blitt dus) det kan være, (jeg blir mer og mer infam).

*Ekspeditrisen:* Du - du jeg vet ikke no om dette - spør hu der.

Vel, så kom - hu der - og hun sier.

*Hu der:* Jeg har hørt på dere - og jeg vet ikke annet enn at denna butikken heter EPA, men betyr det så mye for dere - så spørr avdelingssjefen.

For første gang denne grå lørdagen syntes jeg å tone inn farger i mitt sinn -. Jeg hadde

ikke fått bukse som passet, men jeg hadde satt fast betjeningen i ett sentralt spørsmål? – Jeg begynte å like meg selv.

Da kom avdelingssjefen – tilsynelatende – rolig – men rustet til dyst – spør han –

*Avd.sjefen:* Jeg skjønner dere vil vite hva EPA betyr –

*Jeg:* Ja, i all beskjedenhet.

*Avd.sjefen:* EPA – betyr EPA – er det noe å diskutere?

*Jeg:* Nei – det betyr vel noe – en forkortelse eller hva?

*Avd.sjefen:* EPA betyr EPA og dermed BASTA.

*Jeg:* (Nå noe mer ufin) Og hva betyr BASTA.

*Avd.sjefen:* Det betyr BASTA, og rød i ansiktet og med diverse skuldertrekninger forlot han vårt koselige samtale møte, og han var ikke engang interessert i at EPA – enhetlig prisaffær.

Jeg ruslet ut med en selvgodhet – et skuldertrekk som først forstås av folk med kjennskap til kroppsspråk – BINGO – helt fornøyd med egen innsats – meg selv.

Ja, var jeg det?

Det har ikke gått mange tidsenheter før jeg følte noe ubehag – – – Hadde jeg egentlig vunnet – eller var jeg taperen?

### *Resymé*

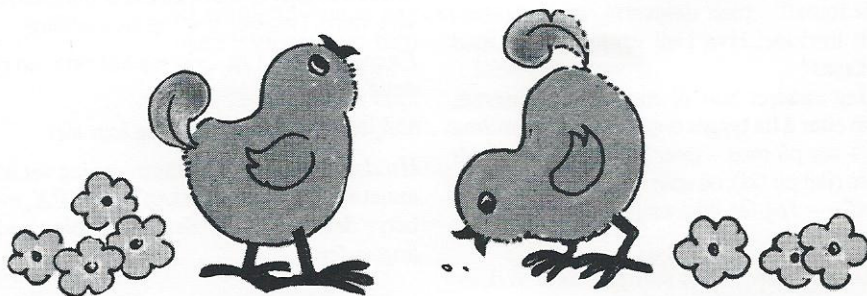
Jeg hadde vært i dårlig humør –  
Jeg fant ikke klær til min korpus –  
Jeg prøvde å hevde meg gjennom selvfølelse –  
Ved en form for unødvendig visdom – eller overlegenhet –  
Jeg prøvde ved disse midler å bli situasjons-  
nens herre –  
Jeg visste at jeg ble det ikke –  
Jeg var taperen.

Jeg som representant for Homo Sapiens, (det tenkende menneske) brukte altså vårt privilegium – våre tanker – til selvheldelse. Decartes sa riktignok «jeg tenker altså er jeg» (cognito ego sum) men jeg fant ut denne lørdagen at man burde kanskje supplere Decartes med den danske dikter Paul de Cour.

*De finnes andre mennesker til  
derfor er jeg.*

Til ettertanke.

CJ



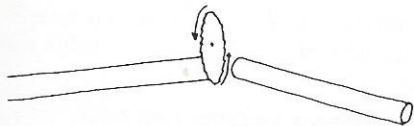


# LITT OM KJETTING

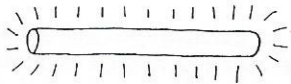
Kjetting kan være så mangt fra den lille kjettingen vi bruker ved fortøyning av fritidsbåter til kjetting i store dimensjoner til bruk på havgående fartøyer og i mer moderne tid til sikring av borerigger og oljeinstallasjoner.

Vi skal i dag se på kjetting som brukes på våre tankfartøyer, først på selve fabrikkasjonen og deretter på hvorledes man beregner kjettingdimensjon og lengde.

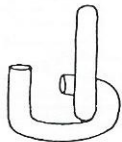
Fabrikkasjonen av kjettingen kan best forklares ved noen enkle skisser.



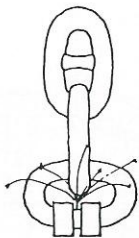
1. Runde stållengder er kappet opp i passende lengder.



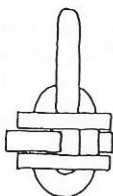
2. Stålstangen varmes opp til ca. 800°C. Dette skjer under kontroll for å sikre en jevn oppvarming.



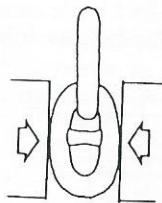
3. Stangen bøyes inn i kjettinglenken.



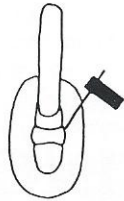
4. Løkken sveises sammen under kontroll av spenning og strømstyrke.



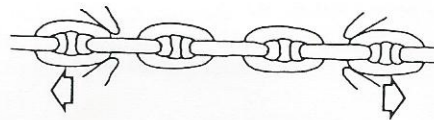
5. Skarpe kanter fra sammensveisingen fjernes i en spesiell maskin og løkken kontrolleres.



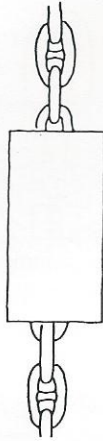
6. Den senkesmidde stolpe presses på plass med hydraulisk press mens løkken fremdeles er varm.



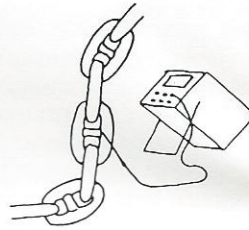
7. På kjøpers anmodning kan stolpen bli ekstra godt sikret ved sveising.



9. Kjettingen blir prøvebelastet ved en kontinuerlig metode og kontrollert for eventuelle feil. Bare korte lengder blir prøvet av gangen.



8. Kjettingen blir varmebehandlet i ovn ved en kontinuerlig prosess.

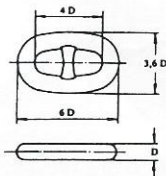


10. Sveising blir kontrollert med ultralyd.

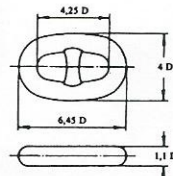
11. Kjettingen beskyttes med asfalt.

I tillegg til den vanlige løkke som er vist ovenfor finnes det flere spesialutgaver som er nødvendige for å koble sammen låsene på kjettingen og for feste av ankeret. Med lås

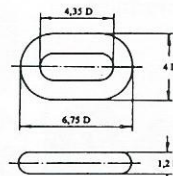
forstås en kjettinglengde som gjerne er på 15 favner eller 27,5 meter. Det mest vanlige typer av forbindelser er:



a. Vanlig løkke.

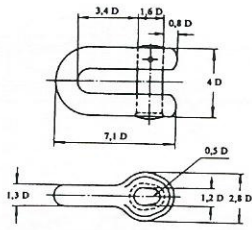


b. Stor løkke.

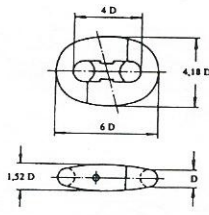


c. Ende løkke.

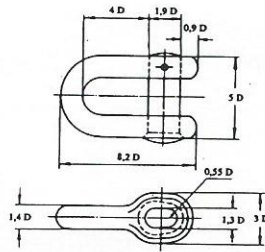




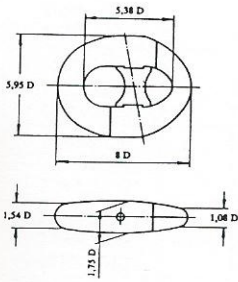
d. D-type sjakkel.



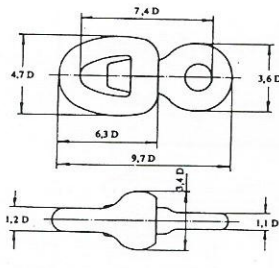
e. Kenter sjakkel.



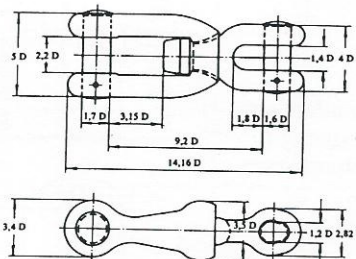
f. Anker sjakkel.



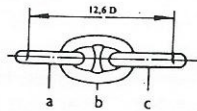
g. Kenter sjakkel for anker.



h. Svivel (for kvalitet 2).



i. Svivel med sjakkel (for alle kvaliteter).

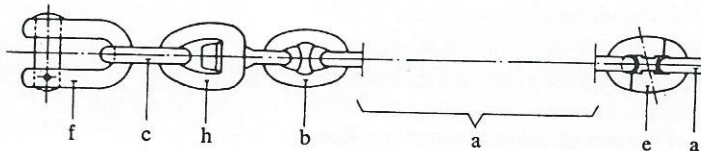


k. D = diameter på kjetting.

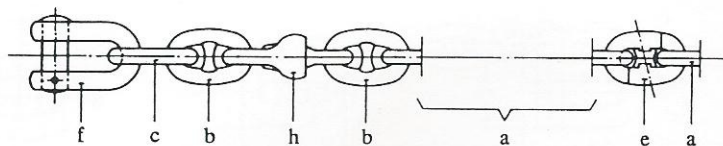
Kenter sjakkel er en patentert, demonterbar sjakkel.

Dette var litt om de forskjellige ledd. En vanlig skipskjetting består av en forløper, selve kjettingen og sikring av kjettingen i kjettingkassen.

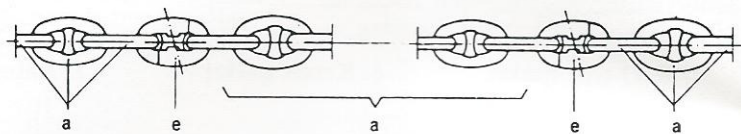
Forløper Type 1



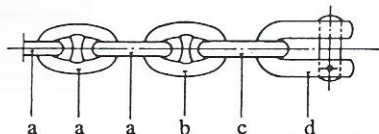
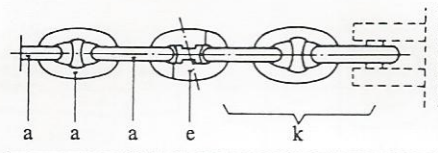
Forløper  
Type 2



Kobling  
av lås



To utførelser  
av sikring i  
kjettingkassen.



Vi har i det foregående sett på fabrikasjon og sammenkobling av ankerkjettingen og det gjenstår da å se litt på kjettingdimensjon og lengde. Hvorledes beregnes disse?

Det er klassifikasjonsselskapene som har utviklet regler og bestemmelser for dette. Til

å begynne med var det nok i alt vesentlig praktiske erfaringer som lå til grunn, men etterhvert er det utviklet såkalt empiriske formler. Hvert fartøy har et utrustningsnummer som beregnes etter følgende formel:

Utrustningsnummer  $N = \Delta^{2/3} + 2 Bh + 0,1A$

$\Delta$  = Displasement i metriske tonn ved sommer lastelinje.

$B$  = Fartøyets største bredde i meter.

$h$  =  $a+h_1+h_2 \dots h_3$  som vist på skisse.

$A$  = areal i kvadratmeter av langskipssnittet av skrog, overbygninger m.v. ved sommerdypgang.

Denne beregningen kan synes noe infløkt, og vi kan trygt overlate til klassifikasjonsselskapene å regne ut utrustningsnummeret. Når vi kjenner utrustningsnummeret kan vi

gå inn i klassifikasjonsselskapenes tabeller for tykkelse og lengde på ankerkjettingen. Tabellen ser slik ut:



UTSTYR		LENGDE	Diameter		
Nummer	Bokstav		Grad K 1	Grad K 2	Grad K 3
		Meter	mm	mm	mm
720- 780	s	467,5	48	42	
780- 840	t	467,5	50	44	
840- 910	u	467,5	52	46	40
910- 980	v	495	54	48	42
980-1060	w	495	56	50	44
1060-1140	x	495	58	50	46
1140-1220	y	522,5	60	52	46
1220-1300	z	522,5	62	54	48
1300-1390	A	522,5	64	56	50
1390-1480	B	550	66	58	50
1480-1570	C	550	68	60	52
1570-1670	D	550	70	62	54
1670-1790	E	577,5	73	64	56
1790-1930	F	577,5	76	66	58
1930-2080	G	577,5	78	68	60
2080-2230	H	605	81	70	62
2230-2380	I	605	84	73	64
2380-2530	J	605	87	76	66
2530-2700	K	632,5	90	78	68
2700-2870	L	632,5	92	81	70
2870-3040	M	632,5	95	84	73
3040-3210	N	660	97	84	76
3210-3400	O	660	100	87	78
3400-3600	P	660	102	90	78
3600-3800	Q	687,5	105	92	81
3800-4000	R	687,5	107	95	84
4000-4200	S	687,5	111	97	87
4200-4400	T	715	114	100	87
4400-4600	U	715	117	102	90
4600-4800	V	715	120	105	92

For Horten-båtene er utrustningsnummeret 2246 og ved å gå inn i tabellen ser vi at ankerkjettingen skal ha en lengde på 605 meter. Vi har tidligere nevnt at hver lås er 15 favner eller 27,5 meter og et enkelt regnestykke sier oss da at fartøyet har en ankerkjetting på 22 lås eller som noen foretrekker å si det at kjettingen er på 22 sjakler. Med hensyn til diameter på kjettingen så er den avhengig av kvalitet eller grad av stål som er brukt ved fabrikasjonen. Som regel blir beste kvalitet brukt og i eksempel med Horten-båtene har kjettingen en diameter på 64

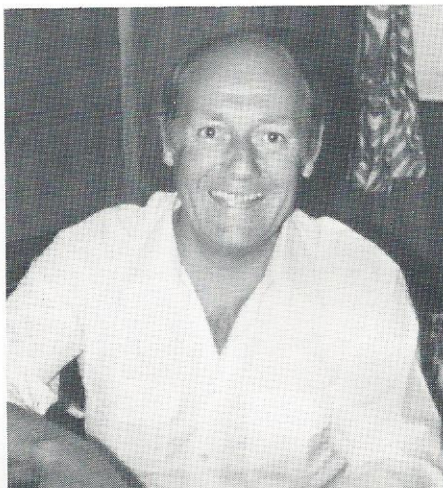
millimeter. Inkludert i beregning av tykkelse er det et korrosjonstillegg som klassifikasjonsselskapene har satt til 10%. D.v.s. at når diameter er 57,6 mm eller mindre må vedkommende lås/sjakkel fornyes. Av denne grunn blir ankerkjettingen år om annet snudd når fartøyet er i tørrdokk for å få en mest mulig jevn tæring av kjettingen.

Til slutt kan nevnes at hvert fartøy i h.h.t. reglene skal ha følgende reserve ombord: 2-Kenter sjakler, en ankersjakkel type D og 1 overgang.

## Fra vår utenrikskorrespondent

*Kaptein Louis Meisland*

En ny dag og et blankt ark var et uttrykk en kjent og beryktet kursleder åpnet dagen med. Også jeg sitter med et blankt ark foran meg. Hva som skal komme ned på arket aner jeg ikke. Det er i slike stunder jeg bedre forstår hvorfor det ikke kommer så mange innlegg som ønskelig. Da er det mye enklere å sloss med «Rasmus» rundt Lands End vinterstid. I løpet av vinteren var jeg ikke den eneste midtskips som kunne tenkt seg å bo akterut. Men for all del da ville jo de akterut ha blitt et underholdningsprogram fattigere. For underholdning er det når vi skal slite oss akterover med «Rasmus» på lur. Ikke bare har «Rasmus» stadig kommet over stormbrua, han har hatt hele slekten med seg. Sannelig har maten kostet oss om ikke blod, svette og tårer, så iallfall slit og våte klær. Flesteparten kjenner godt strekningen Pembroke - Lands End. Mange rare antrekk og stilarter ble observert over stormbrua i løpet av vinteren. Rart maten skal være så nødvendig og ettertraktet. Men underholdende var det for dem som så på. Bare smilende ansikter møtte oss når vi nærmest som druknede katter nærmet oss messa. Aner forresten ikke hvordan en druknet katt ser ut. I messa klarte vi oss noe bedre enn dem akterut. Når alt som stod på bordet pluss bordet tok seg en forflytning var det helst maskinistene det gikk utover. Når de havnet under bordet med kaffe og mat over seg fant vi at turen over stormbrua var vel verd. La oss likevel ikke glemme at vi hadde fint vær både 1.12 og 12.1. Men all slingringa til tross, vi fortsetter gjerne. Hva har vi vel som alternativ fartsmønster hvis Canvey forsvinner. Det er noe som faktisk gir grunn til



bekymring, tror jeg. Antall lossehavner har gått drastisk ned i England de siste årene. Rørledning mellom Pembroke og Canvey blir antagelig virkelighet om ikke altfor mange år. Hvor står vi da? Har vi plutselig en båt for mye i vårt eie? Ikke helt lyse fremtidsutsikter. Da hjelper det lite om vi vel noe utenkelig skulle overta noen gamle Getty båter.

Som alle aktive OL-deltakere er også jeg i gang med de siste forberedelsene før konkurransene begynner. Skal blant annet legge opp lapskaus for 14 dager. Ikke minst viktig, ut med telefonen. Så er det bare å finne godstolen fram og ha nødvendige forfriskninger innen rekkevidde. Det kan gjøres hurtig når vi skriver, OL er faktisk allerede ferdig for min del. Jeg avsluttet da Anne Jahren gikk inn til bronse på 20 km. Da tok jeg skiene fatt og gikk samme distanse. Trengte bare ca. 90 min. mer enn henne. Ikke dårlig når jeg måtte smøre skiene sjøl og gikk uten noen form for sekundering. Først i løypa var jeg også. Til neste OL regner jeg med å ha Lars Erik Eriksen som trener og samme sponsor som ham. Takk for meg.

PS. Er for tiden sengeliggende, det er ikke Anne Jahren.



# En kontorist på mini-cruise

Det var «TEXACO BALTIC» der ute i østen som var ønskemålet.

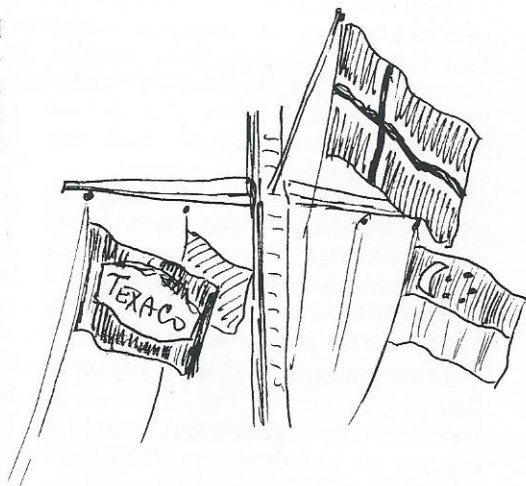
Av E. Hornfelt

Hun hadde seilt «alene» der ute i det fjerne i en hel liten evighet og for meg som «hjemmekontakt» på kontoret var hun kommet litt på avstand selv om satelittkommunikasjon og direkte telefon- og telexforbindelse har gjort forbindelsene like gode som tidligere da farten gikk like utenfor «stuedøra» i Skandinavia- og Nordsjøfart.

Det er ikke alltid det passer å reise slik heller, men i februar-mørket var det ikke mye som holdt igjen da anledningen bød seg. – Opplegget var ikke av det aller beste: «TEXACO BALTIC» var «arbeidsløs» og skulle ligge til ankers utenfor Singapore. For meg var det viktigste å være ombord, så fikk vi heller se hvordan det utviklet seg.

Flyturen utover ble lang selv med direkte fly. Jeg skjønner godt at det kan være så som så å gå opplagt til å arbeide med en gang hvis det blir å gå rett ombord fra flyplassen.

Selv fikk jeg et døgn opphold i Singapore – litt av en by. Velkomst på fin flyplass hvor det var god plass, store haller med fossefall, greie tollere og blide mennesker. Veien inn til byen var rene haven med blomstrende busker og trær på begge sider. Inn i byen – liv og røre overalt. Enten ble hus revet ned, eller så var det husbygging. Det gikk kanskje litt fort, for det ble lite igjen av det gamle «Chinatown» som turistmål. Det ble bygget skyskraperer – kontorbygg og storhoteller som etterhvert synes å skulle overgå de tidligere i eleganse og spesielle attraksjoner. Store boligblokker i utkanten skal huse folk som



flytter ut av små, gamle hus. Litt av en omstilling for hele samfunnet.

Handel ble det også, det er vel det Singapore er mest kjent for, men for en nyankommet nordbo uten erfaring i å prutte med pokerfjes, ble det vel ikke så veldig mye innspart. Men, moro var det.

Det bar forresten ombord dagen etter – hjertelig gjensyn og nye fjes, bl.a. de to fra Singapore som kom ombord som vikarer ifjor sommer. Flinke folk, blide og arbeidsomme.

«TEXACO BALTIC» lå «off limit» utenfor Western Anchorage, d.v.s. utenfor Singapores territorialfarvann ute i Malaccastredet halvveis over mot Indonesia. Det tar 3½ time med båt utover så det blir ikke noen

anledninger til bytur sålenge skipet ligger til ankers.

For de som allerede hadde noen uker i sjøen, var det kanskje ergerlig å være så nær og dog så fjernt, men for meg var det å være ombord mer enn nok, og dagene for «turisten» gikk med til å rusle rundt overalt. Det var for varmt til å sole seg, men vannet i svømmebassenget var 27° og innbød til avkjøling – dessuten kunne jeg støtte opp med svømmeknapp-poeng.

Skipet så ut som om det var nyoppusset i anledning besøket. De hadde vært heldige med været i flere uker. Rolig sjø uten overvann for en gang skyld hadde gitt anledning til å arbeide på dekket. Det var bare ristene på stormbroen som skjemet, men nå er det ikke lenge før de er skiftet.

Det er 24 personer ombord, mannskap og offiserer, men det er ikke mye å se til dem i de daglige gjøremål. F.eks. 2 mann i arbeid på dekk virker nok så «små». Men, ta en tur rundt omkring – da dukker det opp folk overalt, travelt opptatt med sitt.

En livbåtmanøver bringer «alle mann på dekk» og en rund-tur i finværet med en kontroll på utstyret gir også anledning til å se nærmere på «Moderskipet» «TEXACO BALTIC» som nå har vært i fart i over 2 år siden siste verkstedopphold. Det nye selvpolerende malingen på bunn og belte har vært fin – det er ikke noe groe å se. Bare farveskjolder av de forskjellige lag maling idet noen felter er slitt ned «selvpolert» mer enn andre og det gir en uvant effekt.

Det er også en annen ting som samler – grillaften på poopen i solnedgang. Høres det ikke fint ut? Det var hyggelig også, selv om solen var borte bak skyer. Grill-party skaper stemning og det er bare synd at maven blir så fort mett. Mørt australsk kjøtt, mmmmmm – og den australske rødvinen er heller ikke dårlig. Endelig – lasteordre: Inn til Singapore for last til Sattahip og Bangkok. De fleste fikk seg en tur i land, men for noen ble det bare

lange øyekast inn til byen. Det er jo når skipet er iland det kan bli mye å gjøre.

Eksotisk navn og reisemål, Sattahip, en marinestasjon sydøst for Bangkok. Der det først måtte losses noe til mindre båter utenfor havnen. Det var for grunt innover, men vi kom da inn. Da dette var en marinestasjon, var det greie forhold uten en masse småbåter med forskjellige «tilbud» langs skutesiden.

Herfra ble det anledning til en «taxitur» til Pattaya, badestranden og «småbyen» som er blitt så kjent blant turister etterhvert. «Turismen» er i full utvikling med storhotell, og flere mindre hoteller under bygging bak selve stranden. Vi var på aftentur for «å se livet» så vi havnet i «byen» der hoved- og sidegatene myldret av folk: turister, lokale selgere og damer som fylte restauranter, kaffehus, barer med opptreden og – uten, små butikker av alle slag. Lysreklamer og musikk i alle farger og nivå – hele natten. Litt av en opplevelse, men ikke noe å leve i.

Vi passerte over «bar'en» utenfor Bangkok med bare ½ meter gjørmevann under bunnen, og så var vi på vei oppover elven. Det tok 4 timer – for meg var det rene sightseeingturen. Hele veien oppover møttes skip, og noen ventet – eller lastet/losset i lektere. Og lektere var på vei alle steder, trukket av små travle taubåter.







Hele veien oppover finnes små og store landsbyer på begge sider. I yttersvingene av elven der vannet er dypest, ligger litt større landsbyer og havneanlegg. I innersvingene er det tett kratt, siv, bambus, palmer og trær med småhus på stolper her og der, og små kanaler innover til mindre landsbyer inne i grønn-krattet. Templer og pagoder i alle landsbyer. De stikker opp over hus og trær.

«TEXACO BALTIC» skulle til Caltex anlegg i byen. Jeg kaller det å være «i byen» fordi vi hadde seilt i «tettbygd strøk» den siste timen og det var kort vei til byen. Til sentrum var det ganske langt selv om det ikke er godt å si hva som egentlig er sentrum i en by med 5 millioner innbyggere spredt i lave hus i flere områder.

Før jeg reiste hjemmefra hadde jeg fått høre at jeg måtte få opplevet mest mulig når jeg var utover, og jeg gikk jo inn for det, men etter 5-6 timer i byen med stekende sol,

varme og tett trafikk med fri eksos, ble det godt å komme ombord igjen. På kort tid ble det en smak på folkelivet og et inntrykk av byen. Masse små, koselige og interessante forretninger, travle mennesker i «sentrum». Lenger ute forretninger og «verksteder» i åpne 1. etasjer, portrom, på fortau -, ja alle steder. Lokal «mat» ble tilberedt - kokt og stekt - i «friluft» på fortauene, men fristet ikke mye.

Utover, mot Caltex-anlegget var det fattigere strøk, med blikkskur, masse mennesker som så på at andre heller ikke hadde noe å gjøre, unger, - og klesvask hengt opp mellom palmer og hus. Det satte i alle fall farge på de dårlige boforholdene.

Farge på bildet satte også blomsterselgerne oppe i byen. Der bugnet det av orkideer i alle farger. Orkideer tok jeg også med hjem, der de sto i flere uker som et hyggelig minne om «dengang da jeg var i Østen».



# Exit T/T «TEXACO BELGIUM»

*Skipsrepresentantens tale ved «graven»  
(fritt etter H. Ibsen)*

Nå da «TEXACO BELGIUM» har fått sin dom  
og ligger hvileløs og tom  
da kjære venner taler vi no'n ord  
om Belgiums vandring rundt vår jord.

Fra FMV er du kommet  
da til oss du kom var du ordent'li fin  
en skute, helt moderne, linjer som en flott delfin.

Du skulle laste all slags sorter – ikke bare ren bensin,  
det var tøy, du skulle laste rariteter som benzene  
og additiver – smøreoljer – kjemikalier og slikt  
som passer på et skip som er så flott og så unikt.





Du var trofast, ja du store – hvilken jobb du gjorde godt ved å flytte rundt i verden alskens stoffer, stort og smått. I Port Arthur og på Trinidad der var du stadig gjest, du får fra begge steder meget god attest, for din måte å håndtere all slags farefulle laster i regi av dyktige belgiumskianske entusiaster.

Til Terneuzen, Rotterdam, ja hele Europa var ditt spekter når du skvettet litt av lasten din til coaster og lekter.

Men tross alt var du en dame som ble veldig dyr å drive resultatet ble dessverre at du måtte miste livet. Din grav står på Taiwan – og jeg herfra prediker. Takk for innsatsen – og husk: Du står opp igjen som spiker.

CJ

---

---

## Jubilanter

### 10 ÅR

Stuert Pål Dalby

22. mars

Stuert Johnny Stensbøl

27. mars

## Vi gratulerer



Thomas Svanteson, 20 år i rederiet.



Nina og Per Arne Behrens giftet seg 13/1-84.

M/T «TEXACO NORGE» med satelittkommunikasjon. Nummeret er 1310 302.

# KURS

## **Nav.simulator - SMS, Trondheim**

Kaptein Sverre Einvik  
Kaptein Rindulf Horseng  
Overstyrmann Armand Hovd  
1. styrmann Bjørnar Jensen  
Kaptein Steinar Lien  
Kaptein Alf Stølann

## **ARPA, Trondheim/Tønsberg**

Overstyrmann Øivind Alexandersen  
Overstyrmann Knut Helberg  
1. styrmann Bjørnar Jensen  
Kaptein Steinar Lien  
Kaptein Alf Stølann

## **Maskin-simulator - La Guardia**

Maskinsjef Sverre Simonsen

## **Sat.Com., Oslo**

Overstyrmann Dag Aurstad  
R/O Per Arne Behrens  
Kaptein Sverre Einvik  
R/O Gro Grønvold  
Kaptein Alf Stølann  
R/O Torbjørn Sæther  
R/O Rune Wallin

## **Autronica, Trondheim**

1. maskinist Kjell Frøitland  
1. maskinist Frank Pedersen

## **Sikkerhetskurs I-III**

Arbeidsleder Per Olsen

## **Skipsmek.kurs, Fredrikstad**

Arbeidsleder Torgeir Svendsen

## **Kjølekurs, Unitor**

Maskinsjef Nils H. Olsen

## **Økonomisk drift av motorskip**

Maskinsjef Bjarne Svanes

## **Styring av verkstedopphold**

Overstyrmann Øivind Alexandersen  
Overstyrmann Oddvar Apold  
Kaptein Sverre Einvik  
Kaptein Svein Flø  
1. maskinist Bjarne Gaupset  
Maskinsjef Manfred Lund  
Maskinsjef Bjarne Nodeland  
1. maskinist Kåre Steinbru  
Kaptein Alf Stølann  
Maskinsjef Bjørn Sørø



# SIJOMANNSIDRETTEI 1983



Resultatene fra Sjømannsidretten 1983 viser at Texaco-folket er med selv om det er vanskelig å hevde seg i teten. Det er heller ikke det viktigste med sjømannsidretten der det gjelder å få flest mulig med for å stimulere til å holde seg i god form. Det skal være en mosjonsidrett og ikke en stjerne-idrett.

Men, det er en god drivkraft å ha et mål å arbeide mot, slik fredelig konkurranse gir. De individuelle resultatene viser at mange er med. Ikke alle – men her får vi ta hensyn til den farten skipene seiler i. Noen har det mer hektisk enn andre og under land er det ofte mest å gjøre.

Det er i lagkonkurransene vi kan regne med å kunne være med og hevde oss – og der er det også i 1983 «TEXACO BALTIC» som har vist størst bredde idet det også nå ble premier å hente for innsatsen:

Nr. 3 i Idrettsmerkekonkurransen  
Nr. 2 i Svømmeknappkonkurransen  
Nr. 4 i Friidrett

I stafett 4 x 25 m svømming ble «BALTIC»-folket nr. 7 av 9 lag. Ellers ble «TEXACO STOCKHOLM» nr. 36 i Norsk fotballserie, og «TEXACO OSLO» nr. 46 i sykkel-, nr. 31 i friidrett, og nr. 13 i 3 x 60 m stafett.

*VI GRATULERER!*

**Ser vi litt nærnere på resultatene, vil vi finne at det er mange av «de eldre årganger» som hevder seg bra. Gå foran! Få med dere alle «tilskuerne» og «la det gå sport i sporten» så skal vi se om det ikke blir mer «lokal» Texaco konkurranse i dette året.**



*Kaptein Flø m/frue.*

# Båtenes posisjoner

## M/T «TEXACO BALTIC»

«TEXACO BALTIC» losset i Visakhapatnam og Haldia i India i desember, før hun lastet 16-18/12 for Kurnell i Australia. Det ble en lang tur med godvær og rolig sjø i julen og nyttårshelgen. I Kurnell var det også lasting for Lyttleton og Wellington i New Zealand, før kursen ble lagt mot Singapore der det ble å vente 5-14/2 før en ny last var klar. Denne gang til Thailand, Sattahip 18/2 (en marinestasjon syd for Bangkok) og Bangkok 20/2. Etter utlossing, ordre om å laste naphta i Bahrain 5/3 for Kurnell der lossing er beregnet 4/4. - Lange «rundturer» -.

## M/T «TEXACO BERGEN»

Siden vår siste rapport om «Texaco Bergen» i slutten av oktober har skipet vært fullt beskjeftiget i sitt vanlige fartsmønster. I disse nærmere 5 måneder har skipet utført 10 reiser hvorav 5 fra Venezuela til San José i Guatemala, 3 fra Balao i Ecuador til Las Minas i Panama og 2 kort-turer fra Las Minas til Christobal.

I januar ble flat- og sidebunn skrubbet i Christobal i forbindelse med bunkring (7 timer) og operasjonen gav godt resultat. Omdreiningen øket fra 109 til 115 og farten fra 13,5 til over 15 knop.

«Texaco Bergen» har nå fått selskap med søsterskipet «Texaco Stockholm» som er satt inn i samme fartsområde.

## M/T «TEXACO BOGOTA»

fortsetter i sitt vanlige fartsmønster og laster vesentlig i Brofjorden for Ghent og andre kontinentale havner, avbrutt av enkle reiser Milford haven til engelske havner og lasting Antwerpen eller Rotterdam for samme område. I skrivende stund er skipet på vei til Le Havre hvor det skal laste for Dunkerque. I januar fikk skipet behov for verkstedhjelp til skifting av fyrganger i kjele og fikk derved et ekstra opphold i Amsterdam.



#### M/T «TEXACO NORGE»

Det går mot lysere tider, og man har kommet vel igjennom en «snill» vinter. Selv turer til Østersjøhavner har ikke medført isproblemer eller skader.

I månedsskiftet februar/mars ble Skandinaviafarten avbrutt av en reise Rotterdam-Purfleet, og det lå i luften bytte av fartsmønster med «Texaco Oslo». Noen så frem til anløp av Pembroke igjen – det er lenge siden sist. Andre håpet på retur Brofjorden og fikk rett.

I løpet av mars ble satelitt-kommunikasjonsutstyret ex «Texaco Belgium» montert ombord, en fin forbedring som betyr hurtigere og bedre kontakt med omverdenen.

«Texaco Norge» anløp hjembyen i midten av mars og vil sannsynligvis fortsette med Brofjorden som fast lastehavn.

#### M/T «TEXACO OSLO»

har fortsatt i Englandsfart hvor lasting i Pembroke og lossing i Canvey Island har vært nokså fast. Det var en tur til Ghent i slutten av november og en igjen i midten av desember. Både jul og nyttår ble tilbrakt i Pembroke. Det er fremdeles ingen sikre tegn på forandring av dette fartsmønsteret.

#### M/T «TEXACO SKANDINAVIA»

Skipets fartsmønster er ikke forandret siden forrige utgave av Texaco Tanker. I skrivende stund befinner skipet seg på St. Thomas etter lasting på Trinidad for Guayanilla, Port au Prince, St. Thomas og San Juan. 1983 ble driftsmessig et godt år for skipet. Det ble totalt fraktet 379.441 tonn fordelt på 30 lastehavner og 78 lossehavner. Dette resulterte i et netto bidrag til selskapet på 13,4 mill. kroner.

#### M/T «TEXACO STOCKHOLM»

I julenummeret av Texaco Tanker skrev vi at båten inntil videre ville fortsette i Nord-Europeisk fart, men dette varte ikke lenge. I slutten av november 1983 fikk fartøyet ordre om å laste i Brofjorden for Port Arthur, Texas. Det ankom dit ca. midten av desember og har siden den tid, bortsett fra en tur til New York distriktet, i det alt vesentlige vært beskjeftiget i det Karibiske hav og de mellom-amerikanske stater inklusiv Panamakanalen. Båten har lastet eller losset i følgende havner: Christobal, Balboa, Las Minas, Pointe-a-Pierre, La Salina, Las Minas, New York, Pointe-a-Pierre, Point Fortin, Pointe-a-Pierre, Punta Palmas, Puerto La Cruz, Coatcacoalcos, San José.

Dette var mange havner og mange navn på en gang. Vi ber leserne finne frem atlasen og finne ut hvor mange ganger fartøyet har passert Panamakanalen i vestlig og østlig retning. Vennligst send inn Deres svar til redaktøren. Først innkomne riktige svar får en premie i form av to års gratis abonnement på Texaco Tanker. Dessuten har vi to trøstepremier for riktig svar nr. 2 og 3, hvert på 1 års abonnement. Sett i gang og lykke til!



Ajour pr. 9/4 1984.

M/T «TEXACO BALTIC»  
LDSF

Kaptein  
Oversjyrmann  
1. styrmann  
1. styrmann  
2. styrmann  
Radiooffiser  
Arbeidsleder  
Matros  
Matros  
Matros  
Matros  
Leitmatros  
Maskinsjef  
1. maskinist  
1. maskinist  
2. maskinist  
Maskinassistent  
Elektriker  
Reparatør  
Reparatør  
Pumpemann  
Motormann  
Motormann  
Motormann  
Smører  
Stuert  
Kokk  
Forpl.ass.  
Forpl.ass.  
Forpl.ass.  
Skipsmek.asp.  
Skipsmek.asp.  
Skipsmek.asp.

SANNERØD, Frank  
DYB, Ivar  
HØGHEIM, Jostein  
TALBERG, Mindor  
KJÆRAAS, Lisbeth  
ANDRESEN, Kåre W.  
KALLEBERG, Karsten  
SALIM, Juraimi Bin  
PENGNUAM, Pinshuk  
AHMAD, Rahman Bin  
ABRAHAMSEN, Bjørge N.  
GUNDERSBORG, Jan E.  
FRØITLAND, Kjell  
SUNDET, Asle A.  
JARNES, Geir A.  
SOARES, Jose  
ELIASSEN, Håkon  
PUGA CABALEIRO, F.  
JENSEN, Ronny  
FORSJORD, Arne O.  
BRYNTESEN, Arnt M.  
LETH OLSEN, Elsa  
THUN, Solfrid  
DYBESLAND, Tom  
JOHANSEN, Roger

M/T «TEXACO BERGEN»  
JXHS

JOHANSEN, Kjell  
APOLD, Oddvar  
ELVEVOLD, Ottar E.  
BØE, Roar  
WALLIN, Rune  
BYSTØL, Anders  
RODRIGUEZ, Washington  
MOE, Johannes  
BILICZ, Arne S.  
MICHELSEN, Jan E.

M/T «TEXACO NORGE»  
LCWN

BRANDAL, Petter  
MØRKESDAL, Roald  
KARLSEN, Magnar  
JOHANSEN, Jon A.  
HANSEN, Jan P.  
ALTO, Peder  
POUSADA DE LA, Jose  
REINE, Jan T.  
KARAMAN, Mustafa

M/T «TEXACO BOGOTA»  
JXHS

EINVIK, Sverre  
AURSTAD, Dag A.  
SKJØNSFJELL, John  
STEFANSSON, Kristjan  
GULBRANDSEN, Per  
OLSEN, Oddvar K.  
ANDREASSEN, Ole, F.  
JOHANNESSEN, Adolf M.  
PAUL, Wilson

M/T «TEXACO NORGE»  
LCWN

NODELAND, Bjørne  
JOHANSEN, Odd  
HOLST, Odd J.  
SKATLAND, Karl  
LEIRFALL, Geir  
ERIKSEN, Bøgild  
RØNNE, Johan  
JOHANSEN, Svein  
LILLEVIK, Rune  
THUN, Terje N.

M/T «TEXACO NORGE»  
LCWN

LUND, Manfred  
BJEREN, Terje P.  
BREIVIK, Willy  
ANDERSEN, Roger  
ALBERTSEN, Rune  
HUSØY, Jarle A.  
LIA, Øivind  
NAZARENO, Abraham A.  
SKJEGSTAD, Hugo  
FERNANDES, Serafim, G.  
HALSE, Ingermund  
BEKKELUND, Svein V.  
OLSEN, Joan  
HALVORSRØD, Mona I.  
TCHORZ, Rainer  
KVERNES, Rune  
ERIKSEN, Tom V.  
HAGESKAL, Einar

M/T «TEXACO NORGE»  
LCWN

ROEL, Audun  
HØIVAAG, Bernt T.  
WALLIN, Torild  
ARNESTAD, Ruth  
PETTERSEN, Sven O.  
BRYNTESEN, Christer  
WÆRNES, Trond

M/T «TEXACO NORGE»  
LCWN

ROEL, Audun  
HØIVAAG, Bernt T.  
WALLIN, Torild  
ARNESTAD, Ruth  
PETTERSEN, Sven O.  
BRYNTESEN, Christer  
WÆRNES, Trond



M/T «TEXACO OSLO»  
JXLA

Kaptein  
Overstyrmann  
I. styrmann  
I. styrmann  
Radiooffiser  
Arbeidsleder  
Matros  
Matros  
Matros  
Leitmatros  
Maskinsjef  
1. maskinist  
2. maskinist  
Maskinassistent  
Elektriker  
Elektrikerass.  
Reparatør  
Reparatør  
Pumpemann  
Pumpemann  
Motormann  
Motormann  
Motormann  
Motormann  
Smører  
Stuert  
Kokk  
Forpl.ass.  
Forpl.ass.  
Forpl.ass.  
Skipsmek.ass.  
Skipsmek.ass. I

GJERDE, Georg  
JARNES, Asbjørn  
HUSVEGG, Erik  
  
GRØNNVOLL, Gro  
SØRENSEN, Harald J.  
TAGKUS, Almet  
BUCETA PEREZ, Juan  
GRINNBO, Bjørn  
ØBERG, Jørn  
  
OLSEN, Nils  
GAARDER, Arthur  
REIERSEN, Torstein  
HUSTAD, Viktor  
NYGÅRD, Trond  
  
AUALA, Pentti J.  
HANSEN, Arne, M.  
  
TOKLE, Arnstein  
LARSEN, Jan I.  
OLSEN, Jan K.  
LAMBRECHTS, Finn  
  
KJÆRSTAD, Bjarne  
BERNHOF, Albrig  
JOHANSEN, Ragnar  
JØRGENSEN, Tove S.  
KRISTIANSEN, Reidar  
MICHAELSEN, Øyvind  
KARLSEN, Robert J.

M/T «TEXACO SKANDINAVIA»  
LEID

STOLAN, Alf S.  
HOVD, Armand  
TARALDSEN, Trond  
SEM, Dag H.  
HEINE, Umni B.  
CALVAHAL, Jesus  
ANDERSEN, Ole K.  
INGEBRIGTSEN, Harald  
GEY QUINTAS, Manuel

HANSEN, Kenny  
AAS, Astor  
HEINE, Gunter R. L.  
TØRRING, Anton M.  
LJONE, Steinar  
BJØNTEGAARD, Trond  
JENSSEN, Arvid K.  
UTSETH, Kjell  
LILLEBOSTAD, Egil  
OLSEN, Ragnar J.

GROVASSBAKK, Sture  
MATHISEN, Hugo N.  
FAHRE, Ragnar

ANDREASSEN, Jan A.  
PETTERSEN, Nils  
GRANEGGEN, Svein  
PETTERSEN, Ase  
AAS, Gerd I.  
GRØNTVEIT, Svanhild  
RØISE, Eivind

M/T «TEXACO STOCKHOLM»  
LGBR

HANSEN, Helge  
LIA, Arne  
ALEXANDERSEN, Øivind  
JENSEN, Vidar K.  
SÆTHER, Torbjørn  
MARTINSEN, Kåre  
BRUNES, Steinar  
SKARSHAUG, Sturla  
JOHANSEN, Arne  
ORHOLM, Pål R.

STØRDAL, Øivind  
NØTSUND, Olav E.  
STORLI, Arne J.

HERMANSSON, Ebbe

ISAKSEN, Jens

BÅRDESEN, Aksel  
ISAKSEN, Stein

ELIASSEN, Jack A.  
JACOBSEN, Per B.  
HEIDENSTRØM, Ingun K.  
HAUGEN, Else M.

HALVORSEN, Jarle  
OSBORG, Øystein K.

# Folk i land

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

## *Kapteiner:*

Bakke, Idar (D)  
Brath, Otto (D)  
FLØ, Svein (D)  
Holt, Jonas (D)  
Horseng, Rindulf (D)  
Lien, Steinar (D)  
Meisland, Louis (D)  
Pedersen, Tore (D)  
Søbstad, Einar (D)  
Svanteson, Thomas (D)

## *Overstyrmenn:*

Baade, Jarle (D)  
Eeg-Larsen, Lars (F)  
Helberg, Knut (D)  
Paulsen, Willy (D)  
Rafaelsen, Idar (D)  
Roed, Bernhard (K)  
Sagebakken, Terje (D)  
Solberg, Odd (D)

## *1. styrmenn:*

Bjelland, Hjalmar (D)  
Brekke, Ragnar (F)  
Danielsen, Jan (SK)  
Frammarsvik, Helge (D)  
Gustavsen, Kåre (SK)  
Hansen, Karsten (D)  
Jenssen, Bjørnar (D)  
Rosseland, Per (M)  
Stensvold, Bjørn (D)

## *2. styrmenn:*

Melleby, Frank (S)  
Sivertsen, Harald (SK)  
Slotnes, Odd (D)  
Statøy, Tronn (SK)  
Stoknes, Odd (SK)  
Vaagan, Olav (SK)

## *Radiooffiserer:*

Åndheim, Tone (D)  
Behrens, Per A. (K)  
Jensen, Eva (D)  
Ottesen, Wenche (D)  
Solberg, Hallgeir (D)

## *Arbeidsledere:*

Kristiansen, Ivar (D)  
Rørstrøm, Alf (D)

## *Maskinsjefer:*

Engeli, Gunnar (D)  
Johnsen, Einar (D)  
Røstad, Thor (D)  
Schefte, Andreas (D)  
Simonsen, Sverre (D)  
Sørø, Bjørn (D)  
Svanes, Bjarne (D)  
Tørum, Bjørn (D)  
Wetlesen, Erling (TSAT)

## *1. maskinister:*

Gaupset, Bjarne (D)  
Hareide, Einar (D)  
Haugen, Dagfinn (D)  
Leirvaag, Dag (SK)  
Pedersen, Frank (D)  
Steinbru, Kåre (D)  
Sulland, Thor (P)

## *2. maskinister:*

Baastad, Steinar (D)  
Borge, Haakon (F)  
Edvardsen, Randor (SK)  
Eidnes, Jan (D)  
Ohlsen, Finn (F)  
Sandvik, Asbjørn (D)  
Sørvik, Dagfinn (D)  
Wingsternes, Geir (D)

## *Maskinassistenter:*

Sand, Pål (F)  
Volvik, Jan Erik (F)  
Kaufmann, Svein (D)

## *Elektrikere:*

Aakre, Stein (D)  
Andersen, Dag (F)  
Asp, Arne (S)  
Berg, Vidar (D)  
Bolkan, Børje (D)  
Gundersen, Tor (SK)  
Hegsbro, Klaus (D)  
Simonsen, Geir (P)  
Stang, Erik (F)  
Skotheim, Knut (SK)

## *Reparatører:*

Follestad, Ragnvald (D)  
Hatland, Audun (S)  
Høgenes, Odd (D)  
Holberg, Tor (S)  
Peter, Mihaly (D)

## *Pumpemenn:*

Aune, Sverre (D)  
Kimsås, Harald (F)  
Nilsen, Torbjørn (D)  
Røstad, Odd (D)

## *Stuerter:*

Edvinsen, Stig (F)  
Håland, Kjetil (D)  
Instanes, Britt (F)  
Lauritsen, Rolf (F)  
Øverkil, Dagfinn (D)  
Smelror, Bjørnar (S)  
Stensbøl, Johnny (D)  
Vee, Johannes (D)

## *Kokker:*

Andreassen, Bjørn (D)  
Amsen, Vidar (D)  
Dyrøy, Kari (D)  
Erdal, Atle (D)  
Martin, Geir (M)  
Simmersholm, Trygve (F)



## «SISTE NYTT»

Vi husker sikkert alle episoden med SAS-maskinen som «gikk i vannet» ved landing på J. F. Kennedy-flyplassen for noen uker siden. Store materielle skader, men ingen vesentlige personskader.

Blant passasjerene husker vi berømt-hetene Arve Tellefsen og Kjell Bekkelund, men ingen nevnte den tidligere Texaco-telegrafisten Gjermund Moum – som den snarrådige fyr vi kjenner – jumpet ut i flåten og tok de ferskeste bilder som kunne taes – han tjente nok mange slanter på sin høst, men Texaco Tanker har fått bruke bildene «free of charge». Takk for det Gjermund.



*Den mislykkede landingen er et faktum.*



*Passasjerene på vei i land.*



*Gjermund Moum og Kjell Bekkelund på fast grunn igjen.*