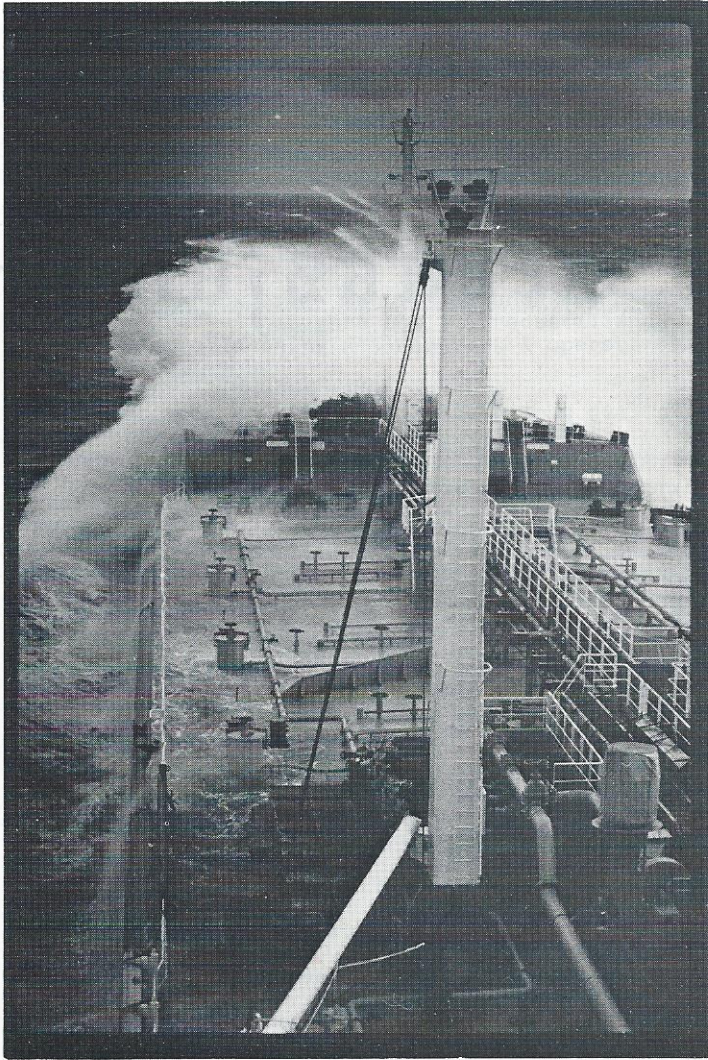


TEXACO
texaco tanker

NR. 4-1980



M/T "TEXACO STOCKHOLM" I VINTERVÆR



texaco tanker

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

REDAKSJONENS ADRESSE: Texaco Norway A/S
Postboks 1680, Vikå
OSLO I
Tlf. 418685

★ I Redaksjonen ★



REDAKTØR: Nina Rudi Krøtø



REDAKSJONSSEKRETER OG FOTOGRAF: Endre Ording Sund



LAY OUT: Morten Riis

Av innholdet nevner vi:

- s. 4 - Ny givende uke på Lysebu
- s. 6 - LOOP - Rett rundt hjørnet
- s. 8 - Texaco Tanker på besøk
- s. 11 - Crude oil washing
- s. 13 - Våre gamle båter
- s. 17 - Besøk M/T "TEXACO NORGE"
- s. 18 - South Sabine Point
- s. 19 - Reisebrev fra T/T "TEXACO AMSTERDAM"
- s. 20 - Personell
- s. 22 - Inntrykk fra M/T "TEXACO STOCKHOLM"
- s. 25 - Texaco Norway's "KGB"
- s. 26 - Besøk ombord i M/T "TEXACO BOGOTA"
- s. 28 - Kaptein Sverre Einvik 50 år
- s. 30 - Gammel nykomling i Texaco Norway A/S

* Fra redaksjonen *

På en rekke områder går utviklingen for tiden så raskt at det kan være et problem å konstatere hvor vi egentlig befinner oss idag. Innen oljebransjen har vi i Texaco Norway A/S som transportører av olje denne situasjonen.

Fraktmarkedet har i en periode vært meget "nervøst". De kortsiktige virkningene på markedet av krigen mellom Iran og Irak har ikke vært særlig store ettersom flere av "Gulf-statene" og da særlig Saudi-Arabia raskt økte sin oljeeksport. Pr. idag er situasjonen langt mer uklar ettersom produksjonen igjen er senket med ca. 2,3 mill. barreler pr. dag. Dette tilsvarer at behovet for tonnasje blir ca. 25 mill. dwt mindre enn normalt i dette området.

Regnskapsmessig kommer vi imidlertid tross i det "nervøse" markedet til å levere et brukbart resultat for 1980. De endelige tall er fortsatt ikke klare - men vi vil ende opp med regnskapsmessig ballanse. Det må betegnes som tilfredsstillende særlig sett på bakgrunn av den belastning det har vært å operere en VLCC i dagens lave marked.

Positivt har det vært for redaksjonen at bidrag til Texaco Tanker fortsatt "drypper" inn fra båtene. Redaksjonens rop om støtte og hjelp fra våre skip har blitt hørt. Enkelte av innleggene vi har fått inn vil vi presentere i neste Texaco Tanker.

Texaco Tanker kjørte for ca. 20 år siden en intervjuserie hvor vi besøkte "berymte" personer innen vårt rederi i deres hjemmemiljø. Etter sterkt press fra abonnentene setter vi nå igang på ny. Jeg tok turen til Haugesund og rapport fra første besøk kommer i dette nr.

Til slutt vil redaksjonen ønske dere alle et GODT NYTT ÅR. Takk for samarbeidet i 1980. Jeg regner med at vi ved å fortsette samarbeidslinjen i Texaco Norway A/S også neste år vil kunne levere en totalinnsats det står respekt av.

Endre Ording Sund



NY GIVENDE UKE PÅ LYSEBU

Så har det altså skjedd igjen - Rederiråd nr. 19 er avviklet. Tyve representanter fra våre 9 skip var tilstedet på Lysebu hotel utenfor Oslo i uken 9-14. november. Det ser ut til at Rederirådet nå har funnet en ny og "livligere" form ettersom de fleste av representantene kommer frem med i alle fall en del av det de har på hjertet. Det at enkelte representanter har forlest seg på ordtaket "tale er sølv, men taushet er gull" har vært Rederirådsmøtenes store "svøpe".



Nå har det altså kviknet litt til og det tror jeg kommer av tre hovedgrunner:
 1. Antall deltagere har økt til to fra hver båt.
 2. Arrangementet er lagt opp med henblikk på å få frem folks egentlige mening, og

3. Representantene er nå langt friere og ivrigere.

Referat fra møtet er utsendt så jeg skal ikke nevne detaljer her. Kort vil jeg likevel nevne noen saker som vi nå håper er "løst og begravet" for i alle fall en periode:

Alternering nye/gamle båter. Her anbefaler rådet at maskinoffiserene på Horten-båtene ser med velvilje på forespørsel fra maskinoffiserene på de eldste båtene vedr. EO - erfaring. Dette kan i praksis løses ved at maskinoffiserene fra de eldste båtene tjenestegjør en 10-ukers periode ombord i Horten-båtene for deretter å returnere til sine opprinnelige skip.

Felles vaskeri-tillegg på samtlige skip ble diskutert. Rådet anbefaler at vaskeritillegget på samtlige skip fastsettes til kr. 1400,- pr. mnd. med virkning fra 1/12-1980.

Når det gjelder bruk av uniform sluttet rådet seg enstemmig til den policy som rederiledelsen har lagt opp til i sitt unummererte sirkulære vedr. samme sak



Det skal nå nyttas uniform av samtlige offiserer i hver havn. Rederirådsrepresentantene vil sørge for at dette blir fulgt opp ombord.

En rekke andre saker var oppe under konferansen, men disse er utførlig kommentert i referatet.

Under Rederiråd nr. 19 var fire av deltagerenes koner til stede. Det var hyggelig at de var der og endel ideer/tanker fra konene vil vi arbeide videre med. Det er innlysende at uten en fornøyd "havfrue" så er det vanskelig for mannen å fungere optimalt i sin arbeids-situasjon.

Vi pleier ved hvert Rederirådsmøte å arrangere et "Texaco-treff" hvor vi har en "kjendis"- foredragsholder. Denne gang hadde vi fått konservator Bård Kolltveit fra Sjøfartsmuseet til å fortelle om norsk cruisetrafikk i tiden 1800-1900. Han kåserte så fengende om dette tema at selv vår lokale "konservator", Loyd Granlund, var helt imponert.

Neste Rederiråd vil sansynligvis gå av stabelen 31.mai - 5.juni 1981.



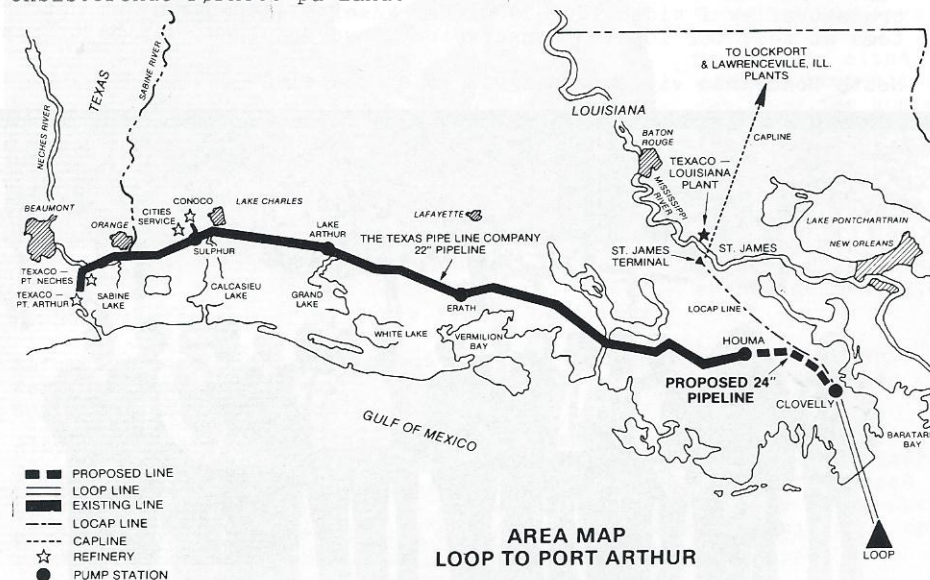
Kaptein G.Gjerde, mask.sjef B.Nodeland, stuert I.Halse, mask.sjef A.Schefte, overst.mann K.Arntsen, kaptein S.Flø, kaptein T.Pedersen, dir.P.Sundby, mask.sjef B.Tørum, mask.sjef J.Aicher, kaptein T.Svante-son, mask.sjef T.Opphaug, kaptein I.Konnestad, kaptein W.Fossmo, mask.sjef H.Borgersen, 1.maskinist N.Olsen, mask.sjef E. Wetlesen.

Endre Ording Sund

LOOP - RETT "RUNDT HJØRNET"

I februar 1981 vil den første supertankeren fortøye til en av de tre laste/lossebøylene tilhørende Louisiana Offshore Oil Port (LOOP). Bøylene ligger ca. 19 nautiske mil utenfor Louisiana. Når denne supertankeren kommer inn vil det revolusjonere laste-losseoperasjonene i USA. Hittil har det ikke i noen amerikansk havn vært mulig å ta inn VLCC/ULCC'ere. Loop-anlegget tillater båter på hele 90 fot dypgående å komme inn.

Hittil har en losseoperasjon vært gjennomført ved hjelp av flere små tankere "transshipment-vessels", som har tømt den store VLCC'eren og dette har minst tatt 6 døgn. Skip som anløper LOOP vil losse på under 36 timer. Oljen blir så pumpet fra bøyen og inn i Texaco's eksisterende rørnett på land.



Tegningen er en oversikt over LOOP-anlegget.

Dimensjonen på rørledningen er hele 56 tommer diameter. I dette rørsystemet vil det etter ca. 2 år gå 2,5 VLCC-laster pr. døgn eller ca. 4 millioner barrels pr. døgn. Texaco eier en andel på 26% av LOOP-anlegget.

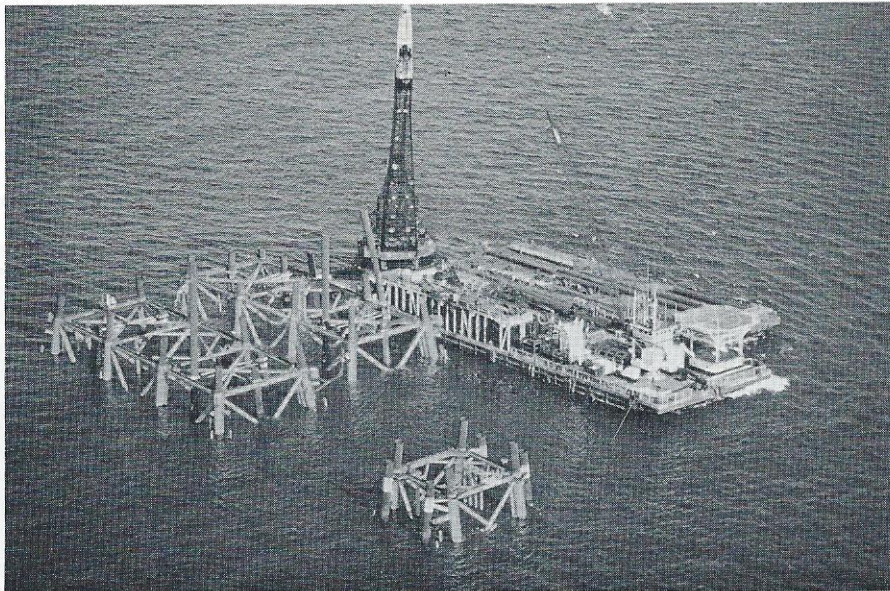
Innsparingen for Texaco i forbindelse med åpningen av anlegget er kalkulert til ca. 1 milliard NOK pr. år. Dette er selvsagt store beløp, men så er det da også investert mye i anlegget. En regner med at over 33 skip vil anløpe bøylene allerede i 1981. De elektrisk drevne pumpene som skal pumpe oljen fra bøylene og inn i de store saltgruve-lagrene er på ca. 7000HK. De to turbinene som er nødvendig for å generere elektrisk kraft til pumpene er like store som maskinene i et 747-jetfly.

Lagrene er 8 enorme saltgruver og hver vil kunne ta ca. 6 VLCC-laster. Når det så blir behov for oljen pumpes det saltvann inn i gruvene og oljen som er lettere vil flyte opp.

Både bøyene og LOOP-plattformen er allerede på plass. Rørledningen er lagt ut og hoveddelen av det gjenværende arbeidet er utgraving av saltleiene.

"Vi må få alt til å virke på en gang" ,uttaler en LOOP-representant. "Det er akkurat som en kjøkkensjef som skal servere et stort måltid. Alt må være klart samtidig for at måltidet skal bli vellykket".

Endre Ording Sund



LOOP-PLATTFORMEN UNDER INSTALLASJON 18 NAUTISKE MIL UTENFOR KYSTEN. PLATTFORMEN ER FERDIG CA. 1. JANUAR 1981.

MASKINSJEF MED MANGE BALLER I

LUFTEN

Noen ord rinner meg i hu fra boken "En Cicerone" idet jeg går ut av flyet i Haugesund : "Se saa, naa har vi da klarert den lange Flekkefjord og expederet vor Frokost i ro og mag, du burde prøve en uskyldig bitter, det er et universalmiddel maa du vide, i paa-kommende tilfelde..... thi nu bærer det avsted igjen ud paa det grumme hav. Vi er ude av Hitterøesundet og snart kan jeg som "pyntelig" Haugesunder ønske deg velkommen i vort rige".

Tankene får ikke vandre langt, "araberhøvdingen" selv, maskinsjef Rasmus Pedersen, har møtt opp som velkomstkomite på flyplassen. Haugesunds dialekten bryter patriotisk igjennom mine filosofier; "Velkommen til denne jordens perle".



Maskinsjefen viser at han har fulgt med under sine opphold på brua, for han loser meg trygt gjennom Haugesunds særpregede gate-system.

Familien Pedersen står det på døren til et trivelig hus 5 min. utenfor sentrum. Fru Solveig møter oss i døren - hun er reinkarnasjonen av den "typiske Bjørnsonske" kvinne, varm, trygg og selvsagt helnorsk lyshåret med blå øyne. Den hjemmeverende husmor er

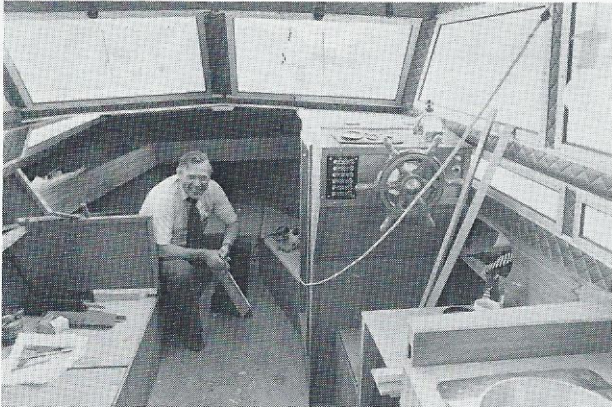
den uunværlige "ballfordeleren" i hjemmet mener fru Solveig- og har dermed, allerede før vi har satt oss til et veldekket frokostbord, avfyrt første bredside mot kvinnesakens felttog. Hun forteller under frokosten om de resterende medlemmer av familien: Reidun (20) som jobber i et av byens magasin, Astrid (16) som går i 9.klasse og jobber som barnepasser om kvelden og Ingebjørg (15) syerske in spé.

Maskinsjef Rasmus Pedersen startet sin karriere til sjøs i Haugland og Mosvolds Rederi (50-66) Han har glimtet i øyet når han forteller om sine og andres mange meritter til sjøs. Navnet Rasmus har ikke alltid vært så lett å bære ute - ikke mindre enn fire tankskips-kollisjoner opplevde han i sin tid i Mosvolds rederi. Etter den 4de "narrow escape" sa han takk for seg og startet i Texaco Norway A/S.

Hos oss har han seilt som maskinsjef ombord i Brasil, Nueva Granada, Britannia, Bogota, Norge, Pembroke, Oslo og nå tilslutt "Texaco Stockholm".

Jeg synes 10 uker ute - 10 uker hjemme -systemet fungerer utmerket sier fru Solveig. Maskinsjefen sier seg helt enig i det. Nå kan fritiden planlegges mye bedre samtidig som stabiliteten blant offiserene er blitt mye bedre ombord. Personalpolitikk er "å tenke fremover og være offensiv- ikke å låse seg fast i hvordan det en gang var". Pedersen mener videre at idag er kampen om kvalifisert personell så hard at personalpolitikken må være offensiv. Poenget må være å få de ansatte til å føle at de "skylder deg noe" - de individuelle behov må tilfredstilles. Det er ingen enkel oppgave en leder ombord står overfor idag.

Etter frokost går vi ut i haven for å "inspisere" familiens stolthet-selvbyggerprosjektet SARR I - en Enes 25 fots motorbåt. I 3 år har Rasmus kjempet mot høvel, sag og hammer, nå begynner vi å bli venner sier Rasmus stolt. Det har han også all grunn til å være, snekkerarbeidet er førsteklasses utført. Båten er nesten ferdig og den vil bli sjøsatt i løpet av våren. Maskinen er en 36 HK diesel - noe mindre enn de 12000 HK som "Texaco Stockholm" er utrustet med.



Ved siden av selvbyggerprosjektet er det den 20 år gamle "snekka" som er i krittuset hos Ramus. Den ligger fortløyd utenfor hytten ved Bleivik 30 min. nord for Haugesund. Vi tok en rask biltur ut og i en idyllisk vik fant vi hytta. Vår fotograf som har bodd på Vestlandet ble våt i øyekroken når han fikk se denne "vestlandsidyll", beliggende helt ute i havgapet mot Sletta og Espevær og med kart over

hemmelige fiskeplasser oppslått på veggen. "Det er nærmest så du føler det napper før du er ute i båten", fortalte Rasmus. Foran hytta har han bygget sin egen lille slipp for "flåten".

Han er en mann med mange baller i luften - av og til for mange synes fru Solveig. Når båtene er stelt går resten av fritiden hjemme med til "laboratorieøvelser" i verkstedet i kjelleren (gamle plenklippere, biler, etc. som blir tauet inn fra nabolaget og etterhvert blir som nye). "Jeg ønsker å ha noe å stelle med som pensjonist også derfor lar jeg myntsamlingen og teskjesamlingen foreløpig ligge urørt", forteller han oss.

Den strake motsetning hjemme har han i "Norges lateste katt"- NUSSE. Den ligger imidlertid ikke på latsiden når det gjelder å produsere avkom. To ganger i året er det fast rutine med kattunger, ikke rart hun er rolig ellers.

Etter en herlig middag sammen med familien Pedersen hvor menyen var sjømannskost og eplekake med krem, sier Texaco Tanker takk for besøket til fru Solveig, barna og høvdingen selv. Vi skjønner Rasmus Pedersen så godt når han med sitt gutteaktige glimt i øyet sier han gleder seg som en unge hver gang han skal hjem til sitt "Mekka" etter 10 uker ombord. Han trives med livet både ombord og i land og det smitter over på oss andre.



RASMUS PEDERSEN FORTELLER OM EN AV FISKEPLASSENE VED ESPEVÆR.
I BAKGRUNNEN "HYTTA" SOM LIGGER IDYLLISK TIL NORD FOR HAUGESUND.

Endre Ording Sund

LASTEN SOM VASKEMIDDEL - CRUDE OIL WASHING -EN MÅTE Å BEKJEMPE FORURENSNING.

"COW" - CRUDE OIL WASHING - ER I DAG BLITT ET BEGREP INNEN SHIPPING, OG BETYR FRITT OVERSATT "RENGJØRING AV TANKER MED LASTEN (CRUDE-OLJEN) SOM RENGJØRINGSMIDDEL".

Alle skip som fører jordolje -Crude oil - i bulk må fra tid til annen gjøre tankene rene. Dette for å fjerne de sedimenter som dannes under lastereisene, og som, om de ikke blir fjernet, til slutt vanskelig-gjør eller i verste fall umuliggjør skipets normale laste- og losse-operasjon. Dessuten vil sedimenter som får ligge fra reise til reise, stjele nyttevolum og dermed transportkapasitet.

I dag foregår tankrengjøring normalt til sjøs under ballastreisen med vannvask. Tankene spyles innvendig med spesielle tankvaskemaskiner som noen ganger er fast montert, men i de fleste tilfeller benyttes mindre transportable enheter, som heises opp ned etter et bestemt mønster. Dette for at alle flater i tankene skal dekkes og rengjøres.

Felles for alle metoder for tankrengjøring med vann er at det dannes enorme mengder med vaskevann forurenset med olje. Selv om en lar vannet resirkulere til tanken som skal vaskes, er det ikke uvanlig med vaskevannsmengder blandet med olje - såkalt "slop" - på 6.000 -10.000 tonn for en VLCC. Dette vannet behandles ombord etter den såkalte "Load on Top"-metoden. Dette vil igjen si at vannet og oljen separeres i skipets sloptanker før det rene rensede vaskevannet slippes overbord.

HINDRER FORURENSING

Selv om innføring av teknikken med "Load on Top" har medført betydelig redusert forurensing av verdenshavene, er det helt klart at metoden ikke på langt nær er fullkommen. Mye olje pumpes dessverre overbord med vaskevannet. Verken myndighetene, eller rederiene har i dag noen mulighet til å føre direkte kontroll med hvordan "Load on Top" praktiseres og hva som slippes overbord fra de tusener av tankskip som trafikerer havene. Med all respekt for skipsbesetninger og rederier som ønsker å gjøre en god jobb er det fortsatt mange som i ren uforstand eller av andre grunner pumper langt mer olje i havet enn nødvendig.

Som en erkjennelse av dette faktum har FN's maritime organisasjon IMCO - Inter-Governmental Maritime Consultative Organization - besluttet at alle "nye" skip på 20.000 tonn dødvekt eller derover som frakter crude-olje skal være utstyrt med adskilte ballasttanker samt være utstyrt for vasking av tankene med lasteoljen. Med nytt skip menes her skip med byggekontrakt inngått etter 1/6 1979 eller kjølstrukket etter 1/1 1980 eller levert etter 1/6 1982. Eksisterende tankskip over 40.000 tonn dødvekt må enten installere COW eller ha separate ballasttanker. IMCO's mål er at alle tiltak skal gjelde fra 1.juli 1981.

VASKING MED OLJE

"Crude oil washing" eller COW som det heter i dagligtale er som tidligere nevnt rengjøring av tankene i crudeoljetankere med laste-oljen. Prinsippet er at man i stedet for å vaske med vann resirkulerer lastolje til tankene for rengjøring. Dette betyr derfor at rengjøring må foregå før, og eventuelt under, sluttlossingen av oljen og være avsluttet innen den siste rest av lasten forlater skipet.

Ingen tankvask skal i prinsipp foregå til sjøs som beskrevet for vannvask. Det skal foretas en lett vannspyling av de tanker som skal inneholde ren ballast (arrival ballast).

I praksis gjøres COW ved at olje tilføres tankspylemaskinene med et trykk på fra 8 til 10 bar. Trykket tas enten fra en pumpe spesielt beregnet for dette formålet eller, hvilket er mest vanlig at den nødvendige oljemengde tas fra lasteoljepumpenes trykkside. Dette forutsetter selvsagt at leveransetrykket fra pumpene er over det foreskrevne minimumstrykk maskinene krever (som normalt er 8 bar). Dersom dette trykket ikke kan holdes, f.eks. ved for lavt mottrykk på mottagningsstasjonen, må et høyere trykk skaffes tilveie enten ved strupning ombord, eller ved at én, av som regel fire lastepumper, reserveres for tankvask.

NØYTRALGASSANLEGG

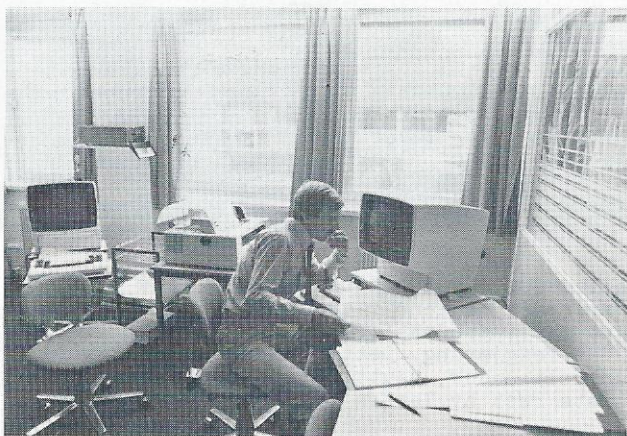
Alle skip som installerer COW må være utstyrt med IGS. IGS står for Inert Gas System, eller på norsk Nøytralgassanlegg. En absolutt forutsetning for COW er et positivt nøytralgassstrykk i tankene, og det er klart spesifisert i reglene at måling av tankatmosfæren skal gjøres før vasking kan begynne.

Selv om ideen om og bruk av COW ikke er ny, er det først i de senere årene at denne teknikken er mer alment brukt. Større ferdighet ombord, og ikke minst større forståelse for vasketeknikkens muligheter vil ganske sikkert føre til nye og forbedrede COW-anlegg i fremtiden.

(Dette er et sammendrag av to artikler i NSFI-nytt av siv.ing.Per Hatlen)

MIDAS-TERMINALEN I DRIFT

Texaco Tanker bringer her et bilde av vår nye Midas-terminal. Terminalen er fysisk plassert i Stortingsgt. 30 på det tidligere kontoret til J.Disch Pedersen, som har flyttet ned i 4.etasje. Midas eller Marine International Data Assessment er et datasystem



COMPUTER-ROMMET I STORTINGSGATEN

for kontroll/oppfølging og rasjonell utnyttelse av skipenes drift. Texaco Tanker kommer til å bringe mere stoff om Midas i tiden fremover. Foreløpig får vi nøye oss med å gratulere at "Texacolinjen" til London, New York og Monaco er åpnet og at alt virker som det skal.

Datasystemer gir store muligheter, men medaljen har også en bakside, linje-leien kommer på over kr. 200.000,- pr. år for Texaco Norway A/S.

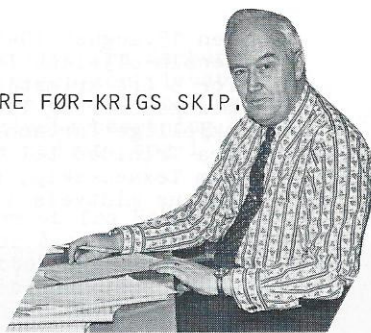
E.O.S.

VÅRE GAMLE BÅTER AV LOYD GRANLUND

HER KOMMER NESTE KAPITEL I FORTELLINGEN OM VÅRE FØR-KRIGS SKIP.

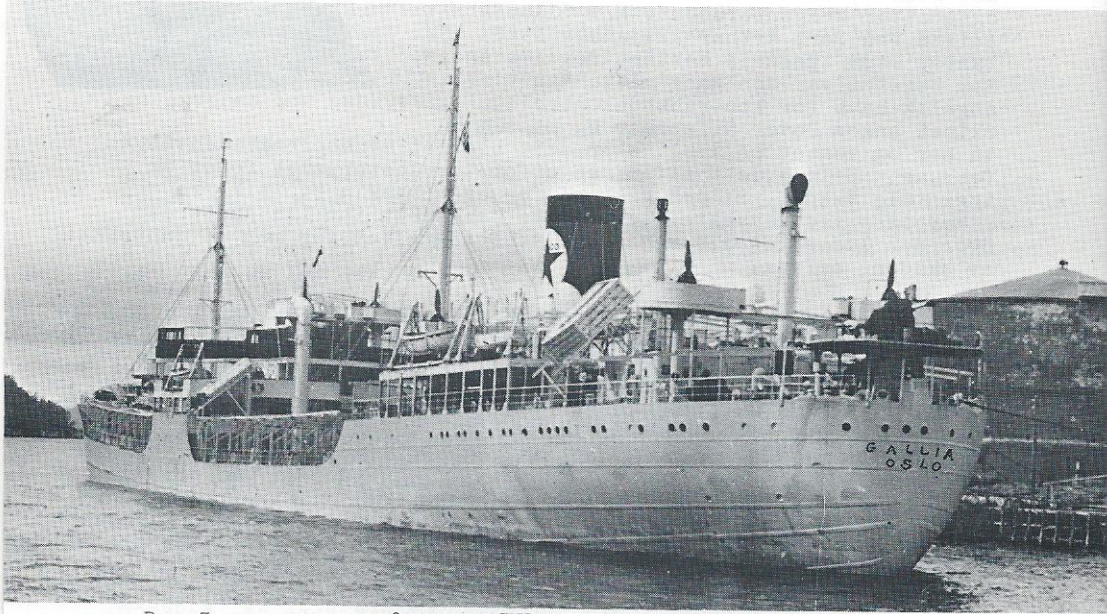
Den 20. juni 1939 var M/T "GALLIA" klar for avgang fra verkstedet i Hamburg og dette skulle vise seg å bli et meget heldig skip. Det seilte vesentlig i Atlanterhavsfart også etter krigsutbruddet. M/T "GALLIA" seilte fra Port Arthur 22. januar 1940 lastet med flybensin bestemt for Amsterdam. Som regelen var den gang måtte man via engelsk havn for kontrabandekontroll.

Skipet ankom Dover 9. februar og mens man lå her og ventet på å bli ekspedert ble det minesprengt den 11. februar. Heldigvis traff minen utfor tørrlasterummet forut og ingen ble skadet. Skipet gikk så for egen maskin til sikrere ankerplass ved Ramsgate. Herfra ble den slept inn til Amsterdam hvor den losset og ble reparert. Av fotografiet får man et inntrykk av skadens omfang.



Den 15. mars var skipet igjen sjøklart og forlot Amsterdam for å laste i Port Arthur. Under krigen kom "GALLIA" til å seile 74 ganger over Atlanteren med flybensin og fly i kasser på det ekstra spardekket som var montert ombord. I konvoiene til å begynne med var farten bare ca. 8-9knop, "GALLIA" kunne 13,5 knop. Tyske ubåter lurte ute i Atlanteren, men man tok sjangsen i tåke og usiktbart vær og kjørte fra konvoien for full fart. Dette var ikke bra på en måte og det så lenge ut til å bli krigsrett mot offiserene, men når dette endelig kom på tale hadde skipet i mellomtiden utført så fin innsats at saken ble henlagt. Isteden kom daværende kong Haakon 7 og kronprins Olav samt den frie norske regjering etc. i 1944 ombord for å hylle offiserer og besetning samt dekorerte de.

Den 15. august 1945 kom M/T "GALLIA" til Steilene utenfor Oslo med bensin-oljelast fra London. Gjensynsgleden var stor, til tross for 5 års krigstjeneste så båten meget pen ut, men var noe "krigersk" med kanoner og luftvernsskyts. Skipet fortsatte tjenesten i forskjellige farvann, i lenger tid fraktet det petroleumsprodukter fra Trinidad til Tocopilla i Chile og mot slutten av tjenestetiden som Texaco-skip, seilte den med crudeolje fra Puerto La Cruz, til Manaus midtveis inne i Brasil.



Den 5. november 1958 kom M/T "GALLIA" til Cardiff med last fra Trinidad og etter utlossing ble skipet overlevert til sin nye eier. Det fikk gresk flagg og ble omdøpt til M/T "ELIAS" som det het til det endte sine dager ved skipsopphuggeri i Bilbao.

Vel blåst M/T "GALLIA" etter strålende innsats.



KONG HAAKON,
KRONPRINS OLAV
OG KAPTEIN
REIDAR HENRIKSEN

Siste skip i denne serie var M/T "ITALIA" som seilte fra Hamburg den 31. juli 1939. Dette skip fikk desverre en meget kort levetid. Allerede 14. juni 1940 møtte det sin skjebne utenfor Englands kyst, en tysk torpedo satte skipet i brann. 19 av skipets besetning omkom, faktisk hele maskinbesetningen, 16 overlevende reddet seg i to av livbåtene.

Neste nybygg var M/T "SKANDINAVIA" som ikke kom ut fra Hamburg før 5. januar 1940. Det kom da veien om Oslo for å ordne forskjellige formaliteter på grunn av strenge kontroller etter krigsutbruddet. Skipet var således det første av rederiets skip som anløp Oslo, hvilket ga anledning til mye fint besøk ombord, bl.a. av daværende kronprins Olav.

Også M/T "SKANDINAVIA" seilte heldig under krigen og kom til å seile mye i Stillehavsfart. Mest kjent er det vel at skipet kom til å være med under kampene da amerikanerne den 1. april 1945 angrep den store og meget viktige øya Okinawa i Stillehavet. Her hadde japanerne en stor flåte og flybase. "SKANDINAVIA" ankret opp sammen med andre forsyningskip så nær kysten som mulig og pumpet i land drivstoff til tanks, etc. Alle tankanlegg var jo ødelagt og det var nok svært lite hyggelig å ligge slik solid forankret/fortøyd lastet med brennbare saker og ha krigen rundt seg på alle kanter, ikke minst alle bombe- og jagerflyene. Alt gikk imidlertid bra og "SKANDINAVIA" var en trofast tjener til 1958 da det kom hjem og la opp i Sandefjord 20/10. Det ble utbudt for salg, men interessen var ikke stor for skipet og den 22. juni 1960 ble det slept til Grimstad og hugget opp, ja-ja, spiker trengs også.

Siste nybygg i Hamburg i 1940 ble M/T "NUEVA ANDALUCIA". Den forlot verkstedet 15. mars og kom til Norge for klarering etc. det hele var ganske problematisk. Prisene hadde jo etterhvert gått opp og disse to siste skipene ble betalt med kr. 5.500.000.

M/T "NUEVA ANDALUCIA" ble satt inn i konvoyfarten på England, men skulle foreløpig ikke få så lang tjenestetid. Under snøstorm i slutten av mars 1942 lå en stor konvoy utenfor Halifax i Canada og ventet på eskortefartøyer for overfarten til England. Da kom det melding om at tyske ubåter opererte i farvannet og at skipene måtte søke til havn så fort som mulig. M/T "NUEVA ANDALUCIA" var da så uheldig å kjøre på et skjær, det begynte å brenne og skipet brakk i to. Forskipet gikk tapt, men akterskipet ble reddet, maskineri, pumperom etc. var intakt. Heldigvis gikk ingen menneskeliv tapt. Senere ble akterskipet tauet til New York der man forsøkte å ta vare på det best mulig. I 1946 ble det tauet videre til Newport News hvor man bygget nytt forskip og den 28. februar 1947 var skipet påny klar for nye oppgaver, det var det blitt litt større enn opprinnelig. Hvor meget denne ombyggingen kom på kjenner jeg desverre ikke til, men den oversteg antagelig det beløpet skipet kostet som nytt.

M/T "NUEVA ANDALUCIA" seilte nå trofast i mange år med last fra Port Arthur - smøreolje og bensin fra Trinidad til forskjellige havner i Brasil. Ja tiden gikk, alderen viste seg også på dette skip, det var jo lenge før sandblåsing og maling av lastetanker var kommet på tale. Den 29. november 1961 kom det for egen maskin til Grimstad, hvor det skulle gå til spiker. Det en gang så vakre skip virket noe redusert da rederiets skip i mellomtiden var blitt malt med svarte skrog. Tiden forandres og utviklingen går fremover, men de gamle Texaco-skipene var nydelige å se på. De ville vel være for kostbare i drift idag med så fine, lyse skutesider nå som båtene ligger til kai så ofte.

Men selv om disse to siste skip er gått over i historien så er da noe av hovedmotorene bevart. Hvert av skipene hadde 2 stk MAN hovedmotorer, hver på 8 cylindere. På maskinistskolen i Arendal er 4 cylindere fra M/T "NUEVA ANDALUCIA" og M/T "SKANDINAVIA" s 32 cylindere bygget opp som en motor, riktignok bare halvparten så stor som en av de opprinnelige. Jeg har fått vite at man har plukket det beste fra begge skip og montert det sammen, så noe fra begge skip's hovedmotorer er således tatt vare på.

I Hamburg gikk nå byggeprogrammet meget tregt. M/T "NORTH AMERICA" ble ferdig i juni 1940, det ble forsøkt å få skipet ut under Panamaflagg, dette lyktes desverre ikke. Det ble istedet tatt av tyskerne og lagt opp i Gdynia. Snart etter ble det satt i fart som bunkringsfartøy for den tyske krigsmarine under navnet M/T "EGERLAND". Det ble senket av engelske sjøstridskrefter den 6.juni 1941 i forbindelse med slaget om "BISMARK".

Neste skip M/T "AMERICA" ble sjøsatt i 1941, men ble lagt opp uferdig i Hamburg og ble først levert i oktober 1946, det kom da under amerikansk flagg til Oslo hvor flaggskifte, etc. fant sted.

Det var så to kontrakter til i ordremassen til Deutsche Werft for Texaco. Neste skulle ha båret navnet M/T "IBERIA" men det kom aldri til å bli bygget for Texaco. Etter krigen ble kontrakten overdratt til det Dansk-Franske Dampskibsselskab i København. Skipet ble sjøsatt 7.oktober 1950 og fikk navnet M/T "IRLAND". Siste skip i serien skulle hatt navnet M/T "HISPANIA", men dette kom aldri lenger enn til tegnebrettet.

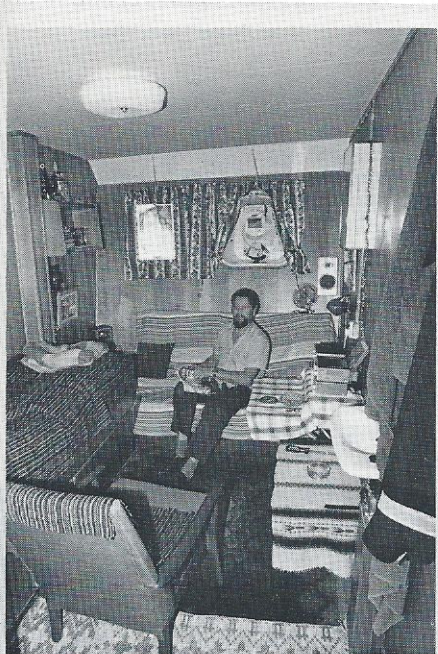
Her slutter foreløpig historien om rederiets førkrigstonnasje, det som er bygget etter krigen får omtales ved en senere anledning.

TEXACO TANKER TAKKER GRANLUND FOR HANS BIDRAG TIL BLADET.

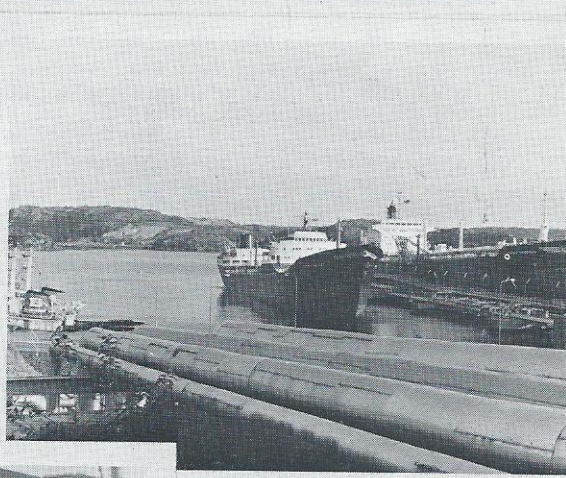


FRA "TEXACO BELGIUM" HAR VI MOTTATT
ET BILDE FRA UTFLUKTEN TIL SUEZ.

GNISTA GRO GRØNVOLD HOLDER KONTAKTEN
MED OMVERDENEN.

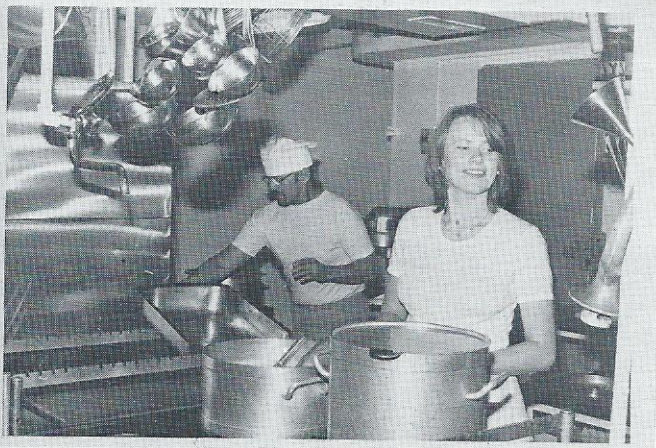


SVERRE ANDERSEN VISER FREM SIN
"OMINNREDEDE LUGAR". ARBEIDET ER
STORT SETT TATT PÅ REISEBASIS.
KIRSEBÆRTREPANELER OG VASK PÅ
LUGARENE GIR VESENTLIG BEDRE
TRIVSEL.



SJELDENT SYN - TO SKIP FRA
TEXACO NORWAY A/S I
BROFJORDEN OKTOBER -80

KOKK SVERRE ANDERSEN OG
KOKKEASPIRANT KARI DYRØY
I BYSSA.



EN FLEKK PÅ KARTET - SOUTH SABINE POINT.

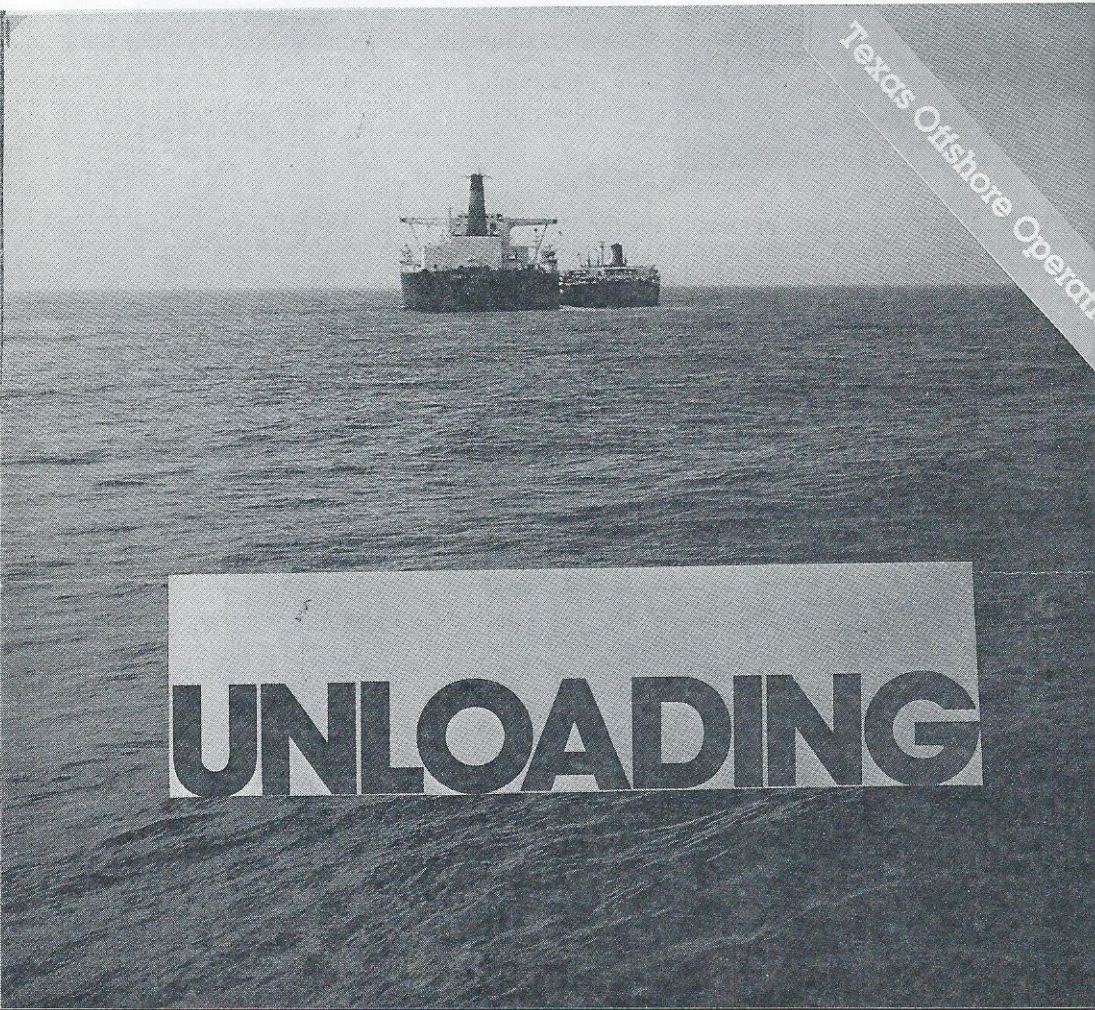
Stedet ligger ca. 60 n.mil utenfor kysten i Mexico-Gulfen.

En VLCC (very large crude carrier) trenger ca. 70-80 fot vann for å navigere trygt. Ingen U.S. havn er idag dypere enn 52 fot. Derfor benyttes det "transshipment"-skip utenfor kysten for å losse mammut-tankerne. Disse "transshipment"-skipene som blir benyttet trenger bare ca. 40 fot vann og er i størrelsesorden ca. 50.000 tdw.

Lasten til T/T "TEXACO AMSTERDAM" representerer en verdi på ca. 260 mill. kroner og består normalt av 1,5 mill. barrels Nigerian crude.

Fremtidens laste/losse-operasjoner i USA vil antagelig arte seg helt anderledes enn idag. Allerede neste år åpner LOOP (Louisiana Offshore Oil Port). Denne er beskrevet et annet sted i Texaco Tanker.

Bildet er hentet fra "Texaco Star" som besøkte "TEXACO AMSTERDAM" i SSP.



"REISEBREV" MOTTATT FRA "TEXACO AMSTERDAM"

Pennington, 15/9-80.

Etter oppfordring fra Texaco Tanker prøver vi å fortelle litt om hvordan livet kan arte seg ombord på en båt som T/T "TEXACO AMSTERDAM". Vi drister oss på en liten reiseskildring, fra den dagen vi kom ombord til idag.

En solfylt sommerdag daler vi ned med helikopter på "Amsterdam"s enorme dekk. Båten ligger ved South Sabine Point, som jo klinger fint, men i virkligheten er det kun et punkt ute i Texas Gulfen hvor man ikke har landkjenning, men bare himmel og hav på alle kanter. Her har båten ligget en tid, her ligger den fortsatt og det viser seg at den også skulle ligge en stund ennå. Etter en tid kommer vi jo inn i den daglige rutine ombord og vi begynner så smått å vente på posten som viser seg aldri å komme.

Da T/T "TEXACO AMSTERDAM" endelig går er det foreløpige reisemål Barbados, et sted i Caribien som folk forbinder med palmesus og ferieparadis. Bare navnet får jo tanker og fantasi i sving.

Men seilassen South Sabine Point og til Barbados blir ikke så problemfri som en kan ønske seg, vi kommer nemlig ut for noe av det verste uvær i manns minne i disse himmelstrøk, hurricanen "Allan" hilser på oss, noe vi aldri vil glemme.

Tross dette, en vakker morgen kommer Barbados til syne i horisonten. Det slås stopp i maskinen og vi legger oss en par mil fra land. En del av besetningen reiser hjem til sine og nye besetningsmedlemmer som stråler av forventning kommer ombord. En times tid senere slås det full fart på nytt- dette var Barbados. Seilassen går videre - Nigeria lokker i det fjerne.

Dagene går smått om senn, med slit og strev den ene dagen lik den andre. Mange hadde håpet på solfylte dager, men hellet var ikke med oss denne gangen, overskyet og regn hver dag. Lasteordren lød: Forcados, Escravos og Pennington, disse eksotiske navnene gjør jo folk skjelven i knærne, dette blir virkelig noe å skrive hjem om. Men- hva opplever vi ? Dager og uker på disse plassene som ikke har fortjent navnene i det hele tatt. Da så omsider lasten endelig er vel ombord, er det en del blide fjes å se - de skal jo hjem. Men så kommer ordren: "Ankring, vent på losseordre". Etter ytterligere noen dager, raser "byssetelegrammene" inn. Vi skal gjerne til Las Palmas, Kapp Verde øyene, Singapore eller kanskje Wilhelmshaven. Det er mildt sagt ikke grenser for hvor vi plutselig er ønsket. De som skal mønstre av fatter nytt håp, tankene svirrer, kanskje går vi i kveld eller i morgen.

I skrivende stund er det fremdeles like uvisst når vi går og hvor vi skal, vi bare ligger her og kan ikke annet, vi er jo bare sjøfolk.

Når alt dette er sagt så vil vi, undertegnede, gi en honnør til våre skipskamerater. Sammen sørger alle for å gjøre det beste ut av tilværelsen ombord og det har lyktes.

Vi sender en hilsen til alle våre kolleger med oppfordringen: "La oss høre fra dere også".

Fra en "gammel" og en "ung" på T/T "TEXACO AMSTERDAM":

Stuert Bjarne Kjørstad og 2.maskinist Bent Røssum.

PERSONELL

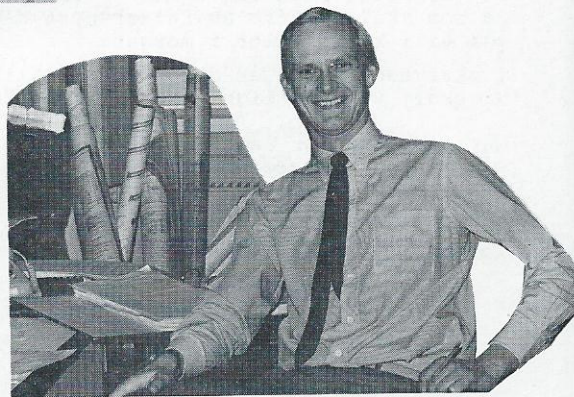
Som nevnt i Texaco Tanker nr. 3, 1980 sluttet Jan Tore Larsen og Jørgen Hjelmaas henholdsvis i august og oktober og er i full sving i nye jobber i Grimstad og Kristiansund N.

Som etterfølger for Jørgen Hjelmaas i teknisk avdeling er Morten Riis overført fra innkjøpsavdelingen hvor han siden ansettelsen (okt.79) har syslet med bl.a. OSO'er, MOSO'er og disbursements. Ved siden av jobben i teknisk avdeling skal Riis også assistere økonomiavdelingen særlig i forbindelse med overgang til nytt regnskapssystem. Dessuten vil han ha visse faste gjøremål på dataområdet.

Forflytninger innen kontoret har gitt mersmak, og Nina Rudi Krøtø, som har vært sekretær for administrasjonen, ønsket å overta ledig jobb i innkjøpsavdelingen. Hun tar seg nå av innkjøp til de skip Riis hadde ansvar for, nemlig "TEXACO BERGEN", "BOGOTA" og "STOCKHOLM". Dessuten har hun overtatt behandling av disbursements.

Men også administrasjonen måtte få erstatning for tapt arbeidskraft og Eli Stephensen, som sluttet hos oss i september 1979, har vendt tilbake igjen og har overtatt etter Nina. Det må være noe som trekker!

Resultatet av dette er at antall kvinner på vårt kontor har øket faretruende med 20% og utgjør idag 26% av staben.



SKIPSREPRESENTANT G. LANGFELDT BESØKTE M/T "TEXACO SKANDINAVIA" I
GHENT 13. SEPTEMBER 1980.



RADIOOFFISERENE KAREN WINDING OG MONA HANSEN



SMØRER RAYMOND GJUV, ARBEIDSLEDER KNUT TVEIT OG
JUNGMANN TROND NODELAND I SVING MED "TUBORGEN"

INNTRYKK FRA M/T "TEXACO STOCKHOLM"

På en bitende kald oktoberdag gikk jeg ombord i "TEXACO STOCKHOLM" på Mongstad utenfor Bergen. Jeg skulle tilbringe en 14-dagers "gjensidig prøvetid" ombord for å lære mest mulig om livet og sist men ikke minst: før jeg fikk overta som skipsrepresentant for "Stockholm" så hadde skipet gitt grei beskjed om at de ville ta en titt på "den derre figuren" fra kontoret før det ble aktuelt.

Enkelte sider og spørsmål vedrørende livet ombord i våre skip hadde for meg før turen vært "noe tåkete". Riktignok har jeg 8 år i Sjøforsvaret på baken, men når sant skal sies så er det stor forskjell på å stå i et ubåt-tårn og speide etter mulige tankskip som man kan senke, og det å drive et "high performance" skip i Texaco.

På den annen side viste det seg at selv kontorlivet har mange likhetspunkter med livet ute, det er menneskelige og mellommenneskelige forhold dette "gamet" hovedsakelig dreier seg om.

Sammen med meg ombord hadde jeg Mr. Glyn Morris fra TOT, London. Han var med for å studere vår desentraliserte driftsform i praksis. Vi var begge meget imponerte over den driftseffektiviteten som fartøyet viser og den humoristiske "mobbende" tonen som hersker i teamet ombord.

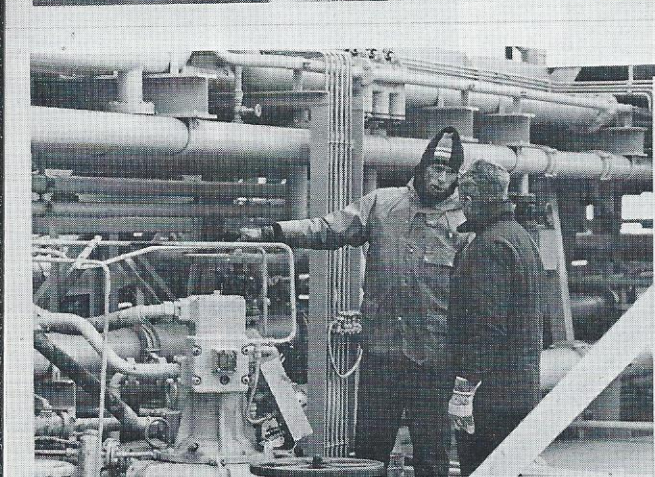
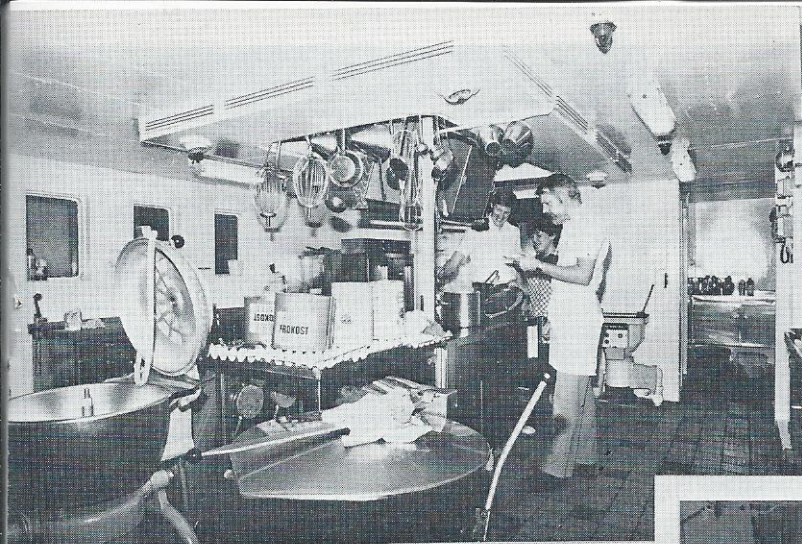
Etter at Mr. Morris hadde sett at vi driver Horten-båtene med bare 4 personer i stuertdekt, kom han imponert med kommentaren: "Dette må jeg ha bilder av - de kommer aldri til å tro meg når jeg returnerer til kontoret i London".

Kaptein T. Svanteson, maskinsjef R. Pedersen og alle de øvrige ombord sørget for to givende uker for meg. Det var med "oppladete batterier" jeg returnerte til kontoret etter en tur "på første klasse" ombord. Jeg håper jeg kan klare å fylle den viktige rollen som skipsrepresentant i tiden fremover.

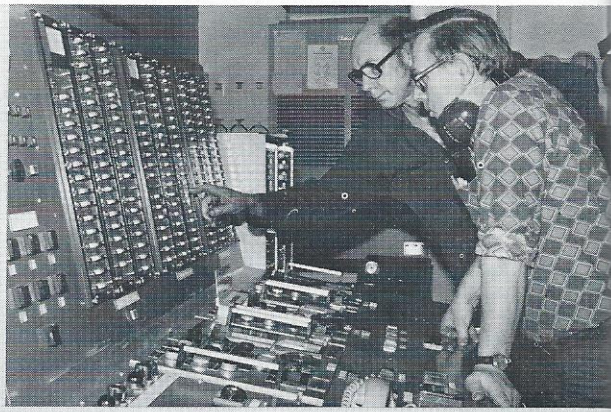
Takk for 14 givende dager ombord.

Endre O. Sund





BILDER FRA E. O. SUNDS BESØK
PÅ "TEXACO STOCKHOLM"



TEXACO NORWAY'S "KGB"

Bakgrunnen for overskriften er at det blant de seilende er personer som ikke forstår TSAT teamets oppgaver.

Det er derfor av stor betydning at alle ombord - ikke minst innen Skipsledelsen - forstår at et "TSAT team" ikke er TEXACO NORWAY's "KGB", men "TEXACO SHIPBOARD ADVISORY TEAM".

Det er kanskje normalt at ikke alle blant de seilende forstår TSAT teamets misjon. Ikke minst når man ser på utviklingen innen rederiet de siste årene, hvor man etter en overgangsperiode, kun driver desentralisert drift.

Slik som utviklingen har vært bør det være forståelig at "R/L" ønsker en revisjon ombord på skipene, på samme måte som Rederiledelsen - både innen Texaco og overfor myndighetene - er underlagt revisjon.

TSAT er sammensatt av seilende personell, og det er Rederiledelsen som setter sammen teamet. Med "revisjon" menes det at TSAT følger opp ombord i skipene. Teknisk og økonomisk tilstand samt driften forøvrig. Ikke minst legger man vekt på at "Skipsledelsen" driver etter Texaco policy, som en selvstyrt enhet etter "Kaptein og fagsjefavtalen".

Idag er det kaptein Bakke og maskinsjef Abrahamsen som danner TSAT teamet. Hittil har teamet besøkt fire (4) av rederiets skip. På et par av skipene har teamet hatt inntrykk av at Skipsledelsen har forstått teamets oppgaver og bakgrunnen for teamets besøk.

Men det må også skrives at teamet har følt at Skipsledelser har vært mindre glade for å få besøk av TSAT. Dette har dessverre ført til at samarbeidet med Skipsledelsen ikke ble godt, og TSAT teamets arbeid ikke ble så vellykket som det kunne blitt. Men det er lov å tro at samarbeidet blir bedre etter hvert som Skipsledelsene venner seg til tanken om en revisjon. Som følge av dette bør TSAT teamet kunne bli til glede for Skipsledelsen så vel som for Rederiledelsen.

Idag er det Bakke og Abrahamsen som danner TSAT, men neste gang er det to av dere som skal danne teamet.

Det er teamets håp at TSAT i fremtiden - uansett sammensetning - må klare å få et godt samarbeid med alle - Skipsledelsene så vel som de på kontoret.

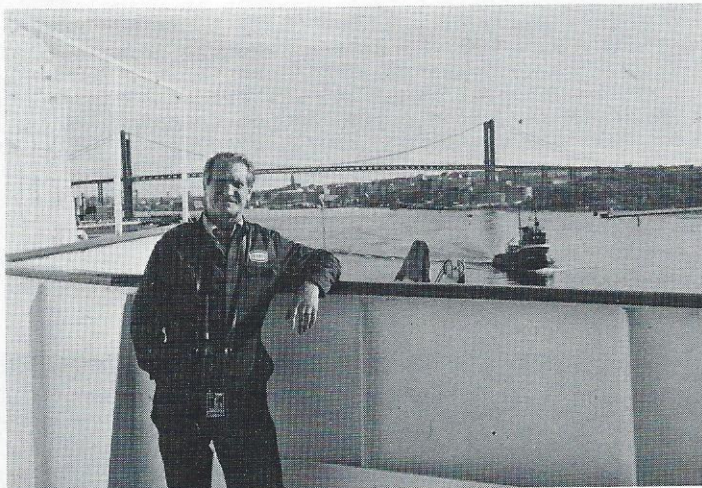


BESØK OMBORD I M/T "TEXACO BOGOTA" PÅ GØTAVERKEN CITYVARVET - M. RIIS

I forbindelse med min nye jobb i teknisk avdeling, fikk jeg lov til å overvære en del av dokkingen av "TEXACO BOGOTA" på Gøtaverken i høst.

Arsaken til mitt besøk var å bli kjent med båt og dokkingsforhold, først og fremst den økonomiske oppfølgingen av arbeidet som ble utført. Jeg samarbeidet hovedsakelig med inspektør Svendsen samt kaptein Einvik og maskinsjef Borgersen som alle bidro til å gjøre mitt opphold meget lærerikt. De viste meg rundt ombord, forklarte hva slags arbeid som ble utført, hvorfor det ble gjort og i tillegg fikk jeg se hva slags problemer som oppsto underveis. Ingen som var der nede vil for eksempel glemme "den berømmelige dreiebenken". Om kvelden gikk vi gjennom dagens arbeid, kostnadsoppfølging og videre planlegging. Jeg fikk også anledning til å være med på møter med Gøtaverken's representanter hvor våre forskjellige synspunkter og problemer ble diskutert. Jeg fikk også sett meg rundt på det flotte skipsverftet som Gøtaverken er.

Som avslutning må jeg få takke skipsledelsen og alle ombord for den måten jeg ble mottatt på, den velvillighet de viste meg, samt Svendsen's utrettelige omvisning og besvarelser på mine spørsmål. Det ble en lærerik tur og et meget vellykket verkstedopphold, spesielt når en tar i betraktning den store jobben som ble utført på M/T "TEXACO BOGOTA".

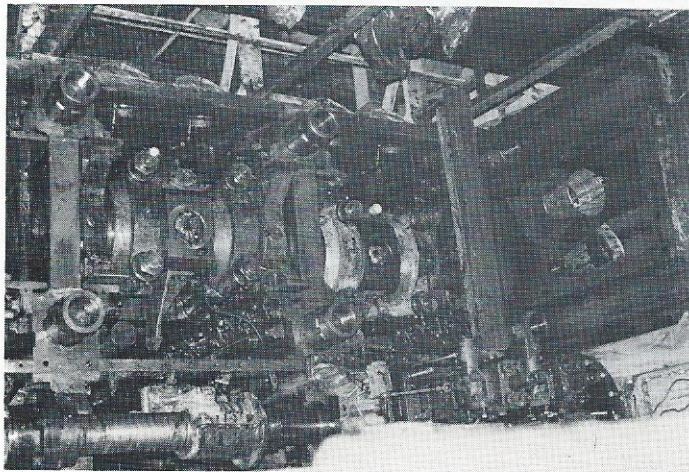


En glad og fornøyd kaptein under prøvetur etter verkstedopphold.



Kaptein Einvik,
Thorleif Strengen
og Bernhard Røed.

Ny fellesmesse



Hovedmotoren ned-
strippet til A-
stativet.

KAPTEIN SVERRE EINVIK 50 ÅR --

Skipsledelsen ombord i "TEXACO BOGOTA" bestemte seg for å arrangere en skipsfest for samtlige påmønstrede under skipets opphold ved Gøtaverken. Dette fordi at alle ombord bodde og levde under tildels kummerlige og vanskelige forhold. Festen ble holdt på Hotel Scandinavia fredag 19/9-80 og hotellet hadde virkelig pyntet og gjort i stand til et hyggelig og velfortjent samvær. Det ble servert en herlig tre-retters middag med dertil egnede leskedrikker og det ble avsluttet med kaffe pluss tilbehør.

Men for å gå litt tilbake i tiden så fylte kaptein Einvik 50 år onsdag 17/9-80. Da vanket det blomster og hilsninger fra slektninger, verksted og ellers kjente og kjære. Men i det skjulte hadde skipets besetning bestemt seg for å hedre denne avholdte og respekterte kaptein på sin måte, og de mente at anledningen var best når de alle var samlet og hadde skipsfest. Stor var Einviks forundring da maskinsjef Borgersen på vegne av skipets besetning reiste seg og holdt tale og overrakte en punsjebolle med to punsjeglass i ekte sølv.

Undertegnede som også var så heldig å bli invitert, overrakte en blomsteroppsats på vegne av skipsrepresentant Strengen, Riis fra innkjøpsavdelingen og seg selv. Skjebnen ville ha det til at også telegrafist Helene Lægereid fylte år på samme dag som kapteinen og hun fikk da også blomster.

Senere ba matros Paul Wilson alle om å reise seg og synge "Happy birthday" for jubilantene. I det hele tatt en meget hyggelig aften og et vellykket arrangement som varte ut i de små timer.

P.O. Svendsen



Fra middagen på Hotel Scandinavia
i Gøteborg.

VI HAR SAKSET FØLGENDE FRA "ULSTEIN POSTEN":

Få av oss er klar over at mange på vår arbeidsplass går rundt med en liten BOMBE i lomma: Engangslighteren. Våre aviser har i den senere tid brakt oss meldinger om ulykker som skyldes engangslighteren. Vi er kjent med ett tilfelle der en mann hadde lighteren i brystlomma. Han ble drept da lighteren eksploderte.

Et annet tilfelle der en mann hadde lighteren i lomma, ble det store personskader og et langt opphold på sykehus.

Engangslighteren er fylt med butangass og er laget slik at gnister og glør fra sveise- og brennerarbeide lett kan skade butanbeholderen og ulykken er et faktum.

Vi arbeider for størst mulig sikkerhet på vår arbeidsplass. Derfor ønsker vi at engangslighteren ikke blir med på arbeidsplassen. Vær med om å forhindre en trist ulykke.



BILDER FRA T/T
"TEXACO BELGIUM"s
BESØK I BROFJORDEN
7-9. AUGUST 1980.

PUMPREMANN GRØTTING
OG STYRMANN DANIELSEN
I PUMPEROMMET.

MANGE BENYTTET
ANLEDNINGEN TIL Å
FÅ FAMILIEN PÅ
BESØK.

HER SER VI FRUENE
SOLBERG OG FOSSMO,
KAPTEIN FOSSMO,
PIKE IRENE PAULSEN,
MASKINSJEF SVANES OG
FRU SVANES



GAMMEL_NYKOMLING_I_TEXACO_NORWAY_A/S - SIGMUND_SKJELBREIDALEN.

Noen vil vel stusse over overskriften , men tilfellet er at jeg tidligere har vært i Texaco Norway A/S, da som "teknisk clerk". Det kan jo også ha en dobbelt mening da jeg tilhører de såkalte førkrigsmodeller, født i 1936. Noen personlige opplysninger : jeg er født i Drangedal i Telemark, gift og 2-barn og bor for tiden i Nittedal utenfor Oslo.

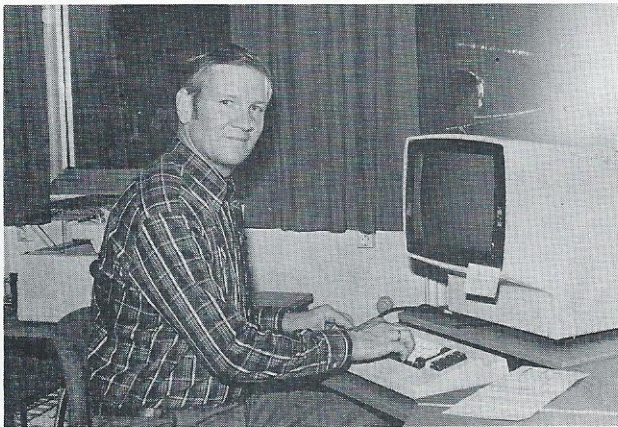
Jeg har mesteparten av mitt voksne liv seilt til sjøs og ble maskinsjef i 1966. Jeg var en tur innom Oslo Maskinistiskole i 1972 og tok høyere maskinsjefeksamen, hvoretter jeg følte meg så "lærd" at jeg begynte å tenke på å slutte å seile.

Det ble imidlertid enda endel år ute bl. annet et par år i Japan som nybygnings-supervisor. Høsten 1977 begynte jeg i Texaco Norway A/S som, tidligere nevnt, teknisk clerk.

Etter vel et år vokste "papirhaugen" meg bokstavelig talt over hodet og jeg rømte ut igjen.

Nå vil vel mange spørre seg hvorfor jeg kom tilbake, og til det er å svare: For det første er det en annen og for meg mere interessant jobb som jeg nå har fått. For det andre så får jeg vel ,forhåpentligvis, anledning til å ta en tur ut og besøke en båt når det blir for ille på kontoret. Men fra spøk til alvor , grunnen var vel mest at jeg kjente alle i Texaco som ualmannelige kjekke og hyggelige mennesker som jeg trivdes sammen med.

Jeg ser frem til å besøke de båtene som jeg skal assistere slik at vi kan bli bedre kjent og håper på et fruktbart samarbeide i fremtiden.



Etter ca. 14 måneder i drift, vesentlig i Karibien og Vest-Afrika satte "TEXACO BOGOTA" kurs for Skandinavia for å få en lenge etterlengtet reparasjon, spesielt med hensyn til hovedmotoren. Den var til de grader nedslitt at det var på høy tid å gjøre noe. B&W's typer er jo kjent for sin relative bevegelse, men denne hadde i tillegg sideveis bevegelser på grunn av brukne sidestoppere, slik at motoren like gjerne kunne kalles "Ormen Lange".

Etter lossing av slop i Brofjorden entret hun Gøtaverken Cityvarvet 26/8-80. Hun var en del begrodd rundt ror og rorstamme samt en del grønne algevekster fra slingrekjøll og et par meter opp langs skutensiden. I bunn var det praktisk talt rent for groing. Propellen hadde fått en bladtipp litt skadet, så totalt sett var undervannskondisjonen meget god.

Hovedmotoren var jo et kapittel for seg. Her måtte noe gjøres for at den skulle gå i seks år til. Den ble følgelig demontert helt ned til A-stativet. Dekslar, stempler, foringer, kjølekapper og spyleluftbokser ble transportert inn i maskinhallen hvor alt ble rengjort. Sprukne labber og sprekker i kjølekapper ble metalocket. Spylekasser, labber for kjølekapper og anleggsflater mellom kjølekapper maskinert, mellomlegg tilvirket og samtlige passbolter mellom kjølekapper fornyet. I tillegg ble det støpt "chockfast" under hele hovedmotoren og samtlige fundamentsbolter fornyet for hydraulisk forspenning. Hovedmotoren ble bygd systematisk opp igjen og vi kan vel i dag si at det er en hovedmotor ombord i så god stand som det overhodet er mulig etter 20 års drift.

Av andre store jobber kan nevnes installasjon av septiktanker (med stor by-pass ventil), rengjøring og klassing av begge kjeler (utført av egen besetning), ny fortøyningsvinsj ble installert, ny radar, fornyet begge luftkondisjoneringsanlegg, skiftet en sylindreforing for hovedmotor, installert ny diesel motor for nødbrannpumpe, installert rekondisjonert dampmaskin for luftkompressor, skiftet dreiebenk og en ny stor vekselstrømomformer ble installert.

Propellaksel måtte skiftes da bronsjeforingen var sterkt nedslitt.

Av innredningsarbeider må nevnes den flotte fellesmessen som nå er laget. En tidsmessig og smakfull messe som alle burde være glade for. En bemerkning fra en som kom ombord og så den nye messen: "Denne båten går i 15 år til med denne flotte messa". Felles oppholdsrom ble innredet, samt en oppgradering av mannskaps-toaletter og vaskerom. Et nytt tørrproviantrom ble innredet slik at det er mulig å gjøre noe større innkjøp av tørrproviantvarer.

Anbudet fra Gøtaverken var på 38 dager og det holdt til punkt og prikke. Samarbeid mellom skip og verksted var det aller beste og jeg tror ikke vi kunne ha kommet til et bedre verksted for å gjøre en tilsvarende jobb. En ekstra ros til reparasjonsingeniør Alf Petersen, planlegger Per Olof Ehrnberg og maskinformann Jan Erik Fransson som hadde ansvaret for den store jobben på hovedmotoren. Prisen for hele kalaset kom på vel 5 millioner svenske kroner.

Et lite skår i gleden var et veivakselhavari på en hjelpemotor, men selv den klarte verkstedet å skifte i løpet av de siste dagene før avgang.

La meg selv takke samtlige ombord for god innsats under vanskelige arbeidsforhold og ønske alle alt godt i farten på Karibien.

BÅTENES POSISJONER

ved Loyd Granlund

T/T "TEXACO AMSTERDAM"

har i den senere tid lastet i Nigeriansk farvann flere ganger. Skipet er jo så stort at det ikke kommer inn i havner på Vest-Afrika kysten. Lasteplassene heter Forcados, Bonny, Escravos og Pennington. Til disse lasteplassene er det ikke lett å sende avløsningsmannskaper etc., så man benytter i disse tilfeller å anker utenfor Abidjan på vei tilbake til U.S.A. for mannskapsskifte og proviant. Likeledes benyttes Barbados i West India til slikt. Vel fremme i den Meksikanske Gulf kommer heller ikke skipet i havn. Man ankrer så langt ute at man ikke ser land og betjenes av helikopter og supplybåt. Lossingen tar tid da det ofte er mange supertankere der borte på en gang. Nå i slutten av desember settes kursen for Ras Tanura for å laste for Syd Korea, og dette blir en nokså hyggelig avveksling i det noe ensformige fartsmønster.

M/T "TEXACO BALTIC"

er jo et av de skip som i lange tider seiler på Skandinavia - Kontinentet. Men i slutten av juli fikk skipet en last i Coryton, England for Jedda i Rødehavet. Ja, oljen fraktes mange veier. Så bragte ny lastordre skip og besetning til Constanza, Romania, og her har ingen av våre skip tidligere vært. Lossehavn ble Genra, Italia. På ny ble kursen lagt mot Svartehavet og denne gang lastet man i Tuapse, Kaukasus for så og bringe den nye lasten til Rotterdam. Ja, forandring fryder kanskje, men det var vel hyggelig etterpå og komme inn i "normal fart" igjen med anløp av de kjente havnene rundt Nordsjøen og i Skandinavia. Slik skipets program ligger an i øyeblikket kan det se ut til at skip og besetning får en Oslo-tur i julen, hvilket nok blir meget kjærkomment.

T/T "TEXACO BELGIUM"

er vel et av de av våre skip som seiler i det mest like fartsmønster, reise etter reise. Enkelte ganger får skipet noe last spesialprodukter med seg over "dammen" fra Rotterdam til enten Trinidad eller U.S.A. havner. Så har det vårt ny partlasting i Port Arthur, Texas og New Orleans, og resten av skipets last har rafineriet på Trinidad sørget for. Dette er store kvanta smøreolje og andre spesialprodukter for industrien her i Europa. Som regel er første lossehavn i Europa Terneuzen i Holland. Dette er ankerplass og hit kommer så de mange forskjellige mindre motorlektene for å hente sin del av skipets last for å bringe den til de respektive mottagelsessteder, blant annet langt inne i Eurpa. De store vannveiene - elvene - gjør slik transport både effektiv og rimelig i forhold til annen transportbø. Fra Terneuzen blir kursen lagt mot Rotterdam, bare 6-8 timers full fart i maskinen og så nytt havneopphold for å pumpe iland verdifulle oljeprodukter. I begynnelsen av oktober fikk skipet en ekstratur ned til Porto Torres på Sardinia og benyttet så anledningen til å bunkre i Gibraltar. Nå har vi "TEXACO BELGIUM" igjen over i Holland med ny last, den 9. desember legges det ut på ny reise over Atlanteren tilbake mot varmere strøk i Vest India.

M/T "TEXACO NORGE"

er vel blant de av våre skip som har holdt seg mest i ro her i nord-europeisk fartsmønster. Den ene lasten etter den andre venter ved de respektive rafinerier på å bli fraktet til de forskjellige mottagerhavner rundt Nordsjøen og i Østersjøen, ja, skipet får av og til anledning til å besøke også Bodø, Lura ved Stavanger, Sjursøya og Larkollen ved Moss. Under verkstedoppholdet i Gøteborg i juli benyttet man også derombord tiden til å gi endel av lugarene og messene en ansiktsløftning, og også her ble resultatet meget vellykket. Det er ikke få anløp skipet har hatt av de nå etterhvert kjente havner for lasting Pembroke, Ghent, Brunsbüttel og Brofjorden. Ved å ta en tidd på posisjonslisten ser vi at "TEXACO NORGE" også har fraktet en last fra Le Havre til Lorient i Frankrike. Nå i begynnelsen av desember laster skipet i Brunsbüttel for Bodø, deretter anløpes rafineriet Mongstad, det blir andre gangen vi har anløp der. Deretter går reisen videre til Larkollen og København. Scanraff i Brofjorden venter så med et par laster til henholdsvis Stockholm og København.

M/T "TEXACO OSLO"

er som kjent bygget i UK og ser ut til å være som skreddersydd for farten derborte på Englandskysten, skipets størrelse etc. passer nok meget fint inn i behovet for oljetransporten langs de Britiske øyene. Skipet hadde i sommer en last fra Rotterdam til Reykjavik, men ellers så er det stadig Milford Haven, Pembroke som figurerer på listene over skipets lastehavner. Mottagerstasjonene Immingham, Canvey, West Thurrock, Plymouth, Dublin og Avonmouth har som vanlig med glede tatt mot hva skipets lastetanker inneholdt. "TEXACO OSLO" er også blant de heldige som av og til får en Norgestur. Alle anløp forløp uten noen særlig forsinkelse eller problemer inntil i slutten av november da skipet lå ved oljekaien ved Canvey. Tidlig på natten brøt det ut brann i panteriet midtskips. En elektrisk kaffetrakter var årsaken. Ilden ble hurtig oppdaget og nedkjempet av skipets egen besetning i løpet av ca. 25 minutter. Skipet går nå til Humber i England for å reparere. Det vil trolig ikke bli ferdig før i februar.

M/T "TEXACO SKANDINAVIA"

er det av våre skip som faktisk kan konkurrere med de øvrige norske cruise-skipene nede i Vest India. Pointe-a-Pierre (Trinidad), San Juan (Puerto Rico), Antiqua (Guatemala), Guayanilla (Puerto Rico), Kingston (Jamaica), Grand Cayman og Barbados er for skipets besetning navn som stadig fremkommer i laste/losseordrene. For oss ser det ut til at havneoppholdene dernede varer noe lenger enn det vi er vant til her oppe. Men oppholdet muliggjør at besetningen får bese seg noe rundt omkring. I midten av september fraktet "TEXACO SKANDINAVIA" en last fra Trinidad til Ghent og fortsatte videre til verksted i Piraeus (Hellas). Også under dette verkstedoppholdet ble anledningen benyttet til å fikse endel på skipets lugarer og messer. Den 23. november seilte skipet fra verkstedet og anløp Gibraltar 4 dager senere for bunkers, også gikk reisen videre ned til Trinidad for ny lasting. Det ser ut til at det stadig er nok lastekvanta som venter på å bli fraktet, så "TEXACO SKANDINAVIA" har fullt program i tiden fremover.

M/T "TEXACO BERGEN"

seiler vesentlig med forskjellige sorter fyringsoljer og disse laster fører skip og besetning fra rafineriene i Brofjorden - Brunsbüttel - Ghent og Pembroke til mange forskjellige mottagerstasjoner i Skandinavia - Kontinentet. Elektriske kraftstasjoner og fabrikker etc. er storforbrukere av fyringsolje. Likeså brukes det store mengder olje til husoppvarming selv om det nå tydelig merkes at frivillig sparing er kommet i gang. Dette skipet skulle også nå i høst få en reise litt utenom det vanlige. Det ble lastning i Gøteborg, her er jo ikke noe rafineri. Som mottagerhavn ble først oppgitt Milford Haven, Wales i England, men telegrafisk omdiriktering kom underveis. Fortsett til Genoa og anløp Gibraltar for bunkers. Ved ankomst til Genoa mottok man ny ordre, fortsett til Brindisi, Syd Italia for lossing. Lasten selges nok flere ganger mens skipet er i sjøen før det når bestemmelsesstedet. For å ha nok bunkers for tilbakereisen anløp man Augusta på Cicilia og satte kursen nordover igjen. Man håpet å få med en last nordover men det ble ballast-tur opp til Lands End for ordre. og der fulgte ny ordre for Pembroke, Wales hvor en last ventet på å bli fraktet til Ghent, og senere har "TEXACO BERGEN" igjen roet set i Skandinavisk farvann.

M/T "TEXACO BOGOTA"

begynner nå å trekke litt på årene, men vil nok enda i flere år tjene oss på en meget tilfredsstillende måte. Men ettersyn og pass må til og under skipets verkstedopphold i Gøteborg i slutten av august så var det skipets hovedmotor og innredning man tok vare på foruten de vanlige rutinemessige reparasjoner og fornyelser. Maskineriet som nesten går uavbrutt uker, måneder og år, lites, men nå etterpå forstår vi at verkstedsjobben med hovedmotoren har bevirket at den nok vil fortsette å rusle og gå som en klokke problemfritt i enda mange år fremover. Når det gjelder lugarer, messe etc. så viser fotos av disse nå at de vel nesten kan konkurrere med de som er ombord i cruse-skip. Etter den omfattende reparasjonen seilte "TEXACO BOGOTA" her i i Europa-fart en tid i fall det skulle bli behov for etterjusteringer av noe av maskineret, alt måtte kjøres pent til. Men alt virker som det skal og påny ble kursen i annen halvdel av oktober lagt mot varmere strøk, og en av de første dagene av november dukket igjen de kjente konturene av Trinidad frem over synsranden der fremme i horisonten. Etterpå har skipet seilt et par turer med fyringsolje derfra til Kamsar og Conakry i Vest Afrika og da med også anløp av Las Palmas, Kanariøyene. Innimellom disse litt lange turene, har det også blitt noen kortere reiser til mottagerstasjoner nede i Vest India, så også dette skip har full beskjeftigelse.

M/T "TEXACO STOCKHOLM"

seiler også med fyringsoljer og har en tid hatt et nokså variert fartsområde. Oljemarkedet kan vel sies og være noe urolig for tiden. Etter å ha seilt her med anløp av tradisjonelle havner i Skandinavia fraktet skipet i august laster fra Dunkirk til Donges i Frankrike. Deretter ble det noen turer langs Englands-kysten. Innimellom litt venting her og der på last. I slutten av september lastet "TEXACO STOCKHOLM" i Brofjorden for bordeaux. Så kom i første del av oktober lasting i Teesport (England) for Mongstad og dette ble rederiets første skip som anløp her. I oktober gikk skipet i nord-europeisk fart. 12. - 14. november inntok skipet ny last i Hamburd uten å vite hvor denne skulle fraktes. Etter 4 dagers venting til ankers i Tyske-bukten kom ordren om å seile med lasten til Las Palmas. Her ble det dellossing og resten av lasten gikk iland i Ceuta, Tanger 3 dager senere. Dernest kom ordre om lasting i Zuetina (Libya). Ved denne terminalen er det bøyelasting og været kom her til å spille skipet et puss. Sterk vind og mye sjø hindret lasting i en uke. Skipet gikk deretter til Cartagena.

SEND INN EN GOD HISTORIE



"Do you have frog-legs?" the french tourist asked the waiter.
 "No, Sir, it's my rheumatism that makes me walk like this".....

A P.L.O.-man knocked on the door in heaven and St.Peter meeting the man in the door said: "No, no - you can't get in here." The P.L.O.-man looked at St.Peter and said: "I don't want to come in - but you have exactly two minutes to get out of here"

Several fathers were talking about their kids and one of them said, "I've got five sons - enough for a basketball team." "I've got six boys myself", another boasted. "They could make a hockey team." "Nine here, all boys," said a third. "A baseball team." - They all turned to the little fellow who had been sitting quietly in a corner. "How many children do you have?" they asked. "Eighteen daughters," the man replied, "a golf course".....

GAMLE ERIK
MED
VENTILEN TIL
REGNET



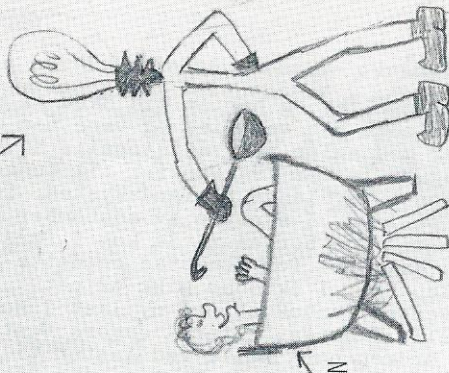
INNTRYKK FRA:

KAMSAR

BESKRIVELSE

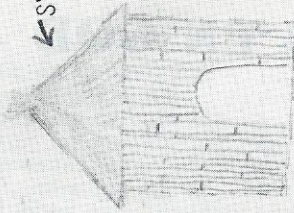
KAMSAR EIN AV
DE FA PLASSENE MED
GA SAKTE AKSJON
ARET RUNDT.

DOKTOR

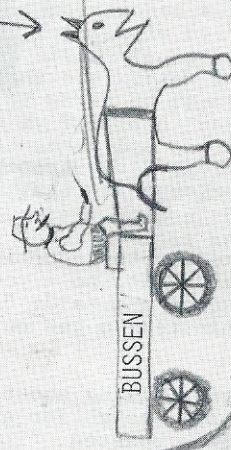


MEDISIN

SYKEHUS



DINOSAURUS

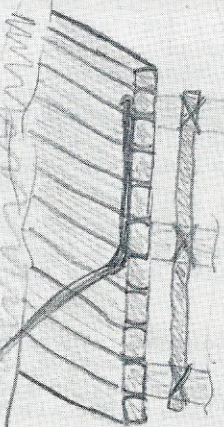


BUSSEN

2"0

OLJE

OLJE
KAI



BADEPLASS



HURTIGRUTA

1. STYRMANN ODD INGE DANIELSEN, M/T "TEXACO BOGOTA"

VERKSTEDOPPHOLD M/T "TEXACO SKANDINAVIA" - SIGMUND SKJELBREIDALEN

Så skjedde det som de fleste ombord om ikke fryktet så i hvert fall ikke ønsket, det ble Hellenic i Skaramanga, Hellas, som ga det desidert laveste bud på reparasjonen.

Etter å ha losset en naphta-last i Ghent gikk turen i ballast til Skaramanga hvor skipet ankom den 23. september.

Av større jobber denne gang var fornyelse av endel stål samt sandblåsing og coating av 3 center, 5 across og 9 wing. No. 1 og 8center ble også blåst og coatet under dekk. Ellers ble det utskiftet en betydelig del rør både på dekk, i maskin- og pumperom. Alle losseturbinene var på land og ble overhald og er nå som nye. Videre ble det utskiftet en del pumper i maskinrom, slik som vacuum-sjøkjølevanns-, lense-, og sirk. pumpe for exh.kjelen. Ny arbeidsluftskompressor og nye frysekompressorer ble installert. Videre ble begge kondensere for aircond. systemet fornyet. 2 nye, overbygde livbåter samt nye flåter med tilhørende kraner ble montert.

De fleste som seiler vet jo at det hyggeligste ved et verkstedopphold er den dagen skipet forlater verkstedet. Slik var det denne gangen også og jeg tror ikke det var noen som følte noe vemod ved å se deskittengrå konturene av Skaramanga forsvinne i synsranden.



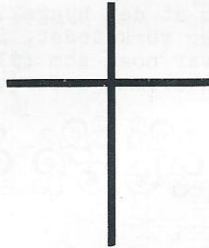
Maskinist Karsten Rogne mottar Rederforbundets gullmedalje for minimum 25 års tjeneste i samme rederi (har har vært 26 år og 4 mndr. hos Texaco). Medaljen ble overrakt under en middag hjemme hos direktør Per Sundby.



M/T "TEXACO OSLO"

Under skipets lossing ved Canvey Island ved London brøt det natt til 27.november 1980 ut brann i pantryet midtskips med den tragiske følge at telegrafist Aud Skjellerud omkom av røkforgiftning. Brannen begynte i pantryet midtskips og spredte seg meget hurtig og med kraftig røkutvikling til de omkringliggende ganger og opp trappen til reder- og kapteinslugarene, og videre helt opp til gangen aktenfor bestikken. Brannen ble bragt under kontroll i løpet av en halv times tid. Ingen av det øvrige mannskap kom til skade. Det ble betydelig skade på innredningen, paneling, møbler og hele det elektriske anlegg midtskips.

Skipet gikk 2/12 til ankers i Thames- munningen og har gått til Humber for å bli reparert.



Natt til 27.november i år omkom.

Telegrafist AUD SKJELLERUD

av røkforgiftning etter brann ombord i "TEXACO OSLO".
Telegrafist Aud Skjellerud ble ansatt i vårt rederi i juni 1979, også da ombord i "TEXACO OSLO", og hun skulle nå begynne på sin tredje tjenesteperiode ombord. Hun kom ombord dagen før den tragiske ulykken fant sted.

Aud Skjellerud vil bli savnet av oss alle som en god og dyktig medarbeider.

Vi lyser fred over Aud Skjellerud's minne.

FÅR-I-KÅL Å LA_KJÆRNES

Under siste Rederiråd fortalte maskinsjef Wetlesen om sin livrett. Vi gjengir her et utdrag av historien.

"Retten består av like deler sau og kål, en sau og et kålhode. Hel pepper, salt og mel etter smak. Sauen bør håndplukkes, det gir god mosjon og matlyst. I ly av mørket sniker jeg meg ut med lasso og fanger en av naboens velfødde sauer. Den leies inn i kjelleren hvor Gunvor står klar med en tung stekepanne og en masse innestengt brutalitet. Selv den største bukken er sjangseløs mot hennes villskap. Etter sauens nederlag henges den opp med hode ned, den klippes og skrelles. Ulla blir til strømper og skinnet til mokasiner. Av tarmene lager vi saue-pølser. Alt mellom skinnet og tarmene går i gryta. Kålhodet avler vi selv, men også dette kan belastes naboen.

Dette blir en billig og god rett som kan anbefales.

P.S. Undervurder ikke naboen, han kan ha hagle.



Maskinsjef Erling Wetlesen i ferd med å fortelle om sin livrett.

Fra venstre ser vi kaptein S.Flø, mask.sjef B.Nodeland, T. Opphaug, E. Wetlesen og overstyrmann K.Arntsen.



KURS AVHOLDT 1/8 - 30/11 - 1980:VERNE- OG MILJØARBEID , OSLO

Maskinsjef Bjørge Abrahamsen	1/9 - 5/9
Kaptein Idar Bakke	" "
Matros Steinar Grønvold	" "
Overstyrmann Torbjørn Skarsvåg	" "
Arbeidsleder Torgeir Svendsen	" "
Reparatør Leif Ulvang	" "
Arbeidsleder Peder Altø	29/9 - 3/10
Matros Per Olav Johansen	" "
Motormann Rolf Philipps	" "
Pumpemann Roger Skjelbred	" "
Arbeidsleder John Østvang	24/11-28/11
Maskinsjef Andreas Schefte	" "
Lettmatros Oddbjørn Både	" "

SKADEBEHANDLING - ICE-METODEN, OSLO

Kaptein Idar Bakke	2/10 - 3/10
Maskinsjef Bjørge Abrahamsen	" "

NAV.SIMULATOR, LA GUARDIA

Overstyrmann Knut Arntsen	22/9 - 26/9
Overstyrmann Einar Søbstad	8/9 - 12/9
Overstyrmann Bernard Røed	3/11 - 7/11

DATABRIDGE - OPERATØRKURS, HORTEN

Overstyrmann Knut Arntsen	29/9 - 1/10
Kaptein John Brox	" "
Kaptein Kjell Johansen	20/10-23/10

CRUDE OIL WASHING, TRONDHJEM

Overstyrmann Knut Arntsen	1/9 - 5/9
2.styrmann Bent Jacobsen	" "
Kaptein Kjell Johansen	13/10-17/10

AUTRONICA-KURS , TRONDHJEM

Elektriker Vidar Berg	1/9 - 4/9
Maskinsjef Sverre Simonsen	" "

RADARKURS - NORSKE TELEKTRON, OSLO

Elektriker Tor Gundersen	14 - 15/8
--------------------------	-----------

RADIOSERVICE DEL I, OSLO

Radiooffiser Aud Skjellerud	3 - 14/11
-----------------------------	-----------

I SPORTSOVERSIKT NR. 5 FRA VELFERDSTJENESTEN FINNER VI FØLGENDE
TEXNOR-RESULTATER PR. 6. AUGUST 1980:

LAGMESTERSKAPET- KLASSE 1:	BRUTTO POENGSUM:	GJENNOMSNITT PR. PÅMØNSTRET:
1. T/T "TEXACO BELGIUM"	18.741	426
2. M/T "TEXACO SKANDINAVIA"	17.643	367
3. M/T "TEXACO NORGE"	2.094	34

4X100 M STAFETT:

1. M/T "TEXACO SKANDINAVIA"	60,4 SEK
-----------------------------	----------

3X 60 M STAFETT:

1. M/T "TEXACO SKANDINAVIA"	31,8 SEK
-----------------------------	----------

SVØMMEKNAPPKONKURRANSEN: POENG: GJENNOMSNITTISPOENG:

1. M/T "TEXACO STOCKHOLM"	2.600	70,27
2. T/T "TEXACO BELGIUM"	3.800	69,09
3. M/T "TEXACO BOGOTA"	3.000	66,66

4 X 25M STAFETT - SVØMMING:

1. "TEXACO STOCKHOLM"	1.16.2 MIN.
-----------------------	-------------

VI HAR NETTOPP FÅTT OVERSIKT NR. 6 FRA VELFERDEN OG TAR MED:

LAGMESTERSKAPET
KLASSE 1:

1. T/T "TEXACO BELGIUM"	33.296	605
2. M/T "TEXACO SKANDINAVIA"	17.643	367
3. M/T "TEXACO OSLO"	13.633	252
4. M/T "TEXACO BERGEN"	6.895	114
5. M/T "TEXACO NORGE"	2.094	34

4 X 100 M STAFETT:

1. M/T "TEXACO OSLO"	57.7 SEK
2. M/T "TEXACO SKANDINAVIA"	60.4 "

3 X 60M STAFETT:

1. M/T "TEXACO OSLO"	27,8 SEK
2. M/T "TEXACO SKANDINAVIA"	31,8 "

SVEISEKURS - UNITOR, OSLO

Reparatør Leif Ulvang	9 - 11/9
Reparatør Karl Midtliid	3 - 14/11

HAVARIKURS, STAVANGER

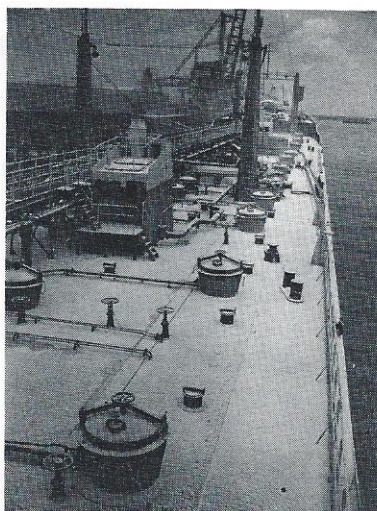
1.styrmann Jan Inge Danielsen	27 - 31/10
-------------------------------	------------

SEMINAR I STYRING AV VERKSTEDOPPHOLD, SANDERSTØLEN

Maskinsjef John Aicher	26 - 30/10
------------------------	------------

SNESTORM I AFRIKA?

Dette bildet har vi mottatt fra M/T "TEXACO BOGOTA" som losset i Conakry - Guinea den 13/8-80. Vi vet ikke hvor godt det vil vises i trykken, men hele skuta er hvit på grunn av aluminiums-oxyd fra et skip under lasting like foran "BOGOTA". Det tok visst adskillig tid før skuta var ren igjen.



JUBILANTER

25 ÅR	KAPTEIN RINDULF HORSENG	10. NOVEMBER
15 ÅR	KAPTEIN KJELL JOHANSEN	20. AUGUST
	MESSEMANN RAGNAR JOHANSEN	31. DESEMBER
10 ÅR	FØRSTEKOKK BJØRNRAR SMELROR	4. SEPTEMBER

LØSNING PÅ OPPGAVEN I FORRIGE TEXACO TANKER

BLANT DE INNSENDTE LØSNINGER HAR VI TRUKKET UT DEN HELDIGE VINNER SOM ER:
FRU GUNVOR HORSENG

SOM FÅR TILSENDT 1 KG KONG HAAKON KONFEKT.

VI GRATULERER !

DENNE MÅNEDS OPPGAVE:

1. DU HAR EN SKÅLVEKT
2. DU HAR NI KULER
3. EN AV KULENE ER TYNGRE ENN DE ÅTTE ANDRE.
4. FINN UT VED HJELP AV KUN TO VEIINGER HVILKEN AV KULENE SOM ER TYNGST.
5. HVORDAN ????



HVEM



HVOR



SEILER



P : PERMITTERT

D : DISPONERT

Sk : PÅ SKOLE

F : PÅ FERIE

M : MILITÆRTJ.

K : PÅ KONTORET

S : SYK

A JOUR PR, 10/12 80

T/T "TEXACO AMSTERDAM"
LEVX

KAPTEIN
OVERSTYRMANN
1. STYRMANN
2. STYRMANN
TELEGRAFIST
ARBEIDSLÉDER
TØMMERMANN
MATROS
MATROS
MATROS
MATROS
MATROS
LETTMATROS
MASKINSJEF
1. MASKINIST
2. MASKINIST
ELEKTRIKER
ELEKTRIKERASSISTENT
REPARATØR
REPARATØR
PUMPEMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
STUERT
1. KOKK
PIKE
PIKE
PIKE

JOHANSEN, Kjell
ARNTSEN, Knut
KORSBERG, Halvard
KARLSEN, Magnar
LANGEBRØ, Åge
BYSTØL, Anders
SVORSTØL, Kjell
JOHANNESSEN, Arild
LØVSTRAND, Kolbjørn
BRUNES, Steinar
GONCALVES, Gregorio
JOHNSEN, Oddmund
HERMANSSON, Thorleif
OPPEDAL, Odd
WIGGEN, Jan
HALAND, Egil
ANTONSEN, Kjell
HERMANSSON, Ebbe
RISHOLM, John
SOARES, Jose
SLOTNES, Odd
KIMSAS, Harald
JENSEN, Lorang
LOTHE, Tor
JAKOBSEN, Tom
HANSEN, Åge
MAYO, Manuel
VEE, Johannes
TRONSTAD, Arne
LUNDBERG, Aino
ANTONSEN, Gerd
KORSBERG, Jane
HALAND, Torill

REPARATØR, ekstra
REPARATØR, ekstraBRAGSTAD, Arnt Olav
RASMUSSEN, GunnarM/T "TEXACO BALTIC"
LDSFT/T "TEXACO BELGIUM"
JXZPM/T "TEXACO BERGEN"
LEWPM/T "TEXACO BOGOTA"
JXHS

KAPTEIN
OVERSTYRMANN
1. STYRMANN
1. STYRMANN
2. STYRMANN
RADIOOFFISER
RADIOOFFISERASP.
ARBEIDSLÉDER
MATROS
MATROS
MATROS
LETTMATROS
LETTMATROS
JUNGMANN
MASKINSJEF
1. MASKINIST
2. MASKINIST
2. MASKINIST
MASKINASSISTENT
ELEKTRIKER
REPARATØR
REPARATØR
PUMPEMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
MOTORMANNASPIRANT
SMØRER
SMØRER
STUERT
1. KOKK
KOKKEASPIRANT
PIKE
PIKE
PIKE
HJELPEMANN
MASKINSJEF

SANNERØD, Frank
BRANDAL, Morten
BAADE, Jarle
AASE, Einar

ELIASSEN, Arne
STØA, Line
MOE, Johannes
TARALDSEN, Helge
JOHANSEN, Per
VAAGAN, Olav
LARSEN, Johnny
NYGARD, Børre

WETLESEN, Erling
BAASTAD, Steinar
GRØV, Erling

JENSEN, Viggo
KVARSNES, Harald

HAGEN, Arild
KROGNES, Åge
PUGA, Francisco

HOLBERG, Morten

FORSJORD, Arne
SMELROR, Bjørnar

LETH-OLSEN, Eva
FORSJORD, Aud
THUN, Solfrid

BORGENSEN, Hans

BAKKE, Idar
SOLBERG, Odd
ALEXANDERSEN, Øivind
DANIELSEN, Jan I.

LÆGEREID, Helene

ALTØ, Peder
SVENDSEN, Fridtjof
SIGRIDNES, Kjell
VILLANUEVA, Rodolfo

DANIELSEN, Inge
ANDREASSEN, Ole Freddy
OPPHAUG, Trond
OLSEN, Nils
WESTAD, Torleif
STORLI, Arne

HAST Bent
ROLID, Odd
PISKE, Emil
GRØTTING, Henrik
ANDERSEN, Roger
NYKVIIST, Mangor
AGEITOS, Juan

KJÆRSTAD, Bjarne
LAURITSEN, Rolf
MARTIN, Geir
PAULSEN, Irene
ALNES, Sissel

HANSEN, Brynjar

STØLANN, Alf
LIA, Arne
GUSTAVSEN, Kåre
LØSETH, Odd

WALLIN, Rune

NIELSEN, Helge
ANDRESEN, Kåre
TAGKUS, Ahmet
SANDLI, Arne
FJELNSET, Bjørn
RUBACH, Svein

STRANDELID, Torkel
PALACIOS, Oscar
GRANDE, Rolad
FOLLESTAD, Sverre

ANDVIG, Simon
BRUNVOLL, Frode

RØSTAD, Odd
MYRAN, Dagfinn

LARSSSEN, Trond
BORGE, Knut
ROEL, Audun
ØVERKIL, Dagfinn

JENSSEN, Liv
FJELNSET, Else

NODELAND, Bjarne

BROX, John
SØBSTAD, Einar
NIELSEN, Odd

DANIELSEN, Per
JENSEN, Eva M.

OLSEN, Oddvar
SKEIE, Morten
PAUL, Wilson
BRINGSLID, Olav
FAGERMO, Fred

ENGELI, Gunnar
EDVARDSEN, Rolf
HANSEN, Øistein

JOHANSEN, Johnny
NAZARENO, John
HUSØY, Jarle

OLSEN, Ragnar
NAZARENO, Abraham
KARLSEN, Willy
ROLID, Erik
REYES, Hermann

TORP, Steinar

GRØTTAN, Knut
GRANEGGEN, Svein

OLSEN, Joan
HALVØRSRØD, Mona

TCHORZ, Rainer



NÅR ENDEN ER GOD ER ALLTING GODT-----



texaco tanker

NR. 4 1980

GODT NYTT ÅR

Dette ønsket går med de beste hilsener til alle ombord og i land. Etter mitt skjønn er det ikke ufortjent om det går i oppfyllelse. Bortsett fra hva hver enkelt har gjort og betydd i sin krets er det et faktum at 1980 har vært et godt driftsår. Det har også bragt oss nærmere målet : Selvstendig drift og stor handlefrihet for hver enkelt båt. Det er grunnlaget for trivsel i arbeidet.

Med hilsen Per Sundby

R/T "TEXACO STOCKHOLM" I VINTER