

**TEXACO**  
*texaco tanker*



NR. 2/1985





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  
Per Arne Behrens

---

**INNHOOLD:**

Rikets tilstand .....	1	Den Store Styrkeprøven .....	21
Svar på tiltale .....	2	Tur på Oslofjorden .....	27
Takk for meg - av DP .....	3	Østfold Maritime Skole .....	28
Kjære dere alle .....	4	Gjensyn med båtflyktingene fra	
Fra vår utenrikskorrespondent ...	5	Texaco Baltic .....	30
Sikkerhet .....	6	Takk for følge - Per Otto Svendsen	32
17. mai på «Skandinavia» .....	8	Kjell Aure - skifter beite .....	33
Quo Vadis Texaconor .....	11	Jubilanter .....	34
Maskinromsimulatorkurs .....	13	Båtenes posisjoner .....	36
Er vi kreative nok? .....	15	Hvem seiler hvor .....	38
Handelsflåtens beste oppskrifter ...	17	Folk i land .....	40
Språkdame til sjøs .....	19	«Dagens» .....	3. omsl.

*Forsidebilde: «Høst» av Ivar Høgberg, Moss.*

# Rikets tilstand

Av direktør Per Sundby

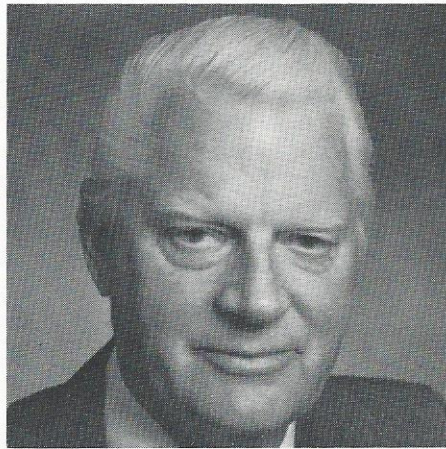
Etter at driften av de tre andre Texaco-flåtene ble samlet i det nye Texaco Maritime Services Inc. (TMSI) i Port Arthur, Texas, har vi levd i usikkerhet. Hva vil skje med oss og våre skip?

Ønskemålet fra Texaco i USA er at TMSI skal overta driften av våre fire gamle skip, mens de tre Horten skipene fortsatt skal drives fra Norge med norsk flagg og norske besetninger. Uvissheten gjelder altså de fire gamle, og det har tatt meget lengere tid å få avklart dette enn jeg hadde trodd. I skrivende stund er det ennå ikke skjedd noen endelig avklaring.

Skulle driften av de fire gamle ikke bli overlatt til TMSI er det et beklagelig faktum at vi likevel må «utflagge». Det er dessverre ikke mulig å drive så gamle og arbeidskrevende skip under norsk flagg med de stivbente reglene som nå gjelder for bemanning her i landet. Det er synd at våre myndigheter ikke forlengst har bragt istand ordninger som gjør det mulig å berge i et hvert fall en god del arbeidsplasser uten å stryke det norske flagget. Myndighetene burde også, etter min mening, se nærmere på en lempning i sjømannsbeskatningen for å gjøre norske hyrer mere akseptable i den internasjonale konkurransen.

Jeg håper at dette kommer, men det er ikke realistisk å tro at noe kan komme så raskt at det kan hjelpe oss.

Under enhver omstendighet vil vi tape arbeidsplasser. Hvordan skal vi så innrette oss for å begrense skadevirkningene, og komme frem til en rettferdig og tjenlig ordning? Det blir ingen lett sak, men vi må gjøre så godt vi kan. Under enhver omstendighet kommer vi til å holde en meget nær



kontakt med skipsledelsene, og derigjennom også med den enkelte.

Jeg vil nevne i denne forbindelse at det er gode muligheter for at vi kommer til å gå inn i et samarbeide med et annet rederi om felles drift, slik at Hortenbåtene kan bli med i en større driftsenhet. Dette burde by på muligheter for beskjefligelse for i hvert fall en del av dem som ellers ikke vil kunne innpasses ombord i Hortenbåtene. Dette er et lyspunkt, og vi skal gjøre hva vi kan for at det kan bli en realitet.

Vi er inne i en omstillingsprosess. Det er en del av vår natur at vi ikke liker å omstille oss medmindre det skjer på eget initiativ. Det fører med seg en usikkerhet om fremtiden, og frykt for problemer for en selv og familien. At vi har greidd å holde det gående i de gamle spor betydelig lenger enn de fleste er nok et faktum, men til ringe trøst.

# SVAR PÅ TILTALE

## Redaksjonen Texaco Tanker.

I siste nummer av bladet kom det som må kalles et nødskrik fra redaksjonen. Etter min mening et berettiget skrik. Vi har nå i flere år hatt en redaksjon som virkelig har stått på, la oss nå vise at vi setter pris på det de gjør. Med andre ord kom med innlegg. Vi vil vel ikke ha den tiden tilbake da Texaco Tanker stort sett bestod av et par sider. Jeg minnes vi klaget fælt den gangen. Alle har noe å skrive om, også dere hjemme som har mann, forlovede eller sønn/datter om bord i båtene. Hvorfor ikke fortelle litt om gleden eller ikke

## Skal vi la «Tanker'n» synke, og det med flagget til topps?

I siste nummer av rederiavisen stiller redaksjonen spørsmål om hva de seilende mener avisen bør inneholde av stoff, og spør også mellom linjene om dens videre eksistens.

Når det gjelder redaksjonens oppfordring til leserne om å bidra med det de måtte ha av stoff, fra private interesser til det som foregår av mer skipsmessig art, så er dette et problem alle publikasjoner sliter med, fra menighetsblader til de mer bizarre utgivelser.

Først og fremst er det frykten for å «dumme seg ut» som gjør seg gjeldende; derefter «hva skal jeg skrive om», og til slutt, «jeg kan ikke skrive»! Kanskje ikke så rart; mange sliter med brevskrivningen hjem, og er stolte når man endelig når punktet da konvoluttene skal gjenklebes.

Og redaksjonen kan heller ikke vise til så

gleden når mannen kommer hjem eller reiser. Noe morsomt eller slitsomt opplever dere sikkert i de periodene mannen er borte.

Altså, stå på. Selv om det vi skriver kan se noe tåpelig og dumt ut i egne og muligens i andre øyne så er det likevel mange som vil sette pris på det. Til alle dere om bord i båtene, slipp fantasien løs. La oss komme bort fra dette at vi er redde for å dumme oss ut. Ikke la Redaksjonens skrik om flere innlegg gå oss forbi.

Louis Meisland.

altfor stor innsats fra sine kontor-kolleger, da bortsett fra de få faste.

At dette gjør arbeidet tungt for redaksjonen er enkelt å forstå, men at det kanskje skal resultere i totalhavari for dette utmerkede organ, er vanskeligere å svelge. Vi har en rederiavis som på mange måter hevder seg bra i konkurranse med andre, hva gjelder lay-out, innhold og sidetall. At det ligger mye arbeide bak, og i tillegg er en frivillig «bi-stilling», gjør bare innsatsen mer imponerende. Men at manglende bidrag fra de seilende er årsak til dens mulige død, kan ikke være riktig.

«Texaco Tanker» har i de år jeg har vært ansatt forandret seg flere ganger; den hadde en utmerket profil, det rene boktrykk i mange år, for så å ende opp som et kjedelig rundskriv i stensils form. De senere år er den tilbake som et presentabelt produkt, og som rederiets ansikt utad.

At leserkretsen ikke bidrar i vesentlig grad med stoffet, betyr ikke at avisen ikke er populær; så efterspurt er den, at de fleste

# TAKK FOR MEG - AV DP

Pensjonist – for mange et vederstyggelig ord, det kan bety slutten på aktiv arbeidsinnsats av helsemessige grunner, eller p.g.a. fremskredne alder. Noen vil føle seg overflødiggjort av samfunnet, der er ikke lenger bruk for ens medvirkning til å holde hjulene i gang.

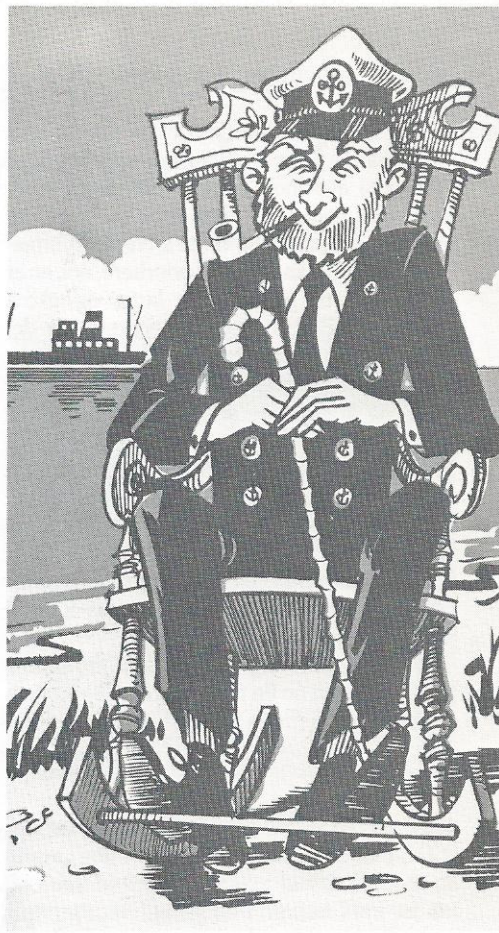
Det er et tredje alternativ – førtidspensjonering, heldigvis ikke p.g.a. manglende arbeide, men etter tilbud og da selvvalgt. Ja, hvorfor skulle man ikke reflektere på noe slikt? Det gjelder å få mest mulig ut av sin pensjonist-tilværelse og derfor bør man tre inn i disse – jeg vil si – privilegertes rekke mens helsen enda har overtaket.

Når en selv velger å ta imot tilbud om «førtids» – er det lettere å bli motivert for den nye tilstand. De fleste har vel alltid gått med drømmen om ting de ville gjøre hvis de hadde hatt litt bedre tid. Ja, det er jo nettopp virkeliggjørelsen av sine drømmer som nå kan oppfylles. En må bare ikke gi seg god-stolen og TV-en i vold, men administrere seg selv til fortsatt «aktiv» innsats, nå bare med tanke på eget forgodtbefinnende.

Første betingelse er imidlertid å holde kroppen i orden – det «skallet» en har fått utlevert skal jo vare livet ut, derfor, start **hver** morgen med strekk og bøy og tøy – det høres kanskje stritt ut, men når en har holdt på en stund føles det bare som usigelig velvære og en er enda bedre rustet til å ta fatt på en ny

ønsker hyppigere utgivelser. Men det er også forståelse for det merarbeide dette vil medføre.

Som en fotnote kan det kanskje fremmes et ønske om å få tilbake den månedlige «Hvem er hvor»-listen, som i alt for lang tid har glimret med sitt fravær, samt gjøre



dag. Rikelig mosjon og frisk luft er billig og god medisin. Dette oppnås ved å komme seg ut i naturen. Komme i nærkontakt med naturen, gjøre seg kjent med hva en ser av vekster, dyr og dyrespor. Det gir turene større

oppmerksom på at to blanke sider til slutt i avisen er dårlig utnyttelse av plassen. Er det mangel på stoff som er årsaken, finnes det vel historisk rederistoff å fylle med, gjerne i form av gamle fotos.

**Torgeir Svendsen.**

mening, og en har hentet nye krefter til dagliglivet.

En må jo tilbringe en del av sin tid som «husmann», d.v.s. ta del i huslige sysler i tillegg til alle mulige andre påfunn og idéer som skal settes ut i livet. For en som ikke akkurat er kjent for å «sitte å tvinne tommel-totter» blir det snakk om å prioritere, noe en er blitt vant til gjennom et langt og aktivt arbeidsliv. Bare i Texaco's tjeneste har det blitt 38 år – fra 1946 til 1984.

Det er jo litt rart å tenke på at en ikke lenger behøver å anstrenge seg for å ha regnskaper eller analyser klar til bestemt tid. Slipper å huske på å få hyretrekk og sykehyrer punktlig avsted. En blir nå lettet for ansvaret med det arbeidet en var satt til å gjøre – og det føles deilig.

Som «fri mann» blir en stadig stillet overfor det uunngåelige spørsmål: hvorledes er det å være pensjonist?

Til det kan jeg svare: Det er aldeles strålende – en fin fin fremtidsjobb. Intet å grue seg for. Ellers finnes vel også en del av svaret

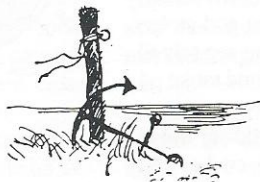
mellom linjene av det jeg har skrevet ovenfor i denne epistel.

Jo, det er riktig hva der ble nevnt i Texaco Tanker nr. 3/1984. – dette er nemlig skrevet «et sted i Norge» hvor jeg trasker rundt med ryggsekk, medbringende mat og kaffe på termos. Andre faste ingredienser er tollekniv, kart og kompass. Tross kulde og meget løssne, har det da blitt rundt 700 km på ski i den første pensjonistvinteren. I sommerhalvåret skal Sørlandslivet strømme på meg.

Mange tanker og minner dukker selvsagt opp etter såpass mange år på samme arbeidsplass. Det har vært et trivelig arbeide og jeg er meget takknemlig for at jeg har hatt en bra, fast jobb å gå til i alle disse årene.

Når jeg nå sier takk for meg er det ikke til å unngå at jeg vil komme til å savne mine medarbeidere både på land og sjø. Jeg takker hver og en av dere – ingen nevnt, ingen glemt – og ønsker samtlige «god seilas» videre i Texaco.

**Jan Diesch-Pedersen.**



## Kjære dere alle!

Hjertelig takk for all oppmerksomhet som jeg ble vist på min 65-års dag og da fratredelsen i rederiet.

Etter så mange år der – er jeg i tankene fortsatt med dere.

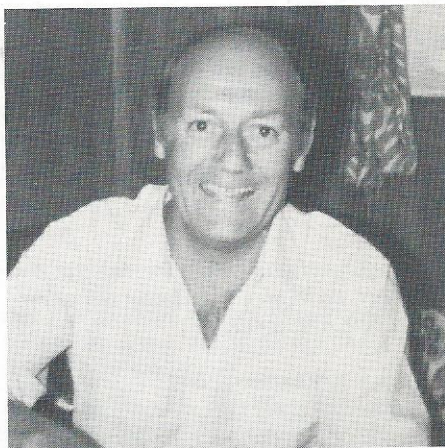
Mine beste ønsker for dere alle og for rederiet om fortsatt hell og lykke på seilassen både for dere ombord i skipene og på kontoret.

*Beste hilsner fra Lloyd Granlund.*

# Fra vår utenrikskorrespondent

Av kaptein Louis Meisland.

Som ski-elsker var jeg så heldig å ha ferie i den beste skisesongen. Dette har jeg da også fått utnyttet på beste måte, totalt en hel måned på fjellet. En uke i Hemsedal og 3 uker i Sirdalen, ca. 1½ times kjøring fra Stavanger. Et sted hvor faktisk snøen ligger til langt ut i mai. Så kan en spørre hvorfor kjøre helt til Hemsedal. Det er kort og godt fordi skandinavias flotteste alpin-anlegg ligger der. Når så hele familien er skifrelste er ikke turen lenger enn at vi tar den med glede. En tur på ca. 80 mil så en overnatting er nødvendig. Overnattingen skjedde i Oslo hvor vi også møtte gode venner fra Sverige som skulle bli med. Fra Oslo til Hemsedal hadde vi et fryktelig vær med snø og glatte veier. Var ikke kommet langt utenfor Oslo før vi passerte den første bilen som var havnet i grøfta. Noen kilometer før Bromma ble det stopp i trafikken og den første store ulykken var et faktum. Personbil mot trailer og begge i personbilen drept. Ialt 11 mennesker ble drept i/på veiene den helgen. Noe forsinket, men hele, kom vi vel fram til en praktfull leilighet hvor absolutt alt var på topp. Da kunne jeg med god samvittighet åpne «Den Gule Enke» medbrakt hjem fra «Baltic». Neste dag våknet vi opp til mye bedre vær, solen kom fram både titt og ofte. Hemsedal har løyper av alle vanskelighetsgrader så selv amatører som meg kan stå på, hvor som helst uten fare. Jeg har også vært i Østerrike noen ganger og kan trygt si at Hemsedal er et «Mini Østerrike». Også for turgåing er det bare praktfullt. Masse oppkjørte løyper av torskjellige distanser. Tar en heisene opp til topps er vi på vel 1200



meter og vidda ligger og venter på oss. Tenk dere, sol, vindstille og en kald øl i 1000 meters høyde. Da tenker iallfall ikke jeg på båt og ankerligging på Trinidad. Hva var det vi hørte på Ryggjatun hotel, hadde Texaco Norway noen penger som skulle vært investert i noe? I så tilfelle er der fine apartementsleiligheter til salgs i Hemsedal.

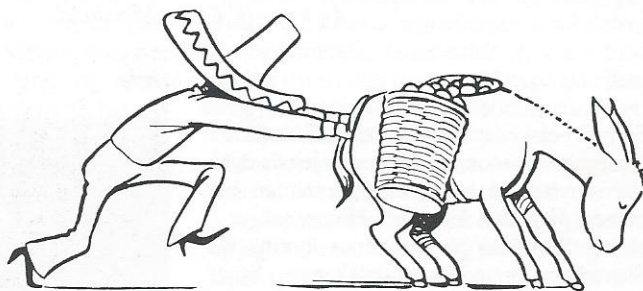
## Siste nytt fra Trinidad

TRINTOC ex. Texaco Trinidad på storoffensiv skal en tro TV her nede. Ialfall er det en imponerende samling direktører som er utnevnt, ikke mindre enn 12, gjentar 12. Og det er ingen smågutter noen av dem. Det minste de hadde var iallfall en dokortittel og medlemmer i parlamentet var de nesten alle som en. Lønnen ble det ikke sagt noe om.

# SIKKERHET

## HVEM

skal drive vernearbeid ombord? Svaret må være: Alle!



*Vi vil her fortsette med våre artikler om sikkerhet, da vi mener at denne må prioriteres i alle henseende.*

Statisk elektrisitet oppstår i tankene på flere måter, bl.a. når tankene fylles med rene oljeprodukter, når tankene spyles med vann og når en tank steames. Disse tingene blir ladet med elektrisitet. Ladningen vil forsøke å bli utladet til jord og vil med tiden bli utladet gjennom skroget. Når ladningen er tilstrekkelig stor, kan det oppstå en varm gnist som er istand til å antenne en brennbar blanding, f.eks. ved at metallgjenstander føres inn i en tank. En gnist kan også oppstå ved at kulldioksyd eller damp med høy hastighet strømmer ut av et oljerør.

Når råolje eller produkter av råolje, heretter kalt petroleum, med temperatur høyere enn sitt flammepunkt lastes på gassfrie tanker, må ullagebånd som holdes i hånden, ullage stikker, prøvekanner o.l. være av ikke ledende materiale. Det må gå minst 30 min. etterat lastingen er ferdig innen noe ledende utstyr brukes. Ansvarshavende offiser må gi tillatelse til å bruk av fast opplegg for brannslukking med kulldioksyd eller damp.

Den best kjente fare i tankskip er brann. Men det er en annen risiko med petroleum: - giftighet -.

Giftigheten er et stoffs evne til å skade hvis det kommer på kroppen.

Petroleumsgaser er giftige. Inhaler ikke petroleumsgass, selv små kvanta kan:

- sløve luktesansen
- gjøre deg svimmel
- gi deg hodepine
- irritere øyne
- frembringe nedsatt ansvarsfølelse

større kvanta:

- sjangling
- forvirring
- tap av bevissthet

store kvanta:

- pusten stopper
- hjertet stopper
- døden inntreffer.

Når du tar ullage eller prøver, stå på tvers av vindretningen, steng alle tankåpninger så snart du er ferdig. Bruk om nødvendig pusteapparat når du tar prøver. Ansvarshavende offiser må forvise seg om at det er



*Entring ned i tank eller rom hvor det kan være fare for en helsefarlig atmosfære er forbundet med risiko selv om en bruker beskyttelsesutstyr. Alle forholdsregler må tas, og i det ligger også forberedelser til en rask unnsetning.*



trygt å gå inn i et lukket rom, så som tanker og pumperom som benyttes til føring av emballert petroleum.

Petroleumsgasser sløver luktesansen og er derfor dobbelt farlige. Hvis du ikke kan lukte dem, kan du tro at de ikke er der. Vent aldri til de ugunstige virkninger varsler deg om at det er gass tilstede. Stol aldri på at du vil komme til å se disse virkninger på andre som tegn på at det er petroleumsgasser tilstede.

Vernebekledning er ofte nødvendig. Det beskytter deg mot mulig skade. Det kan ganske enkelt være hansker eller briller, eller om nødvendig verne dress med hjelm. Offiserene ombord vil vite hvilke laster som kan skade, og de vet også hva slags verneutstyr du må ha på deg. Bruk det verneutstyr du får beskjed om å ha på deg. Det er ikke noe feigt eller barnslig ved å bruke verneutstyr. Det er ikke modig å la være å bruke nødvendig verneutstyr. Det er dumdristig ikke å bruke

det. Det er farlig å være dumdristig. Bruk bare riktig utstyr. Improviser ikke og bruk ikke dårlige erstateringer.

Petroleum kan skade huden. Tunge sorter, f.eks. smøreolje kan etter lengere tids kontakt med hud forårsake hudkreft. Hvis du får petroleum på huden, fjern den så fort som mulig, bruk såpe og vann eller spesiallaget rensmiddel. Bruk ikke skarpe såper, de kan forårsake eksem. Bruk rent arbeidstøy når det er mulig, og spesielt viktig er rent undertøy, da det er farlig med undertøy som kan være gjennombløtt av petroleum.

Når du arbeider i tanker som har inneholdt petroleum tilsatt bly over flere reiser: ha på hel verne drakt, inhaler ikke gass, unngå at rust og slam kommer i kontakt med huden, hvis du får det på huden må det fjernes straks.

*ER*

# 17. mai på «Skandinavia»

Av T. Taraldsen

Dagen opprant med sol og 26 plussgrader på morgenkvisten, noen få moskitoer og plenty feststemte nordmenn. NRK var ikke tilstede i Las Minas den dagen, så dere får ta meg på mitt ord.

Karibiens svar på Skipper Worse, Brath, sto for utpurr på midtskipet kl. 0515, iført boblejakk, slagstøvler, hjelm og tåkelur. Som styrmann på 12-6 vakta var det en glede å studere hans jomfruelige hopp fra lugardør til lugardør.

Folk kom krypende ut etterhvert og gjorde seg klar til dagens første begivenhet, nemlig

avgang kl. 0800. Sjøreisa ble satt ni og kursen lagt ØNØ, for Punta Cardon. Karibiens Svane ble smykket med storflagging. Signalflagg ifra toppråa til taket av bungaloven til chiefen. Møtende skip prøvde å tyde heiset, men kom vel til at det var i kode.

Dagens 17. mai-taler; frk. Grøntveit, alias «Martha», gikk til pers ved 10-kaffen i salongen midtskips. Stort fremmøte. Vet ikke om det var på grunn av taleren eller serveringen, men budskapet til Martha var som følger:

*Gratulere med dagen idag  
når vi atter samlet er på denne svartmalte flekken av Noregs jord  
for å hedre fedrelandet og oss selv ilag.*

*Dagen idag blir nok feiret med brask og bram hjemme,  
men her ombord kan vi vel det bare glemme.*

*Hjemme har de bjerkeris, tog og barnekor,  
men det blir det vel litt vanskelig for oss å få her ombord.*

*I stedet har vi 32 grader og palmesus,  
og utpå kvelden kanskje uante mengder jubelbrus.*

*Selv etter alt som har skjedd siden i fjor og i år  
så har vi utrolig nok klart oss frem til nok en vår.*

*Ja jeg kan ikke bruke store nok ord  
for å fortelle hvor godt vi trives ombord.  
Takket være vår modne skipper  
som på toppen sitter,  
er alle i godt humør  
som seg hør og bør.*

*Ja, «OTTO»  
er vårt motto.*

*Vi håper en ny Skandinavia vil oppstå  
og at vi alle sammen ombord der vil gå,  
men kan vi glemme vår gamle skute  
som nå har gått i den samme rute,  
år ut og år inn  
med piker, sang og vin.*

*Svaret er selvsagt nei,  
for her ombord er det thjo og hei og alle sammen liker seg.*

*I dag er det 80 år  
siden Norge som nasjon alene står.*

*Da ble Karl den tolvte kastet på dør,  
men sånne ting har jo nordmenn gjort før.*

*Så ergo; la oss bestemme at last og skute vi skal ta,  
mens Port Arthur, Oslo og New York, de får kun papirene ha.*

*Mens vi kjære venner; lasta vi stamper,  
fyrer oppunder så gamla damper.  
Kursen vi setter til sydhavsøy,  
og lever resten av livet på Texaco-penger og skøy.*

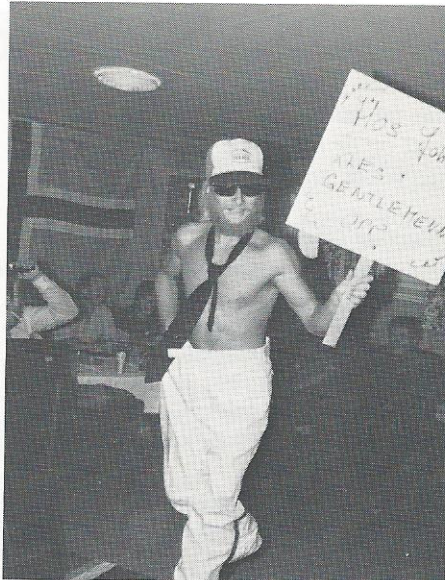
*Dette kan jo drømmen for oss være,  
og håpe at Skandinavia i mange år oss enda vil bære.*

*Så igjen mine venner:  
Norge og dere jeg gratulerer  
og sammen vi jubilerer.  
Og som mang engang  
får vi vel ta vår kjære nasjonalsang.*

Talen og taleren høstet stor applaus som seg hør og bør.

Velferden ombord hadde satt av ettermiddagen til fysiske utskeielser, dette p.g.a. at det var observert flere umiskjennlige vommer på båten den siste tiden. Bemerkninger som at styrmenn begynte å ligne på chiefer osv., var tungtveiende. Med Sagekrakken i spissen ble «Rebusløp alla Belgium» startet fra

poopen kl. 1300. Hvorfor alla Belgium? Ja, det var nemlig ikke alle som greide de forskjellige hinderne. Disse bestod av alt fra dypvannsdykking etter gulerøtter i stuertens suppeterriner frampå bakken til eksaminasjon i Alarminstruksen oppe på brua. Seierherre, og en flaske livets vann rikere, ble styrmann Slotnes, han har forresten aldri vært på «Belgium».



Har noen opplevd en bløtkake som er «ihvertfall 2 dekar stor»? Ikke. Vel det gjorde nå vi her ombord ifølge stuert Stendahl. Kaka ble servert til 3-kaffen sammen med en liten *avec* og mange formaninger ifra stueren om at kaka var ekte. Det er fortsatt igjen en masse hvis noen er interessert.

Kl. 1730 startet så gallaen. Aluminiumspøs og festkleddede mennesker samlet seg i dagligrommet for å oppleve mannequin-show og samtidig pirre ganen med innholdet i forannevnte pøs. Vi hadde vært så heldige å få fatt i de to kjente mannequiner: «Joan le sukkhullet» fra Puerto Cortes og Martha, hjemmeadresse Port au Prince. Disse to meget kjente artister, ihvertfall her ombord, viste oss vårens kolleksjoner ifra nærbutikken «Johnny's er slapp». Mens eggende disco-rytmer fylte lokalet ble 8 matchende antrekk fremvist.

Stemningen var nå på topp da vi flyttet oss over til babordsiden for å innta et typisk 17. mai-måltid, nemlig fersk hummer med alt tilbehør. Sagebakken spiste mest.

En rekke talere meldte seg etter hvert bl.a. vår ny-importerte trikker Gundersen. Han sa: «at alle vi her på Oslo hadde det jo ganske bra», men det visste jo ikke vi noe om. Applaus fikk han ihvertfall.

Etter denne kulinariske opplevelsen ble det otra lao igjen med fin stemning utover kvelden.

Tror nok alle ombord var fornøyd med denne feiringen av grunnlovsdagen, og la oss bare håpe at det ikke blir siste gang det feires 17. mai ombord på denne praktfulle midtskipsskuta Texaco Skandinavia.

Takk for meg . . .



# QUO VADIS TEXACONOR

en blandet form for «Pro-Epilog»  
i 4 scenebilleder – ni minner

**Scenebillede A.** *En skallet tykksak sitter i tanker i Stortingsgaten 30 i 1985.*

A. 1. minne:

Jeg minnes så vel mine Texacoår  
ja, nesten som om det var her igår,  
da jeg for fire sekler siden  
begynte min klatring i Texacopyramiden.

A. 2. minne:

Tenk fire sekler – førti år  
jeg vender mitt hode (med svært lite hår)  
og titter over skuldren – ser vagt tilbake  
fukter tungen – liksom bare for å smake  
på minner, som rinner, aldri forsvinner  
på et nydelig landskap, hvor solen skinner.

**Scenebillede B.** *Teppeavdelingen i et stormagasin – 1946–1947 blant teppene – unge spreke menn med hår på hodet uten mave.*

B. 3. minne:

Den skinner på tepper hos Steen & Strøm  
det virker mest som det er en drøm,  
når unge herr Jenssen ble satt på plass  
i en grønnmalt stol, i et bur av glass.  
Han fikk til studie, Accounting Instruction  
som ballast for innsats – ja – Texaco Action.

**Scenebillede C.** *Solplassen 1, Stortingsgaten 30. En samling superstars i full aktivitet.  
Motto arbeid. Smil – Glede. 1947–1948.*

C. 4. minne:

Og solen skinner på Solplassen én  
Nå er forandringen helt suveren  
og nå kaster skyggen frem alle gutta  
som gjorde opp Nortraship, vekslet valuta  
og solen ble med opp til Stortingsgaten  
hvor glede og smil sto først på plakaten.

**Scenebillede D.** *Nesoddlandets vestside, tankanlegg 1950.*

D. 5. minne:

Og solvind var med i seilene  
da vi seilte på Fagerstrand og Steilene  
med olje, bensin  
og litt oppkvikkingsmedisin  
til både kontorfolk og seilende.

**Scenebillede A.** *En skallet tykksak sitter i tanker i Stortingsgt. 30 i 1985,  
tankefull - - -*

A. 6. minne:

Es war einmal, det var engang  
slik begynner eventyret  
jeg skal ikke kjede dere mer denne gang  
med mer Texacolektyre.

**Scenebillede A.**

A. 7. minne:

Solen har skint - i alle år,  
og etter sol er det vanligvis regn vi får.  
Men nå har det regnet noe for lenge,  
Jeg er ved poenget:  
- Ibsen sier oss noe som binder  
«Det ligger vækst i store minder.»

**Scenebillede A.**

A. 8. minne:

De gamle vemodige minner  
de gjør en så lett bedrøvet.  
De stiger som sukk fra havet  
de går som sus gjennom løvet.  
(sa Nils Collet Vogt, og det høres klokt.)

**Scenebillede A:** *Fortsatt år 1985 - høst, en noe smilende tykksak . . .*

A. 9. minne:

Fritt etter Wildenwey nå likevel  
Fattigmanns trøst er å trøste seg selv,  
stur ikke lenger min gutt eller pike  
så lenge det er liv er det håp, ikke sant?  
Mine venner i Texaco's rike.

CJ

# Maskinromsimulatorkurs på La Guardia N.Y.

Av Finn Ohlsen.

Etter et 11 dagers kurs ved Marine Safety int.national på La Guardia-flyplassen i New York, vil jeg på oppfordring skrive en kort (?) historie om dette. Da vel de fleste som ikke har vært der er like ukjente med hva som foregår der borte som jeg var, kan dette kanskje ha interesse for disse.

Etter reise over på søndag begynte kurset kl. 08.00 på mandag. Hotellet sørget for transport med sin egen buss og det var tydelig at de var vel vant til å ha kursdeltagere boende der.

Den første timen på trenings-senteret gikk med til presentasjon av kursledere og instruktører samt deltagere. Dette foregikk, for deltagernes vedkommende, på en ganske pussig måte. Vi ble inndelt i 3 grupper à 2 mann som så intervjuet hverandre og deretter presenterte intervjuobjektet for hele «klassen». det var 2 italienere fra Texaco Panama Inc., 1 italiener fra Getty Oil, 1 amerikaner fra Texaco U.S., 1 engelsk mann fra Texaco U.K. samt meg selv. Det oppsto med en gang visse språkproblemer mellom spesielt italienerne og oss andre, og dette skulle vise seg å være litt plagsomt spesielt mens vi var i simulatoren. Det var imidlertid ikke verre enn at samarbeidet gikk svært bra.

Etter presentasjonen gikk vi over til simulatoren og stor var min forbauselse da det viste seg å være «en turbinbåt». Nå har jo amerikanerne betydelig flere turbinskip enn vi har, så dette er selvsagt årsaken. Men da man jo som kjent bare har motorskip i Texaco Norway for tiden lurte jeg uvilkårlig på hva nytten kunne være av dette kurset.

Simulatoren er oppbygd som et komplett kontrollrom og et delvis komplett maskinrom. I kontrollrommet virker alt som på en vanlig båt. Man kan starte og stoppe pumper, åpne og stenge ventiler samt manøvrere hovedmaskin. Alt reagerer som på en båt og gjør man noen feil oppstår nøyaktig de samme problemene som ombord. I «maskinrommet» står to kjeler, fødepumper og alle de viktigste regulerings-sløyfer med by-pass. Varmen, fuktigheten og lydene var som i et maskinrom. Resten av dagen ble brukt til å bli kjent «i maskin». Etter en del manøvrering og enklere feil som oppsto p.g.a. at vi var helt ukjente «ombord», ble vi etterhvert bedre kjent med hvordan det hele reagerte. Dagen etter skulle de virkelige store problemene oppstå, ble vi fortalt. På hotellet om kvelden forsikret vi hverandre om at det hele jo bare var en slags lek og hvis vi holdt dette i minnet ville alt gå svært så bra. Det skulle vise seg at der tok vi sørgelig feil.

Neste morgen bar det rett inn i simulatoren, hvor vi ble inndelt i 2 grupper à 3 mann. 1. gruppe skulle så observere hva den andre gjorde fra instruktørrommet. Dette var adskilt fra kontrollrommet ved hjelp av enveisvinduer. I kontrollrommet skulle så 1 mann være sjef og manøvrere, 1 skulle ta seg av hovedtavla og pulten mens den siste skulle ta seg av manuell kjøring i «maskinrommet» i tilfelle svikt i automatikken. Posisjonen var den Engelske kanalen med dårlig vær, stor trafikk og heatelast.

Etter 2 min. gikk den første alarmen. «Lock-out» på en brenner. Så «trip» på S/B

kjelen. Oljetrykket fra fuel-pumpa varierende. Vi skifter dagtank, stikker fyr igjen fra kontrollrommet og tenker: «No match, hva tar de oss for?»

Da vi to timer senere grunnstøter med 2 nedbrente kjeler og havarert H.P: turbin er vi ikke lengre like høye i hatten. «Leken» er totalt glemt. Vi springer for livet, bruker kjeft på hverandre og gjør alt for å få rettet feilen. Etter hvert havari resetter instruktøren simulatoren og kjører videre. Stadig mer kompliserte problemer oppstår og ved minste antydning til reduksjon av rpm. ringer «kapteinen» og antyder at kollisjon e.l. er uunngåelig hvis ikke farten opprettholdes. Innbildningens makt er stor. Nå ER vi ombord. Engelsk, norsk og italiensk høres om hverandre. Vi avslutter dagen ganske utkjørte.

Neste dag er like-ens, men unntak av at da er vi bare to på hver «vakt». Men vi merker fremgang. Problemene løses stadig raskere. Etter lang tid på turbinbåter av varierende tilstand har man vært borte i mye rart. Men når fødepumpen trip'er samtidig som en kjelevifte og en vacuumpumpe mens vi er i manøvertilstand, og når maskintelegrafren så går til full akterover, vibrasjoner oppstår i en turbinrotor og «skipperen» maser om fart og kollisjon i telefonen, lærer man seg til å prioritere, tenke rasjonelt. Ta en ting om gangen og prøv å holde hodet kaldt. Svært nyttig trening, som kan overføres direkte til en motorbåt, selv om de aktuelle tekniske problem ikke er de samme.

Fjerde, femte og sjette dag foregår etter samme mønster, bortsett fra at i stedet for å «observere» de andre gruppene mellom slagene løser vi tekniske problemer på micro-computere. Her får man servert aktuelle problemer i såvel damp som diesel. Ved hjelp av computeren kan man «teste» komponenter, reg. sløyfer osv. for å finne feilen. Hver test koster penger og det gjelder å finne feilen uten for mange tester eller utskiftede deler som selvfølgelig er enda

dyrere. Tiden kommer også inn i bildet ettersom hver times «down time» belaster «kontoen» med mange tusen dollar.

Det bør også nevnes at samtlige feil, såvel i simulatoren som i micro-computeren, er hentet fra virkeligheten. I mange av tilfellene endte det med maskinhavari eller hele skipet havarert. Det er derfor ganske tilfredsstillende for oss de ganger vi gjør de riktige tingene og således avverger et havari som har hendt i virkeligheten.

Etter seks dager med «slit» i maskinrommet, begynte en ny uke med seminarer. Den første dagen hadde vi besøk av en «principal surveyor» fra A.B.S. (American Bureau of Shipping) og en professor i konstruksjon av dieselmotorer samt styremaskineri. Neste dag en forskningssjef fra Ocean Fleets, Ltd. som kåserte om fuel og smøreolje. Denne dagen var svært interessant og vi måtte ta «overtid» til hjelp og holdt på i 11 stive timer i høyt tempo. Onsdag gikk med til å høre på Technical Manager Charles Wilson fra «Babcock & Wilcox». Dette var en mann som, i likhet med de tre andre, spådde en «gjenoppståelse» av steambåter innen overskuelig framtid.

Dette underbygde han med forskningsresultater og «forn.hemmeligheter» på en svært overbevisende måte. Den siste tidens forsøk med kullfyring ble gjennomgått og siden han var en av konstruktørene bak den atomdrevne «Savannah», den gangen ansatt i «B&W Nuclear Division», ble også denne framdriftsform grundig belyst. Den siste dagen ble brukt til å løse tekniske problemer den enkelte deltaker hadde erfart ombord. Noen kjente jeg igjen som ganske vanlige, mens andre var helt ukjente. Det viser seg altså at man kan lære av andres feil også og ikke bare av sine egne.

Noen av dem ble også programmert inn på micro-computeren for å brukes i undervisningen for senere deltakere. Dette var visst ganske vanlig. Dette var altså hva det hele gikk ut på, og personlig vil jeg



# Er vi kreative nok?

Av maskinist Kjell Frøitland.

Hva er så kreativitet for noe? Kort fortalt kan det sies at det er menneskenes grunnleggende talent. De fleste av oss utnytter dette talentet meget dårlig. Der er mange grunner til at kreativiteten blir blokkert. Det kan være oppdragelse, autoritære forhold, utdanning, yrke osv. Hva vi enn sysler med kan det gjøres på en mer effektiv måte enn tidligere, og det er bare kreativiteten som kan utløse effektivisering. Dessuten er det bare et mottakelig miljø som kan inspirere mennesker til å være kreative. Albert Einstein har uttalt: «Kreativitet er alt».

Dette er et emne jeg er blitt litt interessert i og opptatt av i det siste. Grunnen til det er at jeg lenge har syslet med idéer til forbedringer av forskjellig art i maskinrommet. Har i den senere tid kommet over en del litteratur om dette interessante emnet. Vil her bare nevne et blad som heter «Kreativ». Det er et blad som henvender seg til de som er litt oppfinnsomme, som gir tips om oppfinnelser, forbedringer, hva man skal gjøre og ikke gjøre for å få fram idéer og mye annet stoff. Dette bladet vil jeg anbefale flere å abonnere på.



Vil her nevne en del forhold og metoder som kan inspirere flere til å bli mere kreative i sitt arbeid til glede for en selv, samt til nytte for Rederiet i form av større effektivitet.

1. En bør oppmuntre alle ombord til å bli mere kreative. En må være klar over at alle mennesker er kreative. De fleste utnytter sine kreative evner meget dårlig, under 25% i følge ekspertene.
2. En kan ha forslagskasse-ordning hvor gode forslag blir premiært. Dette brukes i flere bedrifter i land.



betegne kurset som svært verdifullt. Maskinsjefer og folk med maritim høyskole vil vel synes mye av det er gammelt nytt, men kan man avverge et maskinhavari p.g.a. en ny opplysning man plukker opp så har vel kurset betalt seg selv allerede. For vaktgående maskinister er det også godt å vite hva man skal gjøre i en kritisk situasjon. Det

er ikke alltid man får tak i «chiefen» bare ved å knipse i fingrene.

En diesel-simulator er på trappene der borte i samarbeid med Nor-Control, og da tar jeg gjerne turen en gang til.

*Takk til Texaco for denne gangen.*

3. Danne kvalitetssirkler. Dette er et system som kommer fra Japan. Denne ordning er så smått kommet til Norge. Det består av en gruppe på 5-10 personer som samles en time hver uke, hvor de diskuterer problemer og kommer med forslag til forbedringer. Dette system skal visst være en av grunnene til Japans suksess på mange områder.
4. Alle bør ha en notisbok for hånden, hvor en skriver ned forslag til forbedringer. Idéer kan du f.eks. få når du holder på med en spesiell jobb, eller når du våkner etter en god søvn.

5. Det er ikke de store forbedringer som koster millioner som er aktuelle, men ting som kan gjøres for en rimelig pris. Disse finnes der en masse av.
6. Tips til nye idéer kan en også få ved å besøke messer (utstillinger) av forskjellige slag.

Dette var en kortfattet omtale om et emne hvor der finnes en mengde litteratur som beskriver ovennevnte mer inngående.

Denne artikkelen er ikke skrevet for å kritisere noen personer. Dette er ting jeg er interessert i og har tro på. Jeg er oppvokst i et miljø hvor oppfinnelser og forbedringsforslag var samtaleemner.



# Handelsflåtens beste oppskrifter

(fra «Frivakt» nr. 2/85)

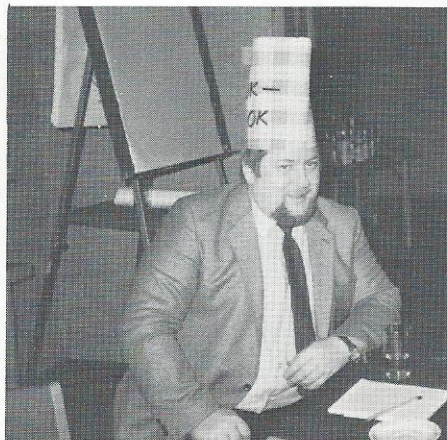
---

Matoppskrifter og kokebøker er «in» for tiden. Vi har i vår tid i Velferden møtt mange matmonser og dyktige kokker, så hvorfor ikke en konkurranse om Handelsflåtens beste oppskrifter? Kanskje det kan bli en kokebok med tittelen «God mat på de syv hav».

---

Vi har luftet tanken for NRK's Ingrid Espelid Hovig som sier: Kjempedé, jeg sitter gjerne i juryen. Hun tenker med vemod tilbake på sin studietur til sjøs. Velferdsveteranen fra Sponhugget og hotell Dutchy, Kjøkkenkunstneren Finn Hexeberg sier også sporenstreks ja, til både idé og jury. Hexeberg er gått inn i pensjonistenes rekker, men gir av og til en hjelpende hånd til arrangementer. Til en eventuell prøvelaging og smaking av de oppskrifter som når til topps trenger vi et storkjøkken. Kjøkkensjef Stein Fossum på restaurant «Laksen» om bord i M/S Piberviken som ligger ved Rådhusbrygge 4 i Oslo stiller både seg selv og skipets kjøkken til disposisjon. Det må et skipskjøkken til ved en slik konkurranse.

Alle kan delta, ikke bare byssepersonalet. Imidlertid kan vi ikke vifte med de store premiene, men håpet om at vi sammen kan få til en kokebok bør vel telle sterkt. Vi har flere forlag interessert. Konkurransereglene er enkle. Det konkurreres i fire grupper, forretter, hovedretter (to grupper fisk/kjøtt) og desserter. Førstemann ute er stuert Pål Dalby på M/T Texaco Norge. Pål er en ekte Oslo-gutt og Vålerenga-patriot på sin hals.



*Pål Dalby*

Han har 19 års fartstid og seilt fast på Texaco-skipene etter endt utdanning. Med sitt gode humør og smittende entusiasme har han vært krumtappen i velferdsarbeidet om bord. Det går rykter blant velferdssekretærene om hans gedigne koldtbord og kokekunster. Dessverre er han blitt for glad i mat selv og har problemer med vekta.

Men her er oppskriften:

**PÅL's  
GRATINERTE STEINBITFILÉT  
(4 porsjoner)**

**150-200 g fisk pr. pers.  
20-30 blåskjell (herm. eller friske)  
200 g pillede reker  
200 g frisk sjampinjong**



*Fra Trondheims fiskehall, Ravnkloa*

¼ boks erter  
 En stor purre  
 Et lite blomkålhode  
 2 dl jarlsbergost  
 En middels stor løk  
 Hvitvin

Del fisken opp i passe stykker. Legg fisken i en kjele med rist. Finhakk løken og legg den i bunnen av kjelen. Fyll opp med hvitvin til kanten av risten. La fisken dampe i ca. 10 min. Legg blåskjellene i kraften, supplér med litt blåskjellsaft. Trekk kjelen til side. Lag en tykk, hvit saus av kraften.

I en ildfast form legges så fisk, reker, blåskjell, finskåret purre, sjampinjong (delt i to), erter og blomkålbuketter. Hell sausen over og strø 2 dl. raspet jarlsbergost over det hele.

Sett formen i forvarmet stekeovn på ca.

225 grader i ca. 20 min. Serveres med fersk pariserloff og en tørr hvitvin.

**NB!**

Blir du med i konkurransen er det viktig å huske på at: Mengdemål må angis for hver bestanddel. Angi om grønnsaker o.l. skal finsnittes, grovsnittes osv. Angi også hvorvidt retten skal settes inn i varm eller kald ovn og nivå. Benyttes ost angi mengde og type.

**Vi venter på din oppskrift - sett i gang!**

Skriv til  
 Frivakt,  
 Postboks 4610 Sofienberg,  
 0560 Oslo 5.

Vi kommer tilbake til eventuelle premier og finaleopplegget når vi har loddet stemningen blant leserne til en slik konkurranse.

# Språkdame til sjøs

Her kommer endelig «rapporten» om min månedlange tur med «Texaco Bergen». La meg med en gang si: Både faglig, personlig og sosialt/miljømessig har jeg all grunn til å karakterisere oppholdet som meget givende. Dette skyldes besetningens usedvanlig imøtekommende holdninger, deres vennlighet og åpenhet og deres evne og villighet til å inkludere meg i fellesskapet. Og la meg understreke at denne attesten gjelder hver enkelt ombord. Ikke på noe tidspunkt eller ved noen anledning følte jeg meg som et fremmed-element, «språkdama» – til å begynne med, senere ble det Rannveig, – var med på det meste, og den personlige gevinsten som jeg sitter igjen med etter oppholdet, blir jeg mer og mer klar over.

Når jeg legger såpass sterk vekt på den menneskelig inkluderende faktor, og uttrykker glede og tilfredshet med at den fikk slik et positivt fortegn, kommer det selvsagt av at dersom den hadde slått negativt ut, hadde den faglige delen blitt betydelig vanskeligere å gjennomføre, samt at jeg rent personlig ville følt meg lite kvalifisert til den jobben jeg hadde påtatt meg. I tillegg ville jeg nok følelsesmessig ha vært ganske utilpass og kjent meg lite tilpassningsdyktig overfor utradisjonelle utfordringer.

Et vesentlig biprodukt er også kommet ut av prosjektet: Jeg har sett og opplevd sjøfolk i deres arbeidsmiljø, vært med dem i deres daglige dont noen uker, vært med på ensomme vakter, merket maskinromstøyen på kroppen. Dette virker sterkt motiverende på meg i MIN yrkessituasjon som lærer i maritim utdanning, og når jeg tenker tilbake, ville jeg nødig vært uten den erfaringen.

Den spenningen jeg hadde levd med i dagene før jeg reiste ut, nådde sitt høydepunkt da agentbilen i syvtiden søndags-

kvelden den 6. juli stoppet på kaia i Liverpool. «It's a nice ship with a nice crew», hadde agenten forsikret meg under kjøreturen fra flyplassen. Jeg slapp å vente lenge på å få hans forsikringer bekreftet. Ned landgangen kom matros Reidar Dahl og bar min tunge bagasje de bratte lederne opp til 4. poopdekk egenhendig, blidt men bestemt avfiende mine bekymrede protester. Stuert Roels faste håndtrykk, overstyrmann Apolds og kaptein Stølanns kameratslige og hyggelige velkomst gjorde at jeg følte meg velkommen fra første øyeblikk.

Etter hvert som dagene gikk den første uka, fikk jeg knyttet kontakt med alle 21 av besetningen. Jeg fulgte etter dem i arbeidet, pratet og informerte dem om hensikten med mitt nærvær. Alle var interesserte, alle ville hjelpe. Ingen hadde alvorlige betenkeligheter med å «bli tatt opp på kasset». Jeg forklarte at det var vesentlig å få språket så spontant som mulig, hensikten var ikke å oppspore eventuelle «feil» i det de kunne komme til å si, og skulle en og annen «steiker» bli foreviget på båndet, gjorde det ingen ting, den ville være uten interesse for prosjektet.

Slik gikk praten mens folka på dekk svingte malerkosten, mens jeg sammen med maskinfolka drakk 10-kaffen i kontrollrommet, for der var det ørens øyd å få. Og kassettpilleren var i gang: På broa under inn- og utseilinger, på stabsmøter, under arbeid på dekk, i båsens «time», i kontrollrommet i maskinen, ja, 2. maskinist Randor hadde den til og med rundt halsen under rutinekontroll i maskinen.

I alt har jeg ni seksti minutters kassetter med opptak fra «arbeidsspråket» om bord. Dessverre er støynivået en ganske formidabel hindring med det enkle utstyret jeg hadde

til rådighet, men jeg er likevel sikker på at opptakene vil være nyttige for de problemstillinger jeg vil belyse med undersøkelsen. De skriftlige kildene jeg fikk adgang til og fikk kopier fra, nemlig dekk- og maskindagbøker, arbeidsbøker og telexer om last og drift, er av stor betydning for meg. Siden jeg nå er i full post og vel så det på skolen, er jeg dessverre fremdeles i begynnerstadiet med detaljanalysen av det materialet jeg har samlet, men det ser ut, allerede nå, til at mange av mine antagelser om at sjøfolks arbeidsspråk er et slags «spesial»-språk vil bli bekreftet.

Men hverken opptak på kassett eller kopier av dagbøker kan gi et fullstendig bilde av språket om bord. Et språk springer ut av et miljø i alle dets aspekter og er et redskap til formidling av ulike budskap med utallige

ulike verdier og nyanser. På den annen side skaper språket selv disse miljømessige nyanseerte varianter. Av disse grunner var oppholdet om bord av stor betydning og nytte for meg, både for prosjektet jeg holder på med, og i mitt arbeid som lærer i maritim utdanning.

Derfor takker jeg igjen fordi rederiet gjorde det mulig for meg å realisere denne turen. I tillegg til arbeidet med innsamlingen av materialet, fikk jeg også en fin ferie i samvær med mennesker jeg lærte å sette stor pris på. Og som før nevnt, er det utelukkende besetningens fortjeneste at oppholdet om bord etterlater seg bare positive minner.

*Med vennlig hilsen til alle om bord  
Rannveig Marie Siem.*



# Den Store Styrkeprøven, og litt om den smertefulle veien for å fullføre

*Av overstyrmann Solberg.*

Hva kan få ca. 3500 mennesker til å begi seg ut på en tur fra Trondheim til Oslo på sykkel, når det både går tog, fly og buss, og det attpå til er meget god bilvei. Kan det være for at enkelte skal bevise hvor tøffe de er, for det kan jo ikke være fordi det er så fryktelig gøy? Når denne turen til og med skal gjennomføres på helst under 48 timer, da kan en begynne å lure. Nå høres kanskje ikke det så avskrekkende ut, det er ikke mere enn 540 km, men de skal sykles også, så selv om en bruker de 48 timene fullt ut så blir gjennomsnittsfarten på bare 11,3 km i timen. Det høres ikke så fryktelig ut, men på turen trenger en noe hvile og andre nødvendigheter og slikt tar sin tid det også. Jeg bare håper at andre også vil bli med neste år. Hvordan kom jeg på idéen?

Det begynte for et og et halvt år siden, nærmere bestemt like etter nyttår 1984, jeg var da blitt så stor og tung at jeg ikke likte synet av meg selv. Det skulle egentlig være en god unnskyldning for å gjøre noe, men det er godt å ha et mål også, og sykle kunne jeg fra før og en bortglemt ergometersykkel fantes det et eller annet sted ombord. Så da var det bare å sette igang. Kjedelige greier, men hva gjør man ikke for skjønnheten? Fant snart ut at dette var dømt til å mislykkes, men etter at jeg begynte å lese mens jeg syklet gikk det mye bedre. Det ble en del mil på den måten også, men det er mye bedre å sykle på veien og så fikk en også se en del. Sykkel hadde jeg hjemme, men ikke ombord så det ble skaffet tilveie. Etter at jeg hadde kjøpt meg sykkel så ble det en

del turer innover landet i en del havnebyer. Det var ikke bare jeg som gikk med tanker om den store styrkeprøven, men også 2. maskinist Torstein Reiersen. Han hadde også kjøpt seg sykkel så vi tok oss en del turer sammen når det passet slik. Treningen gikk bra i enkelte perioder, men det kunne også gå uker uten at en gadd å sykle. I 1984 hadde jeg ikke mulighet til å være med i styrkeprøven så det ble satset på sesongen 1985.

Før verkstedoppholdet på våren hadde jeg ca. 130 mil på ergometersykkel pluss en 50 mil på ski bak meg. Verkstedoppholdet ble jo en alle tiders mulighet til å få trene på ordentlig vei og mere regelmessig enn før. Men så var det været da. Da vi var på vei inn til Gøteborg hadde vi snøstorm, så rent værmessig virket det ikke videre lovende. Men endelig noen dager ut i mai slo været om og vi fikk en ordentlig forsmak på sommeren. Så var det bare å hive seg på sykkelen. Jeg fikk en del mil under hjulene i løpet av det verkstedoppholdet og dessuten fikk jeg sett en hel del av Gøteborg og omegn. Jeg var til og med med i et turrutt, som gikk i Gøteborg på Kristihimmelfartsdagen, men det var bare for å teste formen. De 118 km rittet var på ble gjort unna på en akseptabel tid, så jeg var svært fornøyd. Totalt i løpet av Gøteborgoppholdet fikk jeg et meget godt grunnlag for styrkeprøven, og i og med at jeg skulle hjem den 1. juni, regnet jeg med at forutsetningene for å klare og fullføre styrkeprøven skulle være de aller beste.

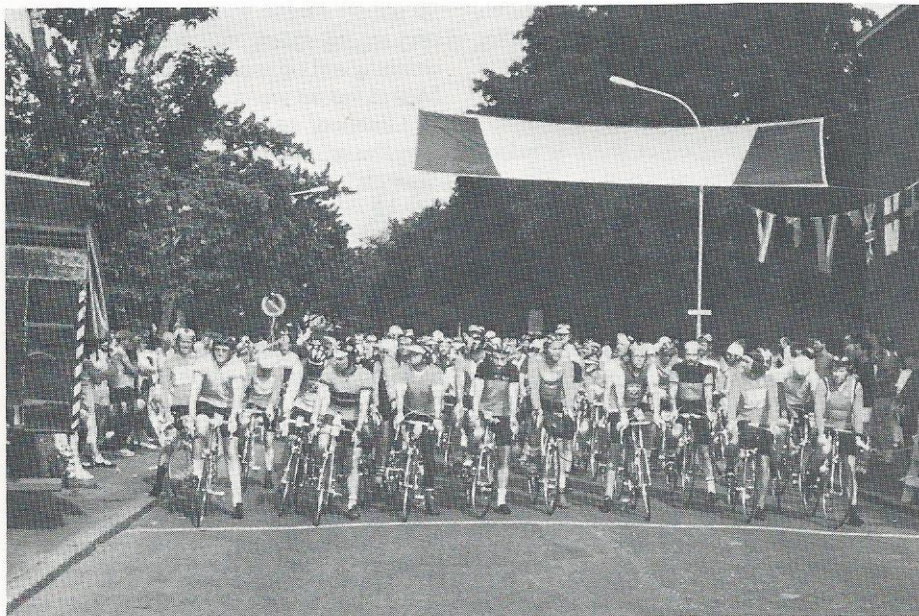
Straks en kom hjem var det bare å begynne med langturer slik at en hadde noen av dem i bena. Det gikk bedre da 2. maskinist Reiersen ringte og sa at han også skulle sykle styrkeprøven. Han hadde satt seg det i hodet at han skulle sykle opp til Trondheim fra Arendal. Jeg fikk pratet ham fra det, så han stoppet på Hamar. Men da hadde han syklet fra Arendal, hvilket er meget imponerende, særlig når han hadde en sekk på 15 kilo på ryggen. Vi bestemte oss for å opprette treningsleir her på Hamar. Vi fikk oss en del langturer her i distriktet før vi gikk inn i hvileperioden før start. Natt til fredag tok vi toget opp til start i Trondheim. Fredag kveld var det fremmøte på velferds-kontoret i Trondheim hvor en av byens aviser spanderte spaghetti og drikke (øl). Neste morgen var det fremmøte for pep-talk og mekking av sykler. Gutta fra velferden skal ha all takk for meget god bistand både før, under og etter hele turen. Hadde det ikke

vært for dem så tror jeg at mange hadde gitt opp, særlig da løpet begynte å gå inn i sitt andre døgn.

### TUREN OVER FJELLET OG NED TIL TIGERSTADEN

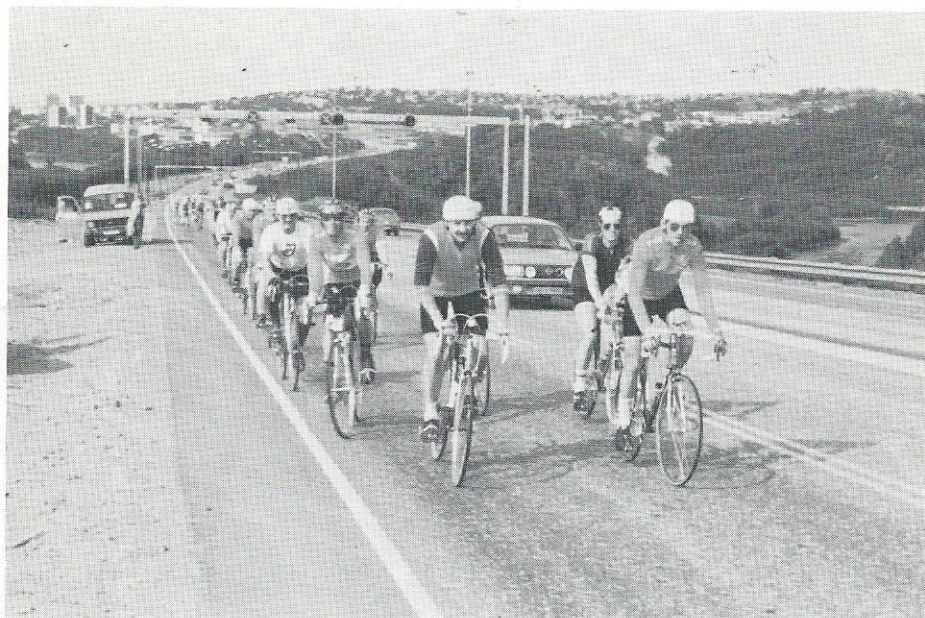
Tiden før start var ganske nervepirrende. Var alt i orden, fungerte giret skikkelig, var trykket i hjulene riktig, og sist men ikke minst var grunnlaget godt nok? Hvilke problemer ville en møte på veien? Heldigvis hadde vi et godt team i følgebilen så vi satte vår lit til dem.

Starten skulle gå kl. 1708 for vår gruppe, som bestod av nesten 40 sjøfolk med forskjellige mål. Noen hadde lagt opp til å klare turen over fjellet på rundt 20 timer, andre på rundt 25, mens de som synes det var viktigst å fullføre hadde lagt seg på opp til 48 timer. 8 min. igjen til start. Hva smalt så høyt, har starteren pistol? Nei, det var dagens første punktering, til og med en av



*Start.*





*Like etter start friske og opplagte – opp Heimdalsbakkene i strålende vær.*

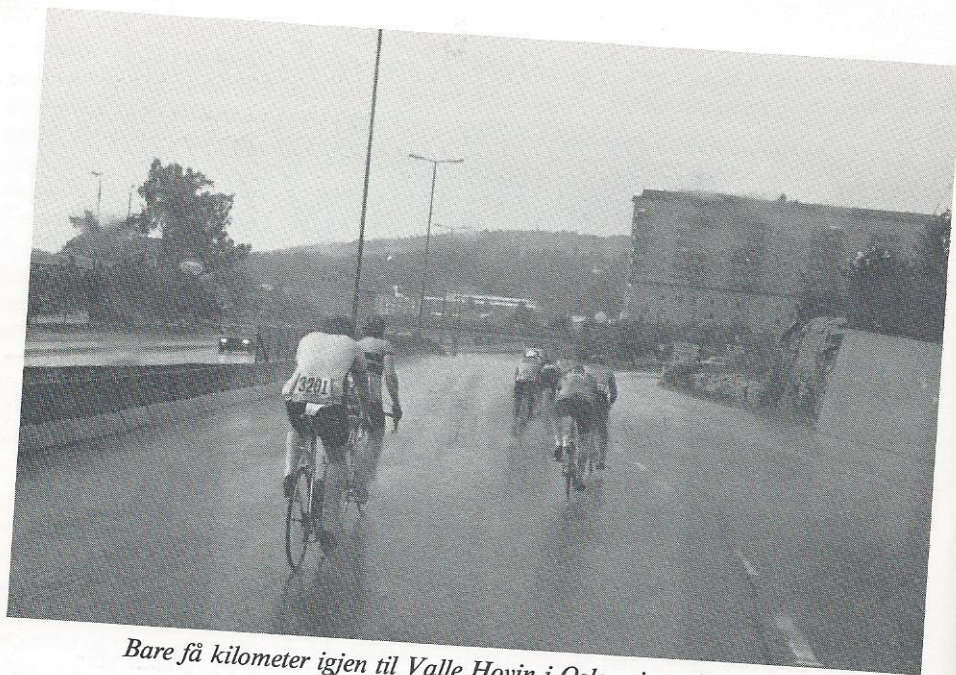
våre. 2. maskinist Reiersen punkterte. Så fort har han vel aldri skiftet et dekk. Tror at han klarte det på under 2 min. Vår gruppe frem til start. Spørsmål om hva sjøens folk har her å gjøre. Men vi ble da ønsket god tur over fjellet. Flaue vitser i lufta og vi treffes vel i Oslo om ca. 1 døgn.

Starten gikk, og så er vi på vei. Heimdalsbakkene er første store motbakken. Har jeg kjørt for hardt ut? Hvor ble det av de andre, ligger de bak meg eller har de kjørt fra meg? Vi får vel se ved første matstasjon. Fint vær var det i alle fall da vi kjørte ut, men det var varslet enkelte regnbyger på veien.

Dette går jo strykende! Bli forbi kjørt av en del, men klarer også å kjøre forbi en hel del. Ved Lundamo trekker mørke skyer opp, skal det bli slik hele veien? Ved Støren kom regnet, tid for en liten pause av naturlige årsaker. Passer fint i regnet. Finner meg et tre som gir ly for regnet. Ser på de som

haster forbi, men der kommer de jeg skulle sykle sammen med, lar regn være regn og hiver meg på sykkelen igjen. Får problemer med pedalfestet men det går da på et vis.

Begynner å kjøre «rulle» slik som de store gutta. Etter en stund får en tak på det også. Garli neste, skal bli godt med noe å spise. Hektisk aktivitet før matstasjonen. Banning og ukvemsord i lufta, hva gjør alle de bilene her. Kom dere vekk blir det ropt. Hvor er vår bil, den skulle stå nord for matstasjonen. Der er den. Hektisk aktivitet. Fylling av flasker og småpreparasjoner, fylling av lommer med bananer og kvikkunnsj. Spørsmål om hvordan de andre ligger an. Får beskjed om at vi ligger an til å klare det på 19 timer, det klarer vi ikke men det er godt å ha noe å gå på over fjellet. På'n igjen. Dette går bra. Driva neste. Mye folk ute og heier, og det mangler ikke på tilbud om forfriskninger. Og det er ikke saft! Flat bane opp til Driva,



*Bare få kilometer igjen til Valle Hovin i Oslo – i et ufyselig vær.*

«rulle»-kjøringen går bra. Vi er 8 stk. i lag og farten er upåklagelig.

Driva, hvor det blir skifting til fjell-klær. Vi stiller med nye overtrekksdrakter alle sammen, med klubb-merke på ryggen, slik at alle skal se hvem som er på veien. Fylling av flasker og lommer igjen, det er langt opp til Fokstua som er neste matstasjon. Natten begynner å sige på og en begynner å kjenne at en har vært på veien en stund, det murrer i beina, nakken begynner også å bli stiv.

Men her hopper ingen halte høns, på'n igjen! Bare stigning opp til Hjerkin. Tempoet er ikke lenger hva det var, men vi ligger godt an. Vi triller videre, bare 40 mil igjen å kjøre.

Hjerkin neste med fotografering, spøker og prater for å holde humøret oppe. Smil pent til fotografen, minst 10 meters avstand, et blink og det er gjort. Bildene fåes kjøpt på Valle-Hovin, om en kommer så langt da.

Fokstua, – skal smake med en kopp kaffe og kanskje massasje. Klokka er blitt ett og det er halvskumt på fjellet. Trolsk stemning, men hvem har tid til å tenke på det. Heldigvis så er det ikke så kaldt, veteranene snakker om den gangen det var minus 9 grader. Gode råd gis om hva en bør ha på seg på turen ned bakkene til Dovre. Selv har jeg tatt på meg nesten alt jeg har i veska mi. Skremmer sikkert bort huldra om jeg treffer henne. Hei hvor det går, har ikke råd til å bremse nå når jeg har så god fart. Men kjører jeg av nå, så er det over og ut. Det går bra, men hvor ble det av de andre. Det blir hardt å kjøre alene til Vinstra. Tåke har det også blitt, Skimter noen røde rygger et stykke foran meg, kan det være dem. Trækker på. Ja, jeg klarte det, spørsmål om hva som hadde skjedd men kan ikke gi noen forklaring. «Rulla» går. Det begynner å lysne. men tåke letter ikke. Hvor langt er det igjen

til Vinstra? Endelig, skiltet dukker fram med at det er igjen 1 kilometer til matstasjonen. Skal bli godt å få strekke bena.

Hvor ble de andre av? Er bare 6 mann igjen nå. Vi får prøve å holde sammen inn til Oslo.

Fåvang – Hvor langt er det dit? Klarer vel det på en time? Nei. Begynner å kjenne det nå, vi klarte det på en og halv. Kjøttkaker og poteter, spørsmål ved disken om og helle sausen over kjøttkakene slik at en vet hva som er hva. Tar heller brødmat. Det legger seg ikke som en klump i maven. Prater litt med servicefolkene og får noen gode råd for resten av turen. Hjelpkorpsset er på plass og tilbyr massasje for stive muskler. Bruker medbrakt Tiger Balsam og smører den mest utsatte delen av kroppen med spenol.

Er alle klare for resten av veien til Oslo og velfortjent hvile for legemet? Pen jente det der, hva gjør hun her blant oss tøffingene, skarp til å sykle var hun også, tar sin tur med

draing av resten av feltet. Tåka letter og humøret blir bedre. Pent her – nedover nederste delen av Gudbrandsdalen, dalen vier seg ut og Gudbrandsdalslågen flyter mere rolig. Er det en fisk som vaker? Nei, det begynner å småregne. Fint at en ikke kvittet seg med overtrekksdrakten. Duskregnet holder seg til Lillehammer, og bare 20 mil igjen., Folk begynner å våkne, og sannelig titter ikke sola fram, samtidig som Mjøsa kan sees. Lillehammer innbyr ikke til noen lang stopp, planen var å komme under 24 timer og vi ligger godt an til det.

Ferden fortsetter mot hovedstaden langs Mjøsa, det begynner å bli mere folk langs veien også. Mange bilførere rister på hodet, og tenker at «nordmenn er gale». Feltet har vokst på veien mot Brumunddalen, alle er oppe og gjør sin tørring i spissen. Men en vil ikke være med på det, få han bort, en for alle – alle for en, vekk med snylteren.

Brumunddal og sommervarme, hvor er



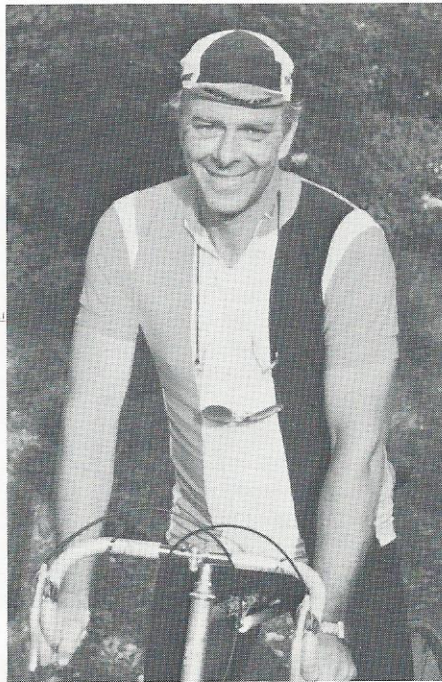
*Innkost Valle Hovin. Vår Torstein Reiersen nr. 5 fra venstre.*

følgebil? Den burde ha vært her nå slik at vi fikk av oss noen klær. Treffer to stykker som har ramlet av sprintgruppa og får høre nytt. Ny damerekord i år, tøffe greier, bare 12 minutter etter de beste gutta. Faren med Brumunddal er at det er for nære hjemme. Bare 13,5 mil igjen og 3 til neste matstasjon, jeg sykler i forveien for å se om jeg ser noen kjente slik at jeg kan bli kvitt noen klær. Utenfor Hamar står de, min egen supporterklubb, jeg blir kvitt overflødige klær og blir innsykklet av de andre. Bare to matstasjoner igjen, og så i mål med oss. Kort stopp på Stange og oppfylling av flasker og tømning av tank. Vi tar igjen flere og flere, humøret er på topp og alt går som smurt.

Ved Tangen sykler vi inn ei større gruppe. Så skjærer en ut og pang der ligger en av gutta i veien og skriker. Slikt kan skje, men burde ikke. Han som er årsaken til at avkjøringen skjedde er nære på å få seg en på pannen. Han får beskjed om at ser vi ham i målområdet så vil vi ikke være nådige. Sykebil kommer etter 30 minutter, og vår venn er ute av løpet med et brukket kraveben. Det kunne ha gått verre. Det han er mest bekymret over er at vi ikke klarer å fullføre på under 24 timer. Ønsker om god bedring, og god tur videre til oss som ikke fikk kjøre, ble gitt, før ferden gikk videre.

10 mil igjen, og dessverre en mann mindre, men fullføre skulle vi. Siste stopp før Oslo ble Dal, og da fikk vi **den** regnskura. Heldigvis ble vi ikke bløte annet enn på bena for vi sto under tak da skura fór forbi på sin vei nordover mot Mjøsdistriktet. De siste milene ble harde, så mye bakker trodde jeg ikke det fantes rundt Oslo. Hadde ikke før gjort oss ferdig med en, før det var bare å kaste seg framover og begynne på en ny. Opp til Gjelleråsen var der flere som hadde problemer og vi begynte på det andre døgnet.

Siste strekket fra Gjelleråsen gikk greit unna og ble en ren parade inn mot mål. Tiden ble for min del 24 timer og 42 min.



*Vel hjemme etter fullført styrkeprøve  
- Solberg.*

sekundene spiller mindre rolle i et slikt sykkelmaraton. Glad, men sliten kunne jeg hente mitt merke og diplom og etterpå kan jeg med stolthet si at jeg klarte det.

2. maskinist Reiersen rakk ikke toget på ettermiddagen fra sentralbanestasjonen, selv om det var planen, men fullførte det gjorde han også. Tiden hans ble mye bedre, 21 timer og 28 minutter, og kanskje hadde den blitt enda bedre om han ikke hadde hatt en velt like nord for Brumunddal.

Om jeg skal sykle styrkeprøven igjen? Ja, men da håper jeg at det går an å lure med flere fra Texaco, for bare fra en båt stilte det 13 stykker til start, og det var fra Prinsesse Ragnhild. Så får jeg fri i perioden når styrkeprøven går, så henger jeg meg på.

# Tur på Oslofjorden

Det er ikke så ofte anledningen byr seg til noe «sosialt samvær» utenfor kontortiden for oss her i Stortingsgaten. Vi har et funksjonærslag som har som oppgave å planlegge aktiviteter på dette område, men i den senere tid med mye usikkerhet angående firmaets fremtid, har arbeidet i funksjonærslaget vært heller dårlig. Men den 10. juni ble det arrangert båttur på fjorden for ansatte med ektefeller. Vi leide M/S LINDENES og bestilte sol.

Dagen startet med regn som formelig flommet ned, men da vi lettet anker fra Rådhusbrygge nr. 1 kl. 1700 skinte solen fra en skyfri himmel.

Vi fikk en alle tiders fin tur rundt på fjorden og koste oss med kylling, landgang med krabbe, reker, røkelaks og mye annet godt. Det er koselig for oss «landkrabber» å få litt føling med sjølivet også, selv om det den dagen heldigvis var stille sjø og strålende sol.

Vi håper alle at en slik tur kan arrangeres også neste sommer.

Det er dessverre ingen bilder fra turen, da ingen hadde husket å ta med kamera, men dere ser her bilde av M/S LINDENES.



## Østfold Maritime skole:

# Lang tradisjon i opplæring for sjømannsyrrket

(Sakset fra NSF 4/85).

Østfold Maritime Skole er en videregående skole med studieretning sjøfartsfag. Det er 120 år siden en begynte å undervise i sjøens yrker i Fredrikstad. Den gangen var det en ren navigasjonsskole. Parallelt med denne skolen ble det startet en 3. maskinistiskole i byen. Det skjedde i 1904. Denne skolen hadde sitt utspring i Fredrikstad Mekaniske Verksted og drev som kveldsskole. Undervisningen her ble ledet av ingeniører og fagfolk fra verkstedet, og den tok sikte på å kvalifisere arbeidere til mer krevende jobber på verkstedet. For om lag 8 år siden ble maskinistiskolen overført til Glemmen videregående skole som kan sammenliknes med det en før mente med yrkesskole.

- Skipsmekaniker er et nytt begrep innen maritimt språkbruk, og her har skolen gjort en innsats? Vi stiller spørsmålet til rektor ved Østfold Maritime Skole, Peter Zwilmeyer.

- Kanskje ikke helt nytt, men begrepet er blitt særlig aktuelt etter at de nye bemanningsforskriftene kom. Det har lenge vært arbeidet med å gi sjøens yrker en skikkelig yrkesstatus, og hva en enn kan mene om de nye bemanningsforskriftene, så

var de i alle fall med på å tvinge fram en fagutdanning og et fagbrev for det som til nå har vært underordnede sjøfolk, matroser og motormenn.

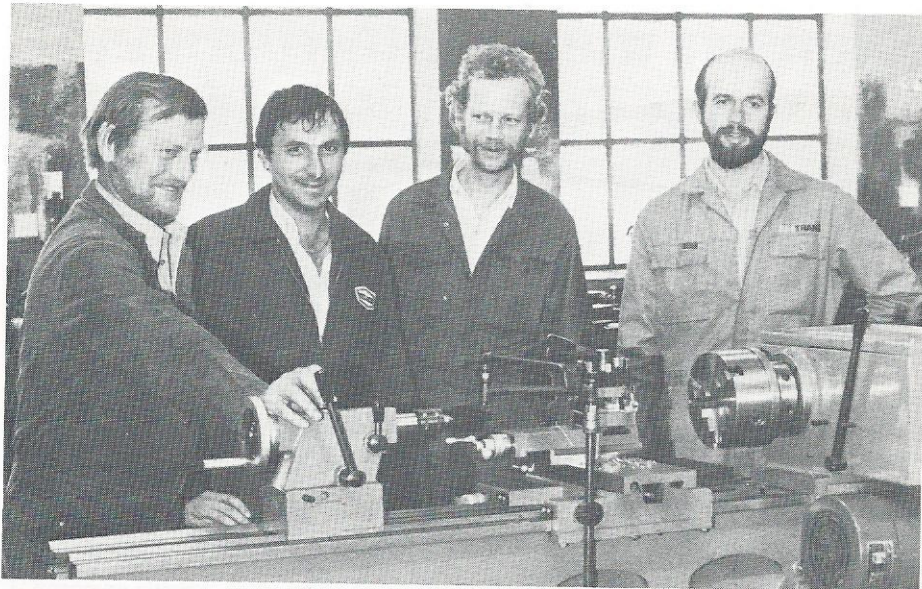
Zwilmeyer forteller at de begynte med 19 ukers-kursene i 1979. Dette er kurs for ledige sjøfolk, og det er sjømannskontorene som tar ut folk til kursene. De som går på dette kurset er sjøfolk som har vært ledige i forholdsvis lang tid, og et 19-ukers skipsmekanikerkurs gjør at sjansene for å komme ut blir langt bedre. De aller fleste som har tatt dette kurset kommer ut, forteller Zwilmeyer.

For å komme inn er første betingelse at en er hyresøkende, og at en har vært det i noen tid. Videre må en ha fartstid nok til å kunne mønstre som matros eller motormann. Ledige sjøfolk som ønsker dette kurset, som for øvrig blir arrangert flere steder, må henvende seg til hyrekontoret for å komme med.

Kurset er ikke eksamensrettet, men elevene får et papir på hva de har vært gjennom og at de har tilegnet seg visse ferdigheter og kunnskaper. Bl.a. må de plukke ned en større motor, 250-300 hk, sette den sammen igjen og så få den til å gå.

De som har gjennomført kurset med tilfredsstillende resultat, vil normalt etter et halvt år som skipsmekanieraspirant, eller skipsmekaniker på disp., bli godkjent som skipsmekaniker.

På 4 ukers-kurset hadde alle fast jobb i et



*Fra venstre Johannes Moe, Texaco Bergen, José Pousada, Texaco Norge, Leif Kilen, Texaco Bogota og Frank Johansen, Trans Tin.*

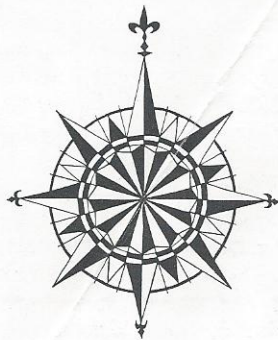
rederi, og alle hadde opplæringskontrakt med rederiet. Som et ledd i denne opplæringen var de blitt sendt til Østfold Maritime Skole, og hadde vært en uke på kurs da vi møtte dem.

Til nå var de godt tilfreds med kurset og opplegget på skolen, men de trodde at 4 uker ble knapp tid. De regnet ikke med at det ville bli så store endringer om bord selv om de gjennomførte skipsmekanikeropplæring og tok dette kurset. Mange hevdet at det vil være nødvendig å sende rederiledelsen og skipsførerne på kurs for at de skulle bli i stand til å verdsette de kunnskaper og ferdigheter som sjøfolk har. Det vil være liten nytte i å utdanne matroser og motormenn til skipsmekanikere hvis de rederiene og skipsførerne lærer litt mer om hva en fornuftig personalpolitikk er for noe.

Det hjelper lite å lære å sveise, hvis en ikke får praktisert sine kunnskaper. Det

samme gjelder for det øvrige en gjennomgår.

Ellers var det tilfredshet med at en nå endelig skulle få et papir på sine ferdigheter og kunnskaper og ikke bare et bevis for hvor lenge en hadde seilt og som hva.



# Gjensyn med båtflyktingene fra Texaco Baltic

Av Arne Eliassen.

I 1983 tok Texaco Baltic opp 79 forkomne sørvietnamsiske båtflyktinger i Sørkina-havet. Mat- og vannforsyningene hadde tatt slutt og situasjonen var kritisk. Datoen var 23. august, og nå, to år senere, ville flyktingene hedre sine redningsmenn og kvinner...

Overraskelsen og gleden var stor da undertegnede en kveld fikk telefon fra J. C. Jenssen med forespørsel om kona og jeg kunne tenke oss å være tilstede når båtflyktingene skulle markere toårsdagen for flukten fra Saigon og bergingen i Sørkina-havet noen dager senere. Og selvsagt var vi interessert!

Selv om rederiet hadde fått forholdsvis kort frist på seg til å ordne med billetter, hotell etc., ble dette elegant ordnet av JCJ og Hornfelt. Fra Trondheim kom stuert Bjerkan, Baltic's utrettelige «mor Theresa», Solfrid Thun, samt en av båtflyktingene, som har gjort trønder av seg. Et par av lærerne som flyktingene hadde i Bataanleiren på Filippinene var også til stede foruten en representant for Statens Flyktingesekretariat. Sistnevnte hadde også hatt en del å gjøre med «Baltic-gruppen» i Bataan.

Sammenkomsten var lagt til Løvenstad, hvor Rælingen kommune har et hus som







brukes til ulike aktiviteter av innvandrere og flyktninger fra forskjellige nasjoner.

Etter vietnamesisk skikk og bruk begynte festen (etter norske forhold) forholdsvis tidlig, allerede klokken 1500. I Vietnam blir forøvrig alle bordtaler holdt før man begynner å spise, noe JCJ mente var en dårlig skikk fordi man da kunne risikere å gi seg i kast med kald mat. Den samme JCJ leste dessuten opp en telex fra Texaco Baltic til stor applaus fra vietnameserne.

Maten ble servert på vietnamesisk vis, og hva rettene het eller inneholdt har ikke skribenten noen formening om, men det smakte godt og alle ble mette. Kanskje stuert Bjerkan fikk noen tips han kunne ta med seg hjem til Trondheim Kokk- og Stuertskole?

Etter maten viste undertegnede en lysbilde-serie som ble tatt opp under redningsaksjonen for to år siden, og den vakte enorm jubel. Det ble mange «hipp hurra for Texaco Baltic» før programmet var over.

Senere gikk praten livlig over en kopp kaffe og frisk frukt. Her var det ingen kontaktproblemer og det var imponerende

hvor godt tak de hadde fått på norsken etter såpass kort tid. Mange av dem mente at norsk var et vanskelig språk å lære, men viljen var tydeligvis tilstede i stort monn. Språket er jo selve grunnlaget for å komme seg fram, både når det gjelder arbeid og utdanning.

Hele 39 av de 79 båtflyktingene har slått seg ned i Norge. Resten bor hovedsakelig i USA, Canada og Australia. De som er kommet til Norge bor alle i Oslo-området, med noen få unntak.

I løpet av denne sammenkomsten ble det tatt mange bilder og utvekslet adresser, så dette var nok ikke siste gang båtflyktingene og Baltic-folk hadde kontakt med hverandre. La oss tro det er begynnelsen til mer varige forbindelser mellom folk fra to vidt forskjellige nasjoner og kulturer som begge har mye å tilføre hverandre.

På vegne av min kone og meg selv vil jeg takke rederiet og vietnameserne som gjorde denne sammenkomsten mulig. Lykke til videre!

## Takk for følge – Per Otto Svendsen



For oss tildels tilårskommende er begrepet flyttedag eller faredag kjent, og det knytter seg til den dag, da et leie eller tjenesteforhold opphører etter lovlig oppsigelse. I eldre språkbruk, særlig på landsbygda, var det vanlig at når innejenta, kokka, grisgutt-drengen og andre betydningsfulle personer skulle skifte beite, meldte de fra til husbonden eller gardkjerringa at de ønsket fare ved neste faredag med 3 mnd. varsel, som oftest var faredagene 14. april eller 14. oktober.

Hos oss i Texaco Norway A/S, hvertfall blant teknisk personell, ser det ut til at

faredag daterer seg til 1. september. Den 1. september i 1983 forlot Edmund Krøtø oss, og 1. september i år fløy vår medarbeider Per Otto Svendsen ut av redet så fjøra føk. Beklageligvis – for han var en sær god gutt, som likte seg «dønn ihjel» hos oss, blant medarbeidere ute på sjøen og også hjemme på kontoret – tror jeg. Dette var gjensidig.

Han som de gode gamle grisgutt-drengene fulgte spillets regler og vår husbond fikk melding om hans faretrang i god tid, hans vandring i uvisshetens grenseland skulle avsluttes 1. september 1985, og veien gikk til Lloyds som besiktigelsesmann.

Dette er jo heldigvis ingen nekrolog så jeg må jo ikke si at Per Otto var – han er – en fin medarbeider. Hans klatring til topps i maskinroms-leideren, hans teoretiske utdannelse og praksis også fra kateteret som den lærer-adjunkt han er, fikk vi stor glede av i de fem årene han var hos oss. De som har deltatt på våre seminarer og møter vil

også huske latteren, vitsene, det gode humøret og smørbukksmilet.

Kjære Per Otto, vi ønsker deg lykke til. Det er blitt noe stillere i våre lokaler.

*CJ*

## Kjell Aure – skifter beite

Etter 27 år i rederiets tjeneste har Kjell Aure – vår kasserer – funnet det tryggest å takke for tilbudet fra vårt datterselskap Norsk Texaco Oil om overføring dit som regnskapsfullmektig.

Som kjent føres vårt regnskap i oljeselskapet og det er nettopp dette arbeidet Aure skal medvirke til. Vi vil således ha nær kontakt med ham, men vil savne ham i vårt miljø.

Kjell Aure begynte hos oss 1. juli 1958 som vår yngste mann og har senere vært en trofast medarbeider. Den usikkerhet som har hersket hos oss nå i flere år var foranledningen til hans avgjørelse som vi meget godt forstår, – det var for ham sikkert ingen enkel sak.



Når man må forlate en skrantende mor er det jo godt å kunne gå til en frisk og sunn datter.

**LYKKE TIL!**

*CJ*

# JUBILANTER

30 år	Kaptein Petter Brandal	16. juli
	Kaptein Rindulf Horseng	10. november
25 år	Elektriker Arne Asp	12. juli
20 år	Arbeidsleder Peder Altø	1. april
	Maskinassistent Viktor Hustad	1. juni
	Kaptein Tore Pedersen	22. juni
	Kaptein Kjell Johansen	20. august
	Forpl.assistent Ragnar Johansen	31. desember
15 år	Motormann José Domingues	12. juni
	1. kokk Bjørnar Smelror	4. desember
10 år	Stuert Rolf Lauritsen	1. april
	Matros Juan Buceta	25. april



*Juan Buceta og José Domingues*



*Tore Pedersen*



*Rolf Lauritsen*



*Kjell Johansen*

# Båtenes posisjoner

## M/T «TEXACO BALTIC»

ser ut til å ha etablert seg i et fartsmonster med lasting i Venezuela og lossing i USA i New York, Boston og Portland ME. Litt variasjon er det blitt – så som 3 ukers ankring ved Trinidad i mai-juni måned. I juli lossing i Port Arthur og last samme sted for Las Minas. De første september-dager gikk ferden til Port Everglades i Florida like i hælene på orkanen «Ellen» som heldigvis hadde blåst fra seg. Og så igjen til Venezuela med lasteordre for New York.



## M/T «TEXACO BERGEN»

Fra og med mars til midt i september har skipet ialt foretatt 29 lastereiser.

I mars-april ble det stort sett engelsk kystfart med avstikkere til Rotterdam og Irland. Fra mai til september har fartsområdet vært noe mer «assortert» med endel lastinger i Brofjorden for Ghent, og et par reiser til svenske østkysthavner, den ene fra Bilbao.

I annen halvdel av september blir det bl.a. et par reiser fra Rotterdam til Pembroke.

Også i de siste måneder har skipet vært bortfraktet til andre selskaper for endel reiser og noe ventetid på last har ikke vært til å unngå, dessverre.



## M/T «TEXACO BOGOTA»

som startet året med ujevn beskjeftigelse og mye utchartring og venting, har etterhvert fått det travlere.

Utchartringen har fortsatt, men det er blitt betydelig mindre uvirksomhet. Fartsmonsteret har stort sett vært som før, vesentlig med lasting i Storbritannia og Sverige bare avbrutt av enkelte lastinger i Nederland, Irland, Frankrike og Belgia. All lossing har også foregått innen samme område. Skipet befinner seg i skrivende stund (9/9-85) i Ghent på reise 33 og ny utchartring forestår. Det er fortsatt mulig å komme opp i 50 reiser for året, om vi bare kan skaffe kontinuerlig beskjeftigelse for skipet.



## M/T «TEXACO NORGE»

Etter et «raid» på Vestafrikakysten i siste halvdel av mars måned, ble det Englandsfart frem til St. Hanstider. Senere har det vært en passende variasjon i fartsmonsteret mellom UK/Cont. og Skandinaviske havner. To anløp av hjembyen har det blitt siden sist, til glede antar vi både for besetningen og for familie og venner som bor slik til at besøk er mulig.



### M/T «TEXACO OSLO»

Det har ikke vært meget variasjon i fartsmønsteret i år. Av årets første 27 reiser, ble det lastet 21 ganger i Pembroke for diverse destinasjoner i UK og på kontinentet. Som beskjedne avbrekk i denne rutinen, ble det på 5 reiser lastet i Brofjorden. Bare en eneste gang ble det lastet utenom Pembroke/Brofjorden, nemlig i Antwerpen for lossing i København. Det ble også verkstedopphold i denne perioden fra 24/4-13/5 i Gøteborg, hvor det ble gjort et stort arbeide og forhåpentligvis også et godt arbeide som vi kan ha glede av lenge.



### M/T «TEXACO SKANDINAVIA»

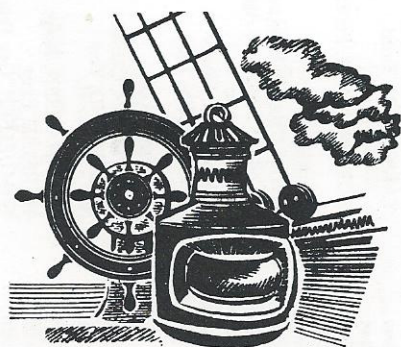
Siden forrige utgave av Texaco Tanker har ikke skipet forandret på sitt fartsmønster og frakter fortsatt forskjellige produkter rundt omkring i Det Karibiske Hav. For tiden er de på reise fra Punta Cardon (Venezuela) til Kingston (Jamaica), Port-au-Prince og La Romana (Dominikanske Republikk).

Deretter blir det sannsynligvis lasting i Venezuela eller Panama for en ny runde til forskjellige plasser.



### M/T «TEXACO STOCKHOLM»

forlot vi sist i fart i Mellom-Amerika og der har hun vært i hele 1985. Havner som går igjen omtrent hver måned er Coatzacoalcos, Puerto la Cruz, Las Minas, Balboa, San Jose, altså kort og godt kretsende rundt Panamakanalen. Da dette skrives er reise nr. 19 i år, lasting i Coatzacoalcos for Las Minas 25/9-1985. Som ifjor er det også i år blitt mye stilleligge med venting på såvel ordre som last.





Ajour pr. 12/10 1985.

M/T «TEXACO BALTIC»  
LDSF

Kaptein  
Overstyrmann  
1. styrmann  
1. styrmann  
2. styrmann  
Radiooffiser  
Arbeidsleder  
Skipsmekaniker  
Skipsmekaniker  
Skipsmekaniker  
Skipsmekaniker  
Skipsmekaniker  
SMA  
SMA  
SMA  
SMA  
Matros  
Maskinsjef  
1. maskinist  
2. maskinist  
Maskinass.  
Elektriker  
Pumpemann  
Reparatør  
Motormann  
Motormann  
Forpl.sjef  
Kokk  
Forpl.Lass.  
Forpl.Lass.  
Forpl.Lass.

MEISLAND, Lois  
DYB, Ivar  
STOKNES, Odd Einar  
TARALDSEN, Trond  
GULBRANDSEN, Per Lasse  
OLSEN, Per  
PUGA, Cabaleiro Francisco  
GUNDERSEN, Knut Age  
SOARES, Jose  
JOHANSEN, Johnny  
KRISTENSEN, Knut  
HANSEN, Robin  
BRYNTESEN, Christer  
DYBESLAND, Tom  
ABRAHAMSEN, Bjørge  
HAREIDE, Einar  
SAMUELSEN, Geir Petter  
STI, Rolf  
FORSJORD, Arne  
THARALDSEN, Ole  
THUN, Solfrid  
FORSJORD, Aud

M/T «TEXACO BERGEN»  
LEWP

STØLLANN, Alf  
RAFAELSEN, Idrar  
ELVEVOLD, Ottar  
BØE, Roar  
WALLIN, Rune  
MOE, Johannes  
RISAN, Bjørn Eivind  
HOLBERG, Thor  
STRAND, Tore Andreas  
ERIKSEN, Bøglid  
STØYVA, Tore  
WASHINGTON, Rodriguez  
SVANES, Bjørne  
SKOG, Kjell  
EIDNES, Jan Helge  
GRANDE, Roald  
RØNNING, Erik  
ROEL, Audun  
ØVERKIL, Dagfinn  
GJERTSEN, Gunn  
RAFAELSEN, Edith

M/T «TEXACO BOGOTA»  
JXHS

SØBSTAD, Einar  
GJERDE, Georg  
SKJØNNSFJELL, John  
DAHL, Reidar  
OTTENSEN, Wenche  
OLSEN, Oddvar  
FALLANG, Per Oscar  
KILEN, Leif  
ROKSTAD, Øyvind  
SKOTTE HANSEN, Jørn  
WÆRNES, Trond  
OLSEN, Lars Erik  
KALLEBERG, Karsten  
ENGELLI, Gunnar  
PALACIOS, Oscar  
TØNNESEN, Hans  
KAUFMANN, Svein  
BOLKAN, Børje  
LIA, Øyvind  
HUSØY, Jarle  
ROBERTSEN, Rune  
FERNANDES, Serafinn  
HALSE, Ingemund  
ANDREASSEN, Bjørn  
TSHORZ, Rainer  
LIA, Mona  
ANDREASSEN, Liv

M/T «TEXACO NORGE»  
LCWN

PEDERSEN, Tore  
HOVD, Armand  
JOHANSEN, Jon  
STADSØY, Tronn  
KRISTIANSEN, Elin  
KRISTIANSEN, Ivar  
POUSADA DE LA TORRE, Jose  
KARAMAN, Mustafa  
REINE, Jan Tore  
LILLEVIK, Rune  
SKOGHEIM, Bjørn  
EEK, Jarle  
STILLESBY, Tron  
NYGÅRD, Børre  
SCHEFTE, Andreas  
KAIK, Hans  
OHLEN, Finn Egil  
SKATLAND, Karl  
WISLØFF, Karl  
RØNNE, Johan  
LJONE, Steinar  
MYRAIN, Dagfinn  
BEKKELUND, Svein  
PEDERSEN, Jan  
SAMNØY, Gisleang  
ARNESEN, Elin  
DALEN, Karen



M/T «TEXACO OSLO»  
JXLA

Kaptein  
Overstyrmann  
1. styrmann  
2. styrmann  
Radiooffiser  
Arbeidsleder  
Skipsmekaniker  
Skipsmekaniker  
Skipsmekaniker  
Skipsmekaniker  
Skipsmekaniker  
Skipsmekaniker  
SMA  
SMA  
Matros  
MÅtros  
Leitmatros  
Maskinsjef  
1. maskinist  
2. maskinist  
Maskinass.  
Elektriker  
Elektriker  
Reparatør  
Motormann  
Forpl.sjef  
Kokk  
Forpl.ass.  
Forpl.ass.  
Forpl.ass.

SVANTESON, Thomas  
SOLBERG, Odd Egil  
HUSVEGG, Erik  
HANSEN, Karsten  
HELLAND, Lillian  
SVENDSEN, Torgeir  
GRINNBØ, Bjørn  
FALLESEN, Arne  
THUN, Terje  
BUCETA, Juan V. Perez  
GJUV, Raymond  
KVÆRNENG, Jan Erik  
EVENSEN, Erik  
MØVIK, Jonny  
MØRCH, Per  
AAS, Astor  
BJØRKMØ, Torvald  
MÜLLER, Walter  
JOHANSEN, Svein  
KOBBERNES, Thor  
ESE, Johnny  
SØRAA, Roy  
LAURITSEN, Rolf  
ERDAL, Atle  
AAS, Gerd  
RASCH, Nora  
JOHANSEN, Ragnar

M/T «TEXACO SKANDINAVIA»  
LEID

JOHANSEN, Kjell  
FRAMMARSVIK, Helge  
SLOTNES, Odd  
JOHANSEN, Anne Lene  
ODBERG, Øivind  
LUND, Rård  
JAKOBSEN, Petter  
MICHELSEN, Jan Erik  
GEY QUINTANS, Manuel  
FAHRE, Ragnar  
GROVASSBAKK, Sture  
OSBORG, Øystein  
BUHAUG, Steinar  
CALVAHAL, Jesus  
SØLBERG, Karl Fredrik  
HEINE, Günter  
RIIS, Oddvar  
MATHISEN, Hugo  
IVERSEN, Terje  
BJØNTEGÅRD, Trond  
HEGSBRO, Klaus  
DAHL, Lars  
PETTERSEN, Nils  
DYRØY, Kari  
GRØNDTVEIT, Svanhild  
PETTERSEN, Åse  
ODBERG, Reidun

M/T «TEXACO STOCKHOLM»  
LGBR

HANSEN, Helge  
DANIELSEN, Jan Inge  
REINERTSEN, Svein  
ØVERGAARD, Ole Mads  
SÆTHER, Torbjørn  
MARTINSEN, Kåre  
ORHOLM, Pål  
BRUNES, Steinar  
BARTH, Hans  
SKJELBRED, Roger  
SØRDAHL, Asbjørn  
JØRGENSEN, Jan Erik  
LUNDE, Trine Synnøve  
GABRIELLI, Linda  
TØRUM, Bjørn  
HANSEN, Per Arne  
HALVORSEN, John  
GUNDERSEN, Tor  
SMELROR, Bjørnar  
GRANEGGEN, Svein  
WÆRNES, Vera  
HAUGEN, Else Marie

# Folk i land

Pr. 12/10 1985

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

## *Kaptein:*

Sannerød, Frank (D)  
Brath, Otto (F)  
Brandal, Petter (S)  
Einvik, Sverre (D)  
Flø, Svein (D)  
Horseng, Rindalf (D)  
Lien, Steinar (D)  
Lia, Arne (D)  
Bakke, Idar

## *Overstyrmenn:*

Apold, Oddvar (D)  
Aurstad, Dag (D)  
Baade, Jarle (D)  
James, Asbjørn (D)  
Mørkesdal, Roald (D)  
Paulsen, Willy (D)  
Sagebakken, Terje (D)  
Stensvold, Bjørn

## *1. styrmenn:*

Sivertsen, Harald (F)  
Brekke, Ragnar (D)  
Antonsen, Kjell (S)  
Bjelland, Hjalmar (D)

Jacobsen, Bent (D)  
Jenssen, Bjørnar (S)  
Jensen, Vidar (D)  
Rosseland, Per (D)  
Steffansson, Kristian (D)  
Sem, Dag (D)  
Talberg, Mindor (D)  
Vaagan, Olav (D)

## *2. styrmenn:*

Andersen, Ole Kr. (F)  
Ranheim, Remy (D)

## *Radiooffiserer:*

Jensen, Eva M. (F)  
Grønvold, Gro (D)  
Solberg, Hallgeir (S)  
Andheim, Tone (S)

## *Maskinsjefer:*

Størdal, Øivind (D)  
Johnsen, Einar (D)  
Lund, Manfred (D)  
Nodeland, Bjarne (D)  
Olsen, Nils H. (P)  
Røstad, Thor (D)  
Sørø, Bjørn (D)  
Strandeliid, Torkel

## *1. maskinister:*

Johansen, Harald (D)  
Bjeren, Terje (S)  
Froiland, Kjell (D)  
Garder, Arthur (D)  
Haugen, Dagfinn (D)  
Johansen, Odd (P)  
Nøtsund, Olav (D)  
Steinbru, Kåre (D)  
Wingstermes, Geir (D)

## *2. maskinister:*

Breivik, Willy (F)  
Helle, Olav (SK)  
Baastad, Steinar (D)  
Edvardsen, Randor (F)  
Holst, Odd (D)  
Larsen, Torgeir (D)  
Reiersen, Torstein (S)  
Sørvik, Dagfinn (D)  
Tørring, Anton (D)  
Utseth, Kjell (S)

## *Elektrikere:*

Jenssen, Arvid (D)  
Albertsen, Rune (D)  
James, Geir (S)  
Maasø, Arvid (D)  
Aakre, Stein (D)

## *Pumpemenn/Reparatører:*

Nilsen, Jan Egil (D)  
Bøe, Jan E. (S)  
Follestad, Ragnvald (F)  
Hansen, Arne M.

## *Arbeidsledere:*

Alto, Peder (F)  
Bystøl, Anders

## *Skipsmekanikere:*

Klund, Rolf (F)  
Äijälä, Pentti (S)  
Andresen, Kåre W. (D)  
Bårdsen, Aksel (S)  
Domingues Rodriguez, Jose (D)  
Fjeld, Jan A. (F)  
Hageskal, Einar (M)  
Høgenes, Odd (S)  
Hansen, Sigve (SK)  
Hustad, Victor (D)  
Ingebrigtsen, Harald (F)  
Johannessen, Adolf (D)  
Nielsen, Kjell (D)  
Olsen, Ragnar J. (D)  
Peter, Mihaly (D)  
Nielsen, Torbjørn (D)  
Røstad, Odd (S)  
Sørensen, Harald J. (D)  
Skipnes, Ingvar (D)  
Tagkus, Ahmet (D)  
Øberg, Jørn (F)

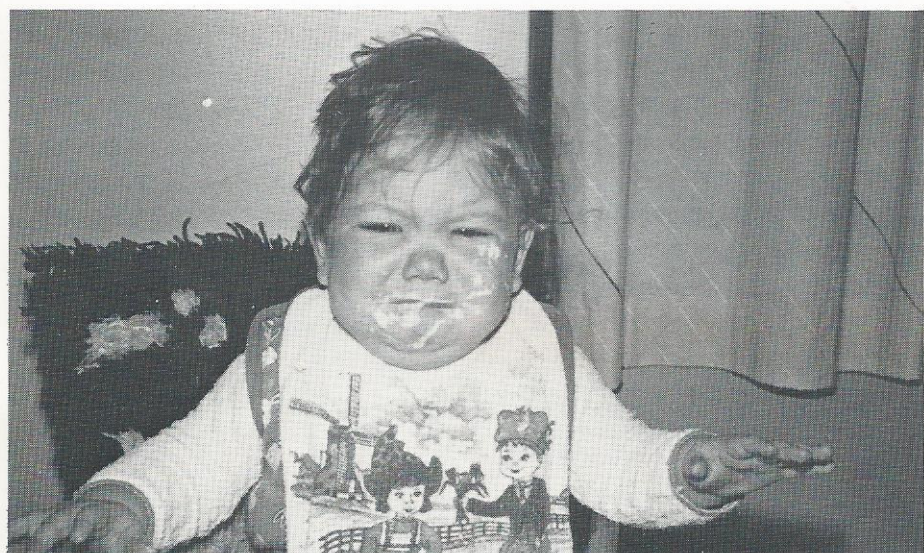
## *Forpleiningssjefer:*

Dalby, Pål (D)  
Edvinsen, Stig (D)  
Eliassen, Jack (S)  
Kjærstad, Bjarne (F)  
Rønning, Mona (D)  
Stensbøl, Johnny (D)  
Søvde, Ansgar (D)  
Vee, Johannes (D)

## *Kokker:*

Bryntesen, Arnt (D)  
Bernhoft, Albrig (D)  
Hoivaag, Bernt (SK)  
Jacobsen, Per B. (D)

# «DAGENS»



*ved maskinsjef Nils Olsen's datter Marie.*

## STORMSVALEN

Stormsvalen ruger, hvor landet glipper; –  
jeg har hørt det selv af en gammel skipper.

I skumkammens fråde vingerne dynker hun;  
rullingen træder hun; aldrig synker hun.

Med havet hun daler, med havet hun stiger;  
i havblikk hun tier; mod storm hun skriger.

Det er en færd mellom flyven og svømmen,  
som midt mellem himmel og afgrund drømmen.

For tung for luften, for let for bølgene –;  
digterfugl, digterfugl, – der har vi følgerne!

Ja, og hvad værst er, – i lærdes øjne  
gælder det meste for skipperløgne.

*Henrik Ibsen*