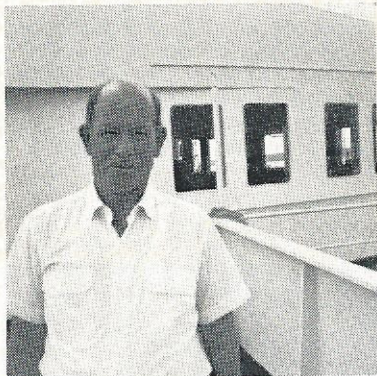


texaco tanker



DESEMBER 1971

18. ÅRGANG



KAPTEIN LYNG NÅ OGSÅ SOM GULLGUTT

Kaptein Lars Lyng trenger ingen nærmere presentasjon for Texaco folkene. Han feiret sitt 30 års Texaco jubileum den 10. januar 1970 og i år ble han tildelt Norges Rederforbunds Gullmedalje for 25 aktive seilingsår i TEXACO.

Kaptein Lyng var ombord på «Texaco Pembroke» da generalmøte ga ham denne hedersbevisning og vi vet at dagen ble høytidelig feiret i Singapore ombord på skipet. Dette spurtes helt til Kragere hvor den stedlige avis under overskriften «Kragere Kaptein er tildelt Rederforbundets Gullmedalje», bl.a. skrev «31 år i samme rederi — 25 år på sjøen. Glede ombord på sin avholdte kapteins vegne.»

Vi gratulerer kaptein Lyng og medaljen vil bli overlevert ved en høytidelighet når han kommer hjem på ferie.

ARET GAR MOT SLUTTEN

Dette nummer av «Texaco Tanker» burde rekke alle før jul og blir det siste i dette året.

Det har vært et godt år, spesielt på den måten at skipene har seilt heldig. En bedre måte å si det på er vel at det har vært vist dyktighet og påpasselighet i alle situasjoner.

Jeg takker for godt og hyggelige samarbeide og ønsker alle ombord og hjemme

God jul og godt nytt år.

Per Sundby

FORBEDRINGER av TUSK-opplegget

«Texaco Bogota» har gjennomført første runde av TUSK med godt resultat. Interessen for sikkerhetsarbeidet økte, og sikkerheten selv økte også. Besetningen vant veddemålet og innsatsen ble tilført velferdskassen.

Erfaringene fra første runde har imidlertid ført til at «Texaco Bogota» har gjort vesentlige forbedringer av opplegget, nemlig:

1. TUSK-veddemålet gjøres for 1 — en — uke av gangen.
2. Ved ukens begynnelse legger skipsledelsen til kr. 100,— i potten. For hver personskaade taper besetningen kr. 70,— og for hvert brudd på sikkerhetsreglene kr. 5,—. En personskaade pluss seks brudd medfører altså at hele innsatsen på kr. 100,— tapes.
3. Skipet varierer sikkerhetsreglene. Det holdes fast ved at antallet skal være 12 regler, men flere eller færre av de 12 opprinnelige reglene på TUSK-tavlen erstattes med nye etter behov.
4. Det utpekes spesielle kontrollører for hver sikkerhetsregel.

Vi synes dette er kraftige forbedringer av TUSK-opplegget og i håp om at vi har «Texaco Bogota»s samtykke gjengir vi vedtektene slik skipet har revidert dem, samt de 12 reglene som gjaldt på det tidspunkt den første «ukes-kamp» ble satt i gang.

TUSK er et eksperiment og vi tar gjerne imot impulser fra alle slik at vi til slutt kan komme frem til det best mulige opplegg. Det har alltid vært vanskelig å få folk til å interessere seg for egen og andres sikkerhet, fordi alt sikkerhetsarbeide tar sikte på at intet skal skje. Man ser altså ikke resultatet på annen måte enn at man fortsatt har helse i behold med armer og ben og øvrig nødvendig utstyr. Og det tar vi til daglig som en selvfølge.

TUSK sørger for at man setter seg et mål og viser et resultat. Da blir det hele mer interessant.

T. U. S. K.





«TEXACO PEMBROKE» OVERTATT

«Morrasur kjerring gir frydefull dag», sier et gammelt ordtak.

Vi håper at dette ordtaket gjelder fremdeles og at det innbefatter «Texaco Pembroke». Skuta er hunkjønn og sur var hun da vi overtok henne 30. september. Tilstanden i maskinrommet var langt fra god, reservedeler fantes nes-en ikke, og på toppen av det hele brant hun ned babord kjele. Det har tatt en måned å reparere den.

Når dette skrives er det imidlertid fyr under kjelene igjen og hun er klar til å frakte sin første last til Los Angeles.

Å få sving på «Texaco Pembroke» og bringe henne opp til et godt og velholdt skip gjør seg ikke av seg selv. Det er nedlagt et stort arbeid av maskinsjef Staal og hans folk og det gjenstår enda meget å gjøre. Det kreves sportsånd å gå på en slik jobb og dyk-

tikhet for å gjennomføre den. Ingen av delene ser ut til å være mangelvare.

Det er sagt om oss nordmenn at vi er flinke med diesel, men ikke har stort greie på turbiner. Kanskje vil tilfellet «Texaco Pembroke» vise at vi både greier å bringe et turbianlegg på fote og drive det godt.

Vi ikke bare håper, men tror det kan gå slik.

«TEXACO LIVERPOOL»

Vi har meddelt tidligere at også denne båten skulle overføres til vårt rederi fra engelsk flagg.

For øyeblikket er vi ikke sikker på hvordan det går med denne overføringen. Vi har bedt om at den utsettes inntil videre da vi ønsker å se båten nærmere an og fordi vi først og fremst vil konsentrere oss om nybyggingen i Holland og «Texaco Pembroke».

Det blir neppe noe nytt om denne overføringen før i annet halvår 1972. I mellomtiden vil vi overveie saken nærmere.

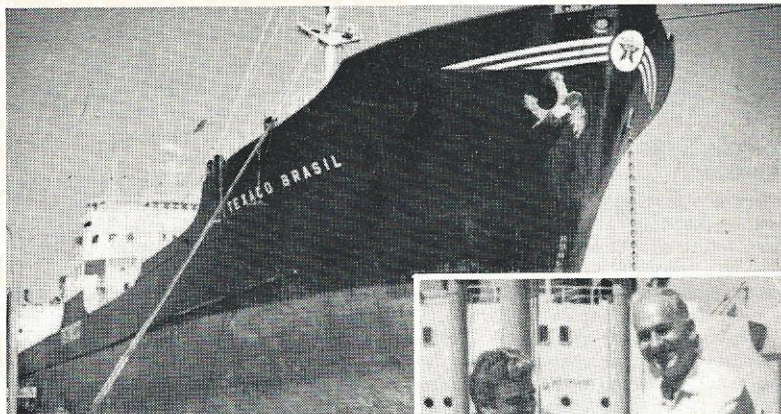
M/T «TEXACO OSLO»

Idet bladet går i trykken får vi melding om at «Texaco Oslo» har hatt et uhell ved ankomst Brunsbüttel den 5. desember.

Skipet var på reise fra Pembroke med ca. 5.000 tons nafta til Brunsbüttel og ca. 13.000 tons dieselolje til Danmark.

I innløpet til Brunsbüttel kom skipet i tåke og vanskelige strømforhold ut av kurs og støtte med baugen mot en molo på babord side ca. 1.300 m før slusen.

Ingen mennesker kom til skade og vi har ennå ikke full oversikt over skadene på skip og kai, men det er på det rene

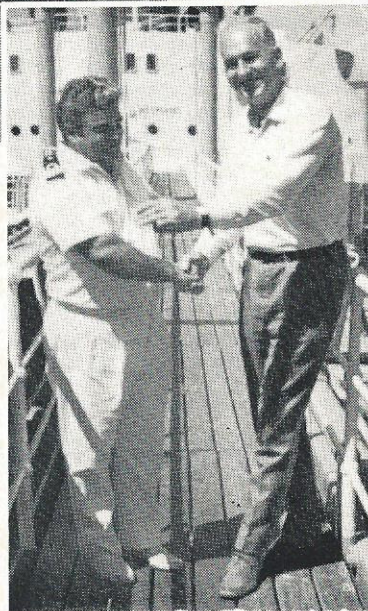


EXIT «TEXACO BRASIL»

Over: M/T «TEXACO BRASIL» for siste gang under norsk flagg.

Til høyre: Kaptein Strand ønsker kaptein Gabbo til lykke med skipet.

Etter lossing i Brunsbüttel fortsatte skipet 7/12 til Hamburg, med to tau-båter til assistanse, før lossing av resten av lasten. Deretter blir det full besiktigelse av klasse, assurandør og verksteder før bestemmelse av reparasjon.



BYGGES I TO HALVDELER

— skjøtes på vannet

Nybygningen (Verolme United Shipyards, Rotterdam nr. 832 på 225 000 d.w. tonn skal hete «Texaco Amsterdam». Det er etter vår mening et godt navn og bringer tankene hen på tresko, ost og tulipaner.

Skipet bygges i to halvdeler som vil bli skjøtet sammen på vannet. Den aktre delen er allerede sjøsatt, eller flyttet ut av dokken som er en mer korrekt uttrykksmåte. Den forreste halvdelen vil følge etter tidlig i januar og så vil skipet være ferdig i april eller mai neste år.

Maskinsjef Erling Wetlesen har vært i sving med ettersyn i Amsterdam i lengre tid. Maskinsjef Hans J. Børgesen som skal gå ut som 1. maskinist og elektriker Arne Asp er også med under byggingen. Kaptein Svein Flø som skal fungere i en av styrmannsstillingene deltar også i ettersynet.

Når skipet går ut vil det ha en officersbesetning som er både stor og overkvalifisert; det gjøres forat flest mulig skal få kjennskap til driften av et slikt skip med henblikk på ferieavløsning og hva fremtiden ellers kan bringe.



«TEXACO AMSTERDAM»

TEKNISKE DATA

Lengde: 329,62 meter
Bredde: 48,68 meter
Høyde: 25,60 meter
Høyden på akterskipet fra kjøl til skorsten er 55 meter.

Hovedmaskineri:

Verolme / General Electric

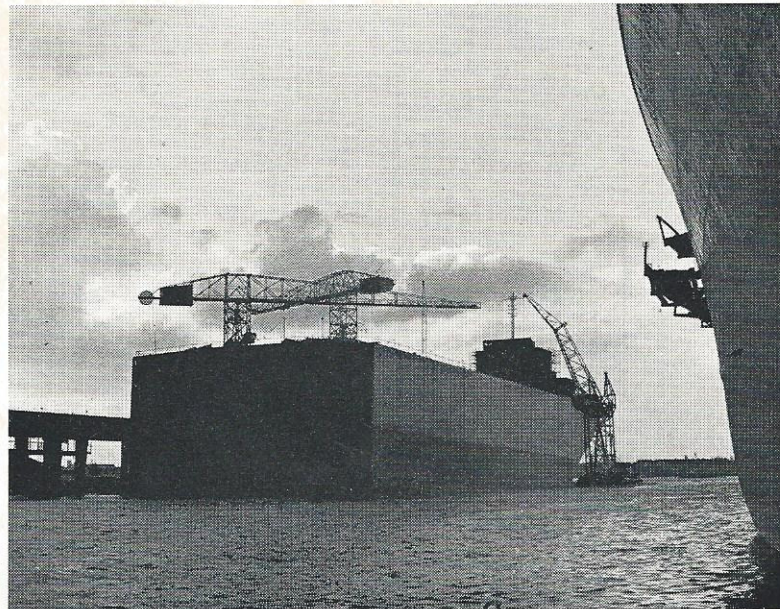
Ytelse:

32 000 AHK v/80 RMP som vil gi skipet en fart av 15,9 knop.

Skipet er utstyrt med en 12 000 KW turbogenerator, en 1 200 KW dieselgenerator og en 250 KW nød-dieselgenerator.

Hovedkjele: Type Verolme/Foster/Wheeler.

Beregnet leveringsdato: 15. mai 1972.



Hvor befinner de

Skip	Kaptein:	Overstyrmann:	1. styrmann:	2. styrmann:	Maskinsjef:	1. maskinist:	2. maskinist:	3. maskinist:
T/T «Texaco Belgium»	O. Brath	O. Strømme	H. Hansen	S. Lorentzen*	B. Svanes	G. Paulsen	E. Værdal*	T. Røed
M/T «Texaco Bogota»	R. G. Jensen	G. Stallvik	E. Søbstad	A. Hanstveit*	A. Schefte	T. J. Hansen	K. Haldorsen	
M/T «Texaco Britannia»	S. Einvik	R. Ebbesvik	T. Fossum	J. Tysnes*	B. Madsen	K. G. Ryan	H. J. Jacobsen	
M/T «Texaco Norge»	H. Helmersen	J. Holt	G. Gjerde	B. Ekblad	T. Pedersen	D. Sørvik	V. Hustad	B. Jacobsen
M/T «Texaco Nueva Granada»	R. Horseng	J. H. Paulsen	F. Sannerød	J. Skjønsfjell*	N. B. Grøn	O. Hansen	B. Sørø	K. Trøed
M/T «Texaco Oslo»	Th. Solheim	K. Johansen	R. Madsen	K. Josefsen*	H. J. Nilsen	B. Tørum	R. Grande	O. Pedersen
T/T «Texaco Pembroke»	L. Lyng	Th. Svanteson	O. R. Henriksen	B. Krogh	W. Staal	T. Ophaug	A. O. Thue	B. Tved
M/T «Texaco Skandinavia»	H. Sukke	T. Skarsvåg	L. Asp	G. Martinussen	L. Sandal	K. Rolstad	H. Sørø	L. Johnsen

* 1. styrm. jr.

* 1. mask. jr. * 2.

Ekstra folk ombord i «Texaco Pembroke»:

1. maskinist Erik Frogth
1. maskinist Bjørge Abrahamsen
Maskinassistent Stefan Toth
Elektriker Franz Josef Zimmer

Ekstra ombord i «Texaco Skandinavia»:
Reparatør Haakon Borge

Texaco nybygg «Texaco Amsterdam»:
Overstyrmann Svein Flø
Maskinsjef Erling Wetlesen
Maskinsjef Hans J. Borgersen
Elektriker Arne Asp

På ferie eller skoler:

Kaptein	P. Brandal	1. styrmann	K. Pedersen	Maskinsjef	J. G. Hedberg	3. maskinist	J. Langerud
»	O. Granlund	»	P. Pedersen	»	E. Johnsen	»	O. W. Wick
»	Y. Konnestad	»	J. Tønnesen	»	R. Pedersen	Elektriker	B. Leirfjord
»	O. Lindtner	»	»	»	T. Strandelid	»	S. E. Wiig
»	R. Pettersen	2. styrmann	T. Risnes	»	A. Vestre	Pumpemann	S. Aune
»	A. Strand	»	A. Stølann	»	T. Weden	»	H. Håkonsen
Overstyrmann	W. Fossmo			1. maskinist	I. Evjen	»	B. Richvoldsen
»	K. Helberg	Telegrafist	A. Hauglid	»	R. Voldstad	»	S. Tjørnelund
»	A. Nodland	»	G. Pedersen			Stuert	S. Pedersen
»	L. Meisland	»	T. Kjølstad	2. maskinist	K. Bugge	»	E. Skjørestad
»	T. Salvesen	»	»	»	S. Båstad	»	J. Waage
1. styrmann	J. S. Eriksen	Båtsmann	H. W. Ruud	»	S. Haugen	1. kokk	H. Bukten
»	A. Kristensen	»	K. Lervik	»	K. Rogne	»	B. Hansen
»	O. Løken	»	»	»	R. Thoresen	»	O. Pedersen
»	T. Pedersen	Tømmermann	J. Langtind	»	N. K. Wilhelm- sen	»	T. Stallum

forskjellige seg?

Maskinist:	Maskinass./rep.:	Telegrafist:	Båtsmann:	Tømmermann:	Pumpemann:	Elektriker:	Stuert:	1. kokk:
	O. Jensen	P. L. Gulbrandsen	T. Wangberg	B. Høyland	H. Grøtting	S. W. Clausen	R. Kjærstad	A. Bach
	K. Svenning	A. Eliassen	P. Altøy		J. Sørensen	L. Sandvik	H. Aandahl	O. Wang
	O. Tørvik	K. Roaldseth				G. Lynghaug		
	G. Benati	J. E. Dahl	P. Pedersen		M. Nordmo	P. E. Larsen	N. Pettersen	B. Smelror
	S. Knutsen	E. Midthaug	A. Sveen	O. Omholt	O. Tverrås	Ch. Fiskåsen	A. Roel	D. Øverkil
		O. Gulbrandsen	N. P. Nilsen	J. Brandal	A. Sigurdson	W. Jensen	A. Bjerkan	J. Pedersen
	H. Lind-Hansen	T. Ophaug		T. Rennemo	P. Mikalsen			
	H. Skogstad	M. Mathisen	K. Knutsen			G. Kleftås	T. Sjøstad	E. Ervik

sk. jr.

SIKKERHETEN OMBORD

et har lenge vært et ønske å kom- frem til et felles sikkerhetsprogram Texaco-flåtene, og i den anledning det holdt et møte i London i august med representanter fra kontorene i Monaco, London og Oslo.

Man tok utgangspunkt i de uhell som har funnet sted tidligere i år, og gjennomgikk forskrifter, sirkulærer, planer, filmer etc., og drøftet de forskjellige flåters utstyr og hjelpemidler. Man var enige om at skipene forsåvidt hadde tilstrekkelig utstyr, men at det i enkelte tilfelle hadde vært mangelfull vedlikehold og at inspeksjon og nødvendige fornyelse av utstyr i mange tilfelle hadde vært gjennomført mer effektivt.

For å assistere de enkelte skip med å oppnå størst mulig sikkerhet for besetning, skip og last, ble det bestemt å sende ombord et team bestående av kaptein og en maskinsjef som sammen med skipsledelsen skal foreta en inspeksjon og sette opp en rapport over sikkerhetsmessige forhold ombord. Teamet er blitt kalt «TEXACO's RÅDGIVNINGSSIKKERHETSTJENESTE» (på engelsk

«Texaco Shipboard Safety Advisory Service — forkortet TSSA».

Team vil bli dannet av kapteiner og maskinsjefer som er ledige hjemme, og de som måtte være interessert i en slik oppgave kan melde fra til kontoret. Det første team består av kaptein Ragnar Pettersen og maskinsjef Ansgar Bakken. Vi vil gjerne understreke at teamet ikke har noen myndighet ombord, men skal avlaste skipsledelsen slik at belastningen på denne i forbindelse med inspeksjonen blir minst mulig. Rapporten forelegges skipsledelsen før den sendes kontoret, og vi poengterer at den kun gjelder skipet, og ikke dets besetning.

Teamet vil bringe med en mappe kalt «Operational Safety Guide» som vesentlig inneholder «Check Lists» for metoder og utstyr og nærmere forklaring på bruken av disse vil bli gitt ombord. Vi vil her bare nevne at det i alt er 13 lister som skal gjennomgås i løpet av 3 måneder, slik at man hver 3dje måned starter på nytt. Av hensyn til komitéarbeide i London foreligger instruksjonene foreløpig bare på engelsk, men

så snart som mulig, vil alt bli oversatt til norsk, i første omgang «Safety Check Lists».

Det er selvsagt om å gjøre at det oppnås størst mulig kontinuitet i sikkerhetsarbeidet ombord, og vi antar at Planleggingskomiteen vil være nærmest til å lede et slikt arbeide. Det velges hver måned to sikkerhetsoffiserer, en fra dekk og en fra maskin. Disse skal sammen foreta kontroll, ifølge «Safety Check Lists» for den periode deres oppdrag dekker. Resultatet av inspeksjonen rapporteres til skipsledelsen med anbefaling om eventuelle forbedringer eller anskaffelser. Man regner med at med tiden må sikkerhetsinspektørene også kunne velges blant den underordnede besetning.

Rederiet anser arbeidet med sikkerheten ombord som uhyre viktig og regner med at alle vil samarbeide på beste måte med de team som sendes ombord, og at man senere vil videreføre arbeidet for å opprettholde størst mulig grad av sikkerhet til enhver tid.

Båtenes posisjoner

SEPTEMBER—DESEMBER 1971

T/T «**Texaco Belgium**» — forlot verkstedet i Genoa 28/9. Det ble ingen lang ballastreise, allerede dagen etter startet lastingen i en meget utsatt havn, Porto Torres på Sardinia. Reisen gikk til Boston — Bayonne, deretter Trinidad — Port Neches. Lasting samme havn samt Port Arthur/Trinidad 25/11 for Europa, ankomst 10/12.

M/T «**Texaco Bogota**» — losset i oktober i Las Palmas, Dakar, Abidjan og Lagos. Deretter ble det lasting Trinidad 7—10/11 for Philadelphia. Neste reise Trinidad for Santos ca. 8/12, deretter retur Trinidad 20/12 hvor lastes for Vest-Afrika

M/T «**Texaco Brasil**» — har seilt i Caribbean trade med lasting Trinidad eller Curacao. Som tidligere opplyst er skipet solgt til Texaco Panama Inc., og siste reise under norsk flagg ble lasting Curacao 25/11 for Santo Domingo. Skipet ble overtatt av de nye eierne på Trinidad 3/12.

M/T **Texaco Britannia**» — har fortsatt sitt vanlige fartsområde med lasting Bahrain for Prai — Singapore — Saigon, med ekstraturer Singapore — Saigon imellom. Ca. 5/12 lastes igjen i Bahrain og vi regner med anløp Prai 17/12, Singapore 19/12 og Saigon 24/12.

M/T «**Texaco Norge**» — reparerte ved Framnæs Mek. Verksted i Sandefjord fra 1/10 til 18/10 og gikk deretter inn igjen i engelsk kystfart. Skipet lastet i Pembroke 24—26/11 for Immingham 27/11 og Canvey 29/11.

M/T «**Texaco Nueva Granada**» — fikk i slutten av september en tur Porto Torres til Rotterdam — Hamburg — Blexen. Fortsatte i europeisk kystfart til utlosset København 26/10 da kursen ble satt for Trinidad. Det var meningen å hente smøreolje til Toronto, men p.g.a. havnestreik i USA ble det opphoping av skip i St. Lawrence-kanalen, og skipet losset derfor Bayonne 26/11 og Halifax 28/11. Det blir deretter lasting Trinidad for Taft ca. 8/12.

M/T «**Texaco Oslo**» — har gått uavbrutt i europeisk kystfart, fortrinnsvis på England, men i slutten av oktober gikk reisen til Umeå, og Luleå. Skipet laster i Pembroke ca. 30/11 og losser i Brunsbüttel og Hamburg hvor det ventes 7/12.

T/T «**Texaco Pembroke**» — fikk et ekstra verkstedopphold i Singapore, men kom endelig avgårde 28/11. Det blir lasting i Dumai for Los Angeles ca. 24/12.

M/T «**Texaco Skandinavia**» — har fortsatt hatt langturer — PG — Australia. Skipet avgikk Bahrain 8/11 og denne gang for Madang, Raboul, og Lae på New Guinea samt Darwin og Port Hedland i Australia. Julaften er «**Texaco Skandinavia**» antagelig tilbake i Bahrain hvor det lastes for Prai — Singapore med etterfølgende dokking i sistnevnte havn.

REDERIRÅDSMØTE

Rederirådet — hvor kapteiner og maskinsjefer møtes for å gi råd om rederiets drift — skal helst møtes flere ganger i året.

Møte nummer to som var berammet til slutten av november måtte dessverre utsettes, da det ikke ble tilstrekkelig tid til forberedelsene. Ganske ufortjent la en ufortjent skjebne seg ut med oss og fikk istand alle slags ubehageligheter fra virus og ischias til benbrudd. Benbruddet ble presentert av siv. ing. Leif Tranberg ved en asiatisk versjon av hallingkast på fortauet i Singapore.

Neste møte i Rederirådet vil finne sted i begynnelsen av januar.