

texaco tanker

NR. 2/1984





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:
 Jens Chr. Jenssen
 Kari Halvorsen
 Per Arne Behrens

INN H O L D :

«Når det regner på presten, drypper det på klokkeren»	1	Forandring fryder	22
Sjømannskirken på Trinidad blir lagt ned	2	Til ettertanke	24
Trinidad i dag	6	Bensin og oljepriser	25
Styring av verkstedopphold	7	Verkstedopphold M/T «Texaco Bogota» ved Aalborg Verft	28
Bisverv tvang «Texaco Baltic» til å forhale	9	«Belgium»	30
Dear Folks!	10	M/B «Lille Amsterdam»	31
Litt om ankere	11	Sjøfolk krysser fjellene	32
«Bon appetit»	14	Definisjoner, forkortelser, ord og uttrykk i shipping	33
En hilsen fra M/T «Texaco Skandinavia»	15	Kurs	34
Overtro til sjøs	16	Jubilanter	35
Getty	18	Vi gratulerer	35
Kostholdet	20	Båtenes posisjoner	36
Fra matros til munk	21	Hvem seiler hvor	38
		Folk i land	40

Forsidebilde: Sjømannskirken i San Fernando, Trinidad som nå er nedlagt.

«Når det regner på presten, drypper det på klokkeren»

Av direktør Per Sundby

Det sier et gammelt ordtak og gamle ordtak skal man ikke forakte. Det ligger ofte mye erfaring og visdom i dem. For vår del er store Texaco Inc. presten mens vi spiller klokkerens rolle. Går det bra for presten gir det oss muligheter.

Vi har tidligere orientert om en av verdens største transaksjoner, nemlig Texaco's kjøp av Getty Oil for over 11 milliarder dollar, altså mellom 80 og 90 milliarder kroner. Det har hersket en liten usikkerhet om denne handelen. Det er nemlig slik i USA at myndighetene etter loven må beskytte den alminnelige kvinne og mann mot urimelige priser og betingelser og mot dårlig kvalitet og service. Med dette for øyet bestemmer den såkalte «anti-trust» loven at intet foretak skal få lov til å vokse seg så stort og sterkt at

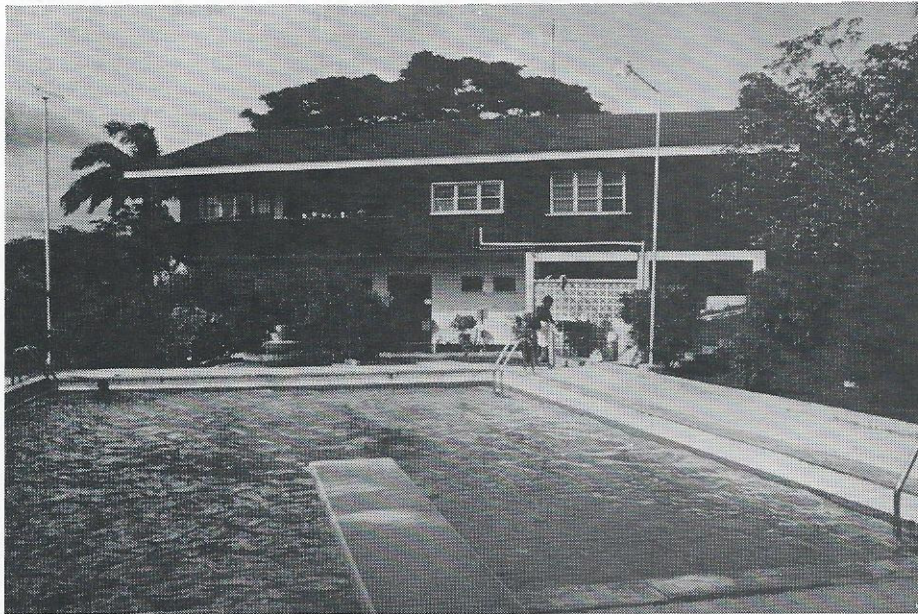
det kan få en dominerende innflytelse. Det skal være konkurranse.

Texaco og Getty er store hver for seg og sammenlagt kunne de kanskje bli så sterke at de kunne få for stor innflytelse på markedet, i et hvert fall på visse områder. Derfor var handelen avhengig av at myndighetene godkjente den. For å gi en slik godkjenning har USA-myndighetene forlangt at TEXACO må forplikte seg til å selge en mindre del av den samlede virksomhet til andre selskaper og det har Texaco gått med på.

Derved er den store Getty-handelen bragt vel i havn og vi hører nå med til et betydelig større konsern enn tidligere. Så får vi se om det kommer til å «dryppe» på oss.

Sjømannskirken på Trinidad blir lagt ned

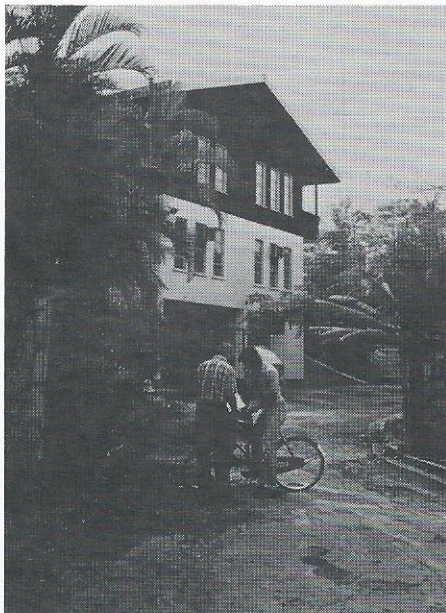
På møte i mars d.å, har Sjømannsmisjonens representantskap gjort vedtak om å legge ned virksomheten i San Fernando, Trinidad. Kirken blir stengt ca. 20 juni.



Vedtaket var ikke uventet. I senere tid har anløp av norske skip på Trinidad stadig gått ned. Det gjelder ikke minst tankfarten på San Fernando og oljehavnene rundt om. Etter grundige undersøkelser og drøftelser ble konklusjonen at det ikke var forsvarlig å fortsette. Vårt motto er å følge handelsflåten. Blir skipene borte må også Sjømannsmisjonen flytte.

Å legge ned en Sjømannskirke har aldri vært lett. Motforestillinger vil alltid melde

seg. Slik også denne gangen. Om motforestillinger har fått den vekt de fortjente har det nå ingen hensikt å drøfte. Derimot er det all grunn til å understreke at det var en bragd å få bygget Sjømannskirken på Trinidad for 19 år siden, og at dette lille stykke Norge i San Fernando har vært av største betydning. Her har norske og andre sjøfolk funnet et trygt og godt ankerfeste, og i stor utstrekning har de gjort bruk av Trinidadkirkens forskjellige tilbud om service og rekreasjon.



Det var sjømannspresten Johan Nielsen som høsten 1958 ble klar over hvilken påtrengende utfordring skipsfarten på Trinidad, i første rekke tankfarten, hadde til Sjømannsmisjonen. Da var han blitt 73 år og hadde et par år i forveien gått fra borde som sjømannsprest i Hong Kong etter tilsammen 41 år i Sjømannsmisjonens tjeneste. Hjemreisen tok lang tid. Han måtte innom en rekke steder hvor gode venner hadde innbudt ham og ventet på besøk. En av dem var fhv. skipsfører, da norsk generalkonsul på Trinidad, Mathias Øren. For Johan Nielsen ble Trinidadbesøket skjebnesvangert. Her ble det klart for ham hva han helst skulle bruke sine pensjonistår til: **ÅPNE NY STASJON PÅ TRINIDAD.** Få steder kunne behovet være større. Og Johan Nielsen hadde en plan. Som prest hadde han selv statspensjon. Noe mer ønsket han ikke. En anonym giver stillet til disposisjon en ganske betydelig startkapital. Følgelig var det mulig å komme

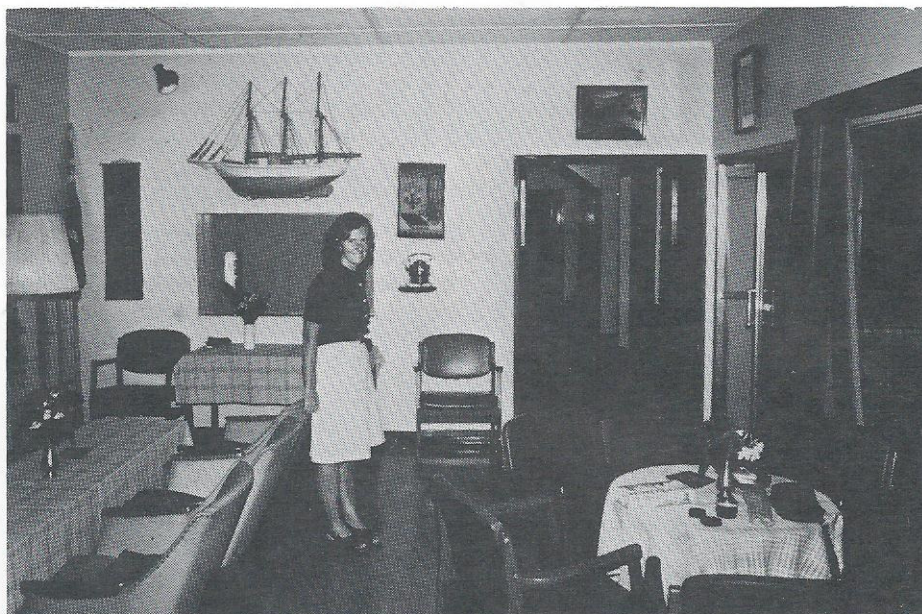
i gang uten utgifter for Sjømannsmisjonen. Men Johan Nielsen måtte ha visshet for at han tok fatt som Sjømannsmisjonens utsending. Gikk organisasjonen med på det?

Hovedstyret var nok betenkt. Vi tok på oss et stort ansvar med å sende en 73-åring så langt avsted til en så vanskelig og krevende oppgave. På den annen side – ville det være rett å stanse en slik ildsjel? Gikk det an å si nei? Det fikk heller stå til. Og like før jul 1958 var Johan Nielsen på ny tilbake på Trinidad, glad og takknemlig for tjenesten han var blitt betrodd.

Korrespondansen med Johan Nielsen fra Trinidad-årene er gripende lesning. Hans mentale og fysiske styrke synes usvekket. Han avtvang den største respekt hos alle han fikk å gjøre med, ikke minst de lokale myndigheter som før visste lite om Sjømannsmisjonen. Men samtidig var hindringene han møtte både mange og store. Eksempelvis var anskaffelse av noenlunde brukbare lokaler ytterst problematisk. Et stasjonsbygg tegnet for formålet måtte bli løsningen, helst med så stor tomt at det ble plass til et skikkelig svømmebasseng og litt skyggefull beplantning. Men hvor var en slik tomt å finne? Og hva ville et slikt prosjekt koste?

Flere forhåpninger var blitt skuffet. Men da er det at Texaco Norway A/S med sin dynamiske direktør Per R. Sundby tar et initiativ. Tomten måtte Texacos Trinidad-kontor ordne med, mente Sundby, og finansieringen burde være en enkel sak for norske rederier med skip i fart på Trinidad. Spørsmålet var bare om Sjømannsmisjonen ville påta seg arbeidet for den fremtidige drift om stasjonen kunne presenteres gjeldfri. Et flott tilbud som det var lett å svare på. Jeg regner det for ett av de store øyeblikk i min tid som generalsekretær da jeg ved konferansebordet på direktør Sundby's kontor i Stortingsgt. 30 fikk avgi Sjømannsmisjonens glade – og takknemlige ja, på det generøse tilbud.

Sjømannskirken i San Fernando stod fer-



Husmor Elise Pettersen.

dig og ble vigslet 9. februar 1965 av Bjørgvin biskop Per Juvkam. Johan Nielsen fikk ikke oppleve denne dagen. Han døde i november 1963 i Buenos Aires hvor han hadde begynt sin tjeneste som sjømannsprest i 1914, og hvor han nettopp hadde deltatt i feiringen av stasjonens 75 års jubileum. – Men da var prosjektet i San Fernando kommet langt. Før Nielsen reiste til jubileumsfeiringen i Buenos Aires var alle planer godkjent og arbeidet igang. Kort fortalt hadde følgende skjedd.

Etter sterk henstilling fra Texaco Norway A/S fikk Texaco Trinidad, San Fernando by til å stille velegnet tomt på Lady Hailes Ave. til disposisjon. Den rommelige tomten lå like ved landgangsbryggen sjøfolk gjorde bruk av, og ble bygslet for 25 år med adgang til 15 års forlengelse. – Direktør Sundby fikk beveget interiørarkitekt Finn Holmsen ved Fredrikstad Mek. Verksted til å søke permisjon for å reise til trinidad og sikre den best

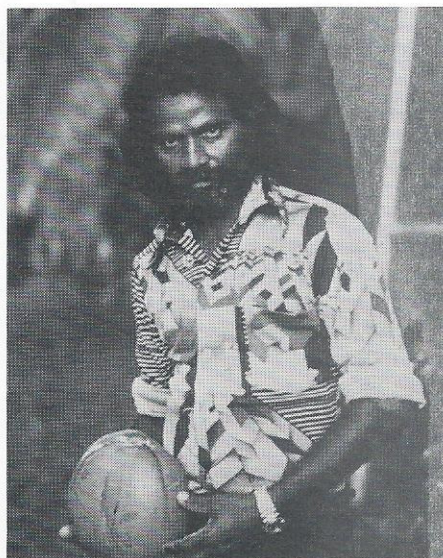
mulige planløsning og et kirkebygg med norsk særpreg. Det ordnet seg med permisjon. Finn Holmsen fikk det beste samarbeide med Johan Nielsen og gjorde en fantastisk jobb. – Kommet tilbake fra Trinidad og i samarbeide med Sjømannsmisjonens hovedkontor tok Holmsen ut alle farger og alt innbo, fra alter og prekestol til møbler i lesesal, bibliotek, tjenesterom og kontor, til leiligheter for sjømannsprest og husmor og endelig et komplett kjøkkenutstyr og dekketøy. Det meste var gaver fra Fredrikstad og Framnes Mek. Verksteder. Uten omkostninger for Sjømannsmisjonen ble alt fraktet til San Fernando med Texacos motor-tankere, «TEXACO NORGE», «TEXACO SKANDINAVIA» og «TEXACO BOGOTA». Fra tollageret kunne så 10 store lastebiler, også de stillet til disposisjon av Texaco Trinidad, ta seg av den siste transport til nybygget på Lady Hailes Ave. Det var lørdag 6. februar 1965. Da lå

motortankeren «TEXACO SOUTH AMERICA» i havn. 2. styrmann sammen med to av mannskapene ble sendt opp for å være med på flyttingen. Skal si det var moro. Alt var nøyaktig merket. Det var bare å følge Holmsens detaljerte møbleringsplan og bære på plass.

Særlig morsomt var det å ha direktør Sundby med oss denne dagen. Dette var innspurten. Han hadde vært med hele veien. Egenhendig skrudde han sammen diverse møblelementer og annet utstyr – kontrollerte at alt fungerte som det skulle.

Vi må ikke glemme kirkeklokken. Også den var med i flyttelasen. En malmfull skipsklokke fra M/T «TEXACO SKANDINAVIA», ennå var det ikke bygget noen klokkestøpul. Foreløpig ble skipsklokken montert i et tre på kirketomten. Ferdig til bruk ved vigslingsgudstjenesten.

På vigslingsfesten 9. februar overrakte



Harry, kirkens vaktmester i mange år.



direktør Sundby hoveddørens nøkkel til undertegnede. Med denne symbolske handling ble Johan Nielsens Minnekirke – overlevert som gave til Sjømannsmisjonen.

Men interessen opphørte ikke der. I alle år har Texaco Norway A/S med god tilslutning også fra Texaco Trinidad, lagt for dagen utrettelig omsorg og hjelpsomhet når det gjaldt Sjømannsmisjonens arbeide på Trinidad, en omsorg som også inkluderte våre ansattes ve og vel. Slik lyktes det å få flere betydningsfulle tiltak gjennomført, først og fremst det flotte svømmebassenget som ble ferdig litt senere.

Uten Texaco ville det ikke blitt bygget noen norsk Sjømannskirke på Trinidad. Det er Johan Nielsens fortjeneste at ideen ble satt

frem og pionerarbeidet satt i verk. Men det var Texaco som sørget for at prosjektet kom ut av døvannet og ble fullført etter at tomtespørsmålet og andre vurderinger truet med å sette bom for det hele.

Sjømannsmisjonens engasjement på Trinidad ble av kortere varighet enn vi hadde regnet med. Til gjengjeld står det glans av de årene vi fikk anledning til også på Trinidad å bety noe for sjøens folk og andre av våre landsmenn vi kom i kontakt med.

Gjennom rederiorganet for Texaco Norway A/S ønsker vi å takke hver især av rederiets folk, ved administrasjonen og ombord i skipene for minnerike år, for all oppmuntring og alt som ble lagt så vel tilrette for oss.

Johannes Aardal.

Trinidad – i dag

Trinidad er ikke lenger hva det en gang var. Hvem husker ikke Bamboo Inn, Splendid og Last Train from San Fernando? Skipsfarten på øya seiler mer eller mindre i motvind og Texaco-raffineriet går med minimum kapasitet. Taxi-båten til San Fernando sluttet å gå etter at kaia raste sammen, og i begynnelsen av juli sa Sjømannsmisjonen takk for seg og stengte kirka for godt. Ryktene forteller at det er sendt ut permisjonsvarsler både på Blue Angel, Villa Capri og Mama Rosa. Alle som vil ha seg en tur i land må nå dra over Pointe-a-Pierre, og inflasjonen og nedgangen i kundetallet har drevet taxiprisene i været. (Det er lenge siden Crazy Mack

kjørte fra Pointe-a-Pierre til San Fernando for 2 dollar). Kort sagt: alt er bare elendighet.

Under slike miserable forhold, hva er vel mer naturlig når to søsterskip møtes enn å arrangere en felles grillaften? Den gikk av stabelen ombord i «Texaco Bergen» den 5. juli med innbudte gjester og «nogo attåt» fra «Texaco Baltic».

En takk til stuertene Øverkil og Forsgjord med undesåtter som gjorde en fin innsats. Det var godt med litt avveksling i døgnrytmen etter å ha ligget til ankers på Trinidad i en måned.

Alt i alt en hyggelig kveld som uten tvil hadde stor sosial verdi.

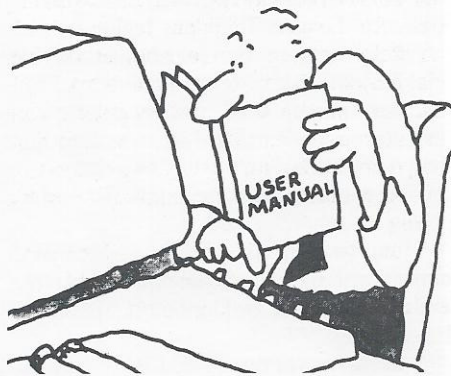
Styring av verkstedopphold

Av kaptein Flo

I månedsskiftet februar/mars åpnet Bergo Fjellstogo atter en gang sine dører for å motta «Texanere» til et vinterkledd fjellnorge. Ansgar Søvde hadde før vi ankom lagt alt til rette for at oppholdet skulle bli best mulig og Søvde oppnådde stilkarakteren 20 for sin innsats.

Videre vil jeg avlive myten om at kvinner betyr ulykke når Texaco arrangerer kurs. Det motsatte ble bevist denne gang, og vi takker ledelsen i Texaconor fordi vi fikk lov til å ta med oss konene til fjells. Visse myter – spesielle regler må det selvsagt alltid være og disse må vi innrette oss etter.

Inspektør Svendsen hadde nedlagt mye arbeide i forberedelsen, og kurset var både interessant og godt tilrettelagt. Allikevel synes jeg tiden ble noe for knapp første dagen og dette programmet vil med fordel kunne



spres over to dager i likhet med hva som ble gjort i august 1983. Svendsen hadde også invitert tidligere maskinsjef Borgersen til å demonstrere moderne datateknikk. På den korte tiden som Borgersen fikk tildelt greide han å trollbinde tilhørerne med moderne teknikker og hvilke muligheter til arbeidsbesparelse/effektivitet og øket sikkerhet som ligger i dagens tilgjengelige databehandlingsanlegg.

Utviklingen på dette området er enorm og nye teknikker blir presentert nesten daglig. Det er derfor viktig å kartlegge hvilke oppgaver man ønsker utført via dataanlegg før slikt utstyr blir innkjøpt. Det er av stor betydning at operatørene blir utdannet i god tid slik at man unngår problemer i en overgangsperiode fra manuelt til databehandling. Dataanleggene vil om kort tid overta mange av funksjonene både på kontoret og ombord på skipene. Firmaet Skarpenord var også tilstede og demonstrerte sin «Cargomaster». Cargomaster ansees for å være noe av det mest avanserte laste-losse system på markedet. Systemet har følgende funksjoner:



1. Kontinuerlig avlesning av væsknivået i tankene.
2. Regulerbar nivåalarm.
3. Overføring av temperaturer fra forskjellige nivå i tankene.
4. Regulerbar alarm for temperatur.
5. Avlesning av inert gas trykk.
6. Regulerbar alarm for høyt/lavt trykk.
7. Automatisk rettelse p.g.a. trim.
8. Automatisk utregning av density.
9. Automatisk utregning av volum.
10. Automatisk utregning av vekt.
11. Automatisk rettelse p.g.a. list.

Systemet kan om ønskes utvides til å omfatte ytterligere funksjoner. Et slikt anlegg er i første omgang tenkt montert på Hortenbåtene.

Interessant var også Arild Rinvolfs forelesning om emnet bunnbehandling av skip. Dette er et område på skipet hvor det ved hver dokking blir brukt enormt mye penger, men hvor skipsledelsen har minimal inn-

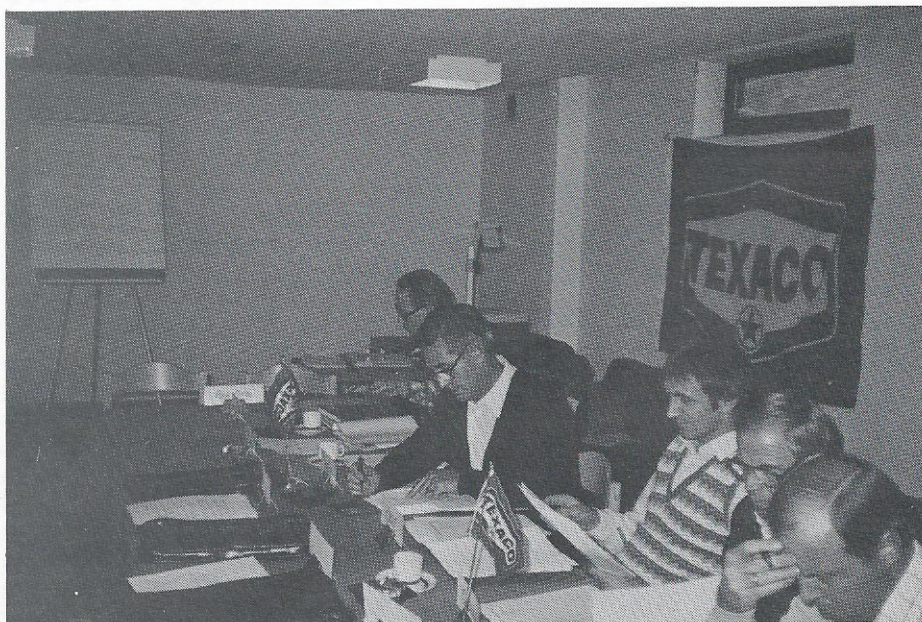
flytelse på resultatet grunnet værforhold, begrenset tid i dokken og ikke minst verkstedenes minimale forståelse for malerarbeid.

Inspektør Skjelbreidalen orienterte om klassens rolle generelt og om klassens rolle ved verksted spesielt.

Direktør Sundby var sporty og kom oppom direkte fra Monaco for å orientere oss om rederiets framtid. Dette er noe som opptar oss alle meget i disse ulvetider, og vi takker Sundby for informasjonene.

Som ovenfor nevnt så var dette et vellykket kurs som var skreddersydd etter Texacos interne krav i forbindelse med verkstedopphold. Kurset anbefales i første rekke for nye folk innen skipsledelsen og da sammen med 2-3 av «gamlekara» på samme kurs.

Utenom selve kurset pleiet vi også våre sosiale behov som dans, skiturer i den avsatte timen for fysisk fostring eller annen form for trim. Mulighetene var mange.





Søvde arrangerte «Texaco akebrettkonkurranse» i en opplyst løype kvelden før avreise. Dette var et populært innslag. Førsteprisen gikk til Bjarne Gaupset som vant et weekend-opphold ved Berge Fjellstogo.

For sin innsats, for at vårt opphold hadde

vært vellykket, fikk Søvde overrakt et Texaco-slips av direktør Sundby.

Vi takker Texaco v/insp. Svendsen for et godt kurs og et «fortreffelig» opphold på fjellet.

Bisverm tvang «Texaco Baltic» til å forhale

Ved ankomst Trinidad 4/7 måtte «Texaco Baltic» forhale til en annen kai enn den først tiltenkte fordi en bisverm hadde slått seg ned på kaia.

Biene var av en svært giftig art, som opprinnelig kommer fra Argentina og som i løpet av de siste årene har spredd seg nordover til det søramerikanske kontinent.

«Texaco Bergen» som lå på Trinidad samtidig, fikk også ved et par tilfeller besøk av bisvermer. De som var så uheldige å bli stukket kan underskrive på at det var kraftige saker de små biene hadde innenbords. Ett stikk førte til kraftige hevelser og i radioen på Trinidad ble det sendt ut advarsler mot biene. Det ble sagt at mange stikk i verste fall kunne være livsfarlig.

Dear Folks!

I suppose for me to start writing about oil and sea life is rather out of bounds for a housewife. But when the children were younger I found it most interesting to be able to relate to them the type of work their father did so they would understand the reasons why they didn't have a dad who worked from nine to five for example . . . Although, since then, although the actual method of transporting the oil is the same; oil tankers are larger and oil has been discovered almost on our doorstep. The whole spectrum of sea life has changed for the better; good working hours, decent pay and a wide variety of the choicest of food is a challenge to any young man who has designs on making himself a career in the oil industry.

Modern ships and equipment are waiting close at hand for any instructions that come with ever increasing changes that occur from day to day. Shift work is another great advantage, enabling each man to take adequate rest with the chance to do possible overtime if required, and of course in most cases this is welcomed.

But as the wife of a Marine Engineer, we have been married for forty years in March 1985, how do I see it from the other side of the fence? Well, there are no remedies or short cuts to happiness in life; you learn from living. But being married takes courage and plenty of it. I had to be both father and mother to our now grown up family of six. It's not an easy life and one has to be always thinking ahead. Worrying becomes second nature, a radio message concerning a ship and we all stop dead in our tracks, then breathe a sigh of relief. But of course one's mind automatically goes out to some unknown family who will have had troubled news.

During the war everyone felt it their duty



Haakon Borge m/frue

to post newspapers to the men stationed in the Navy. Now most of this work has been taken over by the welfare and their good work is appreciated very much by the seamen.

During my occasional visits on the Texaco Oslo or the Texaco Norge I have made many friends; really nice people and I have always been made very welcome on board and have become used to seeing new faces mingling with old. One thing that always strikes me is the immense responsibility the Captain of the ship has to bear and it takes a lot of deep thought for an ordinary housewife like me to really study and understand the difficulties that frequently occur through bad weather and the like, with each man doing his job first class. But when it all boils down to it, it's the Captain that has to make the final decision. I've been lucky because the ones I've met have been superb and Norway has reason to be proud of them too. I mean, when one takes up such a challenge as the sea, they must be something special, as one master to another!

P.S. Takk for Turen!

Yours sincerely
D. Anne Borge (mrs)

Litt om ankere

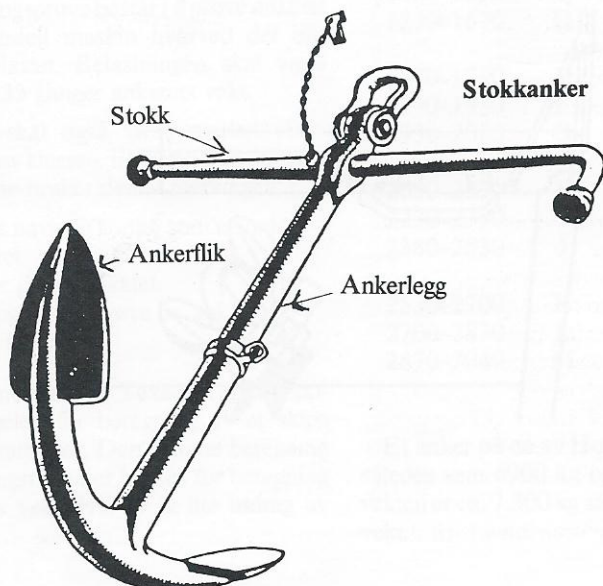
I forrige nummer av bladet hørte vi litt om kjetting. Det nytter imidlertid lite med en god kjetting hvis man ikke samtidig har et godt anker, og vi skal denne gangen se litt på utvikling og bruk av forskjellige typer ankere.

Den opprinnelige måten å holde et fartøy på plass eller i ro på sjøen var antagelig ved bruk av en stein og senere ved bruk av jern. Etersom kunnskapene vokste ble det utviklet forskjellige typer av ankere som enten var laget av støpestål eller støpejern. En fremstillingsform som brukes den dag i dag. For særlig store ankere er stålet gjerne smidd da strukturen der føyer seg mere etter ankerets form enn for støpte ankere.

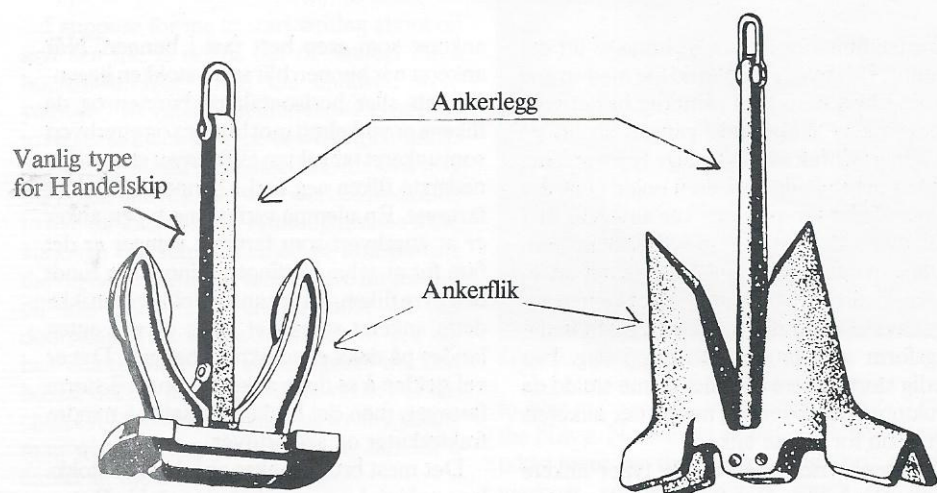
Skissene viser noen av de typer ankere som er i bruk i dag. Den første skissen er av et stokkanker. Det har vært i bruk i flere hundre år og var av sjømenn ansett for å være det

ankeret som grep best fast i bunnen. Når ankeret når bunnen blir selve stokken liggende flatt eller horisontalt på bunnen og da flikene er vinkelrett mot bunnen og etterhvert som ankeret tar vekten av fartøyet graver den nederste fliken seg ned i bunnen og holder fartøyet. En ulempe ved denne typen anker er at etterhvert som fartøyet svinger er det fare for at selve kjettingen tvinner seg rundt den øvre fliken. På grunn av stokken kan ikke dette ankeret stues i et klyss og må enten landes på dekk eller sikres i baugen. Det er vel sjelden å se dette ankeret i bruk på større fartøyer, men det brukes fortsatt på mindre frakteskuter og seilfartøyer.

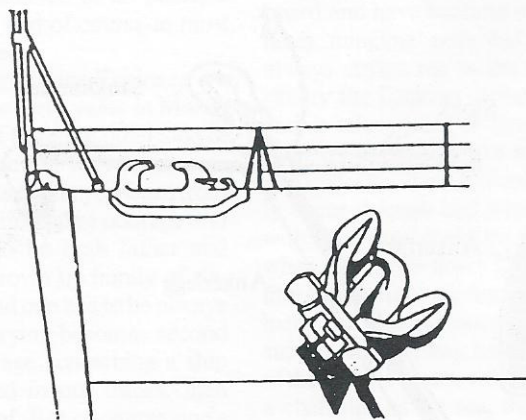
Det mest brukte anker er i dag det stokkløse anker, d.v.s. et anker uten stokk. Det er vist på neste skisse og består av en ankerlegg og to fliker. De sistnevnte er montert ved



To typer av Stokkløse Ankere



Stokkløst anker på plass i klyset



hjelp av bolter og flikene kan bevege seg. Ankeret lar seg lett stue i klyset. Når ankeret dras langs bunnen av kjettingen sørger flikbakkene for at flikene vendes nedover og graver seg fast i bunnen. Vinkelen som flikene graver seg ned i blir begrenset ved en passende stopper. Til standardutstyr hører det en D-type sjakkell som er festet til ankerleggen.

Klassifikasjonsselskapene har utarbeidet visse regler for tilvirkning av ankere. De kan variere litt fra det ene klassifikasjonsselskap til det andre, men stort sett kan vi vel si at reglene er noenlunde like. De viktigste er:

1. Som nevnt tidligere skal materialet være av smidd eller støpt stål. Etter bearbeiding og maskinering av de enkelte deler må disse glødes i ovn og holdes i en bestemt temperatur over en viss periode.
2. Ankeret eller rettere sagt hver enkelt del av det slippes fra en høyde av 3,7 meter ned på et jernstykke uten at det oppstår brudd eller andre skader.
3. Delene hammerprøves, d.v.s. at hver del er hengt opp og blir slått med en slegge.
4. Belastningsprøve består i å prøve ankeret i en spesiell maskin hvorved det blir strekkbelastet. Belastningen skal være minst 1,33 ganger ankerets vekt.
Ankeret skal også være merket eller stemplet av klassen. Et av klassifikasjonsselskapene bruker denne merkingen:
 - a. Klassens navn og kontor som utsteder sertifikatet.
 - b. Nummer på sertifikatet.
 - c. Måned og år for prøve av ankeret.
 - d. Vekt på anker.

I forrige nummer av Texaco Tanker oppga vi formelen for beregning av et skips utrustningsnummer. Den samme beregning og utrustningsnummer brukes for beregning av ankerets vekt. Her er et lite utdrag av tabellen:

Utrustningsnummer	Bokstav	Stokkløse baugankre	
		Antall	Vekt pr. anker
1	2	3	4
			kg
720- 780	s	3	2280
780- 840	t	3	2460
840- 910	u	3	2640
910- 980	v	3	2850
980-1060	w	3	3060
1060-1140	x	3	3300
1140-1220	y	3	3540
1220-1300	z	3	3780
1300-1390	A	3	4050
1390-1480	B	3	4320
1480-1570	C	3	4590
1570-1670	D	3	4890
1670-1790	E	3	5250
1790-1930	F	3	5610
1930-2080	G	3	6000
2080-2230	H	3	6450
2230-2380	I	3	6900
2380-2530	J	3	7350
2530-2700	K	3	7800
2700-2870	L	3	8300
2870-3040	M	3	8700

Et anker på en av Hortenbåtene må/skal således veie 6900 kg og sertifikatet sier at vekten er ca. 7.300 kg så her har vi litt ekstra vekt.

«Bon appetit»

Av stuert/skolelærer Alf Bjerkan



LEVERBIFF M/FLØTESTUET LØK (4 pers.)

Ingenting er som biff, sier vi ofte. Men hvem har sagt at biffen må være laget av oksefilet?

500 gr. lever
2 ss smør
2 ss hvetemel
1 ts salt
1 ts pepper
4 løk
1 dl hvitvin
1½ dl (20%) fløte

Skjær leveren i ca. 3 cm. tykke skiver som vendes i blandingen med mel, salt og pepper.

Stek skivene i smør til de er gyllenbrune og såvidt har skiftet farge. Ta dem opp og hold dem varme.

Skrell løken og del den i skiver.

Stekes i samme panne som leveren.

Tilsett væsken og fløten, smak til med salt og pepper og la alt koke litt opp til løken er myk og sausen tykner.

Legg opp leveren og legg løken oppå.

Serveres med bakte poteter eller ris samt tyttebærsyltetøy.

SJOKOLADEFROMASJ

½ plate (62 gr) kokesjokolade
1¼ dl melk
8 gr (4 pl) gelatin
1 ss sukker
2 ts vaniljesukker
3 dl kremfløte

Noen hakkede mandler, litt fløtekrem.

Ta av litt sjokolade til pynt.

Kok opp melk og sjokolade til sjokoladen smelter. Ha utbløtt gelatin i den varme melken (sjokoladen). Ha i sukker og vaniljesukker.

Avkjøl sjokoladen til den såvidt begynner å stivne. Rør i den av og til så den blir jevnt avkjølt. Rør lett inn stivpisket fløte (ta av litt til pynt). Fyll fromasjen i glasskål eller form og la den stivne. Pynt med krem, reven sjokolade og mandler.

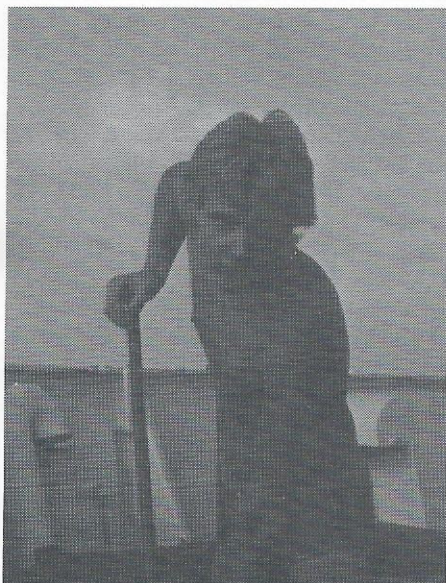
En hilsen fra M/T «Texaco Skandinavia»

Av smører Jan Atle Andreassen og lettmatros Kenny Hansen.

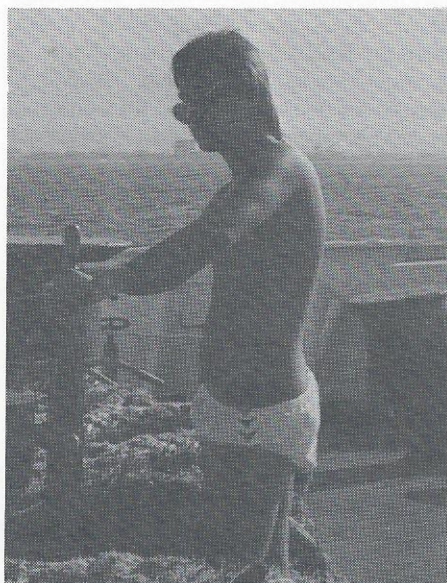
Ja, nå skal vi prøve å fortelle dere hvordan vi har det ombord på M/T «Texaco Skandinavia». Som kanskje alle vet er båten vår ganske travel i sitt fartsmønster her i Caribbean. Mange tror vel at dette er et cruise, men da må de tro om igjen. For det er mange havner og tunge tak. Så etter 6 mnd ombord, fortjener vi sikkert en liten ferie. Fritiden ombord vet vi å bruke fornuftig. På siviliserte plasser (som det er få av) går vi på land og ser oss om. Kanskje drar vi på en strand og tar oss en dukkert. Vi har det som regel morsomt, men når klokka tikker mot arbeidstid blir det alvor igjen, til vi kommer tilbake. Folket ombord er reale, og vi er enige om at det skal letes lenge etter slike folk. Vi er ofte i

Puerto Cortes, Honduras, og der har en strand fått navnet «Playa de Skandinavia». Det er vi ombord veldig stolte av. Det er en populær plass, så det er mange som går på land der. Men det er ikke lenge vi ligger der, så ferden går videre, som regel til Trinidad, for å laste for en ny rundtur. Det fører med seg nye opplevelser og utfordringer. I skrivende stund er vi på vei til San Juan for å losse. Deretter til St. Thomas, Haiti, Grand Caymen, og som vanlig, Puerto Cortes. Så endelig turen som alle har gått og ventet på lenge, til Europa. Vi skal jo på verksted i Amsterdam.

Vi håper på å være i Europa i begynnelsen av juli, og da skal de fleste av oss hjem . . .



«Smører'n»



«Letten»

Overtro til sjøs

Så, - du er ikke overtroisk? Vel, du er ikke den første som sier at du ikke tror på lykke, for så å løpe rett ut og døpe den nye båten din i champagne. En seremoni man tidligere brukte rødvin til, tidligere enda dyreblood og opprinnelig menneskeblod. Alt sammen som en gunst til havets guder og gudinner for å skåne sjøfolks liv.

Ikke overtroisk? Hvem har ikke engang hatt en lykkepenge eller en harefoot? Hvem har ikke uttalt ønsker over et kyllingben, dunket i treverk eller krysset fingre over en løgn? Nei, sjøfolk er ikke de eneste som huser rare forestillinger, men de holder sin rimelige andel herav. En hestesko spikret til masten, eller en haihale festet til baugsprydet, - kanskje, bare kanskje, vil dette påkalle lykken. Alt og alle ting ble brukt for å blidgjøre havets uberegnelige elskerinne. Husk, det er bare de siste årtiene at et skip i nød har kunnet anrope om hjelp, og få denne av et hurtiggående kystvaktskip eller et redningshelikopter. Gjennom tidligere tider betød nød på havet oftest døden.

Sjøfolks overtro innga tro på at ulykke og død kunne unngåes. De kunne kjøpe gudenes gunst ved å presse små pengestykker inn i flytende kork som de kastet overbord, og ved å ha et annet pengestykke festet til masten, var skipet sikret hell og lykke. Det var meget viktig for skipsredere og sjøfolk at de ikke valgte fartøyer som var kjente som «bad-luck»-skip, som snart ville ende opp i Davy Jones' Locker, (havets bunn eller sjøfolks kirkegård). Dårlig lykke fulgte gjerne skip som hadde skiftet navn, og riktig ille var



det om det nye navnet endte på bokstaven a, for da var en ulykke nesten garantert.

Et godt skip å seile med skulle ha ombord en katt, fortrinnsvis en sort sådan. Utenom at denne holdt rottebestanden nede, varslet mjauingen om en god reise, men beveget katten seg rastløst rundt, ble dette tatt som tegn på kommende uvær.

Skipsklokken hadde også større oppgave enn å registrere hele og halve timer.

Opprinnelig ble klokkeklangen brukt til å holde onde ånder og andre trolske makter borte fra skipet, slik at disse ikke fikk utfolde sine djevleske streker.

Annen overtro gjorde sjøfolk meget skeptiske til hvem og hva de seilte ihop med. Last som hunder, griser og hester ble sett på som meget uheldige. Det samme gjaldt passasjerer som bragte med seg ombord en sort kuffert eller paraply. Geistlige personer og kvinner var det særlig fordommer imot, og noen sjøfolk nektet å seile med de første, de andre, eller begge. Bare det å møte en prestemann før ombordkomst, betød dårlig lykke. En kråke på mastetoppen før avgang, kunne bare bety sorg og elendighet.

Sjøfolks store frykt var ofte drukning, og mange forberedte seg for denne mulighet ved personlige tatoveringer på kroppen. Skulle de noengang bli vasket opp på en strand, ville de lettere bli identifiserte. Men, hovedsakelig håpet de at siden de hadde forberedt seg slik, ville ikke havet holde på dem.

Uvær har alltid vært sjømannens største bekymring, og man var følgelig meget aktsomme på varsler om dette. Sjømåkene som fløy innover land, bar bud om kommende storm. Værrimet: «red sky in the morning sailor's warning, red sky at night sailor's delight», sto høyt i hevd. Noen sjøfolk trodde at storm og tåke fulgte albatrossen, men siden den og andre sjøfugler hadde opptatt i seg druknede sjøfolks sjeler, ble de aldri skremt bort eller drept.

Vindstille var et annet problem. Bare da ville sjømannen plystre eller klippe hår og negler, i troen på at slike gjerninger påkalte vind.

Selv farven på sjøen hadde en spesiell betydning for de tidligste sjøfarere. Blått hav betød lykke, grønt hav det motsatte, mens sorte flekker ble fryktet som onde og overnaturlige øyer.

Tider skifter, men gamle fordommer henger tilbake. Så sent som i første verdenskrig avholdt The Royal Navy seg fra å sjøsette et skip på en fredag, idet overtroen tilsa at dette ville føre til dårlig lykke.

Selv idag er det noen sjøfolk som bærer splittede øreringer, men få tror at dette styrker øyesynet. Og, akvamarinen er fortsatt sjøfolks lykkejuvel, som trygger sikkerhet og beskyttelse til den som bærer den.

På tross av alle våre værmeldinger, toveisradioforbindelser, sikkerhetsopplæring og redningsfly, står vi fortsatt noengang opp imot en eller to uforutsette farer. Kanskje, bare kanskje, trenger vi litt flaks . . .

*(Fritt oversatt The Compass No 1/1977
by C. S. Jenkins).*



Direktør Sundby har i sin lederartikel omhandlet kjennsgjeringene om gigantsalget av Getty Oil. Hvorfor ville Getty selge - hva hadde skjedd og hvordan skjedde det? Vi tillater oss å sakse fra en artikkel i Texacorama, Danmark.

Getty Oil hadde igennem nogen tid kørt mindre tilfredsstillende. Gordon Getty, 4. søn af grundlæggeren J. Paul Getty, var enebestyrer af Sarah C. Getty Trust, som ejede 40,2% af Getty aktierne. Han havde nok at beklage sig over på bestyrelses møderne i Getty Oil og havde igennem nogen tid ligget i stadig skænderi om selskabets fremtid med bestyrelsesformanden Sidney Petersen, som på sin side betragtede Gordon som en «amator sangskriver og kunstmæcen». Gordon fik undertiden (men ikke altid) støtte fra næststørste aktiebesidder, Getty Museum - 11,8% - administreret af en sagfører ved navn Harold Williams.

I efteråret 1983 udartede skænderiet til et veritabelt slagsmål om magten, og henimod årets slutning stod det klart for alle parter, at der måtte ske en ændring.

Et signal viste sig den 28. december. J. Hugh Liedtke, formand for bestyrelsen i Pennzoil meldte sig med et forslag, der ville have givet Gordon og Liedtke fuld kontrol over Getty med henholdsvis 57% og 43% af aktierne. Forslaget omfattede et pristilbud på \$110,- pr. aktie for de 60% af aktiemassen, som skulle opkøbes.

Forslaget ble præsenteret for Gettys bestyrelse den 2. januar i år, og forhandlinger pågik til langt hen på de små timer den følgende dag. Man fandt imidlertid prisen for

lav og forkastede tilbudet, som derefter blev forhøjet til \$112,50 pr. aktie.

Dette tilbud blev i princippet accepteret af et flertall i bestyrelsen. Men den endelige beslutning blev udsat, idet Harold Williams skulle hjem og indhente godkendelse fra sin bestyrelse på salg af museets beholdning af Getty aktier.

Større betydning skulle det få,

at Claire Getty, Gordon's niece og «nydende medlem» af Sarah C. Getty Trust fik nys om den manglende enstemmighed i Gettys bestyrelse og fik udvirket, at endelig beslutning blev udsat indtil samtlige medlemmer i trusten var gjort bekendt med de nærmere detaljer i transaktionen. Der kom derfor ikke til at foreligge noget skriftligt i sagen, og der var således stadig frit slag for en ny tilbudsgiver.

Sidney Petersen var en af dem, der var at den overbevisning, at der måtte være mulighed for fremskaffelse af et endnu bedre tilbud. Og hans spildte ikke tiden. Han havde i realiteten kun to dage til at finde en ny tilbudsgiver. Dette viste sig imidlertid at være nok. Texaco gik ind i kampen med, hvad pressen kaldte en «overraskende beslutsomhed».

I samarbejde med sin bankforbindelse fik Mr. McKinley allerede den 5. januar udarbejdet et «gennemførligt» pristilbud: \$125,- pr. aktie.

Getty

Dette tilbud blev først afgivet til Harold Williams, som på stående fod accepterede for såvidt angik museets aktiebeholdning.

Derefter gik turen til Gordon Getty, som blev opsøgt i dennes suite på Pierre Hotel i New York.

Gordon blev totalt overrumplet. Med museets 11,8% af aktiemassen i lommen kunne Mr. McKinley sammen med et opkøb af de 48% udestående aktier kontrollere Getty Oil. Og uden mulighed for opnåelse af kontrol ville Gordons 40% aldrig kunne opnå en pris, som kunne sammenlignes med den nu tilbudte.

Liedtke var tilsyneladende ikke opsat på at gå i tilbudskonkurrence med Mr. McKinley og Gordon var ikke forberedt på fremskaffelse af de milliarder, der forudsatte hans deltagelse for egne midler. Så han kapitulerede i de tidlige timer fredag morgen den 6. januar.

Senere samme dag kunne Sidney Petersen meddele, at bestyrelsen i Getty Oil Company i princippet havde godkendt en aftale om sammenlægning af Texaco og Getty Oil.

Et efterfølgende sagsanlæg og erstatningskrav i størrelsesordenen 14 mia. dollars fra Pennzoil mod projektet er indtil nu alle blevet afvist af forskellige retsinstanser i USA.

Analytikere i den amerikanske oliebranche betragter købsprisen som «rimelig og fordelagtig for begge parter». Men hvad er det egentlig, Texaco har opnået ved denne enorme transaktion?

En af de væsentlige forudsætninger for at et olieselskab kan overleve er, at der til stadighed fremskaffes nye oliereserver. Og

dette er helt præcist hovedformålet med købet af Getty Oil. Det vil nemlig stort set fordoble Texaco's reserver af olie og gas til en pris, der er ca. halvdelen af, hvad det ville koste at fremskaffe tilsvarende reserver på normal vis. Igennem denne transaktion har man erhvervet lige så store kvanta, som det udfra en statistisk sandsynlighed ville tage ca. 20 år at finde.

I forbindelse med overtagelsen udtaler Mr. McKinley:

«Texaco's køb af Getty Oil vil resultere i et nyt og stærkere selskab med større mulighed for vækst og udvikling i fremtiden. Getty's store reserver af gas og olie vil i forbindelse med dets raffinaderier og dets marketing aktiviteter komplettere Texaco's egen strategiske planlægning og forstærke Texaco's muligheder for at finde og forsyne verden med energi i fremtiden».

Bemærk: Det viser sig, at Getty Oil er deltager i et af de 7 konsortier, der har erhvervet tilladelse til at søge efter olie på dansk område.

Ved Texaco's årlige generalforsamling, der afholdtes den 25. maj i Dallas, Texas, oplyste Mr. McKinley, at Getty's oliereserver i alt væsentligt er koncentreret i USA og at der til dato er truffet aftaler om videresalg af en række Getty-aktiver, som ikke passer i Texaco's strategi, til en samlet værdi af 1,6 mia. \$.

Kostholdet

(– et stadig tilbakevendende diskusjonstema)

En typisk reder fra forna da'r hadde et skarpt blick for kontrahering – finansiering – chartering. Hans hovedkjennskap (noe overdrevet) til livet ombord – var kostholdet – personifisert omkring kostøret. Det fortelles fra mellomkrigstiden at når stuerter fikk høre, eller se, en representant ombord steg blodtrykket opp mot kritiske høyder – for han trodde jo at rederen kom ombord for å irettesette ham for han lå jo 10 øre over de andre stuerter i rederiet – forøvrig en av de få økonomiske resultater som ble offentliggjort til skipet.

Vel det var den gang – kanskje betyr det noe igjen?

Vi skal selvsagt ikke berøre kostøret, derimot Kostholdet.

Vi har bedt professor Kaare Norum gi oss noen råd – og det gjør han med glede forstår vi. Han sier:

Det viktigste rådet om ernæring: SKIFT UT FETE OG SØTE MATVARER

I vårt som i andre industrialiserte land er ikke lenger sult og mangelsykdommer det alvorligste ernæringsproblemet. I stedet er det økt hyppighet av flere alvorlige «velferdssykdommer» som bl.a. har sammenheng med kostholdet. Det gjelder f.eks. hjerte-kar-sykdommer, enkelte former for kreft, mage- og tarmplager, karies (hull i tennene), jernmangelanemi og overvekt.

Det er først og fremst det høye innholdet av fett og sukker i kosten som kan være årsaken til disse plagene. Matvarer som inneholder mye fett eller sukker, har ofte lite av andre næringsstoffer, eller de fortrenger mer allsidige matvarer fra kostholdet.

Det viktigste rådet om ernæring er derfor å erstatte fete og søte matvarer med matvarer som er mer allsidig sammensatt, som f.eks. brød, poteter, frisk frukt og grønnsaker og magre melkeprodukter og kjøttvarer.

Vel kjære stuerter – skipsledelser, ta sjansen, det blir kanskje noen sure tryner, men større helbred.



Måltidet bør være en gledesstund, sier ernæringseksperterne.

Fra matros til munk

Av R/O Arne Eliassen

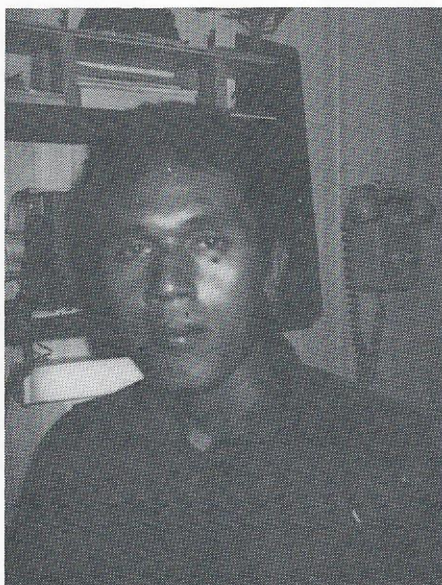
Ved fullmåne i desember i år skifter den 37 år gamle Pinichsuk Pengnuam ut Texaco-kjeledressen med en gul munkekappe. En livslang drøm har dermed gått i oppfyllelse, og han tar skrittet over i de hellige menns rekker.

Pinichsuk Pengnuam, for enkelthets skyld kalt Peng, kommer fra Phetburi i Thailand, smilets land. Og smiler gjør Peng stadig, bortsett fra når han skal fotograferes, da blir han helt alvorlig. Han har vært matros ombord i «TEXACO BALTIC» siden 1980 og har seilt ombord i norske skip siden 1973. Før det har han fartstid fra både greske og japanske skip.

I løpet av disse årene har han tjent endel penger, og mye av disse har han gitt til veldedige formål i hjemlandet. Blant annet har han finansiert sykesenger ved et sykehus i det nordlige Thailand og gitt 35.000 kroner til innkjøp av en stor og to mindre Buddhafigurer til et tempel i en landsby øst for Bangkok.

Å hjelpe andre er en viktig del av buddhistisk filosofi, sier Peng, som lenge har hatt ønske om å bli munk. Veien fram er imidlertid lang og vanskelig.

Jeg har i en årrekke drevet selvstudium med dette for øye, og har korrespondert ved hjelp av lydtkassetter med den buddhistiske nestlederen i Thailand, Buddha Tat. - Deter forøvrig han som skal ta seg av meg når jeg blir munk, sier Peng, som ser på akkurat det som en stor ære. Å praktisere buddhismen ombord på et norsk skip går greit, sier Peng, som synes nordmenn er greie å ha med å



gjøre. Men det blir kanskje litt mye alkohol av og til.

Peng kan fortelle at hovedpunktene i den buddhistiske læren er «DE FIRE EDLE SANNHETER» om lidelsen, lidelsens årsak, opphevelsen av lidelsen og veien til opphevelsen, nemlig «DEN ÅTTEDELTE VEI»: rett tro, rett beslutning, rett tale, rett handling, rett liv, rett streben, rett tenkning og rett fordypelse. Det finnes fem forbud som må etterleves: mot å drepe, stjele, leve ukyskt, lyve og nyte alkohol. Men streber mot det som kalles nirvana - fullstendig sjelefred - tilværelsens mål i buddhismen. Man tror også på sjelevandring, og mener at gjerningene (KARMA) i dette livet

Forandring fryder

Av kaptein Louis Meisland

Etter at jeg i mange år (snakker ikke om hvor mange) for det meste har seilt i ferskvann, iallfall brakkvann, har det skjedd en forandring. Nå har også jeg igjen pi—st i saltvann. Det var rett og slett skjønt. Har havnet på østenfart med «Texaco Baltic». det med østenfart er noe overdrevet. Skremt av en nordsjøskipper på brua gikk det ikke mange dagene før de høye herrer i London ble noe skeptiske og fikk kalde føtter. Iallfall har det endt med skifte av fartsmonster. Er i skrivende stund på reise fra Igio Theodoroi i

Grekenland til New York med full last bensin. Skal vi igjen havne i hælene (kjølvannet) på de andre Hortenbåtene, denne gang i Carribean? I distriktet hvor jeg kommer fra sier vi «den som lever får se». Kaptein Flø har i et tidligere nummer gitt en beskrivelse av østenfarten så det skal jeg holde meg langt borte fra, nesten iallfall. Ser vi bort fra at vi hele tiden var omgitt av tjuer og kjeltringer var havnene Madras og Haldia i India langt bedre enn forventet. Riktignok ble overstyrmannens trollgarn som det var

bestemmer hvilken skjebne man skal få i sitt neste liv. Sjelen kan f.eks., ta bolig i et annet menneske, et dyr eller en plante. Det store målet er å bli fri fra videre sjelevandring.

For en nordmann kan nok dette høres rart ut, sier Peng, men for en buddhist er dette like naturlig som å puste.

Vi ber Peng fortelle litt om hvordan hverdagen arter seg for en buddhistmunk.

Vi står opp i firetiden om morgenen og har en time eller to med meditasjon og bønn. Deretter går alle munkene ut i byen eller i landsbyen for å samle inn mat. Befolkningen ser det som en ære og gi mat, og det er aldri problemer med å få nok. Etter måltidet går resten av dagen med til meditasjon, bønn og undervisning. Rundt klokka ni om kvelden er det sengetid.

Han forteller videre at i tre – fire måneder må han gå alene rundt i fjellene i det nordlige Thailand og meditere og be. I dette området er det mange ville dyr – en og annen tiger kan også forekomme – og han skal vise at troen er sterkere enn frykten. Dessuten er det viktig for en buddhist å leve i fredelig sameksistens

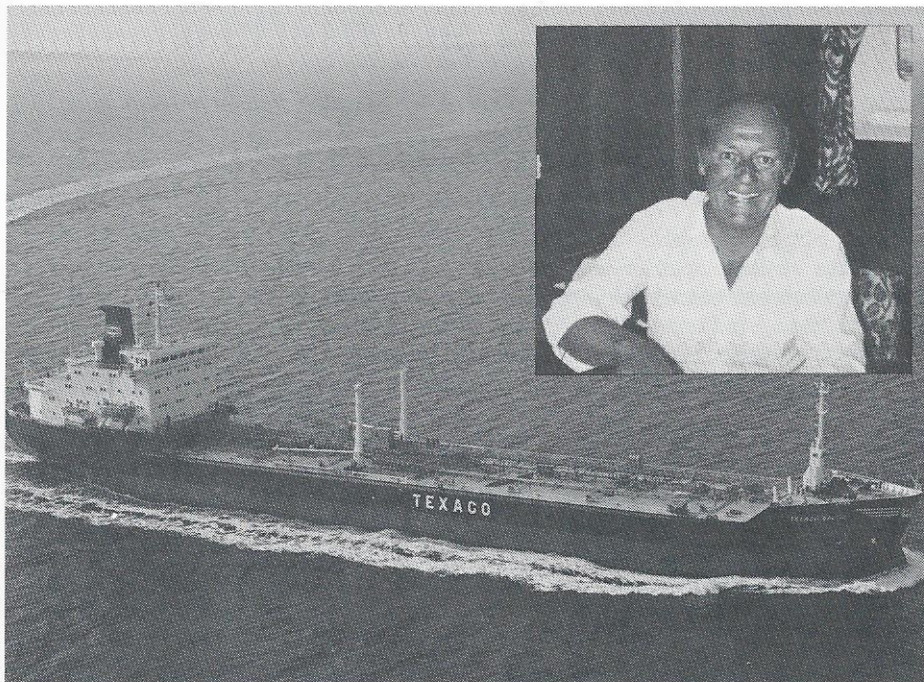
med både mennesker, ville dyr og naturen. Han må i denne tiden sove på bakken, og det eneste han har med er matkrukken, en veske til bønneboken og andre småting samt ett slags telt til meditasjon etc.

På skottet i lugaren har Peng hengende noen bilder som viser mennesker som blir skåret opp på langs med kniv, og jeg spør hva dette er?

Disse bildene er tatt på et sykehus i Bangkok, forteller Peng. Både det onde og det gode kommer fra kroppen, og det er derfor viktig å vite hvordan et menneske ser ut inni og hvordan kroppen fungerer. Alle munkene må derfor ha slik undervisning.

Så ved fullmåne i desember blir Pinichsuk Pengnuam barbert på hodet, han tar på seg den gule munkekappen og må gi avkall på alt jordisk gods. Han får til og med et nytt navn, hvilket får han ikke vite før den store dagen. Han har da brent alle broer bak seg og står på terskelen til et nytt liv.

Neste gang du ser en buddhistmunk er det kanskje Peng, en gang matros i Texaco.



fanget 2 flyvefisker i, stjålet. Til glede for flyvefiskene. Men vi unngikk at tollerne denne gang fikk anledning til å plante narkotika ombord. Noe som ble gjort ved et tidligere anløp til Haldia. Men det ble kostbare opphold. Ikke alle var fornøyde med en negleklipper som den ene losen var. Han var derimot overlykkelig. Både i India og Suezkanalen var grådigheten uten grenser.

Vi har alle sett den brutale reduksjonen av norske båter de siste årene. Et tydelig bevis er passering gjennom Suezkanalen. Under tiden til ankers i Suez og passeringen gjen-

nom kanalen så vi nok et 70-80 tall båter. Går vi 15-20 år tilbake i tiden ville vel bort i mot halvparten vært norske. Denne gang var vi eneste båt under norsk flagg. Ingen tvil, det går tilbake med de gamle guder.

Etter at jeg i mange år regnet 2 dager i sjøen for langtur har jeg nå 13.6 etter 44 dager om bord kun hatt 3 havneanløp. Men utrolig nok, tiden flyr avsted. All mulig ros til de som har vært om bord tidligere og de som er det for øyeblikket. De er meget flinke til å sette i gang med mange forskjellige former for aktiviteter.



Til ettertanke

Texaco er ingen unntagelse – de ansatte blir faktisk 1 dag eldre for hver dag som går. Dette merkes ikke så lenge man er eller føler seg ung, men særlig på vårt kontor merkes forgubbingsfenomenet og seksti blir nærmere og nærmere en slags hirarkisk gjennomsnittsalder.

Vi tillater oss å gjengi en gammel bønn til vår herre – eller for de som ikke har noe personlig forhold oppover – en bønn til meg selv.

Forfatter er ukjent:

Kunsten å bli gammel

GUD, du vet bedre enn jeg at jeg blir eldre og en dag kommer jeg til å bli gammel.

BESKYTT meg fra å bli snakkesalig og redd meg fra den vrangforestilling at jeg må uttale meg om alt og alle.

BEFRI meg fra lysten til å blande meg i andre menneskers anliggender, hjelp meg til raskt å komme fram til det vesentlige.

SKJENK meg den nåde med takt og tålmodighet å kunne lytte til andres bekymringer.

MEN forsegl mine leber om mine egne plager, de blir flere og flere – og min lyst til å tale om dem blir sterkere etter som årene går.

SKJENK meg den vidunderlige innsikt at det noen gang kan være mulig å ta feil.

GJØR meg passe saktmodig. Jeg vil ikke bli noen helgen, slike kan være en påkjenning å være sammen med.

Men sure gamle er et djevelens mesterverk.

GJØR meg passe hjelpsom, men ikke geskjeftig, omtenksom, men ikke despotisk.

NÅR man har en så enorm livsvisdom som jeg, synes man det er synd at den ikke kommer alle til gode, men du vet, o Herre, at jeg gjerne vil ha noen venner igjen helt til slutten.

Bensin og oljepriser!

Vi som holder til her hjemme på berget – har blitt overdyngnet med avis og nyhetsstoff om oljepriser og hvorfor – og dere ombord har vel også hørt på kortbølgen både den ene og den andre forståelse på fremlegge sitt syn. For å få en noe «mer objektiv» uttalelse, gjengir vi her en orientering som ble gitt til de ansatte i Norsk Texaco Oil A/S den 12.6.84.

Enkelte nyhetsmedia har i den siste tiden hatt betydelige oppslag rundt prisøkningen på oljeprodukter. Prisene på de raffinerte produkter gikk opp med 6 øre pr. liter, denne gang etter et initiativ av Shell. Alle de andre selskapene fulgte med få dagers mellomrom, og igjen var det den høye dollarkursen som var den direkte foranledning. Gjennomsnittskursen for mai var kr. 7,825, den nest høyeste månedsnotering i de senere år, bare overgått av januar d.å., da gjennomsnittskursen var kr. 7,878.

Pressens «aksjon» fikk sterk støtte av direktørene Storrusten og Døstvedt i henholdsvis NAF og KNA, og det var igjen bensinprisen man konsentrerte oppmerksomheten imot:

«Oljeselskapene bløffer deg», «Senk bensinprisen», «NAF og KNA starter bensin-krig», «Statsråd Gjertsen truer oljeselskapene» – var noen av de oppslag som preget avisene i midten av juni måned.

Statsråd Gjertsen fant å måtte be Prisdirektoratet om en rapport om saken, og gikk selv ut med en relativt sterk kritikk av oljeselskapene, samtidig som hun berammet et møte med alle selskapene torsdag 14. juni.

For at vi alle med tilknytning til bransjen skal ha et mer komplett bilde av situasjonen enn hva som er gjengitt i nyhetsmedia, skal vi kort få oppsummere enkelte hovedpunkter:

Dollarkursen:

All handel med råolje og oljeprodukter en-gros baseres på priser fastsatt i US-dollar. Bilorganisasjonene aksepterer ikke dette fak-

tum og klandrer bransjen som fastsetter sine listepriser bl.a. etter bevegelser i dollarkursen. «La vår egen oljeproduksjon komme hele Norge til gode, uavhengig av Reagans ansikt». (Dir. Storrusten/NAF). Vi tør påstå at det er nettopp det som skjer. Ved at Staten fastlegger sin oljepris og avgifter på produksjonen på sokkelen i dollar får man større inntekter i statskassen. Og det kommer hele Norge til gode. Skulle man bruke dir. Storrustens prinsipp om interne norske priser for å holde bensinprisen nede, *ville riktignok bilistene tjene på det, men statskassen og derved «hele Norge» ville få mindre inntekter.* Det ville m.a.o. være det samme som å subsidiere bensinprisene.

Hittil i år har NTO a.s realisert et kurstap på ca. 6,5 mill. kroner, i 1983 var tapet kr. 12,7 mill., og i 1982 kr. 24,5 mill.

Påstått manglende konkurranse:

Det at oljeselskapenes listepriser er nesten identiske og følger hverandre i endringer med få dagers mellomrom hevdes av mange å være et uttrykk for manglende konkurranse. Vi tør hevde at det egentlig er det stikk motsatte. For en bilist er bensinen fra de forskjellige selskaper nærmest identisk, man merker ingen forskjell i bruk. Varen selges stort sett gjennom samme type distribusjonskanal, kort sagt er det ingen forskjell. Er det da naturlig at det er forskjell på listepris? Vil en bilist betale mer for Texaco-bensinen fordi det er et Texaco-produkt? Svaret gir seg selv, og forklarer også hvorfor oljeselskapenes listepriser følger hverandre som skygger.

Intet seriøst firma som ønsker å forbli i et marked satser på en utilbørlig fortjeneste, men kalkulerer sine priser på grunnlag av en rimelig fortjeneste og avkastning på investert kapital. Derfor vil på sikt forbrukerne også tjene på at det er en slik konkurranse i markedet. Det er de flinkeste, de mest effektive selskaper som vil bli prisledere, for de mindre effektive kan ikke prise sine produkter høyere enn den laveste prisen i markedet på tilsvarende produkter.

Dessuten, priskonkurransen kommer enda sterkere og mer direkte til uttrykk når vi ser hva vi får for produktene i markedet. Etter at myndighetene opphørte med maksimalpriser på oljeprodukter er «priskriger» på bensin blitt en del av vår hverdag. Hittil i år har de aller fleste Texacostasjoner vært innblandet i en eller flere priskriger. Prisavslagene har variert, det høyeste hittil var 98 ø/l, hvorav Texaco dekket 86 ø/l og forhandler 13 ø/l.

På villa-markedet er det p.t. en sterk priskonkurranse på gang. -12 ø/l + laveste pris i perioden frem til 15/9 + betalingshenstand til 1/10, noe som omregnet i rede penger tilsvarer ytterligere 10-12 ø/l til kundens fordel (rente på kreditten).

På kontrakts- og anbudsleveranser av gass-, diesel- og fyringsoljer til storforbrukere har det i lengre tid vært det rene bikkjeslagsmål, og med rabatter som det viktigste våpen. Vi har sett eksempler på priser til kunder som er lavere enn hva vi selv må betale for import av tilsvarende produkt.

Jo, vi tør påstå at konkurransen er effektiv, tross de mange påstander om det motsatte.

Avgifter på bensin

Dagbladet hevdet med fete typer at oljeselskapene bløffer når skylden for de høye bensinpriser legges på avgiften til staten. De hadde påvist at andre land hadde høyere avgift enn Norge, deriblant Danmark med kr. 2,71 pr. liter mot kr. 2,62 pr. liter (Super) i Norge. Allikevel er det et uomgjengelig



faktum at de totale avgifter til Staten er vel 50% av bensinprisen her i landet, og således bidrar sterkt til det høye nivå. I 1983 økte de norske bensinpriser med 6 ø/l. (Pris 1/1-84 over 1/1-83, 1 ltr superbensin), og ikke 23 ø/l som hevdet av Dagbladet. I denne periode steg bensinavgift og moms med 18 ø/l, så selskapets pris til forhandler ble redusert med ca. 10 ø/l ekskl. avgift.

Men det er først og fremst i sammenligning med bensinprisene i Sverige at oljeselskapene tyr til avgiftsforskjellen som en forklaringsfaktor. Det betales nemlig ikke moms på bensin i Sverige og avgiftsforskjellen er idag derfor 85 norske øre/ltr. Listepriksforskjellen er ca. 104 ø/l. Den svenske forhandler har 10 ø/l lavere bruttoavanse enn sin norske kollega, mens Texaco i Sverige p.g.a. prisstopp ennå ikke har kunnet øke sine priser i takt med dollarkursen og følgelig får ca. 9 ø/l mindre enn vi her i Norge. Man har søkt prismyndighetene om å få øke prisene 8-9 ø/l. Når denne økning blir godkjent, vil listepriksforskjellen mellom de 2 land alene skyldes moms og forhandleravansen.

Prissammenligninger gir bare et øyeblikksbilde

Avisene referer prissammenligninger som viser at norske bensinpriser p.t. ligger høyt i det europeiske priskart. Iflg. VG er det bare Italia, Portugal, Irland og Spania som ligger høyere, mens Finland er omtrent på samme nivå.

Vi har tidligere berørt avgiftselementets betydning, men vil i tillegg få presisere at slike prissammenligninger lider under den svakhet at det bare gir et øyeblikksbilde, og de brukes som regel kun i tilfeller hvor norske priser ligger høyt. Intet nyhetsmedium var opptatt av bensinprisene i de perioder da norske priser lå desidert lavest blant de land det var naturlig å sammenligne med!

Følgelig må evt. slike sammenligninger skje over lengre perioder, slik at man får et representativt bilde over prissituasjonen i de respektive land. At prisene i Norge - også ekskl. avgifter er høye - burde ikke forbause noen. Norge er blant de dyreste land i verden på de fleste varer og tjenester. Vi er et høykostland, noe som vil gi seg utslag også på bensinprisene.

For tiden har vårt selskap en relativt god inntjening, hvilket også var tilfellet for 1983 som helhet. Men det er høyst påkrevet etter de magre år 1979-82!

For 5-års perioden 1979-83 omsatte Norsk Texaco Oil A/S for ca. kr. 5,4 milliarder, overskuddet ble totalt ca. kr. 34

mill. før skatter og disponeringer, tilsvarende ca. 1,7 øre/ltr. omsatt volum. På grunn av vår dårlige inntjening har våre Texacoleverandører latt oss operere med den betydelige varegjeld **uten** rentebelastning i disse årene. Skulle vi ha betalt renter med eksempelvis 14% p.a., ville ovennevnte overskudd ha snudd seg til et akkumulert underskudd på ca. kr. 117 mill. i perioden.

Det er på denne bakgrunn vi denne gang fant det rimelig å høyne våre listepriiser med 6 øre inkl. moms. For en gjennomsnittsbilist tilsier det en kostnadsøkning på ca. kr. 70,- på årsbasis, mens de totale årskostnader for hold av en middels stor bil beløper seg til kr. 32.000,-.

Helt til slutt la oss også nevne at i perioden 1/1-1981 til idag har bensinpriser ekskl. avgift økt med 29,3%, mens konsumprisindeksen er økt med 34,1%. Ser man bort fra avgiftene har bensinprisene således hatt en rimelig utvikling i de siste 3½ år. I den forbindelse er det fristende å minne om jordbruksoppgjøret som også ble bekjentgjort i forrige uke. Ifølge nyhetsmediene vil det resultere i en betydelig prisøkning på de fleste matvarer, antydningvis 10-15%. Melkeprisen vil øke 50-60 ø/l, mens altså bensinprisen inkl. avgiftsøkning på 18 ø/l. er økt med 11 ø/l vis a vis forbrukerne siden 1. januar 1983.

Arne Anthonisen
Norsk Texaco Oil A/S

Verkstedopphold M/T «Texaco Bogota» ved Aalborg Verft

Av Per Otto Svendsen

M/T «Texaco Bogota» ankom Aalborg Værft 8. juni 1984 for periodisk dokking og vedlikehold. Verkstedet beregnet 10 løpende dager ved verksted, og selv med hele pinshelgen ved verksted var skipet fra verkstedets side ferdig, noe både skipsledelsen og verkstedet skal ha ros for.

Skipet har nå seilt med selvpolerende bunnmaling i to år, og aldri har vel malingen i bunnen sett så fin ut etter to års drift. Dette fristet til gjentakelse slik at ny selvpolerende maling ble innkjøpt.

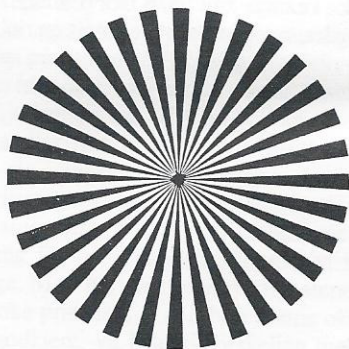
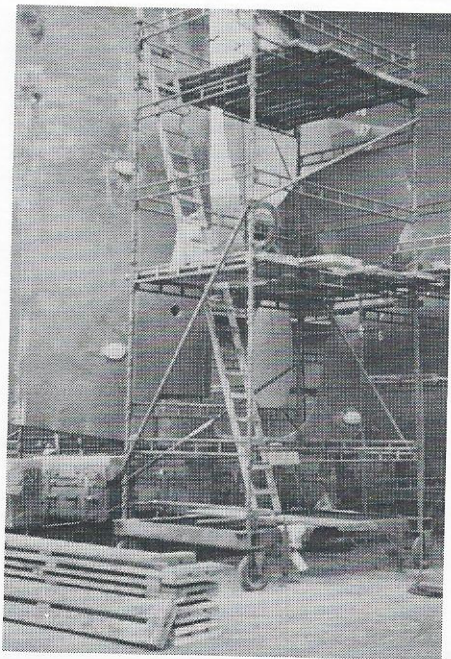
Av større arbeider som ble utført av verkstedet kan nevnes fornyelse av en fyr-

gang for kjelen, overhaling av begge turboladere, eksoskanal samt eksosmanifold for hovedmotor reisolert, propellakseltrekk samt delvis fornyelse av pokkenholt i propellhylse samt fornyelse av fundament for styrbord fortøyningsvinsj på bakken.

Egen besetning gjorde en meget stor innsats også under dette oppholdet, og ny doppler logg ble innstallert uten hjelp fra fabrikant. I tillegg ble en rekke arbeider utført av egen besetning, slik at sluttregningen ble langt under det budsjetterte.

Også denne gang inviterte kaptein Einvik hele besetningen i land på en middag som også undertegnede hadde gleden av å delta i. Den ble avholdt på Hotel Hvide Hus, og det så ut til å være et meget populært arrangement som gikk ut i de små timer.

Til slutt en takk til alle ombord for en fin innsats.





«BELGIUM»

Det siste farvell til Belgium,
et savn som ikke kan måles
med den største sum.

Det var som å miste en god venn,
tenk at vi aldri skal få seile
med deg igjen.

Folka ombord skapte et godt
miljø,

og så fort vi kom oss i åpen sjø,
ble det spilt dekksgolf på poppen,
med og uten noe ekstra i kroppen.
Hadde grillparty eller bingo i messa,
slappa helt av og var ikke stressa.

Koste oss riktig,
ja, samhold i fritiden er
også viktig.

Nå er Belgium folket spredd
for alle vinder,
noen møtes igjen og andre
forsvinner.

Men en ting er sikkert at
grombåten vil vi alltid minne,
det kommer aldri til å forsvinne.

Bente Njerve.

M/B «Lille Amsterdam»



Hvem skule tro at dette er en gammel ombygget livbåt?

Den nevenyttige førstestemaskinisten Dagfinn Haugen fikk båten til odel og eie da T/T «Texaco Amsterdam» skiftet til overbygde livbåter.

Overtagelsen fant sted i Brunsbattel januar 1982, hvor han navigerte båten på en mesterlig måte hele veien hjem til Fredrikstad, for å bygge den om til en verdig og fin DAME!

Sjøfolk krysser fjellene

Neste «Rederirådsmøte» vil finne sted rundt månedsskiftet august/september og hver av skipsledelsene stiller da med to representanter. Denne gangen er møtet lagt til Aurlandsvangen i Sogn og Fjordane.

Og dermed melder selvfølgelig spørsmålet seg: Hva i all verden har Rederirådet å gjøre på Aurlandsvangen?

Svaret er at Aurlandsvangen har noe som andre ikke har, nemlig Aurlandsdalen. Med fare for å støte lokalpatrioter fra andre strøk av landet på mansjettene må det være lov å si at Aurlandsdalen er en perle som det knapt finnes maken til. Den snor seg ned fra 800 meter ved Østerbø vekselvis gjennom idyller og trange juv forbi karrige plasser som klamrer seg fast til fjellsiden. De er avfolket nå, men fremdeles lever det folk som bodde her i sin barndom. Stien er kronglete og ett sted går den på en hylle hugget ut høyt oppe i loddrette fjellveggen.

For folk som er glad i fjellet og naturen har Aurlandsdalen i mange år vært et Mekka. De som først har gått den en gang søker ofte tilbake og gjerne flere ganger.

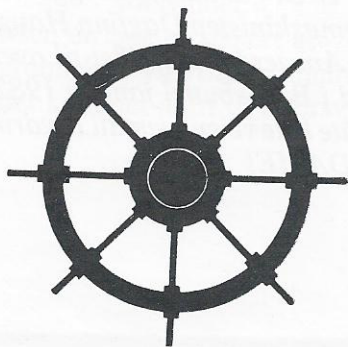
Som den våkne leser vil forstå skal Rederirådsfolket forsere Aurlandsdalen før de benker seg i møtelokalet på Hotel Ryggjatun på

Aurlandsvangen. Det vil ta dem 5-6 timer å gå ned dalen, men da er det også tid til kaffekoking og medbragt niste. Man skal rusle og hygge seg på fottur.

Men det finnes også en hardere kjerne som to dager tidligere setter hverandre stevne på Raggsteindalen Turisthytte ved Strandefjorden i Hol i Hallingdal. Herfra skal de gå to dagsmarsjer før vi samlet tar fatt på Aurlandsdalen. Første dagsmarsj bringer oss etter 5-6 timer til Turistforeningens «Geiterygghytta». Den andre dagsmarsjen er noe kortere og ender på Steinbergdalen turisthytte hvor vi har et godt håp om at det vil vanke nytrukket ørret og rømme.

Vi må føye til at en del av kontorfolket stiller seg solidarisk og deltar i opplegget. Dessuten må det absolutt nevnes at en rekke av deltakerne vil bli ledsaget av koner eller samboere. Det er en naturlig ting i disse tider med likestilling osv. Dessuten er det ikke til å komme fra at det er smått med hulder og seterjenter i fjellheimen nå for tiden.

Så gjenstår det å se om man har brukt opp reservene underveis eller lagt seg opp nye til bruk under Rederirådsmøtet på Aurlandsvangen.



Definisjoner, forkortelser, ord og uttrykk i shipping

KAPASITETSMÅL

Registertonn

Volummål. 1 registertonn = 100 kubikkfot = 2,83 kubikkmeter.

Brutto (register) tonnasje (brt. evt. grt.)

Grovt sagt: Et uttrykk for volumet av alle skipets lukkede rom, unnatt visse rom, som styrehus, bysse osv.

Bruttotonnasjen benyttes ofte ved fastsettelsen av skipets bemanning, samt ved beregning av forskjellige avgifter.

Netto (register) tonnasje (nrt.)

Bruttotonnasje med fradrag av volum som trenges til skipets drift (dekkshus etc. og etter spesielle regler også maskinrom).

Nettotonnasjen benyttes særlig i forbindelse med avgiftsberegninger.

Dødvekttonnasje (dvt.)

Den største vekt skipet kan bære av last og beholdninger. Uttrykkes i metriske tonn (1000 kg) eller long tons (1.016 kg.)

Dødvekten er det viktigste kommersielle mål. Den maksimale nyttelasten er typisk 3-10% lavere enn dødvekten p.g.a. vekten av bunkers, vann, proviant etc.

Forholdstall mellom bruttotonnasje/-nettotonnasje/dødvekt

Omtrentlige omregningstall mellom nettodødvekt: 1 nrt. = 1,7 brt., 1 brt. = 1,5 dvt. Dette gjelder tank- og tørrlastskip opp til ca. 25.000 dvt., men ikke kjøleskip, passasjerskip m.v.

For store tank- og bulkskip (ca. 100.000 dvt. og over) tilsvarer 1 brt. ca. 2 dvt.

Kubikk-kapasitet (cu.ft.)

Viktigste kommersielle mål hvor lasten er så lett at skipet blir fullt uten at det er lastet ned til laste- (fribords-) merket.

Angis i kubikkmeter eller kubikkfot (cu.ft.).
Eksempler: Gasstankere, kjøleskip, samt ofte linjeskip.

TEU

Twenty-foot Equivalent Unit. Et skips containerkapasitet uttrykkes ofte i TEU's (standardcontainer på 20 x 8 x 8,5 fot).

Lane-meter

Benyttes særlig ved transport av trailere. 1 lanemeter er en meter dekkflate i 2,5-3 meters bredde.

Skip som er bygget for transport av (nye) biler beskrives for det meste ved antallet (mindre) personbiler eller kvadratmeter dekkflate.

BEFRAKTNINGSTYPER

Befrakte

Lasteieren befrakter eller leier et skip for en bestemt reise eller et visst tidsrom.

Bortfrakte

Rederiet leier bort et skip (med besetning) for en bestemt reise eller et visst tidsrom.

Certeparti (c/p)

Fraktkontrakt knyttet til et helt skip.

Reisecerteparti

Kontrakten gjelder en bestemt reise, og ofte et bestemt varekvantum. Frakt avtales pr. tonn eller pr. dag. Atalen inngås for enkelt reise eller konsekutive reiser (flere på hverandre følgende reiser). Rederiet betaler bunkers, kanal- og havneutgifter. Spesialavtale m.h.t. hvordan laste- og losseutgifter skal bæres.

Tidscerteparti (t/c)

Tidscerteparti er meget utbredt. Frakten avtales som leie for skipet, og uttrykkes f.eks. pr. dvt. pr. mnd. eller pr. dag. Befrakteren bestemmer, innenfor avtalte begrensninger, hvordan skipet skal benyttes. Tidskfrakten bortfaller i perioder da skipet ikke er driftsklart («off hire»), f.eks. under reparasjonsopphold.

Periode t/c:

Det avtales hvor mange måneder eller år befrakteren (leieren) skal leie skipet.

T/c-trip:

Her leies skipet for en reise, men i form av et tidscerteparti.

Samtidig som tidscertepartiet kan være kortvarig, skjer det også langtidsbefraktning i reise-certepartiform (konsekutive reiser).

Rederiet betaler besetning, rekvisita, forsikring, reparasjoner, administrasjon, etc., mens befrakteren betaler de «bruksavhengige» utgifter som bunkers, havne- og kanalutgifter, lastning og lossing.

Bare-boat (demise-) certeparti

Leiekontrakt for «tomt skip» - bl.a. uten bemanning. Betaling avtales pr. dødvekttonn pr. måned. Alle driftsutgifter er for befrakters regning.

Hire-Purchase-certeparti

Tidscerteparti hvor befrakter har rett til å kjøpe skipet etter en viss tid.

Kontraktfart (Contract of Affreightment c.o.a.)

Rederiet påtar seg å transportere bestemte varekvanta over en bestemt periode. Rederiet står da som regel fritt m.h.t. hvilke skip som skal settes inn.

Worldscale

I tankfarten skjer nesten all reisebefraktning etter frakratesystemet Worldscale

(W) som inneholder rater for nesten enhver tenkelig reisekombinasjon. Ratene angis i forhold til fastlagt målestokk for en rekke bestemte reiser - hvor laste/lossehavn er fastlagt. Ved W 100 skal alle reiser gi samme økonomiske resultat. Ved å sammenligne flere rater angitt i W, kan man umiddelbart fastslå hvilken rate/reise som er gunstigst. W 70 = 70 % av W 100 osv.

Worldscale revideres halvårlig på bakgrunn av endringer i bunkerspriser og havneutgifter. Da Worldscalers bunkerspriser er basert på faktiske priser som i gjennomsnitt er 6 måneder gamle ved revisjon av skalaen, kan den få et betydelig etterslep i perioder med variasjon i oljeprisene.

KURS

Skipsmek.kurs (4 uker)

Arb.leder Kåre Willy Andresen
Matros Hans Barth
Matros Knut Åge Gundersen
Arb.leder Per Olsen
Motormann Lars Valaas
Matros Finn Vanvik

ARPA

Overstyrmann Jarle Baade
Overstyrmann Terje Sagebakken

Nav.simulator - SMS

Kaptein Louis Meisland
Overstyrmann Terje Sagebakken

Eng.simulator - La Guardia

Maskinsjef Bjarne Nodeland

Sveisekurs

2. maskinist Steinar Baastad

Jubilanter

15 ÅR

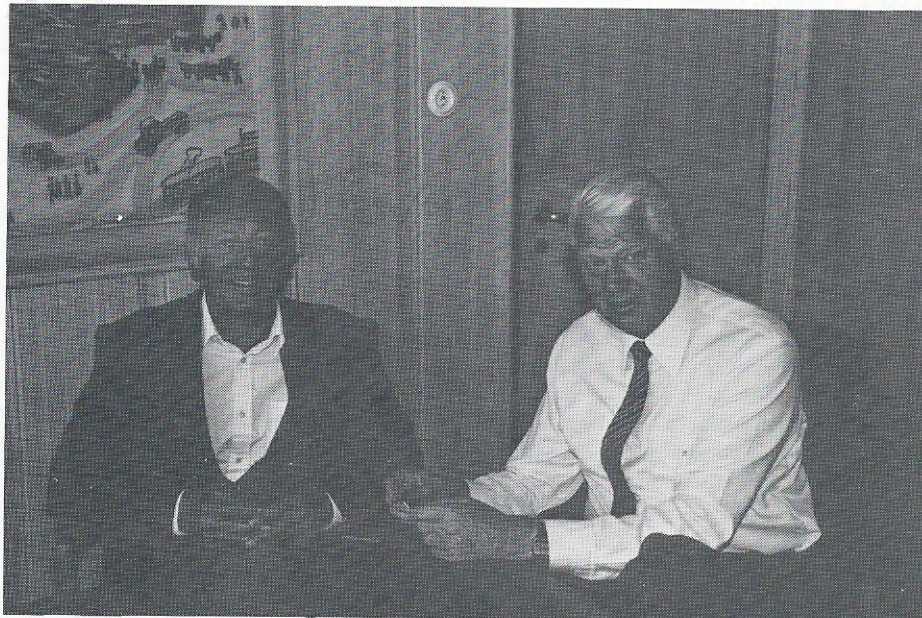
Skipsfører Louis Meisland
Radiooffiser Arne Eliassen

21. april
1. august

10 ÅR

2. maskinist Asle Sundet
Pumpemann Ragnar J. Olsen
Maskinsjef Manfred Lund
Pumpemann Arne M. Hansen
Overstyrmann Dag Aurstad
Radiooffiser Torbjørn Sæther

3. april
28. mai
14. juni
26. juni
1. juli
11. juli



Louis Meisland

Vi gratulerer

Ass. direktør Bjørn R. Halvorsen med 60 års dagen den 13. april.

Evy Roen Solvang – en pike.

Båtenes posisjoner

M/T «TEXACO BALTIC»

forlot Singapore sist i april med last for Madras og Haldia i India der alt var levert 18/5 og så ble det slutt på Østenfarten. Det bar gjennom Suezkanalen til Agioi Theodori nær Pireus i Hellas der det ble lastet for Boston. Altså ingen tur til hjemlige trakter, men skifte av fartsområde til Vest-Indien der første last ble tatt ombord i Punta Cardon, Venezuela, og Pointe-a-Pierre, Trinidad, i månedsskiftet juni-juli for lossing i haiti, Jamaica og Guatemala.

«Texaco Baltic» er nå på sin andre reise og har tatt over etter «Texaco Skandinavia» i «Cruisefarten» mens hun er i Europa for dokking og reparasjon. Om en måneds tid blir det sannsynligvis «Texaco Baltic» som skal hitover for dokking etter over 2½ år i sjøen.

* * *

M/T «TEXACO BERGEN»

I april og mai var skipet fullt beskjeftiget i sitt vanlige fartsområde. Lasting i forskjellige havner i Venezuela og lossing i San José, Las Minas og Puerto Cortes.

Etter en kort tur fra Point Fortin til Pointe-a-Pierre i første uke av juni var det slutt på lastene og skipet lå til ankers på Trinidad fra 10/6 til 13/7.

I mellomtiden var anbud innhentet for dokking/reparasjon i Europa og etter skrubbing av sider/bunn på Aruba 15/6 gikk skipet i ballast til Brofjorden hvor slop og spylevann ble pumpet i land.

Skipet ankom Frederikshavn Værft 6/8 og reparasjonene er beregnet ferdig ca. 27/8.

De foreløpige planer går ut på at skipet blir holdt «på denne siden» i høst og vinter og selv om Karibienfart på mange måter er å foretrekke i vintermånedene er det vel mange ombord som er vel tilfreds med fart i mer hjemlige farvann.

* * *

M/T «TEXACO BOGOTA»

Avbrutt av et rimelig periodisk verkstedopphold i Aalborg 8-19. juni har skipet vært jevnt beskjeftiget i sitt vante fartsmonster. Hovedbeskjeftigelsen har vært frakting av gassolje og de oftest frekventerte havner Brofjorden, Pembroke og Ghent.

* * *

M/T «TEXACO NORGE»

I forrige nummer av Texaco Tanker antydte vi at skipet ville fortsette med Brofjorden som lastehavn, men allerede innen bladet hadde nådd frem til alle, var ordren om Pembroke kommet. Siden har det kun vært lasting der, og vi skal derfor ikke spå noe denne gangen.

Den 19/6 ble det en ufrivillig grunnberøring i Themsen under uheldige omstendigheter p.g.a. feil ordre fra land om hvilken kai som skulle benyttes. Heldigvis medførte ikke grunnstøtningen lekkasjer, men bunnen ble vel noe bulket enkelte steder, og det betyr endel stålfornyelser ved kommende dokking som etter programmet skal finne sted i oktober.

I det dette skrives er skipet ledig etter lossing i Canvey 24/7, men det er mulighet for en reise Rotterdam-Bilbao, i så fall en liten avveksling i fartsmonsteret.

M/T «TEXACO OSLO»

gikk trutt i farten fra Pembroke til Canvey Island helt til slutten av april da det plutselig ble lasting i Brofjorden for København. Så var det litt frem og tilbake med lasting snart i Brofjorden og så Pembroke og tilbake igjen, med avstikkere til Ghent, Brunsbittel og Rotterdam. En reise fra Immingham til Ghent bragte litt forandring, men i skrivende øyeblikk er det Pembroke – Canvey igjen.

* * *

M/T «TEXACO SKANDINAVIA»

Siden siste utgave av «Tanker'n» har skipet endelig kommet til Europa, rettere sagt Amsterdam for periodisk dokking.

Planlagt tidspunkt for dette var mai, men befrakterne hadde vanskeligheter med å finne et passende skip som kunne «vikariere» mens T. Skandinavia var på verksted. Men endelig, den 23/6 kunne hun forlate Grand Cayman i ballast med kurs for Amsterdamse Droogdok hvor hun ankom 8/7.

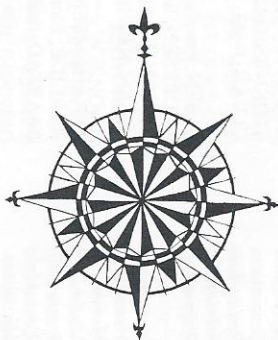
I skrivende stund er reparasjonene i full gang og avgang verksted er satt til ca. 8/8. Kursen blir vel da igjen for Karibien for å gjenoppta sine plikter «over there».

* * *

M/T «TEXACO STOCKHOLM»

Fartøyet har siden forrige utgave av Texaco Tanker oppholdt seg i Mellom-Amerika, d.v.s. Det Karibiske hav, Panamakanalen og vestkysten av de mellom-amerikanske statene. Det har flere ganger passert gjennom Panamakanalen hvor besetningen vel begynner å bli krabbekjent. Det er et stort antall havner båten har anløpet. Bare i mai og juni måned har vi følgende havner: – Aruba, St. Croix, Palm Beach i Port Everglades, Coatzacoalcos, San José, Coatzacoalcos, San José, Punta Palmas, Puerto La Cruz, San José, Cristobal, La Salina, Las Minas.

* * *



HVEM
SEILER

HVOR



Ajour pr. 14/8 1984.

M/T «TEXACO BALTIC»
LDSF

Kaptein
Oversyrmann
1. styrmann
2. styrmann
Radiooffiser
Arbeidsleder
Skipsmekaniker

FLO, Svein
BAADE, Jarle
GUSTAVSEN, Kåre Sten
STOKNES, Odd
ULVAN, Bodli
OLSEN, Per
ANDRESEN, Kåre Willy
JENSEN, Gunnar Kr.
OLSEN, Kåre Just

Matros

Matros

Matros

Maskinsjef

1. maskinist

2. maskinist

Maskinass.

Elektriker

Pumpemann

Reparatør

Motormann

Motormann

Motormann

Smører

SMA

SMA

SMA

Stuert

1. kokk

Forpl.ass.

Forpl.ass.

ABRAHAMSEN, Bjørge
HAREIDE, Einar
BAASTAD, Steinar
BERG, Vidar
SOARES, Jose Fredrico
PUGA, Francisco Cabaleiro
KROGNES, Åge

M/T «TEXACO BERGEN»
LEWP

JOHANSEN, Kjell
RAFAELSEN, Idar
ELYEVOLD, Ottar
BØE, Roar
ELIASSEN, Arne
p.t. ingen

M/T «TEXACO BOGOTA»
JXHS

FALLANG, Per Oscar
LARSEN, Harry
OROZCO, Jose Herney
LUND, Manfried
BJEREN, Terje
TØNNESEN, Hans Olav
ANDRESEN, Roger
HERMANSON, Ebbe
LIA, Øyvind
HUSØY, Jarle
STARHEIM, Erling
KILEN, Leif
NAZARENO, Abraham

M/T «TEXACO NORGE»
LCWN

SØBSTAD, Einar
AURSTAD, Dag
VAAGAN, Olav
STEFANSSON, Kristjan
OTTENSEN, Wenche
JOHANNESSEN, Adolf

POUSADA DE LA TORRE, Jose
REINE, Jan Tore
KARAMAN, Mustafa
NODELAND, Bjame
JOHANSEN, Odd
HOLST, Odd
JOHANSEN, Svein
LERFALL, Geir
NILSEN, Torbjørn
HØGENES, Odd
VALAAS, Lars
SÆBJØRNSEN, Dan
SKOGHEIM, Bjørn
EVENSEN, Erik
THARALDSEN, Rune
OSBORG, Øystein
DALBY, Pål
BEKKELUND, Svein
NUBDAL, Monica
HØGENES, Eva
HANSEN, Ester

M/T «TEXACO OSLO»
JXLA

Kaptein
Oversynsmann
1. stymann
1. stymann
2. stymann
Radiooffiser
Arbeidsleder
Tømmermann
Skipsmek.
Matros
Matros
Matros
Matros
Leitmatros
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
Maskinass.
Elektriker
Elektrikerass.
Pumpemann
Reparatør
Reparatør
Motormann
Motormann
Motormann
Motormann
Smører
SMA
SMA
SMA
Stuert
1. kokk
Forpl.ass.
Forpl.ass.

GJERDE, Georg
JARNES, Ashjørn
HUSVEGG, Erik
RANHEIM, Remy
SOLBERG, Hallgeir
MADSEN, Jarle
ANDERSEN, Leif
TAGKUS, Ahmet
GRINNBØ, Bjørn
HANSEN, Sigve
NODELAND, Trond
SIMONSEN, Sverre
BJØRKMØ, Torvald
SØRVIK, Dagfinn
BORGE, Haakon
GUNDERSEN, Tor
WISLØFF, Karl
OLSEN, Ragnar
PEDERSEN, Henrik
OLSEN, Jan Kåre
GJUV, Raymond
LEIRVIK, Arne
BOYE-HANSEN, Arne
KVÆRNENG, Jan Erik
MICHAELSEN, Øyvind
LAURITSEN, Rolf
BERNHOF, Albrigt
RASCH, Nora
RANHEIM, Tove
JOHANSEN, Ragnar

M/T «TEXACO SKANDINAVIA»
LEID

BRAH, Otto
SAGEBAKKEN, Terje
SEM, Dag
TARALDSEN, Trond
ÅNDHEIM, Tone
RØSTRØM, Alf
LUND, Bård
STOKKVOLD, Ulf
CALVAHAL, Jesus
BREMVÅG, Roger
BILJCZ, Arne
RASMUSSEN, Edvard
JOHNSEN, Einar
GAUPSET, Bjarne
TØRRING, Anton
OHLSEN, Finn
HEGSBRO, Klaus
JENSSEN, Arvid Kr.
AUNE, Sverre
UTSETH, Kjell
SVANØE, Hermann
MAYO CAAMANO, Manuel
MATHISEN, Hugo
FAHRE, Ragnar
STENBERG, Rune
SAND, Glenn
HANSEN, Kjell
STENSBØL, Johnny
DYRØY, Karl
GRØNTVEIT, Svanhild
SLOTNES, Hilde
NJERVE, Bente

M/T «TEXACO STOCKHOLM»
LGBR

BAKKE, Idar
LIA, Arne
JENSEN, Vidar
ØVERGAARD, Ole
GULBRANDSEN, Per L.
MARTINSEN, Kåre
BARTH, Hans
JAKOBSEN, Petter
ORHOLM, Pål
EIDE, Gunnar
TØRUM, Bjørn
NØTSUND, Olav
MATHISEN, Erik
ANDVIG, Simon
BÅRDESEN, Aksel
FOLLESTAD, Ragnvald
LARSEN, Torgeir
ANDREASSEN, Jan A.
RØISE, Eivind
ELIASSEN, Jack
JACOBSEN, Per B.
HAUGEN, Elise M.
OLSEN, Nina

Folk i land

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

Kaptein:

Brandal, Petter (F)
Einvik, Sverre (D)
Hansen, Helge (D)
Horseng, Rindulf (D)
Lien, Steinar (D)
Meisland, Louis (D)
Pedersen, Tore (D)
Sannerød, Frank (D)
Stølann, Alf (D)
Svanteson, Thomas (D)

Overstyrmenn:

Alexandersen, Øyvind (D)
Apold, Oddvar (D)
Dyb, Ivar (D)
Hovd, Armand (S)
Paulsen, Willy A. (D)
Solberg, Odd (D)

1. styrmenn:

Bjelland, Hjalmar (D)
Brekke, Ragnar (D)
Danielsen, Jan I. (F)
Frammarsvik, Helge (D)
Hansen, Karsten (D)
Jensen, Bjørnar (D)
Karlsen, Magnar (P)
Rosseland, Per (M)
Sivertsen, Harald (S)
Skjønsvoll, John (D)
Stensvold, Bjørn (D)
Slotnes, Odd (D)
Talberg, Mindor (F)

2. styrmann:

Melleby, Frank (S)

Radiooffiser:

Behrens, Per A. (K)
Heine, Unni
Jensen, Eva Marie (F)
Kjæraas, Lisbeth (F)
Grønsvold Nilsen, Gro (D)
Sæther, Thorbjørn (D)
Wallin, Rune (D)

Maskinsjefer:

Scheffe, Andreas (D)
Engeli, Gunnar (D)
Heine, Gunter (D)
Olsen, Nils Harald (D)
Røstad, Thor (P)
Sørø, Bjørn (D)
Svanes, Bjarne (D)
Størdal, Øivind (D)
Aas, Astor (D)

1. maskinister:

Garder, Arthur (D)
Frøitland, Kjell (D)
Hansen, Per A. (D)
Haugen, Dagfinn (D)
Steinbru, Kåre (D)
Wingsternes, Geir (D)

2. maskinister:

Breivik, Willy (S)
Edvardsen, Randor (F)
Helle, Olav (SK)
Reiersen, Torstein (F)
Storli, Arne (P)
Sundet, Asle (P)

Maskinassistenter:

Grande, Roald (D)
Hustad, Victor (D)
Kaufmann, Svein (D)
Ljone, Steinar (F)
Skatland, Karl (D)

Elektrikere:

Asp, Arne (S)
Bjøntegaard, Trond (D)
Bolkan, Børge (F)
Nygaard, Trond (D)
Stang, Erik (D)
Wiik, Per (P)
Aakre, Stein (D)

Stuerter:

Edvinsen, Stig (F)
Håland, Kjetil (P)
Kjærstad, Bjarne (D)
Pettersen, Nils (D)
Roel, Audun (D)
Søvde, Ansgar (D)
Vee, Johannes (D)

Kokker:

Bryntesen, Arnt (S)
Erdal, Atle (D)
Graneggen, Svein (F)
Martin, Geir (M)
Nordli, Knut (F)
Pedersen, Jan A. (D)
Smelror, Bjørnar (D)

Arbeidsledere:

Bystøl, Anders (D)
Kristiansen, Ivar (D)
Moe, Johannes (S)
Olsen, Oddvar (D)
Sørensen, Harald (D)

Reparatører:

Aijala, Pentti (D)
Eriksen, Bøgild (D)
Holberg, Thor (SK)
Isaksen, Jens (D)
Lillebostad, Egil (F)
Peter, Mihaly (D)

Pumpemenn:

Eliassen, Håkon (D)
Hansen, Arne M. (D)
Kimsås, Harald (F)
Ronne, Johan (D)
Røstad, Odd (S)