

Julen 1978

TEXACO TANKER

GOD JUL

Dette ønsket bringes herved til alle lesere av TEXACO TANKER fra redaktøren. Ønsket tiltredes dessuten av rederiets ledelse og den vanligvis innsatsvillige kontorstab. Måtte alle ha en hyggelig jul ute eller hjemme, - og måtte det gå oss alle vel i det nye året.

Har man tatt feil--?

I 1973 mente man at det fortsatt ville være gode tider. Deretter har man i mange år regnet med at det ikke ville bli gode tider på lange tider. I et hvert fall ikke før et godt stykke ut i 80-årene.

Begrepet "man" dekker her alle som liker å uttale seg og som mener at andre bør ha glede av å få vite hva de synes å skimte i fremtiden.

Det kan være visse tegn som tyder på at "man" kan ha tatt litt feil. Vi tenker da på det begrederlige tank markedet. Unektelig har det meldt seg en del lyse punkter. Således er fraktene, særlig for store tankskip nå nesten 3 ganger høyere enn for et halvt år siden - og de har krabbet pent oppover for mindre skip også.

Men vil det vare? Noen mener oppmuntringen er midlertidig og kortvarig. "Man" mener at det blant annet skyldes at oljeselskapene vil hente så meget olje som mulig fra Midt Østen før prisene går opp. Altså noe i likhet med sukkertrafikken på Sverige for noen år siden. Dessverre tror vi at "man" er inne på noe riktig her, men vi får vente å se.



M/T "TEXACO STOCKHOLM" - GARANTIDOKKING

Det er hyggelig, men ikke så svært ofte at et verkstedopphold går bedre enn planlagt. Ofte dukker det opp ting som både skaper forsinkelser og store pengeuttellinger. Men slik gikk det altså ikke da M/T "TEXACO STOCKHOLM" nylig avla A/S Framnæs mek. Verksted, Sandefjord et kort, men hektisk besøk.

Tidlig mandag morgen 13. november ble den buksert inn i dokken ved Framnæs godt assistert av en av våre få gjenlevende dampbåter, gamle hederskronte "FORLANDET" av Sandefjord, bygget ca. 1920. Lørdag ettermiddag, samme uke, var jobben gjort og kursen ble satt for Ghent. "Forlandet" hadde lørdagsfri, men "Texaco Stockholm" har i motsetning til sine 2 søstre en god og pålitelig baupropeller som også denne gang klarte jobben.

En viktig årsak til at dette verkstedoppholdet gikk svært greit er nok at vi på et tidlig tidspunkt visste at skipet skulle til Framnæs. Dette ga nødvendig tid til planlegging både fra skipets og rederiets side. Men uten et skikkelig verksted nytter det selvsagt lite hvor god planleggingen enn er. La det derfor være sagt med en gang, Framnæs var et effektivt og hyggelig verksted.

Det "å kunne snakke sammen" betyr en god del for fremdriften under et verkstedopphold. I dette tilfellet var samarbeidet skipsledelsen, inspektør og verksted godt og resultatet ble derfor meget bra.

Vi planla 8 dager ved verkstedet, men klarte det på 6. Alle de oppførte garantiposter ble tilfredsstillende tatt vare på med en unntagelse og det var Norcontrol's nivå-peile-anlegg, som beklageligvis fremdeles ikke virker som det skal. Det kom opp bare 1 ekstra-post underveis og total reparasjonsregning beløp seg til kr. 457.495,- som er vel innenfor den ramme skipsledelsen hadde til disposisjon ved verkstedoppholdet, og ca. halvparten av det beløpet vi opprinnelig hadde budsjettert.

Vi gratulerer M/T "TEXACO STOCKHOLM" og samtlige ombord med et svært godt resultat.

HORTEN-BÅTENE - STØY FRA PUMPEANLEGGET

Det er kanskje etter hvert blitt en kjent sak at våre 3 nybygg er blitt litt for godt kjent rundt om i Europa på forskjellige lossesteder og årsaken er støy fra lastoljepumpene.

Det faktum at vi forstyrrer nattesøvnen til folk som bor i nærheten av lossestedene må vi gjøre noe med og etter hvert er også noe blitt gjort. I god tid før M/T "TEXACO STOCKHOLM" ankom verksted for garantidokking, ble et par faste stålrør (hydr. olje retur) for 1.pumpe erstattet med flexible gummislanger. Det ble samtidig foretatt lydmålinger og sammenligninger mellom denne og pumper uten slike slanger viste at en ganske vesentlig reduksjon av støynivået var oppnådd. Under verkstedoppholdet ble denne utskiftningen derfor foretatt for samtlige 6 pumper. En del hydraulikkrør ble også elastisk opplagret.

Skipet rapporterer at støynivået nå er vesentlig redusert. Det vil om kort tid bli foretatt nye målinger for å fastslå hvilket resultat som er oppnådd.

Vi planlegger lignende forbedringer på "Texaco Baltic" og "Texaco Bergen" og håper med dette at støy-forholdene ombord blir så meget bedre at det ikke skal bli grunn til å klage i fremtiden.

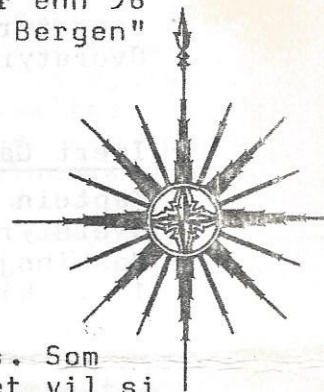
HORTEN-BÅTENE "HAR BAUPROPELLER OG SPARER STORE PENGER"

Vel, dette er nok en sannhet med visse modifikasjoner. Vi må med en gang slå fast at det kun er for vårt siste byggenummer at overskriften har full gyldighet. Her har baupropelleranlegget virket meget tilfredsstillende og store penger er spart ved at bruk av taubåter er blitt holdt på et absolutt minimum det første driftsåret.

For M/T "Texaco Baltic" og M/T "Texaco Bergen" er situasjonen dessverre en annen. Disse anleggene har vært belemet med produksjons-svakheter fra første stund. "Texaco Stockholm" var således i en mer heldig situasjon ved at ovennevnte svakheter ble rettet før skipet ble overlevert i november 1977.

Situasjonen er nå at "Texaco Baltic"s anlegg virker noenlunde tilfredsstillende, men enkelte deler i undervannsmekanismen, som vi vet normalt har kort levetid, blir snart skiftet ut med sterkere type.

"Texaco Bergen"s baupropeller er for tiden ute av drift på grunn av havari på ovennevnte deler. Hele uniten blir tatt ut for reparasjon i slutten av november. Dette er en relativt omstendelig og tung jobb, men den vil neppe forsinke skipet stort mer enn 36 timer. Både baupropellere for "Texaco Baltic" og "Texaco Bergen" ventes derfor å være i 100% orden om ikke så lenge.



M/T "TEXACO BOGOTA"

Dette skip dokket siste gang i mai 1977 ved Boele, Bolnes. Som kjent ble skipet da coilet og satt over i dirty trade, det vil si den skulle i ettertiden fortrinnsvis frakte tyngre raffinerte produkter og/eller crude olje.

I den første tiden gjorde skipet en fremragende innsats i Nord-Europa inntil "Texaco Stockholm" ble satt i fart i samme området. Derved ble det tonnasjeoverskudd her, og skipet kom over i en høyst omflakkende tilværelse der reise-mønstret har vært forskjellig fra reise til reise, med tilsvarende store vanskeligheter med planlegging av innkjøp, forsendelser og post.

Skipet skulle etter planen vært ved verksted for dokking i november i år. Befrakterne ønsket imidlertid å utsette dokkingen til sommeren -79 på grunn av øket tonnasjebehov. I og med skipets gode tekniske stand fant vi det ikke vanskelig å gå med på denne utsettelse.

Underveis til Ghent gikk skipet innom De Schelde, Vlissingen for å foreta noen mindre reparasjoner. Under siste klassing av stb.kjele fant en at de fire nederste stagboltene på ene fyrgangen var sprukket, og disse ble nå fornyet. Da krysslager nr.5 ble inspisert av Lloyd's i mars d.å. ble det funnet sprekkdannelse i lagermetallet, og besiktelsesmannen forlangte ny klassing i november. Lagret måtte nå omstøpes og krysspinnen slipes. Samtidig ble eksoskjelen rengjort og klasset og en lastewinch ble reparert.

Oppholdet her var beregnet til å ta 3 dager, men vi endte opp med 5. Skipsledelsen benyttet anledningen til å få storet opp for en ny omflakkende tid frem til dokking, forhåpentligvis i mai /juni n.å. og sier at man nå er forberedt på alle eventualiteter. I det farts-området skipet har seilt, Mellom-Amerika - Carribean- US østkyst, har det ofte vært vanskelig å få levert selv de mest elementære ting. I skrivende stund vet vi ikke noe om hvor ferden går videre.

KURSDELTAGERE SEPT. - DESEMBER 1978Havari & Redningskurs:

O.styrmann	Asbjørn Jarnes	23/10 - 27/10	Stavanger
1.maskinist	Olav Nøtsund	23/10 - 27/10	"
O.styrmann	Oddvar Apold	20/11 - 24/11	"
O.styrmann	Alf Stølann	20/11 - 24/11	"

Brannvernkurs:

1.maskinist	Axel Otto Thue	25/9 - 29/9	Oslo
Maskinsjef	Gunnar Engeli	9/10 - 13/10	"
Kaptein	Louis Meisland	30/10 - 3/11	Stavanger

Simulatorkurs - La Guardia:

Overstyrmann	Ivar C. Rørvik	23/10 - 27/10
Overstyrmann	Alf Stølann	30/10 - 3/11

Inert Gas:

Kaptein	Kjell Johansen	4/10 - 6/10	Warsash
Overstyrmann	Alf Stølann	4/10 - 6/10	"
Maskinsjef	Bjørge Abrahamsen	14/11 - 14/11	Fredrikstad
1. maskinist	Dagfinn Haugen	14/11 - 14/11	"
1. maskinist	Dagfinn Haugen	29/11 - 1/12	Warsash

Sveisekurs - Unitor:

Motormann	Terje Simonsen	2/10 - 13/10
-----------	----------------	--------------

Autronica:

Maskinsjef	Andreas Scheffe	4/12 - 7/12	Trondheim
Maskinsjef	Hans Borgersen	4/12 - 7/12	"

Data-Bridge - Operatør:

Overstyrmann	Bernard Røed	6/11 - 11/11	Horten
Overstyrmann	Alf Stølann	7/11 - 11/11	"
Overstyrmann	Ivar C. Rørvik	6/11 - 11/11	"
Overstyrmann	Leif Ottestad	6/11 - 11/11	"

Motor (Sulzer):

Maskinsjef	John Aicher	16/10 - 27/10	Winterthur
Maskinsjef	Bjørn Sørø	16/10 - 27/10	"
Maskinsjef	Erling Wetlesen	16/10 - 27/10	"

Verneombud:

Pumpemann	Ole Veraas	9/10 - 13/10	Oslo
Overstyrmann	Alf Stølann	27/11 - 1/12	"
Overstyrmann	Oddvar Apold	27/11 - 1/12	"
Maskinsjef	Hans Borgersen	27/11 - 1/12	"
1.maskinist	Axel Otto Thue	27/11 - 1/12	"

SJØKART

Hvis vi spør en maskinist om han sover godt om natten er svaret i de fleste tilfeller bekreftende. Han forstår kanskje ikke dybden i spørsmål eller svar, men det er når vi tenker etter den største tillitserklæring en maskinist kan gi en styrmann. Hva er det da som hjelper styrmannen til å navigere trygt på alle hav og i alle farvann til alle døgnets tider ?

Det er i de siste 40-50 år utviklet mange hjelpemidler for navigasjon som for eksempel gyro, ekko- og dopplerlogg, radiopeileapparat, Loran, Decca og i den senere tid satellittstyr. Alt dette vil imidlertid være uten verdi uten gode og pålitelige sjøkart. En kort orientering om utviklingen på dette område i de siste 150 år bør derfor være av interesse. Før den tid har selvsagt sjøfarende som Vasco da Gama, Christopher Columbus og Sir Francis Drake foretatt opmålinger og peilinger, men sjøkartene var den gang ikke særlig pålitelige.

I 1823 besluttet den britiske marine å opprette en hydrografisk avdeling som fikk den største betydning for alle sjøfarende idet det samtidig ble bestemt at sjøkartene ville bli tilgjengelige for alle som hadde bruk for dem. Fra da av ble britiske admiralitetskart, som det nå er ca. 3500 stykker av, helt uundværlige for alle sjøfartsnasjoner. Dette inkluderer Norge og det ville vært praktisk talt umulig for den norske handelsflåte å oppnå den posisjon den har idag uten adgang til admiralitetskartene. Det var bare Storbritannia som i de første 100 år etter opprettelsen av den hydrografiske avdeling hadde ressurser til å foreta de nitidige målinger og observasjoner som trenges for å lage et sjøkart. Siden den tid er det gått langsomt tilbake med Storbritannia og dermed landets marine. Et av resultatene er at den ikke lenger har råd til å opprettholde sin hydrografiske avdeling i samme målestokk som tidligere. Idag er den britiske marine liten sammenlignet med Russland's og De Forente Stater's, men til tross for dette er britiske admiralitetskart fremdeles de beste når det gjelder pålitelighet. Etter som årene har gått har flere andre land - ofte etter råd fra den britiske hydrografiske avdeling - opprettet sine egne institusjoner for sjøkart. Dette har vært til noen hjelp, men det er fremdeles mange kystnasjoner som ikke har slikt eget sjøkartverk. Her hjemme er Norges Sjøkartverk av forholdsvis ny dato. Det hørte inntil 1932 inn under Norges Geografiske Oppmåling og ble da egen institusjon, men produksjon og trykking fortsatte å bli gjort i Oppmålingen. I 1956 ble det besluttet å flytte Sjøkartverket til Stavanger hvor det har holdt til siden 1958. Produksjon og trykking av sjøkartene blir utført av et lokalt privat firma. Sjøkartverket foretar opplodding og oppmåling av norskekysten med tilgrensende havområder, men det er ennå langt igjen før vi har helt ut pålitelige kart over vår egen kyst.

Etterhvert som Storbritannia's finansielle stilling er blitt vanskeligere har regjeringene i tur og orden skåret ned på forsvarsbudsjettet og dermed på midler til den hydrografiske avdeling. For en kort tid tilbake møtte vi offiserene på et britisk hydrografisk fartøy i Singapore. Sjefen kunne fortelle at hans fartøy var det siste i sitt slag som fremdeles var i tjeneste i det fjerne østen, og de hadde av økonomiske grunner fått ordre om å returnere til Storbritannia. Da vi spurte ham hva vi da skulle gjøre i fremtiden svarte sjefen at det visste han ikke og det var foreløpig ingen nasjon eller internasjonal institusjon som for alvor hadde overveiet å følge opp det arbeidet som ble startet av den britiske hydrografiske avdeling for 150 år siden. Riktignok har man den Internasjonale Hydrografiske Organisasjon hvor de fleste sjøfartsland er medlemmer, men de opplodding og oppmålinger som blir foretatt blir gjerne sendt til Admiralitets kartavdeling i Storbritannia hvor de blir bearbeidet og satt sammen til ensartede sjøkart.

Sjøkartene blir distribuert gjennom 162 forhandlere og er tilgjengelig i de fleste større havnebyer verden over. Årlig salg av britiske admiralitetskart er idag ca. 3.000.000. Å opprettholde denne enestående service er av vital betydning for de forskjellige lands handelsflåter. Oppgavene er enorme ikke minst i forbindelse med den leting etter olje som idag foregår utenfor kysten til mange nasjoner. Storbritannia har som bekjent store interesser på Kontinentalsokkelen og inntil nå er bare ca. en fjerdedel av området kartlagt opp til ønsket standard, og men regner med at hele 280 skibsår er nødvendig for å bringe området opp til standard. Landet har idag 13 havgående hydrografiske fartøyer så det er langt frem før man kan sette sluttstrek for arbeidet langs landets egne kyster, og hva da med verdenshavene?

Kravene til gode sjøkart øker dag for dag, og det kan være nok å nevne utviklingen av større fartøystyper som stikker meget dypere enn båter av moderate størrelser. For et par ti-år siden var et fartøy med et fullastet dyppgående på 35-40 fot et meget stort fartøy. Idag er dyppgående på det dobbelte meget almindelig og vi kan nevne at vår "very large crude carrier" (forkortet til VLCC) T/T "TEXACO AMSTERDAM" på 225.000 DWT stikker 65 fot på lastet skute. Når vi så kommer til tankfartøyer som er dobbelt så store, de såkalte ULCC (ultimo large crude carriers) stikker de ofte hele 90 fot. Stor nøyaktighet kreves derfor ved utarbeidelse av sjøkartene. Mange av disse er av eldre dato da man foretok mål av dybden med håndlodd og nøyaktighet og posisjon ble det ofte så som så med. I tillegg kommer at grunnene som kan være av sand i enkelte hav- og kyst-områder ofte flytter på seg. Det er bare et par år siden at man vest for Kanaløyene fant en undersjøisk klippe 30 fot under havflaten hvor sjøkartet viste 100 fot. Utenfor den britiske østkyst fant man nylig en sandbanke som viste 20 fot mindre vann enn hva kartet oppgav.

Prøver gjort ved Chatmerska Högskolen i Sverige viser at når vannet blir grunnere øker fartøyets tårnesirkel, styring blir dårligere og stabiliteten minker. Lignende studier i Holland viser samme resultat.

Det er således særdeles viktig ikke bare å få kartlagt tidligere ikke kartlagte havområder men også å holde kartene ajour.

De britiske admiralitetskart er de eneste som dekker hele verden. Russerne lager gode kart, men de er på russisk og således en hindring for de fleste sjøfarende. De kan også være vanskelige å få tak i utenfor Sovjet-Unionen. United States National Ocean Survey utgir 959 sjøkart som dekker landets kystområde. I tillegg kommer forsvarets kartservice, det såkalte Defense Mapping Agency. Det har en samling på ca. 7000 sjøkart. Ulempene ved dem er at de er meget uensartede og bygger på andre lands kart i forskjellig skala og i forskjellig størrelser. Frankrike, Tyskland og Japan har sine egne sjøkartverk men kartene er ikke tilgjengelig overalt og er gjerne holdt i landets eget sprog.

Det britiske admiralitet er således den eneste organisasjon som produserer en omfattende og ensartet serie med sjøkart understøttet av en aktiv opprettings service med et verdensomfattende ledd av forhandlere.

Hva så med fremtiden? Det naturlige vil vel være at en internasjonal organisasjon tok seg av og er ansvarlig for utgivelse av sjøkart. En mulig vei å gå er at De Forenede Nasjoner (FN) ved sin datterorganisasjon IMCO ble pålagt oppgaven, men dette er en organisasjon som arbeider uhyre langsomt og det vil ta årtier før man kom noen vei. En annen fremgangsmåte vil være for det britiske admiralitet å la brukerne av sjøkartene betale tilnærmet det det koster å lage et sjøkart. Prisen vil da bli mangedobbelt av hva den er idag og Storbritannia vil eventuelt bli utsatt for hard kritikk. Problemet er der og må på en eller annen måte bli løst.

Går T/T "TEXACO AMSTERDAM" i opplag?

Ja, når dette skrives ser det desverre ut til det. Skipet losses i Yosu, Korea, omkring julaften og deretter planlegges opplegg i Labuan (nær Brunei) i Nord Borneo.

Hovedgrunnen for bestemmelse om opplegg finner vi i stikkordene:

- Kostbar drift sammenliknet med ultra store tankskip.
- Overdekning av Texaco's totale transportbehov.
- Forventet lavt fraktnivå i begynnelsen av 1979.

Alternative opplagsområder har vært vurdert - også Oslofjorden - men BP's opplagsarrangement i Labuan er blitt foretrukket bl.a. av hensyn til skipets fordelaktige posisjon der i forhold til lasting i Persian Gulf etter at opplaget er slutt.

I Labuan ligger, eller er det ankerplass for, ca 25 store tankskip. Skipene ligger uten besetning og faste vakter, men BP har et moderskip med ca. 50 mann som alternerer rundt på anker-liggerne og utfører diverse periodiske arbeider og kontroller inkl. vaktrutiner.

Etter at skipet er utlosset i Yosu ca. 26/12 er det imidlertid adskillig som må utføres før endelig opplegg. Først går skipet til havs for ca. 5 døgns tankspyling med egen besetning før skipet anløper et tankren-gjøringsanlegg i Busan ca. 31/12. Her vil skipet måtte kvitte seg med anslagsvis 5000 tons slop (vaskevann/olje) og i løpet av 8 dager vil 300 arbeidere (kvinner og menn) fjerne anslagsvis 800 tons avleiringer fra skipets tanker. Denne operasjonen regnes med å komme på ca. dollars 90.000,-.

Vi regner med at skipet forlater Busan ca. 10 januar og går så til ankers utenfor Singapore ca. 18 januar. Her vil bli utført diverse klargjøringsarbeider for opplegg inkl. installasjon av 2 stk. elektriske drevne avfukningsanlegg som i Labuan vil bli kjørt periodevis for å holde fuktigheten i et forseglet maskinrom og en forseglet innredning på et akseptablet og ikke skadelig nivå. Også en ekstra dieseldreven kompressor vil bli installert på dekk for å skaffe luft for periodevis hiving av ankeret.

Reisen fra Singapore til Labuan tar ca. 3 dager og vi regner med at skipets offiserer og mannskap vil avslutte de nødvendige arbeider i Labuan i løpet av første uke av februar og så reise hjem.

Vi håper fortsatt at det ikke blir aktuelt med opplegg av "TEXACO AMSTERDAM", men hvis opplegg blir en realitet håper vi opplagstiden blir kort og i mellomtiden vil rederiet selvsagt gjøre hva det kan for å skaffe de avmønstrede offiserer og mannskap andre hyrer.



EN LANDKRABBE DRAR TIL SJØS MED "TEXACO AMSTERDAM"

Undertegnede var invitert av skipsledelsen til å seile med skipet fra Pembroke til Brunsbüttel ved siste anløp av Europa. Dette så jeg frem til med interesse og som et kjærkomment avbrekk i den daglige rutine bak skrivebordet. Begrunnelsen for invitasjonen var at jeg skulle fungere som "mottagingsjef" for proviant, stores, reservedeler etc. I tillegg hadde jeg endel tallmateriell i vesken som også var ønskelig å diskutere.

Jeg ankom Heathrow, London den 2/11 og fikk på turen videre til Pembroke kyndig reisefølge av inspektør Tranberg. Fredag kveld gikk med til å hilse på kaptein Granlund og hans nærmeste medarbeidere, de andre var hektisk opptatt med sine gjøremål. Lørdag morgen gikk flyttelasset fra hotellet og ombord, der jeg ble innlosjert i en meget bekvem lugar. Samtlige var opptatt med å få alt klart til avgang kl. 1600, så jeg benyttet tiden til å se meg omkring og slå av en prat med de som kunne avse litt tid.

"Texaco Bergen" kom også inn på lørdag og la til like ved. Jeg benyttet anledningen til å gå ombord og hilse på kaptein Brath og maskinsjef Strandlid. Visitten ble kort, men det er alltid hyggelig å treffe kjente.

Den oppsatte seilingsplan holdt og vi forlot Pembroke med kurs for Brunsbüttel. Etter utlossing der lød ordren på lasting i PG for Korea og deretter opplag ved Brunei. Tranberg var ombord i den anledning for å assistere skipsledelsen med alle de forberedelser dette innebærer, så noen dans på roser for besetningen ble det ikke. Imidlertid ble det tid til noen uformelle samtaler av forskjellig slag noe jeg synes både var interessante og lærerike.

Da vi nærmet oss Brunsbüttel måtte vi, på grunn av tåke, vente en times tid på helikopteret som skulle bringe losene ut til skipet. Det var en opplevelse da lys ble observert i tåkehavet og deretter helikopteret som svevde bare noen få meter over dekket og låret losene. Vi kom inn til kai om kvelden og dokkingen så for meg ganske enkel ut, men de ansvarlige ombord fortalte at dette var en av de vanskeligere havner. Under kaptein Granlunds myndige ledelse gikk alt bra.

Onsdag skulle jeg etter planen i skikkelig virksomhet. Det var ventet forsendelse av reservedeler fra Rotterdam og proviant og stores fra Norge. Forsendelsen fra Rotterdam kom, men kunne ikke leveres ombord da det var umulig å skaffe kranfører, alt ble derfor lagt på tollager.

Torsdag skulle bli ildprøven for meg, da var kranfører og 10 sjauere på plass kl. 0700. Etter en tidlig frokost stilte jeg ved rekka i kjeledress og sixpence, samt lister fra E. Hornfelt over det som skulle leveres. Hivene fra krana begynte og forsendelsen fra Rotterdam var forholdsvis enkel å sjekke da kolloene var godt merket. Problemene oppstod da bilen fra Oslo ble losset. Her var intet merket og kom i et eneste kaos, særlig provianten. Sjekking av kvantum og vekt måtte fort sløyfes, da jeg måtte konsentrere meg om å kontrollere at sjauerne fikk med seg alt det det skulle. Fordekket var omtrent tomt for varer ca kl. 1600, hvoretter en varm dusj var kjærkommen og middagen etterpå smakte ekstra godt.

Fredag var det tid for hjemreise og jeg fikk hyggelig følge av en av pikene ombord som hadde stått et par dager ekstra for å hjelpe stuertdepartementet i det harde kjøret med å bespise og innkvartere alle servicefolkene etc.

Sommerfuglene i magen var også tilstede da SAS fløy hjemover fra Hamburg, men med hyggelig reisefølge glemmer men ihvertfall noen av dem.

Til slutt vil jeg på det varmeste takke kaptein Granlund og hans stab for en meget hyggelig og lærerik tid. Samtidig ønsker jeg kaptein Johansen og hans besetning fortsatt god reise. I skrivende stund sier ryktene at det kanskje blir enda en tur til Europa. Vi får bare håpe at markedet holder seg på det nåværende nivå, så opplagsbøylene ikke vil true.

Med vennlig hilsen Kjell Aure.

NYTT SOGEVERK FRA LEIRFALL:

Hunkjønn

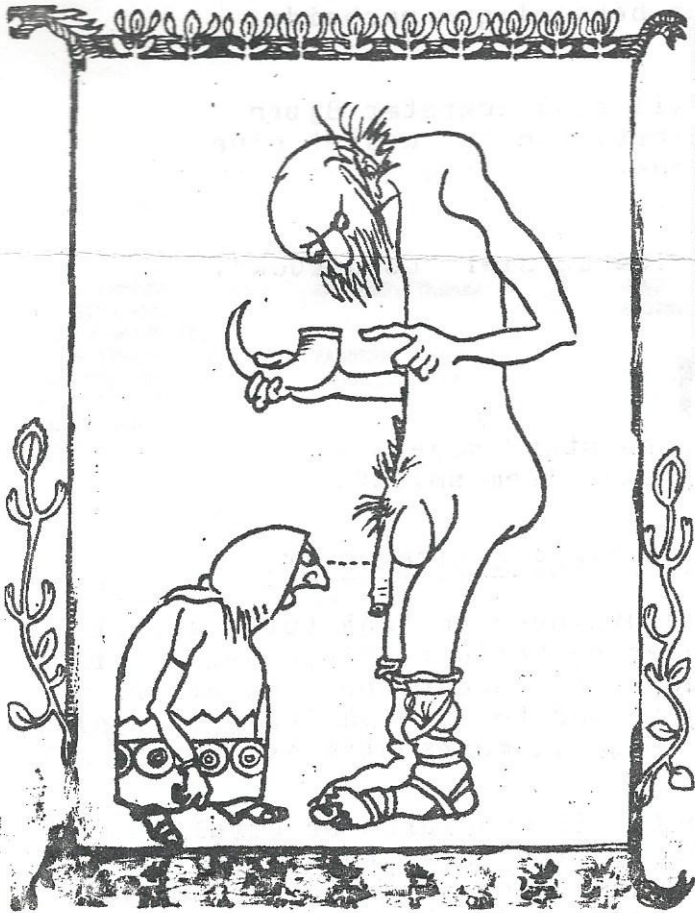
Mange har sikkert lurt på hvorfor man bruker „hun“ om et skip.

En dansk versjon er denne:

1. Må styres av en mann.
2. I ubevoktede øyeblikk tar hun styringen.
3. Skifter navn når hun skifter eier.
4. Er i alminnelighet dyr å rigge til.
5. Koster mer i underhold enn eieren hadde tenkt seg.
6. Kan trekke en mann med seg i dypet.
7. Må males og rigges til før hun går ut.
8. Blir med årene besværlig og vanskelig å håndtere.

Ekstra for å møte på jobben

Et kommunestyre i England har bestemt seg for å gi de ansatte et oppmuntringstillegg på 50 kroner i uken hvis de klarer å møte frem på arbeidet. Man mener at jobben blir mer meningsfylt da, opplyser Daily Express.



Et kone ville yngje opp husbonden sin og kjøpte noko ho trudde var askevatten, men som det synt seg var kokt av hengebjørk.



JUBILANTER SIDEN SIST



BÅTENE:

15 år	Maskinsjef Bjørn Sørø	1. Oktober
	Elektriker Wiggo Jensen	2. Oktober
	Kaptein Th. Svanteson	23. November
10 år	Arbeidsleder Adolf Johannesen	5. Desember

★ VI GRATULERER ★

NYTT FRA KONTORET

Maskinsjef Sigmund Skjelbreidalen har i vel ett år assistert i teknisk avdeling og blant annet holdt orden på sertifikater og tegninger. Han forlot oss 1. desember for å begynne hos Sigval Bergesen D.Y. hvor han regner med å seile ut i nær fremtid. Vi ønsker ham lykke til og takker for behagelig samarbeide.

Innen neste Texaco Tanker kommer ut vil også sekretær Bjørn Gulbrandsen ha gått over i ny virksomhet. Han har kastet sine øyne på finansinstitusjonene og begynner i ny jobb i Christiania Bank og Kreditkasse. Det kan komme vel med å ha bekjentskap innen bankvesenet, og vi ser frem til store og gunstige lån. Texaco Tanker takker for godt samarbeide og sier "Good Luck".

"FLYTEBRYGGER TIL BUNNPRIS"



Slik lød en annonse i Aftenposten for en stund siden. De om har sans for pussigheten tar kanskje frem smilet.

På 3 ukers oppdagelsesferd ombord i M/T "TEXACO STOCKHOLM".

En fredag i slutten av oktober ble beslutningen om "båt tur" satt ut i livet. Utrustet med post, reservedeler og koffert reiste jeg - til daglig medarbeider i innkjøpsavdelingen - til Ghent for å gå ombord i M/T "TEXACO STOCKHOLM". Etter klammeri med tollere på Brüssel flyplass kom jeg omsider ombord hvor jeg fikk hyggelig mottagelse av stuert Vegel.

Neste dag begynte ferden til det ukjente. Et maskinrom er utrolig stort og rommer masse ukjente ting når man ikke har utdanning i den retning. Men etter å ha vandret rundt og sett og samtidig konsultert maskinromsplanen fikk jeg klarere for meg hvordan ting ser ut og fungerer. En dag blandt reservedeler og reserveldelskartotek gjorde også sitt til at forståelsen ble bedre.

Men som bekjent består en båt av mere enn maskinrommet og tiden som fulgte stiftet jeg nærmere bekjentskap med det som skjer på dekk og i stuertdepartementet, så vel i praksis som i teori.

En kaffekopp og hyggelig prat sammen med mannskapet ble det også tid til. Noe som gjorde sitt til en vellykket og lærerik tid, som ble avsluttet med at jeg var med et par dager mens båten lå i dokk i Sandefjord.

Med hilsen Petter Rasmussen.

HVEM



HVOR



SEILER



KODER:

D Disponert
S Syk
SK På skole
F På ferie

A JOUR PR. 1. 12. 1978.

KAPTEIN HANSEN, Helge
OVERSTYRMANN SANDVIK, Norodd
1. STYRMANN BØE, Roar
1. STYRMANN JR. LYSEBØ, Svein
RADIOOFFISER SÆTHER, Thorbjørn
ARBEIDSLEDER MARTINSEN, Kåre
MATROS HOVLAND, Harald
MATROS ARVESEN, Per
MATROS BALTZRUD, Tor
MATROS SKOTNES, Kåre
MATROS SKJELBRED, Roger
LETTMATROS SOLBERG, Hallgeir
LETTMATROS LINDGREN, Kjell
MASKINSJEF AICHER, John
1. MASKINIST NØTSUND, Olav
2. MASKINIST ZETTERSTRØM, Erik
2. MASKINIST OLSEN, Nils
ELEKTRIKER HOVD, Ingolf
REPARATØR GRØNVOLD, Odd
PUMPEMANN ØSTEGAARD, Karsten
MOTORMANN LARSEN, Reidar
SMØRER ISAKSEN, Stein
SMØRER ALSTAD, Endre
SMØRER GUNDERSEN, Nils
STUERT SØVDE, Ansgar
1. KOKK PEDERSEN, Jan
PIKE ARVESEN, Anne
PIKE MALMSTRØM, Ellen
PIKE ROSENVOLD, Anne

T/T "TEXACO AMSTERDAM"
LEVX

M/T "TEXACO BALTIC"
LDSF

T/T "TEXACO BELGIUM"
JXZP

M/T "TEXACO BERGEN"
LEWP

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

JOHANSEN, Kjell
LIA, Arne
ARNESEN, Thomas

RAMBEKK, Leif
LANGEBO, Åge
BYSTØL, Anders

NIELSEN, Jørgen
SILVA DEL GADO, Antonio
MENDES, Satiro
JOHANNESEN, Arild
SOLHEIM, Åge
LUNDEGÅRD, Edvin
ANDERSEN, Rolf
BJORØY, Johan
AAØYEN, Svein
HALMSTEDT, Bernt
HELLE, Olav

ASP, Arne
PEARSON, David
KIMSÅS, Harald
MAYA. CAAMANO, Manuel
SOARES, Loui
MISLE, Jaime
HALBERG, Tor
HALBERG, Morten

SMELROR, Bjørnar
WONG Chi Wing
KRISTIANSEN, Reidar

ESP, Ella
SOLHEIM, Grethe

SANNERØD, Frank
DYB, Ivar
HOVD, Armand
SKJØNSFJELL, John

UELAND, Kjell
LIEN, Palmar

ANDERSEN, Frank
JOHANNESEN, Adolf

EBBESEN, Arild
DAHL, Arild
JOHNSEN, Einar
BAASTAD, Steinar
RAVNINGER, Jan

GRØNNEVIK, Magne
MADSEN, Walter
NORDMO, Magnus
CABALEIRO, Francisco
DALEN, Erik

MARTINSEN, Per

WANG, Ottar
STENSBØL, Johnny

JØRGENSEN, Jan
BAASTAD, May
HOVD, Målfrid
ALEXANDERSEN, Toril

BRANDAL, Petter
POSSMO, Willy
JENSEN, Vidar

BROX, John
KJØLSTAD, Trond
ALTØ, Peder
HØYLAND, Bjarne
BAILEY, Christopher
HAYLEY, Stanley
EVORA, Herculano

RØSOK, Lars

SVANES, Bjarne
NYGÅRD, Arnfinn
OHLSEN, Finn

OLSEN, Ragnar
SIMONSEN, Geir
PAULSEN, Johan
GRØTTING, Henrik B.
SUAREZ, Francisco
FRESCO GARCIS, Juan
EVENSEN, Tor
GRAVE, Gunnar

GRØTTAN, Knut
LAURTISEN, Rolf

HALONEN, Andre
THUESTAD, Helga
HAUGSBØ, Signe
OHLSEN, Wenche

PEDERSEN, Tore
GAARDE, Henry
ELVEVOLD, Ottar

GUSTAVSEN, Kåre

KLEIVANE, Norunn
TAFTØ, Odd

LIEN, Audun
TAKUS, Ahmet

JESSEN, Erik
TANGEN, Ståle
SØRØ, Bjørn
NORHEIM, Steinar
GRANDE, Roald
SULLAND, Thor

KLEFTÅS, Gissur
UTSETH, Kjell
AUNE, Sverre
FRYDENLUND, Magne

REIERSEN, Leif
ANDRESEN, Roy
FINNØY, Ståle
ROEL, Audun
ØVERKIL, Dagfinn

GAARDE, Marili
JØRGENSEN, Else





M/T "TEXACO BOGOTA"
JXHS

M/T "TEXACO NORGE"
LCWN

M/T "TEXACO OSLO"
JXLA

M/T "TEXACO SKANDINAVI"
LEID

KAPTEIN
OVERSTYRMANN
1. STYRMANN
1. STYRMANN JR.
2. STYRMANN
RADIOFFISER
ARBEIDSLIEDER
MATROS
MATROS
MATROS
LETTMATROS
LETTMATROS
JUNGMANN
MASKINSJEF
1. MASKINIST
2. MASKINIST
2. MASKINIST
MASKINASSISTENT
ELEKTRIKER
REPARATØR
PUMPEMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
SMØRER
STUERT
1.KOKK
KOKKASPIRANT
PIKE
PIKE
PIKE
PIKE
HJELPEMANN
HJELPEMANN

STALLVIK, Gunnar
OTTESTAD, Leiv
NILSEN, Odd

ALEXANDERSEN, Øivind
EIKELAND, Jan
OLSEN, Oddvar
KIVISTO, Rauni
PAUL, Wilson
OROZCO, Jose
VANVIK, Finn
RAVNA, Svein

ENGELI, Gunnar
ENGBRETTSEN, Jan
IVERSEN, Rolf

LJONE, Steinar
JENSEN, Wiggo
PETER, Mihaly
ERIKSRØD, Jørgen
SØRENG, Per
REYES, Herman
FERNANDES, Serafin
NAZARENO, Abraham
HALSE, Ingemund
EDVINSEN, Stig

BERG, Sonja
OLSEN, Joan

HOLT, Jonas
HELBERG, Knut
TOTH, Harald
JOHANSEN, Jon

GULBRANDSEN, Per
ØSTVANN, John
WAHL, Rolf
SEPPENEN, Jan
KARAMAN, Must
RODRIGUEZ, Washington
HANSTAD, Jon
RAMSDAL, Kai
STØRDAL, Øivind
ERIKSEN, Erling
SØRVIK, Dagfinn
ROGNE, Karsten

ANDRESEN, Jan
PETERSEN, Arnljot
VERAAS, Ole
PAULSEN, Harald
ENGET, Gunnar
JACOBSEN, Hans
HERLAND, Øivind
KJØRSTAD, Bjarne
BRUSTOL, Hillbert
BONENG, Lars
PETERSEN, Ingrid

ANDERSEN, Sverre
HERNANDEZ, Domingo

KONNESTAD, Yngvar
GJERDE, Georg
HUSVEGG, Erik
ASP, Leonard

AASMUNDSEN, Karin
OPSAHL, Trygve
DEMIRTAG, Hamit
DULGER, Ali
BUCETA, Juan
JOHNSEN, Jens
EVENSEN, Claes

RØSTAD, Thor
HANSEN, Tor
BORGE, Haakon

BJØRNSEN, Leif
GUNDERSEN, Tor
TEVELDAL, John
HANSEN, Arne
SIMONSEN, Kjell
JØRSTAD, Terje
DOMINGUES, Jose
WILLMANN, Per
ROSSMO, Kåre
SMELROR, Henry

HANSEN, Ester

JOHANSEN, Ragnar
HAUGEN, Tom

LINDTNER, Olav
SKARSVÅG, Torbjørn
MØRKESDAL, Roald

ROSSELAND, Per
WINDING, Karen
LØBERG, Vidar
HENRIKSEN, Carl
VAAGAN, Olav
LAPPEBAKKEN, Ola
KNAPKØLEN, Pål

BÅDE, Oddbjørn
NODELAND, Bjarne
DITTMANN, Trygve
LIABØ, Norvald

SKOGHEIM, Bjørn
STORMYR, Bjørn
ONG, Fun Ean
RØNNE, Johan
CHICHESTER, Gaston
BRASTAD, Per
MATHISEN, Hugo
PETERSEN, Tom
PETERSEN, Nils
MATHIASSEN, Kenneth

FLOTE, Åse
MYRMEL, Inger
LØBERG, Astrid
PETERSEN, Åse

FOLK I LAND

KAPTEINER:

BAKKE, Idar (D)
BRATH, Otto (D)
EINVIK, Sverre (D)
FLØ, Svein (D)
GRANLUND, Ove (F)
HELMERSEN, Halvdan (F)
HORSENG, Rindulf (D)
MELSLAND, Louis (D)

OVERSTYRMENN:

APOLD, Oddvar (D)
JARNES, Asbjørn (F)
PAULSEN, Willy A. (D)
RØED, Bernard (K)
RØRVIK, Ivar (K)
STØLANN, Alf (D)
VIK, Sverre (D)

1. STYRMENN:

AURSTAD, Dag Astor (D)
EJELLAND, Hjalmar (D)
CARELAND, Martin R. (F)
GULBRANDSEN, Thore (D)
GAARDE, Kjell (D)
HOLDEN, Arne K. (F)
LIEN, Steinar (SK)
MISJE, Jon (S)
RAFAELSEN, Idar (F)
SAGEBAKKEN, Terje (SK)
SOLBERG, Odd E. (D)
SØBSTAD, Einar (SK)

2. STYRMENN:

BRANDAL, Morten (SK)
BÆVERFJORD, Odd (S)
BAADE, Jarle (SK)
SEM, Dag (D)

RADIOOFFISERER:

EJERKAN, Rolf W. (D)
ELIASSEN, Arne (D)
JENSEN, Eva Marie (D)
LARSSON, Gro (SK)
MATHISEN, Martin (D)
PETERSEN, Wenche (K)
SANDBERG, Unni (F)

MASKINSJEFER:

ABRAHAMSEN, Børge (D)
BORGENSEN, Hans (D)
FRØITLAND, Kjell (S)
JOHANSSON, Arne F. (F)
OPHAUG, Trond, (D)
PEDERSEN, Rasmus (D)
SCHEFTE, Andreas (D)
STRANDELID, Torkel (D)
TØRUM, Bjørn (D)
WETLESEN, Erling (D)

1. MASKINISTER:

GUSTAVSEN, Kjell Lie (F)
HAUGEN, Dagfinn (D)
HEINE, Günther (SK)
LARSEN, Hallvard (F)
LUND, Manfred (F)
SIMONSEN, Sverre (SK)
THUE, Axel Otto (F)

2. MASKINISTER:

BREVIK, Odd (SK)
HANSEN, Øystein (D)
HUSTAD, Viktor (D)
JENSEN, Otto Marius (D)
JOHANSEN, Kjell A. (SK)
LØKEN, Vidar, (F)
SUNDET, Asle (F)

3. MASK./MASK.ASS.:

STORLI, Arne (F)

ELEKTRIKERE:

ELIASSON, Sven (F)
HARNES, Eldar (S)
LARSSON, Terje (SK)
NAZARENO, John (F)
SVEEN, Arne Rolv (D)

STUERTER:

BJARKHAUG, Svein (F)
EJERKAN, Alf S. (D)
DALBY, Pål (D)
VEGEL, Ragnar (D)

1.KOKKER:

BERNHOF, Albrigt (F)
EIDNES, Britt Marit (F)
EIDSVIK, Øistein (F)
LI, Van Nin (F)

ARBEIDSL./TOMMERMENN:

LEIRSKAR, Asbjørn (F)
RUUD, Harry (S)

PUMPEMENN:

MYRVIK, Bjørn (D)

