

TEXACO
texaco tanker

NR.1 1981





texaco tanker

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

REDAKSJONENS ADRESSE: Texaco Norway A/S
Postboks 1680, Vika
OSLO I
Tlf. 418685

★ I Redaksjonen ★



REDAKTØR: Nina Rudi Krøtø



REDAKSJONSSEKRETÆR OG FOTOGRAF: Endre Ording Sund



LAY OUT: Morten Riis

AV INNHOLDET NEVNER VI:

- side 3 - Fra redaksjonen
- " 4 - Dokking M/T "TEXACO OSLO"
- " 7 - M/T "ITALIA"
- " 8 - M/T "TEXACO BELGIUM"
- " 9 - TEXACO SKIING
- " 11 - Mannskapskonferanse
- " 15 - Kontorkaptein med lopper i blodet
- " 19 - Bensinprisene
- " 20 - Referat fra siste rederistyremøte
- " 28 - "Brøndevisnise"
- " 31 - En personling oppfatning av en underlig tidsalder
- " 33 - Elise - "mønstrer av "
- " 37 - "Karibisk drømmetilværelse"
- " 39 - M/T "TEXACO SKANDINAVIA"
- " 40 - "Brev fra Elise"
- " 45 - Jubilanter
- " 46 - Båtenes posisjoner

* Fra redaksjonen *

Fraktmarkedet har utviklet seg fra dårlig til elendig den siste tiden. For VLCC-tonnasje er markedsutviklingen så elendig at en rekke skip er på vei mot opplagsbøyene. Hittil har desverre få redere valgt å hugge opp sin VLCC-tonnasje. Det ser ut til å være det eneste som på sikt kan føre til balanse i markedet. Pr. idag betales en tur fra AG til Europa med W24. Dette er så lavt at det ikke engang dekker reiseutgiftene på rund-tur basis. En av grunnene til at eierne av VLCC'ere har kviet seg for å legge opp sin tonnasje har vært at VLCC'ere fra 70-73 neppe noensinne vil bli ombygget for å tilfredsstillende de nye IMCO-reglene og dermed er det tvilsomt om de noensinne vil komme ut av opplagsbøyene igjen.

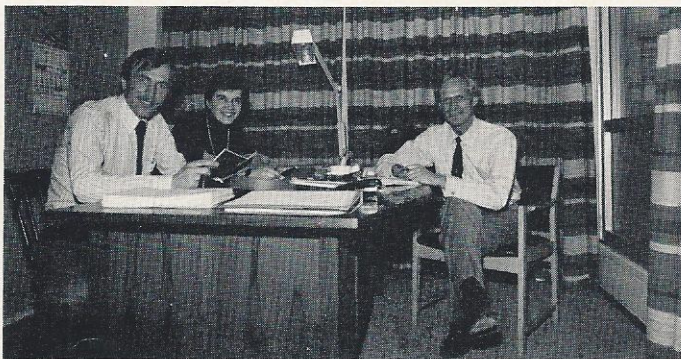
Importen av råolje til USA og vest-Europa har gått sterkt ned det siste året. Dette medfører selvsagt mindre etterspørsel etter tanktonnasje. En megler i London uttrykte nylig ganske korrekt: "Tankers are slow steaming into lay-up".

Markedet for våre skip i 20-30.000 tdw klassen har også forverret seg betraktelig den siste perioden. Den gjennomsnittlige rate Karibien - US East Coast var i mars ca. W135, faretruende lavt sier enkelte innen meglerkretser. Andre uttaler at det p.t. er uansvarlig å bygge ny tanktonnasje overhodet.

For Texaco Norway's vedkommende leverte vi i 1980 et resultat med regnskapsmessig balanse etter nedbetaling av pantegjeld, avskrivninger, avsetninger, etc. Året 1981 ser hittil ut til å gi oss et regnskapsmessig resultat i omtrent samme størrelsesorden.

Særlig positivt har det vært for redaksjonen å få en rekke gode innlegg til Texaco Tanker. Spesielt vil vi takke T. Svendsen for hans mange bidrag til avisen. Vi håper noen av hans innlegg vil være utgangspunkt for en debatt om samarbeids- og driftsformer innen rederiet.

Endre Ording Sund.



DOKKING - M/T "TEXACO OSLO"

Onsdag 27.november 1980 brøt det ut brann ombord i "TEXACO OSLO" med en meget tragisk utgang, i og med at den meget avholdte og dyktige telegrafist Aud Skjellerud omkom.

Midtskipet var mer eller mindre utbrent, og en meget omfattende reparasjon var nødvendig. Det ble da bestemt at skipet skulle samtidig gjøre unna periodisk dokking. Dette resulterte i en heller lang ventetid for skipets mannskap. De hadde vært igjennom en meget slitsom tid, og undertegnede som også var tilstede i sjøretten kan ikke få fullrost kaptein Meisland og hans mannskap for den innsatsen de gjorde under den dramatiske brannen. For å sitere konsul Storhaug fra konsulatet i London: " De har gjort alt hva man med rimelighet kan forlange av et menneske".

Det ble bestemt å gå til Humber Graving Dock i Immingham, og skipet ankom 11. desember. For å begynne med det mest omfattende, nemlig brannskaden, så ble hele midtskipet "strippet" ned så det var kun nakne jernskrott igjen. Det ble deretter gradvis bygd opp til en total fornyelse av innredningen. Dette ble selvfølgelig gjort i henhold til regler fra "Skipskontrollen" og Lloyds Register of Shipping. Det ble også foretatt modifikasjoner med det elektriske anlegget midtskips for å forhindre at slike ulykker skal oppstå i fremtiden. Det er jo blitt litt av problem etterhvert å skaffe tilveie likestrømsutstyr, og dette nødvendiggjør mer bruk av vekselstrømutstyr som igjen betyr større belastning på omformere eller montering av flere enheter. Det ble etter hvert helt klart at dette ikke var noe effektivt verksted med erfaring fra nybygg, og "finishen" ble da også deretter. Men sikkerhetsmessig så skulle innredningen ikke være noe dårligere enn på et hvilket som helst nybygg. Tiden ble heller ikke overholdt da underleverandører ikke klarte å levere materiell til rett tid. Innredningen var ikke ferdig avgangsdagen 21.februar med den følge at tømmermann måtte påmønstres for å fullføre jobben.

Antikollisjonsutstyr ble overført fra "TEXACO BELGIUM" og montert inn samtidig med oppbyggingen av midtskipet, det har dessverre vært en del igangkjørings-vanskeligheter med dette. Vi håper det vil rette seg slik at man får nytte av utstyret.

Tilbake til periodisk dokking så var det på grunn av meget knapp tid en ufullstendig spesifikasjon som kom verkstedet i hende, og utgangspunktet var ikke det aller beste med hensyn til forberedelser. Det ble da også en god del ekstraposter etter hvert som var helt nødvendige, i første rekke en meget stor jobb på roret som krevde dokking to ganger. Denne jobben alene kostet noe rundt 180.000 norske kroner, men som man kan se av bildene så var det helt nødvendig at en skikkelig jobb ble gjort. Av andre større arbeider kan nevnes at samtlige lossepumper ble tatt i land for full overhaling og dette ble også en meget kostbar affære. Når det er sagt så kan det nevnes at etter overhalingen av nevnte pumper så har oljeforbruket sunket så mye, at i realiteten har man vel ikke råd til ikke å ha losseutstyret i orden. Vi regner med å inntjene hele utgiftsposten på lossepumpene i løpet av 50 lossehavner. Når også i tillegg 17 lasteventiler ble tatt i land for overhaling, har sannelig pumpemann Hansen litt å forsvare når det gjelder lossetid. Vinsjen på akterdekket ble fullstendig overhaldt, navigasjonslys montert i henhold til Skipskontrollens regler og sakser for låsing av ankerkjetting ble delvis fornyet.

I maskinen ble 3 rammelagre, 3 veivlagre med respektive sidelagre og 3 krysslagre med respektive sidelagre klasset på hovedmaskin, begge turboladere overhelt og samtlige ventilrister for spyleregister rengjort og overhelt. Kondenseren var i meget dårlig tilstand og ca. 300 rør ble skiftet. Eksoskjelen ble kjemisk rengjort og av elektriske ting kan nevnes at en generator var i land for overhaling.

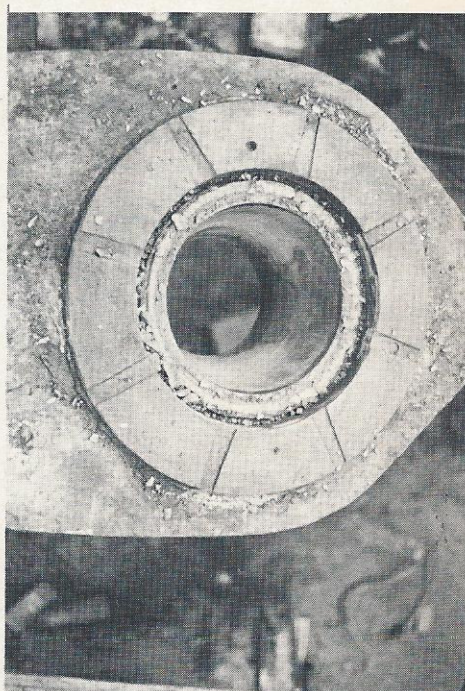
Hva sitter man igjen med av inntrykk etter å ha dokket i England? For det første effektiviteten som er heller dårlig, og snekkerarbeidet som var hovedjobben i dette tilfellet var ikke av det beste. Men to ting de virkelig kunne, var å arbeide med Doxford (det er ikke mange verkstedene igjen med Doxford-erfaring) og de dampdrevne lossepumpene. Når man ser bort fra tiden de brukte så gjorde de en meget god jobb. En ting på minus-siden var at det vi kaller for vedlikeholdsarbeide måtte først godkjennes av den lokale fagforening. Dette medførte at de nektet oss å utføre enkle vedlikeholdsarbeider, som etter hvert ble en kilde til irritasjon. 73 dager ble det totale opphold og en ting er i hvert fall sikkert; det ble ikke felt en tåre fra besetningens side da båten gikk fra verksted. En annen ting er også helt på det rene, undertegnede kommer ikke til å feriere i England i nærmeste fremtid.

Til slutt en honnør til skipsledelsen og øvrig besetning for fin innsats og tålmodighet under det lange oppholdet.

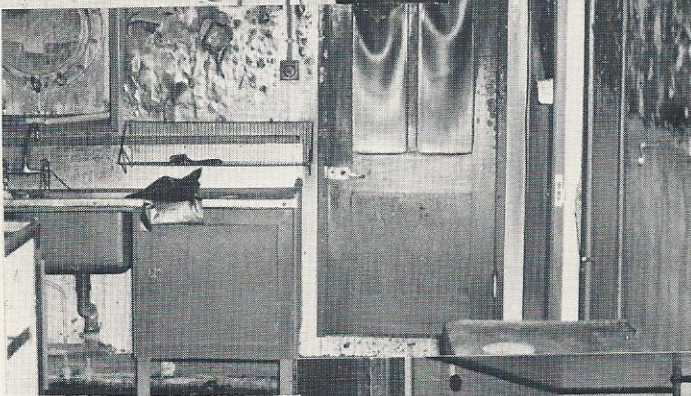
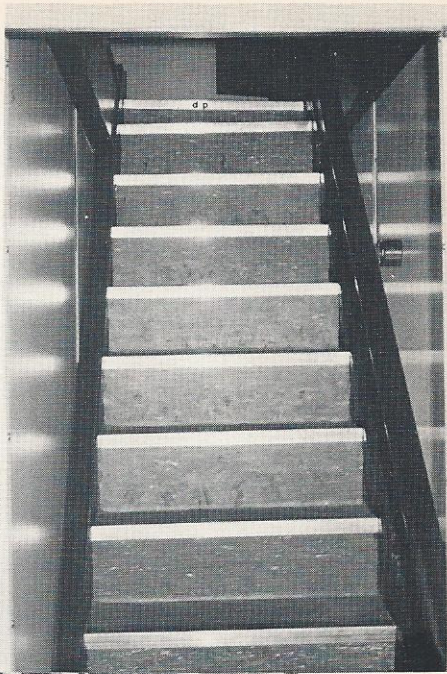
PER OTTO SVENDSEN



RORSTAMMEN ETTER OPPBYGGING VED
HJELP AV SVEISING

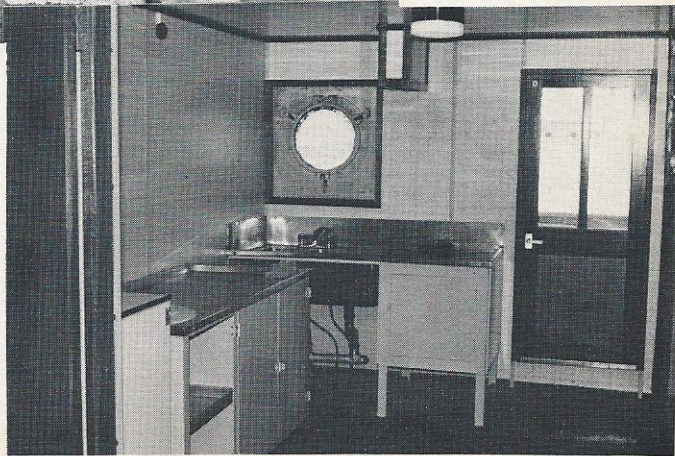


NØD "THRUST" LAGER FOR RORET ETTER
AT NY HYLSE ER MONTERT



LEIDER I INNREDNING
MIDTSKIPS FØR OG
ETTER BRANNEN.

PANTRY MIDTSKIPS
FØR OG ETTER BRANNEN



M/T ITALIA

Johan Karsten Hallén ble født 31.juli 1903 i Kolbjørnsvik, Hisøy. Han begynte til sjøs i 1919 og seilte da på skonnerten "Ester" av Skien. Videre tok han styrmannseksamen i 1925 og skipsførereksamen i 1932 i Arendal. Hallén har seilt på en rekke skip inklusive MT" South America" av Oslo og ble i 1933 fører av MT"Solitaire" tilhørende det daværende Texas Company(Norway) hvor han fortsatte å seile på forskjellige skip til han sluttet i 1967. Han var også ansatt i 2 år som bestyrer ved Texaco's tankanlegg i Kristiansand.

I juni 1940, ombord MT"Italia", ble Hallén torpedert syd for Irland. Skipet kom i brann, totalforliste og 19 mann omkom. Her er historien om MT"Italia"s krigsforlis.

Den 21.mai 1940 avgikk vi Port Arthur, Texas, med 13.000 tonn flybensin og 165 tonn smøreolje. Bestemmelsesstedet var Milford Haven, England. Reisen gikk om Bermuda, hvor vi skulle samles i konvoy på ca. 50 skip før turen over Atlanteren. Som eskorte hadde vi med oss en såkalt hjelpekrysser, noe som i virkligheten var et gammelt passasjerskip utstyrt med forskjellige skyts. Reisen forløp uten nevneverdige vanskeligheter inntil morgenen den 14.juni, da vår eskorte ble avløst av 2 engelske destroyere. Vi ble deretter delt opp i to konvoier med 1 destroyer hver som eskorte. Imidlertid forsvant vår eskorte utpå kvelden, så vi fortsatte uten beskyttelse.

Rett før midnatt den 14.juni ble skipet plutselig truffet av en torpedo, antagelig i brenseloljetank eller aktere kofferdam mellom nr.10 lastetank og maskinrommet og enorme flammer oppsto. Livbåtene midtskips ble låret til vannflaten, livbelter og livbøyer kastet overbord. Flammene spredte seg med voldsom fart, og akter ble det observert at mannskapet hoppet overbord. Livbåtene der var i flammer og det var umulig å komme seg midtskips. Det var flammer overalt, til og med på sjøen, og skipet sank hurtig med akterenden først. Styrbord livbåt midtskips, som hadde motor, ble satt på vannet og klarte å komme seg ut av flammehavet. Da sjøen begynte å komme over akterdekket, ble babord livbåt midtskips satt på vannet bemannet med undertegnede og 3 mann. Alle de 7 som hadde oppholdt seg midtskips i ekslosjonsøyeblikket, var nå kommet klar av flammene. Under letingen som foregikk i de neste 3 timer, ble bare 9 mann fra akterskipet funnet. De kunne senere fortelle at ved eksplosjonen ble maskindørene sprengt, mannskapslugarene fylt med gass og røyk og det begynte straks å brenne overalt. Allerede forbrente, syntes det nytteløst å slå seg gjennom flammehavet. Livsgnisten til å overlevet ved å hoppe overbord syntes nyttesløst. De hadde havnet rett i et inferno av brennede bensin.

MT"Italia" hadde totalt en besetning på 35 mann hvorav 16 ble reddet og 19 satte livet ved torpederingen.

Den 15.juni ble vi tatt ombord i H.M.S. "Fowey". Sjefen der kunne fortelle meg at han var konvoiens eskorte, men at han hadde blitt beordret til å lete etter et annet fartøy, noe som viste seg resultatløst.

Den 16.juni ble vi landsatt i Plymouth hvor vi var ca. 14 dager før vi fikk anledning til å gå ombord i MT"Galia" (også tilhørende The Texas Company). Alle vi 16 overlevende ble brakt til Port Arthur, Texas, hvor vi oppholdt oss til vi fikk mønstre på igjen. Under hele perioden etter torpederingen gikk vi på full hyre og fritt opphold, noe vi var The Texas Company meget takknemlige for.

Johan Karsten Hallén

Vågsbygd, 10.oktober 1980.

Etter ulykken ombord i "Italia", sto følgende epistel i en engelsk avis:

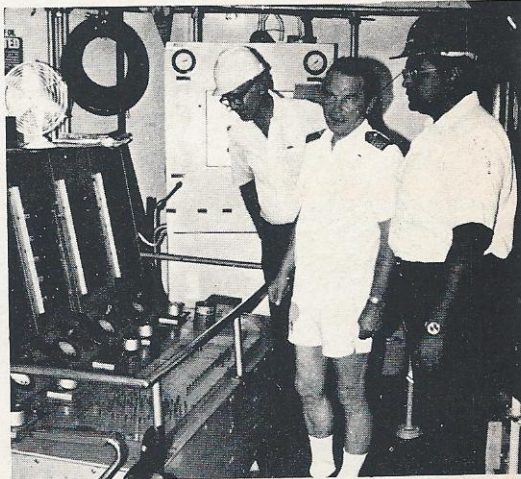
"He sat on a stool in the Goodhue coffee shop, staring with unseeing eyes over food he really didn't want.... A tall, grim man, some 6ft.8 in. i height, living with a memory indelibly engraven on his mind... Other patrons chat and laugh animatedly all around him but he doesn't see them, gives them no heed.. He finishes his meal, picks up the check listlessly, pays the cashier, and disappears into the lobby with drooping shoulders and a spiritless tread... His ship, the Norwegian tanker "Italia", was torpedoed June 14 and he lost 19 members of his crew. Time will heal the wound, no doubt, but temporarily at least, Captain K. Hallén, the tall Norwegian Viking, is not the same man we met when he was Master of the "Nueva Granada" in 1938... Nor is the world of 1938 quite the same place either. "



M/T TEXACO BELGIUM

For fem år siden var T/T "TEXACO BELGIUM" det første fullt automatiserte tankskip som anløp Pointe-a-Pierre, Trinidad.

Før jul gjorde "BELGIUM" igjen historie da hun lastet den største last med Lube Oils som noen sinne er lastet på Texaco Trinidad anlegget. Under ledelse av ass.superintendent Tony Mendes tok de ombord lasten på 139.000 barrels Lube Oils fordelt på syv tanker i løpet av ca. 92 timer. Skipet gikk deretter til Port Arthur.



Assistant Superintendent (S & D) Tony Mendes, Superintendent Lube Oil Plants Ken Mohammed and Captain Peter Brandal check the light panels of the fully-automated 'Texaco Belgium', and confirm a cargo of 139,000 barrels of Lube Oils loaded from the Pointe-a-Pierre Refinery.

TEXACO SKIING

MORTEN RIIS LEGGER SISTE
HÅND PÅ VERKET.



J.D.PEDERSEN, N.R.KRØTØ, A.K.RØYSEM
E.STEPHENSEN, M.RIIS OG P.O.SVENDSEN
GJØR SEG KLARE FOR TEXACO VINTERLEKER



P.O.SVENDSEN - FØR START
PÅ BAKSIDEN AV LUEN STÅR
DET: "FOLLOW ME" - DET
VISTE SEG SENERE Å IKKE
HOLDE STIKK.



EVY ROEN OVERREKKER PREMIEN
FOR FLEST MIL I JAN/FEB-81.
J.D.PEDERSEN HAR GÅTT
511 KM PÅ SKI I DENNE
PERIODEN.



PLAYGIRL INC.

PHILADELPHIA - P 25763 U.S.A.

CENTERFOLD DIVISION

LONDON OFFICE U.K.

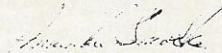
DEAR MR. JENSSSEN,

YOUR NAME HAS BEEN SUBMITTED TO US WITH YOUR PHOTOGRAPH,
AND I REGRET TO INFORM YOU THAT WE WILL BE UNABLE TO USE YOUR
BODY IN CENTREFOLD.

ON A SCALE OF 0 - 10 YOUR BODY WAS RATED - 2 BY OUR PANEL
OF WOMEN RANGING IN AGES FROM 60 - 65 YEARS. WE TRIED TO ASSEMBLE
A PANEL IN THE AGE BRACKET OF 25 - 35 YEARS, BUT WE COULD NOT GET
THEM TO STOP LAUGHING LONG ENOUGH TO REACH A DECISION.

SHOULD THE TASTE OF AMERICAN WOMEN EVER CHANGE SO
DRASTICALLY THAT BODIES SUCH AS YOURS WOULD BE APPROPRIATE IN
OUR CENTREFOLD, YOU WILL BE NOTIFIED BY THIS OFFICE. IN THE
MEANTIME, DON'T CALL US, WE'LL CALL YOU.

SYMPATHETICALLY,



AMANDA SMITH

EDITOR (GLAMORGAN BRACH)

P.S. WE DO COMMEND YOU FOR YOUR UNUSUAL POSE.
WERE YOU WOUNDED IN THE WAR OR DO YOU RIDE
YOUR BIKE ALOT ?

Redaksjonen har ad omveier fått tak i en kopi av dette brevet fra
bladet Playgirl til vår personalsjef J.Jenssen. Som de fleste vet
så stiller ikke lenger Jenssen i "lettvektsklassen".

MANNSKAPS- KONFERANSE

Som det vil fremgå av T. Svendsens referat fra siste Rederistyremøte, så ble det besluttet at rederiet skulle avholde en Mannskaps-konferanse høsten- 81. Tidsrommet for konferansen er satt til 30. august - 3. september 1981. For å orientere samtlige seilende om konferansen trykker vi i Texaco Tanker et utdrag av det unummererte sirkulære vi sendte ut til skipsledelsen 19. februar i år:

Mannskapskonferansen vil bli avholdt som et forsøk og målsettingen er:

- orientere om forhold innen rederiet, synspunkter og målsetting osv.
- drøfte besetningens synspunkter og roller i nåværende og fremtidig skipssamfunn.
- gi R/L impulser om hvordan den desentraliserte driftsform fungerer i praksis sett fra besetningens side.
- drøfte spørsmål som er av betydning for såvel R/L

Vi ønsker 2 representanter fra hvert skip. De enkelte skip velger sine representanter til møtet blant dem som er ombord eller befinner seg hjemme på det aktuelle tidspunkt, avhengig av hva man mener er økonomisk/praktisk ønskelig. Hvis det er nødvendig med vikar ombord i den tiden representanten deltar i møtet, vil kontoret så langt mulig være behjelpelig med dette. Representantene velges fritt blant personell tariffmessig tilknyttet Norsk Sjømannsforbund. Utvelgelseskriteriene får mannskapene selv vurdere. For at møtet skal bli vellykket er det imidlertid vesentlig å ha en best mulig spredning m.h.t. yrkesmessig bakgrunn. Rederiledelsen vil derfor i nødsfall måtte henstille til skipene å sende andre representanter enn de først valgte, hvis det skulle vise seg at det blir for stor tyngde på en spesiell mannskapsgruppe. Rederiledelsen ber de enkelte skipsledelser sørge for at mannskapskonferansen blir gjort kjent ombord, slik at besetningen i god tid f.eks. på et almannamøte selv får velge sine representanter. Vi må ha navnene på skipets representanter senest MANDAG 1.JUNI.

For å få de enkelte mannskapsrepresentanters syn best mulig frem, kommer vi ikke til å sende ut noe ferdig utarbeidet program på forhånd. Vedlagt følger imidlertid en momentliste over temaer som i hovedsak er satt opp av arbeidsleder T. Svendsen og telegrafist T. Kjøstad. Vi regner med at listen gjennomgås ombord i de enkelte skip og at tilleggsforslag sendes inn til E.O. Sund som vil være koordinator under mannskapskonferansen.

Under konferansen vil en kaptein og evt. også en maskinsjef være tilgjengelig slik at de kan besvare eventuelle spørsmål.

KURS AVHOLDT 1/12 - 3/4-81VERNE- OG MILJØARBEID, OSLO

Matros Per O.Fallang	23/2 - 27/2- 81
Radiooffiser Wenche Ottesen	" "
Maskinsjef Sverre Simonsen	" "
Arbeidsleder Aksel Bårdsen	30/3 - 3/4- 81
Stuert Svein Gjønvik	" "
Smører Yngvar Hansen	" "
Matros Olav Vaagan	" "

HAVARIKURS ,STAVANGER

Arbeidsleder John Østvang	19/1 - 23/1- 81
Maskinsjef John Aicher	16/3 - 20/3- 81
Maskinsjef Andreas Schefte	" "

BRANNVERN

Overstyrermann Steinar Lien. Haakonsværn	9/2 - 13/2 -81
Pumpemann Sverre Aune, Stavanger	23/2 - 27/2 -81

NAV.SIMULATOR, LA GUARDIA

Overstyrermann Dag Astor Aurstad	1/12 - 5/12- 80
Overstyrermann Morten Brandal	30/3 - 3/4 - 81

SKADEBEHANDLING, ICE-METODEN,

Overstyrermann Morten Brandal, Leangkollen	4/3 - 6/3- 81
Stuert Johannes Vee	" "

SULZER-KURS, WINTERTHUR

Maskinsjef Bjørn Sørø	1/12 - 12/12 -80
1.maskinist Steinar Baastad	16/2 - 27/2 - 81
1.maskinist Kjell Frøitland	" "
1.maskinist Olav Nøtsund	" "

HØYERE KJEMIKALIEKURS - BERGEN SJØMANNSSKOLE

Overstyrermann Asbjørn Jarnes	16/3 - 10/4- 81
-------------------------------	-----------------

SPM-KURS (Shock Pulse Meter) Sverige

Maskinsjef Helge Fjell	29/1 - 30/1- 81
Maskinsjef Rasmus Pedersen	" "
Maskinsjef Torkel Strandelid	" "

PNEUMATISK REGULERING (STI),OSLO

1.maskinist Nils H. Olsen	16/3 - 27/3- 81
---------------------------	-----------------

DATABRIDGE - OPERATØRKURS, HORTEN

Kaptein Willy Fossmo	8/12 - 11/12 -80
Overstyrmann Arve Grimstad	16/2 - 19/2 -81

COW-KURS, TRONDHJEM

Kaptein Tore Pedersen	19/1 - 23/1 - 81
1.styrmann Bjørnar Jensen	15/3 - 20/3 - 81

DRIFT AV DIESELMOTORANLEGG, TRONDHJEM

Maskinsjef Einar Johnsen	9/2 - 13/2 - 81
Maskinsjef Bjarne Nodeland	23/3 - 27/3-81

SVEISEKURS- UNITOR, OSLO

Reparatør Odd Halvor Røstad	9/3 - 13/3- 81
2.maskinist Asbjørn Moan	22/3 - 3/4- 81

AUTRONICA-KURS, TRONDHJEM

Maskinsjef Bjarne Nodeland	1/12 - 4/12 -80
Maskinsjef Øivind Størdal	" "
Elektriker Odd Ørjansen	" "

VM

En søndag i februar d.å. ble det første verdensmesterskap i melkespannkasting for handelsflåten avviklet på Canvey Island, London.

Ideen til mesterskapet ble unnfanget ombord i "TEXACO BELGIUM" under en festlig sammenkomst hvor det kom frem at skipet hadde blant sin besetning en kar fra Melhus som kjente denne idretten ut og inn gjennom aktiv deltagelse i flere lokale mesterskap i hjembygden. Med Velferden i London som organisator ble det under stor jubel besluttet at det første VM i melkespannkasting for sjøfolk skulle avvikles den påfølgende søndag. Dessverre viste det seg at det bare var "TEXACO BELGIUM" i havn på det aktuelle tidsrom, så tevlingen ble avviklet uten sjenerende konkurranse fra andre skip.

Under oppvarmingen før konkurransen inntraff en kjedelig episode. Siden kapteinen dagen før hadde nedlagt kategorisk forbud mot en hver form for innendørs trening, stilte de fleste som søndagen nokså ferske i denne nye sjømannsidretten. Derfor hendte det ulykksalige at den første som begynte oppvarmingen glemte å helle ut melken først, og sturten tok dette ille opp. Likeledes må en innrømme at forarbeidet til konkurransen kunne ha vært noe bedre. Bonden som eide konkurransebanen rett utenfor hovedporten ble i allefall noe opphisset da hans gressende kyr kom i vegen for flygende melkespann. Men etter en rask,

felles dugnad var banen ryddet og tevlingen kunne ta til.



1.maskinist Günter Heine ble en overlegen vinner med hele 14,60m mens pikeklassen ble vunnet av Irene Paulsen med imponerende 7,00m. Her bør det imidlertid føyes til at dersom pike Sissel Alnæs i tide hadde sluppet spannet istedenfor å følge med det i sitt første kast, ville hun nok ha kunnet satt ny uoffisiell verdensrekord for damer i denne idretten.

Hele 14 personer av besetningen deltok, og en ser ikke bort fra at melkespannkasting vil bli den nye farsotten innen sjømannsidretten i tiden som kommer. "TEXACO BELGIUM" utfordrer ethvert skip som tør stille opp til dyst.

Resultater fra søndagens melkespannkasting på Canvey Island, 22/2-81:

1.maskinist Günter Heine	14,60 meter
2.maskinist Arne Storli	13,20 "
Elektriker Odd Olsen	11,30 "
Maskinsjef Trond Ophaug	10,10 "
Kokkeaspirant Geir Martin	9,65 "
Overstyrmann Odd E. Solberg	8,90 "
Matros Rodolfo Villanueva	8,90 "
2. maskinist Finn Ohlsen	8,20 "
1.styrmann Øivind Alexandersen	7,90 "
Fyrbøter Mangor Nykvist	7,50 "
Jungmann Inge Danielsen	6,90 "



Bilde-tekster:

Nr. 1- 2.maskinist
Arne Storli måler opp
lengden på kollega
Günter Heines mesterkast.

Nr. 2 -En del av be-
setningen på "TEXACO
BELGIUM" forbereder seg
på verdens første mester-
skap i melkespannkasting.

DAME-KLASSEN

Pike Irene Paulsen	7,00meter
R/Off. Unni Sandberg	5,90 "
Pike Sissel Alnes	5,10 "

KONTORKAPTEIN MED**LOPPER I BLODET**

KAPTEIN IDAR BAKKE I GANG MED GOLF-OPPVISNING PÅ PLENEN FORAN
HUSET I SANDEFJORD.

"Unnskyld, men du vet vel ikke hvor kaptein Idar Bakke bor ?"
Jeg ruller ned bilvinduet - Texaco Tanker er igjen på besøk -denne gang i Sandefjord. "Å joda, svarer damen," hvis det er han som har golfbane foran huset så er det bare å kjøre en km videre langs Linglemveien".

Vel fremme i familien Bakkes residens blir vi mottatt med den samme impulsive og åpne entusiasme som de fleste av oss vet er Bakkes kjennetegn. Den rungende latteren og det smittende humøret gjør at du med en gang føler deg velkommen i Idar's selskap.

Redaktør Nina ønsker først å ta en "inspeksjon" av "godset" til kaptein Bakke. Han viser velvillig frem både hus og hage, forøvrig hans stolthet og en av hans mange hobbyer. 5 mål plen som friseres til golfbane 2 ganger i uken er ikke småtterier å holde i orden. De andre dagene er det luking, hekkklipping osv. Så er da også hageanlegget et mønsteranlegg. I de periodene han er hjemme er han gartner på hel-tid.

Det er ikke vanskelig å få Bakke til å fortelle om seg selv og morsomme opplevelser fra sjølivet. Texaco Tanker's to utsendte blir invitert inn til et veldekket rekebord og datteren Marian bistår med serveringen. Sin første tur til sjøs hadde I. Bakke i 1945, da mønstret han på Tor Dahl skipet "Torshavn" som messegutt. Broren Christian transporterte han ut på en viserguttsyssel. Antrekket var nikkers og ryggsekk. Året etter fulgte "Torsholm", denne gang som dekksgutt.

I 1951 tok han styrmannskolen. Der hørte han så mye bra om Texaco Norway A/S at han kontaktet kaptein Tellefsen for å få hyre . Den 11/11-52 ble Bakke påmønstret "Gallia" som 3.styrmann. Skipper ombord var R. Henriksen fra Tjøme. Han nektet å la Bakke mønstre for han fikk en titt på "den derre figuren". Vel ombord fikk Bakke slett ingen myk mottagelse med Texaco, han fikk en overhaling så "ørene flagret" fordi han var for ung. Det hele endte imidlertid med fredstilstand og Bakke fikk seile ut som 3.styrmann.

Etter "Gallia" fulgte "Nueva Granada", "Britannia", "North America", "Skandinavia", "Belgium", "South America" , "Pembroke" og etter hvert omtrent alle våre andre skip. Den verste båten mener Bakke var "Pembroke" -"den tok 10 år av mitt liv, det eneste som fungerte ombord var spritkompasset og ankeret" !

Som de fleste innen Texaco Norway A/S vet så er I. Bakke nå engasjert i TSAT-teamet i rederiet. Han reiser rundt og inspiserer tilstanden ombord i våre skip. Utifra en tilstandsrapport finner TSAT teamet i samarbeid med skipsledelsen frem til den driftsform og de konkrete tiltak som må iverksettes for en best mulig drift av vår flåte. Dette er et arbeide som passer godt for Bakke. Han er flink til å snakke med mennesker og han lytter aktivt og treffer "mennesker hjemme". Dette arbeidet medfører imidlertid også at han må opptre i konfliktsituasjoner, men som han sier:" det finnes medisiner som smaker vondt".

Ungdommen av idag er betydelig bedre enn sitt rykte, sier Bakke. Ombord får vi mange flotte typer. Standarden på personalet er utvilsomt mye bedre enn for 20 år siden. Dette medfører imidlertid at kravene til våre ledere er blitt betydelig skjerpet. En leder idag må hele tiden være på bølgelengde med sine omgivelser - skape kontakt - motivere og gi ros. Kapteinen liker å diskutere drift av skip, utnyttelse av personell etc. men redaktøren presser han inn på andre felt som også interesserer leserne av vårt rederiorgan.

Bakke er en mann med mange baller i luften. Fritiden benytter han bortsett fra i hagen, til maling, treskjøring og for ikke å glemme hans frimerke - og sten-samling. Stolt viser han frem stensliperiet i kjelleren - hvor feltspat, larvikitt, kalksapt, ametyst, agater etc. blir omdannet fra vanlig "gråstein" til nydelige smykkesteiner. I et spesielt glasskap har han samlet godbitene - jade, tigerøye, bergiler, sodalitter og hva de nå heter alle sammen.

Bakke tar helt pusten fra oss når han viser oss rundt og forteller om alle sine hobbyer. Tilslutt drar han oss med ut og viser frem sin store amerikanske lidenskap - en Oldsmobile Cutlass - 14 år gammel med 350 HK under panseret. Bilen er utvilsomt en av de "best polerte" i Norge. Alt er blankt og gullende rent, p.t. holder han på med å legge hvit polstring under panseret. Jeg tenker for meg selv på min gamle rustne folkevogn hjemme i garasjen. Den starter jo hver dag - billig er den også, men jeg utelater å argumentere mot Idar's galskap for blanke biler.

Kaptein Bakke er en interessant person å tilbringe tiden sammen med. Han har omtrent dobbelt så mye energi å rutte med som et normalt menneske og denne øser han ut over oss andre og sine hobbyer. Han "spenner fyr" som vi sier på kontoret.

Texaco Tanker takker for oss etter besøket i Sandefjord.

KRANINSTALLASJON - M/T "TEXACO BALTIC"

M/T "TEXACO BALTIC" ankom Frederikshavn Værft mandag 2. mars for å foreta den lenge omtalte kraninstallasjonen. Kranene som er av Hydralifts fabrikat er hydraulisk drevet og løftekapasiteten er 5 tonn.

Det ble plassert en kran på hver side i forkant av manifolden. Denne plasseringen krevde endel ekstraarbeider i form av forsterkninger under dekk i 5 center og styrbord og babord vingtank. De gamle postene ble fjernet og en ny lysmast montert i akterkant av kontrollkabinettet ved stormbroen. Begge de hydrauliske vinsjene ble også fjernet og plassert henholdsvis på bakk og poop.

Vi får håpe at disse forandringene vil bidra til at skipet blir lettere å operere og at besetningen ikke vil savne det gamle "gode" utstyret.

S. Skjelbreidalen.

BENSINPRISENE

Fra Norsk Texaco Oil A/S har vi mottatt denne oversikten over hvorfor bensinprisene er så høye:

Med dagens prisøkninger er prisene på oljeprodukter igjen kommet i fokus. Nok en gang synes det å være på sin plass å redegjøre for ovennevnte spørsmål da det åpenbart er bensinprisene som mest opptar nyhetsmediene - og folk flest.

Som kjent er det våre myndigheter som fastsetter utsalgsprisen på de raffinerte produkter her i landet. Det er i hovedsak 2 parter som utløser endringer:

1. Finansdepartementet, - ved økning av bensinavgifter til dekning av de stadig stigende kostnader i statsforvaltningen.
2. Oljeselskapene, - som ønsker å få dekket inn faktiske merkostnader ved kjøp av råolje, raffinering og markedsføring.

Dagens prisøkning har sin bakgrunn i pkt. 2 ovenfor. Prisøkningen 1. januar - 18 ø/l - var en ren avgiftsøkning og kan således henføres til pkt. 1 ovenfor.

Oljeproduktene er imidlertid momsbelagt, derfor vil alle økninger - uansett bakgrunn - bringe merinntekter til statskassen. Således er dagens prisøkning på 25 ø/l basert på kostøkning vel 20 øre og moms vel 4 øre.

Siste gang oljeselskapene fikk kompensasjon for økte kostnader ved råolje og produktkjøp var 10. oktober 1980. De prisene som dengang ble fastlagt baserte seg på faktiske kostnader pr. august, og ga kun delvis kompensasjon for realiserte kostøkninger. Dagens prisøkning baserer seg på oljeselskapenes kosttall for januar.

På omstående side er angitt i avrundede tallstørrelser hvem som får hva av bensinprisen pr. 10.10.80 og idag, og hvordan økningen fordeler seg på de respektive parter: staten, forhandler, oljeselskap som markedsfører produktet samt det som blir igjen til dekning av raffinering, transport og råoljekost, altså produktkost. Tallene reflekterer angjeldende pris-/kostnadsforhold og de avanser som benyttes i våre prismyndigheters kalkyler.

SUPER BENSIN - BETJENT

Ø/L

	<u>10.10.80</u>	<u>10.3.81</u>	<u>ØKNING</u>
Utsalgspris	395,00	438,0	43,0
Moms	66,0	73,0	
Bensinavg.: <u>130,0</u>		<u>145,0</u>	
Til staten:	196,0	218,0	22,0
Forhandler:	27,5	27,5	-
Oljeselskap:	21,0	21,0	-
Produktkost:	150,5	171,5	21,0

I perioden aug. 80 - juni 81 har råoljeprisene steget som følger:

Ekofisk : 20.0 ø/1
Arab lett : 19.6 ø/1

Som man vil se har staten fått vel halvparten av prisøkningene siden oktober ifjor, resten er i det vesentlige gått til dekning av øket råoljekost. Bakgrunnen for kostøkningen på råolje er:

1. Produsentlandenes prisøkninger.
2. Den sterke kursoppgang på dollar, den valuta som primært benyttes i oljehandelen.



REFERAT OG BETRAKTNINGER FRA SISTE REDERISTYREMØTE (22.12.80)

Rederiet ser positivt på en foreslått mannskapskonferanse!

Som innvalgt representant for de seilende mannskaper i rederiets styre, er det mangt og meget man kunne ønske seg av kontakt med representanter fra samtlige av flåtens skip; ennå følger man seg langt fra fullkommen hva ivaretagelsen av de enkeltes interesser angår, men siden ingen heller ønsker å ta kontakt, slik jeg har oppfordret til tidligere gjennom dette organ, så blir det hele litt tungrodd. Ombord på skipene tas det ofte opp til debatt problemer og ønsker av ymse slag, og mange av disse vil med letthet kunne la seg løse ombord, gjennom samarbeid og forståelse; andre og kanskje større saker, som kanskje er gjengangere i alle skip, burde bringes inn for den valgte representant, slik at det kunne bli lettere å fremme sakene for styret.

På siste styremøte møtte undertegnede sammen med varamann Trond Kjølstad, mangeårig R/O i rederiet. Det ble gjennomgått saker som økonomi, budsjett, fremtidsplaner, skipenes levetid og deres beskjeftigelse, personalpolitikk, sikkerhets-statistikker og saker som måtte komme under posten "eventuelt", og under sistnevnte er det de seilendes saker vil få plass, om det da finnes noe av betydning å fremme for styret. Jeg vil med overlegg unngå å komme inn på for mye tall og budsjetter; ikke for at dette er hemmeligstempelt, men fordi tall normalt kjeder, og dessuten ikke har så stor interesse hos den store massen. (Opplysninger er imidlertid tilgjengelig for den som ønsker nærmere informasjon med hensyn til regnskap/økonomi). Skipenes levetid er, eller ihvertfall burde være kjent for de fleste gjennom rykter og annen informasjon, så det hopper jeg elegant over, men har lyst til å stoppe opp ved posten "Personell - utdanning - kursvirksomhet".

Denne gang som tidligere, etterlyste jeg tilbud når det gjelder ovenstående, og jeg viste også til det som kom frem på Rederiråds-møte jeg deltok i sommeren 1980, at informasjonen på enkelte skip var for dårlig, og ord som elendig kan også benyttes i enkelte tilfeller; det viser seg, og det er hevet over enhver tvil, at svikten ligger hos Skipsledelsen, for tilbudene sendes ut, men de når sjelden eller aldri frem til den eller de som kan ha nytte av disse. Dette vil det bli arbeidet med, siden kursvirk-somhet og skolegang er av stor betydning for såvel de seilende som for rederiet, når det gjelder sikker og økonomisk drift av skipene. La oss håpe at det denne gang vil lykkes rederiet å påvirke skipsledelsene til å øve mer informasjon ombord, slik at dette emnet kan skrinlegges en gang for alle; vi lever da tross alt i en opplyst verden, selv om enkelte tydeligvis ønsker tilbake-skrutt!

Ulykkesstatistikken, som egentlig burde være plassert i gåseøyne, synes rent tallmessig å være høy fra år til år; 35 skader/ulykker i 1979 mot 32 i 1980, er tall man gjerne stopper opp ved, med spørsmål om hva som kan gjøres for å redusere dette vi alle burde forsøke å unngå. Imidlertid er det ikke så enkelt, siden alle skader registreres enten det nå dreier seg om rusk i øyet eller en bagatellmessig betennelse i en finger, så lenge legebesøk kommer

inn i bildet. Imidlertid skal man ikke dermed bagatellisere statistikken, som uansett er for høy, og som bør være gjenstand for kontinuerlig granskning fra Rederiledelsens side; det er hevet over enhver tvil at de uhell som inntreffer ombord skyldes menneskelig svikt, uten at jeg her vil legge skylden på noen spesiell person eller gruppe av besetningen.

At prestisje, stress og konkurranse skipene imellom når det gjelder effektivitet er en medvirkende årsak, har man mange beviser på, og det er å håpe at fremtiden vil avskaffe det presset skipene tydeligvis føler for å hevde seg overfor hverandre.

Det kanskje mest interessante denne gangen, er forslaget vi fremmet om å holde en såkalt "Mannskapskonferanse", hvortil skipene sender sine valgte representanter, for her å ta opp saker av betydning for trivsel og drift ombord i skipene; dette er ment som en motpol til Rederiråds-møtet, som holdes noen ganger i løpet av året, og som utelukkende består av representanter fra de respektive skipsledelser. Nærmere orientering om dette vil følge, men det er klart at det bør dannes en POSITIV motpol, for på denne måte å kunne gi Rederiledelsen informasjon fra vårt plan, og dermed gi impulser fra motsatt side av hva de forskjellige skipsledelser til tider representerer. Det viser seg at samarbeide blir mer og mer viktig i driften av skip, og den klassiske driftsform er på vei ut; egentlig har den ikke hatt noen eksistensberettigelse på flere år. Interessant er det også å merke seg at det gjerne er den yngre del av overordnede som har vanskelig for å kunne godta impulser og forslag fra underordnede; den "eldre" generasjon, med bred erfaring fra sjølivet, er oppsiktsvekkende nok den letteste gruppe mennesker å samarbeide med. Årsaken kan jeg dessverre ikke forklare men påstanden er helt klar; vi må samarbeide bedre, hvilket ikke minst rederiet er tjent med! La oss nå håpe at dette forslaget kan bli en realitet, og at mannskapsrepresentantene kan møtes til utveksling av gode ideer og erfaringer, som kan tjene både rederiet og oss selv.

Varamann Trond Kjølstad og undertegnede fikk etter å ha fremsatt forslaget, spørsmål om vi kunne forsøke å fremme et forslag til emnevalg for en slik foreslått konferanse, og etter et møte er dette sendt rederiet, som da får ta stilling til hva som skal skje; imidlertid er det mitt absolutte inntrykk at det var positiv respons å spore, og jeg ser frem til å få nærmere informasjon angående forslaget, noe det vil bli redegjort for både ombord og i "TEXACO TANKER"!

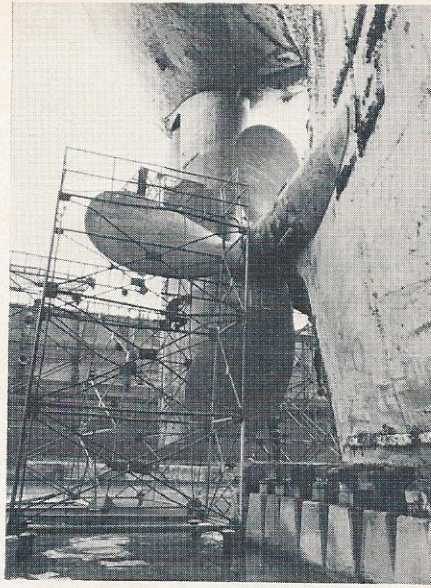
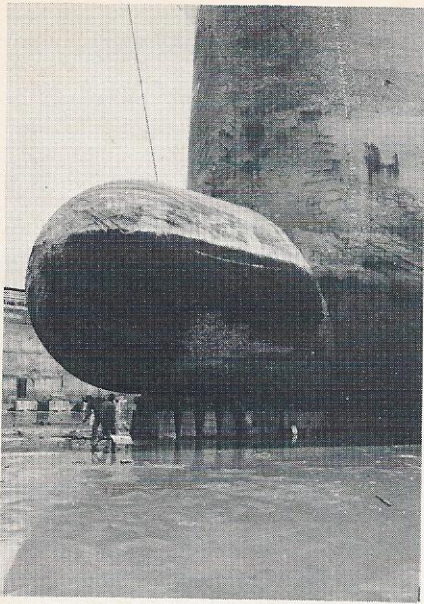
Imidlertid må kontakten skipenes mannskapsrepresentanter imellom bli bedre. Skal ordningen med de ansattes representant i styret ha den betydning den er ment å ha, må samarbeidet stå i fokus, og det er å håpe at en eventuell "Mannskapskonferanse" vil bringe dette problemet langt på vei i riktig retning! At rederiet i første omgang stiller seg positivt til ideen, er ett skritt i riktig retning når det gjelder demokratisering, uten at dette bør ta sikte på å bli noe nytt "Skytøen-forslag"; la oss vente og se, og på en sakelig måte forsøke å løse felles problemer, som kanskje når det kommer til stykket, angår alle kategorier mennesker som bemanner et skip, og ikke utelukkende er forbeholdt en spesiell yrkesgruppe ombord.

Neste styremøte vil etter hva jeg fikk forståelsen av, bli avholdt på vårparten, og da skulle det vel være klart om en slik konferanse som over omtalt blir aktuell eller ikke; uansett vil dette bli meddelt skipene, om ikke på annen måte enn gjennom "TEXACO TANKER".

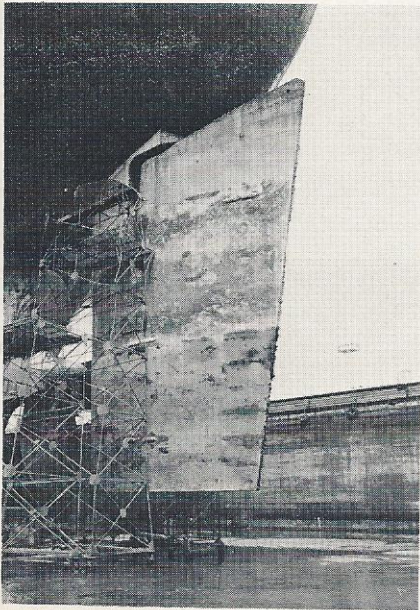
T. Svendsen



"Lifelike - isn't



"TEXACO AMSTERDAM" PÅ HYUNDAI
VERKSTED I SØR-KOREA,
BEREGNET AVGANG CA. 20/4-81.



SPORT

I SPORTSOVERSIKTEN PR. 31/12-1980 FRA VELFERDSTJENESTEN FINNER VI FØLGENDE TEXNOR-RESULTATER:

LAGMESTERSKAPET- KLASSE 1:	BRUTTO POENGSUM:	GJENNOMSNIITT PR. PÅMØNSTRET:
1. T/T"TEXACO BELGIUM"	43.060	566
2. M/T"TEXACO SKANDINAVIA"	17.643	367
3. M/T"TEXACO OSLO"	13.633	252
4. T/T"TEXACO AMSTERDAM"	10.451	154
5. M/T"TEXACO BERGEN"	6.895	114
6. M/T"TEXACO NORGE"	2.094	34

4 X 100 M STAFETT:

1. M/T"TEXACO OSLO"	57,7 SEK.
2. M/T"TEXACO SKANDINAVIA"	60,4 "

3 X 60M STAFETT:

1. M/T"TEXACO OSLO"	27,8 SEK.
2. M/T"TEXACO SKANDINAVIA"	31,8 "

IDRETTSMERKEKONKURRANSEN:

1. M/T"TEXACO BALTIC"	9 MERKER	19,14 %
2. M/T"TEXACO STOCKHOLM"	2 "	2,98 %

SVØMMEKNAPPKONKURRASEN:

1. M/T"TEXACO STOCKHOLM"	9.880 POENG	164,66
2. T/T"TEXACO BELGIUM"	5.000 "	65,78
3. M/T"TEXACO BOGOTA"	3.000 "	55,55

SOM VI SER HAR OGSÅ I ÅR "TEXACO BELGIUM" VUNNET EN OVERLEGEN SEIER!
VI HÅPER RESTEN AV FLÅTEN GJØR EN HELHJERTET INNSATS I 1981 SLIK AT
"TEXACO BELGIUM" IKKE BLIR "FYLT OPP" MED POKALER.

TEXACO TANKER GRATULERER !

NORSK MESTERSKAP I FRIIDRETT

Klasse I: 197 deltakende lag	brutto poengsum	Gj.snitt pr. påmønstret
Nr. 29 T/T"TEXACO BELGIUM"	33.296	605
Nr. 45 M/T"TEXACO SKANDINAVIA"	17.643	367

4 X 100 m STAFETT -

82 deltakende lag

Nr. 46 M/T"TEXACO OSLO" 57,7 sek.

3 X 60 m STAFETT -

59 deltakende lag

Nr. 17 M/T"TEXACO OSLO" 27,8 sek.

KLASSE MENN II - f.1949-40Kulestøt

Nr. 4 Trond Kjølstad "TEXACO BELGIUM" 11,66m

KLASSE KVINNER II - f.1949-4060 m løp

Nr. 4 Ragnhild Olsen "TEXACO SKANDINAVIA" 9,7 sek.

Lengdehopp

Nr. 2 Ragnhild Olsen " " 3,61m

3- kamp

Nr. 4 Ragnhild Olsen " 1150 p.

SVØMMEKNAPPKONKURRANSEN 1980

2158 knapper fra 174 skip

Nr. 32 M/T"TEXACO STOCKHOLM" 9.880 p. 164,66

IDRETTSMERKEKONKURRANSEN 1980

476 merker fra 70 skip

Nr. 19 M/T"TEXACO BALTIC" 9 merker 19,14 %

Nr. 44 M/T"TEXACO STOCKHOLM" 2 " 2,98 %



KAPTEIN JOHN BROX HAR OVERSATT DETTE DIKTET TIL NORSK.
 DET FORTELLER OM ET VIKTIG MOMENT FOR SAMARBEIDE OMBORD
 OG I LAND - KOMMUNIKASJON.

"Vær snill å hør hva jeg ikke sier" - fra Looking Out/Looking In
 av Adler og Towne

La deg ikke narre av meg.
 La deg ikke narre av det ansikt jeg bærer
 For jeg bærer en maske. Jeg bærer tusen masker,
 masker som jeg er redd for å ta av
 og ingen av dem er meg.

Forestille seg er en kunst som er dobbelt natur hos meg,
 Men la deg ikke narre, for Guds skyld la deg ikke narre.
 Jeg gir deg det inntrykk at jeg er trygg
 At alt er solskinn og uanfektethet med meg
 innvendig såvel som utvendig,
 at selvtillit er mitt navn,
 og kjørlighet i gavn,
 at vannet er rolig
 og at jeg har kommandoen,
 og at jeg ikke trenger til noen.
 Men tro meg ikke. Vær så snill.

Overflaten min er muligens glatt, men min overflate er min maske,
 Min alltid forandrende og alltid dekkende maske.
 Under er det ingen sirlighet, ingen vennlig tilfredshet.
 Under bor den virkelige meg i forvirring, i frykt, i ensomhet.
 Men jeg gjemmer dette.
 Jeg vil ikke at noen skal vite det.
 Jeg blir panikkfylt ved tanken på mine svakheter
 og frykter å avdekke dem.
 Derfor lager jeg i avsidighet mine masker for å skjule meg bak.
 De er nonchalante, raffinerte fasader som hjelper meg i å forestille
 Å dekke for blikk som vet.
 Men slikt et blikk er nettopp min frelse,
 min eneste frelse,
 og jeg vet det.
 Det vil si, hvis det følges av godtakelse, hvis det følges av kjærlig
 Det er det eneste som kan frigjøre meg fra meg selv
 fra mine egne bygde fengselsvegger
 fra barrierene som jeg så møysommelig har reist.
 Det blikket er det eneste som forsikrer meg
 om hva jeg ikke selv kan forsikre meg om,
 at jeg virkelig er verd noenting.

Men jeg er redd for å fortelle deg dette.
 Jeg våger det ikke.
 Jeg er redd for det.
 Jeg er redd for at du vil tenke dårligere om meg, at du vil le
 og at din latter vil drepe meg.
 Jeg er redd for at dypt der nede er jeg ingenting, at jeg rett og slett
 ikke er god og at du vil se dette
 og avvise meg.
 Så derfor spiller jeg spillet, mitt desperate, hyklende spill
 Med en fasade av forsikring utenpå
 Og et skjelvende barn inne i.
 Slik begynner paraden av masker,
 Og mitt liv blir en front.

Jeg plaprer sakte til deg i bløte toner av overfladisk snakk.
Jeg forteller deg alt som er ingenting
Og ingenting av hva som er alt, av hva som skriker inne i meg.
Så når jeg går gjennom rutinen
La deg ikke narre av det jeg sier.
Vær så snill og lytt til, og prøv og hør
hva jeg ikke sier
Hør hva jeg ønsker å si
men hva jeg ikke kan si.

Jeg misliker gjemsel.
Æresord.
Jeg misliker det overfladiske spillet som jeg spiller
det overfladiske, falske spill.
Jeg ville så gjerne være ekte
og spontan
og meg selv.
Men jeg trenger din hjelp, din hånd og holde
Selv om min maske skulle fortelle deg noe annet.

Det vil ikke bli lett for deg.
Lenge følte utilstrekkeligheter gjør mine forsvarsverker sterke.
Jo nærmere du kommer meg
dess blindere vil jeg slå tilbake.
Tross hva bøker sier om menn, jeg er irrasjonal
jeg sloss mot den selvsamme ting som jeg roper om.

Du undres hvem jeg er?
Det skulle du ikke
For jeg er enhver mann
og enhver kvinne
som bærer en maske.
La deg ikke narre av meg.
I alle fall ikke av det ansikt jeg bærer.

Oversatt fra engelsk av John Brox.



BRÆNDEVINSVISEN.



Jeg bor her i Stenhøj i et skævt lille hus
alene rent bort set fra rotter og mus,
i gården et lokum og bak det et skur
og i det står mit brænde vinsapparat.

Det syder af fusel og bobler af gær,
din lever ta'r skade og øjet får stør,
det smager som rævepis og terpentin,
men det er billigt og så bli'r man fuld som et svin.

Min bedstemor brændte sin brænde vin selv,
det slog både hende og manden ihjel.
De drak aldrig selv, men for heden den dag
brænderiet røg i luften med et helvedes brag.

Min far han brændte i syvogtres år,
men så ble han snuppet af tolden i går.
Min mor har skaffet et nyt apparat
og har sat produktionen i gang i en fart.

Den hender jeg selv ta'r et ordentlig søp,
mens jeg lytter til dråbernes sagte dryp, dryp.
Det er som musik fra et fint instrument
og jeg ved det er sprit på omkring tres procent.

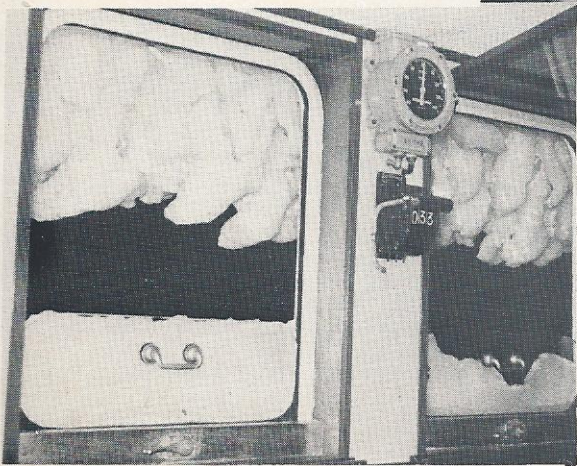
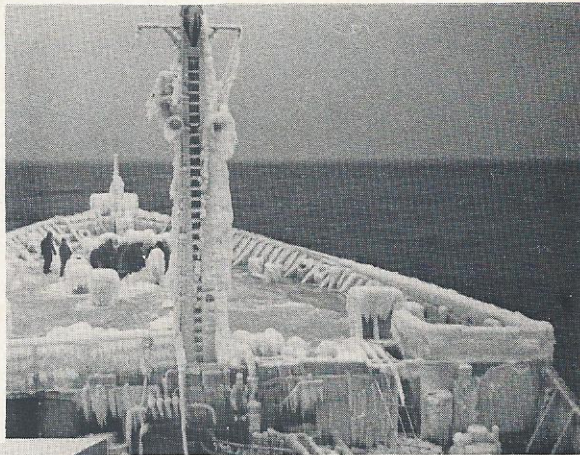
Men sku' du få lyst til at smage det selv,
så kom kun til mig helst når da'n går på held.
Slå tre slag på ruden og stik mig en ti'r
ja, så får du en sjat af min livseleksir.

Vår danske veninne Karen Winding (R/O) har, om ikke diktet det, så ihvertfall kommet frem med dette så igjenkjennende dikt (vise), om det er en slags presentasjon av hennes egen gård i Danmark skal være usagt, men hyggelig høres det ut. Disse danskene er noe for seg selv.

(T. Svendsen)



〈 VINTER NORGE 〉



VELFERDEN INVITERER TIL STOR HOBBY-KONKURRANSE.



Velferden har invitert til konkurranse. Innleveringsfristen er satt til 31. desember, og TEXACO TANKER ønsker å anbefale dette nye tiltaket.

Velferdstjenesten selv sier i den anledning: Aktiv fritid er viktig for egen trivsel og velvære, og selvsagt for det sosiale miljø ombord. Våre idrettsuker og konkurranser er svært populære. For å stimulere til økt innsats på hobbysektoren ombord på de mange norske skip, inviterer vi derfor sjøfolk hjemme og ute til en stor hobbykonkurranse i 1981. Den er ment som en stimulas og inspirasjon til deg som har fritid til overs, og sist, men ikke minst som et tilbud til deg som allerede er godt igang.

Så langt Lorang Ridder Nielsen.

Det skal konkurreres i syv grupper, nemlig

1. Tauverks- og knyttarbeider.
2. Skips- og båtmodeller
herunder også flaskskip
3. Håndarbeider
som f.eks. seilduksøm, broderier, strikke- og heklearbeider.
4. Utskjæringsarbeider
utført i tre, ben, hvaltann, horn, rav eller annet materiale,
samt husflid og arbeider i jern og metall
5. Tegninger, akvareller, malerier
6. Fotografier
i svart/hvitt eller farger
7. Skriftlige arbeider
det være seg korte historier, artikler, beretninger som
enten er fra virkeligheten eller oppdiktete, dog med
tilknytning til havet, til skipet, til arbeidet ombord
eller til sjømannens fritid ombord eller i havn.

Mulighetene er mange, som man ser, og vi gjør oppmerksom på at konkurransen også er åpen for pensjonister. Den enkelte deltager kan sende inn flere arbeider, men kan bare premieres én gang i hver gruppe.

I hver gruppe skal det deles ut 1., 2. og 3. premie på henholdsvis 500,-, 300,- og 200,- kroner. De beste arbeidene vil bli presentert på en hobbyutstilling i Norsk Sjøfartsmuseum.

" EN PERSONLIG OPPFATNING AV EN UNDERLIG TIDSALDER "

BREV FRA ARBEIDSLEDER TORGEIR SVENDSEN,

3/2-81.

Jeg er ennå ikke forsonet med det nye året, de fleste av mine brev dateres fortsatt 1980, til tross for at januar har passert med forbausende stor fart! Slik er det vel med oss alle; vi kan ikke bestandig følge med tiden, til tross for at vi gjerne vil gi inntrykk av å til stadighet være fremst i køen, hva det enn gjelder. Av og til faller man i tanker; tiden går for fort, selv blir vi eldre og sløve, og hele livsrytmen klarer ikke dagens hastighet; med andre ord: vi stagnerer !

Like mye som stagnasjonen er et faktum, griper vi oss selv til stadighet i å jukse og bedra, som et fortvilet forsøk på å kunne henge med; livsløgner og annen overtramp blir en del av ens hverdag, og man farer frem for full fart, uten omtanke og hensyn til andre, det er prestisjen som teller, frykten for å bli betraktet som tilbakesatt ligger latent i oss alle, og er manges store skrekk! Tenk om vi ikke klarer å følge opp! Tenk om vi mister respekten? Tenk om Sundby og Jenssen ikke lenger liker oss? Tenk om, tenk om....

Ikke rart det er vanskelig å skille mellom normal og idiot, vi som dømmes andre, er kanskje de som selv burde bli dømt, eller ihvertfall få en påminnelse om at vi burde se oss i speilet før vi kommenterer andres tilstand ! Fra begynnelsen av skal vi ifølge Skriften være skapt like, dette stemmer hva kjønnsorganer og andre fysiske deler angår, (vi er heldigvis to kjønn, hurra for den lille forskjellen!) men sinnet har med årene utviklet seg til å bli totalt forskjellige. Her hersker meninger etter rang og nummer, og andre , som blir å finne lenger ned på listen i samfunnet (et skip er også et samfunn) har ingen mening i det hele tatt, ifølge toppen av listen. Litt rart å tenke på, siden Skriften holder på likhetsprinsippet.

La oss ikke rote oss for langt ut på viddene; vår tidsalder er herlig hva opplysning og moral angår, men alle medaljer har en bakside, og vår egen er ingen unntagelse i så måte, la oss i det nye år forsøke å analysere oss selv, legge fortidens tankegang på hyllen og gå inn for en renere livslinje. La ikke prestisje og rang være det hele, men la oss forsøke å tjene oss selv og andre på best mulig måte, våre tanstrenge forsøk på å hevde oss i konkurransen med andre, blir bare mottatt med latter likevel av de som sitter igjen med resultatene.

Men for å komme "ned på jorden" igjen, burde vi ikke alle satse på et nytt år, spekket med samarbeide og vennskap, og dermed kaste alle gamle fordommer over rekken? Er tanken om at en skipsledelse skal kunne motta impulser fra den lavere kaste så fjern? Er man undermåler fordi man er underordnet? Føler man seg så trygg i sin overordnede stilling at man regner seg selv som uovertruffen? Javel, men bevis det; la oss ikke bli holdt for narr lenger enn høyest nødvendig! Utallige er de situasjoner man kan berette om, hvor den høyere kaste ville ha vært hjelpesløs uten hjelp fra bunn-nivået, men jeg finner det ikke riktig å gå lenger i dette forum! Imidlertid er det gledelig å se at våre arbeidsgivere ligger langt foran i kappløpet om å demokratisere hele systemet, det eneste hinder er at enkelte "lokale ledelser" hindrer toppløpet i sitt arbeide, og dermed må kunne tåle benevnelsen sabotører ! Rosenrøde rapporter og smilende beretninger som er ment å kaste blår i øynene på de som trekker i trådene, håper jeg ikke alltid blir mottatt med like stor begeistring.

En ganske fersk avis, som underlig nok er falt i hendene på "slummen" før det er gått de vanlige tre, fire uker, kan fortelle at tidl. Sjøfartsdirektør Modolv Hareide er tildelt en FN-pris for sin innsats når det gjelder sikkerheten til sjøs; han er nok en dyktig skrivebords-redningsmann denne pensjonerte "sikkerhetsforkjemper", men hva hjelper det oss med all verdens ekspertise når ingen av de skrevne og vedtatt ord blir omsatt i praksis?

I et lukket samfunn oppleves så meget; på land finner man innavl og familiefæider i fleng, mens det førstnevnte av biologiske grunner vanligvis byr på vanskeligheter til sjøs. Kanskje skal man si heldigvis! Ellers skiller vi oss ikke særlig ut fra andre som lever og arbeider side om side i uker, måneder og år. Vanligvis er vennskapet og samholdet godt, noe som må til for at hele hjulet skal kunne gå rundt; imidlertid finnes det individer som mer eller mindre bevisst forsøker å stikke den berømte kjepp i dette, noe som meget lett velter det store lass. Det ønsker da ingen av oss? Samlet utgjør man en enorm styrke, som bør brukes til felles beste, ikke forsøke å gi inntrykk av at man selv er så sterk at man er alle og enhver overlegen i ethvert henseende.

Respekten er et interessant fenomen; den har vi alle i oss, i mer eller mindre sterk grad! Alle kryper for de "store", se bare på vår egen situasjon: Besøk fra kontoret blir hilst velkommen med tannpastasml og vannkjemmet hår, og kledningen består i hjelm og vernesko, fullstendig etter reglementet. Ingen vet at i timene før et slikt celebret besøk, står man svett og oppjaget og tørker støv av sko og hjelm, disse har man da ikke brukt siden forrige gang selveste respekten innfant seg! Er vi ikke fine, kanskje? Her er sikkerheten på topp, det ser dere jo selv! Etter et farvel, med løfter og enstemmig enighet, faller de ovennevnte verneartikler atter tilbake i sine reoler, for der å støve ned til neste gang. Akk, hvor tåpelige vi egentlig er, lurere bare oss selv, men ser oss fornøyd i speilet, og tror at "denne gang lurte vi dem".

Ellers har vi sjøfolk det godt; god mat, melk etter stuertens humør og en kasse øl i uken! Piller og sprøyter mot uhumskheter pådratt under uforglemmelige, hete netter under tropehimmelens stjernevrimmel, er lett tilgjengelig hos skipets medisinsmann, skader som krever bandasjering er det imidlertid verre med, plasterrullene er forbeholdt vedlikeholdsarbeidet på dekk, og går i metervis med til bandasjering av lekke og opprustedede gassliner! Og du verden hvor dine de blir, tre strøk mønje og litt farge på toppen og vips, der har man spart seg selv og andre for store utgifter. Så medisinkisten er god å ha!

Nå skal man ikke tenke seg gjennom hele året, men det er likevel vanskelig å stoppe; det er en forunderlig verden vi lever i, full av bløff og hengivenhet, ærlighet og falske smil, og en motbydelig påtatt respekt for øvrigheten; nei, la oss i år forsøke det umulige, nemlig det å begynne på veien til et bedre forhold og samarbeide partene imellom; hvilke parter det er snakk om får hver enkelt finne ut av selv! Husk; "Samhold og vennskap må prege et yrke, vennskap gir glede, samhold gir styrke".

Arbeidsleder T. Svendsen

ELISE, "KJERKA" PERSONLIG PÅ TRINIDAD, "MØNSTRER " AV !
 AVSKJEDSSEILAS MED "TEXACO SKANDINAVIA", TEKST/FOTO:T.SVENDSEN

Hun er liksom "Kjerka" personlig, Elise Pettersen, med sine mange år i San Fernando i Sjømannsmisjonens tjeneste på Trinidad; for utallige sjøfolk har hun vært første møte med øya, der hun vanligvis kommer opp fallrepet nedlesset med aviser, ikke alle av like ny dato, men allikevel kjærkommen lektyre for nyhetshungrende nordmenn. Men forleden kom hun ombord uten aviser og til en forandring med bagasje, for nå skulle hun ta del i "TEXACO SKANDINAVIA"s rundtur i Karibien, og bare nyde livet som en hvilken som helst annen cruise-passasjer.

- Er det vanlig at du tar deg en tur "til sjøs" av og til?
- Nei, det hører med til sjeldenhetene; har bare vært med skip 2 ganger siden jeg begynte i misjonen for 12 år siden; bli jo sjelden eller aldri tid til slike behagelige "utskeielser"!
- Du er jo blitt et begrep blant folkene som regelmessig anløper Trinidad; hvor lenge har du egentlig vært her nede?
- På "Kjerka" i San Fernando har jeg arbeidet i 5½ år, men nå er det dessverre over og ut for min del; myndighetene vil ikke gi meg oppholdstillatelse lenger, så i mars setter jeg kursen hjemover.
- Det er vel ikke med lett hjerte du forlater dette som har vært ditt hjem under tropesolen så lenge?
- Nei, det er klart at det er vemodig; foruten alle mine venner blant sjøfolkene som kommer hit, har jeg jo også mange venner blant lokalbefolkningen her på Trinidad, som det blir trist å reise fra. Men det nytter ikke, for myndighetene vil tydeligvis ikke ha meg her lenger.
- Hvordan ser du på årene som er gått siden du kom hit første gang?
- Det har utelukkende vært interessant, men til tider slitsomt. Litt uvanlig er det nok med husmor på skipsbesøk, men bemanningen her nede har ikke alltid vært stabil, og det har hendt at jeg har bestyrt "Kjerka" alene over lengre tid, og alene blir det i meste laget. Jeg har "overlevd" 8 mannfolk på denne tiden, fordelt på prester, assistenter og vaktmestere. Skipsbesøkene har variert fra år til år, og har nå tatt seg litt opp igjen, heldigvis. Det var en periode hvor det var lite båter.
- Hvor mange skip (norske) anløper her pr. måned?
- Jeg regner med et gjennomsnitt på 17-20 skip, og da er det også medregnet utenlandske skip med norsk besetning; dette skulle tilsi et besøksantall på "Kjerka" på mellom 4-500 sjøfolk pr. måned. I "de gode år" var det ikke uvanlig at tallet var oppe i 1000.

- Føler du at dere dekker et behov her nede?
- Tror at "Kjerka" er viktig, spesielt her hvor det ikke finnes andre alternativer; jeg har også det inntrykk at sjøfolkene er av samme oppfatning, for vi har mange rare oppdrag på "Kjerka", og det settes tydeligvis pris på våre tjenester.
- Hvordan er forholdet til myndighetene på Trinidad?
- Det er ingen hemmlighet at samarbeidet med myndighetene er veldig tungrodd, og vanskeliggjør vårt arbeid her nede; imidlertid har det bedret seg etterhvert, så vi får håpe det fortsetter i den retning!
- Når du nå reiser hjem, hvor blir du å finne da?
- Først skal jeg ha ferie, som inkluderer en liten tur til Peru, hvor jeg har tjenestegjort ved "Kjerka" i Lima; skal hilse på gamle kjente før jeg drar hjem til Norge. Deretter er det snakk om vikariat i Rotterdam, men ingenting er avgjort ennå!
- Hvordan trives du på denne sjøreisen?
- Det er bare herlig, men er ikke helt fortrolig med sjøen; matlysten har ikke akkurat vært på topp, selv om det for dere ombord fortoner seg som blikkstilte hav. Turen er fin, og jeg synes det er interessant å se skipet i praksis, ikke bare liggende til ankers eller ved kai. Kan jo neste kalle det en avskjedstur!

Inntrykkene utover dette vil hun gjerne skrive om selv, og vi takker henne for mange hyggelige år på Trinidad, og håper å treffe henne igjen, alltid smilende og munder; takk for denne gang, og takk for turen, Elise!

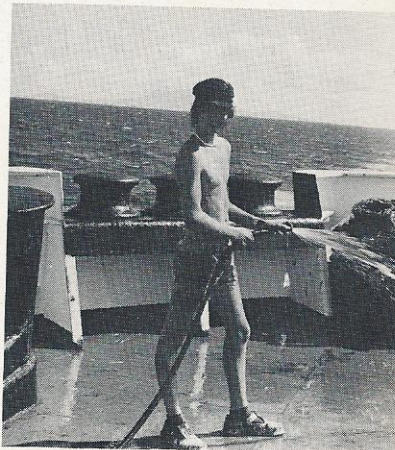


Elise på stø kurs!

EN 10- KAFFEPRAT MED TROND NODELAND (T.SVENDSEN)

Noen gammel sjøulk er han ikke, Trond Nodeland, som med sine 16 år vel er rederiets yngste mannskap, uten at dette hindrer han i å vite hva han vil, han er en, la oss kalle ham mann, med meningers mot og med planene klare for fremtiden. Elektriker vil han satse på å bli, et yrke han mener er fint å falle tilbake på den dagen forholdene hjemme krever at han må holde seg på land.

Han forteller: "Med en far som er sjømann (maskinsjef Nodeland) har jeg alltid følt en viss dragning til sjøen, og tok Sjøguttskolen i Randesund, hvor jeg gjennomførte dekk/maskinlinjen i juni ifjor. Mønstreet på "TEXACO SKANDINAVIA" akkurat på 16-årsdagen og angrer ikke, liker meg godt og opplever jo endel som jeg aldri hadde forestilt meg".



-Synes du det var en stor overgang å komme ombord her rett fra skoleskipet ?

- På skoleskipet var det helt andre forhold men jeg lærte allikevel mye som kommer til nytte her ombord. Miljøet er helt forskjellig, for på skoleskipet var jeg bare sammen med jevnaldrende, mens jeg her arbeider sammen med "voksne" folk i alle aldre, vaktene er litt anderledes og det er til tider hardt arbeide, synes jeg.

- Hva synes du om miljøet til sjøs? Føler du deg akseptert i de voksnes rekke?

- Ja, så absolutt. Synes kameratskapet er enestående, lærer mye og får se en hel del, som jeg ikke engang hadde drømt om, men så skjønner jeg også at vi har et ganske spesielt fartsmønster. Miljøet er kanskje hardere enn man er vant til hjemmefra, men man vokser med det, og må innrette seg så godt man kan.

- Hva med planene for fremtiden ?

- Når det gjelder dekk/maskin har jeg ingen spesielle fremtidsplaner, men vil gjerne ta aspirantkurs for elektrikerlinjen når jeg kommer hjem i juni og så reise ut til jeg blir gammel nok til å ta videre skolegang. Liker meg godt her og vil gjerne tilbake etter oppholdet hjemme. Skal søke om plass ved skolene i Kristiansand, Mo i Rana og Lunde i Telemark.

- Dialekten din røper at du ikke er noen sørlending, hvor kommer du fra?

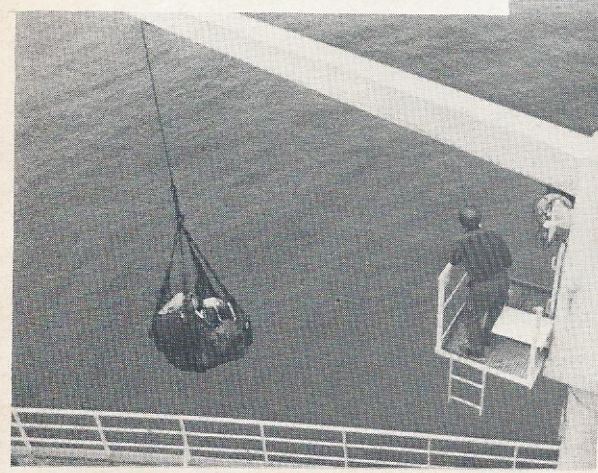
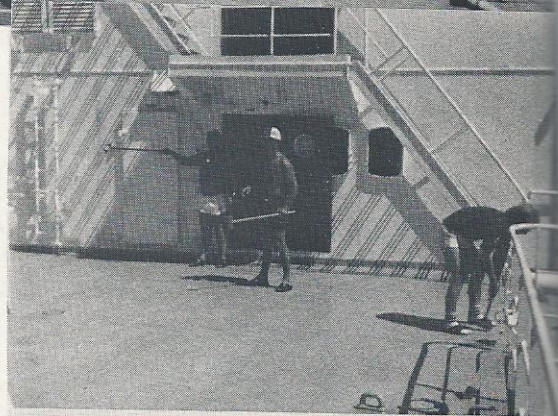
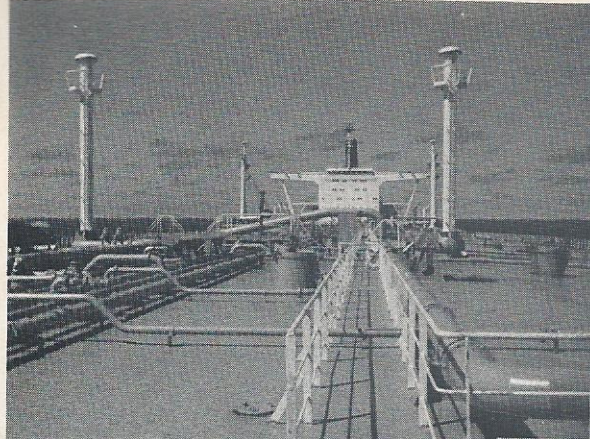
- Jeg bor i Kristiansand, men er fra Mo i Rana. Liker sommeren på Sørlandet men savner sneen om vinteren, så det er ikke fritt for at tankene går nordover av og til, tilbake til skiterrenget jeg er så glad i.

Hva synes du er viktig for deg, når du kommer såvidt ung ombord i en båt?

- At jeg blir akseptert, og at jeg får lære noe fra dag til dag, viktig at folk ikke blir irriterte over alle spørsmålene mine, men tar seg tid til å svare og forklare.

Vi får ønske rederiets yngste dekksgutt lykke til med fremtiden, kanskje får vi glede av hans elektriske kunnskaper en dag.

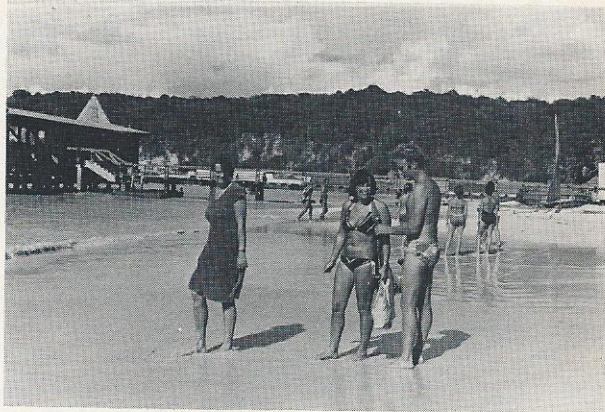
(Bildet viser dekksgutt Nodeland med spyleslangen på poop'en)



"TEXACO AMSTERDAM" - SOUTH SABINE POINT

"KARIBISK DRØMMETILVÆRELSE" - TEKST/FOTO: T.SVENDSEN

Som perler på en snor siger de til kai, disse alltid skinnende blanke cruise-skipene, lastet til merket av kjøpelystne, blåhårede amerikenerinner. Mottagelsen de får på øyene her nede er nesten kongelig, og de oppfører seg da også på samme vis. Litt mindre oppsikt vekker vi, der vi med vårt noe alderspregede skip kommer sigende i kjølvannet på de rike store sjøsvaner. Mens de blåhårede går ned overbygde gangwayer og gjennom flotte terminaler, balanserer vi oss ned en heller slitt gangway og må skreve over slanger fulle av olje og annen skitt, akk ja, det erforskjell på Kong Salomon og Jørgen Hattemaker. Men vi er ikke bitre av den grunn, tar en dag av gangen, og nyter tropesolens stråler på våre etterhvert så brunbarkede kropper, mens vi tenker på hvor godt vi egentlig har det. Litt hektisk med alle anløpene i løpet av en måned, men i motsetning til våre kolleger i Nordsjøfart, har vi ingen kulde å slåss mot, sjelden uvær og mye sol. Mens mannskapet på passasjerbåtene er heldige å ha en last som går ombord og iland av seg selv, sliter vi på altfor tunge slanger, haler og drar i tau av alle kategorier og følger oss hensatt til tidligere tider. Ikke kan vi gå rundt i "penklær" og spankulere på dekket blant velklede og rike turister, vi må pent arbeide side om side med heller blakke kamerater som kanskje har feilregnet litt på siste måneds penge- liste, og ser med tårevåte øyne på de som har klart å legge av litt til dette anløpet også. De strener på land med vannkjemmet hår og surt betalte overtidspenger i baklommen, neste havn er kanskje situasjonen omvendt, så man har alltid noe å se fram til.



På bildet ser vi kokk Britt Eidnes, R/O Karen Winding og 2.styrmann Mindor Talberg i rollen som dollarturister på Antigua.

Om vi ikke har all verdens gods og gull, så har vi drømmefarten, paradisoøyene i Karibien anløpes ukentlig, og man kan tillate seg å være millionær for en dag, der man med olje under neglene, T-skjorte og snekkerbukse trår inn i de rikes verden, de imponerende hotellfasader med sine prangende lysreklamer, alle sine kjølige barer og fine restauranter, her spør man ikke etter slips eller dressjakke, slik våre hjemlige lite imøtekommende restauratører bruker gjøre det, her teller bunken i baklommen som har en tendens til å forsvinne, til tross for de lave priser. Eller hva sier dere, venner, til en drink til syv kroner eller en flaske øl til fire? Eller kanskje gjøre det enda mer rimelig, kjøpe en hel flaske til rundt 10-15 kroner, noe stuerten ikke setter særlig pris på av inntektsmessige grunner.

Vi opplever hummer til 35 kroner kiloen, og legger oss til gastronomiske vaner som fullstendig vil sprengte et hjemlig budsjett, derfor kan man like godt bli her, for man mangler intet. Vakre selskapsdamer sørger for god forpleining om det ønskes, og denne form for velferd er ganske godt utbygget, uten at den norske stat har noe med administrasjonen å gjøre, her administrerer velferden seg selv. Mange første-reis har funnet og opplevet sin store kjærlighet her nede, løfter om forlovelse og fremtidig lykke får man stadig, så lenge man ikke sitter for hardt på bunken i baklommen. Og enda finnes det folk som sier at penger ikke er alt? Når man tenker på hva man får oppleve, burde man rødmende av skam ta imot sin månedshyre, tenke seg til at man får betalt for all herligheten også? Ingen tvil om at vi er et privilegert folk.

"Den norske rase vil aldri dø", er det noe som heter, og det er nok et snev av sannhet i de ordene, vi gjør hva vi kan for å bringe våre stolte tradisjoner videre, og mang en liten negergutt løper rundt med norsk blod i årene, om han en vakker dag skal overta styre og stell i gamlelandet er vel noe tvilsomt, men han er jo et lite stykke nordmann, om enn litt anderledes enn gjennomsnittet.



"Pilsen smaker godt under Antigua's stekende sol!"

Våre engelske reisereparatører er øyensynlig fornøyd med tilværelsen.

Man kan drømme seg helt bort, men stort lenger enn der vi i øyeblikket befinner oss er ikke lett. For hva mer kan en stakkars Ola-gutt ønske seg enn sydhavets skjønnheter, hvite strender, billig fludium under vaiende palmer og en jævlige hodepine dagen etter? Ingen savner noe, ikke engang trønderne savner sin evindelige Trøndersuppe,

som vi andre har vært plaget med i årevis. Glemte er torsken og saltseien, for her går det i edlere varer som snappers og annen skummel utseende fisk, riktignok forsøker en og annen patriotisk nordlending å ymte frem på om sin aldri glemte Lofot-torsk, men han blir ganske alene i sine fantasier. Nei, her er ikke plass til sentimentale grublerier, her må det nydes det som nydes kan, enten det er i glass eller av kjøtt og blod. Vi lever bare en gang, og må ta for oss av livets goder når ikke hensynet til rederiet krever sitt, bitter å stå med toppingsstikke i hånden når resten av flokken smilende går over fallrepet, på vei til sin drømmeverden.

Men livet og skipet må gå videre, neste dag et nytt paradisi og nye forhåpninger, nye hodepiner og venninner, nye opplevelser og utgifter, i sannhet et broket liv.

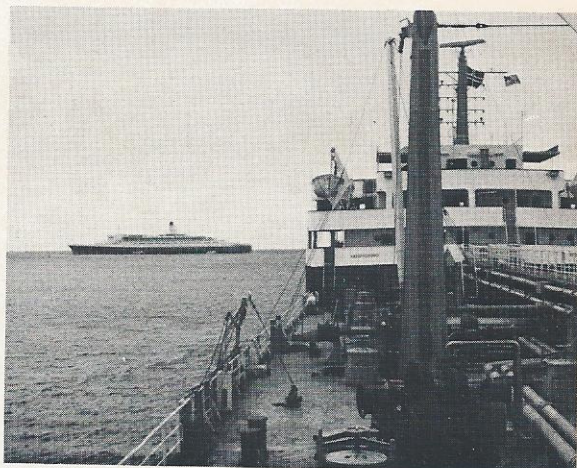
M/T "TEXACO SKANDINAVIA"

KOKK BRITT EIDNES OG SKIPETS "HUGGESTABBE", STUERT NILS PETTERSEN I FERD MED KAFFEKOKINGEN, HER SKAL DET IKKE SLØSES MED KAFFEN.

FOTO: G. BORG

TO "DRONNINGER" MØTES PÅ ST. THOMAS, "QUEEN ELISABETH II" OG "TEXACO SKANDINAVIA", DEN ENE NOE FALMET, DEN ANDRE VAKKER.

VED SIDEN AV Å SPILLE ORGEL PÅ "KJERKA" PÅ TRINIDAD, SER VI TIL STADIGHET KAPTEIN HORSENG MED FERSKVANNSSLANGEN PÅ MIDTSKIPET.



10-KAFFEN TAS PÅ "POOPEN", PÅ BILDET FRA VENSTRE SEES PIKE BJARNY ANDREASSEN, ELEKTR. VIDAR BERG, KOKK BRITT EIDNES, MOTORM. REITHE OG REPARATØR ULVANG.

FOTO: T. SVENDSEN

"BREV FRA ELISE"

Det har lenge vært snakk om at jeg skulle få være med M/T "TEXACO SKANDINAVIA" på en øytur i Caribbean. Det har vært noe vanskelig å få det til å passe, og alle ombord sa jeg måtte være med når de gikk til St. Thomas, det er visst den fineste av øyene her, men nå begynte det å haste hvis jeg i det hele tatt skulle komme på noen tur, jeg må reise fra San Fernando 1. mars 1981, får ikke lenger arbeids- og oppholdstillatelse dessverre, så i alle fall det ble bestemt at jeg fikk ta turen i november uansett hvor båten gikk.

Så 17. november ble jeg "mønstreret på". Tror neppe jeg egner meg som sjøkvinne, jeg som trodde jeg var blitt så sjøsterk etter alle de timene jeg har reist med taxibåten her ut fra San Fernando for å besøke båtene. "TEXACO SKANDINAVIA" skulle bare til Puerto Rico denneturen. Vi skulle til Guayanilla og Tallaboa, to havner like ved siden av hverandre, og så til San Juan, som jeg hadde hørt så meget om.

Egentlig vet en "landkrabbe" lite om hvor mye det er å gjøre ombord på en båt for å få det hele til å svive. Alle ombord var i aktivitet fra tidlig på morgenen, ja, noen måtte jo også ha vakt om natten. Det var bare jeg som kunne gå rundt å være "fin dame på cruise." Det ble minimalt med hjelp til oppvasken. Alle sa at sjøen var fin, men der var jeg ikke helt enig.

Etter 36 timer i sjøen kom vi til Puerto Rico. Var stolt da jeg på morgenen fant en flyvefisk på dekk. Stuertten sa han kunne steke den, det skulle være god mat.

Jeg hadde fått vite at Ponce, den nærmeste by til Guayanilla, bare var en liten by, så der var det visst ikke mye å gå på land etter, men jeg hadde jo fri og nysgjerrig som jeg er, fikk jeg sitte på med agenten inn til byen. Så trasket jeg rundt alene hele dagen. Ponce var en koselig "liten" by med ca. 400.000 innbyggere. Det var mange forretninger i små gamle hus. Sentrum var oversiktelig, og skulle en rote seg bort, kunne en se etter kirkespiret, og en ville finne tilbake til sentrum. Ellers var det et stort museum i utkanten av byen. Beina var ikke helt gode da jeg kom ombord utpå kvelden, men siden båten fremdeles lå under land neste dag, reiste jeg inn til Ponce igjen. Jeg syntes det var artig at folkene snakket spansk, det minnet meg om de årene jeg var på kirken i Lima, Peru. Jeg riktig koste meg i Ponce.

Så var det en dag i sjøen, og utpå kvelden kom vi til San Juan. Nå kan jeg godt forstå at folkene ombord velger å gå på land der. Riktig en turistby med store flotte hoteller. Jeg var heldig for om kvelden tok kaptein Horseng og maskinsjef Simonsen meg med på en fin restaurant i 28. etasje. For en utsikt. Det minnet meg om bilder jeg har sett fra Miami. Fikk deilig mat og lyttet til fin musikk. Neste dag hadde vi under land. Mange skulle forsøke å komme seg på land for å handle. Jeg ville se på byen. Det var visst ikke så bra å gå alene i San Juan, og jeg var glad da Chiefen sa at han kunne gå med meg. Vi tok ferge over til gamlebyen, og så begynte vår vandring. Var på et gammelt fort og vandret gate opp og gate ned. Chiefen visste nok ikke hva han bega seg ut på. Han fikk riktig mosjonert. Tok oss såvidt tid til å spise, og så fikk jeg sett kjøpesenteret Placa Americana, som nesten tok pusten fra meg. Det ble sagt at det var 72 forretninger der. Kl 1800 måtte vi være ombord og utpå kvelden var vi på tilbaketur til Trinidad. For et vær. Regn og vind, og losen hadde ikke mye lyst til å være med for langt ut til

havs, så han var nok glad for at det var en båt som var kjent i farvannet, så da han syntes det var forsvarlig, kom han seg ned i den lille losbåten. Det måtte være det en kaller dårlig sikt i bygene, men vi kom fort ut i rom sjø, og da klarnet det opp. Etter 1½ døgn var vi tilbake på Pointe-a-Pierre.

Jeg vi her få takke så meget for turen. Det var en opplevelse.



««THE JAG»»

I forrige nummer var det en artikkel om maskinsjef Rasmus Pedersen og hans båtprosjekt. Denne gang skal det skrives noen ord om maskinsjef Bjørn Tørum og hans bil.

Denne karen, gift og bosatt på de britiske øyer, nærmere bestemt Hull, gikk i 1975 til innkjøp av en helt ny Jaguar. Med den gangs pundkurs så var forsåvidt ikke det noe kjempeløft økonomisk sett, spesielt ikke for en maskinsjef i Texaco ! Rundt 50.000 norske kroner den gang var vel ingen upris .

Under "TEXACO OSLO"s verkstedopphold i Immingham så ble bilen hentet dit ned og undertegnede hadde ikke bare gleden av å se den nydelige bilen, men sågar ved flere anledninger lov til å kjøre den selv. Bilen er jo flott å kjøre og har alle de gode egenskaper er bil bør ha. Interiørmessig er den et skue med beige seter i ekte skinn, og en masse remedier plassert på dashbordet som undertegnede ikke tok sjansen på å røre. Med katapultsete i James Bond filmene i friskt minne holdt man klokkelig fingrene langt fra dashbordet. Vinduene gikk opp og ned ved hjelp av trykk-knapper, og antennen fløy opp og ned hver gang man slo av og på tenningen.



MASKINSJEF BJØRN TØRUM

Motoren var et syn for seg, det var vanskelig å tro sine egne øyne når panseret ble åpnet- mere kompakt motor-rom skal man lete lenge etter. Der var ikke mye plass til reparasjons-ivrige fingre. Eller hva sier man til en V-12 med et sylinder volum på 5,3 ltr. og som utvikler 267 HK. Automatgir med overdrive er jo en selvfølge her. Det er klart at en slik motor krever en god del bensin og bensinforbruket ligger på 1 gallon pr 14 miles som i norske verdier tilsier ganske nøyaktig 2 ltr. pr. mil og med dagens oljepriser så er jo ikke det noen billig fornøyelse. Forbruket tilsier at bilen trenger 2 besintanker så under langkjøring må man til å trimme ballast. Bilen blir jo bare brukt halve året grunnet de seilingsperiodene som de fleste har nå, så økonomisk er det overkommelig.

Etter at "TEXACO OSLO" forlot verkstedet ble undertegnede inviert hjem til Tørums familie fra lørdag til søndag og kan underskrive på at bilen eger seg utmerket til å sove i. Siste natten ble en temmelig langdryg affære så det var et visst underskudd på søvn, forsetet ble lagt ned, sengen var helt ypperlig å sove i og bilen kan anbefales på det varmeste til langkjøring.

Vel hjemme igjen etter endt dokking var det nesten en plage å sette seg inn i vår gamle Toyota Corolla, på folkemunne kalt "Hiroshimaknallerten", men det må vel også i fremtiden være lov til å drømme. Med dagens bilavgifter og bensinpriser så er vel valget enten å bo og kjøre "Hiroshiman" i Norge eller flytte til England for å kjøre "Jag".

Da er valget enkelt - holdt deg i Ola-landet med "Hiroshiman" og bulket forskjerm.



ARTIKKELFORFATTEREN
PER OTTO SVENDSEN
OG KAPTEIN KONNESTAD
HAR FÅTT LOV TIL Å
"TA PÅ" FINBILEN.

TAKK TIL "TEXACO SKANDINAVIA" FRA SJØMANNSKIRKEN PÅ TRINIDAD.

Så vil jeg også gjerne her på Sjømannskirkens vegne få si en hjertelig takk til alle ombord for den store julegaven på T.T.\$ 900,-. Måtte vi som er på kirken, forvalte pengene på beste måte. Jeg vet at dere ombord gjerne ville gitt en ting som vi kunne ha bruk for på kirken, men med de erfaringene vi har fra i fjor, fristet ikke det med å gi en ting, til gjentakelse. Trods alt, vi er veldig takknemlige for den fine kjøleboksen vi fikk fra dere. Det tok akkurat $\frac{1}{2}$ år å få den ut av toll. Det var ikke få papirer vi fylte ut, og det er vel ikke tall på alle de kontorene vi var på, men i alle fall, vi fikk kjøleboksen ut uten å betale toll, og nå står den her med kalde brusflasker. Takk for den hjelp dere alltid viser kirken her.

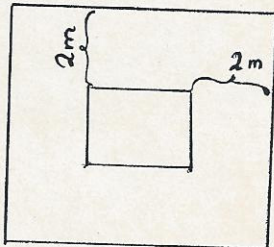
Ellers er vi glad for å ha "TEXACO BELGIUM" og "TEXACO BOGOTA" her med jevne mellomrom. Det blir liksom spesielt med de båtene vi kjenner.

LØSNING PÅ OPPGAVEN

Det var få som klarte oppgaven i forrige nr. Blant de innsendte riktige løsninger, ble personalsjef Jenssen's sønn Lars Christian trukket ut som vinner. Texaco Tanker gratulerer og oversender 1 kg konfekt.

Løsning:

1. Først vei 3 kuler i den ene skålen mot 3 kuler i den andre. Om skålene er like tunge så må den tyngste kulen ligge blant de 3 kulene som ikke ligger i noen av skålene. (Det var jo totalt 9 kuler).
2. Deretter veies 2 kuler fra den skålen som tipper over mot hverandre. Den tyngste kulen kan deretter plukkes ut.

NY OPPGAVE

I et basseng som inntegnet ovenfor er det plassert en plattform 2m fra kanten. Du får utlevert 2 planker på 1,5 meters lengde. Hvordan må du legge disse plankene for å kunne gå tørrskodd over til plattformen ?

A happy comparison

Fra Fleetnews Magazine (T.O.T.'s rederiavis), har vi sakset denne artikkelen. Mr. Glyn Morris overstyrmann i TOT, var en 14-dagers periode ombord i "TEXACO STOCKHOLM" for å studere vår desentraliserte driftsform i praksis. Mr. Morris arbeidet for tiden sammen med 5 andre i en TOT "Ship Management Group". Ledelsen i TOT er som hos oss,

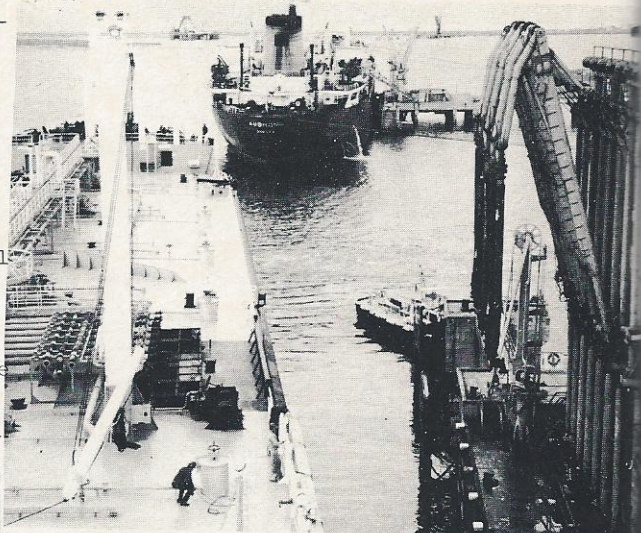
overbevist om at en desentralisert driftsform er av stor betydning for såvel driftseffektivitet som personell.

"The moment I set foot on board it was clear that my visit to the "TEXACO STOCKHOLM" would be both an informative and memorable one.

The request to visit a vessel of the Texnor fleet had stemmed from the fact that a number of our own shipboard management projects were nearing the report stage. It was felt that under these circumstances, the time was right to compare our



Chief engineer, Ramus Pedersen, demonstrating the index system for the planned maintenance, spare gear store. This store operates without a store man. When an engineer removes a component from one of the numbered bins, he makes a single line entry on the form for the day's work, seen on the desk.



The bow thruster in action, as Captain Svanlesen unberths at Rotterdam without tug. The bow thruster, windlass and winches, cargo pumps and gas freeing fan all have hydraulic drive from the engine room. Power is supplied to the system by up to a total of three diesel alternators with a combined output of 2,400kw.

developments with the ten years of practical experience gained by our Norwegian colleagues.

To cut a long and interesting story short it must suffice to report that I was both impressed and encouraged by what I found.

The condition of the ship, the commitment of those on board to the ship and the efficiency of the ship as a unit, all left a lasting and favourable impression. More significantly however I was encouraged by the fact that we hold similar views on the essential elements which combine to form effective shipboard management. Continuity of assignment is regarded as the corner stone without which little can be achieved. Planned maintenance, stock control and budgeting, to mention but a few, are all areas in which a high level of similarity exists. It was encouraging to note the similarities and be certain that we are on the right road heading in the right direction, but sobering to be reminded of how far we still have to go.

JUBILANTER

SKIPENE

20 ÅR	MASKINSJEF ANDREAS SCHEFTE	27. JANUAR
15 ÅR	ARBEIDSLEDER PEDER ALTØY	1. APRIL
10 ÅR	1. MASKINIST GÜNTER HEINE	9. JANUAR
	KAPTEIN GEORG GJERDE	10. FEBRUAR
	1. STYRMANN ARMAND HOVD	13. FEBRUAR

KONTORET

35 ÅR	PERSONALSJEF J.C. JENSSEN	11. MARS
	DRIFTSJEF A.K. RØYSEM	1. APRIL

Forleden dag fikk to av våre senior-administratorer overrakt blomster i forbindelse med at de hadde vært 35 år i firmaets tjeneste. Personalsjef J.C. Jenssen og driftsjef A.K. Røysem var første par ut til å bli feiret.

1.mai følger L.Granlund som 35-års jublant og 1.juni G.Langfeldt. Texaco Tanker kommer senere til å skrive om tidsepoken rundt 1945-50, da de fleste innen rederiledelsen startet sin karriere i Texaco Norway A/S.

Vi viser nedenfor to sett bilder, det ene tatt som nyansatt og jublantbildet etter 35 års innsats. Firmaets tjeneste krever sitt



JUBILANTER

SKIPENE

20 ÅR	MASKINSJEF ANDREAS SCHEFTE	27. JANUAR
15 ÅR	ARBEIDSLEDER PEDER ALTØY	1. APRIL
10 ÅR	1. MASKINIST GÜNTER HEINE	9. JANUAR
	KAPTEIN GEORG GJERDE	10. FEBRUAR
	1. STYRMANN ARMAND HOVD	13. FEBRUAR

KONTORET

35 ÅR	PERSONALSJEF J.C. JENSSEN	11. MARS
	DRIFTSJEF A.K. RØYSEM	1. APRIL

Forleden dag fikk to av våre senior-administratorer overrakt blomster i forbindelse med at de hadde vært 35 år i firmaets tjeneste. Personalsjef J.C. Jenssen og driftsjef A.K. Røysem var første par ut til å bli feiret.

1.mai følger L.Granlund som 35-års jubilant og 1.juni G.Langfeldt. Texaco Tanker kommer senere til å skrive om tidsepoken rundt 1945-50, da de fleste innen rederiledelsen startet sin karriere i Texaco Norway A/S.

Vi viser nedenfor to sett bilder, det ene tatt som nyansatt og jublantbildet etter 35 års innsats. Firmaets tjeneste krever sitt



BÅTENES POSISJONER - VED LOYD GRANLUND

T/T "TEXACO AMSTERDAM"

Sist vi hørte om skipet lå det under lossing utenfor South Sabine Point, Texas til "mindre tankskip" på 40-50 tusen tons dw., ofte betegnet som "off tankers". Havnene i USA kan ikke ta imot så store skip som "TEXACO AMSTERDAM" med full last, derfor lossing i åpen sjø til mindre enheter. Samtidig benyttes også disse store tankskipene til midlertidig flytende lagerplass for oljen. Prisen på råolje går jo stadig oppover så derfor er det faktisk sparte penger å ligge inne med store oljelagere til priser som var lavere den tiden oljen ble innlastet. Under oppholdet utenfor South Sabine Point benyttet besetningen tiden til å få utført nødvendig reparasjons og vedlikeholdsarbeider, som man under vanlig fart ikke får så god tid til å utføre. Det vil føre for langt å nevne alt, men spesielt innvendig har skipet en meget bra "make up". Den 25. desember var siste rest av oljelasten vel overført til siste mottagerskip, og kursen ble lagt mot Barbados for skifting av noen mannskaper, og samtidig ble det plukket opp endel reservedeler som også var flysendt dit. Deretter tok skipet fatt på den lange reisen østover mot Den Arabiske Gulf for der å hente en ny last. "TEXACO AMSTERDAM" seiler med økonomifart og over så lange avstander tar reisen tid. Mye himmel og hav. Den 6. februar passerte skipet om ettermiddagen utenfor Dubai, man sakk litt på farten og fikk ombord enda noen nye mannskaper samt reservedeler. Det er igrunnen greit både med mannskapsskifte og forsendelser av reservedeler dit, tollbehandling etc. går greit, gode flyforbindelser og også serviceminded agent. Så gikk ferden videre til Ras Tanura i Saudi Arabia hvor man ankom vel et døgn senere. Det tok ikke mer enn ca. et døgn i Ras Tanura så var "TEXACO AMSTERDAM" igjen nede på lastemerke og en ny reise lå foran i horisonten. Ved passering Dubai døgnet etter, for utgående, ble det nok engang noe redusert fart og agentens båt kom langs siden igjen med mer reservedeler etc. og et par nye mannskaper, og tilsvarende gikk iland for ferie. Denne gang skulle lasten bringes til Korea, og senere var det ordnet med periodisk verkstedopphold der borte. Derfor såpass mye reservedeler. I denne forbindelse sakk skipet noe på farten ved passering av Singapore 21. februar og fikk også her ombord endel stores og en ekstra maskinist på spesialoppdrag ombord. Ved å bruke egne folk som er kjente ombord i ekstra reparasjonsoppdrag, er man sikre på å få arbeidene utført kvalitetsmessig. Kjelen bød på noen problemer underveis, og "TEXACO AMSTERDAM" kom til Yosu den 3. mars etter en del styggvær underveis. Før ankomst lossekai måtte skipet ankre og ligge i 1 1/2 døgn før alle formaliteter var i orden og man fikk fortsette til kai. Etter et par døgn var oljelasten nok engang vel iland og reisen fortsatte for tankspyling etc. i Busan. Det er jo et stort arbeide ombord i et skip av "TEXACO AMSTERDAM"s størrelse. Den 16. mars mottok man gassfrisertifikat og nå var det bare noen timers seilas til verkstedshavnen Ulsan ikke så langt fra Busan, også skrevet som Pusan.

Det ble en måneds opphold ved verkstedet her og når nå bladet kommer ut så er vel "TEXACO AMSTERDAM" igjen ute i sitt rette element, det store osean. Mot slutten av april passerer man på ny Singapore hvor man skal ta ombord en god forsyning av proviant og stores og så går reisen på ny mot Den Arabiske Gulf for å hente en ny last muligens til Europa denne gang.

M/T "TEXACO BALTIC"

har fortsatt sine reiser rundt Nordsjøen. Laster er hentet fra rafineriet i Pembroke, og losset vekselvis i engelske havner, Canvey, West Thurrock og Immingham, men København har også fått sin del av oljeproduktene. Når så skipet var så nær, var det naturlig at anlegget i Brofjorden fristet med sine produkter som skulle leveres i Stockholm. Ja, dette var i slutten av januar med snø og is og en del minusgrader, så en nye tur til Pembroke var antagelig å foretrekke. Ja, nok en last til København og så bar det på ny mot Brofjorden for å hente nok en last for Sveriges østkyst, Norrkøping. Neste lastehavn igjen ble Rotterdam og nok en last skulle til København. "TEXACO BALTIC" er muligens det av våre skip som anløper tankanlegget Prøvestenen hyppigst. Etter endt utlossing der var det om å gjøre snarest å få skipet gassfri for nå skulle skipet til verksted i Fredrikshavn for å få montert kraner for behandling av lossesslangene istedenfor bommer. Etter 36 timer var alt klart for fortøyning ved verkstedet og 10 dager senere var alle arbeider vel utført og man benyttet vel anledningen til å få fikset på et og annet ombord som trengte en sjekk. Etter verkstedet lastet "TEXACO BALTIC" i Brofjorden for Fredericia. Dernest lastet man til en forandring i Uddevalla, det var partlast, og resten ble lastet i Brofjorden, lossehavn ble først oppgitt til å bli Bremen, dette ble forandret til Blexen i nærheten. Etter endt utlossing hadde ikke skipet noen nye lasteoppdrag og ankret ute i Tyskebukta for å vente på lasteordre. Denne kom med beskjed om å fortsette til Antwerpen. Skipet var bortleid for å frakte en last fra Antwerpen og Rotterdam ned til Lione og Lagos i Vest Afrika. Dette blir jo helt nye havner for skipet. På reisen nedover anløp "TEXACO BALTIC" Las Palmas for der å skifte noe av besetningen som hadde sin tjenestetid ute, og avløserne sto klare for ny tjeneste. Den 11. april ankret "TEXACO BALTIC" utenfor Lione, men måtte ligge til ankers til midten av måneden for å få kai-plass. Det er nok ikke så hurtige ekspederinger i havnene der nede som her i Europa, så muligens vil også oppholdet utenfor og i Lagos også ta sin tid, så vi ser vel ikke skipet tilbake i Nord Europa igjen før i månedsskiftet april-mai.



T/T "TEXACO BELGIUM"

losset i Houston og Port Arthur 4.-6. januar og benyttet så anledningen til å laste mange forskjellige smøreoljeprodukter i Port Arthur, dette er operasjoner som tar tid og den 10. januar fortsatte man til Harvey, New Orleans for å komplettere lasten av oljeproduktene. Som vanlig fortsatte skipet deretter til Trinidad for der å hente resten av spesialproduktene som skulle fraktes over til Europa, etter som vi forstår så består "TEXACO BELGIUM"s last som regel av over 20 forskjellige sorter oljeprodukter, så det gjelder nok å holde hodet klart under lasting og lossing, det er mange enkeltheter som må klaffe. Den 3. februar kl 0150 passerte "TEXACO BELGIUM" losstasjonen i Terneuzen og kastet igjen anker på Terneuzen red et par timer senere, og lektene kom langs siden for hver å få sin del av produktene ombord. Endel av produktene er bestemt for mottagere langt inne i hjertet av Europa, elver og kanaler muliggjør slik lektertrafikk i stor målestokk. Rotterdam fikk også sin del av skipets mange lastesorter. Så ventet en ny last i Pembroke og nå ble det etter dette skips forhold en kort lastereise langs Englands sydkyst til West Thurrock i Themsen, dette ga nok mer-smak for det ble nok en lastereise fra Pembroke til Canvey, men så bar det på ny over Atlanteren, Trinidads kjente siluett vinket i det fjerne. Denne gang lastet man på Trinidad for Port Arthur og New Orleans og benyttet så anledningen til å laste i de samme havner partlast som skulle til Europa. Men først måtte "TEXACO BELGIUM" innom Trinidad igjen for på ny å komplettere lasten med forskjellige produkter før skipet igjen var nede på lastemerket. Til en forandring losset nå skipet først i Porto Torres på Sardinia, dernest i Algeciras, den spanske del av Gibraltar om man kan forklare havnenes beliggenhet på en lettvinnt måte. Fra Porto Torres var det et par av besetningen som nådde hjem Skjærtorsdag tross flyforsinkelser, de øvrige skiftingene av mannskapet gjenstår til ankomst Terneuzen - Rotterdam etter påske. "TEXACO BELGIUM" leverte sin last i Holland i slutten av april. "TEXACO BELGIUM"s planlagte dokking vil antagelig bli foretatt i midten av juni.



M/T "TEXACO BERGEN"

seilte fra Nørresundby 3. januar med kurs for Ghent for det å hente en last bestemt for Petit Curonne (Rouen). Skipet var bortleidt for denne reisen. Den 8. januar kl 0700 kom skipet til losstasjonen og seilte kl 1025 oppover elven med tidevannet, kl 1600 fortøyde det ved lossekaien og etter to døgn seilte det ned elven igjen og kursen ble lagt mot Pembroke. Lasteordren her bragte skip og besetning til Eastham (ved Liverpool). Så ble kursen nok en gang lagt mot Skandinavia. Brofjorden hadde ny last som ble delt mellom mottageranlegg i København og Halmstad. Vel tilbake i Brofjorden 23. januar om kvelden måtte man ankre i påvente av ledig kai. Et par døgn senere ble det "TEXACO BERGEN"s tur til å få lasteplass ved Scanraff's kaier. 15 timer senere er skipet igjen sjøklart og med fulle lastetanker. Kursen ble lagt mot Brunsbüttel, her fikk man los 27. januar kl 0800. Til oljekaien kom skipet kl 2000 for partlossing, neste middag finner vi igjen "TEXACO BERGEN" underveis, denne gang via Kielerkanalen. Kiel ble passert etter ca. 10 timer. Ved ank. København måtte igjen ankres i påvente av ledig kai. Når man så etter et døgn venting kom til lossekai tok det ikke mange timene før skipet igjen var vel ute i åpen sjø med kurs for Pembroke. Herfra ble så flere laster fraktet til først Whitegate, dernest losset skipet laster til Eastham, Dagenham og Cardiff. Mesteparten av februar forløp i stadig fart på Syd-Englandsysten. Den 28. februar var "TEXACO BERGEN" innom Pembroke for å bunkre, skipet skulle til Port Jerome (Rouen) for å laste for Bari, Italia. Ved ankomst til Port Jerome var igjen lastekaien opptatt av et annet fartøy og "TEXACO BERGEN" måtte til ankers for å vente på tørn ved kaien. Men dette var ingen forsinkelse å regne i motsetning til hva som ventet skip og besetning ved ankomst til Bari. Skipet kom hit 14. mars kl 1600 og ble beordret til ankers i påvente av losseordre. Det ble antydnet ankomst til kai ca. 20. mars. Dette skulle imidlertid vise seg ikke å holde stikk, først kl 1715 den 28. mars kom los ombord og vel en time senere fortøyer "TEXACO BERGEN" ved lossekaien. Den 31. mars var lasten vel iland og den foreløpige sailingsordre lød på lasting i Pembroke. Underveis kom ny ordre, lasting i Le Havre. Ved ankomst hit 7. april om ettermiddagen, måtte skipet igjen til ankers i påvente av ledig kai plass. Lastingen kom ikke igang før 9. april kl 1650, vel et døgn senere er alt klart for avgang og kursen ble lagt mot Eastham. Neste last fraktet "TEXACO BERGEN" fra Pembroke til Whitegate, og det ser nå ut til at skipet igjen skal til Le Havre for denne gang å laste for Tarbert.



M/T "TEXACO BOGOTA"

tilbrakte nyttår ved lastekai på Trinidad og seilte derfra 2. januar med kurs for Bridgeport, Connecticut. Her roet skipet og besetningen seg ca. 2 døgn før man la ut på en ny reise ned til Trinidad for der å hente nye kvanta av oljeprodukter som denne gang skulle fraktes til Conakry, Vest Afrika. Vel utlosset her 30. januar fikk skipet bare en kort ballastreise. Ny last ventet i Port Harcourt, men som ofte i afrikanske havner så tok oppholdet her etter våre begrep lang tid, faktisk hele 4 døgn. At det tok så lang tid å laste skyldes ikke feil eller sommel fra besetningen, men man må nok regne med en del problemer iland der nede ser det ut til. Ja ja, lasten kom vel ombord og Bayonne (New York) skulle ha den. Det ble stive 16 døgn i sjøen etter våre notater, men vi må vel her gjøre oppmerksom på at alle tider er lokaltider. Som vanlig varte oppholdet i Bayonne nokså nøyaktig 2 døgn før man la ut på en ny sjødistanse. Som så mange ganger tidligere lokket Trinidad langt der fremme med en ny last for "TEXACO BOGOTA". Denne gang ble det en kort lastereise på bare to døgn varighet bort til Rio Heino og Santo Domingo (Dominikanske Republikk). Det var derfor ikke mange døgnene før vi igjen fant skipet ved lastekai på Trinidad, lastedokumentene anga nå partlossing i Dakar og Conakry, så skipet har nok en forkjærighet for Vest Afrika. Da "TEXACO BOGOTA" var utlosset i Dakar 26. mars så det ut til at skipet skulle fått et lite ekstra oppdrag. Det store engelske tankskipet "TEXACO GREAT BRITAIN" skulle nå slepes fra Dakar til Singapore og det var regnet ut at slepebåten som skulle utføre oppdraget måtte ha ca. 2000 tons med bunkers ekstra under turen. Dette kvantum skulle pumpes ombord i "TEXACO GREAT BRITAIN" slik at slepebåten underveis kunne komme langs siden å få pumpet ombord bunkers. Det så ut som om "TEXACO BOGOTA" skulle fått det oppdraget å frakte nevnte bunkerskvantum ut til og ombord i "TEXACO GREAT BRITAIN" men man ordnet seg nok på annet vis for "TEXACO BOGOTA" fortsatte etter endt utlossing av partlasten til Dakar direkte til Conakry. Herfra seilte skipet 29. mars nok en gang med kurs tilbake til Trinidad. Som vanlig roet skip og besetning seg der borte i ca. 2 døgn, og nok en gang viste lastedokumentene at den lasten som nå igjen strømmet ombord og ned i lastetankene, igjen skulle fraktes østover mot Dakar og Conakry. Etter vårt "bestikk" skulle "TEXACO BOGOTA" løse i disse havner mens en stor del av nordmennene bega seg på den årlige folkevandringen opp mot Norges høyfjell for der å feire Påskehøytiden.

M/T "TEXACO NORGE"

ankom Stockholm julaften, men fikk ikke losse før 26-28. desember. Ved avgang her hadde man ikke mottatt noen ny lasteordre og skipet fikk telegrafisk ordre om å ankre utenfor Trelleborg i påvente av ny lasteordre. Snart etter kom ordre om å fortsette til Brofjorden, her lå man så til ankers i 3 døgn før man slapp til ved lastekaien. Pussig nok skulle partlasten losses i Pembroke, resten ble levert til mottageranlegget i Avonmouth. Så ble det flere påfølgende lastereiser langs Englandskysten. Mens skipet lå ved tankanlegget i Canvey 17.-20. januar oppsto, natten til 18. januar en mindre brann ombord i fronten av maskinrommets top. Brannen ble oppdaget før den fikk utviklet seg og ble straks slukket av besetningen. Brannvesen og politi kom naturligvis ombord. Man hadde jo i friskt minne at det ikke var lenge siden vi hadde en tragisk brann ombord i "TEXACO OSLO" under lossing ved samme anlegg og noenlunde på samme klokkeslett av døgnet. Man fryktet uregelmessigheter, men heldigvis så viste alle de grundige undersøkelserne at også brannen ombord i "TEXACO NORGE" hadde sine naturlige årsaker. Skipet led praktisk ingen skade og man kunne fortsette uhindret og utføre reparasjonene etterhvert med skipets egen besetning. Etter utlossing seilte skipet til Ghent for der å laste for Pembroke og Immingham. Ved avgang Ghent den 22. januar var det meget tykk tåke og skipet var nødt til å ankre ved Ternuzen og ligge der i et par døgn for å vente på at tåken skulle lette noe. Skipet kom vel frem til Pembroke og Immingham. Så kom en ny lastereise på Englandskysten mellom Pembroke og West Thurrock og Canvey. Derneft nok en reise mellom Ghent og Pembroke og Immingham, og etter at Pembroke-Avonmouth reisen var vel utført, fikk skipet en lastereise litt utenom det vanlige. Det ble lasting i Pembroke og lastemottagere var anlegget i Alexandria i Egypt. Hit kom skipet 1. mars og seilte derfra igjen 4 døgn senere bestemt for Algeciras i håp om der å få med en last til Nord-Eurpa. "TEXACO NORGE" ankret utenfor Algeciras 10. mars og seilte derfra igjen 8 dager senere fortsatt i ballast. Skipet hadde nå ordre om å laste i Neapel bestemt for New Orleans. "TEXACO NORGE" anløp Gibraltar 27. mars for bunkers, underveis mottok skipet telegrafisk beskjed om istedenfor å seilt til USA med lasten skulle denne nå losses i Rotterdam. Senere lastet skipet i Brofjorden for Oslo. Senere er farten fortsatt i Skandinaviske og Nord-Tyske farvann. Når dette skrives ligger skipet i København under lossing av en last hentet ved rafineriet i Brunsbüttel.

M/T "TEXACO OSLO"

ble nok liggende lenge ved verksted i Humber. Først kom jul og nyttårsdagene, så man kom vel egentlig ikke ordentlig igang før ut på nyåret. Det ble en omfattende reparasjon midtskips, meget måtte fjernes for å komme til beskadiget elektrisk materiell. Siden skipet ble liggende ved verksted tok man også like godt vanlig periodisk dokking og reparasjoner. Det ble således liv og røre overalt ombord i skipet ved verkstedet, slike skip ved verksted kalles ofte på fagsprog "døde skip" når de ligger slik og alt maskineri og elektrisk kraft er kuttet ut. I slike tilfeller får man elektrisk kraft fra land, ombord kan det da ofte bli både kaldt og noe utrivelig, og man kan bli nødt til å innlosjere noen av mannskapene iland. I dette tilfelle var det flere av besetningen som reiste hjem for ferie og kom ombord igjen etterhvert som lugarene igjen ble klare og også reparasjonene nærmet seg fullførelsen. Den 20. februar var alt klart og man kunne legge ut på en ny reise, noen siste "finish" på endel av innredningen gjensto, det ordnet man ved å la en tømmermann fra verkstedet montere på og fullføre alt "på reisebasis". Det var store forandringer/forbedringer som var skjedd med store deler av innredningen og denne skulle vel nå stort sett møte de krav som kreves ombord i et moderne skip idag. "TEXACO OSLO"s alder tatt i betraktning må man kanskje få si når man ser skipet inn og utvendig, at "damen" bærer alderen godt. Fra Humber ble kursen lagt mot Ghent for å laste for Aarhus og deretter var ikke reisen lang til Brofjorden for å laste for Oslo. Ved ankomst til Sjursøya var det mange som tok et selvinvitert besøk ombord for å hilse på besetningen og også beskue de arbeidene som var utført og samtidig vudere resultatet. Neste reise gikk fra Rotterdam til København og deretter seilte skipet til Brunsbüttel for der å hente en last som ble delt broderlig mellom anleggene i Bodø og Stavanger, rettere sagt Lura mellom Stavanger og Sandnes. Etter endt utlossing ved Lura ventet foreløpig ingen ny lasteordre, man fikk bare beskjed om å seile til Skagen for der å gå til ankers og avvente nærmere ordre pr. radio. Det ble bare et par døgn å vente, så kom ordren om straks å seile til Pembroke for der å ta ombord en last som skulle til mottagere i Immingham. Derneft kom ordre om å seile til Sines i Frankrike. Hit kom skipet 8. april, men det var dessverre ingen ledig kai så det ble igjen ankring et par døgn før havnelosen kom ombord og "TEXACO OSLO" fortsatte til lastekai. To døgn senere var også dette havneopphold slutt og kursen ble lagt mot Donges. Ved ankomst til losstasjonen der var man nok igjen tidlig ute, kaien var igjen opptatt av et annet tankskip. Oppholdet på ankerplassen varte snaut et døgn og såsnart lasten er vel iland, ser det ut til snarest å fortsette til Pembroke, for der viser programmet at to-tre laster venter på å bli fraktet til forskjellige mot-tagerhavner rundt på Syd-Englandsysten.

M/T "TEXACO SKANDINAVIA"

er det av rederiets skip som stadig har fortsatt i sin cruise-fart nede i Vest-India. Ja, ja, cruise-fart, også den medaljen har vel sin bakside, skipets besetning har nok på ingen måte hverken tid eller anledning til å farde rundt på landlov i hver av de kjente anløpsstedene Barbados, Haiti, Guayanilla og San Juan. Dette er stadig havner som går igjen i skipets posisjons-telegrammer. Ja, innimellom så ser vi også at Grand Cayman og Kingston får sin del av de raffinerte produktene som rafineriet på Trinidad produserer. Dette er jo igrunnen nokså masete fart, ofte hayneanløp og mye å passe på om produktene skal komme vel iland på de respektive stedene. Etter stadig å ha hentet full last på Trinidad så er det ingen unødig venting på kaiplasser rundt om. Selv om det ofte er de samme havnebyer som dukker opp i posisjonstelegrammene, må det være mange mottagerhavner nede i Vest India, for også navn som Port au Prince, St. Thomas og Antigua dukker opp. De avleserne som har et godt atlas vil ha en fin hobby i å følge dette skip på reisene nede i Vest India. Tallaboa og Santo Domingo, Port au Prince og Puerto Cortes har også vært anløpt noen ganger. Etter "TEXACO SKANDINAVIA"s travle beskjeftigelse nede i Vest India tyder det på at forbruket der nede er jevnt. Muligens er det ingen effektiv sparekampanje der. For kanskje å komplettere "TEXACO SKANDINAVIA"s lossehavner må også Antigua og San Juan få være med, noen havner anløpes oftere enn de andre, men som man vil forstå må jo besetningen bli meget godt kjent rundt om nede i Vest India. Selv om det nok kan by på mye mas og jag med alle disse havneanløpene, så ser farten dernede ut til å stå på endel sjømenns ønskeliste. Det er stadig forespørsel om jobb ombord i skip i Vest India fart, så mange ledige jobber ombord i "TEXACO SKANDINAVIA" blir det år om annet ikke. De fleste betinger seg ved ferier å få vikar slik at man er sikret å komme tilbake til skipet etter endt ferie. Dette er forøvrig nå noe som skjer ombord i de øvrige av rederiets skip. Når dette skrives så ser "TEXACO SKANDINAVIA" ut til å få en langtur, sikkert en hyggelig avveksling med en lastereise fra Trinidad opp til New York og videre til Toronto i Canada. Ja, her har jo også skipet losset mange ganger tidligere så besetningen får vel også anledning til å hilse på gamle kjente i disse havner.

M/T "TEXACO STOCKHOLM"

forlot vi sist i Middelhavet. Den seilte fra Zawia 24. desember bestemt for Augusta, Italia for der å bunkre. Det dro så lenge ut med lasting p.g.a. dårlig vær at det nok skortet både på bunkers og muligens også noe proviant. Den 27. desember var skipet igjen tilbake på plass utenfor Zawia og måtte igjen gå til ankers for fortsatt venting på last. Endelig 11. januar mottok man den så lenge etterlengtede lasteordre, fortsette til oljekaien for der å laste for Immingham. 2 døgn senere finner vi skipet igjen for full fart mot Gibraltar og derfra videre mot Englands kjente kyst. Vel fremme i Immingham ventet ny sailingorder som lød på lasting i Pembroke for Whitegate, og deretter ble kursen lagt mot Antwerpen for der å hente en last som ventet på å bli bragt til Le Verdon (Bordeaux). Deretter tok skipet igjen fatt på sin tidligere travle fart mellom de forskjellige havner i Syd-England, Pembroke, Cardiff, Eastham og skandinaviske havner som Brofjorden, Fredericia, Aalborg og København. Den 16. februar lastet "TEXACO STOCKHOLM" i Brofjorden og losseordren bragte skip og besetning til Port Jerome (Rouen). Som så mange ganger nå i det siste måtte skipet også i dette tilfelle gå til ankers ved ankomst i påvente av ledig kaiplass ved lossekai. Etter 3 døgn venting kunne "TEXACO STOCKHOLM" endelig få fortsette inn til lossekaien. Etter at lasten var vel i land i nevnte havn fortsatte skipet tilbake til Brofjorden for så å fortsette lastereisene ut fra rafineriet der, til kjente danske havner som København, Fredericia og Aalborg. Skipet losset også i begynnelsen av mars en last fra Brofjorden til anlegget i Brunsbüttel. Her er det jo som kjent også rafineri, men enten så må produksjonen være for liten til avsetningen eller så lager muligens de forskjellige rafineriene forskjellige spesialprodukter. Det er jo etter hvert grodd frem en hel rekke forskjellige raffinerte oljeprodukter som brukes ikke bare som drivstoff og smøremidler, men også maling/lakkfabrikanter samt kjemisk industri er kunder hos oljeselskapene. Senere seilte "TEXACO STOCKHOLM" videre i skandinaviafarten med et og annet avbrudd for å utføre f.eks. en lastereise fra Pembroke til Whitegate. I begynnelsen av april har "TEXACO STOCKHOLM" losset en Brofjord-last i København og legger så kursen først mot Le Havre. Den første ordren her lød på at denne lasten skulle til mottager i Eastham, men her kom kontraordre. Enden på visa ble at det var mottagere i Amsterdam som nå hadde kjøpt oljelasten og følgelig seilte "TEXACO STOCKHOLM" dit. Den 10. april kl 1545 passerte skipet Ymuiden locks og kom til lossekai kl 1730. Når så Frankrike-lasten var vel iland, passet det så godt at en oljelast ventet på å bli fraktet til Rotterdam. Det er jo ikke mange timers seilas, men oljen skal frem om det så gjelder for kortere eller lengere strekninger. Ja, neste lastereise var heller ikke så lang, den gikk fra Brunsbüttel til Blexen (ved Bremen). Nå er vi kommet frem til midten av april og fra Blexen er "TEXACO STOCKHOLM" ifølge våre notater utlagt til å laste i Brofjorden for Fredericia-Halmstad og så tilbake til Brunsbüttel med den siste resten av lasten. Skipet går til Fredrikshavn verksted primo mai.

HVEM

HVOR



SEILER


P : PERMITTERT

D : DISPONERT

Sk : PÅ SKOLE

F : PÅ FERIE

M : MILITÆRTJ.

K : PÅ KONTORET

S : SYK

AJOUR PR. 27/4-81

 T/T TEXACO AMSTERDAM
 LEVX

 KAPTEIN
 OVERSTYRMANN
 1.STYRMANN
 2.STYRMANN
 RADIOOFFISER
 ARBEIDSLEDER
 MATROS
 MATROS
 MATROS
 MATROS
 LETTMATROS
 LETTMATROS
 MASKINSJEF
 1.MASKINIST
 2.MASKINIST
 2.MASKINIST
 2.MASKINIST
 ELEKTRIKER
 ELEKTRIKER
 REPARATØR
 REPARATØR
 PUMPEMANN
 FYRBØTER
 FYRBØTER
 FYRBØTER
 FYRBØTER
 SMØRER
 STUERT
 1.KOKK
 KOKKASPIRANT
 PIKE
 PIKE
 PIKE
 HJELPEMANN
 KAPTEIN
 (SPESIALOPPDRAK)

 SVANTESON, Thomas
 HENRIKSEN, Thorvald
 JENSSEN, Bjørnar
 KARLSEN, Magnar
 FREDLY, Arnold
 BRUNES, Steinar
 SEPPENEN, Jan
 JOHANNESSEN, Arild
 SILVA del GADO, A.
 JOHNSEN, Oddmund
 SYLTE, Erling
 KNUTSEN, Bjørn
 FJELL, Helge
 HAUGEN, Dagfinn
 SUNDET, Asle
 LEIRVÅG, Dag
 HÅLAND, Egil
 RØSSUM, Bent
 ANDRESEN, Jan Tore
 HERMANSSON, Ebbe
 BRAGSTAD, Olav
 AULESJORD, Magnar
 VERAAS, Ole
 JENSEN, Harry
 LOTHE, Tor
 HANSEN, Åge
 KRISTIANSEN, Tor
 FELDT, Kjell
 MERMOUR, Charles R.
 TRONSTAD, Arne
 BEKKELUND, Svein
 EIKESETH, Anne
 HÅLAND, Torill
 FJELL, Dagmar
 KRISTIANSEN, Reidar
 STØLANN, Alf

 M/T "TEXACO BALTIC"
 LDSF

 T/T "TEXACO BELGIUM"
 JXZP

 M/T "TEXACO BERGEN"
 LEWP

 M/T "TEXACO BOGOTA"
 JXHS

 KAPTEIN
 OVERSTYRMANN
 1.STYRMANN
 1.STYRMANN
 RADIOOFFISER
 ARBEIDSLEDER
 MATROS
 MATROS
 MATROS
 LETTMATROS
 LETTMATROS
 JUNGSMANN
 MASKINSJEF
 1.MASKINIST
 2.MASKINIST
 2.MASKINIST
 2.MASKINIST
 MASKINASSISTENT
 ELEKTRIKER
 ELEKTRIKER ASP.
 REPARATØR
 REPARATØR
 PUMPEMANN
 FYRBØTER/MOTORMANN
 FYRBØTER/MOTORMANN
 FYRBØTER/MOTORMANN
 FYRBØTER/MOTORMANN
 SMØRER
 SMØREP
 STUERT
 1.KOKK
 KOKKASPIRANT
 PIKE
 PIKE
 PIKE
 HJELPEMANN

 SANNERØD, Frank
 DYB, Ivar
 BAADE, Jarle
 AASE, Einar
 ELIASSEN, Arne
 MOE, Johannes
 KOBBERØD, JOHAN
 SØRENG, Leif
 HAUGLID, Svein
 HASETH, Terje
 SKOG, Svein

 JOHNSEN, Einar
 BAASTAD, Steinar
 GRØV, Erling

SUNDSVÅG, Tore

ALFREDSEN, Arvid

 HAGEN, Arild
 PUGA, Francisco C.
 JACOBSEN, Tom C.

RØDFJELL, Sven

 FORSJORD, Arne
 SMELROR, Bjørnar

 THEN, Solfrid
 FORSJORD, Aud

 BRANDAL, Petter
 JARNÆS, Asbjørn
 FRAMMARSVIK, Helge
 DANIELSEN, Jan
 SANDBERG, Unni

 RANHEIM, Remi
 STEEN, Ivar
 HAGLEY, Stanley

 ANDREASSEN, Ole F.
 SVANES, Bjarne
 HEINE, Gunter
 HELLE, Olav
 WESTAD, Thorleif
 OHLSEN, Finn

 ASP, Arne
 BJØNTEGÅRD, Trond
 ERIKSEN, Bøgild
 MOISANDER, Sauli

 ANDRESEN, Roy
 JOHANSEN, Hermann
 SUAREZ, Francisco M.

 GRØTTAN, Knut
 LAURITSEN, Rolf
 MARTIN, Geir
 JOHNSEN, Toril
 JOHANSEN, Solweig
 ANDERSEN, Ingebjørg

 PEDERSEN, Tore
 LIA, Arne
 ELVEVOLD, Ottar
 GUSTAVSEN, Kåre
 WALLIN, Rune
 LIEN, Palmar
 ANDRESEN, Kåre
 STEFFANSSON, Kristjan
 MENDES, Satiro G.
 TRONRUD, Erik
 FJELLE, Bjørn

 STRANDELID, Torkel
 PALACIOS, Oscar
 FOLLESTAD, Sverre
 GRANDE, Roald

ANDVIG, Simon

BRUNVOLL, Prode

 JOHANESEN, Adolf
 MYRAN, Dagfinn

 SKJEGSTAD, Hugo
 PEDERSEN, Tore
 ROEL, Audun
 OVERKIL, Dagfinn
 HØIVAAG, Bernt
 AUNE, Toril
 IVERSEN, Annik

 EINVIK, Sverre
 SOBSTAD, Einar
 NILSEN, Odd
 HOLDEN, Arne
 JENSEN, Eva
 OLSEN, Oddvar
 SKEIE, Morten
 PAUL, Wilson
 FALLANG, Per-Oscar
 OSHOLM, Pål Roger
 JOHANSEN, Morten

 OLSEN, Ragnar
 NAZARENO, John

 PETER, Mihaly
 RASMUSSEN, Gunnar
 LIA, Øivind
 PETERSEN, Tom
 REYES, Herman
 NAZARENO, Abraham
 SØRENSEN, Per

 HALSE, Ingemund
 GRANEGGEN, Stein

 OLSEN, Joan
 HALVORSRØD, Mona

TCHORZ, Rainer

M/T"TEXACO NORGE" LCWN	M/T"TEXACO OSLO" JXLA	M/T"TEXACO SKANDINAVIA" LEID	M/T"TEXACO STOCKHOLM" LGBR	
KAPTEIN OVERSTYRMANN 1. STYRMANN 1. STYRMANN RADIOOFFISER ARBEIDSLÆDER MATROS MATROS MATROS MATROS LETTMATROS LETTMATROS MASKINSJEF 1. MASKINIST 2. MASKINIST 2. MASKINIST MASKINASSISTENT ELEKTRIKER REPARATØR PUMPEMANN MOTORMANN MOTORMANN MOTORMANN SMØRER SMØRER SMØRER STUERT 1. KOKK KOKKASPIRANT PIKE PIKE PIKE HJELPEMANN TOMMERMANN	GJERDE, Georg HELBERG, Knut HAUGEN, Helge P. JOHANSEN, Jon GULBRANDSEN, Per ØSTVANN, John KARAMAN, Mustafa GJELSTAD, Vidar ØSTENSEN, Viggo BÅDE, Oddbjørn FJELNETH, Bjørn SCHEPTE, Andreas HAUGLUND, Sigve GAUPSET, Bjarne WINGSTERNES, Geir SKATLAND, Karl VASSTEIN, Rune NILSEN, Torbjørn THUN, Terje CASANOVA, Enrique EDVARDSEN, Randor VALAAS, Lars DALBY, Pål PEDERSEN, Jan DYRØY, Kari JORSTAD, Jorun DALEN, Karen ANDERSEN, Sverre	MEISLAND, Louis LIEN, Steinar ASP, Leonard HUSVEGG, Erik ANDHEIM, Tone SØRENSEN, Harald NORHAGEN, Kjell WALKER, Frederick BUCETA, Juan RAMSDAL, Kai ULVIK, Oddbjørn TØRUM, Bjørn FORCADELL, Augustin HUSTAD, Viktor BORGE, Haakon GUNDERSEN, Tor TEVELDAL, John HANSEN, Arne PHILIPPS, Rolf DOMINGUEZ, Jose VOLVIK, Jan THARALDSEN, Ole SLETTEBAKK, Kjetil ROSSMO, Kåre BERNHOF, Albrigt KVAMME, Nora GJERTSEN, Gunn JOHANSEN, Ragnar	BROX, John APOLD, Oddvar SKJØNSFJELL, John JENSEN, Vidar VARN, Frøde SVENDSEN, Torgeir BORG, Geir HOLDER, Lloyd SLOTNES, Odd DAHL, Reidar FJELD, Knut SIMONSEN, Sverre LARSEN, Thore CARELAND, Lars STORNES, Reidar WILHELMSEN, Einar ULVANG, Leif Arne RØNNE, Johan FAHRE, Ragnar EVENSEN, Tor GJUV, Raymond BORGE, Knut PETTERSEN, Nils EIDNES, Britt PETTERSEN, Åse HEIDENSTRØM, Laila OLSEN, Ragnhild HØYLAND, Bjarne	HANSEN, Helge SANDVIK, Norodd CARELAND, Martin KLOKK, Bjarne SÆTHER, Torbjørn BÅRDESEN, Aksel BARTH, Hans UGSETH, Leif ANDREASSEN, Roger BEKKEVOLD, Ken BARANE, Jens PEDERSEN, Rasmus NØTSUND, Olav MOAN, Asbjørn HARNES, Eldor ISAKSEN, Jens SKJELBRED, Roger BREIVIK, Willy HANSEN, Yngvar JOHANNESSEN, Morten IVERSEN, Terje VEGEL, Ragnar JACOBSEN, Per RØED, Turid HAUGEN, Else

FOLK I LAND

KAPTEINER

KONNESTAD, Yngvar (D)
BRATH, Otto (D)
BAKKE, Idar (TSAT)
HORSSENG, Rindulf (F)
HOLT, Jonas (D)
JOHANSEN, Kjell (D)
FLØ, Svein (D)
FOSSNO, Willy (D)

OVERSTYRMENN

HOVD, Armand (SK)
PAULSEN, Willy (S)
RØED, Bernhard (K)
RAFAELSEN, Idar (F)
SKARVÅG, Torbjørn (D)
VIK, Sverre (D)
ARNTSEN, Knut (S)
DYB, Ivar (D)
SOLBERG, Odd (D)
ALRSTAD, Dag A. (S)

1. STYRMENN

BJELLAND, Hjalmar (D)
MØRKESDAL, Roald (SK)
SAGEBAKKEN, Terje (M)
KORSBERG, Halvard (F)
ALEXANDERSEN, Øivind (F)
LØSETH, Odd Einar (D)
SEM, Dag (D)

2. STYRMENN

TARALDSEN, Trond (SK)
DANIELSEN, Per Inge (M)
SKOTHEIM, Knut (P)
TALBERG, Mindor (F)

RADIOOFFISERER

WINDING, Karen (D)
GRØNVOLD NILSEN, Gro (S)
HANSEN, Jan Petter (D)
KJØLSTAD, Trond (P)
LÆGREID, Helene (K)
LANGEBRO, Åge (D)
STØA, Gunn (D)
OTTESEN, Wenche (D)

MASKINSJEFER

STØRDAL, Øivind (D)
RØSTAD, Thor (D)
ABRAHAMSEN, Bjarne (TSAT)
AICHER, John (D)
BORGERSEN, Hans (P)
NØDELAND, Bjarne (D)
SØRØ, Bjørn (D)
WETLESEN, Erling (D)
OPPEDAL, Odd (D)

1. MASKINISTER

AAS, Astor (F)
STEINBRU, Kåre (F)
OLSEN, Nils H. (D)
LUND, Manfred (SK)
DITTMANN, Trygve (D)
FRØITLAND, Kjell (D)
WIGGEN, Jan (D)
LARSEN, Hallvard (F)

MASKINASSISTENTER

SAND, Pål (SK)
LJONE, Steinar (M)
SKOGHEIM, Bjørn (D)

2. MASKINISTER

SULLAND, Thor (SK)
BJEREN, Terje (SK)
JOHANSEN, Odd (SK)
ANTONSEN, Kjell (S)
STORLI, Arne (D)

ELEKTRIKERE

BERG, Vidar (F)
SVEEN, Arne (D)
CARLSEN, Terje (S)
JENSEN, Wiggo (D)

STUERTER

GRIMSTAD, Bjørn (S)
GJØNVIK, Svein (D)
SØVDE, Ansgar (P)
VEE, Johannes (F)
KJERSTAD, Bjarne (F)
HAUGÅRD, Anders (F)

1. KOKKER

LYNGSTAD, Stein (D)
ERDAL, Atle (SK)
JØRGENSEN, Jan (D)
STENSBØL, Johnny (F)
OTTERSEN, Einar (D)
SANDAUNET, Svein (D)

ARB. LEDERE/TOMMERMENN

TVEIT, Knut Asbjørn (D)
KRISTIANSEN, Ivar (F)
MARTHINSEN, Kåre (D)
SVORSTØL, Kjell (F)
BYSTØL, Anders (D)
ALTØ, Peder (D)

REPARATØRER

MIDLID, Karl (D)
SOAREZ, Jose (F)
HØGERNES, Odd (S)
ROLID, Odd (F)

PUMPEMENN

NORDMO, Magnus (D)
AUNE, Sverre (D)
GRØTTING, Henrik (D)
KINSÅS, Harald (D)
JOHANNESSEN, Adolf (D)

