

texaco tanker

OKTOBER 1971

18. ÅRGANG

REDERIRÅDET

EN NY SAMARBEIDSFORM SOM SKAL GI SEILENDE PERSONELL INNFLYTELSE PÅ REDERIETS DRIFT

I midten av juni møttes kapteinene Otto Brath, Svein Flo, Ove Granlund, Halvdan Helmersen, Lars Lyng, Ragnar Pettersen og maskinsjefene Nils B. Grøn og Lars Sandal i Oslo. Disse herrer fikk derved æren av å gjennomføre det første møtet i vårt nye «Rederiråd».

Såvidt vi vet er «Rederirådet» det første i sitt slag i vår bransje. Erfaringer fra det første møte, som utvilsomt var vellykket, tyder på at Rederirådet kan komme til å spille en viktig rolle i tiden fremover.

Rederirådet er de seilendes forum, det er deres representanter som leder forhandlingene, vurderer sakene og vedtar anbefalinger om hva som bør gjøres eller ikke gjøres. Alle saker kan behandles, — selv slike som berører medlemmenes personlige eller økonomiske forhold innen rederiet forutsatt at de har generell interesse.

Vi tar sikte på nytt møte i Rederirådet om kort tid. Melding om dette vil bli sendt ut av rådets faste sekretær, kaptein W. K.Paulsen med anmodning om at både tjenestegjørende og hjemneværende personell sender inn saker de ønsker behandlet.

Neste møte vil helt eller delvis ha andre deltakere og vi håper at alle skal få være tilstede på et møte i løpet av kort tid.



Vi sier farvel til vår P. W. Christensen og ønsker lykke til i den nye stilling i Japan som han tiltrer i oktober.

Inspektørskifte

Vi sier velkommen til Nils Gunnar Gundersen og ønsker til lykke i den ledige stilling i vår tekniske avdeling.



T.U.S.K.

I SVING PÅ «TEXACO BOGOTA»

Melding er kommet inn om at Bogota er i gang med første runde av T.U.S.K.-veddemålet. Om det blir tap eller gevinst får vi vite senere. Lykke til!

Kattene har etter sigende ni liv. Vi har dessverre bare ett og bør ta vare på det.

Heldigvis har vi ti fingre, to ben, to øyne og enkelte endog flere-og-tredve tenner. Likevel — vi har ikke mere enn vi trenger og en omgang med T.U.S.K. eller to kan avverge at vi kommer i manko.

Skip som vil gå inn for T.U.S.K. men mangler materiale kan melde fra til kontoret.

UTBYGGING AV FLÅTEN

Som dere vil vite ble «**Texaco South America**» solgt til et delvis Texaco-eiet selskap i Syd-Korea tidligere i sommer. På grunn av vanskeligheter med å oppnå importlisens i Syd-Korea har det trukket ut med leveringen, men den gikk endelig i orden i begynnelsen av september.

Ryktene har vel nu også spredt seg

om at «**Texaco Brasil**» skal selges til Texaco Panama. Avtalen om dette er nå stort sett i orden, men vi venter på eksportlisens fra de norske myndighetene.

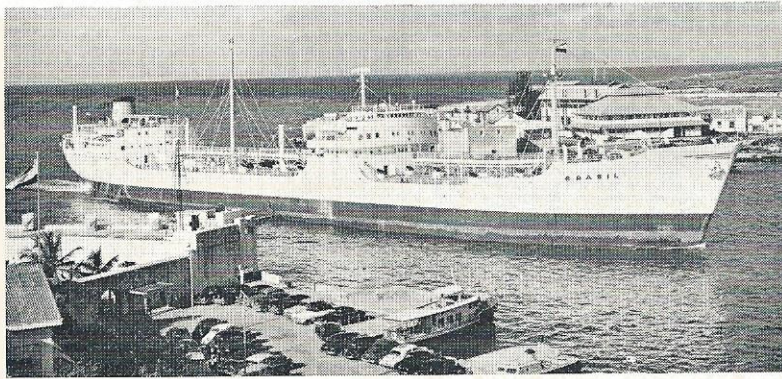
Disse to skipene er gamle. «**Texaco Brasil**» er vårt eldste skip, bygget i 1952, og det er økonomisk sett meget vanskelig å drive dette skipet på grunn

av at tonnasjen er så liten. «**Texaco South America**» er noe større og et par år yngre, nemlig bygget i 1954, men vi sto overfor det faktum at vi måtte fornye minst 500 tonn med stål for å kunne drive den videre, og det er en kostbar fornøyelse.

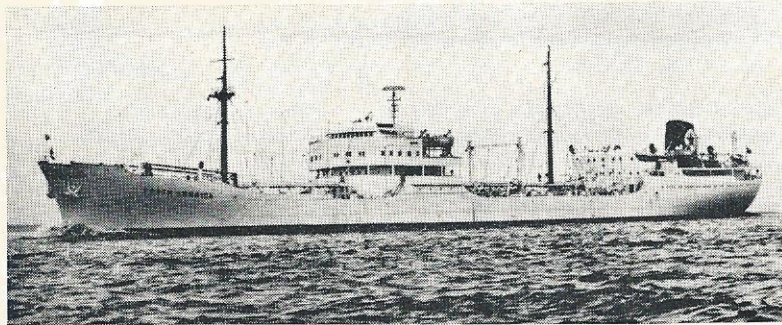
I stedet for disse to skipene som da går ut av flåten, får vi to nye og større skip inn. Disse er «**Texaco Pembroke**» på ca. 65 000 tonn og «**Texaco Liverpool**» på ca. 49 000 tonn, bygget henholdsvis i 1965 og 1962. Disse skipene har hittil gått under engelsk flagg, men vil nå bli overført til norsk flagg så snart alle formaliteter er ordnet og vi har greid å skaffe besetning til dem.

«**Texaco Pembroke**» og «**Texaco Liverpool**» er begge turbinskip, førstnevnte automatisert sådant. Begge skipene vil være nyoverhelt når vi overtar dem.

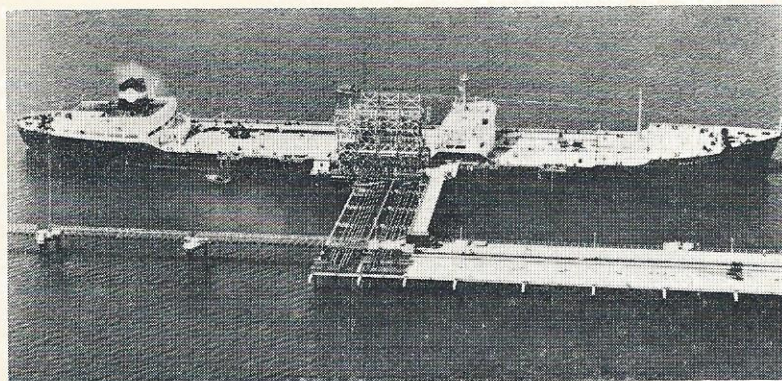
Når vi i april neste år overtar 225 000-tonneren som er under bygging i Holland vil flåten være bragt opp til 10 skip med en vesentlig større tonnasje og lavere gjennomsnittsalder enn tidligere. Da vil vi ha 6 dieselskip og 4 turbinskip i flåten, og dette er en langt bedre balanse enn den vi har hatt hittil med «**Texaco Belgium**» som eneste turbinskip. I et hvert fall i en overgangsperiode vil vi få noe problem med turbinmaskinister, men noen er under utdanning og vi vil fortsatt gi dem som har interesse av turbindrift omskolering.



«**Texaco Brasil**», dengang da . . . hun het bare Brasil — og var hvit



«**Texaco South America**» — også hvit . . . det var tider det . . .



«**Texaco Liverpool** representerer de mer moderne linjer — vi sa ikke noe om penere eller ikke —

Vi har dessverre ikke noe bilde av T/T «**Texaco Pembroke**» til tross for at hun nå allerede er trådt inn i vår aktive tjeneste. Flaggskiftet fant sted under verkstedsoppholdet i Singapore og hun forlot verkstedet 5. oktober som norsk med følgende offiserer:

Kaptein L. Lyng
 Overstyrmann Th. Svanteson
 1. styrmann R. O. Henriksen
 2. styrmann B. Krogh
 Telegrafist/sek. — den tidligere engelske telegrafist
 Maskinsjef W. Staal
 1. maskinist T. Opphaug
 2. maskinist A. Thue
 3. maskinist B. Tveitan
 Elektriker 1: P. Mikaelson
 Elektriker 2: F. Zimmer

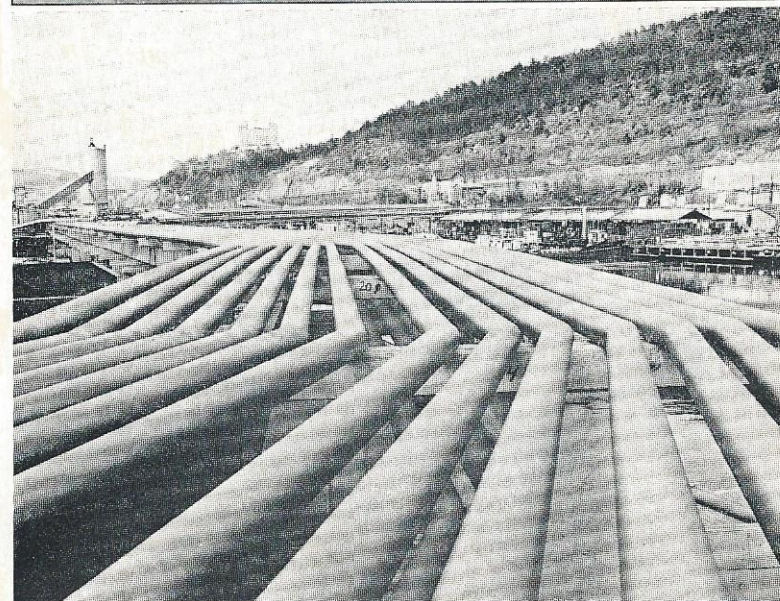
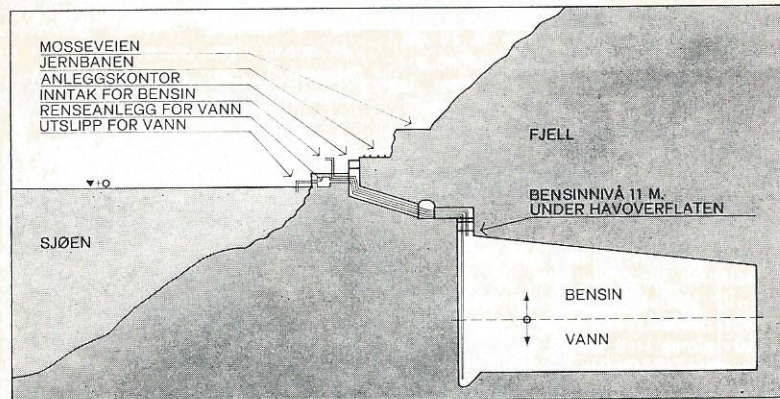
Det underordnede mannskap er de indere som har stått ombord i 5 måneder og som bare syntes det var morsomt å seile med norsk båt.



Øverst: Fra arbeidet med en av sisternene, inne i Ekebergåsen. Fjellet består for det meste av granitt, en sten som egner seg glimrende til formålet.

I midten: Skjematisk fremstilling som viser hvordan det nye Ekeberg Oljelager er bygget. Som det vil fremgå av tegningen ligger oljesisternen på et nivå 11 meter under havoverflaten.

Nederst: En imponerende rørgate fører inn til Ekebergåsen fra den nye dypvannskaien som Oslo Havnevesen har bygget. Bygningen som kneiser stolt på åsryggen i bakgrunnen er Sjømannskolen.



Inngangen til det nye Ekeberg Oljelager er beskjeden. En firkantet murblokk med en vanlig dør på den ene siden. Fra kaia legger man knapt merke til denne bygningen i det hele tatt, selvom den nye rørgaten forsvinner i fjellet i nærheten.

Men man skal tydeligvis ikke skue hunden på hårene, eller oljeselskapene på overflaten. For hvis inngangen er beskjeden og unnselig, så er det

i stein bak Sjursøya

som er innenfor desto mer imponerende. Det nye Ekeberg Oljelager er nemlig bygget i fjellet, i selveste Ekebergåsen. Her dukker man plutselig inn i et James Bond miljø, med lange opplyste tunneller, store, tykke dører som utstøter hese sirener hver gang noen rører ved dem. Pr. sykkel kan man oppleve denne underjordiske verden hvor oljeindustrien har trengt inn. Alle ansatte er kledd i orangerfarvede uniformer, og fra kontrollrommene blinker det ustanselig fra vegger som er dekket med lamper. Her er alt fjernstyrt, og alt automatisert. Syv mann tar hånd om hele anlegget, som drives av de fem oljeselskapene Mobil, BP, Esso, Shell og Texaco.

Ekeberg Oljelager er et resultat av et flerårig samarbeide mellom disse oljeselskapene og Staten ved Siviltforsvarnemnda for Drivstofforsyningen. Alle-rede i 1952 tok man opp spørsmålet om å bygge ut bensin- og oljeanleggene på Sjursøya med lagre i fjell, fordi området etterhvert var blitt sterkt utnyttet og fordi siviltforsvarsmessige behov gjorde videre utbygging av lagerkapasiteten ønskelig. Man søkte således nye veier for å løse en dobbeltsidig opp-gave:

å skaffe de sentrale Østlandsdistrikter et tilstrekkelig og betryggende lager av flytende drivstoffer for krise- og krigssituasjoner og

å skaffe oljeselskapene ekspansjon av lagerkapasiteten nærmest mulig de største forbruksområdene.

Etter omfattende undersøkelser og vurderinger besluttet man å gå inn i Ekeberg-fjellet nærmest mulig lageranleggene på Sjursøya. På forhånd var det gitt tilsagn om en ny dypvannskai med muligheter for anløp av to tankbåter samtidig i størrelser opp til 35 000 t.dw.

Forts.

Hvor befinner d

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. R.
M/T «Texaco Bogota»	R. G. Jensen	G. Stallvik	E. Søbstad	A. Hanstveit*	E. Johnsen	T. J. Hansen	S. Baastad	K. S.
M/T «Texaco Brasil»	A. Strand	Th. Hansen	K. Pedersen	O. G. Løken*	A. Vestre	I. Evjen	K. J. Bugge	J. L.
M/T «Texaco Britannia»	S. Einvik	R. Ebbesvik	T. Fossum	J. Tysnes*	B. Madsen	K. G. Ryan	N. Wilhelm- sen	H. J. se
M/T «Texaco Norge»	J. Holt	W. Fossmo	P. Pedersen	G. Gjerde*	T. Pedersen	K. Haldorsen	V. Hustad	B. J.
M/T «Texaco Nueva Granada»	R. Horseng	K. Helberg	F. Sannerød	J. Skjønffjell*	N. B. Grøn	O. Hansen	B. Sørø	O. I.
M/T «Texaco Oslo»	Th. Solheim	L. Meisland	K. Josefsen	R. Madsen*	T. Strandelid	B. Tørum	D. Sørvik	O. I.
M/T «Texaco Skandinavia»	H. Sukke	Th. Skarsvåg	J. S. Eriksen	G. Martinus- sen	L. Sandal	R. Voldstad	H. Sørø	S. S.
Verolme 832					E. Wetlesen			

* 1. styrm. jr.

Ekstra maskinsjef TEXACO BELGIUM: Hans Borgersen.
 Ekstra styrmann i kystfart TEXACO NORGE: B. Ekblad.
 Ekstra maskinist i kystfart TEXACO OSLO: J. Johannessen.
 Ekstra reparatør TEXACO BELGIUM: R. Gladso.
 Ekstra assistent TEXACO BRITANNIA: O. Tørvik

På ferie eller skoler:

Kaptein	P. Brandal	1. styrmann	T. Pedersen	Maskinsjef	H. Borgersen	3. maskinist	R. Eilertsen
»	O. Lindtner	»	L. Asp	»	H. Engseth	»	O. W. Wick
»	S. J. Flø	»	A. Kristensen	»	R. Pedersen		
»	O. Granlund			»	J. G. Hedberg		
»	R. Pettersen			»	H. Nilsen	Pumpemann	S. Aune
»	Y. Konnestad	2. styrmann	A. Støllann	»	T. Weden	»	B. Richvoldsen
»	H. Helmersen	»	T. Risnes	»	K. Rolstad		
				1. maskinist	B. Abrahamsen	Stuert	O. Hansen
		Telegrafist	H. Hogstad	»	J. Fredriksen	»	R. Vogel
		»	T. Kjølstad	»	A. Schefte	»	K. Grøttan
		»	G. Pedersen			»	J. Wåge
Overstyrmann	F. T. Andersen			2. maskinist	S. Haugan		
»	K. Johansen			»	K. Rogne		
»	T. Salvesen	Tømmermann	J. L. Brandal	»	R. Grande	1. kokk	D. Øverkil
»	A. Nodland	»	J. Langtinnen	»	J. Sandvik	»	B. Smelror
»	J. Paulsen	»	R. Larson	»	R. Thoresen	»	B. Hansen

De forskjellige seg?

Maskinist:	Maskinass./rep.:	Telegrafist:	Båtsmann:	Tommermann:	Pumpemann:	Elektriker:	Stuert:	1. kokk:
Kjærstad	O. Jensen*	P. L. Gulbrandsen	F. Wangberg		H. Grøtting	S. W. Clausen	R. Kjærstad	O. Bukten
Benning	F. Barstad	A. Eliassen	P. Altoy		J. Sorensen	B. Leirfjord	H. Aandahl	O. Wang
Engerud	B. Anshus	A. Hauglid	A. Sveen	A. Johnsen	H. Håkonsen	S. E. Wiig	E. Skjørestad	N. Trønnes
Jacob-		K. Roaldseth			G. Lynghaug			
Kjobbisen	G. Benati	L. Kjeøy	H. W. Ruud		M. Nordmo	P. E. Larsen	S. Pedersen	O. Larsen
Netten	K. Øvermo	E. Midthaug	K. Eriksen	O. Omholt	L. Johansen	W. Jensen	A. W. Roel	J. Pedersen
Nettersen		O. Gulbrandsen	N. P. Nilsen		O. Tverrás	C. Fiskaaen	A. Bjerkan	T. Stallum
Rogstad	O. Orderud	M. Mathisen	B. Høyland		T. Rennemo	K. Kleftås	Th. Sjøstad	E. Ervik
					A. Asp			

Orientering av direktør P. Sundby på Rederirådsmøte 15/6-71:

REDERIRÅDET

Begrepet Rederiråd er sikkert nytt for dere alle sammen. Det er nytt for meg også og for oss her på kontoret. Begrepet kan minne litt om ordet Skipsråd som kapteinen kaller sammen når prekære situasjoner oppstår for å høre andres mening og få deres støtte. Bortsett fra at Rederirådet ikke tar sikte på å løse prekære situasjoner er tilnærmet den samme.

Rederirådet, som altså skal bestå av kapteiner og maskinsjefer i første omgang, skal bistå Rederiledelsen med praktiske råd og vink, med kritiske vurderinger og gode ideer. Fremmøte vil naturligvis avhenge av at man er hjemme, slik at man kan komme til Oslo. Derfor vil Rederirådets sammensetning variere fra gang til gang.

Dette var forholdsvis enkelt sagt. Det som imidlertid ligger bak Rederirådet stikker noe dypere. Den alt overveiende del av den maritime ekspertise finnes seg ombord i båtene — ikke på kontoret. Dette gjelder både utdanning og praktisk erfaring. Jeg legger ganske stor vekt på at de som seiler er de fleste som kan holde seg løpende a jour med utviklingen. Dette gjelder alle saker som vedrører skipet selv, dets tilstand, dets vekslende personell

med stadig varierende kvalifikasjoner, nye laster, nye havner osv. Det må synes åpenbart at man ikke kan oppnå en effektiv drift av rederiet som helhet hvis man ikke i størst mulig utstrekning slipper til den ekspertise og de praktiske erfaringer som finnes, og etterhvert bygger seg opp ombord i skipene.

Saken har også en annen side. Ingen som er i bisettelse av kunnskaper og praktisk innsikt, som har en personlig oppfatning av hvordan et skip bør drives, og som ønsker å se resultatet av sin innsats, vil i lengden finne det tilfredsstillende å arbeide etter retningslinjer som ikke er praktiske og hensiktsmessige og under forhold hvor han ikke selv kan få lov til å si sin mening. Dette er det som ligger i ordet samarbeid, og uten samarbeid kan det hverken bli gode resultater eller trivsel.

Rederirådet er et eksperiment. Vi skal nå prøve om den form for samarbeid og medinnflytelse som det tar sikte på er gjennomførlig i praksis. Disse to dagene skal altså gi oss den første praktiske erfaring slik at vi kan avslutte det første Rederirådsmøte med en diskusjon om Rederirådet har en misjon og hvordan det i så fall skal arbeide.

Finner vi at vi bør etablere og utvikle Rederirådet, vil vi sikkert erfare at det kommer til å knirke både her og der. For det første har vi den praktiske vanskelighet at bare de kapteiner og maskinsjefer som er hjemme har anledning til å møte. Derfor blir det liten kontinuitet fra møte til møte og kvaliteten av innsatsen blir selvfølgelig avhengig av de som møter. Den største vanskeligheten er kanskje den at Rederirådet må diskutere saker som vedrører medlemmene selv som mennesker og arbeidstakere. Dette vil særlig komme frem når man skal diskutere personalpolitikk hvor vi kan komme til å streife inn på saker som vil ha betydning for de enkelte og som kan omregnes i rede penger. Det kreves selvfølgelig en utstrakt grad av nøkternhet for å delta på en objektiv måte.

Det er ikke meningen at Rederirådet skal treffe beslutninger. Som navnet sier skal Rederirådet være et rådgivende organ. Gjennom sin rådgivende virksomhet vil det imidlertid i vesentlig grad være med på å bygge opp til de beslutninger som skal tas. Utstrekningen av dette avgjøres selvfølgelig først og fremst av Rederirådets egen nøkterne innsats.

Båtenes posisjoner

BÅTENES POSISJONER APRIL—SEPTEMBER 1971

- T/T «Texaco Belgium»** — fortsatte sine rundturer UK/Continent—USA—Trinidad—UK/Continent, avbrutt av enkelte turer mellom Trinidad og Eagle Point eller Boston/Bayonne. I begynnelsen av august lastet «Texaco Belgium» for Europa, og havnene Terneusen og Göteborg ble besøkt. I begge havner ble det foretatt mannskapsskiftninger. Fra Göteborg gikk reisen til Porto Torres, hvor restlasten ble utlosset. Derfra var turen kort over til Genoa hvor skipet ankom 31/8 for periodisk dokking. Oppholdet i Genoa vil vare i ca. 25 dager.
- M/T «Texaco Bogota»** — seilte videre i Europafart og tok opphold ved verksted i Sandefjord fra 17/4. Første reise etter «fornyelsen» ble til Ghent og Pembroke hvor det ble lastet for Grays og Teesport. I begynnelsen av juni sattes kursen for Trinidad, og Pointe-a-Pierre ble anløpt 15/6. Lasteordren var UK/Continent, men dette ble forandret til Port Everglades/San Juan. Det ble bare med dette korte besøket i Caribbean, før turen igjen ble satt til «hjemlige» farvann. Pr. 5/9 laster skipet på Trinidad for Port Everglades og Port Neches for så å gå til Port Arthur/Trinidad for å hente en last til Vest-Afrika.
- M/T «Texaco Brasil»** — avgikk Göteborg 9/4 etter endt verkstedopphold og kursen ble satt for Porto Torres hvor skipet hentet en last for Rotterdam. Deretter «vanlig» kystfart før kursen ble satt for Lisboa 11/5 og Las Palmas 15/5. Opprinnelig var reiseruten Porto Torres/Rotterdam, men dette ble forandret til Trinidad, nærmere bestemt Point Fortin, Trinidad hvor skipet ankom 26/5. Der ble det lastet for Good Hope, La. og Port Everglades. Deretter har det vært Caribbean Trade med anløp av Panama og Sentral Amerika. Så ble det en tur til Vest-Afrika hvor Dakar ble anløpet 14/7, Cotonou 19/7, Lagos 20/7 og Pointe Noire 28/7. Atter ble kursen satt for Trinidad og skipet vil i tiden fremover utelukkende bli benyttet i Caribbean fart.
- M/T «Texaco Britannia»** — fikk som nevnt i forrige nummer en uventet tur til Europa. Isle of Grain ble anløpt 3/4 hvor stores og proviant ble bragt ombord «non stop» under hele landligge. Igjen ble kursen satt for Persian Gulf hvor det ble lastet for Botany Bay og Lae. Neste tur ble Persian Gulf for Prai, Singapore og Saigon. Så fulgte endel turer på Singapore — Hong Kong — og Saigon. I Singapore ble «Texaco Britannia» sendt på verkstedet for periodisk dokking og oppholdet varte fra 3/8—24/8. I øyeblikket er kurset stukket ut for Bahrain, hvor last skal hentes for Prai, Singapore og Saigon.
- M/T «Texaco Norge»** — går fremdeles i «hjemlige» farvann. Engelsk kystfart er det blitt mye av. Den 25/7 fikk hjembyen besøk av skipet. Oppholdet i Oslo ble kort, ca. 1 dag, da skipet hadde lossset endel av lasten i Hamburg. Fra Oslo ble kursen satt for Milazzo, men dette ble forandret til Pembroke, og dermed var hun tilbake til kystfart. I slutten av september, vil vi igjen få besøk av skipet, denne gang i Sandefjord, hvor det blir verkstedopphold i ca. 3 uker.
- M/T «Texaco Nueva Granada»** — besøkte Boston og Bayonne i begynnelsen av april. Kursen ble satt for Trinidad hvor det ble lastet smøreolje for Boston og Toronto. På nedoverturen Toronto—Montreal ble 17. mai feiret. Neste reise var «laste Point Fortin for Good Hope og Port Everglades». Denne reisen fikk «Texaco Brasil» og «Texaco Nueva Granada» ble, til stor glede antar vi, sendt til Santos. Skipet ankom Santos 10/6 og fikk et 2 dagers opphold der. Så ble det en tur til Trinidad — Eagle Point, derpå ny smøreoljetur til Canada. Etter lastning på Trinidad for UK/Continent, ankomst Avonmouth 22/8. Her ble endel mannskapsskiftninger foretatt. Skipet går nå i europeisk kystfart.
- M/T «Texaco Oslo»** — har fortsatt i Europafarten med lastning i Ghent og Pembroke. En ny lossehavn ble besøkt. Antwerpen denne gang. Skipet ankom Framnæs, Sandefjord for periodisk dokking og oppholdet varte i 3 uker fra 8/5—28/5. Turen fra verkstedet gikk til Brunsbüttel, hvor skipet for en gangs skyld lastet for Pembroke, istedet for det omvendte, som er vanlig. Deretter har det vært «vanlig» kystfart. I skrivende stund har skipet forlatt Lisboa og satt kursen for Cartagena hvor det lastes for Rotterdam 14/9.
- M/T «Texaco Skandinavia»** — har hatt endel brudd i sin langfart mellom Persian Gulf og Australia. Flere anløp av Hong Kong, Prai og Singapore samt Saigon er det blitt de siste månedene. I juli lastet skipet igjen i Bahrain, men denne gang ble kursen stukket ut for Botany Bay, hvor hun ankom 6/8. Deretter blir det tilbake til Bahrain 2/9 og denne gang lastning for Darwin 20/9, Botany Bay 29/9 og Lae 6/10.
- M/T «Texaco South America»** — skulle ha dokket i Singapore i april, men etter nærmere overveielser ble de bestemt å utby skipet for salg. Etterat dette var avgjort seilte våre folk skipet til Osaka i Japan hvor overleveringen til nye eiere fant sted 6. september.