



# texaco tanker



VÅR-NUMMER 1977

## M/T "TEXACO BERGEN" MED TEXACO FLAGG

Den 15. april foregikk flaggskiftet og dermed den høytidelige overlevering av vår nyeste tilvekst M/T "TEXACO BERGEN" - altså nummer to i rekken av de tre skipene vi har bestilt fra Horten Verft. Skipet ble døpt av Mrs. Minnie K. Savage, fru til Mr. W.K. Savage, jr., som er sjef for Texaco Marine Dept.

Skipet er en tro og god kopi av "Texaco Baltic". Grunnet transportbehov for fuel vil hun imidlertid gjøre sine første transporttjenester i Dirty Trade, dvs. frakte brenselolje i første omgang ut fra Brofjorden.

Hvem som er ombord ser vi på siste side og vi ønsker "Captain Brath and his crew" God Seilas!

## M/T "TEXACO BALTIC"

M/T "TEXACO BALTIC" har nå vært i drift i ca. 6 måneder. Generelt kan vi si at det har gått bra, selv om vi med noe av utstyret har hatt innkjøringsproblemer. Dette i tillegg til å bli kjent med alt utstyret og driften av det har gjort at skipets besetning har hatt mer enn nok å henge fingrene i.

Vi sliter imidlertid med to alvorlige problemer i sjøkjølevannsystemet, noe maskinbesetningen spesielt har merket. Det er oppdaget alarmerende tæring på en del av aluminium-messingen som vi finner i rør og kjølere, dessuten har noe av epoxyen som en del av kjølevannsrørene er belagt med løsnest. Epoxyflak blir ført rundt i systemet og blokkerer tildels vanngjennomstrømmingen i kjølerne. Vi samarbeider med Horten Verft, underleverandører som har epoxybelagt kjølevannsrørene, Det norske Veritas og Norges Skipsforskningsinstitutt for å prøve å finne ut hvorfor epoxy-belegget har løsnest enkelte steder.

Pga. korrosjonen gikk det hull på kjøleren for det hydrauliske sentralsystemet. Dette systemet inneholder 15.000 liter hydraulisk olje. Oljen var ubrukelig etter å ha blitt oppblandet med 4% vann. Oljen ble skiftet ved anløp Brofjorden. Det tok 36 timer å tømme anlegget, spyle og fylle ny olje. Til spyling og oppfylling gikk det med 18.000 liter olje. Dette ble gjort mens skipet lå ved Scanraff og lossepumper, dekkmaskineri og baugpropell var ute av drift.

For å unngå de tildels store korrosjonsproblemene som båten har erfart, vil det nå bli installert et jernsulfat doseringssystem i sjøvannssystemet. Også "Texaco Bergen" og "Texaco Stockholm" vil få slikt utstyr og det vil da bli interessant å merke seg hvordan disse to skipenes rørsystemer og kjølere vil oppføre seg.

av maskinsjef Hans I.B. Johnsen

\*\*\*\*\*

Vi hadde på et tidlig tidspunkt hørt antydning om at vi pensjonister skulle få anledning til å besøke skipet før det forlot byggeverftet i Horten, og en dag mottok vi innbydelse fra adm. direktør Per R. Sundby om å møte i Horten.

Ved denne anledningen ble vi oppfordret til å ta kona med og en helhetsvurdering ble foretatt av alt det nye som skipet representerte på alle områder. Vi kom fra Vestland, Sørland og Østland. Transport til Horten ble besørget av rederiet i busser, biler og fly. Undertegnede og kona ble hentet på Fornebu av vår venn fra kontoret herr Diesch-Pedersen og frue, så vi fikk en hyggelig og interessant biltur gjennom Vestfold. Alle vel ombord ble vi ønsket velkommen av direktør Sundby og frue og hans stab fra kontoret. Personalsjef J.C. Jenssen fungerte som vanlig som toast master og sørget for å få oss benket til et veldekket koldtbord og ble det vanskelig med plass i skipets spisesalong stilte skipets offiserer sine leiligheter til disposisjon (uttrykket lugar dekker ikke lenger den bo-standard det her er tale om).

Etter at kaloribehovet var dekket og kanskje litt mer enn vanlig ved sådanne anledninger, var tiden kommet til å "saumfare skipet" og med velvillig assistanse av kaptein, maskinsjef og stuert fikk vi virkelig anledning til å ta i øyensyn alt det nye av teknikk som er kommet til i de senere år. Å forsøke å gi en detaljert beskrivelse ville formodentlig resultere i at innlegget måtte gå som følgetong i "Texaco Tanker" for lang tid fremover. Et par detaljer som teknikken hadde eliminert bort må kort nevnes: Det såkalte pumperom som i alle tider har vært typisk for tankskip var borte og erstattet med pumper nedsenket i selve lastetankene. Videre var skylight over maskinrommet borte (et stort savn for en maskinmann) og erstattet med kraftige vifter som sørget for motorenes veldige luftforbruk, men tilbake til de mer nære ting som har med trivsel og levekår for de som skal seile skipet å gjøre. For å få en vurdering av dette fant undertegnede det best å holde seg i nærheten av damene; de har som bekjent bedre sans for nevnte ting enn vi mannfolk. Først gikk da turen som ventet til kjøkkenet eller byssa, og her kunne sturten vise frem maskiner og utstyr som skinte i rustfitt stål og nikkell, og alle var enige om at her var det mulig å tilberede førsteklasses mat av alle slag. Fra byssa gikk veien til broen, her assisterte kapteinen damene med å ta overblikk av Horten havn i radar og ellers meningen med alle trykknapper og tangenter som hørte med for å gjøre skipet så sikkert som mulig. En detalj som fremkalte en viss negativ reaksjon hos damene var størrelsen på rattet som skipet skulle styres med. De syntes det var så alt for lite og de var ganske sikker på at rattet hjemme på sjekta, enten det var i Fosnavåg eller i Arendal, var like stort eller helst litt større. Kapteinen kunne likevel forsikre om at på prøveturen hadde alt virket tilfredsstillende, også rattet. Tilbake fra broen ble alle leiligheter og oppholdsrom besøkt og alle var veldig imponert over møbler og utstyr og det ble betegnet som hotel-standard av første klasse, samtidig som de forskjellige kunstverk som administrasjonen hadde innkjøpt ble tatt i øyesyn. Selv om vi på vårt alderstrinn helst er konservative også på kunstens område syntes det å være enighet om at de innkjøpte ting ga assosiasjoner til det element og miljø det var beregnet for og forhåpentligvis til glede for de som har anledning til å leve sammen med dem. Etter å ha konstatert at rederiet ikke hadde spart noen anstrengelse eller midler for å gjøre det så trivelig som mulig for alle ombord, var det et uttalt ønske hos samtlige, at alle ombord, fra yngstemann og opp måtte ta vare på innredningen så den kunne fremme trivsel og velvære for lang tid.

Sammen med maskinsjefen var det så maskinrommet som skulle besøkes. Heisen førte oss ned til det såkalte lydisolerte kontrollrom, et slags nervesenter for kontroll og overvåking av maskiner av alle slag som var plassert i maskinrommet. Bord og vegger i rommet var dekket av knapper og tangenter, et tastatur som kunne gjøre en hvilken som helst organist misunnelig. For å demonstrere hva som var mulig å utføre med trykknappsystemet (på fagspråket kalt automasjon) trykket maskinsjefen på en knapp og bemerket at nå startet han en hjelpemotor, og etter noen sekunder hørtes en svak dur fra maskinrommet og det lyste opp i kontrolllamper og instrumenter på kontrolltavlen for denne motoren som viste at motoren var igang og klar til tjeneste. (Undertegnede kan ikke unnlate å bemerke at det å få igang en sådan motor på den "gammeldagse" måten var et helt rituale, ved hjelp av en håndpumpe skulle smøreolje bringes frem til motorens innvendige lagere, alle ventiler for kjølevann og brennstoff settes i riktig posisjon og noen

dråper smøreolje i de mange smørekopper var også nødvendig. Helst burde man "blåse gjennom" sylindrene for å unngå havari ved at vann var trengt inn. Hvorvidt nevnte prosedyre ble tilfredsstillende ivaretatt av trykknapp-systemet er tvilsomt, hvis så ikke er tilfelle kan det ikke betegnes som "motorvennlig". Ute i maskinrommet hadde vi anledning til å betrakte hovedmotor og alle andre maskiner og innretninger som er nødvendig for å holde skipet i fart. Hovedmotor syntes å ha mange positive detaljer, bl.a. hengslede dører og lemmer som kan spare tid og sli, videre var den egnet for bruk av det gode spesialverktøy som var anskaffet for samme formål. Av andre sympatiske ting kan nevnes at det plass- og arbeidskrevende kjeleanlegg var borte. Installasjoner av mer almen interesse må nevnes apparatet som fremstiller ferskvann av sjøvann i tilstrekkelig mengde og av renhetsgrad på høyde med det vann man må på apotek for å kjøpe. Nevnes må også forbrenningsovner som skal forbrenne alt avfall ombord, også det som kommer fra klosettene. Av negative sider ved maskinrommet må nevnes at skylight er borte, og det høye støynivået.

Skal det ikke bli følgetong av det er det best å avslutte vårt meget vellykkede besøk ombord i M/T "Texaco Baltic", og det gjorde vi da ved å takke samtlige ombord.

Etter avsluttet besøk ombord fortsatte turen til hotel Klubben i Tønsberg hvor vi skulle spise middag og overnatte. Som innbudne æresgjester sluttet følgende seg her til selskapet: Tidligere generalkonsul til Trinidad og Tobago, herr Øren med frue, samt direktør for Norsk Sjøfartsmuseum herr Molaug med frue. Etter en kortere pause som damene benyttet til "make up" og mannfolkene til å orientere seg i det flotte hotellet var tiden inne til å ta fatt på en flere retters middag og lekre saker i glassene. Ved bordet var det humoristisk kåseri av direktør Sundby, og direktør Molaug snakket om forholdene ombord i seilskutene og mente at kostholdet helst var skralt, noe kaptein Solhøy mente ikke var helt korrekt og minnet om at "skonrokk" var bra å mette seg på. Fruen til kaptein Solhøy som av oss alle ble betraktet som dagens og kveldens helt, takket i velvalgte ord vår kjære direktør Sundby og frue for deres gjestfrihet og omtanke for oss pensjonister. Etter middagsbordet ble det servert kaffe i salongen og selskapet koste seg med minner og historier fra "forna dager" på sjø og land. Tiden gikk så fort at vi var langt ut i de små timer da toast-master alias personalsjef Jenssen syntes det var tid å sette bremsene på og få oss til køys.

Uthvilt og med humøret på topp møttes vi så til frokostbordet neste morgen og etter det var unnagjort var tiden kommet til å si adjø og takke adm.direktør Sundby og frue og deres medarbeidere på kontoret for deres gjestfrihet og omtanke for oss, og helt til slutt fikk vi en hjertelig god klem av fru Sundby, og vi kunne reise hjem med en sjelden opplevelse rikere og tenke på at vi var heldige som i yngre år valgte Texaco som vår arbeidsplass.

\*\*\*\*\*

I en artikkel i Dagbladet i Fredericia, Danmark kunne man lørdag den 12. mars lese følgende:

M/T "TEXACO BALTIC" kom i går ettermiddag til Fredericia med den alarmerende melding at den kanskje strømmet ut smøreolje fra en lekkasje ved baugpropellen. Selv om det altså ikke var fra tankene, at det var mistanke om oljeutslipp, ble det likevel sett alvorlig på saken, idet det finnes forholdsvis store mengder olje i det hydrauliske system som styrer skruene i stevnen. Fredericia Brandvæsen, som råder over en flytesperring på ca. 300m, kunne ikke selv klare saken alene da sperringen ikke kunne nå omkring skipet, som lå fortøyd ved et av anleggsverkene i Vesthavnen. Det ble sendt bud etter SF i Middelfart, som møtte opp med en sperring av samme lengde og ved hjelp av to av loseriets motorbåter ble flytesperringen så utlagt. Det er mulig at brandvæsenet nå vil ta initiativ til å innkjøpe ennå en flytesperring, slik at man i fremtiden selv vil være i stand til å "omringe" et stort tankskip.

Det hører til historien at det ikke komet eneste dråpe olje på vannet - altså "stor ståhei for ingenting" - eller kanskje bedre føre var en etter snar.

IDRETTSPRESTASJONER

The Seven Seas' Football Series 1976 (988 participating teams)

No. 36 M/T "TEXACO SKANDINAVIA"

Norsk Mesterskap i friidrett (241 deltakende lag)

No. 47 T/T "TEXACO AMSTERDAM"

Norsk Mesterskap i friidrett - individuelt

Klasse menn IV (f. 1924)

60m løp

Nr. 5 Leo Nygaard, Stavanger, T/T "TEXACO AMSTERDAM" 8,1 sek.

Nøyde " " " " " 1,37 m.  
Nr. 5 " " " " " " "

Lengde " " " " " 4,56 m.  
Nr. 2 " " " " " " "

3-kamp " " " " " 2046 poeng  
Nr. 3 " " " " " " "

1500 m. " " " " " 5.29.8  
Nr. 1 " " " " " " "

Idrettsmerkekonkurransen 1976 (513 idrettsmerker fra 69 skip)

No. 14 T/T "TEXACO AMSTERDAM", Oslo 10 merker 24,39%

Sportsoversikt nr. 2 fra "Velferden":

Norsk Mesterskap i Friidrett (67 deltakende lag)

Klasse I	Brutto poengsum	Gj. poeng pr. påmønstret
31. M/T "TEXACO NORGE"	8.623	278
31. T/T "TEXACO BELGIUM"	9.464	278

\*\*\*\*\*

Av en roman

Hun er en meget hensynsfull kvinne. Hun skjøt sin mann med pil og bue for ikke å vekke barna.

Og så var det gutten som nettopp var begynt i 4H og ivrig skulle forklare en tante hva de fire H-ene står for: Hjerne, hjerte, hånd i hanske.

Levande livet

- Se på den hanen, mamma. Hva er det hanen gjør oppe på høna? Den stempler eggene, tenker jeg.

Denne er kanskje kjent - men er om tannlegen som forteller om sine erfaringer med internasjonale kunder:

- Gjør det fort, sier amerikaneren.
- Gjør det grundig, sier tyskeren.
- Gjør det billig, sier skotten.
- Gjør det vondt? sier normannen.

\*\*\*\*\*

## SIMULATORTRENING FOR NAVIGATØRER

av kaptein Svein Johs. Flø

\*\*\*\*\*

Marine Safety International (senere omtalt som MSI) er et navn som mange av Texaco's navigatører vil stifte bekjentskap med i de kommende 5 år. MSI er et datterselskap av Flight Safety International, og dets beliggenhet er La Guardia Flystasjon, Flushin, New York. Flight Safety har lange tradisjoner for trening av flyvere ved hjelp av simulator, og har nå utvidet sitt treningsprogram til også å omfatte ship handling av VLCC og har pt. en modell på 270.000 dwt. Kaptein Douglas A. Hard er daglig leder og direktør for MSI. Kaptein Hard som er av svensk avstamning er utdannet ved Merchant Marine Academy og har i tre år vært professor ved Department of Nautical Science of the United States Merchant Marine Academy ved Kings Point, N.Y. Hard har også doktorgraden i administrasjon fra University of Pennsylvania's Wharton School og master of Science in Transportation Planning and Engineering fra Brooklyn Polytechnic Institute. I tillegg har han erfaring fra tankship, linjeskip, passasjerskip og destroyere.

Den type ship handling simulator som MSI presenterer er den eneste i sitt slag i hele verden og benytter det mest moderne av teknikk og utstyr som er tilgjengelig. Instruktørene er erfarne sjøfolk som er absolutt fortrolig med den type skip de skal lede i simulatoren.

Bruken av et tankskip som treningsfartøy er for dyrt og for risikabelt. Dette har hatt en ugunstig effekt hva trening angår og her kan simulatortrening hjelpe til med å gi erfaring som man ellers ville trenge mange år for å tilegne seg.

Fra august d.å. vil også en modell på 30.000 dwt. være på plass og MSI vil dermed være i stand til å tilby trening med mer "normale" skip.

Texaco har en 5-års kontrakt med MSI og vil i dette tidsrom trene mer enn 300 navigatører fordelt mellom Oslo, London, Monaco og Port Arthur. Oslo og Port Arthur har hver fått tildelt 8 mann pr. år, mens London og Monaco får ca. 30 mann hver.

Komplette modeller av Milford Haven og Ras Tanura inkludert innseilinger samt approach og fortøyning til SPM ved Ju'aymah Terminals, er realistisk og riktig presentert med god panorama av de nevnte havner. Dette er de treningsområder som Texaco vil benytte. I tillegg kan MSI tilby trening fra en rekke andre havner og områder.

Det blir avholdt kurser hver 3. uke med 6 mann fordelt i grupper på 3 mann. Ved siden av simulatortreningen vil det også bli en del teoriundervisning. Gruppene vil alternere mellom teoriundervisning og simulatortrening. Kursets varighet blir 12 dager, med repitisjon etter 3 år.

Av teori som blir aktuell er gjennomgåelse av de nye sjøveisregler, forholdet kaptein/los, vakrutiner på broen, normer, regler og kontroll av navigasjonsinstrumenter m.m. Forholdet mellom kaptein/los er et av de områder som vil bli viet spesiell stor oppmerksomhet. Gjensidig informasjon mellom kaptein og los samt bruken av informasjonsskjemaer som begge kvitterer før losingen begynner er et av de temaer som skal diskuteres.

I øvelsene vil tiden fra losen entrer skipet til losingen begynner bli gjenstand for diskusjoner både i praktiske og teoretiske henseender. Likeledes vil kommunikasjonen mellom skip og los før losen kommer ombord bli viet stor oppmerksomhet. Rutiner ved ankomst og eller avgang havn som f.eks. stand-by ved anker og bruken av dette er også av de ting som er innlagt i programmet.

Hensikten med denne trening er at navigatøren skal bli fortrolig med bruken av de instrumenter han vil finne ombord i skipene i dag samt bli fortrolig med skipet og dets luner og forskjellige måter å reagere på og dermed forsøke å etablere større sikkerhet innen skipsfarten generelt. Navigatøren vil da ha en viss erfaring før han blir konfrontert med ansvar for manøvrering av et virkelig skip under aktuelle tilstander.

I simulatoren får man trening som kaptein, los samt navigator. Dette vil familisere den enkelte med forskjellige karakteristikk av en bestemt type skip eller flere typer skip, ved at han får utføre praktiske manøvrer fra det mest elementære til de mest vanskelige og ekstraordinære situasjoner som kan oppstå.

Likeledes vil forskjellige nødsituasjoner bli innlagt i øvelsene som en utfordring i ship handling, og kritiske avgjørelser må tas og utføres straks og under stress. Avgjørelsene og utførelsen vil senere bli diskutert i plenum.

I bestikklogaren finnes alt som trengs av karter og nautiske informasjon. Informasjoner om losing, vind strømretning og styrke kan innhentes før den bestemte treningsoperasjon begynner. Det blir briefing før og etter treningsoperasjonen.

Kommandobroen er praktisk innredet og utstyrt med de instrumenter som vanligvis finnes ombord på skipene i dag.

BON VOYAGE !

#### KURS AVHOLDT SIDEN SIST

##### Havari- og Redningskurs - Stavanger

Maskinassistent Ragnar Olsen 17/1-21/1  
Arbeidsleder Alf Jacobsen 14/2-18/2  
2.maskinist Otto M. Jensen 14/3-18/3

##### Brannvernkurs - Bergen

1.styrmann Norodd Sandvik 7/2-11/2  
Stuert Olav Nilssen 21/3-25/3

##### Teknologisk kurs - Renhold - Bergen

Stuert Alf Bjerkan 1/3-3/3

##### Textrim IX - Dalseter Høyfjellshotell 23/1-30/1

###### Deltakere:

###### M/T "TEXACO BERGEN"

Kaptein Otto Brath  
Maskinsjef Torkel Strandelid  
Overstyrmann Tore Pedersen  
Stuert Alf Bjerkan  
1.maskinist Bjørn Sørø  
1.styrmann Ottar Elvevold  
2.maskinist Hans Bjerregaard Moen  
Elektriker Gissur Kleftås  
Radio-offiser Einar Midthaug  
Skipsrepr. A. K. Røysem

###### Dessuten:

Konsulent Bjørn Hjul  
Pers.sjef J.C. Jenssen  
Avd.sjef Th. Strengen  
Sekretær Jørgen Hjelmaas

T/T "TEXACO AMSTERDAM"

Etter havariet på turbogeneratoren ved ankomst Rotterdam ble det installert to dieselaggregater på skorsteinsdekket. Disse fungerte godt på turen ned til Nigeria og over til Sabine Point i Mexico-gulven, der båten ankom Julaften. Hoveddieselen oppførte seg også pent, bortsett fra et nokså høyt smøreoljeforbruk.

Om kvelden 5. jan. begynte problemene, da exhaustrørene på to av sylindrene begynte å gløde. Etter kontroll av motoren ble en brennoljeventil skiftet og motoren igangsatt. Exhausttemperaturen ble snart for høy og hjelpeaggregatene kjørt i gang. Ved innfasing ble sannsynligvis aggregat nr. 4 slått inn på tavlen ved 180° faseforskjell med det resultat at koblingene mellom motor og generator på begge aggregatene røk.

Hoveddieselen ble stoppet og nøddieselen kjørt i gang og var i drift i ca. 11 timer for også denne måtte stoppes - lagrene på kjølevifteakselen var røket. Dermed var båten fullstendig uten elektrisk kraft og arbeidet på hoveddieselen foregikk i skinnet av en parafinlanterne og lommelykter. Det ble funnet en sterkt nedbrent exhaustventil, en ny ventil slipt til og dieselen ble satt i drift etter 38 timers kontinuerlig arbeide.

Kjølevifte og koblingene på reserveaggregatene ble demontert og sendt i land for overhaling. Ved hjelp av slanger med tilkobling til hydrophorsystemet kunne nøddieselen etterhvert settes i drift og siden hoveddieselen samme dag ble gjort ferdig, var situasjonen under kontroll.

Hoveddieselen gikk nå, som maskinsjef Svanes skriver, overraskende godt i en uke, inntil et bortimot total-havari inntraff. Partier av veivkassa ble slått ut, stativ for et rammelager sprakk og deler av stempler og veivstenger kilt fast i temmelig molestrerte foringer.

Utviklingen fram mot havariet må ha skjedd svært fort, vaktgående fyrbøter hadde like før ettersatt motoren og etterfylt smøreolje uten å registrere noe unormalt. Den foreløpige teori om årsaken til havariet er enten vann- eller brennoljeslag.

Uten hoveddiesel og turbogenerator kunne ikke båten losse og Port Arthur arrangerte derfor med to nye dieselaggregater slik at hovedkjelen kunne settes i drift. Reparerte koblinger og kjølevifte kom etterhvert ombord og skuta ble noe mer "safe" hva el. kraft angår.

På kontoret ble i første omgang fabrikanten av turbogenerator-gearet kontaktet for å fremskynde levering av delene, slik at turbo'en skulle kunne monteres før avgang Sabine Point. Samtidig gjorde man en rekke undersøkelser på markedet om erstatningsmotor for hoveddieselen, Paxman, som etterhvert hadde blitt skipet både kostbar og tvilsom. Det er nå bestilt en 8 cyl. rekkemotor hos Sulzer med generator for levering ved verksted. Motoren var egentlig tiltenkt et Hortenbygg og var allerede prøvekjørt. Den er av samme type som de som er/vil bli installert på våre nygg fra Horten Verft. Og med en "ny" turbogenerator og en ny hoveddiesel, må det være berettiget å tro at el. problemene på "Texaco Amsterdam" er overvunnet.

Midt oppi alle problemene med dieselaggregatene inntraff en temmelig kraftig gasseksplisjon i hjelpekjelen, idet en fyrbøter prøvde å tenne en brenner på flammen av en annen, dvs. uten fakkell. Det ble en del røykutvikling og flammer sto opp av skorsteinen. Eksplosjonen avstedkom heldigvis ingen store skader på kjelen, en del utbulinger og noen utsprengte tetningskasser på superheaterseksjonen, men ingen synlige ødeleggelser på kjelevægger eller rør. Det må i sakens anledning innskjerpes at forsiktighet må utvises ved tenning av brennere på alle slags kjeler.

Verkstedsspesifikasjonen for "Texaco Amsterdam" ble sendt ut til anbud den 28. jan. og det ble Hellenic Shipyard, Skaramanga, som ga laveste bud og båten kom dit den 4. mars og arbeidet kunne ta til.

Undervannsskroget var stort sett meget bra, men det skulle snart vise seg at skroget hadde fått skader større enn man på forhånd hadde regnet med. På styrbord side måtte ca. 50m<sup>2</sup> hudplater skiftes ut og tverrskipsskottet mellom senter tanker nr. 2 og 3 måtte delvis fornyes med ca. 155 tonn stål.

Av maskinarbeidene kan vi nevne at 3. trinns høytrykksforvarmer ikke lot seg reparere med tilfredsstillende resultat og man er nå på jakt etter en ny forvarmer. Inntil en slik anskaffes vil fødevann og kondensatledninger bli kjørt by-pass. Det vil også bli lagt opp et make-up system for 3. trinns forvarmer og man anser derfor at forvarmerene vil få en lang levetid når dette systemet kommer i sving. Båten forventes å avgå fra verksted 25. april og vi ønsker henne lykke til i den neste periode.

M/T "TEXACO SKANDINAVIA" losset ved Prøvestenen i København søndag den 20. mars en last bensin og gasolje. Ved avslutningen av lossingen viste det seg at man iland hadde mottatt 377m<sup>3</sup> for meget bensin mens det var 521m<sup>3</sup> for lite gasolje.

Det som skjedde var at det var et hull i rørledningen som forårsaket at det kom gasolje i bensinen under lossingen. Ved ankomst København hadde skipet 2691,8m<sup>3</sup> ombord. På tanken iland var det 1905,6m<sup>3</sup> før lossing. Etter lossing hadde tanken iland 4974,9m<sup>3</sup>. Dette er en økning på 377,5m<sup>3</sup> mere enn skipet hadde av den sorten slik at blanding måtte ha foregått.

Etter anmodning fra Sales & Distribution ventet skipet på resultatet av de mange prøver som måtte tas. Da lasten ikke kunne aksepteres i København ble det besluttet at "Texaco Skandinavia" skulle ta bensinen med til Ghent hvor den kom den 26. mars. Skipet gikk deretter til verksted i Rotterdam.



IN MEMORIAM

Den 9. mars skjedde en tragisk ulykke ombord i M/T "TEXACO NORGE", idet motormann Bendik Bunes falt ned under arbeide i kjelerommet og ble så hardt skadet at han avgikk ved døden et par dager senere på sykehus.

Bendik Bunes seilte i Texaco fra 1963-1965 og kom tilbake til vår tjeneste i juni 1976. Bunes, som ble 35 år gammel var ugift, men hans bortgang var et stort tap for foreldrene.

Motormann Bunes var en dyktig kar i sitt arbeide ombord, og med sitt gode humør vant han mange venner blant skipskameratene.

Vi lyser fred over hans minne.



M/T "TEXACO OSLO" lastet i Brofjorden for Malmø og Fredrikshavn. Søndag den 20. mars hadde de tatt ombord to sorter bensin og holdt om kvelden på å avslutte lastingen av dieselolje EG5 i nr. 3 sentertank og 6, 9 og 10 across. Ca. kl. 22.30 fant det sted en overlasting av nr. 3, hvorved ca. 50 kubikkmeter dieselolje randt over og i sjøen.

Lenser ble lagt ut, men en god del olje ble likevel tatt av strømmen, som gikk utover med ca. 3 knops fart. Ingen skade er anmeldt på land eller andre fartøyer, idet det ikke er observert at noe olje er drevet inn på strendene, men alt ble tatt utover med strømmen og oppløst etterhvert. Det er senere funnet enkelte små flak med tynn oljefilm på vannet, men disse har man lett kunnet ta hånd om med absorberende midler og hov.

Da det ikke er voldt noen skade ser det ut til at skipet ikke blir ilagt noen bot eller mulkt. Utgiftene til opprensning vil bli beskjedne og omkostningene vil vesentlig bestå av verdien av den tapte oljen samt de utgifter som er påløpt på Scanraff og Kystvakten.

Slike hendelser er selvsagt svært uheldige både fordi man lett kan påføre andre skader og pådra seg svære utgifter og også fordi det skaper svært uheldig publisitet for selskapet.

Når alle rapporter er kommet inn slik at vi har full oversikt over saken i detalj, håper vi i samarbeide med skipsledelsene og kunne komme frem til forhåndsregler som kan forhindre gjentagelse.

#### J U B I L A N T E R

Hittil i år har følgende hatt "runde år" i rederiet:

30 år - l. maskinist Johs. Johannessen	2/1
Adm.dir. Per R. Sundby	1/3
Avd.sjef Th. Strengen	10/3
Kaptein H. Helmersen	20/3
Maskinsjef Lars Sandal	30/3
20 år - Maskinsjef Torkel Strandelid	1/4
10 år - Pumpemann Sverre Aune	1/1

I vår forrige oversikt ble overstyrmann Alf Stølann uteglemt. Han passerte 10 år 9/6 1976.

Vi gratulerer alle hjerteligst!

Vi sier farvel til Matz Jenssen etter 3 års tjeneste i rederiet og til Jørgen Piene etter snart 1 ½ års tjeneste.

## ALKOHOLFORBRUK TIL SJØS

I Julenummeret av Texaco Tanker hadde vi fått med noen utklipp av div. avisoverskrifter angående alkoholforbruk til sjøs. Det var igrunnen kraftige saker syntes vi og har nok ventet en sterkere reaksjon fra sjøfolkene på dette, men de helt store reaksjoner har uteblitt.

Vi har imidlertid fått et innlegg hvor vedkommende peker på at forholdet mellom solgt og konsumert alkoholquantum ombord kan variere litt. Vedkommende hevder at mange sjøfolk skaffer seg ekstra håndpenger ved salg av alkohol til folk i land.

Vi må innrømme at dette er et punkt vi ikke har tenkt på, men ved nærmere ettertanke finner vi det lite sannsynlig at ulovlig salg til folk iland kan foregå i en slik utstrekning at det gir slike utslag på statistikken.

I dagspressen har det forekommet enkelte innlegg som går imot de tidligere artikler om alkoholmisbruk til sjøs, men de har selvfølgelig ikke fått de store overskrifter og spalteplass slik at de nesten går ubemerket. Ellers har det stort sett vært stille på "alkoholfronten" i pressen her hjemme, men vi må regne med at ved den minste gnist blusser det opp igjen.

Noen båter har begynt å føre "Brigg" i slappen og vi setter pris på et slikt initiativ for å få alkoholforbruket ned. Vi vil enda en gang benytte anledningen til å rette en advarende pekefinger mot overdrevet alkoholforbruk og de følger dette har.





# HVEM SEILER HVOR?



Fr. 21. april 1977.

	<u>T/T "TEXACO AMSTERDAM"</u>	<u>M/T "TEXACO BALTIC"</u>	<u>T/T "TEXACO BELGIUM"</u>	<u>M/T "TEXACO BOGOTA"</u>
KAPTEIN	Ove Granlund	Svein J. Flø	Petter S. Brandal	Sverre Einvik
OVERSTYRMANN	Arne Lia	Ingolf M. Herland	Helge Hansen	Gunnar Stallvik
1. STYRMANN	Odd Nielsen	Armand Hovd	Ove A. Isaksen	
1. STYRMANN	Norodd Sandvik		Willy A. Paulsen	
1. STYRMANN jr.				
2. STYRMANN		Morten Brandal		Trygve Bjørnerem
RADIOOFFISER	Rune Klokkernes	Martin Mathisen	Unni B. Sandberg	Jon A. Johansen
RADIOOFFISER/EKSTRA		Rigmor Bjelde		Tom L. Myhre
ARBEIDSLIDER	Alf S. Jakobsen	Palmar Lien		
TØMMERMANN	John P. Johansen		Peder Altøy	Oddvar K. Olsen
MATROS	Jan T. Pettersen	Harald Lauritzen	Bjarne Hoyland	Stein M. Eriksen
MATROS	Arvid Pettersen	Bjørn Andreassen	William H.B. Rochard	Ronnie M. Ramierz Tewel
MATROS	Harry E. Håkonsen	John A. Østvang	Rolf Håkon Wahl	Ali Dulger
MATROS	Eivind Bråthen		Christopher Bailey	
MATROS	Fredrick Walker		Finn R. Wangberg	
MATROSASP.			Carl-Erik G. Andreassen	
LETTMATROS	Asbjørn Sordahl	Kåre Sotnes	Jan I. Danielsen	Stig Moe
LETTMATROS		Per K. Jorey		Georg H. Davidsen
JUNGMANN				Jon Hanstad
JUNGMANN				Bjarne V. Kristiansen
JUNGMANN				Jan Tostelund
MASKINSJEF	Bjarne Svanes	Kjell Wikjord	Erling Wetlesen	Hans J. Borgersen.
1. MASKINIST	Dagfin H. Haugen	Torvald J. Bjørkmo	Erling Solum	Sverre Simonsen
1. MASKINIST	Erling Eriksen			
2. MASKINIST	Harald Thorsen	Nils Jacobsen	Otto M. Jensen	Peter Bjerem
2. MASKINIST	Asle A. Sundet			
MASKINASS.		Rolf B. Iversen	Arne J. Storli	Sigbjørn Bye
ELEKTRIKER	Arne Asp	Rolf Rudi	Øivind Thomassen	Jim Ø. Olsen
PUMPEMANN	Alf S. Stora	Adolf Johannesen	Henrik B. Grotting	John N. Nazareno
PUMPEMANNASS.			Ragnar J. Olsen	Mihaly Peter
REPARATØR	Jon Kjennås	Viggo Levås		
REPARATØR	John M. Husey			Herman N. Reyes
MOTORMANN		Bjørnar J. Witze		Terje N. Thun
MOTORMANN		Jostein M. Berg		
FYRBØTER	Søren K. Jensen		Francisco M. Suarez	
FYRBØTER	Jaime E. Misle Espinoza		Asbjørn Vold	
FYRBØTER	Manuel Caemano Mayo		Vidar Løken	
FYRBØTER	Lars Spildo		Erling Lersveen	
SJØASP.			Dagfinn Tiseth	
SJØASP.			Per A. Moholt	
SMØRER	Harry Myran	Fred O. Svensen	Evald Aasnes	Bjarne Kristiansen
SMØRER	Tom G. Martinsen			Morten Andersen
STUERT	Bjørnar Smelror	Ragnar W. Vegel		Svein H. Bjarkhaug
1. KOKK	Henry Smelror	Jan A. Pedersen	Knut Grettan	Van Nin Li
2. KOKK	Per G. Kristiansen		John Hansen	
PIKE	Ella Asp	Målfrid Torsteinsen	Ragnhild Aa. Christensen	Inger Davidsen
PIKE	Frida Bråss	Ellen Malmstrøm	Antonette Isaksen	Lisbeth Bjørnerem
PIKE	Olwen M. Oug	Inger May Bjørkmo	Hjørdis Oskarsdottir	Anne G. Edvardsen
PIKE			Britt M. Eidnes	Joan Olsen
PIKE			Magnea Arnadottir	
MESSEMANN/HJELPEMANN	Ragnar Johansen	Tom W. Berle		Domingo Hernandez
BYSSEGUTT				
MASKINSJEF	Bjerge N. Abrahamsen			

M/T "TEXACO NORGE"

KAPTEIN  
OVERSTYRMANN  
1. STYRMANN  
1. STYRMANN  
1. STYRMANN jr.  
2. styrmann  
RADIOOFFISER  
ARBEIDSLIEDER  
TØMMERMANN  
MATROS  
MATROS  
MATROS  
MATROS  
LETTMATROS  
LETTMATROS  
LETTMATROS  
JUNGMANN  
MASKINSJEF  
1. MASKINIST  
2. MASKINIST  
2. MASKINIST  
3. MASKINIST  
MASKINASS.  
MASKINASS.  
MASKINASS.  
ELEKTRIKER  
PUMPEMANN  
PUMPEMANNASS.  
REPARATØR  
MOTORMANN  
MOTORMANN  
MOTORMANN  
MOTORMANN  
SJOASP.  
SMØRER  
SMØRER  
SMØRER  
STUERT  
1. KOKK  
KOKKASP.  
KOKKASP.  
PIKE  
PIKE  
PIKE  
LUGARMANN  
HJELPEMANN  
HJELPEMANN  
DEKKGUTT  
  
MASKINSJEF

H.O. Helmersen  
Knut Helberg  
Jan S. Eriksen  
  
Thore Gulbrandsen  
  
Trond Kjelstad  
Harry W. Ruud  
Nils P. Nilsen  
Arthur Skålvik  
Mustafa Karaman  
Ahmet Tagkus  
  
Ulf V. Stokkvold  
John Kongshavn  
Per Arne Pedersen  
Andreas Schefte  
Øivind Størdal  
Arne H. Iversen  
  
Karsten G. Rogne  
  
Bent A. Hast  
  
Peder O. Nilsen  
Geir J. Karlsen  
Jan Nibe  
Mads E. Johannessen  
  
Tormod Olsen  
Tor Ovesen  
  
Olav Nilssen  
  
Svein Grangsgen  
Arild Hagevik  
Torunn Johannessen  
Rita Notaker  
Gunvor Rossing  
Sverre N. Andersen

M/T "TEXACO OSLO"

Ragnar Pettersen  
Georg Gjerde  
Leonard Asp  
  
Bjørnar Jenssen  
  
Jan Eikeland  
Harald Jensen  
Torgeir Svendsen  
Juan V.P. Buceta  
Ragnar Thjodolfsson  
Kjell J. Grytvik  
Reidar Solhaug  
Bjørn Grindbo  
  
Per G. Ler  
Bjørn Torum  
Tor J. Hansen  
  
Birger Sten  
Viktor P. Hustad  
  
Dag Arntsen  
Arne M. Hansen  
  
John V. Teveldal  
Terje Jørstad  
Erik Rolid  
Leif A. Bjørnsen  
Tom C. Jacobsen  
  
Jonny Storsveen  
  
Willy R. Johansen  
Chi Wing Wong  
  
Karin Molteberg  
Ragnhild Klemmetsen  
Jorun Jørstad  
  
Rainer Tchorz  
Reidar L. Kristiansen

T/T "TEXACO FEMMROEN"

Yugvar Konnestad  
Edvin Kristiansen  
Leif M. Ludvigsen  
  
Leif Rambeck  
Gudrun Fjeld  
  
Trond Opphaug  
Jan Olsen  
Jenning E. Pedersen  
Per S. Michaelsen  
  
Jan Berg-Hansen  
Jan Johansen-Steen  
Torolf Baugen  
Guttorm Tandberg

M/T "TEXACO SKANDINAVIA"

Jonas Holt  
Tor Kiltorp  
Sverre Vik  
Steinar Lien  
  
Karen Winding  
  
Ivar Kristiansen  
Kristjan Steffansson  
  
Rune C. Pedersen  
Ulf Granbo  
  
Lars I. Røsek  
Einar Johnsen  
  
Gunter R.L. Heine  
Steinar Fornes  
  
Bjørn Skogheim  
  
Geir Simonsen  
Anton Sigurdson  
  
Bjørn M. Faksvåg  
Georg Le Gendre  
Tor Evensen  
Harald Paulsen  
  
Atle Storås  
Tuomo Hämäläinen  
Stein I. Martinsen  
Torbjørn Andresen  
Nils Pettersen  
Arnt H. Innstrand  
  
Åse Pettersen  
Karen Dalen  
Inger Sigurdson  
Norris Joseph  
  
Kai H. Ramsdal  
Lars Sandal

## F O L K I L A N D

M/T "TEXACO BERGEN"

KAPTEIN  
OVERSTYRMANN  
1. STYRMANN  
2. STYRMANN  
RADIOOFFISER  
ARBEIDSLIEDER  
MATROS  
MATROS  
MATROS  
LETTMATROS  
LETTMATROS  
MASKINSJEF  
1. MASKINIST  
2. MASKINIST  
3. MASKINIST  
GARANTIMASKINIST  
ELEKTRIKER  
PUMPEMANN  
REPARATØR  
MOTORMANN  
MOTORMANN  
SMØRER  
SMØRER  
STUERT  
1. KOKK  
PIKE  
PIKE  
HJELPEMANN  
HJELPEMANN

Otto Brath  
Tore Pedersen  
Ottar E. Elvevold  
Vidar Jensen  
Einar Midthaug  
Odd Taftø  
Ola Vaagan  
Olav Bringslid  
Ulf Zeylon  
Harry Grimsdal  
Ståle Tangen  
Torkel L. Strandelid  
Bjørn O. Søre  
Hans B. Moen  
Roald Grande  
Egil A. Andersen  
G.K. Kleftås  
Sverre B. Aune  
Hans Østmo  
Gunnar A. Garberg  
Finn Rasmussen  
Arnfinn Oksvoll  
Reidar Larsen  
Alf S. Bjerkan  
Dagfin N. Øverkil  
Solveig Pedersen  
Constanse Christensen  
Ola Vedvik  
Svein G. Alfredsen

KAPTEINER

Idar Bakke (D)  
John Brox  
Rindulf Horseng (D)  
Kjell Johansen (D)  
Olav Lindtner (D)  
Louis Meisland (D)  
Torbjørn Skarsvåg (D)

OVERSTYRMENN

Tor Pettersen (P)  
Alf S. Støllann (D)

1. STYRMENN

Terje B. Fossum  
Arne Holden  
Tormod Risnes  
John Skjøensfjell  
Einar Sobstad

RADIOOFFISERER

Per Behrens (M)  
Arne Eliassen (D)  
P.L. Gulbrandsen (P)  
Gjermund Moum (D)  
Wenche Pettersen (D)  
Torun Skontorp (D)  
Thorbjørn Sæther (D)

MASKINSJEFER

Bjørn Madsen (D)  
Rasmus Pedersen (D)  
Tore Pedersen (D)  
Thor Røstad (D)

1. MASKINISTER

John Fredriksen (D)  
Johs Johannessen (D)

2. MASKINISTER

Håkon Borge  
Jan Espenes  
Manfred Lund  
Bjørn Carr Sætre  
Jan Wiggen

3. MASKINIST

Reidar Elven

ELEKTRIKERE

Sten De Friis Gjering  
Eldar Harnes (D)  
John Urke (D)

STUERTER

Alf Fornes  
Bjarne Kjørstad  
Audun Roel

1. KOKKER

Pål Dalby  
Stig Edvinsen  
Frank Lindquist  
Ottar Wang