

TEXACO
texaco tanker

NR. 3/1984



**GOD JUL
GODT NYTTÅR**



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:

Evy Roen Solvang

Jens Chr. Jenssen

Kari Halvorsen

Per Arne Behrens

INN H O L D :

God Jul	1	M/T «Texaco Baltic» på verksted i Amsterdam	34
Rederirådet	2	Fra vår utenrikskorrespondent ...	36
Dykking på St. Croix	4	Utviklingen i norsk skipsfart	38
Sikkerhet	7	Førtidspensjonister	39
Pensjonist stuert Vegel's matspalte	9	Sport	41
Norsk Luftambulanse	10	Kurs	42
Tilbake i Europa	13	Jubilanter	42
Med Rederirådet i Aurlandsdalen	14	Vi gratulerer	43
«Skolen seiler med»	18	Et smil	44
«I Buddhas fotspor»	19	Apropos stabelavløpning	45
Ny sjømannskirke i New York ...	23	Båtenes posisjoner	46
Konerådsmøte	26	Hvem seiler hvor	48
Eldreakademiets kurs	28	Folk i land	50
Hilsen fra «Texaco Bergen»	29	Mors julekveld	51
Vår datter	30	Malerilotteri	52
Sveising med basiske elektroder av ulegert og lavlegert stål	31		

GOD JUL

av direktør P. Sundby

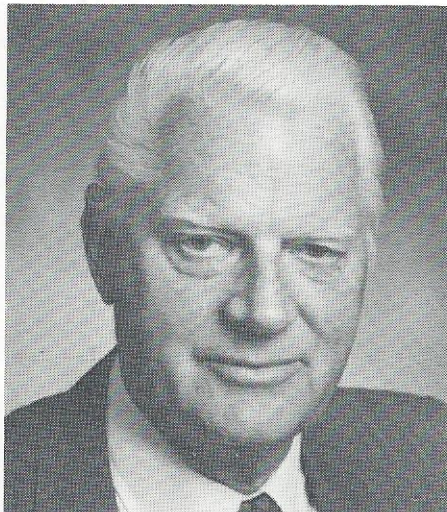
En ting som skiller dyrene fra oss mennesker er at de ikke har noen kalender og således ikke feirer årlige begivenheter av ulike slag. En hund, f.eks. feirer ikke julen, den tar de godbitene den får fra julebordet uten å holde tale med tilbakeblikk og spekulasjoner om fremtiden. Den er sikkert fornøyd med å ha det slik.

Men vi mennesker stiller også forskjellig. Prester, f.eks. har det samme juleevangeliet å holde seg til hvert år. Det ventes ikke av dem at de skal bringe noe nytt og i så måte slipper de forholdsvis lett fra det. Det skal være fint å være prest.

Jeg har det vanskeligere. Når julen stunder forlanger redaktøren at jeg skal stå til rette på denne plass og servere både tilbakeblikk over året som gikk og gi vyer over det som kommer. Ettersom det er jul skal det legges vekt på de positive og lyse sider.

Hittil har 1984 vært et år på det jevne for oss og det skal vi kanskje være fornøyd over. Skipene har seilt jevnt og trutt selv om de fra tid til annen har måttet vente på last. Det har vært mange verkstedsreparasjoner, men det er i henhold til planen og gir ikke grunn til beklagelse. Båtene er i god stand og en del forbedringer er gjennomført, men de blir selvfølgelig eldre. Etter alle merker å dømme kommer vi også i år ut med et ganske bra overskudd på driften.

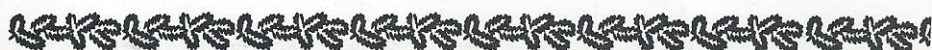
I mange år har vi tatt mål av oss til at skipene skal drives som selvstendige enheter hvor skipsledelsen har hånd om planlegging



og gjennomføring av nær sagt alle sider av skipsdriften. Slikt gir utfordringer for dem som liker det, – og det gjør de fleste. Livet blir på en måte mer interessant. For rederiet betyr sterke og selvstendige skipsledelser en forenkling og mere fornuftig bruk av menneskelige ressurser. 1984 har bragt oss nesten til målet når det gjelder forståelsen for en slik driftsform og resultatene vil vise seg stadig tydeligere.

Noe utenom det vanlige var kombinasjonen fjelltur og rederirådsmøte på Aurlandsvangen. Hvis formålet med slike arrangementer er å bringe folk nærmere hverandre ble det til fulle oppnådd under felles opphenging av søkkvåte underbukser og BH-er etter griseværsturen til Geiteryggen. Forøvrig bør mottoet være klart: Alle bør gå Aurlandsdalen.

God Jul og takk for samarbeidet i 1984.



REDERIRÅDET

Rederirådsmøte nr. 21 i rekken ble i år holdt på Ryggjatun Hotell på Aurlandsvngen i tiden 2. til 5. september.

Som beskrevet annet sted i dette nummer startet fotfolket sin tur i fjellet og etter de strabasjose hendelser skulle altså ånden være med på Ryggjatun, på rederirådsmøte, og det var den fra tid til annen.

Dermed er det ikke sagt at fotturen var åndstapende, de tilreisende medlemmer viste heller ikke det store engasjement. Saker som ble diskutert var sikkerhet, fastlønnssystem, dietutgifter ved kurs, rekruttering, opplæring, rotasjon mellom skipene, lønnstekniske forhold (markeringstillegg osv.) samt temaer av generell og spesiell interesse.

For de av dere som vil gå nærmere inn i materien er referat tilgjengelig ombord.

Rederiråd nr. 21 – viste vel klart at våre felles bestrebelse for god kontakt sjø og land – skipsledelse og rederiledelse nå fungerer bra, hvertfall så bra at et nytt rederiråd på våre tradisjonelle prinsipper synes uaktuelt.

Rederiledelsen mener fortsatt at et rederiråd er nødvendig og ønskelig som et verdifullt verktøy for å utnytte den seilende ekspertise til fremme av driften. Hvordan et fremtidig rederiråd vil bli sammensatt og hvordan det vil fungere vil vi komme tilbake til i vårt neste nummer.





På rederiråd nr. 21 deltok:

«Texaco Baltic»:	Kaptein L. Meisland Maskinsjef B. Sørø
«Texaco Bergen»:	Kaptein R. Horseng
«Texaco Bogota»:	Kaptein S. Einvik Maskinsjef G. Engeli
«Texaco Norge»:	Kaptein P. Brandal Maskinsjef A. Schefte
«Texaco Oslo»:	Kaptein G. Gjerde Maskinsjef S. Simonsen
«Texaco Skandinavia»:	Kaptein A. Støllann Maskinsjef G. Heine
«Texaco Stockholm»:	Kaptein H. Hansen Maskinsjef Ø. Størdal Kaptein T. Pedersen Maskinsjef E. Wetlesen

Sekretær: K. Aure.

Dykking på St. Croix

av stuert Jack Eliassen og 1. styrmann Vidar Jensen

Etter nesten 14 dager på Trinidad skulle M/T «TEXACO STOCKHOLM» til St. Croix for å laste for West Palm Beach, Florida.

US Virgin Islands, Jomfruøyene, er en vulkansk øygruppe i den nordvestlige del av Vestindia, som utgjør den vestlige del av De små Antiller. St. Croix hører med blant de største amerikanske øyene. Den ble oppdaget av Columbus i 1493. Etter flere forskjellige herredømmer, ble den i 1917 solgt til USA av danskene.

Disse farvannene regnes som et paradys for dykkerinteresserte, med undervanns nasjonalparker, korallrev, skipsvrak fra oldtiden, et helt fantastisk liv i havet rundt og en ubeskrivelig sikt. Alt er forøvrig fredet.

Vi ankom St. Croix tidlig fredag 28. september. «Texaco Stockholm diving team LTD» ble startet og en felles tur under vann ble planlagt. Medlemmene i dette eksklusive selskap er stuert Jack Eliassen, Torbjørn «Gnist» Sæther, trikker Erik Stang og 1. styrmann Vidar Jensen, dessuten ble «trik-



Klar for dykking. Styrmann Vidar Jensen og stuert Jack Eliassen.

kerungen» Arvid Jenssen med som støtte-medlem.

Vi ble kjørt inn til Christiansted, en av de to byene på øya og satt av utenfor V.I. Divers Ltd., et av de mange firmaene som leier ut dykkerutstyr og arrangerer dykkerturer. Her fikk vi leie utstyr mot å vise internasjonalt dykkersertifikat, noe de overholdt meget strengt. Gnist Sæther hadde lagt igjen sertifikatet sitt hjemme, men med mye overtalelse og et lite tillegg i prisen fikk også han leid utstyr også p.g.a. at vi skulle ha med oss instruktør. Prisen for leie av utstyr, undervannskamera og instruktør var US\$ 35 pr. stk.

Da alt var klart bar det i vei i en gebrekkelig pick-up mot nordvest-spissen av øya, til Cane Bay. Før vi tok på oss utstyret ble det gjennomgått av instruktøren, som også svarte på spørsmål om alt fra farlige sjøhyrer, haier og prisen på hummer. Vi fikk vite at det eneste vi måtte passe oss for var en sennepsfarget korall som heter «Fire-korall».

Det var en utrolig opplevelse å kunne dykke i shorts og T-shirts med en sjøtemp. på 29 grader C. Sand som dønningene dro med seg ødela litt av sikten lengst inn mot land, men på en 5-6 meters dyp var det et yrende liv av småfisk i de utroligste farver og fasonger, ei rokke ble også observert. Korallformasjonene lå som fantastiske øyer av farger og liv, spredt utover havbunnen. En av oss var så uheldig å komme bort i en «Fire-korall» og det er ikke vanskelig å forstå hvordan den har fått navnet sitt. Den brant som en sigarettglo og etterlot seg et tydelig brennmerke.

Stor fisk var det lite av p.g.a. den omfattende undervannsjakten som har foregått med harpun. Man kunne fange fisk og hummer og ta med opp, men hvis man ble tatt med en korall var den minste boten US\$ 500, så det holdt vi oss langt unna.

Det å dykke her var en helt fantastisk opplevelse som ikke kan beskrives, men må oppleves.



Mulig det var «gnist» Torbjørn Sæther som skremte haien.

Stuert Jack Eliassen var som han selv sier «helfrelst» og dagen derpå hadde han nesten ikke tid til å spise frokost før han la i vei inn til Christiansted igjen. Her forteller han selv fra den turen.

Denne gangen ble jeg med på båttur arrangert av Caribbean Sea Adventures. En 1/2-dagstur med to dykk kostet US\$ 55. Vi ankret opp på enden av et korallrev utenfor Salt River. To lag på 6 stk. med guide fulgte veggene langs korallrevet ned til 90 fot. Det er en helt ubeskrivelig følelse å bevege seg som i vektløs tilstand gjennom trange passasjer av koraller i de utroligste formasjoner, i et helt krystallklart vann. Man mottar de mest fantastiske synsinntrykk i en verden helt uten andre lyder enn boblene som stiger mot overflaten fra ens egen pusteventil.

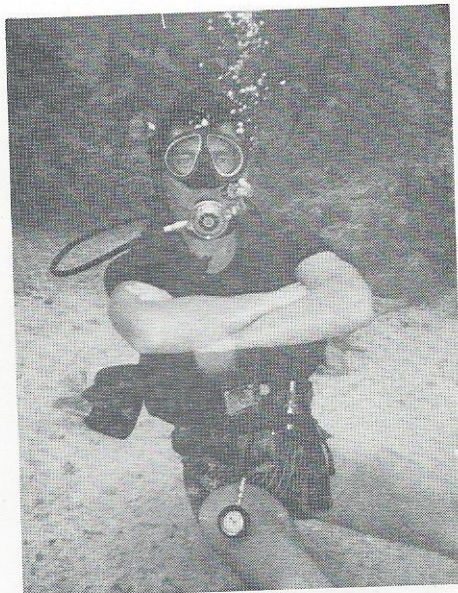
«It's just great!!!» kommer det enstemmig fra amerikanske meddykkere mens vi ut-



veksler erfaringer på vei til neste dykkested utenfor Palmers Beach. Dette dykket går ikke lenger enn ca. 40 fot, da en må ta hensyn til dybde og tid ved gjentatte dykk p.g.a. nitrogenopløsningen i blodet.

Men det er like utrolig vakkert som sist, på grunnere vann kommer fargene enda bedre frem på fisk og fauna. Av alle ting fikk vi se både hai og baracuda og en Nurse Shark på over 1 m som lot seg beskue på nært hold før den svømte bedagelig avgårde. Jeg må innrømme at jeg holdt meg på betryggende avstand, takke meg til steinbitt og «bånnulker».

Jeg klarte ikke å motstå fristelsen til å ta med meg et par små koraller som minne om en helt unik opplevelse. Litt stolt er jeg også etter å ha loggført mine tre første dykk som sertifisert sportsdykker på St. Croix.



Styrmann Vidar Jensen tar dagens meditasjon på 15 meters dyp.

SIKKERHET

For å unngå arbeidsulykker til sjøs kreves utstyr i forskriftsmessig stand, god opplæring, korrekt arbeidsrutine, klare sikkerhetsfor-skrifter og riktig instruksjon.

Men enda viktigere er et godt samarbeide mellom mannskapet og arbeidslederne, som plikter å påse at sikkerhetsforskriftene blir overholdt. Det skaper trygghet og samfølelse skipskameratene imellom, stimulerer den personlige aktpågivenhet og øker omtanken for den felles sikkerheten.

Vi har her tenkt å ta for oss noen av faremomentene som alltid vil finnes ombord i et tankskip. For å være i stand til å unngå farene må vi kjenne dem. For enkelthets skyld vil vi kalle råolje eller produkter av råolje for petroleum. Vi skal ta for oss noen av egenskapene for petroleum.

Alle væsker kan forandre seg til, eller bli forandret til, gass. Denne forandring til gassform finner sted gjennom en prosess som kalles fordampning. Det er vanlig å kalle den fordampede væske for gass. Av petroleum dannes petroleumgass.

Petroleum i væskeform brenner ikke. Det er petroleumsgass som brenner. Faren øker i forhold til hvor lett et petroleumsprodukt fordampes. Jo lavere temperatur en petroleumssort fordampes ved, jo farligere er den.

En petroleumsgass kan brenne hvis den er blandet med surstoff (oksygen). Surstoff er en viktig del av luften som omgir oss. Når vi her snakker om blanding, mener vi vanligvis en blanding av petroleumsgass og luft.

Du vil kjenne igjen ordet brenne i brennbar. Brennbar betyr å være i stand til å bli satt i brann. En blanding som kan settes i brann er en brennbar blanding.

Det er mulig å la en blanding inneholde så lite eller så meget petroleumsgass at den ikke kan brenne. Blandinger i slike forhold sies å ha nådd brennbarhetsgrensene.

Mellom disse brennbarhetsgrensene ligger et ganske snevert område hvor blandin-gene er brennbare. Dette området kalles brennbarhetsområdet.

Brennbarhetsgrensene og brennbarhets-området blir noen ganger kalt *eksplosjons-grensene og eksplosjonsområdet*.

De fleste stoffer utvider seg når de varmes opp.

Fordampning forårsaker rask utvidelse.

Forbrenning av gassen forårsaker oppvarming og enda større utvidelse.

Hvis utvidelsen begrenses kan trykket stige ytterligere . . .

. . . EKSPLOSJON

Den laveste temperatur ved hvilken en væske avgir nok gass til å danne en brennbar blanding, kalles væskens flammepunkt.

Noen produkter fordampes meget raskt. De produserer mengder av gass ved vanlige trykk og temperaturer. Bensin er et eksempel på et slikt produkt. Der vil det nesten alltid være gass tilstede. En gnist som er varm nok, vil sette den i brann. Et ord vi skal bruke istedenfor «sette i brann» er «antenne».

Væsker som fordampes lett kalles flyktige væsker. All petroleum med flammepunkt under 60°C (140°F) klassifiseres som flyktig. Raffineriavfall, f.eks. brukt kaustikksoda, kan inneholde flyktig petroleum.

Andre petroleumssorter fordampes ikke så hurtig. Petroleum med flammepunkt 60°C (140°F) og høyere klassifiseres som ikke-flyktig. Gassolje og dieselolje er to eksempler på slike.



"YOU'RE PROBABLY WONDERING WHY I ASKED YOU HERE TODAY...."

Petroleum som spruter ut fra en lekkasje i en pumpe eller rørledning kan danne en tåke av små dråper.

Brennbare blandinger kan være der du minst venter å finne dem. De antennes lett.
GNISTER KAN ANTENNE DEM.

Røkning kan være meget farlig. Overhold **ALLE** instruksjoner om røkning. Røk bare der hvor det er tillatt. **RØK ALDRI PÅ KØYA.**

Hvis en sigarettenner faller ned kan den slå gnister eller tenne. Hvis du har tillatelse til å ha sigarettenner ombord så hold den i lugaren din og sørg for at den ikke kan falle ned og slå gnister.

Fyrstikker som ikke er sikkerhetssikre er en trussel, selv sikkerhetsstikker kan antennes ved et uhell. Hold alle slags fystikker borte fra områder der du ikke får lov til å røke.

Vanlige lommelykter (håndlamper) lager

gnister. Bruk bare de spesielle lommelyktene som utleveres ombord.

Barbermaskiner, radioer, elektriske kokeapparater o.l. kan antenne brennbar gass. Hold radio og barbermaskin i lugaren din.

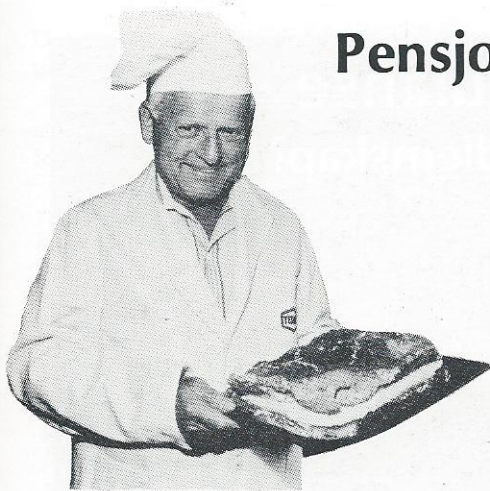
Hvis det er noen mulighet for at brennbar gass kan trenge inn i bysse eller innredning - må du ikke bruke elektriske apparater.

Dra aldri ting av aluminium eller lettmetall over dekk.

La aldri tunge ting falle ned på rustne områder som er dekket med aluminiumsmaling.

Ta aldri med flyttbart utstyr av aluminium eller aluminiumslegeringer i lastetanker, pumperom eller rom hvor brennbare blandinger kan samle seg.

Bruk aldri skuffer eller skyfler av aluminium eller aluminiumslegeringer ved fjerning av rust og slam i tankene.



Pensjonist stuert Vegel's matspalte

2 ss smør
1 ss hvetemel
3 dl buljong
2 ss tomatpurré
Salt og pepper.

Brun løk og kjøttrester, dryss på mel og spe med buljong. Smak til med tomatpurre, salt og pepper. La det surre under lokk noen minutter.

HACHIS PÅ RESTER

(4 porsjoner)

Rester av stek eller andre kjøttrester, kuttes i terninger
1 finhakket løk

Sørg for å fjerne all tvist, filler, sagflis etc. etter bruk.

Slå aldri på anoder eller deres fester i tankene.

I alle områder der det kan være eksplosiv gass må man:

- forhindre at håndverktøy av metall slås mot hverandre,
- forhindre at håndverktøy av metall slås mot annet metall,
- forhindre at håndverktøy av metall slippes ned,
- låre håndverktøy av metall ned i tanker i en seilduksveske eller pøs,
- ikke bruke såkalt «gnistfritt» verktøy.

«Gnistfritt» verktøy kan være farlig fordi jernholdig metall kan ha festet seg på materialet i verktøyet.

STEKTE EPLER

8 stk. epler
1 dl farin
15 stk. mandler
1 dl vann
Kremfølte

Velg like store epler. Vask dem og ta ut kjernehuset. Legg dem i form og hell på vannet. Hakk mandlene og bland dem med sukkeret og fyll blandingen i eplene.

Eplene stekes til de er møre, 180-200 grader C.

Eplene legges så i en bolle og pyntes med stivpisket fløte.

NØTTEKAKE

2 egg
2 dl farin
2 dl malte nøttekjerne (ca. 100 gr)
2 dl hvetemel
1 ts bakepulver
1 dl melk

Egg og sukker piskes til eggedosis, nøtter, mel og bakepulver tilsettes vekselvis med melken. Bland forsiktig. Ha røren i smurt, strødd form.

Stekes ca. 3/4 time på 170 grader C.

Norsk Luftambulanse

Har du og dine medlemskap?



Vi startet vår virksomhet i 1978 . . .

Vi startet vår beredskapstjeneste med legehelikopteret i 1978 på Østlandet med base, som nå, på Sentralsykehuset i Akershus på Lørenskog. I juni 1981 utvidet vi vår virksomhet med legehelikopter som dekker Sør-Vestlandet med base ved Sentralsjukehuset i Rogaland.

Luftambulansen har årlig ca. 800 utrykninger med helikopter og ca. 700 utrykninger med legebil i sykehusenes nærrområde. I tillegg utfører vi en rekke ambulansflyvninger med fly i inn- og utland.

Hvem ringer etter legehelikopteret? Hvem er ansvarlig?

Hvem som helst kan ringe våre alarmtelefoner ved akutt sykdom eller ulykker. Det er legen på helikopteret som tar avgjørelsen om utrykning eller ikke. **INGEN** privatperson vil bli økonomisk ansvarlig for et oppdrag. Stiftelsen Norsk Luftambulanse betaler det myndighetene ikke betaler. De fleste oppdrag skjer etter anmodning fra leger eller sykehus.

Som medlem får du «Hjelp» - medlemsbladet som holder deg orientert om hva som skjer i Norsk Luftambulanse.

Vi er gjerne behjelpelig med innmelding, send oss noen ord på en lapp eller via telex med navn, adresse og om det er enkelt-medlem, ektepar- eller familiemedlemskap.

Fra 1985:	
Enkelt medlemskap	kr. 90,-
Ektepar	kr. 145,-
Familie	kr. 195,-

Det tar kun tre minutter fra alarmen går til vi er i luften.

Jo raskere vi kan komme frem til ulykkesstedet eller den syke, jo større er muligheten for å redde liv.

Det tar oss 3 minutter å komme «på vingene», om natten tar det naturlig nok noe lenger tid. På kartet her ser du omtrent hvilken aksjonsradius vi har i dag, og hvor lang tid det tar til hjelpen kommer der den trengs.

Våre spesialutstyrte helikoptere kan raskere enn noe annet få lege med komplett utstyr frem til pasienten. Du er med og bestemmer om vi skal fortsette denne virksomheten gjennom å ta stilling til medlemskap eller ikke.

Helikopter, utstyr og mannskap forberedt på nesten alt.

Helikopteret er bemannet med 3 personer:

- En meget erfaren og rutinert helikopterpilot.
- En spesialutdannet akuttlege utstyrt slik at han kan gi en fullverdig behandling av skader og akutte sykdommer på stedet.
- En spesialutdannet og erfaren redningsmann, utdannet i akuttmedisin og redningsarbeide som dykking, fjellklatring etc.

Den høye beredskapen med lege og redningsmann hele året - døgnet rundt - dekket gjennom medlemskontingenter, gaver og bidrag til stiftelsen Norsk Luftambulansse.

Få venner og kjente til å bli medlemmer også.

Vi har planer om å hjelpe enda flere . . .

Det er et overordnet mål for Norsk Luftambulansse å kunne utvide den akuttmedisinske beredskapstjenesten i samarbeid med andre helikopterselskaper og myndighetene. Slik at alle deler av landet kan nyte godt av



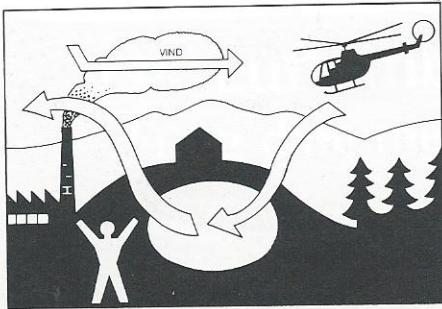
denne livsviktige legetjenesten som betyr en vesentlig styrking av primærlegetjenesten, ambulansetjenesten og redningstjenesten i Norge.

Hjelp oss å hjelpe enda flere - bli medlem!

Et helikopter kan lande nesten overalt.

Litt om hvordan en landingsplass bør være:

- Åpen plass 25 x 25 meter.
- Så flatt og plant som mulig.
- Underlaget bør være fast (løs snø bør trampes hard).
- Hindringer innenfor 100 meter må ikke være over 15 meter høye. OBS! Ledninger.



- Stå med ryggen mot vinden for på den måten indikere vindretningen, hold armene skrå oppover og stå ca. 15 meter fra landingspunktet.
- OBS! Legg ikke ut klær eller andre løse deler for å markere landingsplassen da dette kan hvirvles opp i motor/rotor.
- OBS! Vent til rotoren har stanset helt før du nærmer deg helikopteret.

Saknet person

Hvis vårt medlem eller dennes nærmeste familie går seg bort f.eks. under en tur i fjellet, vil våre helikoptere utføre én times gratis søk. Dette blir gjort i samråd med Hovedredningssentralen for Sør-Norge og koordinert med den øvrige innsatsen.

«HJELP» - vårt medlemsblad

Som medlem er du også med på å utgi vårt medlemsblad som alltid vil holde deg orientert om hva som skjer i Norsk Luftambulansse, om våre forskjellige salgsartikler og om hvordan du kan bruke våre tjenester.

Sist, men ikke minst - som medlem gjør du oss i stand til å fortsette vår akuttmedisinske tjeneste, samt å arbeide for utvidelse av denne til å kunne dekke hele landet på en tilfredsstillende måte.

Medlemskort

Fra 1984 - helt nye plast medlemskort. Vi forhandler med bedrifter og organisasjoner om tilleggsytelser utover dagens medlemsfordeler - bare ved å vise frem kortet.

Som medlem hjelper du ikke bare oss til å fortsette vår virksomhet. Du har visse fordeler selv også:

Vi hjelper deg hjem fra utlandet ved ulykke eller akutt sykdom - gratis.

Skulle du være så uheldig, vil vi sørge for hurtig hjemtransport med fly hvis dette er medisinsk nødvendig. Eventuelt ledsaget av lege og sykepleier. Du bør forøvrig tegne en vanlig reiseforsikring for å dekke andre uforutsette ting under reisen.

Bruk av eget ambulansfly er foreløpig begrenset til Europa, det nordlige Afrika og den arabiske halvøy. Utenom dette området foregår hjemtransporten med rutenfly, også med ledsagende lege og sykepleier.

Hjemtransportordningen er beregnet for feriereiser med inntil 4 ukers varighet. For lengre opphold i utlandet må du betale en tilleggspremie.

Om noe skjer under oppholdet i utlandet kan du kontakte oss over koordineringssentralen døgnet rundt - året rundt (02) 93 33 33.

Neste legehelikopter til Tromsø?

Gjennom økt medlemstilslutning i Nord-Norge ønsker Norsk Luftambulansse å føre frem idéen om stasjonering av legehelikopter ved Regionsykehuset i Tromsø.

Godt over 1500 mennesker i akutt livsfare hjelpes hvert år. Med din hjelp kan tallet bli enda større. Bli medlem!

KHa

Tilbake i Europa

Rune Wallin, «Texaco Bergen»

*Med Land's End i sikte langt i det fjerne,
oppi møllposen havner «Karibien-klærne».
Det blir stil-longs og votter
på solbrente skrotter,
men hva gjør vel det? Vi klær oss så gjerne.*

*Jeg vil ikke si at jeg snakker for alle,
nei, da ville jeg bli for løgner å kalle.
Men hos oss som har kone og barn oppi nord,
er stemingen steget betrakt'lig ombord,
vi ser ingen grunn til å la tårene falle.*

*Så på den ene dels vegne tør jeg være så fri
å håpe at «Texaco Bergen» får bli
mellom Sundsvall i øst til Land's End i vest,
vi synes at området passer oss best.
Mon det passer i New York's «filosofi»?*

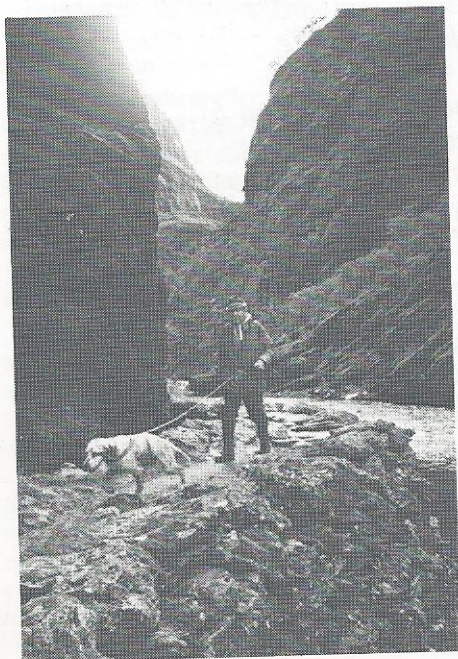
*Men, gleder og sorger får tas etter tur,
gjør én melding glad, gjør en annen lett sur.
Her ombord tar vi intet for gitt,
sist gang vi gjorde det, da gikk det «dritt».
Synd at skjebnen spiller med skjult klaviatur.*



Med Rederirådet i Aurlandsdalen

av G. Langfeldt

De som lyttet til programposten «Hav og Havn» i NRK i august måned spisset ører da det ble nevnt i et intervju med direktør Sundby at Texaco Norway aktet å gjennomføre en rederikonferanse kombinert med tur i Aurlandsdalen, og med deltakelse av både sjø- og landkrabber og eventuelt deres ledsagere. Dette skulle bidra til å skape kontakt på uformell måte og til om mulig ennå bedre forståelse av og samarbeide om de oppgaver som skip og kontor må løse i fellesskap.



Fjellveteranen Erling Wetlesen i fin stil med setteren «Blondie».

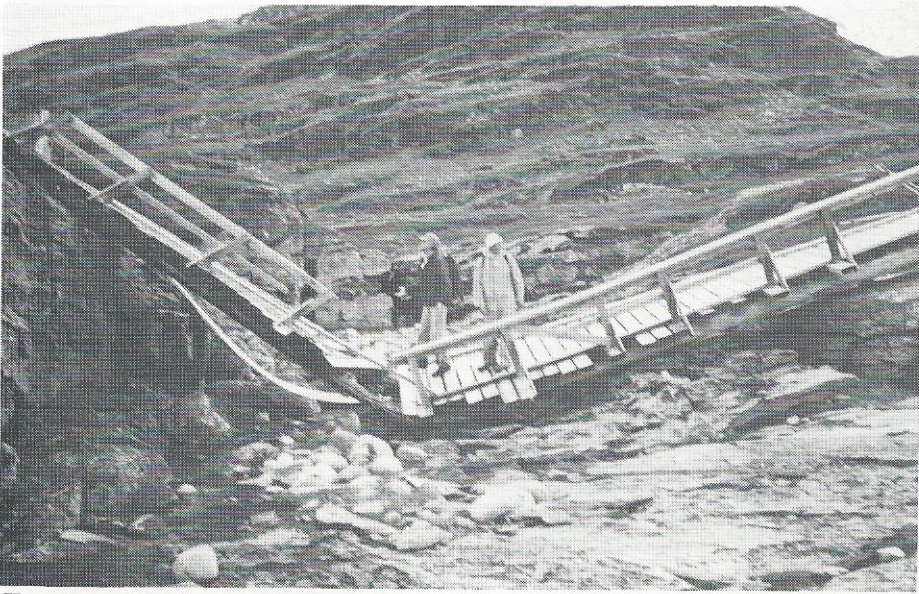
Det viste seg å være en overveldende interesse for kombinasjonen fysisk fostring/Rederiråd. Den planlagte turen gjennom Aurlandsdalen skulle følge siste del av en eldgammel rute mellom øst og vest som trolig var brukt så tidlig som i vikingetiden. Dalen strekker seg fra Vassbygdi (50 m.o.h.) til Geiteryggen (1218 m.o.h.), med sine stupbratte fjell, panoramautsikt på toppene, småbekker og mektige fosser, og representerer noe av det vakreste og mest dramatiske i norsk natur.

De presumpativt sprekeste tok utgangspunkt på Raggsteindalen Turisthytte og skulle i løpet av 3 dager ta seg fram til Vassbygdi via Geiteryggen, Stenbergdalen og Østebø. Her skulle man møte de resterende deltagere og sammen vandre den siste dagsmarsjen til Vassbygdi.

Torsdag morgen 30/8 startet 15 opplagte turgåere fra Raggsteindalen og krabbet som geiter opp den første stigningen sammen med virkelige geiter som tydeligvis var selvsjette og fulgte med langt på vei. Dessverre sviktet værgudene, og aldri har vel noen sjømann på dagens fartøyer vært så våt tilsjøs som vi ble på landjorden denne dagen. I stiv kuling, regn og haglbyger slet man seg frem og ble gjennomvåt til skinnet, og selv det meste av innholdet i ryggsekkene var fuktig ved ankomst Geiteryggen etter 5-6 timers marsj. Turen var tildels dramatisk, man måtte bl.a. forsere en primitiv bro (uten sikkerhetsnett) over strie stryk. Noen balanserte elegant over de løse planker, mens andre krøp krampaktig med sammenbitte fjes som tydet på sterk konsentrasjon om å komme velberget over.



Vi forserer en skummel hengebro. Tidligere storsprinter A. K. Røysem klar til start 50 m broløp.



Kapteinene Meisland og Stølañn påstod at broen var slik da de ankom.

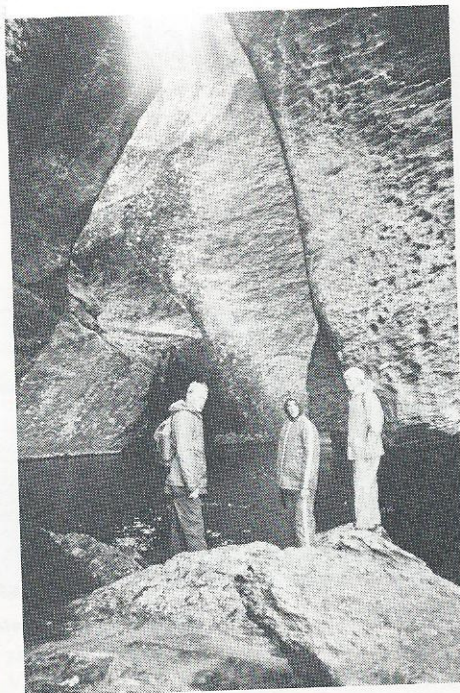
Hvis man blir våt tilsjøs, har man mulighet til å tørke saker og ting ombord. På Geiteryggen var forholdene så primitive og tørkeforholdene så dårlige, at for mange ble det å starte neste dag med fuktige klær og støvler, men humøret var likevel på topp.

Fredag den 31/8 gikk turen fra Geiteryggen til Østebø via Stenbergdalen. Man delte seg i grupper, noen tok hele turen til fots, og noen benyttet buss en del av veien. Dessverre opplevde vi et kjedelig uhell under marsjen, idet en av deltagerne falt og fikk brudd i håndleddet og måtte til sykehus for å bli gipset.

Vel fremme på Østebø møtte man de resterende deltagere som var kommet dit pr. buss. De fleste av disse skulle delta i siste dagsmarsj ned til Vassbygdi.



Utbyggingen av Aurlandsvassdraget skjemmer ikke naturen.



Hildur og Helge Hansen sammen med Louis Meisland ser litt betenkt ut da de besøker «Vetlehelvete».

Hittil hadde vi hatt mye regn, også lørdag 1/9 startet med nedbør, men det lettet utpå dagen, slik at vi fikk oppleve endel av den vakre dalen i sol og så at den ligger der uberørt av kraftutbyggingen. Denne turen, som tar ca. 6 timer, var en fantastisk opplevelse som ikke kan skildres med ord, men må oppleves. Vi passerte de gamle gårdene Nesbø, Sinjarheim og Almen der husene står slik i dag som den gangen folk bodde der. Sinjarheim var bebodd fra år 1600 til 1922 og i de siste 25 årene fikk familien 12 barn. Ellers passerte vi Vetlehelvete, en merkelig jettegryte, og like nedenfor der stod den såkalte Likbjørk hvor man hengt lik opp om natten når man var på vei til kirkegården i Aurland. Dette var for vern mot rovdyr.

En av deltagerne (dekksoffiser) var dess-
verre uheldig, feilnavigerte litt og pådro seg
en kneskade, men fullførte likevel marsjen
tappert. Forøvrig må vel vi landkrabber bare
innrømme at også i fjellet var sjøfolkene stort
sett de kjappeste og viste imponerende kon-
disjon.

Verdien av en slik fellestur skip/kontor
kan ikke beskrives. Man får god kontakt og
lærer hverandre bedre å kjenne. Vel an-
kommet Ryggjatun i Aurland skulle det
teoretiske grunnlaget være lagt, for vellyk-
kede rederirådsforhandlinger, men hvordan
det gikk er en annen historie.



Vårt mål og møtested er nådd. Utsikt fra Ryggjatun Hotell.



«Skolen seiler med»

Fra Norsk Skipsadopsjon har vi fått den hyggelige meldingen om at M/T «Texaco Bergen» er blitt adoptert av klasse 3A ved Langmyra skole i Molde.

Vi har fått låne dette bilde av Romsdal Folkeblad, som de knipset da kaptein Kjell Johansen besøkte elevene i forbindelse med utstillingen «Skolen seiler med» ved Romsdalsmuseet i oktober måned.

Utstillingen viste nytten av kontakten mellom sjøfolk og skolebarn, hvor de får kjenn-

skap til norsk skipsfart, samt mange fremmede land og folk.

Kontakten skjer vanligvis gjennom brevveksling, kassetter og skole/skipsaviser.

Vi er blitt fortalt at skolene i Møre og Romsdal er av de aller flinkeste innen skipsadopsjonen og håper dermed at kontakten med besetningen på M/T «Texaco Bergen» kan bidra til å bekrefte dette.

Lykke til!



Vi gleder oss kolossalt til å ha M/T «Texaco Bergen» som adoptivskip, sier elevene i klasse 3A til kaptein Kjell Johansen og fungerende daglig leder ved skipsadopsjonen i Oslo, Siri Alnæs.

- Dessverre har vi ikke fått med lærer Inger Anne Svendsen på bildet.

«I Buddhas fotspor»

av vår tidligere medarbeider Endre Ording Sund

Himalaya-kjeden så først ut som små koller da flyet passerte grensen på vei nordover, fra New Dehli til Nepal. Etter som flyet nærmet seg Kathmandu, hovedstaden, ble fjellmassivet stadig mere dominerende. Glittertind og Galdhøpiggen, ja

selv topper i mellomeuropa som Matterhorn og Zugspitze er små i sammeligning. Så strekker da også Himalaya-kjeden seg over 2.500 km og bare i Nepal inkluderer den 10 topper over 8.000 meter.



Jeg hadde gledet meg til dette lenge. Helt siden folkeskolen, da eksotiske Himalaya kongedømmer som Bhutan, Sikkim og Nepal ble plantet i min bevissthet. Visste ikke dengang at det skulle ta 25 år før drømmen ble en realitet. – Fottur i Himalaya.

Ingensteds i verden finner du den samme

konsentrasjon av kultur, kunst og tradisjon som i Kathmandudalen. Den er et samlingssted for mer enn 30 forskjellige etniske grupper. Guatma Buddah ble født her i år 543 B.C. Siden den gang har dalen vært en kamplass mellom kulturer og religioner fra Øst, Vest, Syd og Nord.

Hinduismen ble formidlet fra India og mange indere reiser fortsatt til denne dalen for å besøke hellige hinduistiske templer. Bon religionen, som praktiseres som en slags Tibetansk Buddhisme, ble presset på Nepal-esserne etter at den Tibetanske kong Gompo invaderte dalen i det 7. århundrede.

Senere har religionene og sektene i Nepal blitt mange. Det sies at i Nepal har de over 15 millioner guder. Spør du en Nepaleser om han er Buddhist eller Hinduist er svaret som regel ja. Dette fordi religionen på mange måter har smeltet sammen slik at de fleste tror på en grunnfamilie av guder. Det er Brahma, «skaperen». Vishnu, «den som opprettholder alt», og Shiva, «den som ødelegger». I tillegg til dette har så hver enkelt en rekke personlige guder og familie-messige religiøse bånd.

Nepals topografi er også spennende. Landet dekker ca. 3/5 av Norges flateinnhold. I syd, mot grensen til India, er det et ca. 4 mil bredt belte som ikke rager mer enn 200

m.o.h. Derfra stiger landet i trappetrinn mot fjellmassivene i nord.

Det er bare 3 årstider i Nepal. Regntiden i juni-september. Vinteren fra oktober-mars og sommeren april-mai.

Min tur startet i september. I regntiden er det umulig å vandre i fjellene i Nepal.

Først skulle jeg bruke noen dager til å titte litt nærmere på livet i Kathmandu og de to andre byene Putan og Bhaktapur, så skulle jeg starte fotturen rundt Annapurna massivet. Jeg reiste alene. Opplever mest og blir best mottatt slik. Noen opplever det som spesielt farefullt og dumt å reise på egenhånd. Jeg tror folk spesielt i Nepal er meget fredsommelige og ærlige. Den største faren er den store sannsynlighet for at du vil investere hele din fremtid i å spare penger og tid for å returnere og ta en ny tur. Jeg har hørt om og også møtt mange som er rammet av denne alvorlige Nepalbasillen. Etter en fottur i Nepal, blir fjellturene i Norge annerledes og litt mindre interessante. Hjemme

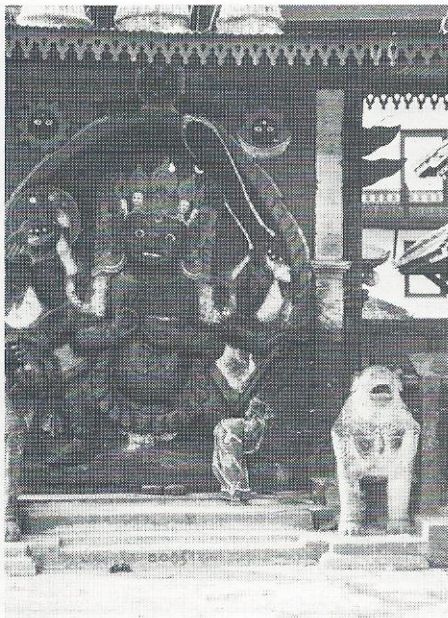


finnes det ikke landsbyer i fjellene, ingen leende barn du møter på stiene, ingen kaklende høns eller Sherpaer som bærer jordbruksprodukter eller brukskunst fra fjellene og ned i lavlandet.

Over halvparten av turistene som kommer til Nepal for å ta sin «once in a life time» fottur i fjellene, blir folk som ofte kommer igjen.

Hver dag, før soloppgang i Nepal, når hellige kuer og løshunder rusler rundt i tomme gater og når bøndene skynder seg til markedsplassen nedlesset med grønnsaker eller høns; vekkes gudene opp i de mange hellige templer av sine tilhengere.

Når lyset vinner kampen over mørket starter strømmen av mennesker, både Hinduer og Buddhister, sin vandring mot templene. Med seg bringer de sine gaver til gudene. På små metallskåler, gjerne av kopper, bærer de riskorn, litt blodrødt pulver og små gule blomster - «puja» - som de legger ved gudenes føtter. Etterpå blandes



leire med restene av det de har ofret og det males et lite merke - «tika» i egne panner. Dette er tegnet på at morgenbønnen er foretatt og ønsket om at de helliges krefter skal følge dem i dagen.

Mange tror at dette pannemerket har noe med kastesystemet å gjøre og kaller det også kastemerke, men det er en misforståelse.

Kastesystemet er offisielt avskaffet i såvel India som i Nepal. Imidlertid er det sosialt og religiøst i kraft og gjennomsyrrer det meste. Kastesystemet kom opprinnelig fra Brahminismen i India for ca. 3.600 år siden. Den øverste kaste er Brahminene eller prestekasten. De tolker og formidler de hellige skriftene. Chhetris eller krigerkaste er nest høyest. Kaste nr. 3 er Vaisyas eller handels- og kjøbmanskaste. Kaste nr. 4 er Sudras eller service og tjenestekaste.

I India utgjør de kasteløse over 20 millioner mennesker. For dem er det intet håp i dette liv. Du blir født inn i en kaste og gjør du jobben din bra i dette liv, kan du ved reinkarnasjon i neste liv rykke opp en kaste.

Gjør du ikke det som er forventet av deg i de hellige skrifter eller Vedas, kan du risikere å «rykke ned» ved å reinkarneres som dyr. Dette er en av grunnene til at hinduer er spesielt opptatt av dyr og av å verne dem.

I Nepal er det vanlig med en rekke religiøse ritualer og fester. Ukentlig foregår offring av dyr som vannbøffler, geiter og høns på bålet eller ved halshogging. Dette reagerte jeg på, men ble forklart at det ikke bare er snakk om offring til gudene, men også befrielse av en «uheldig og innestengt bror».

Uten å ha planlagt det kom jeg midt oppe i Nepals største religiøse festival som feires i september hvert år, Dasain. Det er en festival hvor særlig kvinnene og barna er med å feire at monsuntiden er forbi og det godes seier over det onde. Kvinnene gikk i prosesjon ned til en elv utenfor byen. Der vasket de seg og også sin sjel. Alle synder de hadde gjort i det siste året vasket de av seg.

Etter at dette var gjort pyntet de seg og feiret Dasain i flere dager med dans og sang. Dette med å vaske av seg det siste årets synder fikk jeg virkelig sansen for. Tenk så deilig det må være å bli ferdig med en sak og jobbe videre med nye ting.

Ethvert hjem i Nepal skal offre et dyr den 9. dagen i festivalen. Jeg ble skremt. Alle de små templene badet i blod. Alt for å tilfredsstille den storforlangende gudinnen DURGA.

Så den tiende dagen åpnet det kongelige palass. Alle, selv de mest fattige kunne denne dagen motta sin «tika» fra kongens og dronningens hender.

Det hele avsluttes med saluttering fra palasset samtidig med at det offres blomster til gudene.

Mens jeg står og ser på de religiøse opptogene i Kathmandu slår det meg hvor mye som foregår i denne verden. Hvor lite vi nordmenn opplever av virkelig liv når vi trygt og godt isolerer oss i vår 9-4 tilværelse med dagsrevy om kvelden. Hvordan kan vi skjønne noe av hva alt dette dreier seg om. Det er som å måle melk med metermål.

Det å etterleve gudenes lover og ritualer er viktig for Nepaleserne. I et land der over 90% av de 15 millioner innbyggere er

analfabeter og over halvparten lever under den grensen som FN har fastsatt som eksistensminimumsnorm, betyr samholdet rundt religionen ekstra meget. Likevel er folk her langt mere tolerante overfor andre religioner enn det vi er vant til. En Hindu i Nepal tror også på de Buddhistiske guder. En jeg diskuterte kristendom med synes vi kristne var svært intolerante, som ikke kunne se litt «rundere» på vår religion. Han for sin del kunne godt inkludere både Gud, Jesus og den Hellige Ånd i sine morgenritualer, hvis det gjorde oss roligere.

Når du reiser i Nepal, treffer du overalt folk som er på vei til eller fra de tallrike små templene. På gaten ser du folk som mediterer. Viktig er det å benytte sitt «mantra» eller konsentrasjon rundt spesielle toner. Ofte nynner Buddhistene «Om mani padme hum». Disse ordene betyr lykke til, skal ifølge religionen øke kreftene og ens mentale velvære. Samtidig med sangen svinger mange bønnehjulene i retning mot urviseren. På denne måten avgis enda flere bønner, og sjansen for å oppnå hell øker.

Sangen er også en del av dagliglivet. Den og mye annet rart vil jeg fortelle om i neste nummer av Texaco Tanker.

AKTUELL LITTERÆR OPPGAVE:

Hvem sa - hvor?

«Det kan spørres om jeg døde til lands eller vanns, - for jeg gikk jo nokså fuktig ut av livet.»

Svar sendes oss snarest.

BOKPREMIE

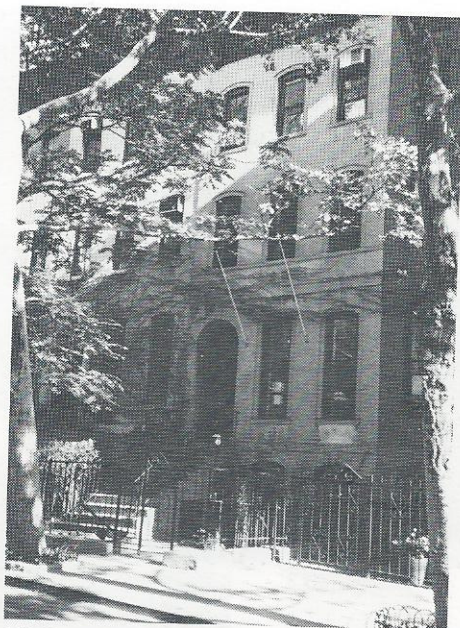
Ny sjømannskirke i New York

Søndag 7. oktober 1984 ble den nye Sjømannskirken i New York vigslet ved Bjørgvin biskop Thor With.

Vår medarbeider Kari Halvorsen var til stede og overvar vigslingen.

Den nye kirken ligger på Manhattan. Daglig ledelse av kirken er ved sjømannsprest Jan Olav Johannessen og sjømannsprest/kapellan Reidar Kirkevold.

Den gamle kirken lå ute i Brooklyn og det sa seg selv at sjøfolk sjelden reiste den lange veien dit ut for å komme til kirken. Ved å flytte den til Manhattan håper alle på flittig besøk fra sjøfolk og andre som ankommer New York og områder omkring.

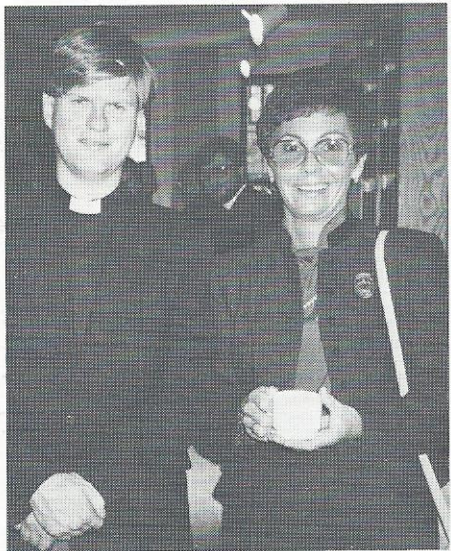


Kirken er liten, men lys og trivelig.

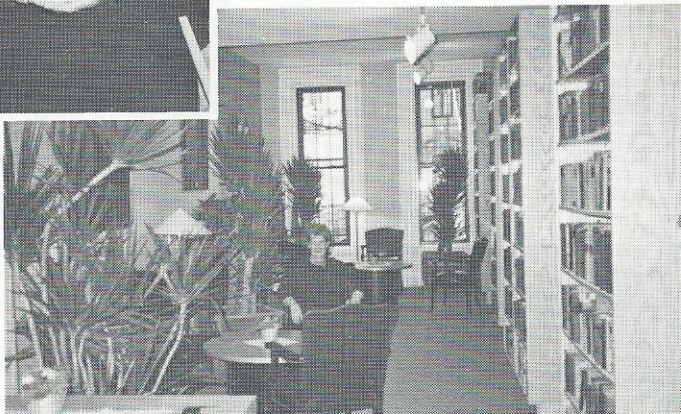


Kapellet er lite, men lyst og pent.





Sjømannsprest/kapellan Reidar Kirkevold med en av gjestene Brit Magraff.



Biblioteket er blitt et trivelig rom.

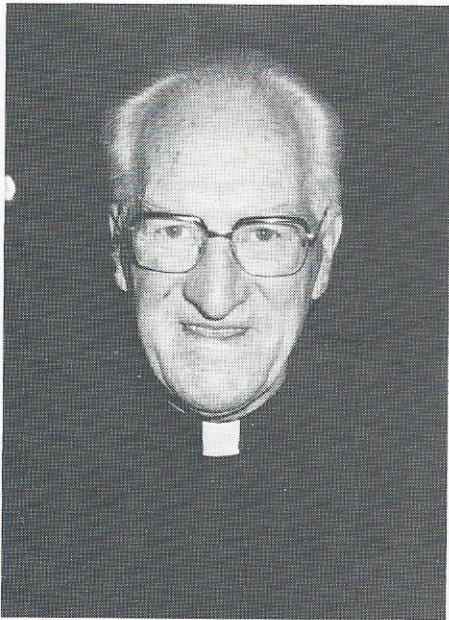


I underetasjen ble vigslingen overført ved video. Til vanlig skal det her være småbord med stoler rundt og snur vi oss...



*ser vi kjøkken-
kroken hvor husmor
Hilde Thorsen
(i midten) med hjelp
lager kaffe og kaker.*

*Bildet av Kong Olav V er på plass over
peisen.*



Vår venn Johannes Aardal.

Konerådsmøte

av Ågunn Meisland

En forsommerdag kom det en hyggelig invitasjon. Våre menn skulle på rederirådsmøte på Ryggjåtun Hotell i Aurland 1.-4. sept. 1984, og vi skulle få bli med. Stor glede hos samtlige.

Lørdag 1. sept. møttes vi alle på hotellet. Spennende for en del som hadde tilgode å hilse på andre Texaco-fruer, også menn. Noen personer hadde tidligere bare vært et navn, nå var de en realitet.

Hotellet var riktig trivelig med nydelig utsikt over Aurland.

Våre menn hadde fått tilsendt program med dagsorden. Dette hadde også vi lest, med litt uro, for hva stod der ikke: Konerådsmøte. Hva var nå dette?

Etter at middagen var inntatt på lørdagen, besøkte vi Aurlands kjente kirke. Vi fikk en liten orientering av presten på stedet, organisten ga til beste for oss en fin demonstrasjon hva et kirkeorgel kan prestere – når det blir styrt riktig og organistens kone holdt sogar en liten sangkonsert.

Søndag hadde vi fellesmøte med gutta. Vi fikk en redegjørelse om rikets tilstand ved dir. Sundby. Tilstanden er god for dette året, (salget av Texaco Amsterdam og Texaco Belgium) og Sundby hadde visse problemer med å plassere overskuddet riktig. Han kastet hansen til oss, for det kunne jo hende vi hadde noen lyse ideer å bidra med.

Omsider satt vi benket rundt konferansebordet. Rommet var til vår benyttelse den ettermiddagen. Tilstede var fruene: Hansen, Horseng, Gjerde, Langfeldt, Røysem, Pedersen, Simonsen, Strengen, Sundby, Svendsen, Wetlesen og undertegnede.

Et konerådsmøte hadde det aldri vært før i Texaco Norways historie, og vi var usikre på hvordan dette skulle takles. Rederirådsmøte for mennene var jo et rådgivende organ, men hva med oss? Ikke hadde vi program eller dagsorden. Ingen var heller orientert om det skulle lages noen form for statutter. Litt formelt prøvde vi å gjøre det ved at det ble valgt ordstyrer, referent og reiseleder til de planlagte utfluktene våre.

Her satt vi og kikket på hverandre. Engstelige, tja?? Skulle det ikke bare være et sosialt samvær? Skulle vi være «Rådgivere» for hvem? Etterhvert ble det livligere. Diskusjonene kom igang, og samtlige hadde ordet. Vi diskuterte og utvekslet erfaringer. Noen aktuelle saker ble notert ned på papiret. Ting som noen følte var uklare, ble bedre belyst av andre med bredere og rikere erfaring. Alle var enige om at dette tiltaket var positivt.

Dagene gikk og konerådets medlemmer hadde det helst travelt. Det var utflukt til Voss. Turen gikk med båt til Gudvangen, buss over Stalheim, lunsj på Vossevangen Hotell, og tilbake med tog til Myrdal st. Siste delen på utflukten vår, gikk med den berømte Flåmsbanen. En flott naturopplevelse.

Siste dag var avsatt til fellesmøte. Plutselig skulle vi legge fram vårt produkt fra «konerådsmøtet» for administrasjonen og de seilende.

Blant de temaer som «konerådet» behandlet kan nevnes: 10-10 system for karfolket – fint. Kan man lempe på retningslinjene om barn ombord? Hvordan ser Rederiledelsen på konsekvent behandling av kaptein/maskinsjefers hustruer til å arbeide



ombord? Hva er generelle regler og prosedyrer ved sykdom og dødsfall? Hvordan blir mannens pensjon regnet ut? Er det mulig å få arrangert pensjonist-kurs for mann/kone før fylte 60 år.

Sosiale forhold:

Forslag: For å avhjelpe direktør Sundbys øyeblikkelige behov for bruk av penger – Investere i «Texaco-hytte(r)» – (litt spøk må man kunne seg).

Texaco Tanker

Fint tiltak – god informasjon.

Fru Horseng har alle årganger dersom det er noen som ønsker spesielle artikler.

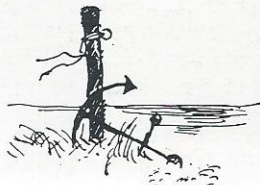
Noen av våre spørsmål fikk vi godt besvart. Det ble nok mumlet litt i krokene at disse våre bedre halvdelene ikke var flinke nok til å gi informasjon. Sikkert noe rett i det, så skjerp dere gutter.

Tror nok konerådsmøtet var litt skuffende for noen som gjerne hadde sett at vi hadde

vært mer rettet på andre felt. Er dette med konerådsmøte kommet for å bli, bør det vel legges opp i en noe fastere form, slik at deltakerene da ville være bedre forberedt. Hva kan vi gjøre? Vår viktigste oppgave er vel å være en havn for våre menn. Noen havfrueforening tror vi heller ikke det var intensjonen vi skulle bli.

Som en avslutning vil vi igjen få berømme Texaco-ledelsen for dette fine tiltaket. Texaco Norway driver en meget god personalpolitikk, og ligger langt foran andre som det er naturlig å sammenligne med.

En hjertelig takk til dere alle som har planlagt så godt, og ikke minst for at vi «fruer» fikk delta.



Eldreakademiets kurs - «Forberedelse til pensjonsalderen»

av Loyd Granlund

Det er en kjennsgjerning for oss alle at vi blir eldre for hvert år som går og en gang må vi gå ut av de aktives rekker. Nå er turen kommet til tre av oss her ved kontoret. Inspektør Leif Tranberg og Regnskapsfullmektig Jan Diesch-Pedersen går «fra borde» pr. 31. desember og jeg følger etter pr. 1. mai n.å. – da mønstrer jeg av. Vi går alle tre av et par år før tiden for vanlig pensjonsalder er for tiden 67 år, men det arbeides stadig med å senke denne alderen noe. Vi som nå går av blir altså førtidspensjonister, men vil stå til rådighet.

Det er «in» for tiden med alle slags kurs og Yrkesorganisasjonenes Studieforbund har allerede i flere år arrangert seminarer i

«Forberedelse til pensjonsalderen» på Nye Vrådal Turisthotell i Telemark.

Norsk Texaco Oil i Hegdehaugsveien hadde bestilt en del plasser der for sine vordende pensjonister for kurset fra 28. oktober til 2. november og vi fra vårt rederi fikk anledning til å delta.

Dette ble 5 meget verdifulle dager for oss alle, vi hadde anledning til å ha ektefellene med oss og det var et gode som det ble satt meget stor pris på. Vi var vel alle 29 deltagere veldig positivt innstilt på å få mest mulig ut av de enestående verdifulle forelesningene som flere eksperter fra skole/idrett, forsikring, jus, kosthold, sosial omsorg og lege hadde å berike oss med. Fore-



Fra venstre: Granlund, Tranberg, Diesch-Pedersen.

Eldreakademiets kurs - «Forberedelse til pensjonsalderen»

av Loyd Granlund

Det er en kjennsgjering for oss alle at vi blir eldre for hvert år som går og en gang må vi gå ut av de aktives rekker. Nå er turen kommet til tre av oss her ved kontoret. Inspektør Leif Tranberg og Regnskapsfullmektig Jan Diesch-Pedersen går «fra borde» pr. 31. desember og jeg følger etter pr. 1. mai n.å. – da mønstrer jeg av. Vi går alle tre av et par år før tiden for vanlig pensjonsalder er for tiden 67 år, men det arbeides stadig med å senke denne alderen noe. Vi som nå går av blir altså førtidspensjonister, men vil stå til rådighet.

Det er «in» for tiden med alle slags kurs og Yrkesorganisasjonenes Studieforbund har allerede i flere år arrangert seminarer i

«Forberedelse til pensjonsalderen» på Nye Vrådal Turisthotell i Telemark.

Norsk Texaco Oil i Hegdehaugsveien hadde bestilt en del plasser der for sine vordende pensjonister for kurset fra 28. oktober til 2. november og vi fra vårt rederi fikk anledning til å delta.

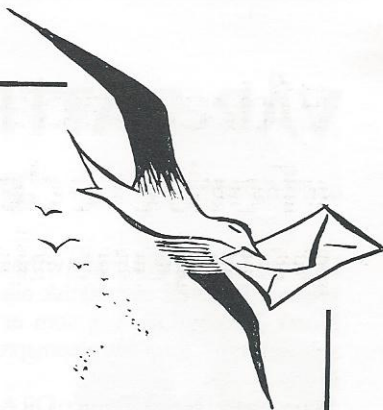
Dette ble 5 meget verdifulle dager for oss alle, vi hadde anledning til å ha ektefellene med oss og det var et gode som det ble satt meget stor pris på. Vi var vel alle 29 deltagere veldig positivt innstilt på å få mest mulig ut av de enestående verdifulle forelesningene som flere eksperter fra skole/idrett, forsikring, jus, kosthold, sosial omsorg og lege hadde å berike oss med. Fore-



Fra venstre: Granlund, Tranberg, Diesch-Pedersen.

Hilsen fra «Texaco Bergen»

ved Gunn Gjertsen og Gro Strandlid



I skrivende stund ligger vi i Antwerpen og laster. Vi synes farten er utmerket her oppe i forhold til Karibien. Vi er jo mer på hjemlige trakter nå. Det eneste vi ikke er helt fornøyd med er slingringa, den er jo en ulempe spesielt for oss i byssegjengen.

Så vil vi gjerne få skryte litt av Velferden og kirka. De møter alltid opp når vi klapper til kai med ferske aviser, og henter oss alltid om kvelden for å ta oss med på sightseeing. Og da er det topp stemning blant gjengen ombord.

Så var det verkstedoppholdet i Frederikshavn. Det er vi veldig glade for er over, slik at vi fikk «shinet opp» båten igjen. Vi synes det var veldig koselig at folk fra kontoret var og besøkte oss der, og vil gjerne få sende en hilsen til alle dem, og håper dere kommer en annen gang også.

Men nå har ordene tatt slutt, så vi vil få ønske alle andre Texaco båter og alle på kontoret en riktig god jul og et godt nyttår her fra Texaco Bergen.

God seilas til alle.

Så takker vi for oss, og kaster loss.



lesningene var lagt opp på en fin måte som ikke virket trettende, heller det motsatte, slik at vi tror alle fikk mye positivt å ta med seg inn i et nytt avsnitt av sitt liv. Om kveldene hadde vi hyggelige stunder og slappet av med en kopp kaffe i hotellets lune salonger. I «friminuttene» mellom dagens forelesninger benyttet vi tiden til å gå turer i den fine naturen rundt hotellet i et nydelig høstvær.

Vi måtte dette, for å motvirke resultatet av hotellets rikholdige frokost-, lunsj- og middagsbord.

Det er nok fortsatt mange ting å beskjef-tige seg med i tiden som kommer, man må være positiv til de utfordringene som kommer og ta alt med pågangsmot og godt humør. En hobby eller to er ikke nok til å fylle den nye tilværelse, man må bare se seg rundt - oppgavene er mange selv for den som går ut av aktiv tjeneste.

VÅR DATTER

av P. Sundby

De færreste vet det, men vi har et datterselskap. Rederiet eier faktisk alle aksjene i Norsk Texaco Oil A/S som er Texaco's salgsselskap for petroleumsprodukter i Norge.

Daglig liv i Norsk Texaco Oil A/S består i å drive de 225 bensinstasjonene som finnes fra Mandal i syd til Nord-Trøndelag og stå for importen av bensin og andre produkter som bensinstasjonene omsetter, selge smøreoljer og autodiesel til industrien i land – samt bunkers og smøreoljer til handelsflåten.

Vår datter ligger på en fjerdeplass når det gjelder bensinstansjonsvirksomhet, etter Esso, Shell og Norol som regnes som de fire store. Med en årsomsetning på omkring 1 milliard kroner er hun likevel ikke ubetydelig og driften går med overskudd. Til sammen-

ligning vil våre frakttinntekter bli omkring 270 millioner kroner i år.

Jo mer Norsk Texaco Oil A/S selger, jo mer får vi å frakte. Kjør derfor ikke forbi en Texacostasjon med ullage på tanken. Fyringsolje og parafin bør du også sikre deg fra vår datter. Vi bør jo holde sammen. Dere vil forøvrig se at Texacostasjonene er inne i en fase av forbedringer. Det har gitt seg utslag i at Texacostasjonene er blant de fineste og mest moderne i Oslo-området, og de øvrige distrikter kommer etter etterhvert.

Det er ikke mere enn et par år siden vi overtok aksjene i Norsk Texaco Oil A/S. Vi gjorde det fordi det hadde skjedd en lovendring i Norge som gjorde det fornuftig å gjennomføre en såkalt «konserndannelse». Våre to selskaper blir da betraktet som ett selskap skattemessig. Går det ene selskapet med overskudd og det andre med underskudd blir det samlede resultat gjenstand for beskatning. Det er en rimelig og rettfærdig ordning for to medlemmer av samme gode familie.



Sveising med basiske elektroder av ulegert og lavlegert stål

av E. Fagerholt



I tidens løp er det utviklet mange forskjellige hovedtyper av elektroder. Disse har delvis avløst hverandre og supplert hverandre hva sveiseegenskaper angår. Takket være den basiske elektrodetype med sine gode egenskaper har arbeidsfeltet for buesveising hatt en positiv utvikling. De vanlige elektroder for sveising av ulegert stål er kjennetegnet ut fra dekkets kjemiske karakter. Av noen eksempler på dette kan nevnes følgende: Den sure type avgir en slagg som inneholder oksyden av sur karakter og har fått betegnelsen sur type.

Den rutile type som foruten varierende mangder av feldspat, aspest m.v. inneholder opptil 50% rutil har på grunn av sitt store innhold av rutil fått betegnelsen rutil type. Inngår også under betegnelsen organisk rutil type. Rutil er en bergart (sten) som blir knust til fint pulver.

Den basiske type har et dekke hvor grunnelementene er kalksten og flusspat som gir et basisk slagg. De basiske elektroder benyttes på stål med bruddstyrke opptil 90 kp/mm². De fleste elektrodetyper har et relativt høyt hydrogeninnhold i dekket. Det er tilstede i bindemidlene som anvendes for å kunne belegge de forskjellige elektrodetyper. En stor del av hydrogen (vannet) fordampes i lysbuen og i avsett (sveisen). For basiske elektrodedekker anvendes ingen komponenter som etterlater hydrogen i dekket av betydning.

Konklusjonen vil bli følgende:

Det er dekkets sammensetning som bevir-

ker at belegget på basiske elektroder kan tørkes så lenge med en høy temperatur slik at dekket får et minimalt hydrogeninnhold.

Sveising med den basiske elektroden gir et avsett med gode mekaniske egenskaper og er meget spreksikker under avkjølingen. Elektroden kan benyttes på stål med et carboninnhold opptil 0,4%.

For vanlig ulegert støpestål som har et carboninnhold fra 0,2-0,3% vil den basiske elektroden være meget anvendelig. For sveising av adusergods og støpejern bør man velge andre elektroder da man her har materialer med et carboninnhold med henholdsvis fra 2,0-4,0%.

Den basiske elektrode er ikke så ømfintlig for materialets sammensetning som f.eks. sure og rutile elektroder. De sistnevnte elektrodetyper må ikke benyttes på stål som inneholder over 0,2% carbon.

Det tørre dekket på den basiske elektrode har lett for å absorbere fuktighet fra lufta. Elektrodene krever ekstra tørre lagringsforhold. For høy fuktighet i basiske elektroder kan medføre følgende skadevirkninger:

- 1) Posedannelse i sveisemetallet med indre porøsitet.
- 2) Sprekddannelse, først og fremst herdesprekker som blir kalt hydrogensprekker.

Er fuktigheten i dekket for høy vil man merke det under sveising med unaturlig sprut fra elektroden under nedsmeltinga.

HVORDAN SKAL MAN BRUKE DE BASISKE ELEKTRODER?

Sammenliknet med de andre elektroder skal de basiske elektroder sveises på en annen måte. Forskjellen er så stor at sveiseren må være klar over dette og legge bort sine gamle vaner når han benytter basiske elektroder. Først av alt skal det benyttes mindre framføringshastighet og er det nødvendig med pendling skal dette utføres langt roligere.

La oss si at en bestemt sveis i horisontal stilling med vanlige elektroder normalt utføres med ca. 40 cm sveiselengde og ca. 60 pendlingsbevegelser pr. elektrode.

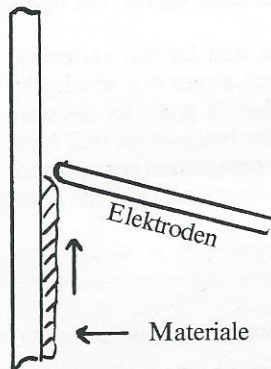
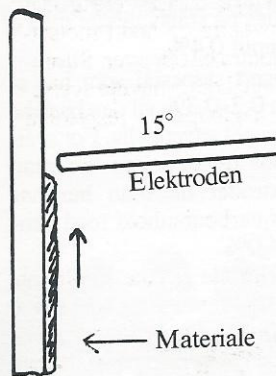
Benytter man basiske elektroder, skal man tilsvarende sveise 20 cm lengde og utføre ca. 25 pendlingsbevegelser pr. elektrode. Dette er meget viktig å merke seg og er en forutsetning for å nå de beste resultater med basiske elektroder.

Det betyr at man skal sveise med tykkere lag enn det man er vant til.

Når det gjelder vertikalsveising i V-fuge oppover bør ikke fugeåpningen være mindre enn 3 mm.

Det har vært delte meninger om vinkelen på elektroden i vertikal sveising oppover med basiske elektroder. Den basiske elektrode er å betrakte som mer kaldsveisende enn sure og rutile typer. Elektroden har videre større dråpeovergang under nedsmeltingen til smeltebadet.

Vertikalsveising oppover med basiske elektroder.



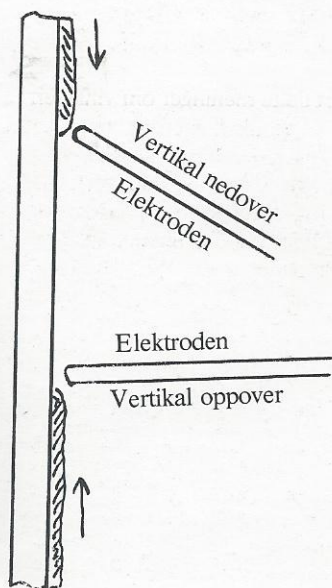
Elektroden føres så spissen peker ca. 15° nedover. Denne sveiseteknikken gjør det lettere å kontrollere dråpeovergangen til smeltebadet.

Sveiser man med denne vinkel på elektroden så kan det lett oppstå problemer. Vinkelen på elektroden er mer riktig for varmtsveisende elektroder hvor materialoverføringen skjer i dusjform. Ulempen med denne vinkel for basiske elektroder blir dårlig kontroll av smeltebadet.

Dekket på elektroden vil brenne skjevt i atmosfære av stor dråpeovergang i lysbuen.

For en del år tilbake ble det produsert en spesiell basisk elektrode for sveising av bunnstreng ovenfra og nedover. Med denne elektroden oppnår man en glatt og flat bunnstreng uten skarpe groper inn mot fugeflatene.

Slaggen blir lett å fjerne samtidig som denne flate bunnstrengen er lettere å bygge videre på ved sveising av neste lag vertikalt oppover.



Det er to forskjellige basiske elektrodetyper for sveising ovenfra og ned i motsetning til sveising nedenfra og oppover. Strømstyrkene er forskjellige i de to nevnte sveiseretninger. De står angitt på de respektive elektrodepakker.

GODT Å VITE:

- De basiske elektroder sveises like godt med vekselstrøm som likestrøm.
- Benyttes vekselstrøm bør sveisemaskiner ha minst 60V tomgangsåpning.
- Ulegert stål kan inneholde legeringselementer opptil 0,9%. Lavlegert stål inneholder legeringer fra 0,9-5,0%. Høylegert stål inneholder legeringer fra 5,0% og oppover.
- Kjærnetråden i elektroder for sveising av konstruksjonsstål er den samme. Det er dekkets sammensetning av mineraler og legeringselementer som bestemmer sveiseegenskapene og de mekaniske data for denne enkelte elektrode.

M/T «Texaco Baltic» på verksted i Amsterdam

av Sigmund Skjelbreidalen

Skipet ankom Amsterdam den 25. oktober, etter en ballastreise fra Boston, for å foreta periodisk dokking ved Amsterdamse Droogdok.

Det var gått 33 måneder siden siste dokking og vi var meget spente på hvordan den selvpolerende bunnmalingen hadde virket, spesielt siden skipet i hovedsak har vært beskjeftiget i tropiske farvann med tildels lange perioder til ankers.

Resultatet var meget bra, det var praktisk talt ingen begroing, og malingsoverflaten var glatt og fin, så man må ha lov til å anta at den ekstrakostnaden som ble tatt, med sandblåsing og påføring av selvpolerende maling i Singapore siste gang er inntjent flere ganger i form av større fart og lavere bunkersforbruk.

Av større ting som ble gjort ved denne anledningen vil jeg nevne installasjon av nytt peilesystem og fjernstyring av alle ventiler i tanker og på dekk fra et sentralt kontrollrom.

Da denne installasjonen er ganske omfattende skal jeg i korte trekk forklare hva den går ut på.

Fjernstyring av ventiler:

Dette er et elektrisk/hydraulisk system, d.v.s.: at man fra en el. bryter plassert i mimicdiagrammet på kontrollpulten opererer den ventil man ønsker. Dette skjer ved et elektrisk signal til en solenoid ventil plassert i et skap i maskinrommet. Denne solenoidventilen styrer da olje til «A» eller «B» løpet i tilhørende aktuator som da åpner eller sten-



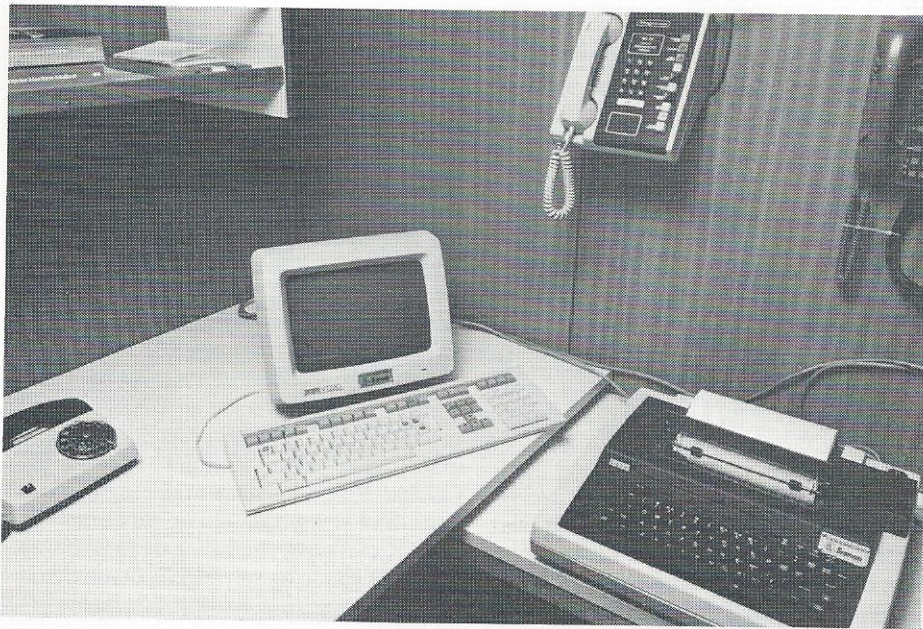
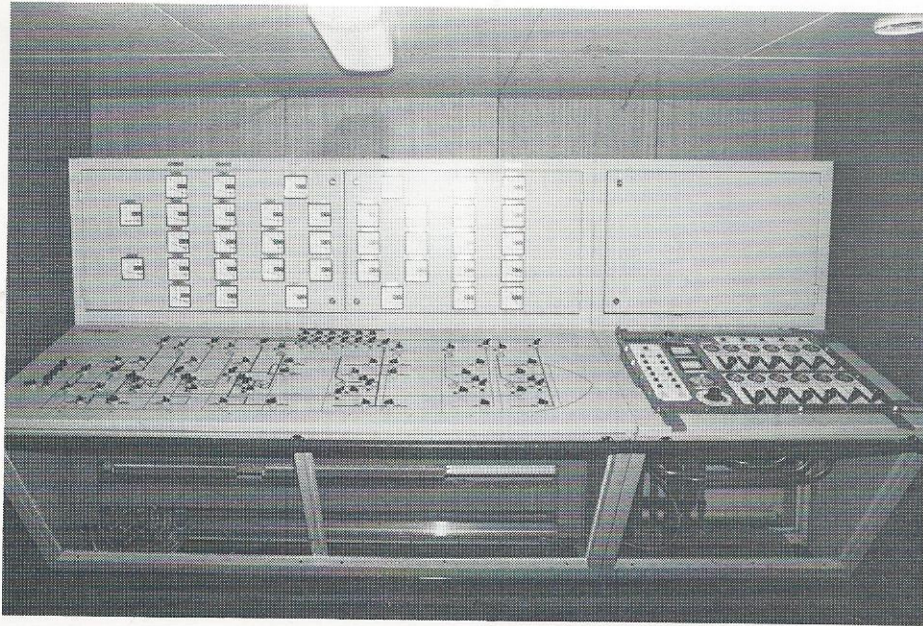
ger ventilen. Det er 72 slike kretser med 144 rustfrie stålrør som er opplagt fra maskinrommet og til de respektive ventiler. Total rørlengde ca. 11,5 km.

Aktuatorene er av Superfos fabrikat og de er montert på de eksisterende kuleventiler nede i tankene. På dekk er sluseventilene skiftet ut med butterfly ventiler.

Peilesystem:

Det nye peilesystemet er av Skarpenors fabrikat og er kjent under betegnelsen «Cargomaster».

Dette er basert på tre kombinerte temperatur/trykkfølere plassert i hver tank som er



elektrisk forbundet med en datamaskin plassert i innredningen akter.

I tillegg er det tre trykkfølere for dypgående, en forut og to akterut, grunnen til at det er to akterut er at man også må registrere list.

I kontrollrommet er det da en «TV»-skjerm som viser nivået i tankene. Det er en mengde opplysninger om lasten man kan få frem på skjermen, f.eks. stolpediagram som viser fyllingen i de forskjellige tankene eller hver tank enkeltvis med prosentvis fylling, ullage eller peiling fra bunn, temperatur, egenvekt, antall tonn, barrels eller hva man måtte ønske. Man kan få utskrift på en printer av status i de forskjellige tanker og totalt.

Vi får håpe at disse store investeringene som beløper seg til nærmere 5 millioner kroner vil svare til forventningene.

I tillegg til ovennevnte installasjoner fikk «Texaco Baltic» installert nye ankervinsjer med 2 trossetromler på hver vinsj. De gamle vinsjene ble plassert på poopen slik at man nå har 6 trosser i hver ende av skipet fast montert på tromler. Dette er tilstrekkelig ved en normal fortoyning og vil redusere behovet for folk under fortoyning betraktelig.

Etter diverse testinger av nyinstallasjonene forlot «Texaco Baltic» verkstedet om morgenen onsdag 14. november for å ta ombord en last i Antwerpen for USEC.

Fra vår utenrikskorrespondent

kaptein L. Meisland

Etter et langt opphold har vi igjen avviklet et rederirådsmøte. Hvor ble så det avviklet, jo av alle steder, langt inne i Sogn, nærmere bestemt Aurland. Valg av sted med en ny vri, en god sådan. At flere av deltagerne hadde litt problemer med og fote seg skyldes ikke alkoholen, men flere dagers gange i fjellet. Hva gjør man ikke for å rekke tidsnok fram til møtet. Jeg mener å vite at andre vil gi en utførlig rapport om turen over de høye fjelle. La meg likevel benytte anledningen til å takke for en oppfinnsom idé og flott tur. Ser med spenning fram til hvor vi vil havne neste gang. Det er fortsatt langt igjen til Nordkapp.

Så er en ny fotballsesong slutt til glede for

noen, alt etter hvor de bor i landet. På Jæren har vi et lag som heter Bryne og naturlig nok plasserte de seg i ærbødig avstand til Viking. Til gjengjeld har de høstet mange og store poteter. Også i øst- og vestfold sparker de fotball, tror jeg. Vi gratulerer de fra Fredrikstad (Bjørge Abrahamsen har jeg personlig gratulert). Begge fylkene er likevel fornøyd med potetene. I Trøndelag har det helst vært grått. Men snart kommer vinteren og Oddvar Brå. Grønningen gjør også come back. Sjøl er jeg både øm og sår i armer og bein. Kjølenskapet streiket og da forsøkte jeg den gode gamle og selvfølgelig dumme måten. I et døgn tid sparket og dunket jeg



Fra venstre har vi kapteinene Stølann og Meisland samt maskinsjef Størdal.

overalt hvor jeg kom til, merkelig nok uten resultat. Eneste trøst er at også kjøleskapet har fått sine sår. Det har tapt seg noe utseendemessig. Ved har jeg også saget opp, den ble ikke ødelagt. Etter at Viking og Fredrikstad spilte 3-3 fikk jeg beskjed fra kona et jeg måtte pelle meg om bord på Baltic for videre hærverk. Det skjedde da et bord og en stol ble knust ved utligning til 3-3. Begge deler var eldre enn meg. Etter nøye oveveielser er jeg kommet til at jeg må underrette dere om at vår utmerkede maskinsjef Wetlesen nesten ble kriminell under fotturen i Sogn. Han ble av pålitelige

personer observert bærende på en geit langt inne på fjellet. Heldigvis var ikke lensmannen i nærheten.

Det å ligge på verksted i Amsterdam er ikke lett for alle. Det å bruke energi og arbeidskraft om bord og samtidig ha overskudd til å se nærmere på severdighetene i Amsterdam, kan det røyne på for noen og enhver. Amsterdam har nemlig litt av hvert å by på. I visse strøk er det ikke minst vindusutstillingene som er populære. Skulle det i fremtiden dukke opp mange sjøfolk med flatklemte neser så har det sin forklaring. La meg bare si at det ikke er fra bokseringen skaden har skjedd.

Utviklingen i norsk skipsfart

Norges Rederiforbund

I de siste 10 år har norsk skipsfart vært gjennom en dramatisk omstillingsprosess. Flåten har skiftet karakter, offshorevirksomheten er blitt en viktig del av næringens engasjement og en nødvendig internasjonalsisering har funnet sted. Mens flåten tidligere for det alt vesentlige bestod av handels- og passasjerskip under norsk flagg samt innchartret utenlandsk tonnasje, omfatter den nå også en rekke forskjellige spesialskip for transport av bestemte laster og ulike servicefartøyer innen offshoresektoren. Registreringslandene for den norsk-eide flåte er blitt mange, selv om hovedtyngden naturlig nok fører norsk flagg.

I siste 10-års periode er det levert 725 nye skip på 27,7 mill. dwt. til den norskregistrerte flåte. I tillegg er det blitt levert 49 rigger og entreprenørfartøyer. Dette til tross, netto flåtereduksjon i perioden har vært på 380 skip og 10 mill. dwt. Denne nedgangen er delvis blitt kompensert ved vekst i den norskeide flåte under andre flagg. Pr. 1. oktober var denne flåte på 286 skip og 7,6 mill. dwt. Selvom totalflåten under norsk flagg er blitt redusert også siste år, har den aktive flåte vist en markert bedre utvikling på grunn av nedgang i opplagene. I perioden 1. oktober 1983 til 1. oktober 1984 viste den totale utenriksflåte en nedgang på 42 skip og 3,7 mill. dwt. til 759 skip og 27,5 mill. dwt. Opplagene gikk også vesentlig ned. Dette

førte til at den aktive utenriksflåten bare hadde en nedgang siste år på 8 skip og 1 mill. dwt. Antallet aktive skip gikk således ned fra 736 til 728.

Det at flåten har gått ned i antall og dwt. de siste 10 år er ikke noe godt utgangspunkt for å beskrive utviklingen. Man har nå i flere år brukt dødvekttonnasje som målebegrep. Det forteller noe om flåtens lastekapasitet, hvor store varemengder flåten kan transportere når den er i aktiv virksomhet.

Etterhvert som spesialskipene er vokst frem, har tonnasmålene imidlertid fått redusert sin betydning som måleenhet for næringens dimensjoner. Kubikkapasiteten er nå blitt et viktig kommersielt mål for gasstankere, kjøleskip og enkelte linjeskip. For containerskip måler man kapasiteten i hvor mange standard containere man kan frakte. For bilskip er det spørsmål om antall biler, mens de mange forsynings- og hjelpefartøyer vurderes ut fra de mange forskjellige arter, tjenester, disse skip kan tilby.

Alt dette viser at dødvekttonnasje ikke lenger er noe godt begrep for å fortelle hvilket omfang og betydning skipsfarten har for de enkelte land. Antallet skip er likeledes et dårlig mål sålenge man ikke trekker inn gjennomsnittsalder og typer skip.

Nedgangen i flåten til tross, aldri har norsk skipsfarts mangfoldighet vært større enn i dag.

FØRTIDSPENSJONISTER

Kjære lesere – overskriften er riktig –. Begrepet har vært kjent en tid – og betyr rett og slett pensjonist før den fra tidligere fastsatte pensjonsalder – f.eks. seilende 60 år, kontoransatte 67 år.

For vårt seilende personell har begrepet vært kjent i noen tilfeller, men for kontoransatte får vi våre to første førtidspensjonister fra 31/12 d.å.

Det var i høst vårt styre fant å kunne tilby tidlig pensjon – førtidspensjon, til kontoransatte ved fylte 65 år eller tidligere, hvis helse og eller andre årsaker skulle tilsi dette. Men 65 år, og så spreke som Tranberg og Diesch-Pedersen, var tilbudet – «Vær så god» – og takk sa de to herrer.

Kort sagt vil dette si at herrerne

Jan Diesch-Pedersen

og

Leif Tranberg

forlater arenaen ved årets slutt – som faste medspillere på laget i Texaco.

Begge disse medspillerne har gjort seg kjent både ombord og i land på vidt forskjellige områder. De har vært på pensjonistkurs, les annen artikkel i bladet.

Vi velger først å dvele ved den siste – vår kjære kollega og tekniske sjef gjennom mange år – Leif Tranberg, medspiller på Texacolaget siden februar 1958 – 65 år gammel 29. september 1984, født som «stril» (utpreget Bergenser – med sans for penger – d.v.s. å spare penger). Han kom som siv.ing. fra marinen (Den Kongelige Norske) under krigen og med god praksis fra tidligere stillinger. Han ble ansatt for å etterfølge vår



Leif Tranberg

tidligere tekniske sjef Haakon Thune og starten syntes noe treg, da Thune overfor undertegnede på sin måte meddelte – Han kan ikke engang løse 2. mask. sertifikat. Vel, vel – han kunne nok ikke det, – men det var ikke gått mange uker – måneder før Thune kom og sa – Han trenger ikke det. Og det trengte han ikke. Tranberg vant vennskap, forståelse og respekt både hos Thune og alle «vårs» andre. Ved sitt lune vesen – tross det bergenske «det går ikkje» – det siste basert på budsjettet og «vi håpløse unge» som ikke tenker økonomisk.

Vi har hatt mange gode år Leif Tranberg og vi er glade for at du sitter på reservebenken – du blir sikkert tildelt viktige oppdrag – om kanskje ikke straffespark.

Den andre – sist men ikke minst – Jan Diesch-Pedersen – har igrunnen ført et mer tilbaketrukket liv i kontorets regnskapsavde-



Jan Diesch-Pedersen

ling med skipsregnskapene og dertil hørende finurligheter som spesiale, og hvilket spesiale.

Det første, det avgjort første med Diesch (forkortet dagligtale), han ble født i Arendal 24/8 1919, noe som fra starten indikerte en ansettelse i Texaco allerede i 1947, ja tenk for 37 år siden. For å plagiere en kollega – «da du kom til oss – var du fast en gutt – og som vi husker deg helt til i dag – lyste krone-mynt i dine øyne». Han hadde økonomisk

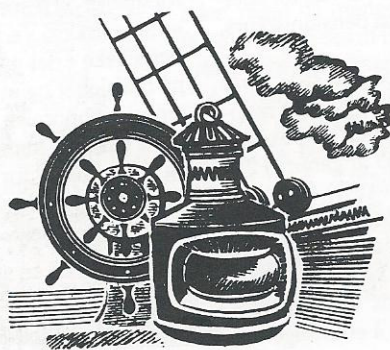
utdannelse fra de høgre utdannelsesklekkeliene i Nedenes Amt og hadde forsikret seg med praksis fra Gard, noe som la hans livsløp.

Vi sier innledningsvis at herrene har gjort seg kjent på vidt forskjellige måter – ja – hvordan har så Diesch gjort seg kjent – bekjent?

Spørsmålet er unødvendig overfor kapteiner, telegrafister og mange andre – kanskje alle våre ansatte ute? Hvem vet – jo – Diesch vet, hvem som skylder penger – hvem som trekker for mye på boka – hvilken gnist som fører galt regnskap og hvilken skipper som ikke har full oversikt i sitt kassaregnskap. Gode – meget gode egenskaper – nærmest uerstattelige – (han skriver konsekvent norsk 1938 og får mellom etterhvert alt til at gaa op).

Diesch har i mange år vært organisasjonsmessig overført til vårt B-lag, Norsk Texaco Oil, som yder regnskapsservice, men har vært å finne i A-stallen i Stortingsgt. 30. Der vil han fortsatt være å finne om nødvendig hvis ikke skiføret er brukbart, i så tilfelle vil han vandre med ryggsekk, termos, kjeks, te – formodentlig med ski på bena ett eller annet sted i Norge.

CJ



Sport

Her vil vi bare nevne at det fremdeles er «Texaco Baltic» som figurerer mest i sports-oversikten fra Velferdstjenesten.

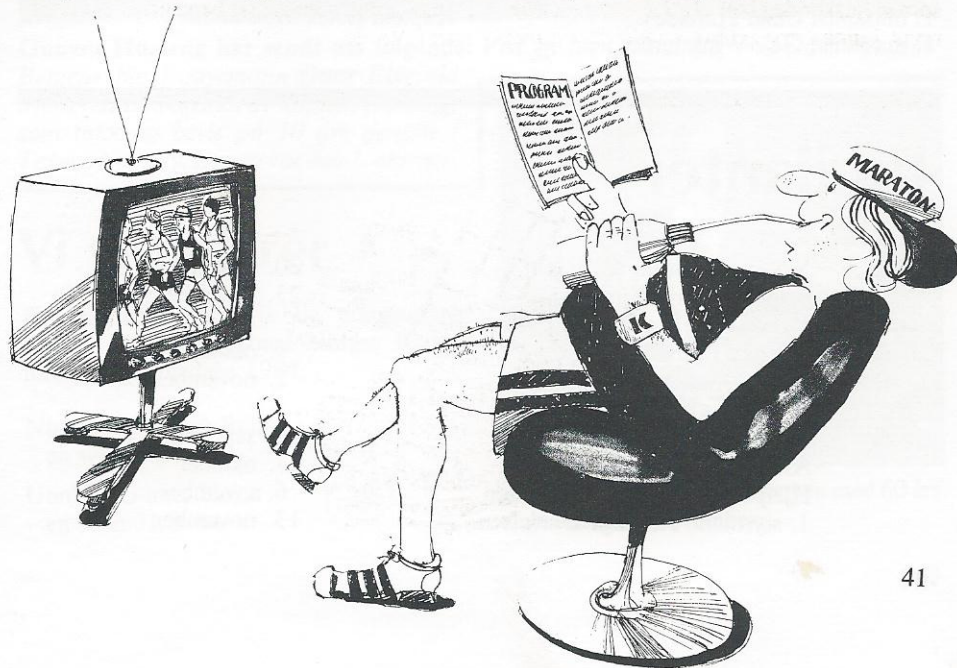
Som nr. 9 i idrettsmerkekonkurransen
1 i svømmeknappkonkurransen
40 i sykkelkonkurransen
20 i friidrett

Er det ingen andre skip i rederiet som vil ta opp konkurransen???

GOD HELSE «GULL VERDT»!

Er du opptatt av din helse? Lever du et sunt liv? Trimmer du regelmessig? Eller har du dårlig samvittighet, og går med planer om å starte opp til høsten? En sunn sjel i et sunt legeme er mer aktuelt enn noen gang før. Vi nordmenn er blitt mer «helse-bevisste». Helse er blitt mote, og det er «in» å se sunn og frisk ut. Og hvorfor ikke?

Det finnes mange måter å ta vare på sin kropp og helse. Det er et langt sprang fra sofa-kroken til å bli en trenings-narkoman. Måtehold kan være et gunstig valg, både når det gjelder forbruk av alkohol, tobakk og trening...



KURS

Følgende har deltatt på kurs siden forrige «Tanker».

Skipsmekanikerkurs (4 uker):

Matros Per O. Fallang
Matros Bjørn Grinnbo
Motormann Åge Krognæs
Matros Jan E. Michelsen
Motormann Francisco Puga Cabaleiro
Arbeidsleder Aksel Bårdsen

ARPA

Overstyrmann Oddvar Apold
1. styrmann Ragnar Brekke
1. styrmann Ottar Elvevold
1. styrmann Karsten Hansen
Overstyrmann Roald Mørkesdal
2. styrmann Remy Ranheim
1. styrmann Mindor Talberg
1. styrmann Ole Mads Øvergaard

Eng.simulator - New York

Maskinsjef Andreas Schefte
1. maskinist Einar Hareide
1. maskinist Geir Wingsternes

Autronica

Elektriker Rune Albertsen
2. maskinist Torstein Reiersen

Systemkurs «Cargo Master»

Overstyrmann Oddvar Apold
Overstyrmann Jarle Baade
Overstyrmann Ivar Dyb
1. styrmann Ottar Elvevold

Grunnleggende sikkerhetskurs

SMA. Tom Dybesland
Motormann Åge Krognæs

Radar service

Radiooffiser Per L. Gulbrandsen
Elektriker Tor Gundersen

Styring av verkstedopphold

Kaptein Steinar Lien
Maskinsjef Astor Aas

Skipsførerkonferanse

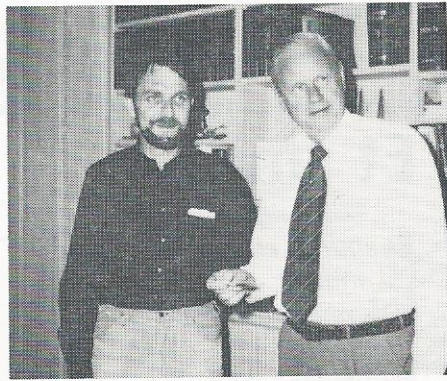
Kaptein Louis Meisland.

Jubilanter

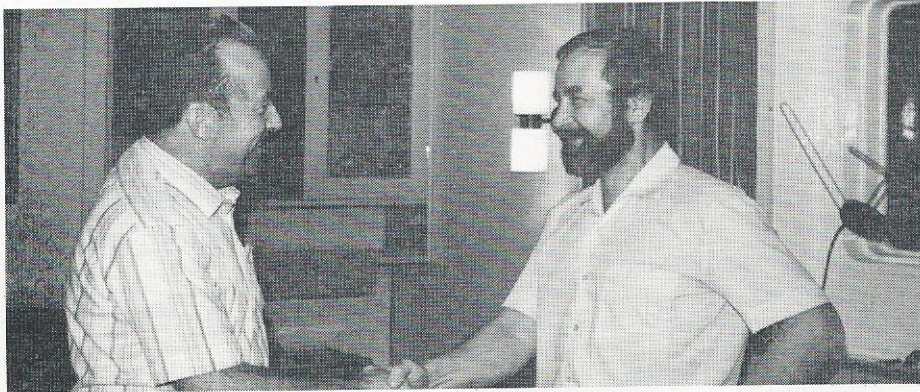
25 år	Maskinsjef Erling Wetlesen	20. desember
	Kaptein Sverre Einvik	23. desember
20 år	Kaptein Frank Samnerød	9. oktober
	Stuert Dagfinn Øverkil	2. november
10 år	1. styrmann Jon A. Johansen	26. september
	Arbeidsleder Kaare Andresen	17. oktober
	Hjelpemann Reidar Kristiansen	6. november
	1. styrmann Jan Inge Danielsen	13. november



Stuert Bjarne Kjærstad, 25 år i rederiet 9. november.



Maskinsjef Nils Olsen, 10 år i rederiet 15/6-82 (altså utdelt 2 år for sent).



Gunvor Horseng har sendt oss følgende: *Ved en liten tilstelning ombord i «Texaco Bergen» ble 1. styrmann Ottar Elvevold overlevert en skipsnål av kaptein Horseng, som takk og bevis på 10 års tjeneste i Texaco Norway. Dagen var den 1. oktober.*

Vi gratulerer

Kaptein Sverre Einvik og pumpemann Henrik B. Grøtting med Norges Rederforbunds gullmedalje 1984.

Nina og Per Arne Behrens
- en sønn 16/7-84.

Unni og Gunter Heine
- en sønn 31/8-84.



Regnskapssjef Thorleif Strengen med 60 års dagen den 23. november.

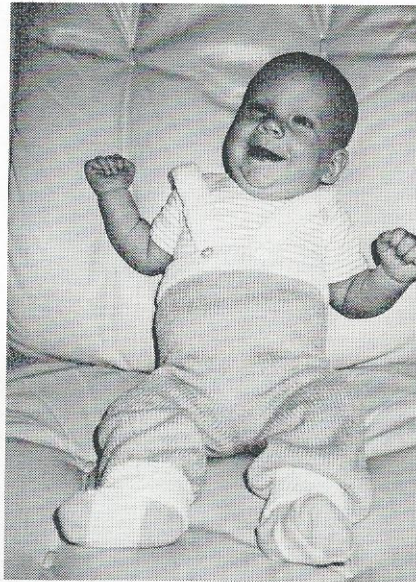
Et smil

*Et smil er et kunstverk
i streken,
som renner rundt øyne
og munn,
små riller som bølger
og leker,
og gir deg en lykkelig
stund.*

*Et smil gir et vinnende
vesen,
som eier fortryllende makt,
et smil fjerner rynker fra
nesen,
og skaper en vennlig
kontakt.*

*Et smil er et kledelig
smykke,
som pynter så alle blir pen,
et smil bringer vårbud om
lykke,
og smelter et hjerte av sten.*

*Et smil er en søster
av gleden,
en venn av et muntert sinn,
et smil gir ikke en demper
på gleden,
men sol på et tårevått kinn.*



*Smilet er her representert ved
Nicolay Behrens.*

*Et smil er som ringer
i vannet,
men smiler du først til
en venn,
så tro meg, man kan ikke
annet,
enn smile og blunke igjen.*

M.H.

Apropos stabelavløpning - 1984



Vel, mine herrer — tilbake til tegnekontoret.

Båtenes posisjoner

M/T «TEXACO BALTIC»

seilte i juli i «Caribbean Cruise» mens «TEXACO SKANDINAVIA» var på verksted, men måtte så ankre ved Aruba 10-21/8 før last var klar til New York hvor de losset 28/8. Nå skulle egentlig kursen legges østover til Europa for verksted, men alt var ikke klart enda, skipet fikk to laster fra Amuay Bay, først til New York og Providence og deretter til Port Everglades og Boston. Med litt ventetid underveis var ikke «Texaco Baltic» klar til avgang Europa før 18/10 og da stakk hun rett ut i orkanen «Josephine». Kursen ble lagt om og ga et par dagers forsinkelse. Endelig – til verksted i Amsterdam 25/10-14/11 etter å ha seilt 33 måneder siden siste verkstedopphold. Første lasting i Antwerpen til USA for ordre. Til hvilken havn vites ikke i skrivende stund, men bunkringsordre Panama, setter fantasien i sving!

* * *

M/T «TEXACO BERGEN»

Skipet forlot Frederikshavn Værft 31. august etter 26 dagers verkstedopphold hvor bl.a. hydraulisk styrte ventiler og nytt tankpeilesystem – «Cargo Master» – ble installert.

Siden da har skipet utført 12 lastereiser hvorav ialt 9 reiser for fremmede befraktere. De 3 reisene for Texaco gikk 2 fra Brofjorden til Ghent og en reise fra Pembroke til Eastham. Av de øvrige laster gikk 3 fra Gulhavn i Danmark og 6 fra Antwerpen, alle til Themsen-området.

Som tidligere nevnt er det meningen å holde skipet «på denne siden» inntil videre. Det er som det fremgår ovenfor få Texaco-laster, men skipet har utført sine «bortbefrakte» reiser på en utmerket måte så vi får bare håpe på at befrakterne også i fortsettelsen har behov for skipets tjenester.

* * *

M/T «TEXACO BOGOTA»

Skipet fortsetter i sitt vante fartsmønster i Nord-Europa. Riktignok fikk noen nok et støkk da man i september fikk ordre om lasting Rotterdam for Gibraltar. Vi lurte kanskje på om det kunne bli endret fartsmønster – vi hadde fått «Texaco Bergen» tilbake til Europafart, og vi spekulerte på om lastetilgangen kunne være stor nok til å beskeftige begge disse skipene. Pinen ble ikke lang. Skipet fikk ordre om å laste i Sete (nær Marseilles) for London. Dermed var man tilbake til gamle trakter med Brofjorden og Pembroke som de hyppigste lastehavner.

1984 er blitt et nytt virksomt år, og skipet ligger godt an til å nå noe over 50 reiser. Innseilingen har således vært meget bra, og såvel driftsmesig som utgiftsmessig har alt forløpet meget tilfredsstillende.

* * *

M/T «TEXACO NORGE»

Bortsett fra en tur til Avonmouth i begynnelsen av august, har «Texaco Norge» gått i «trikkefart» mellom Pembroke og de vanlige lossehavner i Themsen - Canvey, Grays og Purfleet i tiden juli til oktober. Det måtte en dokking til for å bryte fartsområdet, og ved valg av verksted foretrakk man Portugal (Setubal) fremfor Holland og håpet på gunstige værforhold for maling både i tanker og utenbords. Imidlertid kom det adskillig med regn i Setubal, mens Amsterdam (hvor «Texaco Baltic» dokket samtidig) kunne varte opp med sol og gunstige temperaturforhold.

Oppholdet i Setubal ble noe lengere enn beregnet grunnet kortere streikeperioder blant arbeiderne. Etter fullført dokking skulle imidlertid skipet være klar til ny innsats i samme hektiske fartsmonster som før, og i første omgang ser det ut til å bli vesentlig Englandsfart.

* * *

M/T «TEXACO OSLO»

Siden forrige nummer av Texaco Tanker har det vært litt variert fart, med lasting i Pembroke og Brofjorden gjennom hele sommeren. Det ble endel venting på ordre i Århus i august og senere på Steenbank i begynnelsen av september, men senere i september og oktober har det gått bra, vesentlig med lasting i Brofjorden, men med noen turer fra Pembroke. Mens «Texaco Norge» var på verksted ble de endel turer fra Pembroke til London-området, men i slutten av november er det igjen lasting i Brofjorden.

* * *

M/T «TEXACO SKANDINAVIA»

Skipet forlot verkstedet i Amsterdam, nymalt og fin, den 7. august med kurs for Gulfhavn i Danmark. Der ble det lastet for Brofjorden.

Neste reise gikk fra Brofjorden til København og de fleste håpet vel på flere turer her i Skandinavia, men den gang ei. Ordre om å laste for «over there» kom, nemlig last fra Rostock i Øst-Tyskland for Newhaven, USA.

Etter utlossing i Newhaven ble kursen satt for Trinidad og skipet gikk inn i sitt faste fartsmonster som før dokkingen. I skrivende stund befinner «Texaco Skandinavia» seg i Guayanilla (Puerto Rico) og skal videre til Port-au-Prince (Haiti) - Georgetown (Grand Canyon) og Puerto Cortes (Honduras).

* * *

M/T «TEXACO STOCKHOLM»

fortsetter å trafikkere havner i Mellom-Amerika, Venezuela og USA, og det har etterhvert blitt adskillige turer gjennom Panamakanalen. Dessverre har markedet vært noe labert, og endel dager er gått med til ankerligge på ettersommeren og høsten.

Pr. 21/11 er skipet i Balboa for bunkers og deretter anløpes Punta Palmas og Puerto la Cruz hvor det hentes last for San José (Guatemala), som er blitt en mer eller mindre fast lossehavn. Som det ser ut nå vil skipet få julen under varme himmelstrøk også i år.

* * *



Ajour pr. 1/12 1984.

M/T «TEXACO BALTIC»
LDSF

Kaptein
Oversyrmann
1. syrmann
1. syrmann
2. syrmann
Radiooffiser
Radiooffiser
Arbeidsleder
Matros
Matros
Matros
Lettmatros
Maskinsjef
1. maskinist
1. maskinist
2. maskinist
Maskinassistent
Elektriker
Reparatør
Pumpemann
Motormann
Motormann
Motormann
Smører
Skipsmekaniker
Skipsmekaniker
SMA
SMA
SMA
Stuert
1. kokk
Forpl.ass.
Forpl.ass.
Forpl.ass.
Hjelpemann

MEISLAND, Louis
DYB, Ivar
GUSTAVSEN, Kåre Sten
STOKNES, Odd
ULVAN, Bodil
ALTØ, Peder
JENSEN, Gumar Kr.
OLSEN, Kåre Just
SØRØ, Bjørn
FRØITLAND, Kjell
JOHANSEN, Hørleif
STI, Rolf
SOARES, Jose Fredrico
ELIASSEN, Håkon
JENSEN, Ronny
ANDRESEN, Kåre Willy
JOHANNESEN, Dag
PUGA, Francisco Cabaleiro
DYBESLAND, Tom
DYSNES, Nils Harald
FORSJORD, Arne
ELLEFSEN, Solveig
FORSJORD, Aud
LETH OLSEN, Elsa

M/T «TEXACO BERGEN»
LEWP

JOHANSEN, Kjell
RAFAELSEN, Idar
TALBERG, Mindor
BØE, Roar
KJÆRAAS, Lisbeth
MOE, Johannes
RISAN, Bjørn
RODRIGUEZ, Washington
STRANDELID, Torkel
SKOG, Kjell
SVANES, Bjarne
GRANDE, Røald
RØNNING, Erik
ERIKSEN, Bøgild
RØSTAD, Odd
ROBERTSEN, Rune

M/T «TEXACO BOGOTA»
JXHS

SØBSTAD, Einar
ALEXANDERSEN, Øivind
JENSEN, Bjørnar
SKJØNSFJELL, John
OTTESEN, Wenche
SANDE, Kjell
OLSEN, Oddvar
JOHANNESEN, Adolf
PAUL, Wilson
KALLEBERG, Karsten
ENGEL, Gunnar
KRISTENSEN, Magne
TØNNESEN, Hans Olav
KAUFMANN, Svein O.
BOLKAN, Børje
HUSØY, Jarle
AUNE, Sverre
KILEN, Leif
NAZARENO, Abraham
FERNANDES, Serafim Gomes

M/T «TEXACO NORGE»
LCWN

PEDERSEN, Tore
HOVD, Armand
JOHANSEN, Jon A.
STADSØY, Trond
HANSEN, Jan Petter
KRISTIANSEN, Ivar
POUSADA DE LA TORRE, Jose
SKIPENES, Ingvar
REINE, Jan
ANDRESEN, Terje
SCHEFTE, Andreas
HAUGEN, Dagfinn
HOLST, Odd
SKATLAND, Karl
LERFALL, Geir
HØGENES, Odd
NILSEN, Torbjørn
LILLEVIK, Rune
PHILIPPS, Rolf
EVENSEN, Erik
EEK, Jarle
KRISTOFFERSEN, Waldemar
PEDERSEN, Jan
DALEN, Karen
ARNESEN, Elin
ANDERSEN, Sverre

ASP, Martin

SLILLESBY, Tron Ragnvald
PETERSEN, Sven Ottar

ØVERKIL, Dagfinn
HØIVAAG, Bernt
RAFAELSEN, Edith
STRANDELID, Gro

HALVORSEN, Jarle
WÆRNES, Trond
JØRGENSEN, Jan Inge
SØVDE, Ansgar
ANDREASSEN, Bjørn
ANDREASSEN, Liv
OLSEN, Joan

TCHORZ, Rainer

M/T «TEXACO OSLO»
JXLA

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann
2. styrmann
Radiooffiser
Arbeidsleder
Tommermann
Matros
Matros
Matros
Matros
Lettmatros
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Maskinassistent
Maskinassistent
Elektriker
Elektrikerassistent
Reparatør
Pumpemann
Motormann
Motormann
Motormann
Smører
Skipsmekaniker
SMA
SMA
Stuert
1. kokk
Forpl.ass.
Forpl.ass.
Forpl.ass.
Ekstra mask.sjef

BRANDAL, Petter
SOLBERG, Odd
HUSVEGG, Erik
RANHEIM, Remy
SOLBERG, Hallgeir
SØRENSEN, Harald
ANDERSEN, Leif
TAGKUS, Almet
HANSEN, Sigve
ØBERG, Jørn
WETLESEN, Erling
BJØRKMØ, Torvald
SØRVIK, Dagfinn
HUSTAD, Viktor
BORGE, Haakon
GUNDERSEN, Tor
WISLØFF, Karl
ALJALA, Pentti
HANSEN, Arne
OLSEN, Jan Kåre
GJUV, Raymond
THUN, Terje

GRINNBØ, Bjørn
BRYNTESEN, Christer
BOYE-HANSEN, Arne
LAURITSEN, Rolf
ERDAL, Aule
RASCH, Nora
RANHEIM, Tove
KRISTIANSEN, Reidar

M/T «TEXACO SKANDINAVIA»
LEID

STØLANN, Alf
SAGEBAKKEN, Terje
SLOTNES, Odd
TARALDSEN, Trond
JENSEN, Eva Marie
CALVAHAL, Jesus
INGEBRIGTSEN, Harald
GEY QUINTANS, Manuel
BILICZ, Arne
KARLSEN, Robert
HEINE, Gunther
WINGSTERNES, Geir
TØRRING, Anton
MATHISEN, Hugo
BJØNTEGAARD, Trond
NILSEN, Nils
OLSEN, Ragnar
MAYO CAAMANO, Manuel
FAHRE, Ragnar
GROVASBAKK, Sture

HAGESKAL, Einar
OSBORG, Øystein
PETTERSEN, Nils
DYRØY, Kari
GRØNTVEIT, Svanhild
PETTERSEN, Åse
NJERVE, Bente

M/T «TEXACO STOCKHOLM»
LGBR

HANSEN, Helge
PAULSEN, Willy
STENSVOLD, Bjørn
ØVERGAARD, Ole
GULBRANDSEN, Per L.
MARTINSEN, Kåre
ANDREASSEN, Leif
ORHOLM, Pål
SKARSHAUG, Sturla
BRUNES, Steinar
TØRUM, Bjørn
GARDER, Arthur
MATHISEN, Erik
STANG, Erik
FOLLESTAD, Ragnvald
SKJELBRED, Roger
LARSEN, Torgeir

ANDREASSEN, Jan A.
BARTH, Hans
RØISE, Eivnid
VEE, Johannes
SMELROR, Bjørnar
HAUGEN, Else M.
OLSEN, Nina
FREDRICK, Thomas

Folk i land

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

Kaptein:

Bakke, Idar (S)
Brath, Otto (D)
Einvik, Sverre (F)
Flø, Svein (D)
Gjerde, Georg
Holt, Jonas (S)
Horseng, Rindulf (F)
Lia, Arne (D)
Sannerød, Frank (D)
Sventeson, Thomas (D)

Overstyrmenn:

Apold, Oddvar (D)
Aurstad, Dag (D)
Baade, Jarle (D)
Danielsen, Jan (D)
Frammarsvik, Helge (D)
James, Asbjørn (D)
Mørkesdal, Roald (D)

1. styrmenn:

Bjelland, Hjalmar (D)
Brekke, Ragnar (D)
Elvevold, Ottar (F)
Hansen, Karsten (D)
Jensen, Vidar (D)
Karlsen, Magnar (P)
Rosseland, Per (M)
Sem, Dag (D)
Sivertsen, Harald (SK)
Vaagan, Olav (SK)

2. styrmenn:

Stefansson, Kristjan (D)

Radiooffiserer:

Grønvold, Gro (D)
Sæther, Torbjørn (D)
Wallin, Rune (D)
Åndheim, Tone (D)

Arbeidsledere:

Bystøl, Anders (F)
Bårdsen, Aksel (D)
Lund, Bård (D)

Maskinsjefer:

Johnsen, Einar (D)
Lund, Manfred (D)
Nodeland, Bjarne (D)
Røstad, Thor (P)
Simonsen, Sverre (S)
Størdal, Øivind (D)
Sørø, Bjørn (D)
Aas, Astor (D)

1. maskinister:

Bjeren, Terje (D)
Gaupseth, Bjarne (F)
Hansen, Per A. (D)
Hareide, Einar (D)
Johansen, Odd (D)
Nøtsund, Olav (D)
Steinbru, Kåre (D)
Sulland, Thor (P)

2. maskinister:

Breivik, Willy (D)
Edwardsen, Randor (SK)
Eidnes, Jan (D)
Helle, Olav (SK)
Müller, Walter (D)
Ohlsen, Finn (P)
Reiersen, Torstein (D)
Storli, Arne (P)
Sundet, Asle (P)

Maskinassistenter:

Andersen, Roger (D)
Johansen, Svein (D)

Elektrikere:

Albertsen, Rune (D)
Berg, Harald
Hegsbro, Klaus (D)
Jenssen, Arvid (D)
Nygård, Trond (D)
Aakre, Stein (D)

Reparatører:

Holberg, Tor (SK)
Isaksen, Jens (D)
Ljone, Steinar (D)
Peter, Mihaly (F)
Strand, Tore (D)
Svanøe, Hermann (F)
Utseth, Kjell (D)

Pumpemenn:

Fallesen, Arne (D)
Kimsås, Harald (F)
Lia, Øivind (D)
Ronne, Johan (D)

Stuerter:

Dalby, Pål (S)
Edvinsen, Stig (F)
Eliassen, Jack (D)
Halse, Ingemund (D)
Håland, Kjetil (P)
Kjærstad, Bjarne (D)
Roel, Audun (D)
Stensbøl, Johnny (D)

1. kokker:

Bekkelund, Svein (SK)
Bernhoft, Albrig (D)
Bryntesen, Arnt (F)
Graneggen, Svein (D)
Jacobsen, Per (D)
Martin, Geir (M)
Tharaldsen, Ole

Hans Børli:

Mors julekveld

Je sitter og tenker på julekveld, mor –
je minns den så vel ifra før:
Når maten sto ferdig i skåp og på bord,
og høgtida knakket på dør,

da kom du fra fjøset i nyfallen snø
med kveldsmjølka skumkvit i spann.
Og tusentalls froststjerner tok til å strø
sitt sølv over helgstile land.

Du stanset på stien. – Du sto der og såg
med sinnet mot høgtida spent.
Som alteret kvitduket Kosslia låg
og lys hadde stjernene tent.

Slig sto du der mangen en julekveld blå
på fjøstien – lita og trøtt.
Men aldri hørte du klokkene slå
den kvelden da Jesus vart født.

Nei, malmljomen trøtnet mot granskog og tall
der langt bakom høgdenes ro.
Nærmere er det til Betlehems stall
for den som har enfoldig tro.

Om aldri ei tårnklokkes dirrende klang
til deg djupt i skogen fant inn,
så tonte dog viddenes julekvelds-sang
mildt mot ditt menneskesinn.



«MALERILOTTERI»

TEXACO NORWAY A/S

Lotteri til inntekt for
«AMNESTY INTERNATIONAL»

15 gevinster til en samlet verdi kr. 17.100,-.

KR. 10,- PR. LODD

Tillatt solgt 4000 lodd.

Trekning foretas ved Oslo Politikammer den 15/3 1985.

Trekningsresultatet kunngjøres i Norske Trekningslister den 25/3 1985.

Maleriene ble laget på vår bestilling av William Lunden, til vårt tidligere skip T/T «Texaco Belgium». Lunden var blant våre mer kjente bildende kunstnere i mellomkrigstiden. Først og fremst var han nok tegner og hadde den ettertraktede jobb som illustratør i Aftenpostens A-Magasin og han var også meget brukt som bokillustratør. De som har sett hans malerier vil nok også synes at han ikke var borte som maler heller.

William Lunden, som døde for ca. 10 år siden, dekorerte alle våre tre Fredrikstadbygde skip: Texaco «Norge»; «Skandinavia» og «Belgium». Såvidt vi vet er dette de eneste tilfellene hvor en kunstner har fått i oppdrag å dekorere tankskip - i hvert fall her i Norge. Motivene valgte han fra norske folkeeventyr og fra norsk natur.

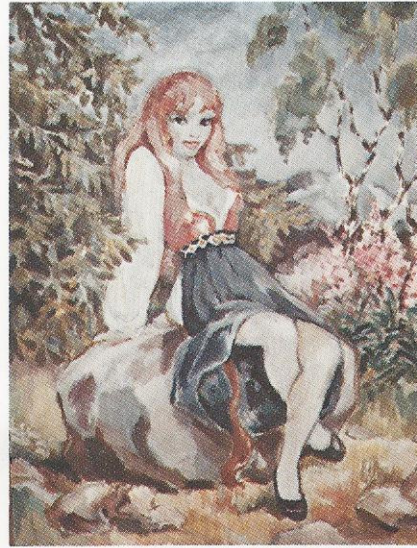
Lodd vil bli solgt ombord i båtene, samt fra vårt kontor.

De som ønsker å få lodd tilsendt i posten kan sende bestilling på vedlagte bankgiro (nr. 7001.05.24987). Skriv navn og adresse tydelig.



1. GEVINST
145 x 95 cm.

9. GEVINST
80 x 60 cm.



15. GEVINST
50 x 43 cm.

NYTT TEXACO DESIGN



Som våre observante lesere sikkert har sett har Texaco på sine bensinstasjoner begynt å skifte ut det hittil benyttede hexagonale (sekskantede) merke med Texacostjernen. Meningen er at det hexagonale merket i alle sammenheng etterhvert skal skiftes ut etter et visst program.

Vi viser ovenfor den nye logo - Texacostjernen, men kan i øyeblikket ikke si noe om hvorvidt våre skorstensmerker, flagg o.l. skal utskiftes.