

TEXACO

texaco tanker

NR. 1/1985



TEXACO NORWAY A/S



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

Redaksjonens adresse:
TEXACO NORWAY A/S
Postboks 1680 — Vika
0120 Oslo 1
Tlf. (02) 41 86 85

I redaksjonen:
Evy Roen Solvang
Jens Chr. Jenssen
Kari Halvorsen
Per Arne Behrens

INNHOOLD:

Siste Tanker?	1	Folk i farten	25
Nytt råd for gode råd	2	Dokking "Texaco Norge" i Setubal	28
Texaco Marine Service Inc. Port Arthur	4	"Sjømannsfylla", eksisterer den?	31
Det å elske hverandre?	6	Stuert og radio-amatør ombord på M/T "Texaco Bergen" ...	39
Påske	7	På langfart	41
Økonomien vår	10	Kurs	46
Bedriftsdemokrati i utenriksfart	11	Nyttårsbetraktninger	47
Rederistymøte	13	Vi gratulerer	48
Aske-onsdag	14	Trekning "Malerlotteri"	49
Fra vår uten- rikskorrespondent	15	Loyd Granlund mønstrer av .	50
I Buddhas fotspor	17	Båtenes posisjoner	52
Pensjonist stuert Vegel's matspalte	21	Hvem seiler hvor	54
Hvorfor kan ikke sjøfolk sykle styrkeprøven?	22	Folk i land	56

SISTE TANKER?

Det har blitt så populært med forskjellige former for gallup — bla. leserundersøkelser. Redaksjonen i Texaco Tanker vil nå gjerne vite hva våre lesere mener om vår rederiavis.

Det har i den senere tid vært liten respons fra våre lesere med hensyn til å bidra med innlegg, avisen vår kan vanskelig fylle sin misjon uten bidrag fra dere seilende, familiene og øvrige lesere.

Vi vet ikke hva dere gjerne vil vår rederiavis skal inneholde. Derfor ber vi nå om at dere sender oss noen ord og forteller hva dere synes om Texaco Tanker og hva slags stoff den bør ha.

Vi ønsker også at dere sender oss innlegg, det behøver ikke være lange avhandlinger, men noen ord om hva dere er opptatt av, dikt, bilder, dagligdagse hendelser e.l.

Vår plan er at Texaco Tanker skal komme ut 3 ganger i året med påske-, sommer- og julenummer. Innleveringsfrist for innlegg til de forskjellige nr. er ca. 1 mnd. før bladet blir utgitt.

Vi håper på svar fra dere og vil benytte anledningen til å ønske våre lesere en RIKTIG GOD PÅSKE.

Redaksjonen

Nytt råd for gode råd

Direktør Per Sundby

Som dere vet bekjenner vi oss her i rederiet til såkalt desentralisert drift. Det vil si at båtene med sine skipsledelser har det fulle og hele ansvar for driften så langt det er praktisk mulig ombord. Skipsledelsen planlegger og gjennomfører alle sider av virksomheten ombord: oppbyggingen av en god besetning, vedlikehold og reparasjoner, sikkerhet, økonomi, velferd osv. Dette er områder som kommer i tillegg til de tradisjonelle gjøremål som i det vesentlige gikk ut på å navigere, foreta rutinemessig vedlikehold og ta hånd om lasten.

Vi ønsker at det skal være helt klart at ansvaret for driften av hvert enkelt skip ligger ombord. Vi på kontoret i land, hverken kan eller skal drive skip. Vår oppgave er å koordinere og lage retningslinjer, bistå skipene når vi blir bedt om det, og vurdere resultatene. Og så, ta oss av de gjøremål som det enkelte skip av naturlige grunner ikke kan ta hånd om selv, f.eks. bunkerskontrakter, forsikringssaker og befraktning.

Vi forsto tidlig at under et slikt opplegg ville kontoret trenge forsterkninger i form av ekspertise. Vi måtte forvise oss om at rederiets retningslinjer var fornuftige og tjenelige sett fra båtenes synspunkter. Videre måtte vi



ha hjelp fra sakkyndigheten ombord for å kunne foreta rimelig korrekte resultatvurderinger som kunne fortelle oss og hver båt hvor vi står og hva vi bør gjøre for å utvikle oss i riktig retning.

For å skaffe oss slik assistanse opprettet vi allerede i begynnelsen av 70-årene det som fikk navnet "Rederirådet". Det ble et nyttig forum, ikke bare ved at det stort sett ga gode anbefalinger, men også fordi det hjalp oss å

gjennomføre desentraliseringen. Deltakerene til rederirådsmøtene møtte som representanter fra skipsledelsene fordi vi syntes det var riktig at hvert skip var representert.

Med tiden har dette forandret seg. Skipene har funnet sin driftsform og det er blitt stadig færre detaljer å diskutere. Etterhvert er det blitt mer klart at det vil være mer hensiktsmessig med et rederi-

råd som består av en fast gruppe bestående av medlemmer med brukbar spredning i alder, fag og erfaringsområde. Fellesnevneren er at de er interessert i flåtens drift og har vilje og evne til å meddele sine synspunkter.

På forespørsel har 15 personer sagt seg villige til å være med i den nye form for rederiråd, nemlig:

Kaptein	O. Brath	Maskinsjef	G. Engeli
»	S. Einvik	»	E. Johnsen
»	S. J. Flø	»	N. Olsen
»	A. Lia	»	B. Svanes
»	L. Meisland	1. Maskinist	K. Steinbru
»	T. Pedersen	Overstyrmann	R. Mørkesdal
»	A. Støllann	Stuert	A. Søvde

Det er hensikten at medlemmene i rådet skal rotere slik at det passer den enkelte. Med tiden kan det da kanskje også bli noe bedre balanse innen medlemsstaben hvor kapteinene i første omgang er noe overrepresentert. Det er imidlertid ikke til å komme fra at stabiliteten er størst blandt kapteinene og de sitter i nøkkelposisjon.

En del av dem som har blitt med i rederirådet var litt betenkt fordi rådet lett kunne bli oppfattet som en samling spesielt utvalgte "dukser". En slik tanke er selvfølgelig forståelig i Jantelovens hjemland, men burde være ugrunnet. Rederiledelsen trenger i all enkelthet noen å rådføre seg med, men det har ikke vært

meningen å plukke ut hverken snille gutter eller genier. Dessuten vil altså medlemskapet rotere. Når rådet er blitt så stort som det er skyldes det naturligvis at halvparten av medlemmene som regel vil være bortreist slik at de ikke er tilgjengelige.

Rederirådets arbeidsmåte vil avhenge av rederiledelsens og medlemmenes behov for kontakt og konsultasjoner til enhver tid, hva slags saker som er oppe osv. Det kan nok bli spørsmål om møtevirksomhet fra tid til annen og på det første møte som vi tar sikte på å holde i mai vil vi diskutere hva vi skal gjøre og hvordan vi skal gjøre det i tiden fremover.

Texaco Marine Services Inc. Port Arthur

Av Assisterende Direktør B. R. Halvorsen



Det er sparsomt med opplysninger om det nye flåtehodekvarter som skal etableres i Port Arthur. Det vi vet er at selskapet skal ta vare på driften av alle Texaco's skip under Panama flagg såvel som amerikansk og britisk flagg samt Getty flåten. TEXACO NORWAY A/S blir ikke berørt av dette og fortsetter driften som tidligere.

Det nye driftsselskapet skal hete Texaco Marine Services Inc., og ta i bruk en ny kontorbygning i Port Arthur et stykke fra den gamle Marine Departement bygningen. Innflyttingen i de nye kontorene har allerede funnet sted hva angår de funksjonærene som allerede arbeidet i det gamle Marine Departement. 1. april 1985 er satt som åpningsdato da all drift skal overtas av det nye selskapet.

Mr. W. R. Cumming, som tidligere var sjef for kontoret i Monaco, skal lede det nye selskapet, med den tidligere sjef i Port Arthur H. N. Pappas, som nestkommanderende. Det foreligger imidlertid ennå ingen detaljer om den øvrige organisasjon og stab.

Mr. J. A. Cole jr., som er sjef for Marine Departement i Harrison, skal fortsatt ha kontor i

Harrison, og en stab på mellom 20 og 30, som skal ta seg av "chartering" og "economics and planning" i tillegg til den overordnede ledelse av hele Marine Departement.

London kontoret skal ha en stab på ca. 8-10 som skal dekke befraktning i nordvesteuropa, lasteordre etc. som tidligere. Det øvrige arbeide som tidligere ble gjort i London med frakt, dødfrakt, demurrage etc. skal overføres til Harrison. Skipene skal derfor, med virkning allerede fra 1/1-1985, sende original dekk- og maskinrapporter til Harrison med kopi til Port Arthur. Dette er en forenkling. For vår egen del vil vi få de opplysninger vi trenger ut av data-anlegget som vi har på kontoret. Vi har nemlig adgang til Texaco's verdensomspennende datanett.

Under det nye systemet vil reiseordre bli utstedt av et av de tre såkalte "ZONE CONTROL OFFICES". Nedenfor følger en oversikt over disse kontorene med deres respektive ansvarsområder:

Sone 1: Texaco Marine Services Inc., Port Arthur
Ansvarsområdet er: worldwide unntatt de områder som er dekket av sone 2 og 3.

Sone 2: Texaco Overseas Tankship Limited, London
Ansvarsområdet er: nordvest Europa, dvs. de Britiske Øyer, Irland, Skandinavia, USSR, Østersjølandene, Vest-Tyskland, Holland, Belgia og den franske Atlanterhavskysten.

Sone 3: Texaco Trinidad Inc., Pointe a Pierre
Ansvarsområdet er: kystfart innen Caribbean og noen syd og sentral amerikanske havner.

De enkelte skip er underrettet direkte om de sone kontorer de sorterer under og som under dagens fartsmonster er som følger:

Sone 1: "Texaco Baltic"
"Texaco Skandinavia"
"Texaco Stockholm"

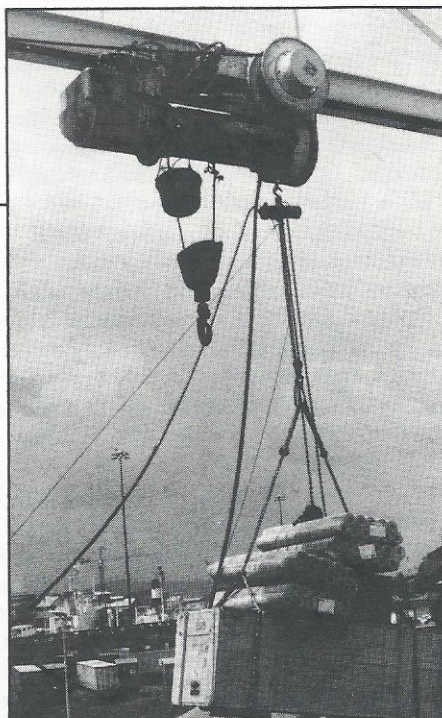
Sone 2: "Texaco Bergen"
"Texaco Bogota"
"Texaco Norge"
"Texaco Oslo"

Vi skal i en senere utgave komme nærmere tilbake med detaljer om den nye organisasjonen.

**Følgende er mottatt fra
"TEXACO STOCKHOLM"**

*Stockholm eneste problembarn
er så enkelt som en heiskran
Lekende lett går du til babord
med bakbein setter du til styrbord
Kunne du slutte å lekke
det ville hjelpe oss gutta på dekket
Mange har med deg jobbet og slitt
Prøvd å reparert deg skritt for skritt
Men vanskelig vil du være
Det har vi nå fått lære*

Pål



Det å elske hverandre?

Det var vel en høyst underlig overskrift? eller et svært vanskelig tema å debattere.

Vi har ikke tenkt å lage noen debatt omkring dette storartede tema — nemlig å elske hverandre — men mer å peke på at vi kanskje ikke mestrer dette så godt som vi burde.

Resultatet av å svikte på disse premisser er så store og ødeleggende at vi ikke synes vi kan unngå å komme disse kontroversielle spørsmål inn på livet. . .

Vi spør rett og slett vår nye rektor ved Oslo Universitet Inge Lønning:

— Hvorfor er det så få som "elsker og akter" hverandre til døden skiller dem ad i våre dager, Inge Lønning?

— Det har å gjøre med at forventningsnivået på dette som på andre områder er skrudd altfor høyt opp. Man hopper av lasset når forventningene ikke blir innfridd, og skjønner ikke at man er dømt til å mislykkes uansett hvor mange ganger man forsøker, hvis man ikke er villig til å innse at det er forventningene det er noe galt med. Velstanden har skapt mistriksel og selvopptatthet, og to like selvopptatte mennesker kan umulig klare å leve sammen i et stabilt fellesskap. Vi mangler den gamle visdom at man i menneskelige forhold aldri får noe uten at man samtidig vil gi avkall på noe.



Dagens mennesker tror at de kan få ubegrenset uten å gi avkall på noe som helst. Derfor kommer så mange på kollisjonskurs med virkeligheten.

Så langt Inge Lønning. Takk for det. Til ettertanke.

CJ





PÅSKE



Så er det altså Påske igjen — det er faktisk ett år siden sist. Ett år? — Ja hva er det — 365 dager — 12 måneder — 52 uker — eller? — siden siste påske er det 351 dager.

Vi spør aldri — når faller julen i år — for det vet vi. Det er juleaften 24. desember hvert eneste år — for da ble Jesus født, synger vi, kirken lærer oss det — og basta, julen er der.

Det er veldig greit for vi kan planlegge alt i forbindelse med julen.

Hva med den andre store Kristne kirkelige høytid — Påsken? Når faller påsken i år? Ett spørsmål som dukker opp hvert eneste år, for oss som ikke har notert oss dette i vår syvende sans fra året før. Dette er viktig — for i påsken skal vi ha fri, da skal vi til fjells — til fjords, på skiferie, båtferie eller sydover til varm badeferie — dvs. bare ferie — FERIE med store bokstaver. Det må planlegges.

Vi søker litt tilbake i historien: Påsken er en gammel festehøytid, fest som siden har blitt overtatt av den Kristne Kirke med nytt innhold.

Den jødiske påske -pesach- som er utledet av pasach -"gå forbi" er en urgammel isralittisk takkofferfest som etter Moses tid (1200 år f.kr.) ble knyttet til utgangen av Egypt, den gangen "Mordengelen gikk forbi" isralittenes hus.

Vi moderne 1980 mennesker erfarer jo at "mordengelen" har sluttet å gå forbi isralittenes hus. Hvertfall foreløpig.

Påskefesten ble feiret av de første kristne i gamle høytidlige former som ennå lever hos fromme mosaiske jøder. Som bakgrunn

for den isralittiske vårfest formodes en sammensmelting av nomadefolkets vårfest (slakting og fortæring av et lytefritt lam, hvis blod skal strykes på dørstolpene) og åkerbrukets vårfest (måltid med usyrlig brød).

Selve festdagen var den fjortende dag i vårmåned Misan (omkring vårjevndøgn). I den jødiske kalender begynte hver måned med nymåne og påsken skulle feires med fullmåne uavhengig av noen bestemt ukedag.

Påsken ble altså feiret som en minnefest for befrielsen av Egypt — ledsaget av husfarens beretning om utfrielsen. (Om dette kan vi lese i 2. Mosebok 12—13 og 5. Mosebok 16.1—8). På et senere stadium ble påsken også feiret som tempelfest, og Jesus siste måltid med disiplene ble et rituel påskemåltid som "radikalt" ble omformet til den kristne nattverd.

Den norske (kanskje mer enn i de flestes) verden — stopper — eller kanskje lever, de dager påsken varer. Påsken er vårhalvårets store høytid og av påsken avhenger igjen tiden for Kristi Himmelfartsdag og Pinsen. Store ferie og



høytidsdager for oss — som vi gjerne skulle planlegge i god tid. Vi er vel ikke for ukristelige om vi kunne tenke oss å foreslå en fast dato for disse høytider? Vi har godtatt at man lager en passende dato for Jesus fødsel- 24. desember — hvorfor ikke fastsette en dato for hans død? Det har vært gjentatte forsøk på å få påsken henlagt til 1. søndag i april (godt forslag). Til og med noe så celebært som det annet vatikan-konsil (Den Romerske katolske kirkes høyeste organ) uttalte i 1962 at det ikke var noe i veien for en slik ordning, så sant de andre kirker gikk med på dette — og det har de altså ikke gjort til dato.

Det var imidlertid ikke gledens stund de første kristne feiret i denne store høytid, men snarere tvertimot, den bitre sorgens høytid. Minnet om Jesus lidelse og død var knyttet sammen med påskedagene.

Men snart skjer det merkelige forandringer i festens karakter blandt de kristne. De hadde i Vesten — særlig i Roma begynt å feire Jesus oppstandelse ikke bare i sin alminnelighet hver søndag (Herrens dag) men ganske spesielt i påsken. De ville gjøre påsken til en oppstandelsens og gledens fest.

Kirken besluttet derfor å skaffe seg en egen påskeberegning og den ble på kirkemøte i Nikaia år 325 fastsatt slik:

Påsken skal feires første søndag etter fullmåne etter vårjevndøgn,

en regel som gjelder fremdeles. På denne måten kan påsken falle mellom 2. mars og 25. april.

Påsken ble i den gamle kirke, såvel som i dag — den kristne regions store — sentrale høytid, minnet om Kristi død og oppstandelse. Påskemessene har blitt utformet med stor prakt, særlig i den gresk-ortodokse kirke, men også i andre religioner; også hos oss — men med langt mindre kirkelig nasjonal (folkelig) deltagelse.

Som de andre store høytider har også påsken en meget gammel og blandet religionshistorisk tradisjon og mange skikker og sermøner fra hedensk tid går igjen i kristne påskeskikker. I Vest Europa er det særlig fruktbarhetstriter og andre skikker i forbindelse med våren og naturens våknende liv som er trukket inn i påskefeiringen. Livet i konsentrert form er egget, og påskeegget spiller en viktig rolle i alle land. Harens store fruktbarhet er årsaken til at begrepet påskehare er oppstått (det har f.eks. vært en utbredt folketro at haren la egg i påsken — påståes det.)

En skikk som har vært brukt mange steder var at folk ga hverandre en form for ris (langfredag). Dette er forklart som et minne om hudflettingen av Jesus og hans lidelser, men det henger vel mer sammen med urgamle skikker, hvor den spirende kvistens livskraft skulle føres over på menneskene (fastelavensris). Også

på mange andre måter var det skikk, f.eks. i Norge, å plage seg selv mest mulig på langfredag, ved å faste, tørste, gjøre ubehagelig arbeid. Disse skikkene er interessante å lese om — et sted leser vi at man ble anbefalt å gå med sand i skoene for å plage seg ved bevegelser — langfredag.

Hvordan harmonerer dette med vår påskefeiring? Vi startet med å si: til fjells - skiferie, til fjordsbåtferie, til syd - badeferie. Ja det siste påfunn er til mellomeuro-

peiske skiferie — dvs. - bare FERIE — FERIE.

Vi trøster oss med at vi etter lange kalde frosne kuldegrader trenger å tines — sikkert riktig — velbekomme.

Skulle vi kanskje også trenge å tines noe — innvendig — etter lang tids kulde? — Eller merker vi ikke kulden, — den kulden er kanskje den værste.

Til ettertanke.

GOD PÅSKE



CJ

Vår konkurranse

I forrige nummer prøvde vi oss på en såkalt — Literær oppgave. Den lød:

Hvem sa hva — hvor.

”Det kan spørres om jeg døde til lands eller vanns — for jeg gikk jo nokså fuktig ut av livet”.

Vi kalte den for letthetsskyld, en aktuell literær oppgave — Kanskje det ble for lett, og at det er årsaken til at vi ikke har fått noen løsninger?

Den aktuelle literær er Ludvig Holberg født i 1684 altså feiret vi i fjor hans 300 års jubileum og da vårt forrige nummer kom ut var Ludvig Holberg å se og høre i aviser — TV og radio.

Hvem sa disse ord? Jo — Jeppe paa Bjerget, da han våknet i baronens seng, trodde han var død og hadde tatt himmelsengen fatt — ihvertfall himmelsengen til baronen.

Han hadde som vi husker, dagen før fått en skikkelig rotbløyte hos Jacob Skomager for de pengene han hadde fått av Nille for å kjøpe såpe. Han disponerte altså midlene noe anderledes og selv i dag stilles jo spørsmålet — Hvorfor drikker Jeppe?

Nok om det. Aristokratene — barnonens folk fant den ”fyllhund” på en søppeldyngge — og de var ikke bedre enn vi er idag, han var et godt mobbeobjekt — som måtte brukes.

Selv for 300 år siden var altså andres elendighet spiren til fornøyelse...

Ingen premier å dele ut.

Økonomien vår

av avdelingssjef Th. Strengen.

Her er en liten rapport om hvordan vår stilling var ved siste årsskifte med hensyn til økonomi osv.

Fjoråret begynte egentlig litt trist med TEXACO BELGIUM underveis til skraphaugen. Bortsett fra ikke altfor alvorlige baugskader var hun i fin form, men livet sto ikke til å redde. Selv ikke en vellykket "dieseltransplantasjon" kunne oppveie at de lastene hun hadde levd av å frakte ikke lenger var tilgjengelige. Vi fikk 5,5 mill. kroner for henne, men så kostet det 1,7 mill. å bringe henne fra Caribbean til Taiwan. Således satt vi igjen med 3,8 mill som ikke er akkurat store penger i vår bransje.

De gjenværende skip fortsatte å seile og greide å lage et driftsoverskudd på 11 mill. kroner. Det er kanskje ikke så imponerende, men vi må huske på at vi hadde hele fem båter på verksted i fjor. Det er ikke billig og fører også til tap av tid og inntekter. Dessuten var fraktmarkedet heller slapt mesteparten av året og det hendte ikke så sjelden at båtene måtte ligge å vente på last.

Det vi tjente mest på ifjor var renter på formuen vår. Meget rundt regnet hadde vi ved årets utgang en kontantformue på 200

mill. kroner og det ga oss en renteinntekt på 20 mill. kroner.

Et kapitel for seg er den stadig stigende dollarkursen som fortsatt beveger seg mot høydene. Fordi vi har mesteparten av vår kontantformue stående i dollar fikk vi i fjor en kursgevinst på hele 38 mill. kroner. Et pent beløp, men vi må ikke glemme at vi kan komme til å tape hvis og når dollarkursen går nedover igjen. Hvorfor ikke ta dollarene hjem mens leken er god,— altså mens dollarkursen er høy? Det hadde kanskje ikke vært dumt. Det er bare det om å gjøre at TEXACO trenger alt som det er mulig å skrape sammen etter kjøpet av Getty og vi bør absolutt vise oss solidariske ved å holde pengene våre i dollar.

Hva vil så 1985 bringe?

De fremsynte forutsa tidlig ifjor at vi ville få et sprekt fraktmarked utpå høsten. Det fikk de på ingen måte rett i. Det er ikke uvanlig at eksperter tar feil. For øyeblikket ser det ikke ut til å bli noe sterkere marked i 1985. Lysningen er kanskje først og fremst at de som mener seg å kunne se inn i fremtiden ikke har lovet noe.

Vi får se. Vi skal bare ha én båt på verksted i år så vi har litt å gå på.

Bedriftsdemokrati i utenriksfart

Av rederistyresekretær Arne K. Røysem

Ny avtale om bedriftsdemokrati i utenriks fart ble inngått mellom de berørte parter 1. november 1983. (Norges Rederiforbund og Arbeidsgiverforeningen for skip og offshorefartøyer på den ene siden og Norges Skipsførerforbund, Det norske maskinistforbund, Norsk Styrmandsforening og Norsk Sjømannsforbund på den andre siden).

Avtalen gjelder fra 1. januar 1984 og er uoppsigelig i 6 år. Nytt rederistyre skal virke fra 1/1-1985 og funksjonstiden er 4 år.

Valgstyret ble oppnevnt av partene i april 1984 og de faste medlemmer har vært:

Telegrafist Eva Marie Jensen (Norsk Sjømannsforbund)
Kaptein Otto Brath (Offiserorg.)
Sekretær Kjell Aure (kontoret)
Driftsjef A. K. Røysem (Rederiledelsen)

Kompetanse

I avtalens prgr. 3 om rederistyrets kompetanse er nevnt følgende hovedpunkter:

— Rederistyret skal ha til behandling saker som gjelder virksomhet i skipsfart eller større investeringer i annen virksomhet gjennom de skipseide selskaper.



— Innenfor dette felt skal rederistyret drøfte og fatte vedtak i saker av langsiktig art, av større økonomisk rekkevidde eller spesiell betydning for de ansatte, f.eks. kjøp salg og kontrahering av tonnasje, befraktningspolitikk, starting eller avvikling av bestemte typer skipsfart, personalpolitikk herunder rederiets ansettelses- og oppsigelsespolitikk.

— Rederistyret skal få seg forelagt utkast til budsjett og regnskap for rederiet.

— Den daglige ledelse skal fortsatt ligge hos rederiledelsen, som skal iverksette de vedtak som blir truffet innenfor rederistyrets kompetanse område.

Til å forestå valget ombord ble det oppnevnt et stemmestyre på 3 medlemmer på hvert skip.

Etter at alle ansatte fikk anledning til å komme med forslag på kandidater ble valg på nytt rederistyre avholdt 1/11-1984.

Følgende ble valgt.
Fra Norsk Sjømannsforbund:

Fast representant: Telegrafist H. Solberg
1. varamann: Telegrafist T. Sæther
2. varamann: Telegrafist G. Grønvold Nilsen
3. varamann: Arbeidsleder A. Bårdsen

(En varamann blir vanligvis innkalt
til møtene)

Fra offisersgruppen og kontoret:

Fast representant: Inspektør P. O. Svendsen
Varamenn/Offiserer: Kaptein S. J. Flø
 Kaptein T. Pedersen
 Maskinsjef B. Abrahamsen
Varamenn/kontoret: Sekretær K. Aure
 Sekretær E. Hornfelt
 Sekretær N. Krøtø

Hvis den som møter som fast medlem representerer kontoret blir varamann innkalt fra offisersgruppen og motsatt. En varamann innkalles til alle møter.

I tillegg til de ovennevnte valgte har rederiledelsen oppnevnt følgende representanter til rederistyret:

Direktør W. Eckhoff
Hr. advokat H. O. Krefthing
Adm.direktør P. Sundby
Ass.direktør B. R. Halvorsen

Vanligvis holdes 3 rederristryremøter i året.

REDERISTYREMØTE

av arbeidsleder T. Svendsen

Rederistyre møtet den. 18. desember var det siste i valgperioden for de ansattes representanter, kaptein Idar Bakke og undertegnende, som ikke stilte til gjenvalg høsten 1984. Etter å ha møtt gjennom fem år, er det bare rimelig at andre og nye krefter slipper til, selv om kanskje ingen egentlig vet hvordan rederistyreordningen er ment å fungere i praksis.

Resultatet av valget 1.11.84 på nye representanter til rederistyret fremgår i en annen artikkel.

Selskapets regnskapsresultat og likviditet pr. 31.10. ble fremlagt samt forventet resultat for året 1984. Her inngikk netto salgsgjenvinst fra "Texaco Belgium" med 3 mill. kroner, og det ble også påpekt at den avgjørende faktor når man skal vurdere resultatet var den sterke verdiøkningen på US \$ som har funnet sted i 1984, og som påførte selskapet en ikke ubetydelig gevinst.

Ass.dir. B. R. Halvorsen ga en orientering om reorganiseringen av Texaco Marine, og det er besluttet å samle Marine operations i Harrison (New York), London og Monte Carlo i Port Arthur (Texas)! Dermed er Monte Carlo-kontoret nedlagt, og London vil kun opprettholde en avdeling for aktivitetene med skipene i N.W. Europa. Vår egen virksomhet vil fortsette som tidligere, og i denne forbindelse fremhevet dir. Sundby

at omorganiseringen med et utvidet rederikontor i Port Arthur vil bli en stor utfordring for vårt eget selskap rent konkurransemessig, og at denne saken vil bli tatt opp med Rederirådet.

Fra 1.6.84 er det nye regler for pensjon og førtidspensjonering for de kontoransatte, og kontrollsjef J. C. Jenssen orienterte om dette. Ut fra eksisterende pensjonsalder på 67 år, vil full pensjon oppbæres etter 35 års tjeneste, mot tidligere 40 år. Senkes pensjonsalderen ytterligere, til 65 år, gis full pensjon etter 33 års tjenestetid.

Det ble fremlagt redegjørelse for arbeidet med konsernutvidelse, med Texaco Norway A/S som moderselskap og Norsk Texaco Oil A/S som datterselskap til også å omfatte Texaco Exploration Norway A/S (TEN), som datterselskap. Myndighetenes godkjenning er mottatt, og Texaco Norway A/S overtar dermed samtlige aksjer i TEN.

De kontakter man har hatt med henblikk på samarbeide med andre rederier har ikke ført frem, og fremtidsutsiktene ble betraktet som små på dette området.

Markedssituasjonen ser ut til å være uforandret, og det forventes ikke noen vesentlig forandring i det nuværende fartsområde for skipene. Havaristatistikken viser at kun to skip har hatt uhell av

betydning i 1984; en grunnstøtning og en mindre kollisjon med en bro.

Personskadestatistikken viste en hyggelig utvikling, idet man i 1984 kan vise til 13 mindre uhell, mot 25 i tilsvarende periode i 1983. Når det gjelder Rederirådet, gav dir. Sundby en kort historikk om erfaringen med dette, og konkluderte med at den siste tid bestemt viser at en omlegging er

nødvendig for å oppnå et mer effektivt rederiråd.

Som avtroppende rederistyre-representant er det bare å ønske det nye Rederistyret i Texaco Norway A/S lykke til i sin fremtidige møtevirksomhet, og håpe at den demokratiske linje Rederiet alltid har lagt opp til vil bli opprettholdt også i årene som kommer.

ASKE-ONSDAG

Når er askeonsdag? De fleste, eller nesten alle, som kjenner begrepet sier — onsdag før skjærtorsdag

—GALT—

De som har noen mening mener det har noe med fasten å gjøre -

—RIKTIG—

Men når? -Man kan jo si det betyr lite eller intet å vite dette — hvorfor diskutere uvesentlige ting? — vil mange hevde — kanskje med noen rett — det er jo nok av dagligdagse vanskeligheter vi ikke hanskes med (men hva med historien — hva med kulturen, jeg bare spør).

Men, askeonsdag er altså onsdag etter fastelavenssøndag — dagen som innleder fastetiden (for de fleste av oss ett ukjent begrep — altså faste — ihvertfall i praksis). På denne dagen møttes de botferdige i den tidligere middelalder ”i sekk og aske” — i botsdrakt med aske strødd på hodet.

I moderne tid — i noen tros-samfunn er skikken fortsatt intakt og man kneler for alteret og kors tegnes på pannen med aske av innviede palmegrener. I nordiske strøk brukes kvisten av en annen tresort.

Karnevallstiden bruker vi til moro i vår sivilisasjon, uten å tenke på at nettopp karnevallstiden (fastelaven med fastelavensris) ble avsluttet med askeonsdag — faste — botsgang.

Ingen av oss er lenger fra middelalderen, tror vi. Fra den gang askeonsdag var botsdag — før den lange avholdenshetens faste frem til påskemysteriet.

Vi siterer fra Magne Skjæråsen:

Men i dag har vi gleden — Det våres — Vi går en sommer i møte. Så får vi ha det godt i sommer-haven.

CJ

Fra vår utenrikskorrespondent

Kaptein Louis Meisland

Så kom det, endatil pr. telex, innleveringsfrist 18. februar. Men for all del, det er lenge siden julenummeret så jeg er vel ikke alene om å ønske meg også et påskenummer. La meg innledningsvis dvele litt ved VM på ski. Flesteparten av oss har sikkert mer enn en gang opplevd hvilket mareritt det er å finne riktig smøring før vi legger ut på skituren. Det problemet er nå løst på en grei måte. Vi smører ikke i det hele tatt, men tar skøytetakene fatt, enkelt og greit, tror jeg. Noe av det mest populære lesestoffet for tiden skal være de såkalte kjendisbladene. Nå lurere jeg på om jeg er kjendis. Ikke fordi at de har omtalt noen eventyrer om meg men jeg kjenner en som kjenner Antte Bøe og hun er virkelig kjendis.

Om bord hos oss ser vi lite til snøen, så nå kutter vi ut alt som har med snø og gjøre. Derimot har vi hatt mye sol og varme. Frem til nå har vi unngått de kalde periodene i Statene. Av dette går det da fram at det er i områdene Statene — Caribbean vi befinner oss. Noe stor aktivitet gjeldende skipsfarten er det ikke i disse farvannene. Det blir stadig noe venting mellom lastene. På Aruba er stemningen mildt sagt laber.



Raffineriet skal stenge 31. mars. Meningen er da at "Raffe" skal demonteres og sendes til Holland. Ca. 900 personer mister jobben i den forbindelsen.

Som kjent er det ikke mye annen virksomhet på øya uten litt turisme. Tenk på alle de med stråhattene som nå mister turen ut i BUSHEN. Når det gjelder Trinidad og raffineriet der vet jeg lite, men noe labert må det være. Lå nylig 8 døgn til ankers og på den tiden var det ikke en eneste båt inne hverken for lossing eller lasting. De store nyhetene er det langt mellom i denne fjerne avkrok, med et unntak. Vår maskinsjef Abrahamsen har i sin medfødte beskjedenhet glemt å for-

telle hvilken eminent pedagog han er.

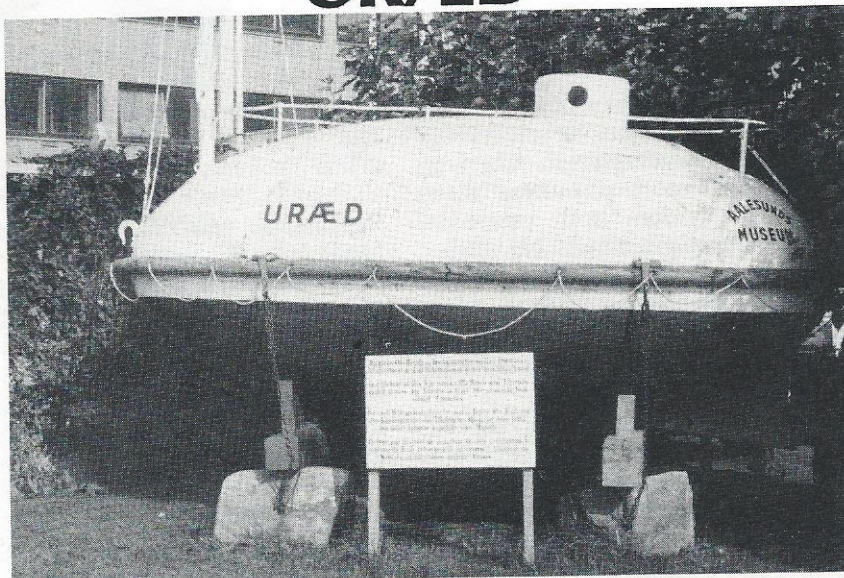
Som meget streng lærer med brillene oppskriftsmessig langt nede på nesen driver han undervisning 2 kvelder i uken med skipsmek.asp. og andre interesserte. Det skal visstnok ikke mye til før eleven havner på gangen. Rykter om at han også river dem i ørene verserer om bord. Men spøk tilside, la oss heller gi ros til maskinsjefene som påtar seg dette ekstra arbeidet. Men dette er nok

et arbeid som vi alle må ta alvorlig i tiden som kommer. Om ikke altfor mange år er det bare skipsmekanikere om bord i båtene.

Forsømmer vi opplæringen om bord er det jo i siste instans vi som blir taperne, med ukvalifiserte mekanikere om bord. Selv om vi vel alle ønsker at mer og bedre opplæring skulle vært på land, hjelper dette oss lite slik som systemet nå en gang er lagt opp.

GOD PASKE.

URÆD



Den overbygde livbåten er slett ingen ny-konstruksjon, hvilket det såkalte "Brude-egget" på Ålesund Havn tydelig beviser.

Kaptein Ole Brude og tre kamerater seilte i 1904 over Atlanterhavet med en livbåttype som denne. Turen tok ca. 4 mnd.

Foto: T. Svendsen

I Buddhas fotspor

Av Endre O. Sund

I forrige nummer av Texaco Tanker fortalte jeg litt om dagliglivet i Nepal og litt om bakgrunnen til at jeg hadde blitt så tiltrukket av en fottur i det spennende Himalaya landskapet.

Før selve fotturen kunne starte opp, synes jeg at et besøk hos den "levende gudinne" måtte være på sin plass. "Den levende gudinne" bor i et hus i Kathmandu, hvor detaljene i alt treutskjæringsarbeidet er betydelig mer imponerende enn størrelsen. To malte løvestatuer bevokter inngangen. Etter å ha betalt inngangsbilletten fikk jeg se denne stakkars innestengte guddommelighet som ikke var mer enn 12 år gammel. "Kumari" er et av de mange navnene Nepaleserne benytter på henne. Dessverre er det forbudt å fotografere henne.

"Kumari" blir betraktet som en direkte nedstamming fra guden Shiva. Derfor er det heller ikke enkelt å passere nåløyet og bli valgt ut til å bli denne innestengte



guddommelighet. Selve utvelgelsen foregår blant 4-5 års gamle piker som kommer fra en spesiell klan av gull eller sølvsmeder. Kroppen til den levende gudinne må være perfekt og tilfredsstillende 32 spesifikke krav eller tegn.

Selve finalen i utvelgelsesprosessen foregår i et tempel. Menn maskert som djevler og demoner forsøker å skremme de igjenværende kandidatene. Lysene blir slukket og blodige bøffelhoder blir plassert rundt i mørket. Om en jente beholder roen under denne seanse, mener Nepaleserne at dette må være gudinnen.

For å bekrefte at valget er riktig må hun helt tilslutt velge ut sin klesdrakt blandt draktene. Klarer hun å velge ut denne er saken klar. Hun blir deretter sperret inne til hun blir tenåring og får menstruasjon. Grunnen til dette er at hun ikke kan betraktes som gudinne lengre om hun begynner å blø. Skulle hun være så uheldig å få et kutt i en fot, så blør guddommeligheten bort. Hun må derfor bæres overalt.

Etter at hun har gjort tjeneste som guddom i 7-8 år slipper hun fri og kan gifte seg. Det er imidlertid få som tør ha noe med en tidligere guddom å gjøre. Hennes liv blir derfor sjelden særlig lykkelig.

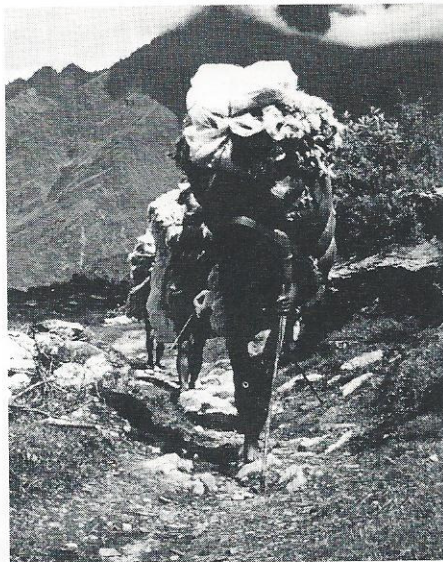
Etter å ha besøkt den stakkars innestengte jenta, var tiden inne

for å starte fotturen i fjellene. Jeg dro vestover i landet til en by som heter Pokhara. Her startet stien som skulle føre meg rundt Annapurna massivet. Stien som førte meg den første dagsmarsjen inn i fjellmassivet var ikke som fjellstier i Norge. Den var mer som en kjerrevei fordi den er hovedtransportåre fra Tibetgrensen og sydover gjennom Nepal. Her var selvsagt ingen biler eller traktorer. Fjellfolkene som lever i Himalaya utgjør neste 75% av Nepal's befolkning. De lever av jordbruk og dyrker ris, korn og grønnsaker. Jordbruket deres er etter 1800 tallet's metoden.

Ganske snart ble jeg grepet av den store roen som preget menneskene i fjellene. Her inne var det ingen radio, ingen telefon og ingen aviser. De fleste nyhetene kom fra folk du møtte på veien.



Transportarbeiderne eller "sherpaer" som bar opptil 80 kg's pakker på ryggen festet i et pannebånd, var også hovedformidlere av nyheter fra syd og nord.



Av disse bærerne er der "shera-stammen" som er mest kjent. Særlig for sin bæreinnsats i klatre-ekspedisjoner. De fleste Nepal-familier er selvforsynte med mat og overskuddet fraktes med bærerne ned fra fjellene. I byene byttes korn og ris mot sukker, sepe, sigaretter, te og salt.

En transport av jordbruksprodukter og ullstoffer fra Tibet og gjennom Nepal tar ca. 3 uker for bærerne. For å bære 80 kg denne lange veien får de ca. kr. 20,- dagen og det regnes som svært god betaling i Nepal.

Langs transportstien er det mange steder små "tea shops" og også overnattings hytter i leire med stråtak.

Et typisk måltid som jeg fikk servert langs fjellstien var "dal bhat". Det var en blanding av ris

(bhat) og en suppe, laget av linsor (dal), som ble helt over. En sjelden gang fikk jeg ett egg. Ellers besto frokosten av et uhevet brød "chappati" og te. Lunsj og middag av forskjellige variasjoner av ris og grønnsaker, fleste er vegetarianere. Noe utpreget miljø for gourmeter var det altså ikke. Selvom svært mange er fattige så jeg ingen som sultet i fjellene.

Høydeforskjellene er store etter som du beveger deg innover i Himalaya. Fra 500–1000 m.o.h., beveget jeg meg daglig opp i 2500–3000 m.o.h. Det høyeste punktet langs ruten lå på 6000 m.o.h. Endel turister får problemer når de passerer 3500 m.o.h., men tar en det med ro og bruker endel tid til aklimatisering går det som regel bra.

I tillegg til alle bærerne er det mye folkeliv langs ruten rundt Annapura fjellene. Pilgrimsreisende kommer helt fra Syd-India for å besøke den hellige gassflammen i Muktinah før de dør. Noen var malt i et 10-talls forskjellige farger og gikk iført kun en kort bukse og sandaler. Andre ble båret inn i



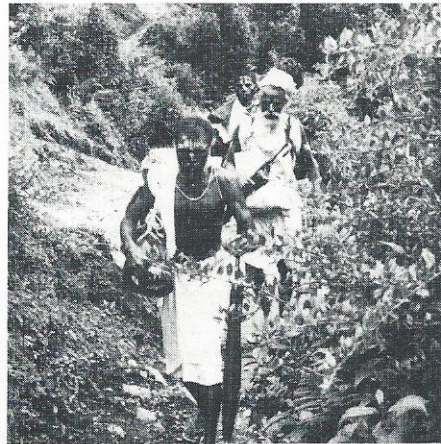
strikurver for å få sitt livs ønske til å gå i oppfyllelse. Det kan ikke være noen lett jobb å bære en aldrende mann i 3 uker innover i Himalaya.

Andre innfødte var på vei til eller fra en festival eller til eller fra en begravelse eller et bryllup.

I tillegg kom alle selgerne. Folk som bar sine klesprodukter, stoffer og ull for å selge på sin ferd.

Dette ble så langt fra noen vanlig norsk fjelltur.

I svært mange av landsbyene jeg gikk igjennom hørte jeg sang. Den følger dagliglivet i Nepal. Morgen-



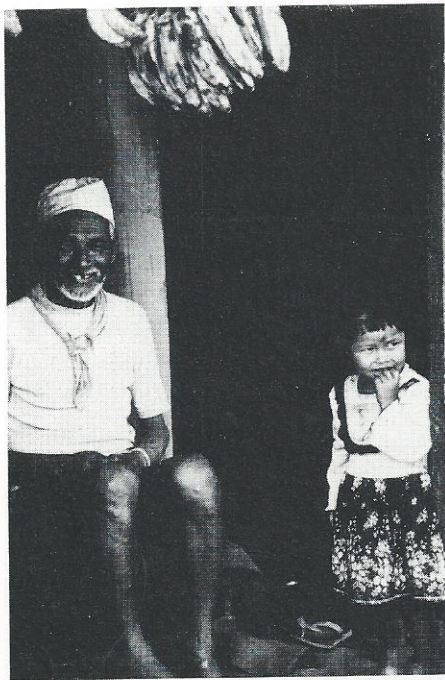
ritualet med sang og bønn. Arbeidet på jordene og rismarkene med sang. Alle synger, gifte kvinner synger for sine menn, unge kvinner synger for å tiltrekke seg verdige partnere. I fjellene hørte jeg ofte trommer og ekko fra neste landsby's sang. Trommene blir oftest benyttet i forbindelse med offersermonier av dyr som må offres for å tilfredsstille gudenes ønsker.

Særlig farlig er ikke en Himalaya fottur, selv om du går alene. Folkene er svært fredelige av natur, og tyveri hører til sjeldenhetene. Turister er svært populære, så lenge de overnatter i landsbyene og legger igjen litt penger. Materielt sett er ikke Nepaleserne særlig kravfulle.

Den største ubehageligheten her nede er blodsugerne. Langs fjellsiden ligger de klare til angrep og sniker seg inn i sko, strømper og gensere. Om kvelden finner du gjerne 10–12 stykker mens de lever glade dager på ditt blod. Salt er det beste motmiddel. De slipper ikke før du strør salt på. Riktig ekle var de — småkrypene.

Hygiene i landsbyene var elendig. Folk har liten sans for å vaske seg. Derfor er de også plaget med svært mange sykdommer. Gjennomsnittlig levealder er ikke mer enn 45 år. Om kvelden da jeg la meg fikk jeg ofte besøk av rotter, mus og edderkopper i sengen. Derfor sov jeg de første nettene svært dårlig. Etterhvert lærte jeg meg en teknikk hvor glidelåsen i soveposen ble trukket helt igjen. Inne i posen lå jeg å svettet, men det var tross alt bedre enn å få rottebesøk.

Ingen beskrivelser av livet i Himalaya kan bli komplett uten å nevne den berømte Yeti, eller den avskyelige snømann. Denne apelig-nende kjempen skal ifølge historiene leve i de mest avsidesliggende fjellene. Jeg møtte ham ikke. Mange mener de har sett ham. Fotspor i snøen er det eneste bevis en Yeti etterlater seg.



Skeptikerene mener kjempefotsporene er vanlige fotspor som har blitt store ved at solen smelter snøen rundt den. Yeti hodeskallene som er funnet har ved grundigere undersøkelser vist seg å være juks. Men alle liker å tro på Yeti. Alle ser etter ham. Ta en tur og titt du også. Sannsynligvis finner du ham ikke, men Nepal har så mye annet å by på. Så mye kultur å lære oss og fremfor alt en livstro som mange i Norge bør forsøke å importere litt fra. Lykken i Nepal er hverdagen, ikke status som fine hus eller ny bil. Livet er det viktigste Det å gi noe til andre og hjelpe hverandre.

Du kan ikke reise tomhendt fra Nepal.

Pensjonist stuert Vegel's matspalte



Lettvint fiskedeig.

1 kg. renskåret fisk
3-4 ss salt
2 1/2 ss potetmel
ca. 3/4 l melk
ca. 1/4 ts muskat
ca. 1/4 ts pepper

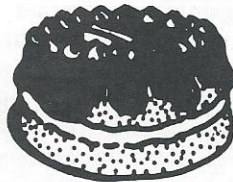
Filer fisken og skjær bort alle ben. Del fileten i mindre stykker og mal fisk, salt og potetmel 3-4 ganger på kværnen. Arbeid deigen seig før en tar til å spe, bruk gjerne håndmixer. Spe i melken litt om gangen. Rør deigen seig mellom hver speeing. Ha i krydder og stek en prøvekake før all melken er oppbrukt. Farsen må ikke bli for løs. Stek kakene ved middels varme.

Formkake

4 egg
250 gr. smør
140 gr. hv.mel
175 gr. melis
125 gr. korinter
25 gr. mandler
10 sitrondråper
2 ts. bakepulver

Eggene vispes med 125 gr. melis, tilsettes smøret som er rørt godt med resten av melisen. Mandlene skoldes og hakkes og has i sammen med andre. Bakepulveret blandes med 1 ss mel og has i til slutt.

Has i godt smurt form 3/4 full. Stekes ved 175°C ca. 45 min.



Hvorfor kan ikke sjøfolk sykle styrkeprøven?

av overstyrmann Odd Egil Solberg

Dette er også et spørsmål som velferdskontoret for handelsflåten har stilt seg, og nå stiller jeg det samme spørsmålet til alle seilende i Texaco flåten. Jeg vet at det er mange som driver og trimmer på ergometer sykkel ute på de forskjellige båtene, så hvorfor ikke sette seg styrkeprøven som et mål. Sykling på ergometer sykkel er ikke det mest interessante som en kan gjøre, men hvorfor ikke kombinere det med lesing? Det er ikke få bøker jeg har klart å lese mens jeg har lagt ut på mine trinturer.

Hvor hardt er det egentlig å sykle over fjellet? I siste styrkeprøve deltok det over 20 sjøfolk, og av disse var det bare en som brøt. Resten kom i mål før maksimal tiden var ute. Deriblant var det ei jente, og hun gjorde det faktisk ganske bra. Maksimal tiden i styrkeprøven er på 48 timer og det skulle enhver med nogenlunde trening klare. Så da er det bare og melde seg på. Velferden har ordnet seg med en del sponsoravtaler, blant annet med et par større næringsmiddel firmaer og et bilutleie firma. Så de har sørget for følgebiler. Ved siste styrkeprøve fulgte to følgebiler, og et større lager av reservedeler til syklene. Blir det stor deltagelse av sjøfolk vil det bli flere løpsbiler i år.



Styrkeprøven er på 560 km. og går fra Trondheim til Oslo. Rekorden på distansen ligger på noe under 15 timer. Det klarer nok ikke noen av oss, men en tid på rundt 25 timer for de som føler seg i meget god form og rundt maksimal tiden for de som ikke er i den helt store formen, skulle holde. Så da er det bare og bestemme seg. Påmelding bør skje gjennom Velferdstjenesten og de er også behjelpelig med flere opplysninger om utstyr, klær og forhåndstrening.

Ombord i Texaco Oslo har vi alt begynt forberedelsene, og det er flere som har sagt seg interessert i å prøve seg. Treningen pågår allerede for fullt både ombord og

i land. Jeg regner nesten med at de som er hjemme også står på. Dessuten går det an og ta seg enkelte trimturer på sykkel mens en ligger under land. Har ikke tid, vil kanskje enkelte si. Tenk bare på hvor mye tid en kaster bort foran TV. Hvorfor ikke ta en sykkeltur i steden? En sykkel er ikke så dyr som de fleste tror, i England får en kjøpt brukbar sykkel for rundt 1100 kr. Noe annet utstyr behøver man ikke i første omgang. En shorts og T-trøye pluss joggesko har vel de fleste med seg, så da er det bare å hive seg på sykkelen og legge i vei. Ta det med ro i begynnelsen og nyt turen. En får også en del hyggelige opplevelser når en er ute på en slik tur, så det er god medisin både for kropp og sjel.

Men det er også et problem med å delta i dette sykkelens maratonløp. En skal både komme seg til Trondheim og etterpå, fra Oslo etter at en forhåpentligvis har kommet i mål. Velferdstjenesten har gått på SAS og prøver å få istand en avtale der, med 40% rabatt på billetten for de som må ta fly. På tog kan en reise på midtuke rabatt eller benytte andre rabatter som NSB har.

Sist jeg snakket med noen fra Velferdskontoret i Oslo fikk jeg høre at et rederi har lovet de som skal delta, fri reise til og fra samme hvor de bor i landet. Starten for DEN STORE STYRKEPRØVEN går lørdag 22. juni, så jeg håper å se noen av Texaco seilerne der.

Påmelding bør skje til Velferden

Noen
minutter
hver dag
betyr
mye
i årevis!



i Oslo innen 29. april slik at de kan få sendt den til Cyklekretsen innen 1. mai. Forøvrig kan påmelding skje helt frem til start, men da har man ikke krav på å



På målstreken på Valle Hovin. Hjallis og sjøfolka.

komme med i gruppen, men risikerer å måtte sykle alene. Startkontigenten kr. 375,- og turrittlisens ordnes og betales av Velferden.

For påmelding trenger de følgende opplysninger: Navn, fødselsdata og om dere har syklet styrkeprøven tidligere. Hvis mulig, vil de også gjerne ha opplyst om

hvor mange timer dere regner med å bruke på turen (sånn cirka).

Velferdskontoret i Trondheim vil være møtestedet for "våre syklistere". Kontoret vil være åpent fra tidlig om morgenen den 22. Og her vil deltakerne få sine startnr. utdelt.

GOD TUR.

Folk i farten

av arbeidsleder T. Svendsen

Haakon Borge, Bergensk engelskmann, krigsseiler og primus motor i arbeidet med krigsseilersaker.

Vi kjenner han fra en rekke skip, men kanskje best fra "Texaco Oslo", hvor han har tjenestegjort i en årrekke som lojal pleier av den etterhvert noe museale Doxford'en i egenskap av sin stilling som maskinist. Vår venn Borge (Mr. Bårdsch), eller Hank, som han heter i Pembroke, er ingen hvem som helst. Hans bakgrunn til sjøs får våre egne fartsbøker til å blekne, men så har han da også holdt seg i bransjen siden han som femtenåring dro til sjøs i 1937.

Oppvokst ved sjøen, med liten interesse for å følge i sin fars fotspor som møbeltapetserer, noe han delte med sine øvrige seks søsken, blev det etterhvert sjølivet for unge Haakon. Med en bestefar og onkel i Bergenske D/S, samt ytterligere familimedlemmer tilknyttet sjøen, var det kanskje ikke så rart.

— Men dette var jo i de "harde tredveårene"; hvordan fikk du din første jobb?

— Det kom istand gjennom fars bekjente; reiste ut som maskingutt i 1937, med en hyre på 30 kroner måneden, som jeg dengang syntes var en bra sum. Gikk iland i Port Arthur, og fikk bo privat for 2 \$



Maskinist Haakon Borge ombord i "Texaco Norge".

uken, og jobbet som oppvaskgutt ved forskjellige "sjapper". Lærte jo der også endel av sproget, noe som skulle komme godt med senere, da jeg som kjent ble gift i England.

Men etter en tid blev det nok av landelivet han mønstret på M/T "Strinda" dengang Norge's største skip, med sine 16 050 tonn, og nu

som dekksgutt. Her ble det imidlertid et sykehusopphold i Montreal på 53 døgn, før det ble tog til New York og gamle, æreverdige "Stavangerfjord" hjem.

— Men du gav deg ikke med det?

— Nei, nu gikk jeg ombord i "Fosna", og vi lå i Haifa den 3. september 1939 da krigen brøt ut. Som første skip etter krigsutbruddet gikk vi til Le Havre, hvorfra vi fortsatte til Laksevåg (Bergen) den 15. okt. 1939. for klassing.

Her skulle oppholdet bli tre uker, før Borge fikk jobb som smører ombord i "Bisca". Reisen fra Bergen var lang, med tog til Oslo, tog videre til Skien og endelig Fred. Olsens D/S "Biarritz" til Antwerpen, hvor skipet lå.

— Det var litt av en reise?

— Idag er det jo helt utenkelig, men det var få andre muligheter dengang. Vi gikk til Curacao, og lastet for Rotterdam, og på turen rykket jeg opp til donkeymann. Det syntes fantastisk å tjene 197 kroner pr. måned, og nu hadde vi også 150% krigstillegg til Gibraltar, og 300% nordenfor.

— Ble det mange slike turer?

— Ialt gjorde vi tre turer Caracao — Rotterdam, før vi overleverte skipet i New Orleans 29. februar 1940 (skuddårsdag). Andre turen gikk vi på grunn utenfor Brest, samt at vi plukket opp livbåter med overlevende fra

D/S "Biarritz", som var blitt torpedert, ikke lenge etter at jeg selv reiste med den. Under lossing bodde vi iland, og bare vaktene var ombord av sikkerhetsmessige grunner. Da mexicanerne overtok skipet, kom det oppslag i messen om at hyren ville dreie til hjemkomst Bergen, eller man kunne få en engangssum på 250 \$, og stoppe i New Orleans. Jeg valgte det siste, og er glad for det, for en uke etter besetningen kom hjem, kom som kjent tyskerne.

Han gikk her i 14 dager, før det blev påmønstring D/S "Denny"; skipet hadde dansk reder, og lituensk flagg. Med sine 1200 tonn, og ni nasjoner fordelt på en bestning på 15, var det et noe spesielt skip. Første turen gikk fra New Orleans til Baton Rouge, hvor bensin ble lastet i fat for Riga i Østersjøen. Etter vann og bunkers i Boston, ble Østersjøen stengt på grunn av krigsutbruddet, og skipet ble liggende en måned. Deretter ble det New Jersey for opplag, hvor Borge mønstret av, og fikk 500 \$ for å ha tatt skipet på "run".

— Men du gav deg ikke med dette?

— Konsulatet sørget like etter for at jeg fikk hyre ombord i "Kaja Knutsen", og vi gikk fra Corpus Christi til Kingston på Jamaica, for montering av minekabel. Det ble dannet konvoi ved Bermuda, og vi var 40 skip med et passasjerskip som eskorte. På turen mistet vi 25 skip. I Avonmouth ble det avmønstring, men

ikke lenge etter var Borge å finne ombord i "O. A. Knutsen", med kurs for Abidjan. Datidens "air-condition" på tomannslugaren var en bukse, med ett ben til hver køy.

Så ble det "Danio" i nesten ett år, hvor skipperen var medreder, og mer redd for skipet enn noe annet. En gang ble skipet beskytt av bombefly men heldigvis landet bomben ved skutesiden, og eneste skade var et brannapparat som falt ned på hodet, og utløstes. Imidlertid var 3 ukers lossing på Bermuda en fin avkopling, hvor kull ble losset i poser og båret iland til vogner trukket av hester. Her var man ikke berørt av krigen, og kunne nyde oppholdet i fulle drag.

— I 1943 mønstret du ut igjen fra London?

— Jeg gikk ombord i M/S "Tariffa", som da var en moderne båt, og gjorde sine 16 mil. Hadde nettopp blitt kjent med hun som idag er min kone, og det var derfor litt bittert å sette kursen for Australia. Vi lastet her for Madagaskar, Zanzibar og Beira. Der lå kompaniskipet "Tiradentes" fullastet, og trengte folk for overfarten til England. Dette passet meg bra, og etter å ha reparert to havarerte hjelpemotorer, satte

vi kursen for Liverpool, hvor det ble verksted i 3 måneder. Men så bar det avsted på ny. Denne gang USA, Panama, og over Stillehavet til Australia, en reise på 33 døgn med 30 stopp på grunn av maskinhavari. Vi hadde også 12 passasjerer, mest forflytning av marinepersonell. I slutten av februar 1945 var jeg atter tilbake i England.

— Så nu ble det stopp for en stund?

— Den gang opparbeidet vi en fridag pr. seilt måned, og var man registrert, var det viktig å melde seg på dagen, ellers kunde det bli vanskeligheter senere. Så jeg tok ny båt nesten med en gang, og gikk ombord i "G. C. Brøvig".

— Og siden har det vært sjøen for deg?

— Jobbet endel i England som kjølemontør, men det ble tilbake til sjøen igjen etter en tid.

Og her har vi han ennu; det vil føre for langt å berette om hans virke til sjøs i fredstid, men vi kan fastslå at han kom til Texaco i 1971, og stadig er å se til tross for at han for lengst kunne ha trukket seg tilbake, om han selv hadde ønsket det. I Krigsseilerforeningen i Oslo er han kjent og aktiv, det samme i avdelingen i Bergen.

Dokking "Texaco Norge" i Setubal oktober/november 1984

av inspektør Svendsen

I skarp konkurranse med nord-europeiske verksteder, fikk Setenave, Portugal denne gang arbeidet med periodisk dokking og reparasjoner for "TEXACO NORGE". Med håp om godt, tørt vær for malerarbeidet og muligens litt negative holdninger fra enkeltes side (inkludert undertegnede), ankom skipet verksted etter planen.

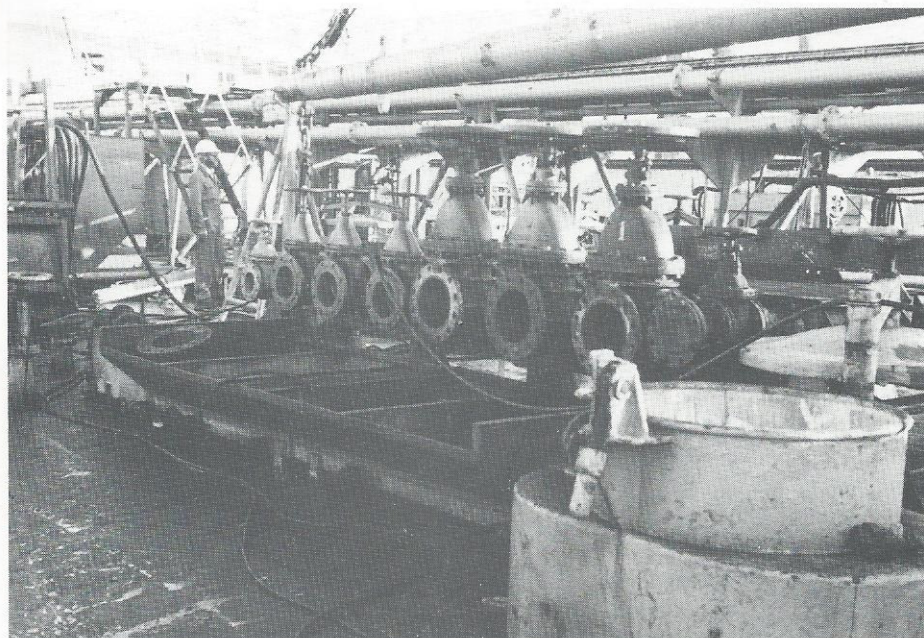


Alle våre dystre spådommer ble gjort til skamme, og selv om været viste seg fra sin aller dårligste side mesteparten av tiden, ble det fra verkstedets side utført en meget bra jobb.

Av større arbeider som ble utført kan nevnes; sandblåsing og maling av 8 mindre lastetanker, utskifting/reparasjon av en rekke

lasteventiler, "special survey" for skrog med tilhørende småreparasjoner, utskifting av ca. 28 tonn stål i bunnen etter grunnstøting i Themsen i sommer, rorreparasjon, overhaling av ankerspill, propellerreparasjon, arbeid med begge kjeler og alle tre generatorer ble overhald.

I tillegg ble det fra skipets side



utført en ikke uvesentlig innsats som meget sterkt bidro til å holde totalkostnadene nede. Nevnes her bør arbeidet med å rengjøre og male akterpiggen, skifting av hele rørsatsen på hjelpekondenseren, overhaling av press/vakumventiler, overhaling av pakkbokser for lasteventiler samt en rekke andre større og mindre arbeider.

Setenave-Estaleiros Navais de Setubal som er det egentlige navnet på verkstedet, ligger ca. 6 km utenfor Setubal ved et sted som heter Mitrena. Verkstedet ble bygd opp på en kunstig øy ved utløpet av elven Sado, og alt slammet som samler seg ved elveutløpet, ble benyttet til å bygge opp denne kunstige øyen. Verkstedet ble offisielt åpnet i 1974 som et nybygningsverksted, men har

nå som de fleste andre nybygningsverksteder, satset på reparasjoner. Verkstedet har ca. 4500 ansatte, og har den største dokken undertegnede til dags dato har sett. Verkstedet kan bygge skip opp til 700.000 tonn dødvekt og den største dokken er 450 meter lang og 75 meter bred. Når vi dokket inn sammen med en annen tankbåt på 230.000 tonn dødvekt (i samme dokken) ble når sant skal sies "TEXACO NORGE" noe puslete der den lå. Men kvalitet oppveier kvantitet som kjent.

Ellers så hadde Portugal noe å by på for noen og en hver, og for de fotballfrelste (les undertegnede) ble det en fin hyggestund både kampen mellom Benfica og Liverpool på Estadión de la Luz og landskampen mellom Sverige og



Portugal på Sporting Lisboa's hjemmebane. Landet er dessuten full av kulturskatter som det blir for mye å gå inn på her.

Prisnivået ligger også meget lavt, og det må være et av de rimeligste land i Europa å feriere. Bare for å nevne en pris, hotellrommet hvor undertegnede bodde, kostet inklusiv frokost 105 norske kroner pr. døgn.

Det ble arrangert en middag for hele besetningen på Casino Estoril, noe som etter undertegnedes oppfatning ble en riktig festforestilling med Fado-sang og underholdning av en dansegruppe fra Tahiti. Da

medlemmer av dansegruppen (både mannlige og kvinnlige), engasjerte restauranten's gjester, var noen fra skipet så heldige å få komme opp på scenen og vise sine hula-hula ferdigheter. Og de var sannelig min hatt ikke dårlige. Det ble senere visket om "fast ansettelse" blant noen av aktørene. Spøk til side, det var helt uskyldig men veldig morsomt.

Til slutt vil undertegnede takke hele besetningen for en flott innsats under til dels kummerlige forhold, og kan herved på vegne av skipsledelsen anbefale Setenave som et godt reparasjonsverksted.

"Sjømannsfylla", eksisterer den?

av arbeidsleder T. Svendsen

Den 19. juni 1984 står en person frem i hovedstadsavisen Verdens Gang (VG), og bretter ut sitt såkalte sjømannsliv under headingen "Sjømannsfylla ødela meg"!

Personens uttalelser, som også støttes av ex-konen, konkluderer med at tiden ombord på gass-tankere har gjort han arbeidsufør, fordi han måtte ty til alkohol for å roe nervene. På grunn av eksplosjonsfaren "er det for eksempel ikke lov å røyke på dekk", forteller han, og mener at man istedet tyr til alkohol.

Det er mye som ikke stemmer i denne sammenheng. VG's oppslag har utvilsomt gitt et skremmende inntrykk av sjømannsstanden som helhet, og hva må ikke foreldre og familie til yngre sjøfolk tro om vår yrkesgruppe?

Sannheten er heldigvis en helt annen. På spørsmålet om sjømannsfylla eksisterer, kan det svares ja, så lenge vi innser at vi har dirketørfyll, funksjonærfyll, lystbåtfyll og rattfyll, samt alle de andre "fyller" alkoholen fører med seg. Men at det å ta seg en øl for tørsten, eller en drink i godt selskap, skal kunne karakteriseres som fyll er å gå for langt.

I alle yrkesgrupper kan man finne folk med alkoholproblemer,

men sjøfolk stiller slett ikke i noen særklasse, selv om den såkalte Efskind-rapporten konkluderer med "høyt alkoholforbruk". Påstandene i denne rapporten ble sterkt tilbakevist på et møte i Nautisk Forum sommeren 1984, hvor undertegnende deltok.

Livet ombord på et skip er til tider hardt; det kreves en viss psykisk styrke for å isoleres fra familie og omverdenen. Til tider kan arbeidet være hardt, det kan bli lange dager og netter, men sjelden eller aldri opplever man at besetningsmedlemmene ikke er tilstede når de skal, uansett om tilgangen på alkohol kan være lett. Ombord på skipet er det ikke bare å benytte seg av "tredagersordningen", om lysten til å arbeide ikke er tilstede. Og hadde alkoholproblemet til sjøs vært slik som VG fremstilte det, ville konsekvensene vist seg iløpet av kort tid.

I årenes løp faller mange av "lasset" på grunn av alkohol, uansett yrkesgruppe. Hvorvidt det er en sykdom eller ikke, strides de lærde fortsatt om, men å legge skylden på en hel yrkesgruppe fordi man selv har de foran nevnte problemer, er å gå for langt. At korte havneopphold fører til

"stormfyll" og "Kvinner" faller på sin egen urimelighet. Nettopp dette at havneoppholdene blir stadig kortere, og bemanningen stadig mindre, kreves det mer og mer av hver mann ombord, og tid til de foran nevnte fritidssysler, det blir sjelden eller aldri, om lysten skulle være aldri så meget tilstede.

På våre skip lever vi riktignok på en "bombe", om det fatale skulle inntreffe. Nettopp dette gjør sitt til at de aller fleste viser den største respekt for denne faren, og innretter sitt privatliv deretter.

At "fylla" kan ødelegge mennesker er medisinsk bevist, men at den påståtte "sjømannsfylla" skal være noe spesielt, fremtvunget av "nervepress" og "røykeforbud" er det rene nonsens.

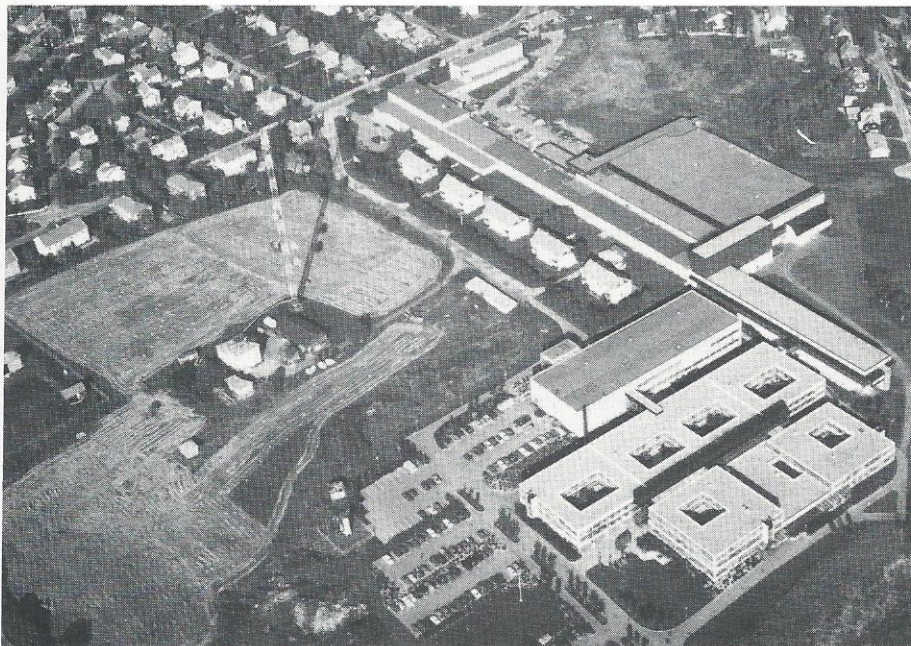
Det er å håpe at man for fremtiden kan skånes for slike oppslag i massemedia, noe som bare skaper frykt og uro hos alle dem som ikke har førstehånds kjennskap til hva sjømannslivet egentlig er.



En ny ressurs for norsk skipsnæring

(sakset fra Höegh Tidene)

Det Marintekniske anlegg i Trondheim er av stor betydning for den fremtidige utvikling innen skipsfart og offshore. Det nye Havmiljøbassenget er kanskje det som virker mest imponerende ved et førstegangs-besøk, men dette er likevel bare en del av de hjelpemidler senteret har til rådighet. Höegh Tidende har bedt professor Dag Kavlie gi en orientering om senteret og dets virksomhet.



— Marinteknisk Senter på Tyholt i Trondheim.

På Tyholt i Trondheim har Norges Tekniske Høgskole (NTH) og Marintek (tidligere NSF) i løpet av de siste årene skapt et enestående

senter for undervisning, forskning og utvikling i marin teknologi.

Det var naturlig å konsentrere den planlagte utbyggingen om-

kring Skipsmodelltanken på Tyholt. Den var ferdig i bruk i 1939, men kunne ikke lenger helt tilfredsstillende de nye kravene fra moderne skipsfart og oljeleting til havs.

Det var fremsynte norske redereier som ved innledningen av 70-årene ga startkapitalen til å planlegge dette senteret. Siden kom Staten inn med byggebevillinger gjennom NTH og NTN, som har dekket hver sin del av utbyggingen. Totalt har utbyggingen kostet omtrent 200 mill. kroner.

Første byggetrinn omfatter kontorer, auditorier og fellesanlegg, maskineri- og styrkelaboratorier. Dette sto ferdig i 1979. Det andre byggetrinnet var en utvidelse av de hydrodynamiske laboratoriene med en forlengelse av slepetanken og bygging av et nytt havbasseng.

Institusjoner i MTS

Marinteknisk Avdeling ved NTH har ca. 100 personer i virksomhet ved MTS. De arbeider både innen forskning og som lærere for et lignende antall studenter. Skipsstudentene tilbringer de to siste årene av studiet i senteret.

Marintek har total ca. 250 ansatte. Noe over 200 av dem arbeider i Trondheim, mens de øvrige har sin virksomhet ved kontorer i Sandefjord og Oslo.

I tillegg til disse har Fartøysaksjonen av Fiskeri-teknologisk Forskningsinstitutt ca. 15 mennesker ved MTS. Norges Fiskerihøgskole holder også til der.

Kontorer

Hovedbygningen har et totalt gulvareal på 7100 kvm. i tre etasjer. Den inneholder kontorer for administrasjon, undervisningstab, forskere, lesesaler, auditorier, arbeidsrom for studenter, foruten bibliotek og kantine.

Maskineri og styrkelaboratorium

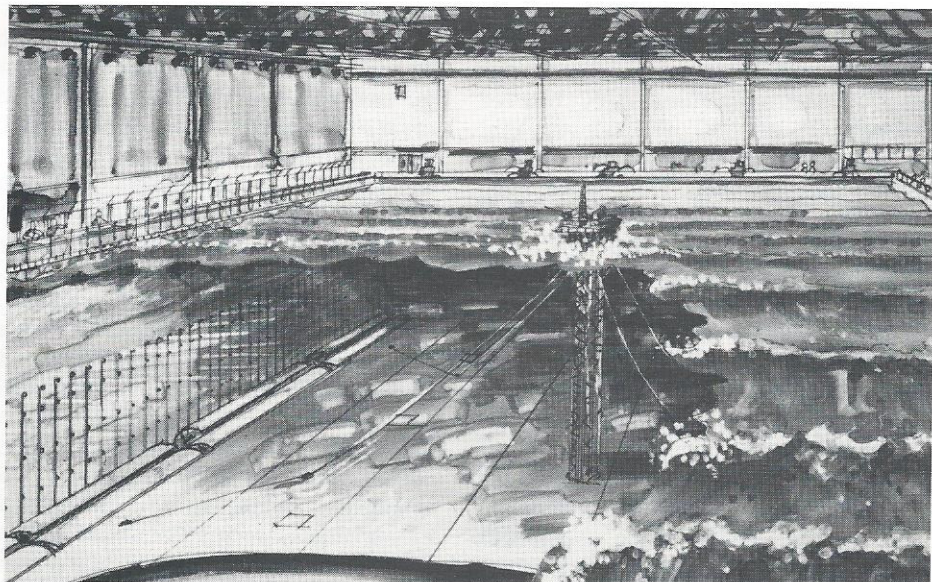
De to laboratoriene deler en bygning med en grunnflate på ca. 1900 kvm. Dette gir mulighet for felles utnyttelse av verksteder, kraner og andre installasjoner, og delvis også av arbeidsstokken.

Styrkelaboratoriet har servo-hydraulisk utstyr for både statisk og dynamisk belastning av hele deler og konstruksjoner i modellskala. Anleggene arbeider med hydrauliske jekker på 10 til 250 tonn. En del av dette gulvet er fundamentert på sterke fjærer for å unngå vibrasjoner i resten av bygningskomplekset.

I maskinerilaboratoriet er det lagt sterk vekt på undersøkelser av forbrenningsmaskiner. Det har flere dieselmotorer i forskjellige størrelser både til undervisning og forskningsoppgaver. Til forbehandling av brennoljer er det også konstruert egne, spesielle apparater.

Hydrodynamiske laboratorier

De Hydrodynamiske Laboratoriene består av en stor slepetank og et basseng hvor det er mulig å gjenskape et realistisk havmiljø. I tillegg finnes det en mindre tank for mer spesielle forsøk. Anleggene er i dag de største i Europa,



— En gjennomskjæring av det store Havmiljøbassenget viser den regulerbare bunnen, strøm- og bølgeanleggene.

og de eneste med så store muligheter for sammensatte forsøk. Dette plasserer laboratoriet i fremste rekke blant verdens forskningsmiljøer, Havlaboratoriet er reist i samarbeid med Marintek og SINTEF. Marintek står for driften av anlegget.

Den opprinnelige skipsmodell-tanken på Tyholt danner grunnstammen i anlegget. Den er forlenget med 85 m til en total lengde på 260 m. Den eldste delen har en dybde på 5,5 m, og forlengelsen er 10 m dyp. Bredden er 10,5 m over det hele. Det er mulig å dele tanken i to ved hjelp av en sluseport. De to delene kan da arbeide uavhengig av hverandre. Den ene kan benyttes til spesielle

forsøk og detaljerte studier, særlig i forbindelse med større undersøkelser i havbassenget. Den andre kan fortsatt brukes til slepe- og motstandsforsøk.

I enden av den nye delen er det montert en kraftig bølgemaskin. Den kan enten brukes bare i selve forlengelsen, eller også til å skape bølger i hele lengden av slepetanken. Maskinen er konstruert med en to-delt lem. Delene kan styres hver for seg og produsere både regelmessige bølger med en høyde på 1 m, og med en periode ned til 2,5 sekunder mellom hver topp, og uregelmessige bølger.

Den uregelmessige bølgen svarer til en virkelig bølgehøyde på opptil 6 m. I tillegg finnes det en

mindre bølgemaskin som kan settes inn i den gamle slepetanken etter behov.

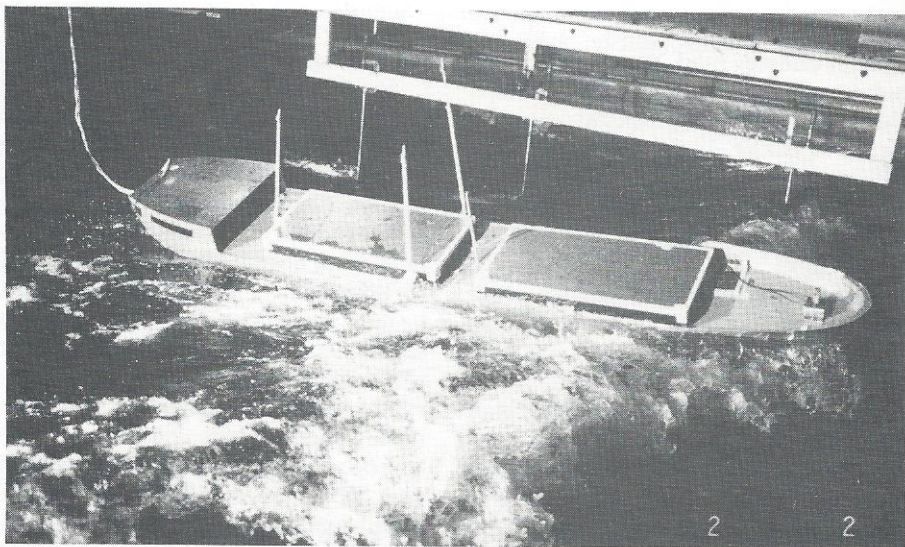
Det store havbassenget har et vannspeil på 80 X 50 m, og dybden kan reguleres fra 0 til 10 m. Langs to av sidene er det montert bølgemaskiner. På den ene kortsiden finnes det en tilsvarende maskin som den i slepetanken. Bølgemønsteret er også tilsvarende. På den ene langsiden er det satt inn 144 små klaffer. De to anleggene kan enten kjører hver for seg eller også virke sammen.

Bølgemaskinen på langsiden er spesielt konstruert for å lage kortkammete bølger i bestemte retninger, men den lager også regelmessige og ureglmessige langkammete bølger. Dette er mulig ved at hver av de 144 klaffene

styres individuelt. Dette anlegget kan produsere bølger som tilsvarer en virkelig høyde på ca. 5 m med en periode på 1,8 sek. Dette gir en større bølgehøyde i bassenget på ca. 1 m.

Rundt hele bassenget er det installert dyser som kan gi strøm i tillegg til bølgene. De kan dirigeres slik at den virker i hvilken som helst retning i forhold til bølgene. Strømmen settes i gang under den bevegelige bunnen og passerer til vannet over gjennom store åpninger langs sidene. Den største strømhastigheten er 2 m pr. sek.

For å gi et så fullstendig bilde av miljøet som mulig, kan det i tillegg også settes til vind. Den kommer fra store, mekaniske vif-ter. Disse kan også dirigeres slik at de virker mot eller med bølger og strøm.



— Stabilitetsprøver med en skipsmodell i slepetanken.

Alle installasjonene i bassenget dirigeres fra et sentralt data-anlegg. Det gjør det mulig å skape et uendelig antall situasjoner og forhold. Det blir dermed også mulig å legge inn virkelige målinger av strøm, vind og bølger og gjenskape bestemte situasjoner. Til anlegget hører også et system for å ta opp måleresultater fra forsøkene. Alle modeller, både de som er forankret og flyter fritt, skal være radiostyrte og ikke festet til noe utenfor, slik det er vanlig ved slepeprøver. Opplysninger om posisjoner og bevegelser blir overført trådløst til data-anlegget.

Systemet for posisjonsbestemmelser og andre målinger og en rekke av de andre installasjonene er enten konstruert av laboratoriets egne folk, eller spesielt laget for formålet.

Bassenget har også et eget anlegg for å skille olje og vann. Det gjør det mulig å undersøke oljeoppsamlingsutstyr i modellskala etter også hele deler av utstyret.

De hydrodynamiske laboratoriene omfatter også en stor kavitasjonstunnel. Delen der prøvene foregår har en diameter på 1,2 m, og et eget verksted for fremstilling av propellmodeller. Det finnes dessuten en liten tunnel til spesielle prøver.

Marinteknisk Senter med de nye anleggene tilbyr tjenester både til skipsfarten og oljevirkksomheten til havs. Havbassenget gjør det mulig å undersøke manøvreringsegenskaper og forankringer, foruten forsøk med faste installasjo-

ner. Sleping av store konstruksjoner og posisjonering er også viktige områder for undersøkelsene.

Data-anlegg

Alt arbeid ved Marinteknisk Senter er basert på en utstrakt bruk av elektronisk databehandling. Rundt om i laboratoriene finnes det små anlegg som kan gi fortløpende opplysninger etter hvert som forsøkene går frem. De er knyttet til sentrale baser i senteret. En viktig ressurs er også det store regnesenteret ved Universitetet, som igjen har forbindelse til sentraler i Oslo, Bergen og andre steder. Dette gir store muligheter for beregning, utarbeiding av simuleringsprogram og kontroll av eksperimenter, lagring av data og analysering.

Virkksomheten ved Marinteknisk Senter

Da man besluttet å bygge et felles senter for undervisning for forskning, var dette i stor grad basert på de gode erfaringer en har fra samspillet mellom NTH og Forskningsinstituttet SINTEF som i en lang tid har arbeidet i felles laboratorier med NTH.

Mye har skjedd fra en startet planleggingen av senteret. Opprinnelig skulle navnet være "Skips-teknisk Senter", men de nye, store oppgaver som oljevirkksomheten førte med seg gjorde det naturlig å forandre dette til Marinteknisk Senter som er ment å

omfattte både skips- og havteknikk. De store investeringer sammen med de store muligheter som ligger i anlegget, spesielt havbassenget, gjør det viktig å gå ut på et internasjonalt marked. Dette skulle gi erfaring og kunnskaper som skulle kunne komme til nytte for det norske miljø.

Ikke minst med henblikk på oljevirkosomhet gir bassenget rike muligheter. Plattformens bevegelse og stabilitet, effektiviteten av oljevernutstyr i åpent hav, bølgekraftverk og manøvreringsforsøk med skip kan utprøves under realistiske forhold.

På skipssiden har interessen for å spare brennstoff gitt støtet til et omfattende forskingsprosjekt på energiøkonomisering. Dette omfatter både forbedrede skrogformer, propulsjon og fremdriftsmaskineri.

Man er også sterkt opptatt av hvordan de forskjellige oljeaktiviteter påvirker driften av dieselmotorer. Omfattende måleresultater blir registrert kontinuerlig under driften av motorene, og analysert av minidatamaskiner som er koblet til motorene.

På styrkesiden arbeider man spesielt med eksperimenter og bergninger vedrørende sammenbrudd og utmattingsbrudd i konstruksjoner. Hovedmålet er å komme frem til dimensjoneringsmetoder som skal gi større sikkerhet, spesielt for plattformer hvor erfaringsmaterialet fra drift ennå er begrenset.

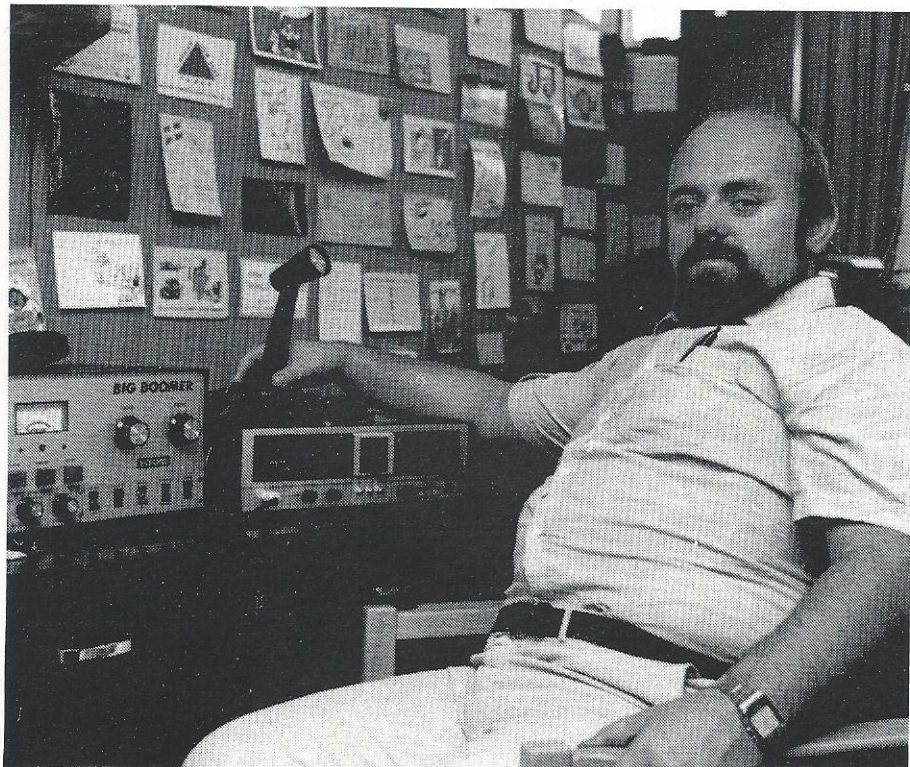
Utdanning

Da vi tok senteret i bruk i 1977/78 var det en heller mørk tid for skipsnæringen. Dette har satt spor etter seg også for utdanning av skipsingeniører. Når unge mennesker skal ta utdanning velger de gjerne noe som de tror har lyse fremtidsutsikter. Selv om alle velkvalifiserte skipsingeniører hele tiden har fått gode jobber, har den systematiske svartmaling i presse og kringkasting hatt sin virkning på søkningen til skipsavdelingen. Vi har også hørt at studieveiledere har sterkt frarådet unge mennesker å velge et slikt studium.

Vi ser nå at dette er i ferd med å snu seg. Vi benytter enhver anledning til å peke på de allsidige arbeidsmuligheter en utdanning i skips- og havteknikk gir. Bare en institusjon som Det norske veritas rekrutterer hvert år langt flere sivilingeniører enn vi kan utdanne ved skipsavdelingen. Vi tror også at Marinteknisk senter har hjulpet oss å tiltrekke en godt kvalifisert lærerstab, noe som også er svært viktig for å beholde vår posisjon i første rekke. Vi tilbyr nå fordypning innenfor et bredt utvalg av spesialfag både rettet mot skip og mot "offshore". Ved siden av dette legger vi stor vekt på å tilby etterutdanning for dem som er ute i næringslivet. Selv om utvalget av kurs ennå er begrenset, blir det utvidet litt om senn ettersom behovene melder seg.

Stuert og radio-amatør ombord på M/T "Texaco Bergen".

Følgende er sakset fra Glimt og Gløtt nr. 6-1984



I lugaren til Arnfinn Øverkil er veggene "tapetsert" med spesielle QSL-kort som forteller oss at han er en ivrig radioamatør, og vi finner også radio-utstyret for

11-meterbåndet som han bruker flittig i ledige stunder.

— Hvor lenge har du vært radio-amatør?

— Jeg begynte for 10 år siden.

— Dette utstyret som er på lugaren har jeg hatt siden 1976, og det er like godt som da jeg fikk det.

— Har du fått mange kontakter gjennom denne hobbyen?

— Ja, jeg har bl.a. fått 160 QSL-kort, men det er de færreste som sender kort som kvittering for kontakten. Selv har jeg sikkert sendt mellom 200 og 300 kort til dem jeg har snakket med over radioen. Jeg har særlig hatt mange kontakter med radioamatører i Danmark, og noen har jeg også besøkt på ferie. En av dem jeg har hatt flere kontakter med var også på besøk på Texaco Bergen da vi var i Kieler-kanalen.

— Hva er den lengste kontakten du har hatt?

— Det var da jeg fikk kontakt med en radio-amatør i Brasil. Jeg sendte da fra Kattegatt. En annen artig episode var da vi lå i Lisboa. Da fikk jeg kontakt med en radio-amatør på et lite sted på Newfoundland. Samme dag fikk jeg beskjed om at båten hadde blitt omdirigert og skulle gå akkurat til dette stedet på Newfoundland.

— Vil du anbefale denne hobbyen for andre sjøfolk?

— Ja, absolutt! Jeg har i alle fall hatt stor glede av denne hobbyen både når jeg er ombord og jeg er hjemme.

— Du har i disse dager også vært ansatt i Texaco i 20 år. Betyr det at du startet i dette selskapet?

— Nei. Jeg begynte å seile på skoleskipet "Statsråd Lehmkuhl" i 1960. Senere var jeg på M/S "Balblom" (Fred Olsen) og på M/S "Bomi Hills" (Torvald Klavnes). Jeg gikk deretter på Statens Fiskerfagskole i Gravdal i Lofoten før jeg begynte på M/T "Texaco Oslo" den 3. november 1964. "Texaco Oslo" gikk dengang på Karibien. Seilingstiden for Texaco har deretter vært avbrutt av Kokkeskolen i 1966 og Stuertskolen i 1969.

Vi takker stuert Dagfinn Øverkil for praten og ønsker lykke til på den videre seilasen. Dersom du er radio-amatør og lytter på 11-meterbåndet, kan du kanskje være så heldig å treffe Dagfinn "på lufta". Han har kallesignalet "Marco Polo". Vi vil også anbefale denne artige og interessante hobbyen til andre av våre lesere.

Samtidig vil vi takke for hyggelige besøk på M/T "Texaco Bergen" som ble en flittig gjest i Antwerpen kanskje først og fremst fordi kullgruvearbeiderne streiket i England. Oljen som ble ført fra Antwerpen til England ble brukt som brennstoff i kraftverkene som kunne bruke olje i stedet for kull.

På langfart

Av Inger og Leif Tranberg

Et gammelt ordsprog sier: "Den som foretar en reise har også noe å fortelle"?

Vi skal her berette om en reise som vi fikk anledning til å foreta i begynnelsen av året. I desember 1984 var det ugjenkallelig slutt på aktivt yrkesliv for den ene av oss og vårt ønske har alltid vært å slippe unna den kalde januar måned i hjemlige trakter. Stor var derfor vår glede da vi fra Skipsledelsen på M/T "TEXACO STOCKHOLM" mottok innbydelse til å besøke fartøyet som i det alt vesentlige opererer i det Karibiske Hav. Da innbydelsen ble godkjent av Rederiledelsen var det bare å sette i gang med planlegging av reisen.

Det var kuldegrader og litt sne da vi reiste hjemme fra nyttårsdagen. Vi var kledd for sol og sommer og hadde visse vanskeligheter med å gå ned en liten bakke fra huset til den ventende drosje. Første etappe var London hvor vi overnattet på et luksushotel i nærheten av Heathrow flyplass. Alt, inklusiv matbilletter var for Pan American's regning da vi neste dag skulle videre til Miami med et fly fra dette selskapet. Flyturen gikk fint og vi ekspederte bagasjen helt frem til Panama City. På flyet meddelte kabinpersonalet at vi som transittpassasjerer ikke behøvde fylle ut noen skjemaer for ankomst Miami. Fra en ankomst-

terminal gikk vi med et lilleputt tog inn til hovedterminalen. Noen transithall som vi har i vår del av verden var der ikke. Vi måtte således passere immigrasjonen, og slapp først etter å ha fylt ut det dertil hørende skjema gjennom kontrollen. Vanskelighetene var ikke slutt med dette. Vi måtte også ha tollskjema for bagasjen, alt tok sin tid og vi hadde heldigvis forholdsvis god tid til neste fly som var med Eastern Airlines til Panama City. Bagasjen gikk tross alt i transit og vi lærte senere på turen at Miami flyplass er den eneste i Statene som har denne ordningen.

På neste etappe ba vi om litt rødvin til maten. Det var visstnok uvanlig for hver gang flyverten passerte oss stakk han til oss 2 flasker. Det var imidlertid grenser for hva vi kunne drikke så vi måtte dessverre la endel flasker god vin bli stående ombord.

M/T "TEXACO STOCKHOLM" lastet i Equador på Stillehavskysten og ble forsinket slik at vi fikk 3 dagers opphold i Panama City. På flyplassen ble vi møtt av en malerisk, antagelig av indiansk avstamning, representant fra agenten. Han bar det enkle navn Mr. Smoky.

Hotellet var bra og det som slo oss var at det overalt var bevæpnede vakter. De var utstyrt med pistol, kølle, håndjern og maskin-



Utsikt fra hotellet i Panama City.

gevær. Det lå i forretningsstrøket. Særlig var det mange banker da Panama City med sine 700.000 innbyggere er et finanssentrum for Syd-Amerika. Vi holdt oss ved eller rundt hotellet da det kunne være risikabelt å bevege seg utenfor dette området.

For nordmenn flest og i særdeleshet sjøfolk er det vel særlig Panamakanalen man tenker på i forbindelse med staten Panama og vi benyttet anledningen til å sette oss litt inn i dens historie.

Innbyggerne var opprinnelig indianere hvor Mayas stammen bodde i nord og Incus stammen i syd. Indianerne var glade i gull og da

landene i Sør-Amerika var rike på dette materialet samlet de seg enorme rikdommer. De første europeere som kom til landet var spanjoler. De kom dit i begynnelsen av det 16. århundre. En av dem var Balboa som i 1513 gikk med en styrke på 200 mann over til Stillehavskysten. Turen tok 3 uker og byen Balboa er oppkalt etter ham. Omtrent samtidig seilte Magellan rundt Syd-Amerika og kom frem til havet som han kalte Stillehavet. Etterhvert fulgte det flere spanske ekspedisjoner som fant fabelaktige rikdommer, særlig i Peru, og den spanske flåten begynte plyndringene. Skattene

kom som regel landeveien nord-
over til Panama og da veien p.g.a.
røvere kunne være farlig begynte
spanjolene allerede omkring år
1530 å planlegge en kanal over
Panama. Den spanske konge var
imidlertid imot planene da han
fryktet de store omkostningene og
planen ble skrinlagt. Den engelske
kaptein Sir Francis Drake hørte
om de store rikdommene som
spanjolene fikk tak i og angrep til
stadighet de spanske galleoner. Til
sine tider kom Drake over så
meget gull og sølv at han ikke
kunne laste alt på fartøyene sine
og bringe mineralene til England.
Fientligheten fortsatte en tid, og
etter at den spanske armada tapte
slaget mot engelskmennene ebbet
plyndringene ut.

Planene om en forbindelse mel-
lom det Karibiske Hav og Stille-
havet kom opp igjen under gull-
rushet i California i forrige år-
hundre. Denne gang ville man
bygge en jernbane. Arbeidet kom i
gang i 1850 og det var i alt
vesentlig kinesiske arbeidere som
ble importert til denne oppgaven.
Malaria og gulfeber krevde mange
menneskeliv og da banen var
ferdig 5 år senere var 25.000
mann døde av sykdommene. Dette
forklarer det forholdsvis sterke
innslag av folk med kinesisk av-
stamning som vi finner i Panama.
Planene om en sjøveis forbindelse
ble tatt opp igjen og den franske
ingeniøren som sto for byggingen
av Suezkanalen ble engasjert til å
bygge kanalen. Hans plan var en
kanal på ca. 75 km. Arbeidet gikk
langsamt fremover, men igjen
skulle det vise seg at moskitoen

var dødsfienden og i løpet av kort
tid døde 20-25% av arbeidsstyrken
av moskitobitt og gulfeber. Planen
om sjøveis forbindelse ble stoppet
enda en gang.

Etter en del stridigheter mellom
landene i Sentral Amerika er-
klærte Panama sin uavhengighet i
1905 dvs. samtidig med at vi
gjorde slutt på unionen med
Sverige. Nye planer om en kanal
ble utarbeidet av amerikanerne,
som mente at sluser var bedre enn
en direkte vannforbindelse. Kana-
len ble ferdig i 1913 og kostet
den gangen 387 millioner dollar. I
1979 kom det i stand en avtale
mellom USA og Panama som går
ut på at sistnevnte land vil overta
kanalen og driften av den fra år
2000.

Årlig passerer ca. 13.000 far-
tøyer gjennom kanalen. Gjen-
omsnittlig avgift pr. fartøy er
21.000 dollar og som en kuriositet
kan nevnes at største avgift er
betalt av S/S Queen Elisabeth 2"
med 97.000 dollar og den minste
av en brite som svømte gjennom
kanalen. Han måtte betale en
avgift på 30 cent.

Dette var et lite sidesprang men
vi antar at noen av leserne vil ha
interesse av å høre litt om Pana-
makanalen.

Selv fikk vi ikke oppleve passe-
ring av kanalen da det falt seg slik
at "Texaco Stockholm" passerte
den om natten og agenten i
Balboa advarte oss mot å gå
ombord p.g.a. høy sjø utenfor
byen. I stedet kjørte vi med bil
langs kanalen og delvis jungelen. I
en av slusene var vi så heldige å få
se det britiske cruiseskipet "Prin-



Skipfører Lien og overstyrmann Danielsen.

cess Royal" som er den siste tilveksten på en stadig økende cruise-flåte.

I Las Minas som ligger i nærheten av byene Christobal og Colon kom vi 5 dager etter at vi reiste hjemmefra ombord i "Texaco Stockholm". Der fikk vi en hjertelig mottakelse og det var hyggelig å se hvor godt det 7 år gamle fartøyet var holdt og sist, men ikke minst den gode ånd som hersket ombord. Alle holdt en hyggelig tone og arbeidene gled lekende og lett.

For oss som gjester og passasjerer var det kulinariske en opplevelse. Stuert Eliassen og hans mesterkokk godt hjulpet av 2 søte piker i avdelingen sørget for de lekreste retter, både variert og veltagede. Særlig imponerende var en grill-aften hvor intet manglet. Det var kjøtt av førsteklasses kvalitet, okse, indrefilet, svinekoteletter, kylling, kalv, lever, pølser m.v. og som tilbehør, bakte og frityrstekte poteter, potetsalat og flere andre typer salater. Det var en aften vi sent vil glemme.

"Far" som vi gjerne kaller øverste offiser var skipsfører Hansen. Han forberedte seg på avløsning og ønsket å se riktig påskebrun ut når han kom hjem. Han tilbragte noe av fritiden på det som vi tidligere benevnte "Monkey island", men hva det heter med all overbygging akter vet vi ikke. Vi forsto at når han var vel hjemme på Jørpeland beveget han seg ikke utenfor bygden. Avløser var skipsfører Lien som kom ombord i Venezuela og underveis til Honduras satte seg inn i fartøyets drift. Den vi savnet var skipsfører Bakke og hans rungende latter og vi håper at han snart er i full aktivitet.

Eldstemann var arbeidsleder Martinsen som var et ordentlig arbeidsjern og med sine 60 år kunne han gjerne være far til de fleste ombord.

Det er vanskelig å nevne alle ved navn, men en til må vi ta med og det var fartøyets maskot, Bjørn Daniel som med sine 8 måneder ble alles kjæledegge. I ham har vi forhåpentlig en vordene maskinist eller kanskje de blir kalt sjøteknikere når han blir voksen.

Fra Las Minas gikk fartøyet i ballast til Punta Cardon i Venezuela hvor vi lastet for Puerto Cortes i Honduras. Det ble anledning til en liten tur på land i Puerta Cardon, men det var lite eller intet å se i den landsbyen. Dagene ombord gikk bare så alt for fort. En del av tiden ble tilbragt på dekk og vi hadde inntrykk av at hovedfritidsbeskjef-tigelsen var å oppholde seg på



Vår maskot Bjørn Daniel sammen med passasjerene.

dekk og nyte det gode været man er velsignet med på de breddegrader. For oss var det en ny opplevelse bare å være passasjer og være fritatt for alle pliktene. Særlig imponerende var det å se hvor godt maskineriet fungerte som ubemannet utenom vanlig arbeidstid samt hvorledes navigasjonen foregikk automatisk etter at navigatøren hadde lagt opp kursene. Et annet område hvor utviklingen skjer med rivende fart er på kommunikasjonsområdet hvor man via satelitt omgående oppnår forbindelse med omverdenen enten pr. telefon eller pr. telex.

I Puerto Cortes var vi en tur i banken, noe som er vesentlig forskjellig fra det vi er vant til. De tillot bare en kunde å komme inn av gangen, men som ektepar slapp

vi inn samtidig. Døren ble åpnet av en dørvakt bevæpnet med revolver, kølle og håndjern. Inne i lokalet satt det også en soldat med maskingevær så sikkerheten hadde høy prioritet. Så lenge vi var i banken slapp ingen andre inn.

Vi tok avskjed med besetningen og fartøy i Puerto Cortes og sammen med kaptein Hansen og 2 menn av besetningen som skulle

hjem på ferie bilte vi til San Pederø Sula som ligger ca. en times kjøring fra havnebyen. På oss virket de hyttene befolkningen bodde i og forholdene forøvrig meget kummerlige, men folk så glade og fornøyde ut så det er vel ikke alltid at velstand betyr lykke.

Etter San Pederø Sula var vi overlatt til oss selv, men mer om det ved en senere anledning.

KURS

Enginesimulator New York

2. maskinist Finn Ohlsen

SMS-Trondheim

Overstyrmann Jan I. Danielsen

Økonomisk drift av motorskip

1. maskinist Olav Nøtsund

Sveisekurs – Unitor

Reparatør Steinar Ljone

1. maskinist Kjell Frøitland

Reparatør Odd Høgenes

Kjølekurs – Unitor

Elektriker Trond Bjøntegård

Systemkurs "Cargo-Master" –

Skarpenord

1. styrmann Odd Slotnes

1. styrmann Mindor Tallberg

Kaptein Alf Stølann

Kurs Personalpolitikk og Admini-

strasjon – Arendal

Kaptein Alf Stølann

ARPA

1. styrmann Erik Husvegg

DB-4 service – Norcontrol

R/O Halgeir Solberg

Elektriker Rune Albertsen

Autronica

1. maskinist Terje Bjerø

Radar-service

Elektriker Rune Albertsen

Skipsmekanikerkurs (4 uker)

Motormann Finn Lambrechts

Pumpemann Roger Skjelbred

Matros Bjørn Risan

Matros Jan T. Reine

Matros Jørn Øberg

Arbeidsleder Oddvar Olsen

Matros Harald Ingebrigtsen

Motormann Raymond Gjuv

Pumpemann Ragnar J. Olsen

Arbeidsleder Johannes Moe

Matros Jose Pousada de La Torre

Nyttårsbetraktninger

Av arbeidsleder T. Svendsen

1985 er et faktum; man nærmer seg stygt ett år eldre, selv om kvinnen helst vil glemme akkurat dette. Vinteren har til tider vært unormal hard, og om ni måneder kan man vel vente en etterlengt oppsving i fødselstallet.

Skipene går sin gang; penger tjener vi, og Sundby er fornøyd; det skulle bare mangle. Nu dukker datterselskapene opp som paddehatter, bensinstasjonene har fått "new look", og alt er bare fryd og gammen.

Kontorpersonalet har fått ned-satt tjenestetiden for oppnåelse av full pensjon med 5 år, og det er fremkommet ønske om ytterligere to års reduksjon. Innen århundreskiftet går man vel ut i pensjonist-tilværelsen etter endt utdanning.

Det er for tidlig å tenke på vårpussen; ihvertfall viser ikke Nordsjøen noen vilje til samarbeide i så henseende. Selv anløp av Sjursøya vil foregå uten panikk-maling oppå rust og annen styggdom, selv om "noblessen" har meldt sin ankomst. Imidlertid kan man kanskje by på nyvasket

maskinrom for anledningen. Og det sier ikke lite.

"Bomber" er det dårlig med på våre nordlige breddegrader. Selv om en og annen krysser-rakett fyker over vårt fedreland iløpet av noen sekunder, er det dessverre ikke nok til å kreve krigstillegg, som er blitt så moderne i Gulfen. Det tok sin tid før finnene fant de etterlyste rakettdelene, så man var en tid fristet til å tro at raketten var havnet i Sverige. Der finner de jo som kjent ingenting av rødt fabrikkat!

Tja, man sitter da ombord og mimrer for seg selv; dagene sviner hen, men det er langt frem til nyttår. Og langt frem til sommeren hjemme, med nyinnkjøpt rekepose på kalkanen, akkompagnert av en skjult halv-pils, i tilfelle "Thorvald" skulle dukke opp. Man vender tankene mot det gråbrune havnebasseng, hvor det ifølge Einar Rose flyter "susilull og susilo"

Ellers håper vi vel alle på en god sommer!

Vi gratulerer

Maskinsjef Nils Olsen og hans
Toril – en pike 23/1-85.

I forrige nr. av Texaco Tanker gratulerte vi Kaptein Einvik og pumpemann Grøtting med Norges Rederforbunds gullmedalje og her er bildet fra utdelingen, som ble foretatt av direktør Per Sundby. Samtidig fikk Maskinsjef Erling Wetlesen og Kaptein Einvik overrakt gaver for 25 år i rederiet. Pumpemann Grøtting har tidligere fått denne gaven.



M/T "Texaco Baltic" med 1. plass i svømmeknappkonkurransen for 1984. Velferdstjenestens-pokal og Forenede's forsikring's plakett ble

overrakt av Direktør Kristian Brox til Kaptein Louis Meisland i Scandinaviasalen i Oslo 1. mars.

Jubilanter

15 år Maskinsjef Bjørge Abrahamsen 1. februar.

10 år 2. maskinist Finn Egil Ohlsen 3. februar.

TREKNING "MALERILOTTERI"

Lodd nr.	Gevinst nr.	Lodd nr.	Gevinst nr.
30	9	1030	1
97	11	1093	14
100	2	1100	7
228	15	1305	3
258	5	1554	6
605	8	1564	13
618	4	1647	12
827	10		

Rett trekning bevitnes, Oslo politikammer, 15 mars 1985.

Willy Kristiansen
polititjenestemann

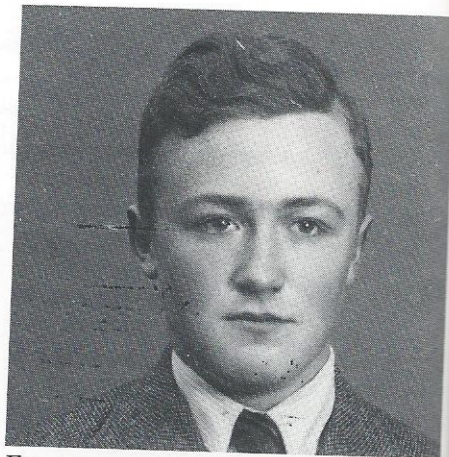
Loyd Granlund mønstrer av.

Vi presenterte i vårt forrige nummer våre to første førtidspensjonister fra kontorstabten — nemlig Leif Tranberg og Jan Diesch-Pedersen. For sistnevnte kom vi i skade for å kreditere ham for 1 år for lite i tjenesten, han ble Texacoist senhøstes i 1946 ikke i 1947. Vi retter herved opp fadensen og ber "omforlatels herr Pedersen". Vi kan berette at begge tiltross for manglende daglig kontakt med oss trives helt utmerket — "merkelig" men hyggelig.

Neste mann ut er Loyd Granlund — og nå kan man vel spørre seg om- Texaco uten Granlund- det lar seg vel ikke gjøre? Vel, det vet vi altså ikke ennå, men 1. mai er dead line for Loyd Granlund som også har sagt ja takk til tilbudet om å pensjoneres fra fylte 65 år- en dato han passerer den 8/4-1985.

Granlund kan se tilbake på 39 års tjeneste i vårt nåværende rederi. Han var så vidt innom Texaco i ca. 2 år i tiden 1938-1940 og var yngstemann på kontoret dengang og hadde kontor plass der hvor artikkelskriveren nå sitter; da med to andre kolleger på samme rom. — Tidene er rare.

Man kan spørre seg om hvorfor



Før.

var Granlund i Texaco i sin spede ungdom — og hvorfor kom han tilbake til nettopp Texaco etter krigen, etter Nortrashipperperioden i mer moden alder.

Svaret er ganske enkelt følgende: Loyd Granlund har i hele sitt liv funnet å tilfredsstill sine egne behov gjennom tre faser: Texaco igår — Texaco idag — Texaco imorgen.

Granlund er født i Røyken — en perle på vestsiden av Oslo-fjorden og fikk fra starten av stor interesse for sjøen og sjøens liv og de mennesker som hadde sitt yrke der. Hele hans slekt (så langt vi vet) er knyttet til livet på sjøen og hans far var skipper på Askerbåtene- (Pappabåtene) som trafikkerte Oslo-fjordens vestsiden. De som er interessert i denne nå historiske skipsfart kan kjøpe hans bok om denne skipstrafikk. (Tittel Dampskipstrafikken på Asker Landet.) Han har altså en medfødt interesse for sjøens liv.

Hva så med hans Texaco interesse?

Jo, en av hans onkler Karl Isaksen- senere kalt Charley Jackson var en av Texaco's forgrunnsfigurer på skipsfartssiden som maskinsjef under kaptein Riber som mer eller mindre grunnla Texaco's skipsfarts aktiviteter og disse to får ta æren for at det ble Texaco Norway A/S som fikk disse skipene med norsk flagg — norske mannskaper o.l.

For Loyd Granlund var det ikke noe valg syntes han- det var ledig jobb i Texaco i 1946 — på mannskapssiden — hva var mer naturlig enn å søke — og var ennå mer naturlig enn å få jobben.

Vi som har arbeidet sammen med Granlund i alle disse årene (nesten 40 år) har bare gode minner- (det er mulig glemselskurven skygger nå), men jeg kan ikke huske å ha hatt noen ubehageligheter i samarbeidesforholdet. Takk for det.

Loyd Granlund har alltid vært en snill og god mann — kanskje for snill. Han har hele tiden praktisert et solid etisk livssyn, sterkt involvert i Sjømannsmisjonen, hvor han har deltatt meget aktivt. Hans kjennskap til Texaco og deres folk har vært så sterkt at det i en Texaco vise for en del år siden sto: "Fødes barn i Tromsø, så vet Granlund hvem er faren".

Til slutt rosinen i pølsen. Han har bygget opp sitt eget Texaco museum hvor han har ivaretatt gjenstander fra våre solgte og huggede skip og samlet disse i sitt hjem i Oslo (på Røa) og i sitt



Nå.

barndomshjem på Røyken. Av gjenstander kan nevnes:

Lanterner og livbåtkompass, gjøs fra M/T "GALLIA", Norsk flagg sydd i New York i 1944, benyttet ombord i M/T "BRASIL" og firt i Greenock, Scotland 2/1—1952 der skipet ble solgt til engelske kjøpere. Men hvorfor si noe mer. Vi anmoder Granlund i et senere nummer å presentere sitt eget lille Texaco Museum — vi gleder oss.

Som en avslutning kan vi nevne at vår kjære Granlund har hva han selv sier et "nokså" bra arkiv med forskjellige opplysninger om rederiets skip, for eks. samtlige posisjonslister for årene 1940-1945 og videre pr. 1946 til d.d. (slå den). Det vil si at han kan finne ut når hvilket som helst av våre skip lastet og hvor ferden gikk.

Vi takker deg Granlund for mange fine år- og vet du også sitter på reservebenken i de kommende år.

C.J.

Båtenes posisjoner

M/T "Texaco Baltic"

feiret nytt år i New York og losset deretter i Port Everglades i Florida. slutten av januar gikk med til ankring ved Trinidad for lasting i Venezuela for New Haven 6-8/2. Så sørover til Trinidad igjen der det ble å ligge til ankers i 8 dager før lasteordre: El Palito, Venezuela for ukjent havn.

Det er lite morsomt å ligge slik å vente, men skal vi gjette på at kursen går mot USA igjen?

M/T "Texaco Bergen"

Fra tidlig desember til 25. februar har skipet foretatt 7 lastereiser. Fremmede befraktere har fortsatt benyttet skipets tjenester og reisene har vært svært uensartede.

Etter to lastinger i Rotterdam for UK ble det en reise fra Whitegate (Irland) til Pembroke, etterfulgt av to reiser fra Bilbao til henholdsvis Ghent og Pembroke/Eastham.

På de to siste reisene — for svenske befraktere — var i mer "hjemlige" farvann. Den første fra Milford Haven til Gøteborg og den siste fra Sola til Aarhus og Aalborg. Det er lenge siden skipet sist var i Norge. Skal vi håpe på å få se "Texaco Bergen" i Oslo også? Time will show.

M/T "Texaco Bogota"

Skipet fortsetter i sitt vante fartsmonster i Nord-Europa, av og til avbrutt av avstikkere til mer sydlige farvann. I januar hadde hun en last Bilbao — Rotterdam og i månedsskiftet februar/mars har hun to laster Bordeaux for Liverpool. Lastetilgangen hittil i år har vært heller skral og det har periodevis blitt å ligge til ankers for å vente på beskjeftigelse.

M/T "Texaco Norge"

For "Texaco Norge" startet 1985 slik 1984 sluttet, dvs. Englandsfart. Tidligere år har skipet gjerne blitt benyttet i Skandinavisk farvann i den kalde årstiden, men denne vinteren gikk ferden til varmere strøk da kulden rammet England og Wales. Først en tur fra Borsele i Nederland til Mauretania og Gambia, og etter en reise Pembroke — London — reise på Afrikaturen. I slutten av februar er derfor skipet på Afrikakysten med lossing i Novadhibou og Banjul men i neste omgang går vel ferden i retning Pembroke igjen.

M/T "Texaco Oslo"

Siden november har det vært variert fart. Til å begynne med var det endel turer fra Pembroke til Thames, så Brofjorden — Aarhus, tilbake til Pembroke med lasting for Purfleet og Canvey. Deretter fulgte endel turer fra Brofjorden til Danmark og også en tur til Sjursøya ved Oslo i begynnelsen av desember. Senere har det vært lasting både i Brofjorden, Pembroke og Rotterdam. I øyeblikket er det ikke noe som tyder på at det skal bli noen vesentlig forandring i dette fartsmonsteret.

M/T "Texaco Skandinavia"

Siden forrige nummer av Texaco Tanker er ikke fartsmonsteret vært forandret, bortsett fra en tur fra Punta Cardon (Venezuela) til Acajutla (El Salavdor)

I skrivende stund befinner skipet seg på en reise som startet i Amuay Bay (Venezuela) 14/2 og videre Cristobal — Las Minas (Panama) — Port-au-Prince (Haiti) — Georgetown (G. Caymann) — Puerto Cortes (Honduras) — Puerto Barrios (Guatemali).

Det er versert diverse rykter om en tur til Vest-Afrika i den senere tid, men hittil er det heldigvis ikke blitt noe av.

M/T "Texaco Stockholm"

Ingen forandring av fartsmonster har skjedd for dette skip. Mellom-Amerika, Venezuela og Mexico har stort sett gått igjen, bortsett fra en last fra Balao, Ecuador til Panama.

Dessverre har de måttet ligge å vente på last et par ganger men er i skrivende stund fullt beskjeftiget på vei fra Punta Cardon til Puerto Cortes (Honduras). Neste reise ventes å bli lasting i Coatzacoalcos for Puerto Cortes.



Ajour pr. 18/3 1985

**M/T «TEXACO BALTIC»
LDSF**

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

FLØ, Svein
BAADE, Jarle
JACOBSEN, Bent
SIMENSEN, Hans Willy
ULVAN, Bodil
GUNDERSEN, Knut Åge
SØRØ, Bjørn Olav
FRØITLAND, Kjell
BAASTAD, Steinar
STI, Rolf
DAHL, Lars
GRØTTING, Henrik
ANDRESEN, Kare Willy
KROGNES, Åge
OLSEN, Per
PUGA, Cabaleiro Francisco
DYBESLAND, Tom
DYRNES, Nils Harald
FORSJORD, Arne
THARALDSEN, Ole
OLSEN, Leth Elsa
FORSJORD, Aud

HORSENG, Rindulf
APOLD, Oddvar
ELVEVOLD, Ottar
TALBERG, Mindor
TALBERG, Lisbeth
WASHINGTON, Rodriguez
OLSEN, Nils H.
STEINBRU, Kåre
EIDNES, Jan Heige
GRANDE, Roald
ALBERTSEN, Rune
WISLØFF, Karl
ERIKSEN, Bøgid
RØSTAD, Odd Halvor
ROBERTSEN, Rune
ASP, Martin
RISAN, Bjørn
STILLESBY, Tron
HALVORSEN, Jarle
ROEL, Audun
HØIVAAG, Bernt
LYNGVÆR, Bjørn
GJERTSEN, Gunn

**M/T «TEXACO BERGEN»
LEWP**

EINVIK, Sverre
STENSVOLD, Bjørn Kåre
SKJØNSFJELL, John
JENSEN, Bjørnar
OTTESEN, Wenche
JOHANNESSEN, Adolf
KALLEBERG, Karsten
PAUL, Wilson
LUND, Manfred
AAKRE, Edvart
TØNNESEN, Hans O.
LARSEN, Jan Ivar
KOBBERNES, Thor
LIA, Øivind
FJELD, Jan Arne
FERNANDES, Serafim Gomes
TØNNESEN, Roy
FALLANG, Per Oscar
MIHALY, Peter
KVÆRNENG, Jan Erik
WÆRNES, Trond
HAUGE, Kent
SØVDE, Ansgar
ANDREASSEN, Bjørn
TCHORZ, Reiner
ANDREASSEN, Liv
OLSEN, Ragnhild

**M/T «TEXACO BOGOTA»
JXHS**

SANNERØD, Frank
MØRKESDAL, Roald
BJELLAND, Hjalmar
STEFANSSON, Kristjan
SOLBERG, Hallgeir
KRISTIANSSEN, Ivar
KARAMAN, Mustafa
SKIPNES, Ingvar
NILSEN, Jan
SCHEFTE, Andreas
HAUGEN, Dagfinn
HOLST, Odd
SKATLAND, Karl
AAKRE, Stein

**M/T «TEXACO NORGE»
LCWN**

LILLEVIK, Rune
SÆBBJØRNSSEN, Dag
SKOGHEIM, Bjørn
REINE, Jan Tore
HØGENES, Odd
NILSEN, Torbjørn
EEK, Jarle
DALBY, Pål
PEDERSEN, Jan Arnold
ANDERSEN, Sverre
ARNESSEN, Elin
DALEN, Karen

M/T «TEXACO OSLO»
JXLA

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann
2. styrmann
Radiooffiser
Radiooffiser
Arbeidsleder
Tømmermann
Matros
Matros
Leitmatros
Maskinsjef
1. maskinist
2. maskinist
Maskinassistent
Elektriker
Pumpemann
Reparatør
Reparatør
Motormann
Motormann
Skipsmekaniker
Skipsmekaniker
Skipsmekaniker
SMA
Stuert
1. kokk
Forpl.ass.
Forpl.ass.

LIA, Arne
SOLBERG, Odd
ROSSELAND, Per
RANHEIM, Remy
SANDE, Kjell
ARNFINSEN, Svein
ANDERSEN, Leif
BUCHTA, Perez, Juan
HANSEN, Sigve
TAGKUS, Ahmet
RØSTAD, Thor
GARDER, Arthur
SØRVIK, Dagfinn
HUSTAD, Victor
NYGÅRD, Trond
FALLESEN, Arne
LJONE, Steinar
FOLLESTAD, Ragnvald
OLSEN, Jan Kåre
DOMINGUEZ, Rodriguez, Jose
SVENDSEN, Torgeir
ØBERG, Jørn
GJUVV, Raymond
BOYE-HANSEN, Arne
BRYNTESEN, Christer
KJÆRSTAD, Bjarne
ERDAL, Aile
STRØM, Andersen, Inger
KRISTIENSEN, Reidar
JOHANSEN, Ragnar

M/T «TEXACO SKANDINAVIA»
LEID

BRATH, Otto
AURSTAD, Dag
SLOTNES, Odd
SEM, Dag
ANDHEIM, Tone
LUND, Bård
KOBBERØD, Johan
TVEISME, Bjørn
JOHNSEN, Einar
WINGSTERNES, Geir
REIERSEN, Torstein
UTTSETH, Kjell
JENSSEN, Arvid Kr.
AUNE, Sverre
NILSEN, Nils
MAYO, Caamano, Manuel
JAKOBSEN, Petter
GEY, Quintans, Manuel
FAHRE, Ragnar
GROVASBÅKK, Sture
RØISE, Eivind
OSBORG, Øystein
PETTERSEN, Nils
BRYNTESEN, Arnt
SKAGEN, Andersen, Nina
AUNE, Sonia
PETTERSEN, Åse

M/T «TEXACO STOCKHOLM»
LGBR

LIEN, Steinar
PAULSEN, Willy
JENSEN, Vidar
BREKKE, Ragnar
GULBRANDSEN, Per Lasse
SKARSHAUG, Sturla
ORHOLM, Pål
BRUNES, Steinar
STØRDAL, Øyvind
HANSEN, Per Arne
LARSEN, Torgeir P.
STANG, Erik
BØE, Jan Erik
HANSEN, Yngvar
BÅRDESEN, Aksel
BARTH, Hans
NILSEN, Kjell
SKJELBRØD, Roger
GABRIELLI, Linda
JØRGENSEN, Jan Erik
VEE, Johannes
SMELFRØR, Bjørnar
BARTH, Nina
HEIDENSTRØM, Ingunn

Folk i land

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

Kapteiner:

Bakke, Idar (S)
Brandal, Peter (S)
Gjerde, Georg
Hansen, Helge (D)
Johansen, Kjell (D)
Pedersen, Tore (D)
Søbstad, Einar (D)
Svanteson, Thomas (D)
Stølann, Alf (D)

Overstyrmenn:

Danielsen, Jan (D)
Dyb, Ivar (D)
Frammarsvik, Helge (F)
Hovd, Armand (D)
Jarnes, Asbjørn (D)
Rafaelsen, Idar (D)
Sagebakken, Terje (D)

1. styrmenn:

Bøe, Roar (D)
Gustavsen, Kåre Sten (D)
Hansen, Karsten (D)
Husvegg, Erik (D)
Johansen, Jon A. (D)
Karlsen, Magnar (P)
Sivertsen, Harald (SK)
Stadsøy, Trond (D)
Stoknes, Odd (D)
Taraldsen, Trond (D)
Vaagan, Olav (SK)
Øvergaard, Ole (D)

Radiooffiserer:

Grønvold, Gro (D)
Hansen, Jan Petter (D)
Jensen, Eva M. (F)
Sæther, Thorbjørn (D)
Wallin, Rune (D)

Maskinsjefer:

Abrahamsen, Bjørge (D)
Engeli, Gunnar (D)
Heine, Gunther (D)
Nodeland, Bjarne (D)
Strandeliid, Torkel (D)
Simonsen, Sverre (S)
Svanes, Bjarne (D)
Tørum, Bjørn (D)
Aas, Astor (D)

1. maskinister

Bjeren, Terje (D)
Bjørkmo, Torvald (D)
Hareide, Einar (D)
Johansen, Odd (D)
Nøtsund, Olav (D)
Raik, Hans (D)

2. maskinister:

Breivik, Willy (S)
Edwardsen, Randor (SK)
Helle, Olav (SK)
Hemnes, Herman (SK)
Iversen, Terje (F)
Mathisen, Erik (F)
Muller, Walter (D)
Ohlsen, Finn E. (D)
Samuelsen, Geir (D)
Storli, Arne (P)
Tørring, Anton (D)

Maskinassistenter:

Anderssen, Roger (P)
Borge, Haakon (S)
Johansen, Svein (D)

Stuerter:

Edvinsen, Stig (F)
Eliassen, Jack (D)
Halse, Ingemund (D)
Håland, Kjetil (P)
Lauritsen, Rolf (D)
Stensbøl, Johnny (D)
Øverkil, Dagfinn (D)

Kokker:

Bernhoft, Albrigt (D)
Bekkelund, Svein (SK)
Dyrøy, Kari (D)
Ellefsen, Solveig (F)
Graneggen, Svein (F)
Jacobsen, Per B. (D)
Martin, Geir (M)
Nordli, Knut

Elektrikere:

Berg, Harald (D)
Bolkan, Børje (D)
Bjøntegård, Trond (D)
Gundersen, Tor (D)
Hegsbro, Klaus (D)
Jarnes, Geir
Lerfall, Geir (D)
Nazareno, John
Rønning, Erik (D)
Wiik, Per (SK)

Arbeidsledere:

Altø, Peder (D)
Martinsen, Kåre (D)
Sørensen, Harald J. (D)

Skipsmekanikere:

Grinnbo, Bjørn (D)
Michelsen, Jan Erik (F)
Olsen, Oddvar (D)
Olsen, Ragnar J. (D)

Repratører:

Aijalä, Pentti (D)
Holberg, Thor (SK)
Husøy, Jarle (D)
Isaksen, Jens (S)
Soarez, Jose (D)

Pumpemenn:

Hansen, Arne M. (D)
Rønne, Johan (D)
Strand, Tore (F)