

TEXACO
texaco tanker

NR. 2/83



TEXACO NORWAY A/S



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

Redaksjonens adresse:

TEXACO NORWAY A/S
Postboks 1680 - Vika
Oslo 1
Tlf. (02) 41 86 85

I REDAKSJONEN

Redaktør:	Evy Roen
Redaksjonssekretær og fotograf:	Endre Ording Sund
Layout:	Per Arne Behrens



Fra Redaksjonen

Av Endre Ordning Sund

Lys i den andre enden av tunnelen har det vært snakket meget om de siste 4 årene. Vi tenker selvsagt på den alvorligste økonomiske krise som den vestlige verden har opplevet de siste 50 år. Mange har gått rundt og ventet på oppgang. Endelig ser vi klare tegn, i såvel den amerikanske som i den Vest-europeiske økonomien, på at oppsvinget er igang. Tar vi utgangspunkt i utviklingen i USA i perioden januar-mai 1983, tyder oppgangen på en vekst i bruttonasjonalproduktet på ca. 4% totalt for 1983. Allerede har oppsvinget i økonomien gitt positive ringvirkninger til importen av petrokjemikalier til USA. En økning på 4-5% er registrert sammenlignet med mai måned i fjor. I Texaco Tanker har vi også tidligere berørt de positive ringvirkninger dette vil få for vår flåte.

I dag er det totale markedstilbudet av alle typer oljeprodukter mer enn tilstrekkelig for å dekke etterspørselen i verden. Situasjonen har de senere år skiftet så meget at intet land nå kan starte opp tilsvarende «energikriser» som de vi registrerte i 1973-74 og 1979. OPEC's monopolistiske kartellmakt er brutt. Dette har igjen gitt seg positive utslag i råoljeprisen. Det er ikke usannsynlig at denne vil reduseres ytterligere ned til ca. \$25 pr. fat. Skjer dette, vil det ha direkte positiv effekt på tankmarkedet. Prisen på kull levert

til kullfyrte kraftverk før produksjon av elektrisk energi, tilsvarer en råoljepris på ca. \$25 pr. fat. En stabilisering med en råoljepris på nevnte nivå, vil gjøre olje konkurransedyktig i forhold til kull. I tillegg vil det ha en positiv effekt på verdensøkonomien på sikt.

Texaco har som de andre store oljeselskapene redusert sin tankflåte drastisk. Av en eiet tankflåte på ca. 100 skip for 4 år siden, er det nå bare ca. 40 skip igjen. Etter en slik «slankekur» er det klart at den kontororganisasjon som eksisterte for 4 år siden ikke lenger er nødvendig for å administrere dagens flåte.

Texaco har derfor besluttet å strømlinjeforme sin landorganisasjon. I første omgang blir det snakk om å etablere et World Fleet Headquarter i USA. Kontorene i Monaco, London og Port Arthur blir slått sammen. Hva som skjer med Oslo-kontoret er fortsatt ikke helt klart. Sannsynligvis skjer ingen endring. En orientering om denne situasjonen følger inne i bladet.

I bladet har vi også denne gang satt av spalteplass til avd.sjef Th. Strengen's positive orientering om tertialrapport I-1983. Dette er meget hyggelig lesning idet den viser at vi muligens vil ende opp med et overskudd før årsoppgjørdisposisjoner på ca. 40 mill. NOK. Ikke dårlig i disse ulvetider.

Innholdsfortegnelse

	Side
Fra Redaksjonen	1
Reorganisering av Texaco's rederivirksomhet	3
«Rikets» tilstand	4
Rederistyremøte	4
Risøy Folkehøyskole seiler igjen	6
Visst var det et periskop	7
Visbreakeranlegget på Scanraff	8
Periodisk dokking og reparasjon av «Texaco Oslo»	10
«Texaco Belgium» i Lagos	12
Fotokonkurranse 1983	14
Pensjonist stuert Vegel's matspalte	15
Noen er glad i deg	16
Nye bemanningsforskrifter	19
Prisen på bensin - nok en gang	22
Lederutviklingskurs Dalseter	24
Oss kursdeltakere imellom	27
M/T «Texaco Bergen» og «the Caribbean-trade»	28
Rent hav - ditt ansvar	29
Forurensing av havet	30
Maritim satelittkommunikasjon	31
Innvielse av sjøhuset til kaptein Pettersen	34
Bronselodding	37
Hilsen fra M/T «Texaco Skandinavia»	39
«Den transsibiriske reisen»	40
Til dere alle i Texaco	43
St. Olavs Orden til tidl. mønstringssjef Harris Gregersen	45
Sport	46
Kurs	48
Båtenes posisjoner	49
Hvem seiler hvor	51
Folk i land	3. omsl.

Reorganisering av Texaco's rederivirksomhet

Av Direktør Per Sundby

I begynnelsen av mai sendte jeg ut en orientering til skipene om en påtenkt reorganisering av Texaco's rederivirksomhet.

Bakgrunnen er at den samlede flåte under norsk, engelsk, amerikansk og panamansk flagg pluss tidsbefraktet tonnasje er i ferd med å bli redusert fra nesten 100 skip ned til 30-40 skip. Dette er forsåvidt en parallell til det som er skjedd i andre oljeselskaper som følge av redusert oljeforbruk, kortere transportveier etc., p.g.a. at nye oljeprodusenter har kommet inn i bildet. En langt mindre del av oljen leveres nå av araberlandene i Midt-Østen.

Et par andre oljeselskaper har samlet driften av sin gjenværende flåte i ett rederi. Texaco er inne på samme tanken idet man spør seg: Er det grunnlag for å opprettholde fire rederikontorer når flåten blir redusert til en tredjedel?

Tanken er altså å samle *landorganisasjonen* i ett «World Fleet Head Quarter» og man har tenkt seg at dette skal ligge et sted i USA. Et slikt rederikontor skulle rekruttere folk fra de nåværende fire rederikontorene.

Det er altså ikke tanken å gjøre noe med skipene, deres flagg, bemanning og drift. En evt. omorganisering vil derfor neppe berøre jobbene ombord.

Jeg forstår selvfølgelig at Texaco ønsker å vurdere en slik «struktur-rasjonalisering»,



det er et ubehagelig, men aktuelt ord i disse tider på mange områder.

Det er uklart om vi blir berørt av en reorganisering og på hvilken måte. Det blir spennende å se resultatet. Bedømt etter slik det ser ut idag er det vel mest sannsynlig at de norske Texaco skipene fortsatt vil bli drevet fra Oslo, men at vi kommer i en friere stilling innen konsernet og kanskje kan utvikle vår virksomhet ved å ta på oss andre oppgaver i tillegg.

Vi krysser foreløpig fingrene, men er optimister.

«Rikets» tilstand

Av Th. Strengen

Etter årets fem første måneder viser våre regnskaper et gledelig, positivt resultat. Overskudd på rederiets driftskonto utgjør kr. 14,7 millioner, opptjente renter kr. 3,6 millioner og kursfortjeneste, etc. kr. 3,2 millioner. Totalt blir dette et overskudd på kr. 21,5 millioner.

Dette gode foreløpige resultat skyldes at vi nå har vært gjennom en forholdsvis god periode med noenlunde jevn beskjeftigelse, og at vi til nå har hatt kun ett skip til dokking. Vi har bare en gjenværende dokking dette året. Selv om vi skulle få en stillere periode i sommermånedene, vil vi med samme fraktnivå for høstsesongen som i vårsesongen, kunne regne med et overskudd i størrelsesorden 40 millioner kroner. Et slikt resultat vil være høyst kjærkomment. Vi har på grunn

av salgslap TEXACO AMSTERDAM et udekket underskudd fra ifjor på 27 mill. kroner og dessuten behov for avsetninger til Klassefond. Vi skal heller ikke glemme at de kommende år vil kreve langt mere av tid og penger til reparasjon og vedlikehold enn tilfellet er i år.

Et solid regnskapsoverskudd vil også bety mye for å demonstrere fortsatt levedyktighet for norsk flagg og også bidra til å legge forholdene til rette for investeringer i nye skip. Takket være fornuftig ressursbruk og få og kortvarige dokkingsperioder, kan 1983 bli året som, tross et dårlig fraktmarked, bringer vår økonomi opp på et akseptabelt nivå igjen etter foregående års svake resultater som følge av manglende beskjeftigelse for TEXACO AMSTERDAM.

Rederistyremøte

Av T. Svendsen

Årets første Rederistyremøte fant sted på kontoret den 22. mars, og jeg møtte også denne gang alene som representant for de seilende med tariffmessig tilknytning til NSF. På fjorårets siste møte den 13. desember møtte varamann/radiooffiser Torbjørn Sæther, da undertegnede på grunn av vanskelig seilingsmønster var forhindret i å delta.

På disse møtene blir det mye tallprat; det ble orientert om regnskapsavslutningen for

1982, og årsresultatet etter disposisjoner viser underskudd. Det ble besluttet å dekke dette fra Disposisjonsfond og Reservefond. Når det gjelder budsjettet for 1983 hadde Rederistyret ingen bemerkninger til det foreslåtte.

Markedsutsiktene for 1983 er generelt svake, men det blir muligens en bedring høsten -83. Rederiet regner med et positivt driftsmessig resultat i 1983. En orientering om rederiets likviditetsmessige stilling og

utvikling slår fast at selskapets likviditet er god.

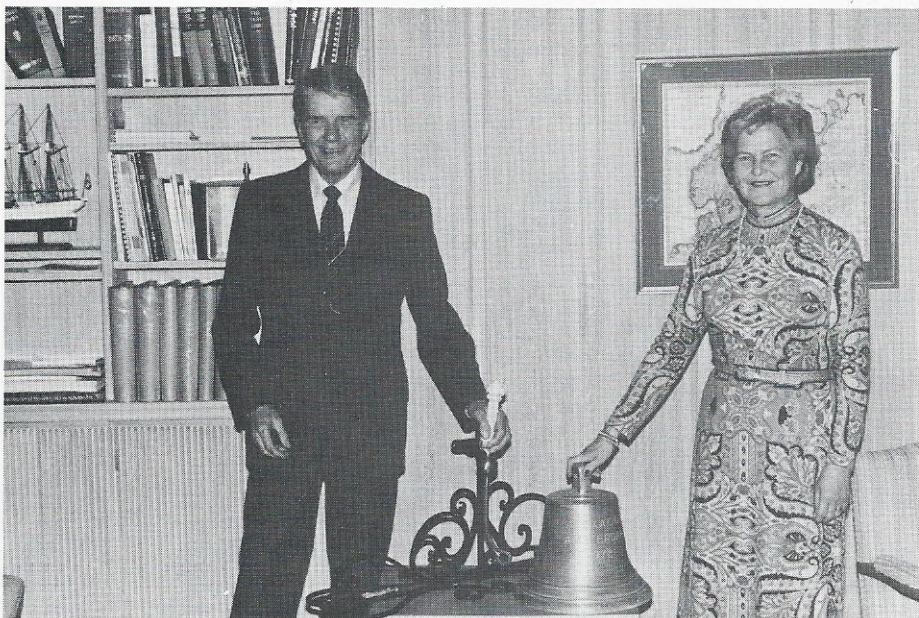
Mindre god er personellskadestatistikken; for 1982 viser den en svak stigning, og det er å la kurven gå den gale veien. Sikkerhetskampanjen som ble avviklet i 80/81 ser ikke ut til å ha hatt noen innvirkning på skadefrekvensstatistikken, og Rederistynet besluttet at en påminnelse om viktigheten av at sikkerhetsreglene ombord følges, bør rykkes inn i hvert nr. av «Texaco Tanker».

Så kanskje det mest interessante av alt i disse tider, maritim personalsjef G. Langfeldt orienterte om de nye bemanningsregler og hvilken betydning disse vil få for vår flåte. Alt er foreløpig på et forberedende stadium, og Rederistynet sa seg enig i at R/L arbeider videre med gjennomføringen av de nye be-

manningsreglene. Det er utvilsomt mange misforståelser når det gjelder disse reglene, og det er meget viktig at det informeres grundig for hvert skritt som besluttes vedtatt. Innholdet i de nye reglene er ukjent for de fleste, og R/L vil i tiden fremover sørge for bedre informasjon.

Ved siden av disse kortfattede referatene i «Texaco Tanker», er det etter Rederistymøtene sendt et mer fylldig referat med undertegnede kommentarer, til de respektive skips tillitsmenn. Etter nu å ha gjort tjeneste ombord i 5 av rederiets skip de siste 12 måneder, er det betenkelig å oppdage at ingen av disse kjenner til disse referatene, og dermed langt mindre sett disse. Dette er en sak som vil bli tatt opp neste gang Rederistynet kommer sammen.

I anledning styreformann W. Eckhoff's 70-års dag holdt TEXACO NORWAY A/S en lunch der Eckhoff fikk overrakt en skipsklokke fra T/T «TEXACO AMSTERDAM». Her sees han sammen med sin kone etter overrekkelsen.



Risøy Folkehøyskole seiler igjen

I en generasjon har Risøy Folkehøyskole gitt sitt bidrag til utdanning av norske sjøfolk; til dekk, maskin, bysse og til kommende sjøoffiserer.

Under skipsfartskrisen stagnerte sjømannsutdanningen ved skolen og de startet opp sine etter hvert godt kjente sosiallinjer, der unge mennesker skulle få lære å forstå og arbeide blant funksjonshemmede.

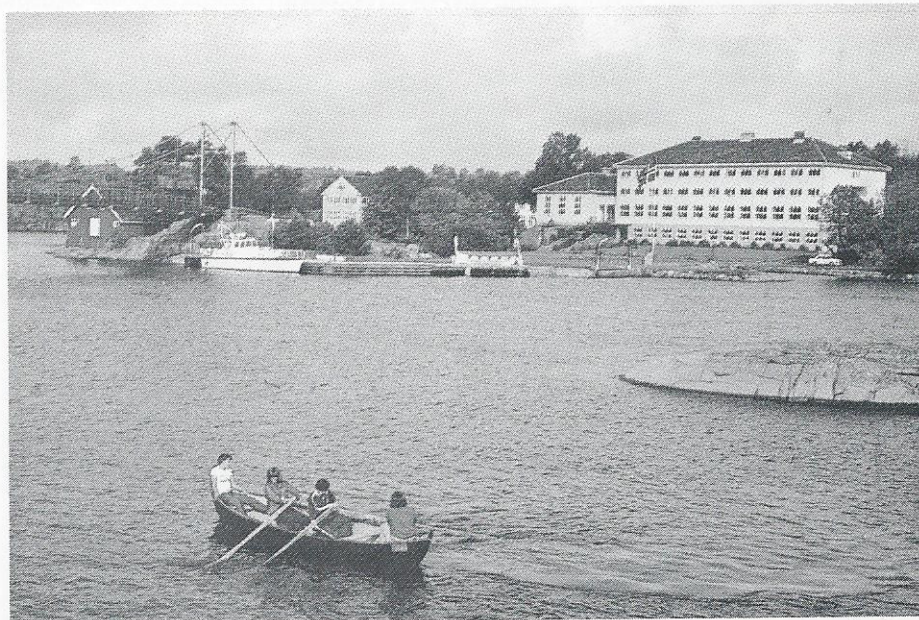
Høsten 1979 ble det bestemt at skolen igjen skulle bygges ut til å gi moderne sjømannsutdanning, og allerede høsten 1980 var opplegget klart og skolens 1-årige maritime linje ble igangsatt.

Utdannelsen godskrives som 1-årig farts-

tid og elevene kan mønstre direkte som matros/motormannaspirant eller skipsmekanikeraspirant II.

Det understrekes også at ettersom skolen er en internatskole – et 24 timers samfunn på linje med et skip – får elevene ved de maritime linjer trening i å stille seg selv, holde orden og disiplin, samt lære seg å samarbeide som ombord på et skip.

Skolen fikk i gave et 44 fots fartøy – tidligere forskningsfartøyet «Gunnar Knudsen». Fra kondemnable stand har skolens lærere og elever gjennomført en imponerende restaurering – og i dag brukes



Skolen ligger i vakre og stemningsfulle omgivelser i den sørlandske skjærgård.

Visst var det et periskop

Vi har alle i den senere tid kunne følge diverse U-båt dramaer langs den norske og svenske kyst. Men ikke alle har kunnet følge letingen etter U-båt på så nært hold som «TEXACO OSLO».

Følgende har vi «sakset» fra Gøteborgs Tidningen lørdag 7. mai:

«Like etter 0830 i går morges så den norske kapteinen Georg Gjerde på oljetankeren M/T «Texaco Oslo» en ubåt i svensk farvann utenfor Brofjorden. I ca. 1 min. så jeg tydelig et ubåtperiskop. Ubåten lå flere sjømil inne på svensk farvann forteller kaptein Gjerde.

Gjerde's iakttagelser passer godt med andre som er gjort tidligere i uken. I går ble det nemlig avslørt at en oljetanker på vei til Scanraff, mandag - plutselig oppdaget en ubåt som brøt vannflaten. Besetningen så hele fremre delen og største delen av tårnet



fartøyet som et fullverdig undervisningsfartøy til såvel dekk- som maskinopplæring.

Risøy Folkehøyskole er privat. Det gir pedagogisk frihet og styrke, og den trekker derfor til seg dyktige fagfolk til undervisningsstillingene.

Risøy Folkehøyskole strever med betydelige økonomiske problemer, men da skolen blir vurdert som verdifull for utdannelsen av gode sjøfolk satses det meget på utbedring og innkjøp av undervisningsmateriell som er i samsvar med vår tids krav til høyverdig undervisning. Skolen tar gjerne imot utstyr til maskinverkstedet og annet utstyr som tas iland fra skip, modeller, verktøy og eventuelt annet skolemateriell. På skolen vil slikt utstyr få anvendelse.

innen ubåten forsvant i dypet. Det var innen samme området som kaptein Gjerde så ubåten i går.

At det skulle være noe annet enn et ubåtperiskop som Gjerde så avviser han blankt. Jeg er helt sikker i min sak. Avstanden var ikke lenger enn her fra bryggen til kaien, sier Gjerde og peker på en avstand på ca. 25 meter.

Omtrent samtidig så ansatte på OK's raffineri tegn på hva de anser kan ha vært en ubåt nesten helt inne ved kaien. De er like overbeviste i sin sak som kaptein Gjerde.

Den svenske marinen drev en intens ubåtjakt i området, og man var sikre på at minst en fremmed ubåt hadde vært i området, men letingen var resultatløs som så mange ganger før.»

Visbreakeranlegget på Scanraff

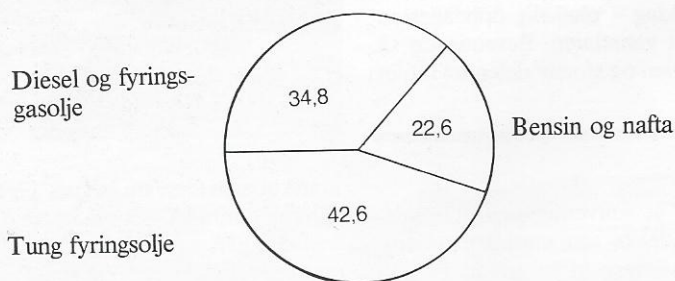
Den siste utvidelsen av raffineriet i Scanraff, som Texaco er deleier i, ble tatt i bruk i begynnelsen på året.

Avgjørelsen om å investere ca. 300 mill. kroner ble tatt i november 1979 og allerede i januar 1981 var prosjekteringen ferdig og selve arbeidet kunne overlates til det internasjonale entreprenørfirmaet Foster Wheeler.

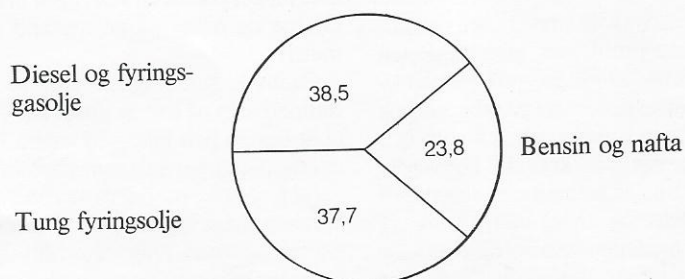
Byggingen satte fart på slutten av 1981 og

til sine tider har opptil 250 mann vært beskjeftiget med det vanskelige monteringsarbeidet et slikt produksjonsanlegg krever, bare det store tårnet veier alene 105 tonn.

Lederen for arbeidet har vært den amerikanske ingeniøren Bob Dempsey, som er fra El Paso i Texas. Som hjelp til arbeidet har han brukt en nøyaktig modell av hele visbreakerenheten. Denne modellen er laget i England og kostet et kjempebeløp, men



Produksjonen før visbreakeren

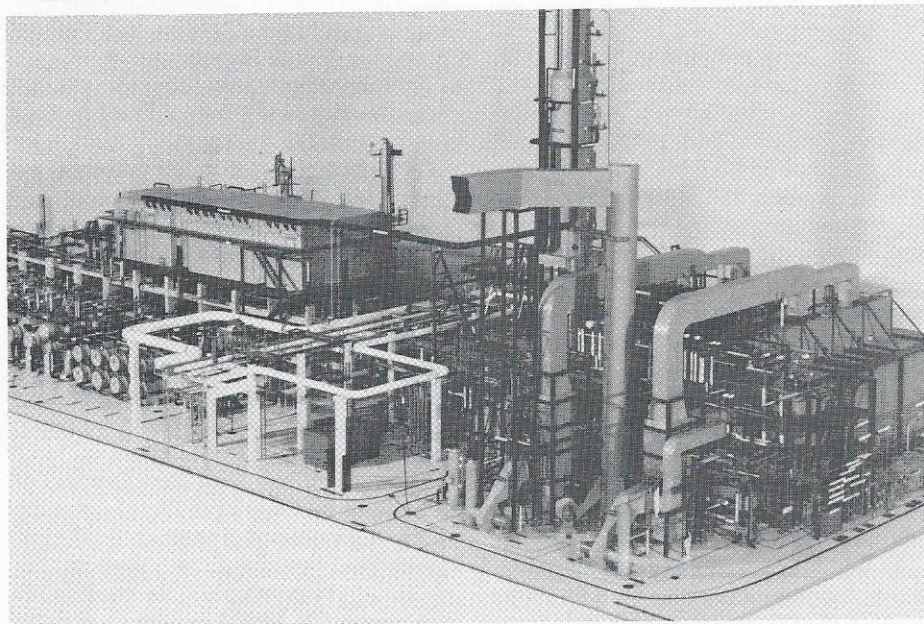


Produksjonen med visbreakeren i bruk

fordelene ved å ha en slik modell er at man kan foreta evt. endringer på modellen i stedet for senere å måtte gjøre det på selve det ferdigbygde anlegget.

Visbreaking er en lett termisk krakning (krakning er betegnelse for en kjemisk prosess som spalter tunge molekyler til lettere molekyler), som brukes for å redusere viskositeten på den tunge oljeresten fra destillasjonstårnet slik at den kan selges som bren-

selolje. På denne måten sparer man den fine lette gassoljen, som man før har brukt til å fortynne det tunge residuum for å kunne overholde kravene til vanlig Heavy Fuel Oil. Man øker samtidig mengden av lette produkter slik som gassolje og nafta. Naftaen kan så gå inn i destillasjonsprosessen igjen og bli til bensin. I praksis betyr det at produksjonen ved Scanraff har blitt forandret som vist på de to «eplepaiene».



Modellen av visbreakeranlegget

Periodisk dokking og reparasjon av «Texaco Oslo»

Av vår utenrikskorrespondent
kaptein L. Meisland

Båten var i april på verksted i Fredrikshavn. Siden siste verkstedopphold i Immingham 1981 var det gått 26 mndr. I løpet av disse 26 mndr. hadde vi jevnt og trutt sendt våre grønne skjemaer beregnet for neste verkstedopphold. Da tiden nærmet seg for den endelige ferdigskrevne spesifikasjon ba vi kontoret sende ombord inspektør Tranberg. Han ble da ombord i 6 dager og på den tiden ble verkstedlisten ferdig skrevet. Dette med god hjelp av vår nyinnkjøpte kopieringsmaskin og en telegrafist som stadig var klar med sin skrivemaskin. Etterhvert lærte han å tyde de forskjellige kråketær som kom på papiret. Som kjent skal anbud sendes til 7 forskjellige verksted etter skipsledelsens anbefaling. Dette ble også gjort med det til følge at Fredrikshavn Værft A/S gikk seirende ut av konkurransen. For oss ombord som hadde tippet var dette så overraskende at ingen kunne innkassere gevinsten.

Vi ankom til verkstedet 7. april. De siste reisene før verksted hadde vi fraktet bensin og diesel. Dette var dessverre ikke godt nok for London som satte prikken over i'en med å gi oss en Naptha last som siste last. Med tanke på spyling og gassfriing var dette lite populært. Blant annet skulle det utføres mye arbeid i pumperommene. I aktre pumperom skulle alle 3 pumpene demonteres og tas i land for overhaling. Under demonteringen må det ha oppstått en gnist som resulterte i en liten eksplosjon, heldigvis uten skade på personer eller utstyr. Dette resulterte i ekstra rengjøring i pumperommene. Tilslutt fikk vi pumperommene gassfrie og arbeidet kunne

fortsette. For å fortsette med pumpene så ble det på disse utført en stor og god jobb på 5 av dem. Senere lossinger har da også vist stor innsparing i tid og bunkers.

Hovedarbeidet ved verksted var vår trofaste 23 år gamle Doxford. Den blir som mye edelt drikke, bedre med årene. Under arbeidet hadde vi som vanlig assistanse av service-engineer Bill Armstrong. Han har vært til stede ved nesten alle verkstedopphold siden 1965. Han kunne fortelle at vår Doxford er den siste i den norske handelsflåten. Totalt i verden er det igjen ca. 400, men vår er den suverent beste. Takk for det Mr. Armstrong. Vi måtte denne gang re-metalle 2 rammelagre og montering av disse er slett ingen enkel jobb. Det er da Armstrong er god å ha.

Verkstedets kjennskap med Doxford er mildt sagt svært begrenset. Det ble samtidig skiftet 4 foringer på hovedmotor, alle påhengte spyleluftpumper ble demontert og besiktiget. Turboblåserne ble overhaldt av servicemann fra fabrikken godt assistert av motormann Doninquez. Med andre ord engelsk-spansk allianse. Sproget de brukte seg imellom var og er fortsatt ukjent for oss andre. Dette var en jobb som ikke sto på verkstedlisten men ble utført i egen regi. Totalt ble det klasset 45 punkter på hovedmotoren. Exhaustkjelen ble rengjort kjemisk og klasset. På de skotske kjelene ble det montert optiske røkindikatorer. Levert av samme firma som leverer periskoper til den norske marine. Som kjent har ikke resultatet latt vente lenge på seg. Den første ubåten er

allerede oppdaget. Hva vi har sett mindre av er røyk fra skorsteinen etter at indikatorene ble montert.

Vår kjelevifte har inntil nå vært drevet av en liten dampmaskin. Dette har vi nå forandret på slik at vi også kan drive viften med elektrisk motor. Dette er gjort for å redusere røyk opp fra skorsteinen og minske forbruket av bunkers. Det ble foretatt akseltrekk og her viste det seg at metallforingen i hylsen var meget slitt. Ny ubrukt reserveaksel ble montert samtidig som pokkenbolten ble fornyet. I samme forbindelse ble som vanlig mellomaksel med bærelager besiktiget. En del stemrør i maskinrom og på dekk ble delvis demontert og glødet for besiktelse. God isolasjon på dekk er nok medvirkende årsak til at steam og eksosrør fortsatt er i god stand.

Av dekkarbeid kan nevnes overhaling og klassing av ankerspill samt overhaling av øvrige vinsjer. Vi hadde i mange mndr. for verksted registrert at det ble vanskeligere og vanskeligere om ikke umulig å komme opp i normal omdreiningstall, noe vi mente måtte skyldes at båten var meget begrodd. Ved besiktelse fikk vi våre mistanker bekreftet. Hele bunnen og langt opp på sidene var dekket av små hvite skjell. Heldigvis lot de seg fjerne ved høytrykksspyling. All sink var brukt opp og bunnen var meget rusten. 26 mndr. uten dokking er nok for lenge. Denne gangen malte vi bare selve skutebunnen med sider. Belte og skuteside vil vi male med egen besetning. New York har foreløpig satt skipets levetid til februar 1986. Ut fra skutebunnens tilstand etter 26 mndr. tror vi derfor det vil bli nødvendig med en kort dokking og bunnsmøring i september 1984. Ser vi på skipets tilstand idag er det uten store betenkeligheter vi ber rederiledelsen gjøre alt som er mulig for å beholde skipet også etter 1986.

Under besøket fikk vi besøk av begge våre direktører. Direktør Sundby med datter og en lege fra Statens Institutt for Folkehelse kom i privatfly og ble bare en dag. Sundby



skulle videre til Dalseter og derfra til London i viktig møte. Legen som var med var spesielt interessert i vårt drikkevann, dets lagring og behandling. Hjemreisen skulle foregå med Sundby ved spaken. Så vidt meg bekjent er de kommet hjem. Direktør Halvorsen med frue besøkte oss en week-end. Halvorsen er også vår kontaktperson noe som naturligvis gjør at vi alltid har noe å snakke om. Personlig kontakt er og vil alltid bli noe av det viktigste for godt samarbeid.

Da mye tyder på at også andre båter kan komme til å ankomme Fredrikshavn for dokking tar vi også med noen opplysninger om byen som har ca. 35.000 innbyggere. Ca. 20 kroer innenfor 3 min. gange fra verkstedet må vel de mest kresne være fornøyd med. Det er en livlig ferjetrafikk mellom Sverige og Norge med ialt 5 ferjeleier som er mer eller mindre opptatt hele dagen. Verdens største bilferje «Stena Jutlandica» ble døpt siste dagen vi lå der. Ferja tar 2.300 passasjerer og 600 biler. Pris tur-retur Fredrikshavn-Gøteborg om dagen kr. 10,-, om natten kr. 20,-. Vi snakker om danske kroner. Ville sannsynligvis blitt verdens hurtigste konkurs hvis ingen kjøpte noe

→

«Texaco Belgium» i Lagos

Av T. Svendsen

Det var ved nyttårstider at «Belgium» lastet på Trinidad for Vest-Afrika, en tur som skulle vise seg å bli lengre og mer dramatisk enn ventet.

Via Las Palmas gikk turen til Abidjan og Lagos, og oppholdet på redan utenfor sistnevnte by skulle bli fire uker i angst og spenning, for man befant seg utvilsomt i en noe uvant situasjon.

Man er ikke ukjent med alle de plyndringer, med tilhørende overgrep mot besetningsmedlemmer som har funnet sted utenfor kysten av Lagos. Til stadighet har man kunnet lese i dagspressen om piratoverfall, og sjømannsorganisasjonene har i sine medlemsblader advart til stadighet mot å anløpe Lagos uten ekstra sikkerhetstiltak. Og denne gang skulle det vise seg å ha sin berettigelse!

På vei mot Lagos gikk samtalen livlig ombord; man kunne minnes den lille dansken som for en tid tilbake ble bordet av pirater, og hvor én fikk stukket ut et øye, og hvor en annen ble kastet overbord. Ikke lenge før «Belgium» skulle nærme seg samme farvann, ble en gresk båt bordet, plyndret og to av offisersfruene, som var på besøk, brutalt voldtatt mens deres ektemenn bakbundet var tvunget til å bivåne det hele.

Og så ble dreggen droppet; det ble fire uker i uvisshet og spenning, med forsterket vakt hold døgnet rundt. Kontakten med land gav ingen særlige forhåpninger om å gå til land med det første, og det viste seg jo å være riktig. Og det VAR nattlige besøk, uten at det kom til noen episoder, heldigvis. Det kunne selvfølgelig være fiskebåter, men forholdsvis

→ ombord. Kulturelt har også byen noe å by på. Nevnes kan krutt-tårnet som tidligere stod inne på verkstedets eiendom. Etterhvert som verkstedet utvidet måtte krutt-tårnet flyttes. Det ble gjort på den måten at det ble støpt en ca. 1 meter tykk sementsåle under tårnet som er ca. 20 meter i diameter og med 1 meter tykke vegger. På ruller ble tårnet transportert til sin nåværende plass rett utenfor verkstedet. Tårnet ble bygget i slutten av det 11. århundre og hensikten var å beskytte seilassen mellom Danmark og Norge.

I utkanten av byen ligger Bangsbro Museum som er en gammel herregård fra ca. 1350. Bygningen som står der er fra 1700 tallet. Her finnes det samlinger fra steinaldertiden og samlinger fra den tyske okku-

pasjonen 1940-1945. Museet har også en skipsavdeling med blant annet vikingskip fra den tidlige middelalder. Fra det 60 meter høye lostårnet har man god utsikt over Fredrikshavn som er en trivelig by. Selv om ingen ble gifte så var iallfall flere forelsket. De danske jentene er villige til å forbedre det nordiske samarbeid langt mer enn mange politikere er. Ialffall fikk de respons fra Texaco Oslo sin besetning.

Lørdag 24. april var vi ferdige og hadde prøvekjøring av maskinen ved kaien. Søndag morgen forlot skipet Fredrikshavn og etter korrigering av kompasset fortsatte reisen til Brofjorden som var første havn. Underveis ble det foretatt prøve og kontroll av maskineriet. Alt fungerte utmerket og søndag kveld var skipet i Brofjorden klar for ny innsats.

store båter uten lys, og med kurs for «Belgium» tok man ingen sjanser på. Det store søkelyset var flittig brukt, og ved å rette lysstrålen mot disse ukjente fartøyer, forsvant de alltid i motsatt retning, noe som kanskje kunne indikere en ikke helt ren linje.

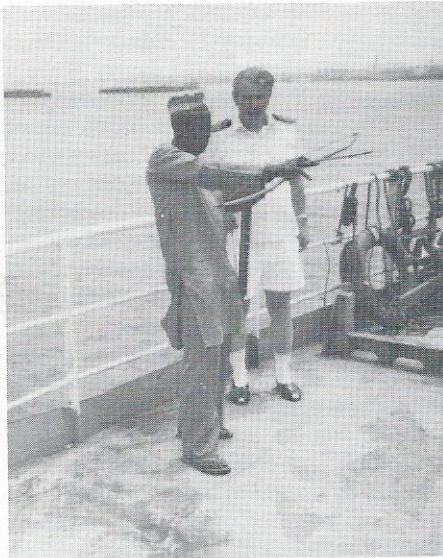
Så skulle det skje; på radioen kunne vi høre at det norske tankskipet «Bruse Jarl» var bordet og plyndret, og to av pikene voldtatt. Dette bidro ikke akkurat til å løfte stemningen ombord på «Belgium», som var spent nok fra før. Kontakten ble etter denne episoden meget god mellom «Belgium» og «Bruse Jarl», som stakk til sjøs, til ukjent posisjon, og som kjent nektet å gå inn med lasten. Sjømannsorganisasjonenes takling av mannskapenes ønsker og problemer ble livlig diskutert, og fra «Belgium» ble det lest inn en sympatierklæring til avisen Verdens Gang, som en støtte til besetningen på det plyndrede skip.

Endelig kom dagen da «Belgium» skulle til kai; ved siden av lå en liten italiensk tankbåt oppankret, og ved daggry skulle vi over radioen få vite at den hadde hatt besøk av pirater om natten, som hadde tatt all proviant og slappvarer, samt brukket armen på en matros. Kapteinen der ombord anropte «Belgium» og forklarte det hele, og opplyste at det var ingen respons på det inntrufne hos havnemyndighetene. Heller ikke fikk den gå inn for å få den skadede matrosen iland.

Man kan kanskje stille seg spørsmålet hvorfor det ikke settes i verk strenge tiltak for fart på Lagos, og hvorfor ikke norske myndigheter kan ha større innflytelse i slike saker. Politikken er ikke grei å forstå, spesielt når man kjenner til at store summer går fra Norge og andre land til nettopp dette landet. Harmen over nettopp dette bevilgningsspørsmålet blir ikke akkurat mindre blant sjøfolk



Pikene Bente Njerne og Else Marie Haugan sammen med en pil og bue-utstyrt vaktmann i Lagos.



Kaptein Brandal får instruksjon i bruk av pil og bue.

når man med livet som innsats skal anløpe nettopp byer som Lagos.

Det gikk bra med «Belgium»; ved ankomst ble bestilt seks vaktmenn fra land, som i tillegg til forsterket vakthold fra skipets side skulle sørge for sikkerheten. Forundringen var ikke liten da det dukket opp seks menn fra en bestemt stamme, som var bevæpnet med **pil og bue!** Bildet av den såkalte moderne stat, med en slik bevæpnet vaktstyrke fikk mange til å dra på smilet, men det ble sagt at dette var farlige karer, og de hadde stor respekt fra folk som forsøkte å komme ombord til stadighet. Det ble konstatert ved selvsyn.

Andre av rederiets skip har anløpet Lagos, og vil kanskje komme til å gjøre det i fremtiden. Det er godt man har erfaringer å bygge på ved slike anløp, selv om de er dårlige, og man får håpe rederiets skip for fremtiden vil være like heldige som dette anløpet «Belgium» hadde på foråret.

Texaco Norway A/S Fotokonkurranse 1983

Alle som har et kamera, inviteres herved til å delta i en fotokonkurranse med Texaco-motiver. Motiver som vedrører skipenes drift, velferd ombord eller i land, Texaco personell i tjeneste etc., vil kunne anvendes i konkurransen.

Fotografiene skal være i farger eller sort/hvitt, enten som papirbilder eller farvedias.

Frist for innlevering av bilder er satt til 15. september 1983. Alle bilder skal sendes til redaksjonen Texaco Tanker.

Vi forbeholder oss rett til å beholde innsendte bilder. Det er en forutsetning for deltagelsen at Texaco fritt kan disponere bildene.

Ikke premiært bilde som blir benyttet i

Texaco Tanker, vil bli honorert med 2 flasker rødvin.

PREMIER

1. premie NOK 600,-
2. premie NOK 400,-
3. premie NOK 200,-

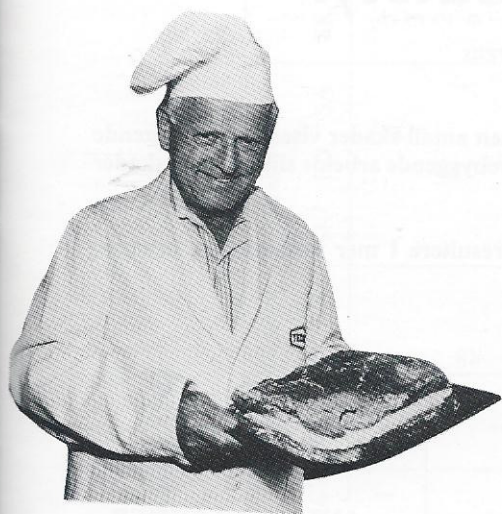
pluss 3 ekstrapremier á en konfekteske.

Bedømmelsen vil bli foretatt av redaksjonen ut fra den fotografiske kvalitet, hvilket omfatter komposisjon, skarphet, farve og det lille ekstra, som gjør dette bildet til noe spesielt.

Vi ber om at konvolutten merkes **FOTOKONKURRANSEN.**

SEND INN!

Pensjonist stuert Vegel's matspalte



VIKING GRYTE

800 gr. oppskåret kjøtt
salt, pepper
paprika, karry
hakket løk
tomatpurre
mel
kraft (vann)
fløte
timian, pimentos

Oppskåret kjøtt freses i panne med salt, pepper, løk, paprika og karry. Når kjøttet er blitt brunt has tomatpurre og mel på. Deretter passe mengde kraft (vann). Kokes til den er ferdig, spe med fløte. Smakes til med timian og til slutt pimentos. Skal ikke være for sterk. Serveres med kokt ris.

RIS PILAR

Hakket løk og ris freses i en kjele med smør, pass på at ikke risen blir for brun. Deretter has i malt pepper, etter på like mengder vann (eller buljong) som ris. La dette koke opp og sett deretter kjelen inn i stekeovnen hvor det kokes ferdig ca. 15-20 min. Husk at ikke alle kjelehåndtak tåler like sterk varme.

SUKKERBRØD - VALNØTTKAKE

3 egg
130 gr. farin
100 gr. hvetemel
1 kn.s. bakepulver
50 gr. potetmel

Stekes på 180°, 20-25 min.

Fyll og pynt

Til dynking: 1 dl. sherry eller annen vin
1 dl. vann

eller: 2 dl. ananassaft

5-6 dl. kremfløte, litt sukker
1,5 dl. hakkede valnøttkjerne
3 ringer ananas
noen halve valnøttkjerne.

Del kaken i tre lag. Dynk med væsken. Pisk fløten stiv sammen med litt sukker. Bland ca. 2/3 av kremen med hakkede valnøttkjerne og findelt ananas. Fyll kaken, ha resten av kremen over kaken og pynt med halve valnøttkjerne.

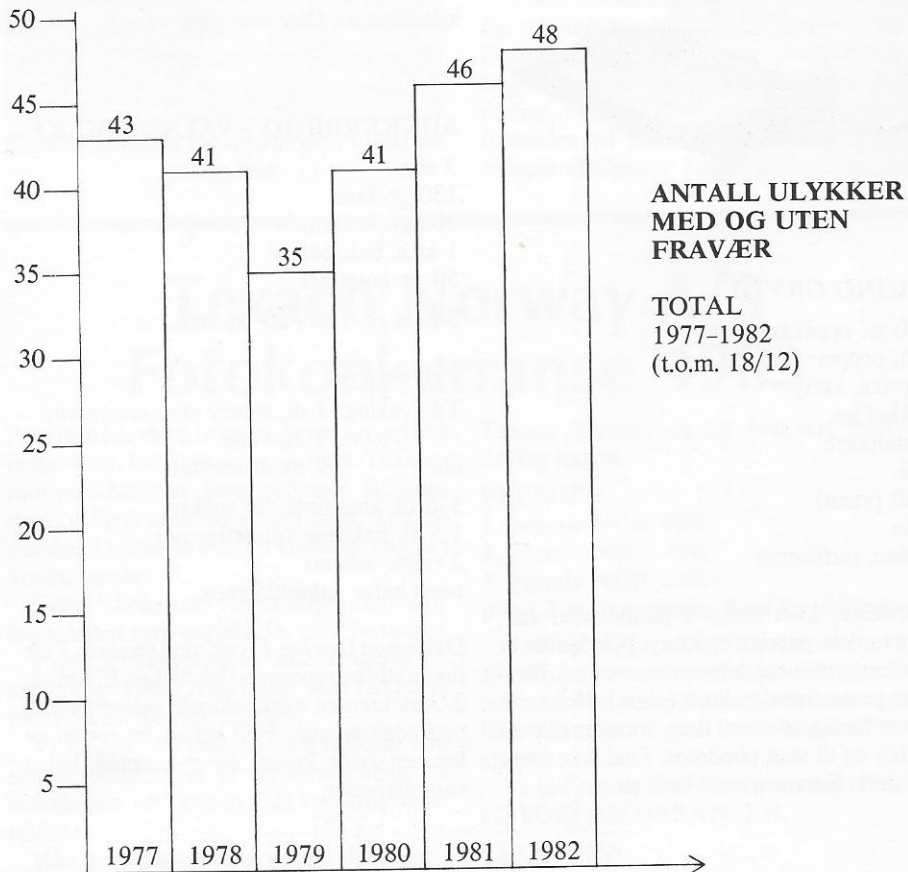
NOEN ER GLAD I DEG

Bruk verneutstyr

Av P. A. Behrens

Vi har heldigvis unngått dødsulykker i 1982, men antall skader viser fortsatt stigende tendens, og det er nødvendig å intensivere det forebyggende arbeide slik at antall skader kan reduseres.

Statistikken viser de rene «facts» og bør resultere i mer omtanke og bruk av verneutstyr.



SKADEOVERSIKT 1982

Skade i forbindelse med:	Sår, kutt, slag, klemeskade			Brudd, brist, forstuing			Fremmedlegeme på øye			Ryeggskader			Sum		
	SK	FD	SA	SK	FD	SA	SK	FD	SA	SK	FD	SA	SK	FD	SA
Fortøyningsarbeid	2			1		1							3		1
Løssing/lasting	2		1										3		1
Tankrengjøring	1						1						2		1
Annet dekkarbeid	5			1									6		1
Fyringsvakt							1						1		
Dreing/sliping/boring	1						4		5				5		5
Annet maskinarbeid	7			1									8		1
Tyngre løft o.l.				1			1						4		3
Fall, snubling o.l.	3	16		3	5		1						7	21	1
Byssearbeid	4	7		1		1							5	7	2
Fritid	4	3	1										4	3	1
SUM	29	26	5	8	5	2	8	5	1	3	3	3	48	36	11

SK - Antall skader
 FD - Antall fraværsdager
 SA - Antall sykeavmønstrenger

Kan du få din ektefelle med på dette?

Det er altfor mange som glemmer at synsnerven ikke kan fornyes, hørselskaden ikke kan repareres, fingre og tær ikke erstattes, og at hodeskader kan gi livsvarig sykeleie. Av likegyldighet, hensyn til egen makelighet eller av ren egenhet lar de være å bruke påbudte arbeidsmetoder og verneutstyr.

De glemmer at et uhell ikke bare rammer dem selv, men også familien.

Ektemaken vil få store tilleggsbyrder dersom partneren blir alvorlig skadet. Han/hun bør derfor få adgang til å si fram om man er villig til å betale prisen for at mannen/kona skal få ture fram vordesløst og etter eget hode. Dette kan ek-

temaken gjøre ved å undertegne ovenforstående erklæring.

La oss håpe at vi ikke får mange slike erklæringer.

Førørig kan ingen ektemake frita sin partner for plikten til å nytte godkjent vern som både norsk lov og arbeidsreglement påbyr.

- vernelederen -

EKTEMAKEERKLÆRING

Jeg gir hermed min ektemake tillatelse til å arbeide uten beskyttelsesbriller, hørselvern, vernesko, vernehjelm og ethvert annet verne-middel som han/hun misliker. Om dette fører til at min ektemake blir blind, døv eller krøpling, vil jeg påta meg følgende plikter:

1. Aldri bebreide han/hun for det som er hendt.
2. Lede han/hun dit han/hun vil.
3. Hjelp han/hun med påkledning og spising.
4. Beskrive for han/hun omgivelsen der vi er.
5. Lese for han/hun i stedet for å se på fjernsyn.
6. Beskrive for han/hun gleden i barnas øyne julaften, hvordan deres bryllupsdager og andre festdager arter seg.
7. Gjøre alt arbeid som han/hun pleide å utføre, f.eks. snømåking, hagestell, vedlikehold, bleievask, matlaging osv.
8. Sørge for familiens økonomi.
9. Lære barna å sykle, gå på ski, bygge modellfly, skyte, fiske. Dra på tur med dem.

Undertegnet

...../.....1983

.....
Ektefelle

Nye bemanningsforskrifter

Av G. Langfeldt

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt nye bemanningsforskrifter som trådte i kraft 1. mars i år. Bakgrunnen for at nye regler er innført er bl.a. den tekniske utvikling som har funnet sted siden de gamle forskrifter ble innført i 1969. Noen av våre konkurrenter blant andre sjøfartsnasjoner har hatt mulighet for å drive sine skip med mindre bemanning enn den som gjaldt for norske skip, og med det høye omkostningsnivå vi har under norsk flagg, er det påkrevet at vi følger med i utviklingen for å kunne bevare arbeidsplassene.

Det er viktig å ha klart for seg at de nye regler ikke vil føre til noen katastrofal reduksjon av antall arbeidsplasser ombord. En rekke skip har i flere år seilt med tildels lavere bemanning enn den de nye forskrifter tillater, bl.a. som følge av rammeavtalen mellom Sjømannsforbundet og SAF. Dette fremgår av nedenstående tabell hvor man finner sammenligning mellom gamle og nye regler samt bemanning ifølge særavtaler:

Bruttotonnasje	200-300	300-500	500-1.200	1.200-2.000	2.000-7.000	7.000-20.000	20.000
Nye forskrifter	5	7	9-10	10-12	15-16	17-18	18-19
Særavtaler	6	6-7	7-9	12	13-17	17-18	18-20
Forskrifter av 1969	6	8	15	16	20-22	22-24	24-30

Man skal være klar over at i mange tilfelle hvor reduksjoner kan oppnås, ville alternativet ha vært at skip ikke kunne drives videre under norsk flagg med gamle bemanningsregler. Altså - enten nye regler med noen færre ansatte - eller ingen arbeidsplasser i det hele tatt. De nye regler har også medført at enkelte skip nå tas ut av opplag på grunn av at de nye forskrifter har gjort fortsatt drift mulig.

Det er viktig å understreke at den tabell-festede grunnbemanning, fastsatt for hvert skip, er å betrakte som en minimumsbemanning (sikkerhetsbemanning). Skipsføreren

og rederen er ansvarlig for at skipet er tilstrekkelig bemannet, og skipsføreren er ansvarlig for at bemanningens størrelse og sammensetning på den enkelte reise er slik at fgd. funksjoner kan ivaretas på betryggende måte:

1. Seile skipet fra havn til havn.
2. Sikkerhetsmessig driftsteknisk vedlikehold i det omfang som er nødvendig for å sikre skipets forseiling.
3. Bruk og ettersyn av navigasjonsutstyr, redningsmateriell, brannteknisk utstyr og sikkerhetsutstyr forøvrig.

4. **Bruk og ettersyn av maskineri, automatikk, overvåkningshjelpemidler, kontrollsystemer og kommunikasjonsanlegg i det omfang som er nødvendig for å sikre skipets forseiling.**
5. **Sikker fortøyning av skipet.**
6. **Forpleining av besetning og andre som skal forpleies ombord.**

I tillegg til grunnbemanningen er det opp til skipsledelsen å fastsette den bemanning som man mener er påkrevet for det enkelte skip avhengig av fartsområde, last, rederiets vedlikeholds krav etc. Man oppnår derved en fleksibilitet i bemanningen som varierer mellom minimum fastsatt av Sjøfartsdirektoratet opp til den bemanning som skipsledelsen anser som påkrevet til enhver tid.

De største endringene i forhold til de tidligere forskriftene er at det kreves skipsmekanikere på skip over 500 bruttotonn, og at det stilles omfattende krav til teknisk standard m.v. og at skipsføreren kan delta i ordinære vakter på skip opptil 2.000 bruttotonn.

Forskriftene har lagt til grunn alle internasjonale bestemmelser og i tillegg strengere sømorske krav.

Redusert bemanning må nødvendigvis føre med seg visse endringer i arbeidsorganisasjonen og funksjonsdelingen om bord. Hensikten er å gjøre arbeidet mest mulig rasjonelt og uten at det forringer arbeids-situasjonen for de ansatte. Det er særlig tre punkter i de nye bemanningsforskriftene som legger forholdene til rette for slike forandringer.

For det første gjelder det bestemmelsen om **skipsmekanikere og skipsmekanikeraspiranter**.

For skip over 500 tonn som går inn på tabell grunnbemanning erstatter skipsmekanikeren matroser og motormenn og vil derfor bli fremtidens fagarbeider til sjøs. En skipsmekaniker vil dessuten ha tilegnet seg de

nøvendige praktiske ferdigheter for videre kvalifisering til styrmann eller maskinist.

Erfarne matroser og motormenn kan i en overgangstid kvalifisere seg til skipsmekanikere gjennom en praktisk opplæring om bord og eventuelt tilleggs kurs i land.

Det andre punkt gjelder **byssedepartementet** der kokkaspirant med ett års gjenstående opplæring – det vil som oftest si aspirant med fullført grunnkurs og videregående kurs I i kokkfag – kan erstatte kokk. Dessuten kan forpleiningsassistent I erstattes med forpleiningsassistent II dersom det er kokkaspirant om bord.

For det tredje har vi i forskriftene bestemmelser om **elektropersonell**. Med de nye forskriftene kan nå skipselektriker med bestått eksamen ved maritim høyskole, elektroautomasjonslinjen, og to års fartstid som sertifisert elektriker tjenestegjøre som første-maskinist.

De nye bemanningsforskriftene baserer seg på den gjeldende arbeidstidslov. Sjøfartsdirektoratet har understreket at lovens bestemmelser må nøye overholdes. Derfor er det viktig at bare virkelig arbeidet overtid fremgår av overtidsregistreringen.

For dette formål er det sannsynlig at ny overtidsjournal vil foreligge om kort tid.

For vårt rederis vedkommende er det ingen skip som idag tilfredsstill alle de tekniske krav som stilles for å oppnå grunnbemanning ifølge tabell, men vi har allikevel søkt om en viss reduksjon for samtlige skip. Vår søknad er satt opp i nært samarbeide med den enkelte skipsledelse. Opplysnings-skjema på 23 sider er fylt ut for hvert skip, og på grunnlag av disse opplysninger vil Sjøfartsdirektoratet fastsette den grunnbemanning som kan anvendes. Skipsledelsene har selv utarbeidet forslag til ny bemanning som gjengis nedenfor sammen med nåværende minimumsbemanning:

	Ny bemanning	Tidl. bem.
Texaco Baltic	21	24
Texaco Bergen	21	24
Texaco Stockholm	21	24
Texaco Belgium	23	27
Texaco Bogota	23	27
Texaco Norge	24	27
Texaco Oslo	24	27
Texaco Skandinavia	23	27

De eldre skip som har fellesmesse har anledning til å søke om mindre bemanning i stuertdept. enn de skip som fortsatt har to messer.

I tillegg til den grunnbemanning som Sjøfartsdirektoratet fastsetter, vil skipsledelsene plusse på det antall besetningsmedlemmer som ansees nødvendig for å ta vare på det økonomiske vedlikehold, idet grunnbemanningen kun er beregnet å ta vare på de 6 punkter som er nevnt tidligere i denne rede-gjørelse.

Siden de gamle forskrifter ble innført i 1969 har det skjedd en betydelig utvikling både på det tekniske området og når det gjelder organisatoriske og administrative sider ved driften av skip. En del av de viktigste tiltak er følgende:

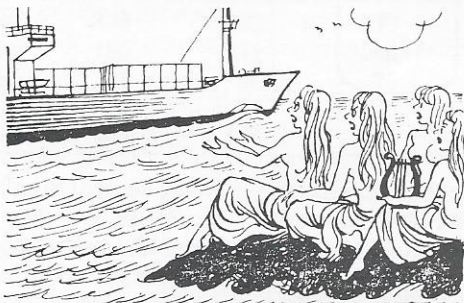
- **Autopilot, som betyr at det sjelden er bruk for motormann.**

- **Delvis ubemannede maskinrom, EO, som i stor utstrekning reduserer behovet for vakt i maskinen.**
- **Lasteovervåkingssystemer for tankskip.**
- **Betydelig forbedret fortøyningsutstyr.**
- **Antikollisjonsradar.**
- **Satelittnavigasjon.**
- **Effektive systemer for vedlikeholdsplanlegging.**
- **Kvalitetssøkning på maskineri og materialer, noe som har redusert behovet for vedlikehold.**
- **Redusert behov for vedlikehold i form av rustbanking, maling og vasking.**

Alle disse tiltak har medført at arbeidsbelastningen om bord er redusert i løpet av de siste 10 år.

Det er all grunn til å tro at de nye bemanningsforskriftene vil bli et viktig bidrag til øket konkurransevne. Det er allerede registrert at disse forskriftene har skapt ny optimisme i mange norske rederier.

Det er rederiets hensikt å oppgradere de nyere skip for å kunne minske arbeidsbelastningen for besetningen, og vi håper å kunne gjennomføre slike forbedringer i løpet av kommende 2-årsperiode. Vi tror at de nye bemanningsforskrifter vil styrke våre muligheter i den konkurranse vi møter i en periode der tankfart er problematisk, og vi håper på og venter støtte fra alle ombord i arbeidet for å sikre arbeidsplassene.



Don't bother girls—it's just another of those computer-controlled ones.

Prisen på bensin – nok en gang

Av Arne Anthonisen, Norsk Texaco Oil A/S

Det er kommet flere anmodninger om å ajourføre oversikten over de «økonomiske bestanddeler» av 1 ltr. bensin. Nedenstående oversikt vist i fig. 1 baserer seg på eksister-

ende utsalgspris – gjeldende fra 22/2 – dvs. etter prisreduksjonen som fulgte umiddelbart etter bekjentgjørelsen av nedgangen i råoljeprisene i Nordsjøen.

«Økonomiske bestanddeler» – Bensin

1 ltr. Super – selvbetjent
0-sone

	ØRE/LTR.		ANDEL
Pumpepris	477	}	Staten
Moms	80		
Bensinavgift	160		
Detaljstavance	26	}	Forhandler
Importørvanse	25		
Svinn	186	}	- 5.5 %
Raffinering			
Transport			
Råoljekostnad			
			Norsk Texaco Oil a.s
			- 5.2 %
			- 39.0 %

Fig. 1

Som man vil se avviker ikke de respektive andeler mye fra tidligere, tilsvarende oversikter. Staten får fortsatt vel halvparten av det som må betales for bensinen. Bensinstasjonsforhandleren får 5,5% til dekning av sine utgifter, inklusive lønn for egen innsats.

Norsk Texaco Oil a.s' avanse utgjør for tiden ca. 25 øre/ltr., eller 5,2% av pumpepris. Dette skal dekke utkjøringskostnader, vedlikehold på anlegg og stasjoner, lønn og sosiale kostnader, avskrivninger på anlegg/utstyr og alle andre kostnader knyttet til vår

drift her i landet. I tillegg skal avansen helst også gi en avkastning på den kapital som er investert i vårt markedsføringsnett i Norge.

De resterende 39%, 186 øre, skal dekke raffiningskostnader, skipning både av ferdige produkter fra raffineri til importhavner og råolje fra kilde til raffineri, svinn i transport og raffineri-prosessen, og sist, men ikke minst selve råoljekostnaden.

Med dollarkurs og kontraktspriser som gjaldt den 1. mars vil kostprisen på Ekofisk-olje være 140 øre/ltr., og for Saudi Arabisk lettolje (OPEC's marker crude) 154 øre/ltr. Dette utgjør henholdsvis 29,4% og 32,3% av pumpeprisen på 1 ltr. superbensin.

Vi har videre i fig. 2 sett på utviklingen over de siste 3 år. Som vi ser er prisen øket med 143 øre pr. liter eller nesten 43%, omtrent på linje med konsumprisindeksen (42,1% fra jan. 80 - jan. 81.)

80 øre, eller ca. 56% av stigningen kan henføres til råoljekost/raffineringselementet. I den forbindelse må vi få minne om at

gjennomsnittskursen på US\$ i febr. 80 var kr. 4,89, mens den pr. 1/3-83 er steget til kr. 7,20!. Og det gir seg direkte utslag på råoljekostnaden i norske kroner.

Ca. 38% av stigningen i 3-årsperioden skyldes økte avgifter til Staten, mens ca. 6%, eller 9 øre/ltr., skyldes bedring i avanseforholdene for forhandler og oljeselskap til sammen!

Ser vi på utviklingen 1/3-82 - 1/3-83 viser bensinprisen en økning på 7,6%, eller 34 øre/ltr. Hele 62% av denne økning skyldes økte avgifter til Staten. 11 øre kan henføres til råoljekostelementet, og igjen er det kurseffekten som gir en kostnadsøkning, tross for lavere råoljepriser uttrykt i dollar nå enn for 1 år siden. Gjennomsnittskurs i februar 1982: 5,98 kr.

Forhandlermarginen er ikke øket i løpet av de siste 12 måneder, mens selskapets margin er bedret med 2 øre, dvs. tiendeparten av stigningen i avgiftene til Staten i samme tidsrom.

Bensinprisutviklingen 1980-83

Superbensin - 0-sone

ØRE/LTR.

	«Økonomiske bestanddeler»			Økninger	
	1/3-80	1/3-82	1/3-83	83/80	83/82
Pumpepris (selvbetj.)	334	443	477	143	34
Sum avg. til Staten	186	219	240	54	21
Forhandleravanse	21	26	26	5	-
Importøravanse	21	23	25	4	2
Råolje/raff./transp.	106	175	186	80	11

Fig.2

Lederutviklingskurs Dalseter

Av Odd Johansen

Søndag den 10. april møttes vi 17 mann på Dalseter Høyfjellshotell til et internt kurs i lederutvikling. Kurset var lagt opp etter samme mønster som kurset i september/oktober 1982. Kursledelsen var igjen ved E. O. Sund og J. C. Jenssen. Første dagen begynte med orientering om kurset og så var det og sette igang med første økt. Siden gikk det slag i slag, morgen, middag og kveld med pedagogikk, egenanalyser, ego sentra, gridteori, transaksjonsanalyse osv. fra kl 0700 til kl 2130 fram til lørdag da vi fikk orientering om hvordan «ståa» var i Texaco Norway A/S av direktør Sundby.

Jeg tror det var en bred enighet at dette var et virkelig utbytterikt kurs. Kurset var lagt opp slik at det var lettfattelig og hele tiden drevet slik at interessen stadig var der. Ved selvtester fikk vi innblikk i hvordan vi selv var som ledere og mennesker, her fikk vel noen og hver en liten overraskelse. Som vanlig var det festlig avslutning med akekonsurransse hvor vi fikk oppleve kniving mellom fru Sundby og Espedalens nye skjønnhet Jensine, et blåhåret barmfagert vesen. Ellers ble det slalomfinale den siste dagen, men endel av slomlaget var dessverre på sykliste grunnet treningsskader.



Kurset var krevende for de fleste. Her jobber overstyrmann James, overstyrmann Lien og overstyrmann Aurstad.



Gruppeoppgave, overstyrmann Lien, kaptein Svanteson, stuert Eliassen, og overstyrmann Dyb.



Fru Hulda alias J. C. Jenssen overrasket alle med sin ungdommelighet under avslutningskonkurransen.



P. O. Svendsen i «svevet».



Ingen problem, kun utfordringer, var konklusjonen etter kurset. Her ser vi overstyrmann Jarnes, 1. styrmann Alexandersen og overstyrmann Rafaelsen.

Senere ble det diplomtildeling som direktør Sundby elegant delegerte videre til sin kone (kanskje har han vært på kurs). Utpå kvelden

ble vi servert nattmat i baren av den syngende kokk (Jenssen) og Nixon (Sund). Siden gikk praten ut i de små timer, vår egen «Jon fra Volda» fikk også prøve seg ved mikrofonen og noen Elvis-låter. Søndag 17. april brøt vi opp og reiste hver til oss med en del nye kunnskaper om oss selv og andre, så får vi håpe at vi vil bruke litt av det vi lærte når vi kommer ut igjen og i privatlivet. Hyggelig var det også å treffe noen av personene bak navnene fra Hvem Seiler Hvor.

Til slutt en takk til kursledere og rederi for et utbytterikt kurs.

Lederutvikling - Dalseter 10/4-17/4

1. styrmann	Øivind Alexandersen
Overstyrmann	Dag A. Aurstad
Kaptein	Petter Brandal
Overstyrmann	Ivar Dyb
Stuert	Jack Eliassen
Kaptein	Georg Gjerde
Stuert	Ingemund Halse
Kaptein	Jonas Holt
Overstyrmann	Asbjørn Jarnes
1. maskinist	Odd Johansen
Kaptein	Kjell Johansen
Overstyrmann	Steinar Lien
Overstyrmann	Idar Rafaelsen
2. maskinist	Arne Storli
Kaptein	Thomas Svanteson
Maskinsjef	Astor Aas



Per Otto Svendsen i snøen i bare badebuksa.

Oss kursdeltakere imellom

Av stuert Jack A. Eliassen «Texaco Oslo»

Vi ønsker mot alles forventning å sende et eller to innlegg til Deres høyt aksepterte og omdiskuterte informasjonsorgan for ansatte på sjø og land i Texaco Norway A/S.

Det var et fint kursopplegg som ble arrangert på Dalseter i perioden 10.-17. april d.å.

Vi var tre deltakere fra «Texaco Oslo», kaptein G. Gjerde, overstyrmann S. Lien og stuert J. A. Eliassen. At det var mye positivt å hente for den som var interessert hersker ingen tvil om. Noen leder-idealene kan vi neppe karakteriseres som etter en uke på Dalseter, vi forstår at det er viktig å kjenne sine sterke og svake sider for lettere å disponere egne ressurser i mer positiv retning. «En sko som trykker er ingen god sko å bruke, bare synd at ikke alle har like mye følelser.»

Sårbare er vi alle sammen. De mest kon-

krete erfaringer gjorde gutta på alpinksuset. Først må nevnes at alpininteressen var under null, helt til det ble kjent at det var kvinnelig ski-instruktør, noe som resulterte i at deltagerantallet steg med flere 100%. Særlig aktiv var Odd Johansen og Astor Aas, «Texaco Norge», som vel neppe tidligere har slitt så iherdig sammen for å oppnå felles mål, var det Siri ski-instruktøren het? Dessverre, men det viste seg at vår yndige skilærer trengte hverken service eller vedlikehold av Texaco.

At våre alpinksusdeltakere kunne forveksles med en gruppe fra Norges Handicap Forbund mot slutten av uka er ikke langt fra



Georg Gjerde og Steinar Lien ga alt i bakken. Navigasjonskunnskaper til tross, kursen var ikke alltid like stødig.



Den italienske operasangerinnen Juliana Cleopatra Jenssina vakte mye oppsikt, liv og røre på Dalseter. Hennes største beundrer Per Otto Svendsen var alltid like mållos av beundring når J. C. Jenssina var tilstede.

sannheten. Smertene ble så store for en av alpinistene at han måtte bæres til sengs en kveld, ja til og med før baren hadde åpnet! En av kurslederne, som vel neppe hadde vist så mye personlig omsorg for noen så langt, har muligens gode erfaringer hva naturmedisin angår, den skadede ble nemlig grundig behandlet med isposer og Cognac.

Som en kuriositet bør nevnes at vedkommende ennå ikke er helt bra, om det skyldes fall i bakken eller ukyndig behandling, skal være uvisst.

Vi benytter anledningen til å takke kursledere og deltakere for en interessant og givende uke på Dalseter.

På gjensyn!

M/T «Texaco Bergen» og «the Caribbean-trade»

Av Rune Wallin

I motsetning til det som gjentatte ganger er blitt hevdet i «Texaco Tanker», så er ikke Karibien-farta bare «slaraffenliv og whisky m/is i lanken».

Jeg vil heller karakterisere den som dønn kjedelig, og preget av en «kommer jeg ikke i dag, så kommer jeg i morra»-mentalitet, som ligger utenfor vanlig norsk fatteevne. Å drive effektiv skipsfart i disse farvann, er på det nærmeste dødfødt, men man gjør så godt man kan. Og – etter resultatene å dømme, så går det visst ikke så verst, tross alt.

*Man kaller på «shipping» gjentatte ganger,
men der er det ingen ører som fanger,
«No orders for you,
I don't know if it's true.»
Er det rart at man føler, mot veggen man
stanger?*

*At orderer er der, får man vite til slutt,
På VHF'n må man mase jevnt og trutt.
Hva skipet bør vite, er forsvinnende lite,
er agentens og meglereens hovedstatutt.*

Rent hav – ditt ansvar

Havet gir liv.

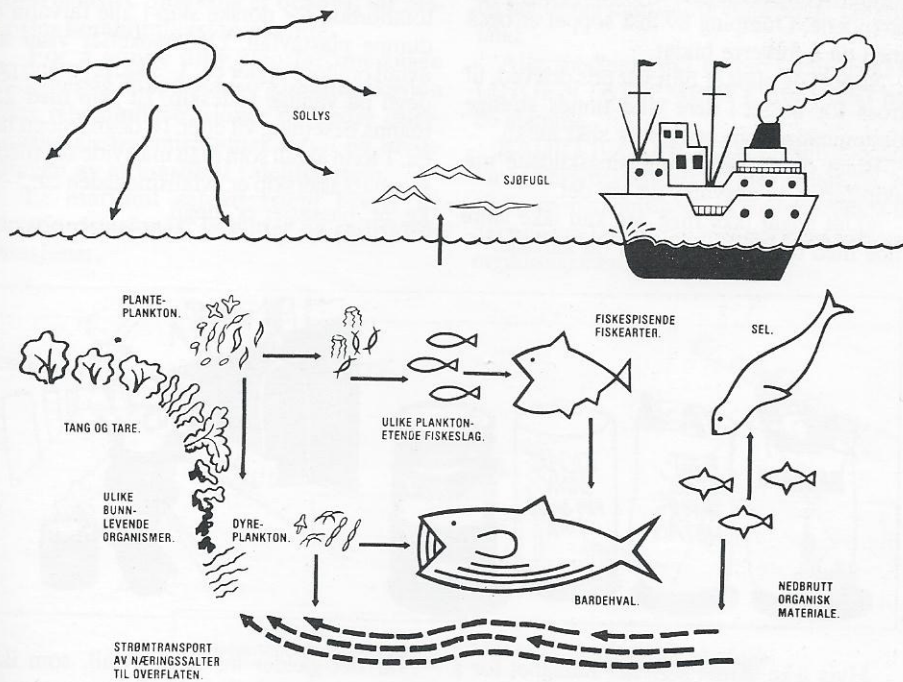
Nærmere tre fjerdedeler av jordens overflate er dekket av hav. Alt liv på jorden har sitt utspring i havet – og er avhengig av havet, som produserer mer enn halvparten av surstoffet i luften. Havet som ernæringskilde er uerstattelig. I en verden med økende forfall vil havets matreserve bli stadig viktigere.

Havet kan virke uendelig, men det er bare

en tiendedel som produserer plante- og dyreliv. Det kan bare skje der det er gunstige temperaturforhold og rikelig tilgang på sollys og næring. Det vil si i de nære kystfarvann. Men disse viktige områdene er dessverre også de mest sårbare. Livet i havet er en forutsetning for vårt liv.

Du kan bidra til at dette ikke trues.

Næringskjeden i havet – økosystem.



Basis for alt dyreliv i havet er mikroskopiske planter som heter phyto-plankton og de såkalte zooplankton som er små dyr som «gresser» på de grønne planter. Det er

disse to første ledd i næringskjeden som danner grunnlaget for all menneskelig fangst i havet.

Forurensing av havet

«Havet er uendelig. Uendelig og vakkert». Slik har sikkert du også tenkt fra tid til annen. Men havet er like ømtålig som det er vidstrakt. Det uendelige havet står i fare for å bli overbelastet for all forurensing finner før eller siden veien til havet.

Et stort forurensingsproblem er oljesøl, det fører til at sjøfugl og skalldyr dør, og at strender tilgrises og de små organismer som danner livsgrunnlaget i havet skades eller utslettes.

Utslipp av giftige og skadelige kjemikalier forurenser og ødelegger livet i havet og langs strendene. Dumping av fast søppel er også med på å forverre bildet.

Søppel og plast er blitt vår tids drivved, til tross for at det i flere land finnes strenge bestemmelser om utslipp av slikt avfall.

Blant de mange forurensingskildene må skipsfarten ta ansvaret for sin del.

«Det angår ikke meg, jeg kan ikke gjøre noe med det heller», tenker du kanskje.

Din innsats teller

Du kan medvirke til at internasjonale og nasjonale regler blir fulgt og at utstyr ombord vedlikeholdes og brukes riktig.

Søppel

Her finnes et anbefalt internasjonalt regelverk, men de enkelte lands myndigheter fastsetter reglene som til enhver tid gjelder i de enkelte land.

I norsk territorialfarvann er forskriftene klare; bortsett fra rent matavfall, er det et generelt forbud mot å dumpe søppel. Det er totalforbud for norske skip i alle farvann å dumpe plastavfall. Undersøkelser viser at avfall ombord utgjør ca. 1-3 kg. pr. mann pr. døgn på vanlige lasteskip. Et skip med 25 manns besetning vil etter 10 døgn i sjøen ha ca. 1 tonn avfall som man må kvitte seg med. For passasjerskip er avfallsmengden ca. 5-9 kg. pr. passasjer pr. døgn.



Hvis ikke skipet selv har mulighet for å uskadeliggjøre søppelet f.eks. i en forbrenningsovn, må avfallet leveres på land der mottaksordninger er etablert. Det er hensiktsmessig å sortere søppelet ombord i tre kategorier: Rent matavfall, plast og annet.

Når det gjelder lasteromsavfall, som ikke kan avhendes i henhold til konvensjonens regler, må dette losses til lastebil eller lekter. Skipet bør på forhånd telegrafisk eller telefonisk bestille avhenting.

Maritim satelittkommunikasjon

Av P. A. Behrens

Med virkning fra 14. februar 1983 kl 1400 ble det mulig å ringe fjernvalg til alle skip på alle hav så fremt de har utstyr for maritim satelittkommunikasjon.

BAKGRUNN

Det konvensjonelle system for skipskommunikasjon over lange avstander er overbelastet. Samtidig er behovet for maritim kommunikasjon økende.

For å kunne tilby skipsfartsnæringen tidsmessig langdistanse kommunikasjon har teleadministrasjoner og andre internasjonale organisasjoner satset på utviklingen av et maritimt satelittsystem.

Et maritimt satelittsystem består av kystjordstasjoner, satelitter og skipsjordstasjoner.

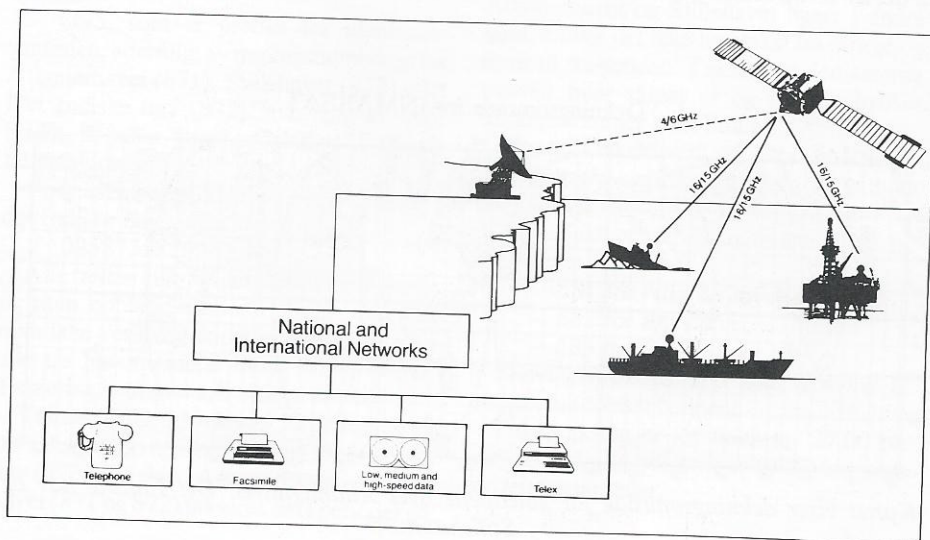
12 års arbeide ligger bak etableringen av den internasjonale maritime satelittorganisasjonen INMARSAT, som har ansvaret for driften av satelittene i systemet.

INMARSAT, ORGANISASJON

Ca. 40 land er medlemmer i INMARSAT, og her finner man alle dominerende sjøfartsland.

Alle medlemsland deltar i FORSAMLINGEN (ASSEMBLY), hvert land har en stemme.

RÅDET (COUNCIL) er organisasjonens forretningsmessige styre. Her deltar de 24 viktigste medlemsland, og stemmevekten til det enkelte land er lik investeringsandelen i organisasjonen.



Investeringsandelen for de viktigste medlemsland i INMARSAT er:

- USA: ca. 23 prosent
- USSR: ca. 14 prosent
- Storbritannia: ca. 10 prosent
- Norge: ca. 8 prosent
- Japan: ca. 7 prosent.

DIREKTORATET med sete i London er organisasjonens utøvende organ.

INMARSAT, DRIFTSSYSTEM

INMARSAT har ansvaret for *satelittene* med tilhørende kontrollstasjoner, mens teleadministrasjoner etablerer og driver *kystjordstasjoner*, som tilkoples det offentlige telenett.

Hvert fartøy må ha sin egen *skipsjordstasjon*.

Tre geostasjonære satellitter er plassert over henholdsvis Atlanterhavet, Stillehavet og Indiske hav. For hvert av disse havområdene vil det dessuten bli en reserve-satelitt i bane.

INMARSAT startet sin operative virksomhet 1. februar 1982. Satelittene i det tidligere MARISAT-systemet inngår som en del av INMARSAT fra starten av.

Kystjordstasjonene vil kople opp forbindelse mellom skipene og telenettene via de tre satelittene.

De første kystjordstasjoner ble etablert i USA og Japan.

Televerket åpnet Europas første maritime kystjordstasjon på Eik i Rogaland i februar 1982. Stasjonen formidler trafikk via satelitten over Indiske hav. En kystjordstasjon i Storbritannia - Goonhilly - formidler trafikk via satelitten over Atlanterhavet mens en kystjordstasjon i Singapore formidler trafikk via satelitten over Stillehavet.

FORDELER

Nær global dekning mellom 70°N - 70°S.

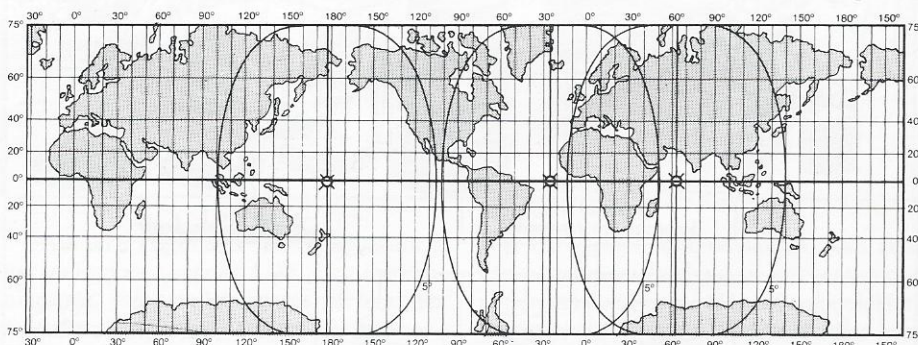
Tilgjengelighet. Automatisk oppsatte telefonsamtaler og teleksskrivinger (fjernvalg).

Driftssikkerhet. Moderne, utprøvet teknikk gir høy driftssikkerhet.

Enkelt i bruk. Som for telefon og teleks iland, både i funksjon og bruk.

Høy kvalitet. Telefon- og telekskvalitet som i telenett på land.

Dekningsområde for INMARSAT



Kartet viser dekningsområde for satelittene over Atlanterhavet, Det Indiske hav og Stillehavet.

Avlyttingsfri. Avlytting kan ikke skje med vanlig utstyr.

24-timers samband. Meldinger kan sendes skip uavhengig av vakttider om bord.

Kommunikasjon i kystfarvann. De fleste land ventes etter hvert å tillate bruk av satelittkommunikasjon i havner og territoriale farvann.

Flere tjenester. Tjenestetilbudet er tilnærmet det samme som på land. Dessuten tilbys maritime særtjenester.

Personlig trygghet. Personlige meldinger eller kontakt kan etableres hurtig.

Forbedret nødkommunikasjon. Dersom det oppstår en nødsituasjon gir satelittkommunikasjon muligheter for rask alarmering til redningssentral i land.

Følgende av rederiets skip har satelittkommunikasjon:

T/T «Texaco Belgium»	Tlf./Telex nr.	1310411
M/T «Texaco Bogota»	»	1310354
M/T «Texaco Baltic»	»	1310362
M/T «Texaco Bergen»	»	1310371
M/T «Texaco Skandinavia»	»	1310360

I samme forbindelse vil vi nevne at M/T «Texaco Oslo» har fått Mobiltelefon hvor man kan ringe innen Norden. Telefonnummeret er 094-22184.

Slik ringer man skip i INMARSAT-systemet:

- O95, som er prefiks for utenlandsentralen, etterfulgt av retningsnummeret for Atlanterhavet (871), Stillehavet (872) eller Det Indiske hav (873), avhengig av hvor skipet befinner seg, og skipets 7-sifrede telefonnummer.

For eksempel til M/T «Texaco Baltic» i det Indiske hav velger man:

0958731310362.

Alle tretten sifre velges sammenhengende og uten opphold mellom sifrene. Dersom man ikke vet hvor skipet er kan en forsøke alle tre havområdene inntil skipet svarer. Takseringen starter når skipet svarer.

Taksten er for tiden kr. 52,90 pr. minutt og det takseres pr. sekund til skip i Det Indiske hav (873). Til skip i Atlanterhavet og Stillehavet (871 og 872) takseres det i perioder på

6 sekunder. Selv om kystjordstasjonene for Atlanterhavet og Stillehavet ligger i andre land, kreves det ikke linjetakst fra Norge og frem til stasjonene. Taksten er den samme uansett hvor skipet er og uansett hvilket retningsnummer som brukes.

For teleksskriving til skip i INMARSAT-systemet går en fram på tilsvarende måte som for telefon:

For teleks er retningsnumrene til de tre områdene:

- 581 for Atlanterhavet
- 582 for Stillehavet
- 583 for Det Indiske hav.

Skrivingen settes opp som skrijving til utenlandsk teleksabonnet.

Telekstaksten er for tiden kr. 27,00 pr. minutt. Takstintervallene er de samme som for telefonsamtaler.

Innvielse av sjøhuset til kaptein Pettersen

Av E. O. Sund

Pensjonistene i TEXACO NORWAY A/S og TORVALD KLAVENESS & CO. A/S hadde 4. mai en uforglemmelig aften på Sjøfartsmuseet. Bakgrunnen for arrangementet var den formelle innvielsen av Sjøhuset fra Dønna som kaptein Pettersen har forært Sjøfartsmuseet. Skipsreder Torvald Klaveness har støttet prosjektet ved å betale transporten fra Dønna i Nord-Norge og oppsettingen på Bygdøy i Oslo.

Petter Dass, fhv. sogneprest i Alstahaug prestegjeld var også invitert. Petter Dass og frue ble, av to nordlandske fiskere, rodd inn til Sjøhusets brygge, der ble de møtt av våre pensjonister samt endel spesielt innbudte gjester. Petter Dass utførte så innvielsesritualet av Sjøhuset eller «Brygga» som det heter i Nord Norge. Deretter ble det allsang og bacalao servering i «Brygga».

Direktør Svein Molaug og ex. mønstringsjef Harris Gregersen kåserte under middagen om livet i og rundt «Brygga» på 1700 og 1800-tallet. Endel muntre historier fra Petter Dass-epoken ble også formidlet.

Kaptein Pettersen overrakte så Sjøhusets nøkkel til Torvald Klaveness, som ga den videre til Sjøfartsmuseets direktør Svein Molaug.

Etter innvielsen ble Texaco-pensjonistene invitert hjem til direktør Per Sundby for ytterligere bespisning.

Kvelden ble minnerik både kulturelt og personlig. For at skipene skal få litt innblikk i den «kulturelle» delen, har vi spilt hele Petter Dass-skuespillet på videokassetter. Disse vil bli distribuert til skipene i nærmeste fremtid.



Ex. mønstringsjef Harris Gregersen kåserte om livet rundt «Brygga».



Direktør Svein Molaug kåserte om Petter Dass.

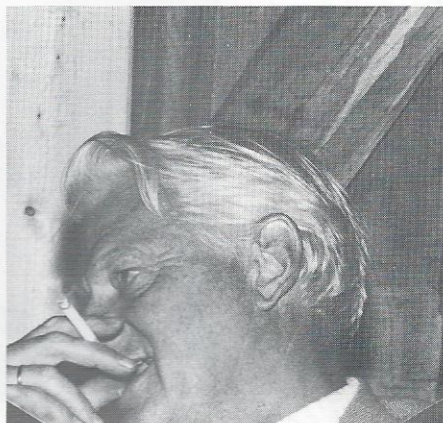
*Kaptein Pettersen
m/frue.
Kveldens
midtpunkt.*



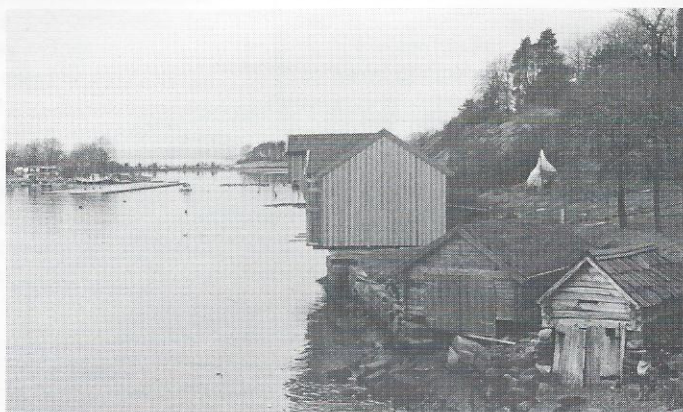
*Petter Dass med
sine «rorskarer»
anløper «Brygga».*

*Noen av våre
pensjonister.
Maskinsjef
Hans I. B. Johnsen,
Kaptein
William Taxt,
Kaptein
Per Jespersen og
Kaptein
Karsten Hallén.*





Over t.v.:
*Skipsreder
 Torvald Klaveness
 som har sørget for
 transport og oppset-
 ting av sjøhuset
 samt stått bak en
 rekke andre pro-
 sjekter på Sjø-
 farts museet.
 Over t.h.: Direktør
 Per Sundby - hadde
 ideen til arrange-
 mentet på
 Sjøfartsmuseet.*



*Over: Kaptein
 Pettersen's sjøhus
 fra Dønna til ven-
 stre. Bildet er tatt
 fra Sjøfartsmuseet.*

*To av våre
 pensjonister.
 Kaptein
 William Taxt og
 Per Jespersen.*

Bronselodding

Av E. Fagerholt



Bronselodding er en sammenføyningsmetode som ofte benyttes under reparasjonsarbeidene ombord. Årsaken til at lodde- metoden har fått en så stor utbredelse, er i første rekke fordi lodding faller lettere å utføre enn vanlig sveising. Valg av sammenføyningsmetode – lodding eller sveising – blir en vurderingssak for operatøren i hvert enkelt tilfelle.

Bronselodding gir en god og sterk forbindelse under forutsetning av riktig tilpasning av loddeflatene og riktig utførelse av selve loddearbeidet. Bronsetråden har et stort bruksområde, og kan benyttes på følgende metaller:

Stål
Støpejern
Adusert gods
Galvaniserte deler
Kobber
Messing

Bronselodding av rustfritt stål og alu.-messing-legeringer (yorcalbro) er ikke å anbefale da det medfører ulemper under lodde- arbeidet, og det kan også oppstå uheldige ettervirkninger på disse metaller.

Før vi tar for oss noen eksempler på bronselodding av kobber og messing, bør vi ha klart for oss de grunnleggende faktorer som er bestemmende for å kunne lodde:

Grunnmaterialet bør ha en høyere smelte- temperatur enn lodde-tråden.

Til mindre differansen er mellom smelte- temperaturen i grunnmaterialet og lodde- tråden, til vanskeligere blir det å lodde. Dette forhold gjør seg spesielt gjeldende ved lod- ding av mindre deler. For lodding av mindre messing og kobberdeler vil en sølvtråd være

å anbefale, da denne kan loddet ved en temperatur på ca. 650° C.

Det er ikke mulig å gi en konkret oppskrift for bruken av bronse- og sølvtråd, da det blir materialets smeltetemperatur, form og størrelse som gir grunnlaget for valg av trådtype.

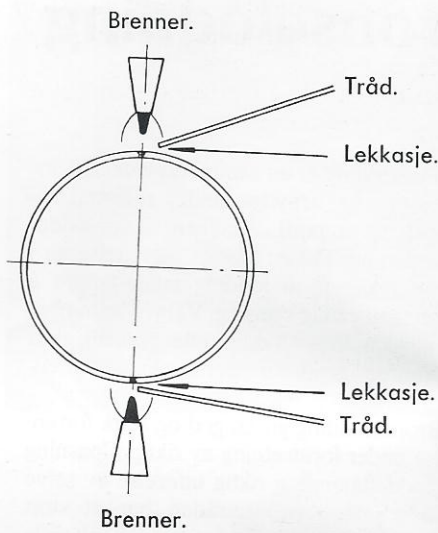
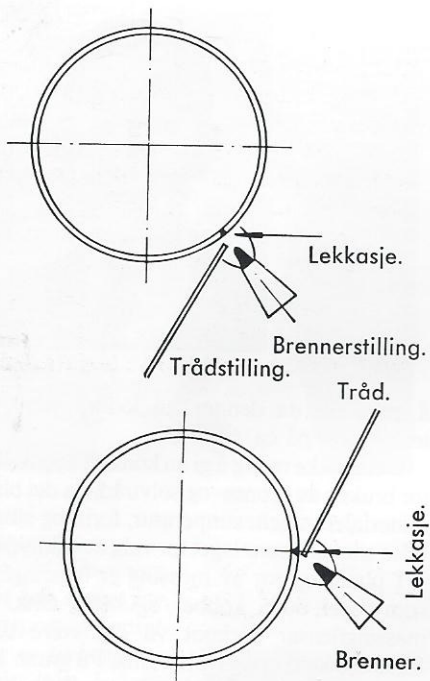
I plater og rør av messing er legeringen som regel 60% kobber og 40% zink. I messingflenser derimot vil det være ca. 80–90% kobber og resten zink. På grunn av det høye kobberinnholdet vil metallet her få en sterkere rødfarge, og denne kobber-zink- blanding er det man kaller rødgods.

Smeltetemperaturen i messingflensen ligger på ca. 950° C. Bindetemperaturen for bronsetråden er ca. 800° C, og det vil si at loddeflatene må ha en minimumstemperatur av ca. 800° C for at den smeltede bronse- tråd skal kunne forsinne og feste seg til materialet. Bindetemperaturen varierer svært lite på de forskjellige bronsetråder.

Bronselodding av lekkasje på kobberrør

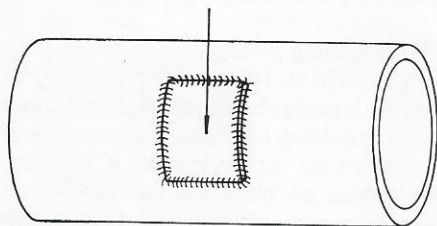
Bronsetråd nr. 105A (890) har en tregere flyt enn de vanlige bronsetråder, og egner seg godt for lodding i vertikal og under-opp. I praksis vil det bety at eventuelle lekkasjer kan loddet på plass, og man sparer de ulemper som måtte følge med demontering av rørene.

Riktig brenner og trådstilling er viktige faktorer i loddearbeidet, og de følgende skisser vil illustrere riktig brenner og tråd- stilling ved ulike loddestillinger.



Vinkelen på tråden er ikke helt den samme som for sveising.

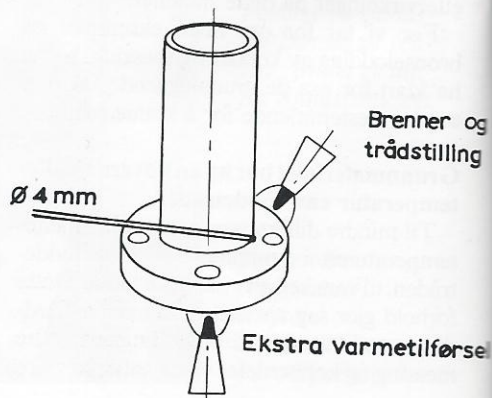
Ofte er materialet i en liten omkrets rundt den oppståtte pore i røret blitt forringet på grunn av tæring, og det anbefales i slike tilfeller å legge på en overlapp.



Overlapp på kobberør - bronseloddet.

Bronselodding av messingflenser til kobberør

Lodding av mindre flenser til rør byr som regel ikke på noe særlig problem, men ved større dimensjoner kan vanskeligheter lett oppstå. Kobber og messing har en stor ledeevne som bevirker at det må en uforholdsmessig kraftig varme til for å komme opp i riktig loddetemperatur.



Det er spesielt den tykke flensen som trenger en god forvarming for å få et vellykket resultat av loddearbeidet.

Brenner og trådstilling varierer etter hvilke type flens som benyttes.

Råd for bronselodding

- Vær omhyggelig med rengjøring av loddeflatene.
- La sveisebrenneren være i bevegelse under loddingen slik at loddeflatene ikke blir utsatt for en for stor opphetning.
- Forvarm loddefugen til flussmiddelet flyter utover som en tynn glasur.

Hilsen fra M/T «Texaco Skandinavia»

Av John Risholm

Selv om dere ikke har hørt fra oss på lenge, så er vi fortsatt her nede på Caribien. Her driver vi fra øy til øy og bare håper på å få en søndag under land. Bare for å få leve slik de andre cruiseseilerne gjør. Ellers bedriver vi fritiden med bingo, film, båtførerkurs, dekksgolf og ikke å forglemme grillkvelder på poppen. Det er jo karnevaltid i februar og øyene her nede danser i vel en måned. Vi lå faktisk i Trinidad, da de feiret sitt årlige karneval. Det skal visst være verdens største nest etter Rio. Noen av oss var faktisk inne og «jumpet up and down» i gatene. Det er reint fantastisk å se på, kjempefine kostymer, calypsomusikk, og nyyydelige brune damer. Men de fleste av oss fulgte begivenheten via TV. Der fikk en sett mer av kostymer og slikt, men man fikk ikke den rette stemningen.

Men dette tok også slutt, vi måtte videre. Siden jul er det blitt flere turer på St. Croix. Et paradisi i likhet med St. Thomas. Ellers har vi fått ny air condition «all over the

ship». Båten er jo nesten som et kjøleskap innvendig. Vi har også begynt å gjøre forberedelser for å «ete» i lag. Fellesmesse vil vi ikke ha, men fellesmesse får vi. Dermed basta.

Tilslutt vil vi ønske en God sommer fra oss i Caribien.

Apropos cruiseferd så sakset vi følgende fra et brev mottatt fra «Texaco Skandinavia»:

Regntiden har begynt her nede og flueplagen er som vanlig, det finnes ingen midler som hjelper mot disse fluene heller, så det er litt uapetittlig i messa for tiden.

I går kveld ble skipet innvadert av en biesverm som samlet seg i en klase utenfor byssa, vi prøvde å spyle hele greia overbord, men det gikk ikke så vi måtte tilkalle en «birokter» fra land til å ta seg av disse kjæledyrene. Det er da noen uvanlige ting som skjer også.

«Den transsibirske reisen»

Av kaptein John Brox

Forts. fra forr. nummer.

1. nyttårsdag da jeg våknet var vi kommet nesten til Shangsha. Hva var mitt inntrykk av reisen så langt? Førsteintrykket var at det etter vår standard var alminnelig fattigdom. Men å måle Kina med våre mål er vel umulig. Det er tydeligvis en helt annen verden. Den alminnelige fattigdom jeg så her er ikke den fattigdom jeg har sett i Latin-Amerika, Afrika eller andre steder i den tredje verden. Her var det stor aktivitet overalt. Jordene var velholdte, det var ryddig over alt og det så ut som de fikk alt til å fungere, enten det var pløying med okser, trehjulstraktor med henger, lastebiler, gravemaskiner, busser eller sykkelkjerrer. Likevel må en undre seg over at landet har klart å lage atombomber, mellomdistanseraketter og i det hele tatt ser ut til å kunne prestere hva de måtte sette seg i hodet, også av teknologiske oppgaver.

Klokken 1400 kom vi til Wuhan. Det er en by som er stor i utstrekning. Småindustri av alle slag, og litt større bygninger som også er industribygg. De lå sammen med blokker og var ofte vanskelige å skille ut fra industriblokkene, bortsett fra at det ikke hang klær til tørk utenfor. Det ble bygd 3-4 etasjes boligblokker over alt. De var naturligvis enkle etter våre begreper, men er sikkert en fremtidsdrøm for mange kinesere. Tanken om at Kina skal nå Vestens materielle standard innen år 2000 virket imidlertid umulig.

Etter Wuhan ble landskapet flatt. Vi var på nordsiden av Yangtzekian og kjørte oppover slettelandet mellom denne elven og Hwang Ho, eller som vi lærte på folkeskolen, Hoango.

Det ble søndag 2. januar og jeg kom meg fram til Beiwei Hotell i Peijing, her fikk jeg greie på hvor jeg skulle gå dagen etter for å få billett til den videre reisen. Jeg gikk en tur i byen og ruslet bort til Naturhistorisk Museum. Det var imponerende samlinger de hadde og besøket var meget stort, men så var det jo også søndag og inngangsbilletten kostet bare 75 øre.

Jeg fikk se litt av gatelivet også. Som kjent er det ingen privatbiler her. De få bilene jeg så i gatene var egentlig drosjer, det kjørte også en mengde busser omkring, for ikke å snakke om sykler, sykler og atter sykler. Det var derfor en nokså eksosfri by, men støv var det. Det var opphvirvlet støv som lå som en dis over byen.

På reisebyrået kunne de forrtelle at det bare gikk et tog i uken til Moskva, nemlig hver onsdag. Men først måtte jeg på den Sovjetiske ambassaden, deretter på Mongolia. Fikk jeg først visum for Sovjet, var det enkelt for Mongolia. De mente det skulle være mulig for meg å reise allerede et par dager senere hvis jeg reiste direkte hjem fra Moskva. Hvis jeg ville stoppe i Moskva ville det ta minst to uker på grunn av hotellbestilling.

Jeg dro til Sovjets ambassade, en stor vakker bygning med kuppel og stort bilde av Lenin i fronten. Ved hovedinngangen sto to bevæpnede vakter som smilende, men bestemt nektet oss å kjøre inn. Da de hørte det dreide seg om visum viste de oss til en sideinngang, der var mottakelsen for folk som skulle søke visum. En hyggelig, smilende, russisk dame spurte: «Can I help You?» Joda, det skulle nok ordne seg med

visum, og for å reise rett gjennom skulle det kanskje gå allerede onsdag. Men hvorfor ikke ta toget på lørdag? Det viste seg at det gikk kinesiske tog til Moskva hver onsdag og et russisk tog hver lørdag. Prisen var den samme – ca. 1.800 kroner for første klasse. Tok jeg det russiske toget behøvde jeg ikke visum for Mongolia for gjennomreisen. Så var det reisen videre fra Moskva. Som transitturist kunne jeg bli i Moskva i 24 timer. Skulle jeg bli lenger måtte jeg ha hotellreservasjon og det ville ta to uker. Jeg ringte til Aeroflot for billett Moskva/Oslo lørdag den 15. Joda det var sikkert OK. Deretter dro jeg tilbake til reisebyrået. Han jeg hadde snakket med var tydelig skuffet over at jeg ville reise på lørdag. «Men det er et russisk tog», protesterte han. «Servicen er dårlig og prisene høyere». «Ja, jeg har hørt at servicen er dårligere, men jeg får på den måten flere dager i Peijing». Jo, men da kunne jeg vente til neste onsdag mente han. Prisforskjellen var 70 kroner. Tilslutt mente han at hvis jeg absolutt ville med det russiske toget, så var det min sak. Han var skuffet, men ikke uhøflig og vi ble enige om at når jeg hadde fått visum, var det bare å komme til han for å hente billetten, og han førte meg inn i boken for avreise lørdag.

Så dro jeg til den såkalte Friendship Store. Her kunne utlendinger handle tollfritt vestlige sigaretter og brennevin, men best var alle de kinesiske varene av utmerket kvalitet og til meget hyggelige priser.

Den 4. januar dro jeg til Aeroflot's kontor. Damen jeg snakket med husket meg godt fra telefonsamtalen og fylte ut en lapp med navn, flightnummer, avgangstid, dato osv. Denne skulle jeg ta med til General Administration of Civil Aviation of China. Så var det drosje dit. Der var en masse mennesker i sving med å skrive ut billetter og lese dataskjermer. Han som ekspederte meg trykket lenge og vel og kom med den forbausende konklusjonen »no flight» den 15. januar. Jeg insisterte naturligvis på at det

måtte det være. Tilslutt skjønnte han at jeg slett ikke skulle fly fra Peijing til Moskva, men fra Moskva til Oslo. Ny trykking på maskinen, spørsmål om hotell og romnr. osv. Tilslutt rev han ut lappen av maskinen, ga meg den og ba meg komme tilbake dagen etterpå å hente billetten. Jeg dro så til Palassmuseet, eller den forbudte by. Der ruslet jeg rundt i flere timer og kunne sikkert ha ruslet rundt i ukesvis uten å rekke å se alt. Å gi en beskrivelse av dette anlegget på 720 mål og bygninger med 9.000 rom tilsammen er umulig. Å beskrive den overrådighet i ornamentikk, alle kunstskatter, alle bruksgjenstander som hver og en er et kunstverk, lar seg ikke gjøre i en beretning som denne. Jeg har sett en del av verden, men dette var noe for seg selv. Etter å ha kommet ut av «byen» gikk jeg over den veldige plassen mellom Den store Folkets Hall og Museet for Revolusjonen. Ved enden av plassen passerte jeg Mao's mausoleum som forøvrig bare er åpent visse dager.

Av særpreg har jeg nevnt at det ikke finnes privatbiler i Kina. Jeg så heller ikke en eneste hund. Det fikk meg til å tenke på en person som hadde vært i Sovjet og påstod at det ikke fantes hunder der.

Men mitt store spørsmål var hvordan jeg skulle få sett Muren. Det var en heldagstur dit og dagen etter skulle jeg hente flybilletten, på torsdag skulle jeg ut med Filseth fra Aftenposten og fredag skulle jeg hente visum for Sovjet og kjøpe jernbanebillett.

Jeg fikk hentet billetten dagen etter. Alt var greit, men prisen var høy, over 900 yuan – dvs. 4.000,- kroner. Det var vel full IATA-pris. Jeg kunne ikke få sjømanns-rabatt her. Da måtte jeg kjøpe billetten i Moskva. «Da gjør jeg det», sa jeg og ringte Aeroflot og sa fra. Jeg kunne komme innom å få en telexkopi av bestillingen så ville alt være greit i Moskva.

Etterpå tok jeg en lang spasertur til Det Himmelske Tempel. Det var en deilig spasertur i den store parken, som må være

meget vakker om sommeren. I mange av de mindre bygningene i parken var det butikker og varene var helst beregnet på turister. Det Himmelske Tempel var ikke mer enn 20 meter høyt og 16 meter i diameter, men det var vakker.

Tempelet hadde ingen utvendige søyler og var meget rikt dekorert, særlig innvendig. Det var bygd på 1300-tallet. Hit kom keiseren og ba om rik høst. Nå var det ingen religiøse aktiviteter her overhodet.

En dag kjøpte jeg den engelsk språklige avisen China Daily. Her stod det en artikkel om hvordan en familie kan klare seg i Kina. An Zimin og hans kone har en liten datter. De arbeider begge som vedlikeholdsarbeidere på en tekstilfabrikk. De bor i Beijing, har et lite rom på 15 kvadratmeter og deler kjøkken og toalett med andre. Inntekten, iberegnet bonuser og barnetrygd beløper seg til 445 kroner i måneden. Husleien er ca. 8 kroner. De bruker lite til transport fordi de bor så nær fabrikk. Mat sparer de ikke på og bruker hele 191 kroner til det. Den nest største utgiften er barnet. De betaler 44 kroner i måneden for å ha barnet i fabrikkens barnehage, men tar det med seg hjem om kvelden. Med tegnebøker, leker etc. blir utgiften total kr. 95,50 kroner. De greier faktisk med god budsjettering å spare 27 kroner i måneden.

Nå skal en ta et slikt oppsett over «gjennomsnittsfamilien» med store forbehold, men at dette kan være et nokså realistisk bilde av gjennomsnittskineserens hverdag, kan jeg godt tenke meg.

Lørdag 8. januar stod jeg opp ganske tidlig fordi jeg ville se den lange muren. Jeg var blitt fortalt at det gikk en buss fra et sted i byen klokken 07.00. Jeg gikk i restauranten for å få meg noe å spise og der traff jeg en franskmann, som jeg så vidt hadde hilst på før, pluss en svenske. De skulle på samme turen og kunne fortelle at bussen gikk klokken 07.50.

Turen opp til muren tok 2½ time. Bussen

var fullstappet og vi var de eneste ikke-kinesere, så det var tydelig stor interesse for å se muren blant kinesere også. Det var da også et imponerende byggverk. Av mange regnet som et av jorden syv underverker.

På veien tilbake var vi innom Ming-graven. Det var et stort parkområde, der en rekke keiserlige er begravet. Det var ganske utrolig hva folk gjennom tidene hadde reist av byggverk for sine døde ledere.

Klokken 16.30 var vi tilbake til hotellet og da var det bare å pakke og dra til stasjonen.

På en stor stasjon som den Beijing var det litt av et liv. Vi fulgte strømmen opp rulletrappen. Der fikk jeg vite at det var fra nedre perrong Moskva-toget skulle gå. Ned trappen, lang bæring bortover og fant endelig rette utgang. Jeg var virkelig glad da jeg hadde funnet kupeen og satt meg ned. Toget gikk presis kl. 20.07 slik det stod på billetten. Dette toget var i alle fall ikke overfylt. Jeg var alene i kupeen og jeg lurte på om jeg var den eneste i hele vognen. To av det russiske togpersonalet hadde okkupert kupeen ved siden av.

Fra Beijing og nordover la jeg merke til at det var mye industri. Alt så også bedre ut materielt sett. Til og med bolighusene hadde høyere standard. Vi kjørte også gjennom svære jordbruksområder. Et meget tynt snølag lå på markene, men det var så tynt at det virket bart. Men det var nok en del kuldegrader, så syklistene og kjerrekjørere var godt kledd. Jeg fikk meg en liten overraskelse. Jeg var sikker på at dette toget gikk gjennom Mongolia, men det gjorde det ikke. Det gikk i stedet nordøstover opp til Harbin – nord for Nord-Korea. Derfra gikk det nordvestover til Sibir.

Kl. 10.40 den 9. januar var vi i Cangchun, en stor industriby hvor det var arbeidsliv selv om det var søndag. Nå var jeg klar over hvordan det hadde seg med togene. Det kinesiske toget til Moskva, som gikk på onsdagene fra Beijing, gikk gjennom Mongolia, mens det sovjetiske går oppover her og

→

Til dere alle i Texaco

Ja, her kommer det noen ord fra oss ombord på gamle gode Belgium. Dere trodde vel vi var helt ute av laget etter våre Lagos turer. Men da tar dere feil altså; for vi ombord her er seige som få. Som sagt «ukrutt forgår ikke».

Vi har hatt en alle tiders tur i Caribien nå, og alt som har skjedd der kan dere få i neste nummer av Texaco Tanker.

Nå vil jeg fortelle dere hva vi har foretatt oss på den berømmelige Afrikafarten.

Med en slik kjempegjeng ombord, var det ikke vanskelig å finne på noe å henge fingrene i på det vi kaller fritid.

Selv om det mange ganger kunne synes vanskelig å prøve å holde på humøret, greide vi det da godt.

Først våre tanker om ventetida på reia utenfor Lagos.

LAGOS AFRIKA

*På reia i Lagos
ligger Texacos skute,
Tenk at vi skulle gå her i fast rute.
Vi venter, vi venter,
på bud i fra land
at snart skal vi
endelig få komme til havn.
Vi spiser og drikker
og har det nok godt,
men snart tror jeg alle her
har fått nok;
Er arge og sure, blir sittende å sture,
og lurer nok på;
Kommer piratene nå?
Tenk å få komme til Trinidads øy,
komme på land og få det litt gøy.
Men skuten den styrer nok tilbake hit;
til Lagos, pirater og nerveslit.
Vi tenker tilbake på gamle dager;
Port Arthur og «Micies»
og andre «plager».
Løft hodene nå,
og så smiler vi litt
og håper at vi aldri mer kommer hit!!!!!!*

Dette sendte vi inn til kontoret med hilsen fra undertegnede og hele engleskaren ombord.

Og tror dere ikke at også inne på Texaco-kontoret sitter det skjulte diktertalerter. De var sannelig så sporty at de sendte oss et svardikt.

Til den Belgienske engleskare ved dikteren Marylyn Hansen

*Vi takker for sattelittisk dikt
som spesifikt og unikt
forklarer den bestaaende konflikt.*

*Vi tror vi forstaar den stemning som raar
(om ikke helt) – saa stykkevis og delt)
Hvilke tanker som kommer og vanskelig
gaar
i den situasjon som Lagos formaar.*

→

kommer derfor ikke inn i Mongolia i det hele tatt.

Kl. 14.00 var vi i Harbin. Det var det østligste jeg kom på reisen min. Byen ligger ca. 450 kilometer nordvest for Vladivostok.

Hvis jeg skal summere opp inntrykket fra Kina i få ord vil jeg si at det er et land der den alminnelige, materielle fattigdom er stor etter våre begreper. Men en ser ikke folk som lever i «fattigdom og elendighet», snarere tvert imot et folk som LEVER. De har tilsynelatende et demokratisk levesett som vi vel ikke har maken til andre steder i verden. De må ha enorme problemer, men det later til at de løser dem eller lever med dem på en beundringsverdig måte.

Forts. neste nr.)

Et ønske om almen menneskelig respekt
er blitt fordekt og ganske frekt
blitt forkledt i u-lands-prosjekt.
Det normale er visst aa vaere suspekt.

Verden er snudd saa ganske paa hue -
til forsvar har vi giftige piler og bue.

Vi haaper og tror at alle ombord
stirrer med staalsatt blick
mot buskmenns dirtie trick,
men husk at norroen heraldikk
har metoder mot denslags taktikk.

I haap om at Belgiums mann og moey
snart faar sol paa karibisk oey
og at livet igjen maa gi noe goey
hilses alle ombord
fra alle paa Texacos kontor.

Og så over til hva vi bedrev de «stille»
kveldsstunder med.

GOLF DILLA

Det ble tatt opp til vurdering
om vi skulle ha en decks-golf turnering.
Hele åtte lag ville stille til dyst -
ja, 16 stk. var det som hadde lyst.
Frem bar det med køller, «pøkker» og pils
og sannelig var det mange som ble helt
«nils».

Fra første slag de øynet sin sjanse
til å nå inn til første skanse.
De bante og svor
nei, de manglet ei ord.
Traff du ei neste hull
ble du kjeftet huden full.
De pruste og peste
og slo så det ljomet.
Ja, det ble en rent en plage for noen,
min venn.

Med Ebbe på streken så skulle det gå,
men Brox ville ei det forstå.
Hvorfor skal alle gå i fra meg -
og dermed tok han sin kulle

og gikk sin vei.
Fia hun skulle nå vise gutta
at her var det ei
som ikke vek unna.
Med fast tak om «kølla» hun svingte i vei;
Pass opp; Her kommer jeg «rullende» på
min vei.

Men Svanes ville også være med;
Med «Fantaen» i handa, og det skjeve
smilet,

skulle ikke Fia behøve og fortvile.
Som et pust i fra nord ville Bjørnar komme,
men han hadde det dessverre med å bomme;
Og Birger fra plankebyen Fredrikstad fikk
da alltid noe å gjøre da.

Fra Filipinenes øy, Manilla,
kom det en som hadde golfdilla.
Med eksotiske damer i tanker og ord
skulle Pål slå alle ombord.
Men med «Fosna-Folkets QUINDE»,
Marylyn,

som «kapiten»
kunne de ei bli nummer en.
Med stuerten Stig på slep.
kom så Lisbeth og pep.
Her kom det to som skulle gå i tet.
Han maste og kjaste; at nå måtte hun slå,
ellers ville det hele gå i stå.
Hun kastet på håret og sa «ti still,
her blir det just som jeg vil».
Inn på stadion i en dâm av snus
kom det to karer som ville ha sus.
Tor og Finn de drakk nok ikke bare brus.
Men motstanden ble hard;
selv av «Sør-Trønder landet»,
Asle og Åge ville ei seg belage
på tap over «gutter av det slaget».
Men ingen regnet vel med at kokken Rolf
var ombord, og styrmannen Terje;
Ja, de to ryddet rent bord.
Med gnisten i blikket
de «hyste» i vei;
med køller og pøkker
de hylte og skrek
Vik unna her kommer vi.
Jeg tror nok de greide det aller meste;

*slik som de to prustet og peste.
«Hyseblikk» tok kun et overblikk,
nikket og smilte
Alt kommer hit.*

*Jeg gratulerer både Terje og Rolf;
Skal si dere to kan spille golf.
Og sannelig, sannelig gler jeg meg nå
til at de sin seiersklem skal få.
Og at det var moro det synes vel alle
i kampen om ære og bradalle.
Fra starten til målet er veien lang,
men alle kom da inn engang.
I timer på «poppen»
med gode venner;
La det bli en tid vi aldri glemmer.*

Ja, ja; det var nå litt av hva vi har bedrevet. Dere skjønner at det kan være virkelig koselig her ombord i støytene. Da vil jeg, med hele den fantastiske engleskaren (ja, for det er vel det vi er?) ombord på Texaco Belgium få ønske alle sammen både ute og hjemme en riktig god og fornøylig sommer. Vi håper at det vi har tatt oss til med, kan være til idé for andre av Texacos's skuter også.

Ha det riktig bra alle sammen.

*Med de beste hilsner
for sommeren og på vegne av
«ENGLESKAREN»
Marylyn Hansen.*

ST. OLAVS ORDEN til tidligere mønstringssjef HARRIS GREGERSEN

Av L. Granlund

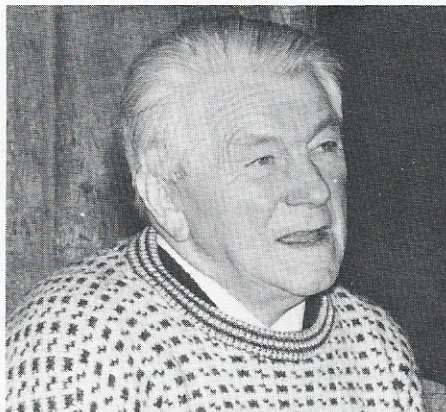
Torsdag 7. april 1983 fikk tidligere mønstringssjef Harris Gregersen overrakt St. Olavs Orden av kanselissjef Hansen i nærvær av familien, tidligere og nåværende ansatte ved Sjømannskontoret, samt innbudte fra shipping og offentlige etater tilknyttet shipping.

Herr Gregersen fikk St. Olavs Orden for sin store sosiale innsats for sjømannsstanden, spesielt krigsseilere.

Etter overrekkelsen var det flere hilsnings-taler og gratulasjoner med blomsteroverrekkelser.

Hele sammenkomsten ble ledet av maskinsjef Bjarne Dahl, som er en nær medarbeider av Gregersen i Ordensutvalget for krigs-medaljer.

Vårt rederi var representert med Ass.



direktør B. R. Halvorsen, maritim personal-sjef G. Langfeldt og forhyringssekretær L. Granlund.

Sport

(pr. 10/5 1983)

Svømmeknappkonkurransen

Nr. 1 M/T «TEXACO BALTIC»

Idrettsmerkekonkurransen

Nr. 1 M/S Dag Viking

8 merker 80%

Nr. 2 M/T «TEXACO BALTIC»

18 merker 60%

Svømming - Lag

Nr. 2 M/T «TEXACO BALTIC»

Menn - Klasse II - 50 m fri

Nr. 1 Frank Pedersen, M/T «TEXACO BALTIC»

37,8 sek.

Nr. 2 Bjørn Sørø, M/T «TEXACO BALTIC»

58,2 sek.

Nr. 3 Per Olsen, M/T «TEXACO BALTIC»

62,2 sek.

Menn - Klasse III - 50 m fri

Nr. 1 Willy Mentzen, M/T «TEXACO BALTIC»

62,5 sek.

Värmesterskapet i skyting - Lag

Nr. 1 M/S SIBOTRE

882 poeng 17 tiere

Nr. 15 M/T «TEXACO BALTIC»

549 poeng 2 tiere

Norsk mesterskap i friidrett

Nr. 1 HAVTROLL

39.687 poeng

Nr. 2 M/T «TEXACO BALTIC»

37.825 poeng

Nr. 24 M/T «TEXACO NORGE»

2.752 poeng

Menn klasse I - 60 m.

Nr. 1 Jarle Baade, M/T «TEXACO BALTIC»

7,5 sek.

Nr. 2 Aditijawarman Ariffin, M/T «TEXACO BALTIC»

8,0 sek.

Menn klasse 2 - 60 m

Nr. 2 Frank Pedersen, M/T «TEXACO BALTIC»

7,6 sek.

Lengde u/t:

Nr. 5 Frank Pedersen, M/T «TEXACO BALTIC»

2,91 m.

Kvinner - Klasse 1 - 60 m.

Nr. 1 Bjørg Jensen, M/T «TEXACO BALTIC»

8,3 sek.

Kulestøt

Nr. 3 Bjørg Jensen, M/T «TEXACO BALTIC»

8,07 m.

Høydehopp	
Nr. 1 Bjørg Jensen, M/T «TEXACO BALTIC»	1,15 m.
3-kamp	
Nr. 1 Bjørg Jensen, M/T «TEXACO BALTIC»	1.933 poeng
Høyde u/t:	
Nr. 2 Bjørg Jensen, M/T «TEXACO BALTIC»	1.07 m.
Lengde u/t:	
Nr. 1 Bjørg Jensen, M/T «TEXACO BALTIC»	2,44 m.
Kvinner - Klasse 3 - 60 m.	
Nr. 1 Gertrud Bryntesen, M/T «TEXACO BALTIC»	10,2 sek.
Kulestøt	
Nr. 2 Gertrud Bryntesen, M/T «TEXACO BALTIC»	5,78 m.
3-kamp	
Nr. 2 Gertrud Bryntesen, M/T «TEXACO BALTIC»	1.051 poeng
Høyde u/t	
Nr. 1 Gertrud Bryntesen, M/T «TEXACO BALTIC»	1,02 m.
Lengde u/t	
Nr. 2 Gertrud Bryntesen, M/T «TEXACO BALTIC»	1,80 m.
Kvinner - Klasse 4 - 60 m.	
Nr. 1 Solfrid Thun, M/T «TEXACO BALTIC»	10,4 sek.
Kulestøt	
Nr. 2 Solfrid Thun, M/T «TEXACO BALTIC»	4,07 m.
3-kamp	
Nr. 1 Solfrid Thun, M/T «TEXACO BALTIC»	817 poeng
Høyde u/t	
Nr. 2 Solfrid Thun, M/T «TEXACO BALTIC»	0,88 m.
Lengde u/t	
Nr. 1 Solfrid Thun, M/T «TEXACO BALTIC»	1,50 m.

Vi i redaksjonen synes dette ble veldig mye «TEXACO BALTIC» og gratulerer de ombord der med fin innsats, men etterlyser herved resultater fra alle dere andre som seiler på våre skip.

Hva med å gi «TEXACO BALTIC» litt konkurranse???

KURS

Økonomisk drift av dieselmotoranlegg - Trondheim

Maskinsjef Børge Abrahamsen	7/3-11/3
1. maskinist Odd Johansen	25/4-29/4
1. maskinist Nils H. Olsen	25/4-29/4

Frank Mohn - Bergen

1. maskinist Steinar Baastad	2-3/6
2. maskinist Randor Edvardsen	2-3/6
Maskinsjef Bjarne Nodeland	2-3/6
1. maskinist Olav Nøtsund	2-3/6
1. maskinist Kåre Steinbru	2-3/6

Havari/Redningskurs - Stavanger

Stuert Stig Edvinsen	30/5-3/6
1. maskinist Gunter Heine	30/5-3/6
Overstyrmann Terje Sagebakken	30/5-3/6

Maskinsimulator - La Guardia

Maskinsjef Manfred Lund	18/3-22/3
Maskinsjef Bjørn Sørø	16/5-20/5
Maskinsjef Øivind Størdal	13/6-17/6

ARPA-Kurs - Trondheim

Kaptein Tore Pedersen	14/3-18/3
Overstyrmann Einar Søbstad	14/3-18/3

Båtenes posisjoner

M/T «TEXACO BALTIC»

fortsatt i fart på Østen med Singapore som «base», der skipet lastet 19/4 for Hong Kong, og igjen 3-7/5 for Lyttleton og Auckland på New Zealand. I månedsskiftet mai/juni ble det lastet i Melbourne for Singapore ca. 14-19/6 - videre ferd - ikke fastlagt i skrivende stund.

* * *

T/T «TEXACO BELGIUM»

Ankom Dakar 15. mars og seilte videre til Banjul, Abidjan og Lome. Etter endt lossing i Lome gikk skipet til ankers. 9. april fikk de beskjed om «safe» ankring utenfor Lagos hvor nå enn «safe» ankring kan finne sted utenfor Lagos. 28. april gikk skipet til kai Lagos og seilte videre 1. mai. På reise til Trinidad anløp skipet Lome for rensing av hovedkondenser. I midten av mai var skipet tilbake på Trinidad og ser foreløpig ut til å bringe laster derfra til Grand Cayman, Guayanilla og San Juan.

* * *

M/T «TEXACO BERGEN»

Etter lossing i Conakry 7. mars ble det 4 dagers ventetid, men skipet var deretter heldig å få en last fra Port Noire som ble losset i Philadelphia 4. april. Resten av april medgikk til to kortere reiser fra Aruba til Portland og fra St. Croix til Florida (rene cruise-farten!)

Etter to enda kortere reiser (1 time i sjøen) fra Point Fortin til Pointe-a-Pierre lastet skipet i Puerto la Cruz, Venezuela 13. mai for San José, Guatemala.

Ved passering av Panamakanalen 17. mai må en av sluseoperatørene vært opptatt av vår nasjonaldag. Han startet lukkingen av et par sluseporter noe for tidlig slik at skipet fikk en mindre bule utfor nr. 1 BB vingtank og noe avskrapet maling på begge sider. Grunnet forhør av de impliserte, ble skipet vel et døgn forsinket. Lasten ble losset i San José 14.-26. mai. Guatemala ligger jo i et av verdens urolige områder, men ifølge Kaptein Johansen var det stille og fredelig der skipet lå.

I øyeblikket laster skipet ved Balao i Ecuador for Las Minas, Panama. De neste reiser er ikke kjent men vi regner med «cruise-fart» enda noen måneder.

* * *

M/T «TEXACO BOGOTA»

har siden forrige nummer lastet i Milford Haven for engelske havner og i Brofjorden for Ghent, Rotterdam og danske havner. Skipet fikk et ufrivillig opphold i Rotterdam for reparasjon av kjelene i begynnelsen av mai. Bortsett fra et par kortere perioder med venting på last, har skipet hele tiden vært travelt beskjeftiget. I skrivende stund (6/6) lossers skipet i Ghent og har ordre om ankring Steenbank da man foreløpig ikke har nye laster på programmet.

* * *

M/T «TEXACO NORGE»

I annet kvartal har det vært rimelig variasjon i fartsmønsteret med anløp av engelske og skandinaviske havner samt de vanlige havner på kontinentet - Ghent - Rotterdam og Brunsbuttel.

Mange ombord foretrekker (av en eller annen grunn) Pembroke (second home port) som fast losseplass, men i alle fall de som bruker tobakk har vel vært mer fornøyd med litt variasjon. For oss på kontoret er det særlig hyggelig når skipet anløper sin virkelige hjemby, som skjedde de siste dager av mars, og vi ser frem til nytt besøk i juni.

* * *

M/T «TEXACO OSLO»

Skipet lastet i Brofjorden gjennom hele høstperioden 1982. Det var et lite opphold i november for å vente på lasteordre, men så fortsatte turene fra Brofjorden til norske og danske havner. Midt i desember ble det lasting i Pembroke, men så var det raskt tilbake i Brofjorden igjen. Midt i mars var det igjen en del turer fra Pembroke inntil verksted i Fredrikshavn fra 7/4. Etter verksted ble det lasting i Brofjorden og det ble et par turer til Oslo, med anløp bl.a. 17. mai. Det er fremdeles ikke noe tegn til vesentlig forandring i fartsmønsteret.

* * *

M/T «TEXACO SKANDINAVIA»

har ikke forandret fartsområde siden forrige nummer, og er fortsatt noenlunde godt beskjeftiget selv om det er noe liggetid i Pointe-a-Pierre, Trinidad.

I skrivende stund befinner skipet seg på Grand Cayman og deretter går den til Puerto Cortes, Honduras og Puerto Barios, Guatemala. Deretter mest trolig tilbake til Trinidad for ordre.

* * *

M/T «TEXACO STOCKHOLM»

Etter endel turer Brofjorden - Ghent og Brofjorden - København i februar/mars, slo et elendige fraktmarkedet til igjen. I april ble det ankring i Deutche Bucht før skipet sin vane tro gikk inn i sitt «normale» fartsmønster i Nord-Europa. I slutten av april og i hele mai har skipet seilt på havner som Brofjorden, Rotterdam, Eastham, Pembroke, Teesport, Fawley. Enkelte turer har skipet vært chartret ut.

I skrivende stund er skipet på vei til Pembroke. Ombord er besetningen i full gang med verkstedoppholdsforberedelser. Skipet regner med å anløpe verksted i september/oktober d.å.



Ajour pr. 27/6 1983.

M/T «TEXACO BALTIC»

LDSF

T/T «TEXACO BELGIUM»

JXZP

M/T «TEXACO BERGEN»

LEWP

M/T «TEXACO BOGOTA»

JXHS

Kaptein
 Overstyrmann
 1. styrmann
 2. styrmann
 Radioeffiser
 Arbeidsleder
 Tonnermann
 Matros
 Matros
 Matros
 Letmatros
 Letmatros
 Skipsmek.asp. II
 Matrosaspirant
 Maskinsjef
 1. maskinist
 2. maskinist
 Maskinassistent
 Elektriker
 Elektriker
 Elektrikerassistent
 Reparatør
 Pumpemann
 Pumpemann
 Motormann/fyrbøter
 Motormann/fyrbøter
 Motormann/fyrbøter
 Motormann/fyrbøter
 Skipsmekaniker I
 Smører
 Smører
 Stuert
 Kokk
 Kokkaspirant
 Forpl.ass.
 Forpl.ass.
 Forpl.ass.

SANNERØD, Frank
 DYB, Ivar Arne
 BAADE, Jarle
 KARLSEN, Magnar
 ELIASSEN, Arne
 OLSEN, Per
 SALIM, Juraima Bin
 KALLEBERG, Karsten
 PENGNUAM, Pitichauk
 FARSTADVOLD, Peder
 SUBRAMNIAM, Kamachi
 ABRAHAMSEN, Bjørge
 LEIRVÅG, Dag
 BÅSTAD, Steinar
 JARNES, Geir
 SOARES, Frederico Jose
 JENSEN, Eivind
 JOHANSEN, Jan
 PUGA CABALEIRO, Francisco
 NG, Boon Hwa
 HALVORSEN, Jarle
 FORSJORD, Arne
 ERIKSEN, Trygve
 THARALDSEN, Ole
 LETH-OLSEN, Elsa
 THUN, Solfred
 JENSEN, Bjørg E.

JOHANSEN, Kjell
 RAFAEISEN, Idar
 ELVEVOLD, Otlar E.
 BØE, Roar E.
 KJØLSTAD, Trond
 MOE, Johannes
 RODRIGUEZ, Washington
 MEDINA, Eldon
 NODELAND, Trond
 WÆRNESS, Trond A.
 STRANDELID, Torkel
 JOHANSEN, Kjell A.
 EIDNES, Jan Helge
 GRANDE, Roald
 MOL, Ahmet
 STANG, Erik
 HOLBERG, Tor
 STRAND, Tore
 ESPENES, Jan K.
 SØRÅ, Roy
 KVERNES, Rune
 ØVERKIL, Dagfinn
 HØIVAAG, Bernt Th.
 RAFAEISEN, Edith
 ARNESTAD, Ruth

PEDERSEN, Tore
 AURSTAD, Dag
 HAUGEN, Helge P.
 VAAGAN, Olav
 OTTESEN, Wenche
 JOHANNESSEN, Adolf
 DAHL, Reidar
 FALLANG, Per
 OROZCO, Jose
 ERIKSEN, Tom Vidar
 ANDERSEN, Ole Kristian
 LUND, Manfred
 BJEREN, Terje
 BREIVIK, Willy
 ANDERSEN, Roger
 JENSEN, Viggo
 SKOTHEIM, Knut
 HUSØY, Jarle
 LIA, Ølvind
 JAKOBSEN, Tom C.
 NAZARENO, Abraham
 BERGE, Knut
 HAGESKAL, Einar
 HALSE, Ingemund
 ANDREASSEN, Bjørn
 HALVORSRØD, Mona
 AUNE, Sonja
 TCHORZ, Rainer

	M/T «TEXACO NORGE» LCWN	M/T «TEXACO OSLO» JXLA	M/T «TEXACO SKANDINAVIA» LEID	M/T «TEXACO STOCKHOLM» LGBR
Kaptein	HOLT, Jonas	GJERDE, Georg	STØLANN, Alf	Bakke, Idar
Overstyrmann	MØRKESDAL, Roald	LIEN, Steinar	HOVD, Armand	LJA, Arne
1. styrmann	JOHANSEN, Jon A.	DANIELSEN, Jan Inge	SEM, Dag	REINERTSEN, Svein
1. styrmann	MELLEBY, Frank	RANHEIM, Remy	SLOTNES, Odd	SKJØNSFJELL, John
Radiooffiser	HANSEN, Jan Petter	SOLBERG, Hallgeir	ÅNDHEIM, Tone	SÆTHER, Torbjørn
Radiooffiser asp.	SOLLIE, Gudmund	JACOBSEN, Sverre	CALVAHAL, Jesus R.	RICHARDS, Eileen
Arbeidsleder	SKARSHAUG, Sturla	JOHANSEN, Knut	GEY QUINTANS, Manuel	BÅRDSSEN, Aksel
Matros	SOLBAKKEN, Kjell	BUCETA, Juan V. P.	EKNES, Tor	NILSEN, Johan
Matros	KARAMAN, Mustafa	TAGKUS, Ahmet	ANDREASSEN, Ole	ZEYLON, Ulf
Matros	REINE, Jan Tore	JOHNSON, Birger	KRISTIANSEN, Roif Vidar	OTHOLM, Pål Roger
Leitmatros		GRINDBO, Bjørn		MINDE, Ole E.
Leitmatros				BREMVÅG, Roger
Skipsmek.asp. I				ØBERG, Jørn
Matrosaspirant				TØRUM, Bjørn
Maskinsjef	AAS, Astor	RØSTAD, Thor	KARLSEN, John Robert	NØTSUND, Olav
1. maskinist	JOHANSEN, Odd	PEDERSEN, Frank Vidar	GAUPSET, Bjørne	TRAAHOLT, Jan Erik
2. maskinist	KNAPPE, Thor	REIERSEN, Torstein	TØRRING, Anton M.	
2. maskinist	BORGE, Haakon	HUSTAD, Victor	FREDRIKSEN, Svein	
Maskinassistent	ASP, Arne	GUNDERSEN, Tor	LJONE, Steinar	ANDVIG, Simon
Elektriker	ÅJALA, Pentti	TEVELDAL, John V.	NYGÅRD, Trond	FISKE, Emil
Reparatør			HØGENES, Odd	FOLLESTAD, Ragnar
Reparatør				SKJELBRED, Roger
Pumpemann	RØNNE, Johan	HANSEN, Arne M.	OLSEN, Ragnar	GJUV, Raymond
Motormann	VALAAS, Lars	DOMINGUES, Jose	MAYO CAAMANO, Manuel	JOHANSEN, Bengt
Motormann	LARSEN, Reidar	LARSEN, Jan Ivar	FAHRE, Ragnar	
Motormann	THUN, Teije	SÆBJØRNSEN, Dan	JOHANNESSEN, Morten	VEE, Toril
Motormannaspirant				
Skipsmek.asp. I		SAND, Glenn Jørgen		
Skipsmek.asp. II	SIVERTSEN, Teije	CARLSEN, Leif	ANDREASSEN, Jan A.	VELURE, Asbjørn
Smører	EKK, Jarle	ELIASSEN, Jack	STENSBØL, Johnny	GRIMSTAD, Bjørn
Stuert	BJERKAN, Alf	BERNHOF, Albrig	DYRØY, Kari	BEKKELUND, Svein
Kokk	LYNGSTAD, Stein		NORDLI, Knut	GJERULDSEN, Dag
Kokkaspirant	DALEN, Karen	GRØNDTVEIT, Svanhild J.	HØGENES, Eva	LIA, Inger
Forpl.ass.	AAS, Gerd	KRISTIANSEN, Reidar	LYNGVÆR, Bjørg Anita	RØED, Cathrine
Forpl.ass.	JØRGENSEN, Tove	RASCH, Nora	BORCH, Wenche Marie	

Folk i land

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

Kapteiner:

Einviik, Sverre (D)
Hansen, Helge (D)
Brandal, Petter (D)
Brath, Otto (D)
Horseng, Rindulf (D)
Meisland, Iouis (D)
Flø, Svein (D)
Svanteson, Thomas (D)

Overstyrmenn:

Søbstad, Einar (D)
Eeg-Larsen, Lars (F)
Helberg, Knut (D)
Apold, Oddvar (D)
Paulsen, Willy A. (D)
Solberg, Odd E. (D)
Sagebakken, Terje (D)

1. styrmenn:

Husvegg, Erik (D)
Alexandersen, Øivind (F)
Klemetsen, Jan (D)
Gustavsen, Kåre S. (F)
Bjelland, Hjalmar (D)
Brekke, Ragnar (D)
Frammersvik, Helge (D)
Jensen, Vidar (D)
Talberg, Mindor (D)
Rosseland, Per (F)

2. styrmenn:

Sivertsen, Harald (S)
Tharaldsen, Trond (D)
Stoknes, Odd (F)
Statøy, Trond (F)

Radiooffiserer:

Wallin, Rune (D)
Grønvold, Gro (D)
Behrens, Per A. (K)
Gulbrandsen, Per L. (S)
Heine, Unni (D)
Jensen, Eva (D)
Langebro, Åge (F)
Winding, Karen (P)

Maskinsjefer:

Størdal, Øivind (D)
Johnsen, Einar (D)
Engeli, Gunnar (D)
Pedersen, Rasmus (P)
Simonsen, Sverre (S)
Fjell, Helge (F)
Soro, Bjørn (D)
Nodeland, Bjarne (D)

1. maskinister:

Gundersborg, Jan Erik (D)
Sulland, Thor (D)
Røssum, Bent (F)
Hareide, Einar (D)
Frøitland, Kjell (D)
Heine, Gunter (D)
Haugen, Dagfinn (D)
Steinbru, Kåre (D)

2. maskinister:

Holst, Odd (F)
Sandvik, Asbjørn (F)
Edvardsen, Randon (F)
Follestad, Sverre (P)
Helle, Olav (S)
Wingsternes, Geir (D)
Storli, Arne (S)
Sundet, Asle (D)
Sørvik, Dagfinn (F)

Maskinassistenter:

Kaufmann, Svein (D)
Skogheim, Bjørn (F)
Volvik, Jan (F)
Skatland, Karl (D)

Elektrikere:

Aakre, Stein (D)
Simonsen, Geir (D)
Andersen, Dag (D)
Nazareno, John (F)

Stuerter:

Roel, Audun (D)
Pettersen, Nils (D)
Dalby, Pål
Edvinsen, Stig (D)
Håland, Kjetil (D)
Kjærstad, Bjarne (D)
Smelror, Bjørnar (S)
Vee, Johannes (D)

Kokker:

Pedersen, Jan (D)
Erdal, Atle (D)
Jacobsen, Per B. (D)
Graneggen, Svein (F)
Bryntesen, Arnt (F)
Hult, Kjell (S)

Arbeidsledere:

Svendsen, Torgeir (F)
Bystøl, Anders (D)
Kristiansen, Ivar (F)
Martinsen, Kåre (D)
Wangberg, Finn (S)
Sørensen, Harald (D)
Rørstrøm, Alf (D)
Olsen, Oddvar (D)

Reparatører:

Isaksen, Jens
Lillebostad, Egil
Mentzen, Willy (F)
Midtliid, Karl (D)
Peter, Mihaly (D)

Pumpemann:

Nilsen, Torbjørn (D)
Nordmo, Magnus (F)
Aune, Sverre (D)
Røstad, Odd (D)