



texaco tanker



JUNI 1970

17. ÅRGANG

Texaco Tanker i ny skikkelse

Texaco Tanker så dagens lys i juli 1964 og var i sine første leveår en livskraftig og velutrustet ungdom, men som med så mange andre — tenårene skulle vise seg å bli skjebnesvangre. Det var også her opphavet som sviktet.

Vi beklager denne svikt så meget og særlig at vi ikke fikk utgitt noe nummer overhodet i 1969. Vi skal ikke unnskyldes oss, men likevel — vi har ikke hatt tid. Det hadde nok kommet ut julenummer sist jul, men vår utmerkede redaksjonssekretær fru Videng — ble fru Heller sist sommer og den fornødne klorofyll som må til i bladet ble dermed borte. I sin nye forenklete skikkelse ønsker Texaco Tanker fru Heller lykke til.

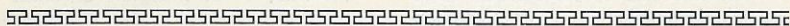
Vi har vagt å beholde samme navn, og å være fleksibel i antall sider.

Faste poster vil være «Hvor befinner de forskjellige seg» — «Safety» og «Sport» og «Posisjoner». Har vi lite stoff blir det kanskje bare fire sider, har vi mer — ja da blir det flere. Vi tror at «litt er masse mer enn — intet».

Vi kommer ut når vi synes vi har noe å meddele — la oss håpe det blir ofte.

Vi ser gjerne at informasjonene får en «to-veis karakter» og ber om lesernes mening — kanskje en liten fast spalte?

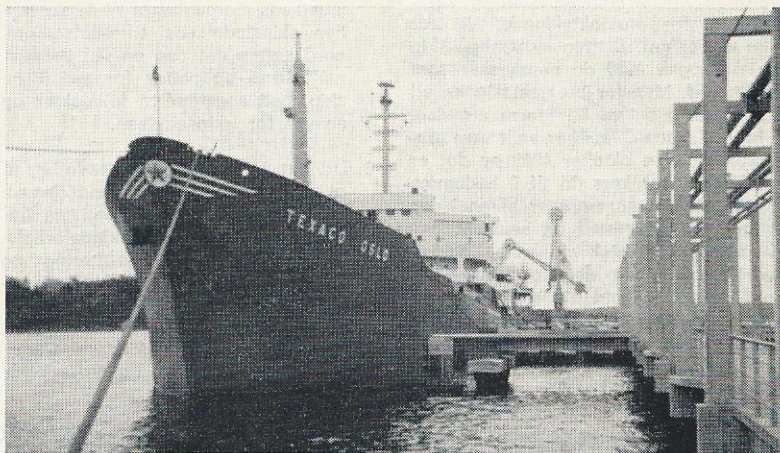
Vel — over til første utgaven av det forenklete Texaco Tanker.



Hva er projektskip?

Som vel de aller fleste kjenner til har M/T «Texaco Oslo» seilt som såkalt projektskip siden oktober i fjor. Hva det imidlertid vil si å seile som projektskip vet vel de færreste.

Vi har forsøkt å forklare hva det ligger i dette og lignende prosjekter for de som har vært via kontoret, men det er jo ikke mange. Meningen med et informasjonsorgan er å nå frem til flest mulig med ting av almen interesse og vi vil som første og viktigste artikkel i dette nye nummer forsøke å klargjøre hvilke tanker som ligger til grunn for projektskipet og hvordan den blir satt ut i livet. Vi vil gjerne ha debatt med såvel de seilende som hjemmeværende om dette «emne» såvel muntlig som i disse spalter, for vi har stor tro på at de forsøk eller prosjekter som nå drives, vil resultere i en helt annen og frisk samarbeidsform i fremtiden.



M/T «Texaco Oslo» lossers ved det nye anlegget på Sjursøya i Oslo 2/5 1970.

Begrepet projektskip er enkelt og naturlig, men nettopp derfor vanskelig å forklare. Projektskip bygger på det faktum, at de fleste mennesker har evner og anlegg som de ønsker å benytte, — at de trives best når de får lov til, innen samarbeidets ramme, å bidra med det de synes de er i stand til, — og ikke minst at positiviteten øker i de arbeidsforhold hvor de får ta bestemmelse og hvor de føler at de har tillit og blir verdsatt.

Det som virkelig er komplisert og unaturlig i denne verden og som derfor burde være vanskelig å forstå er den konvensjonelle måten å administrere, samarbeide — og å leve på. Hvorfor det har utviklet seg et system som putter folk i båser, som umenneskeliggjør arbeidsplassen, som gjør det vanskelig for folk å føle sin identitet — får enhver forsøke å finne svaret på selv.

For vår egen del vil vi tro det skyldes en kombinasjon av mange menneskelige svakheter og fordommer. Enhver er som regel mest begeistret for sine egne ideer og metoder og har vel gjerne en

viss svakhet for å presse dem inn på andre uten å være tilstrekkelig åpen for impulser den motsatte vei. Hvis en overordnet praktiserer dette uten kritisk vurdering vil det ofte føre til at hans underordnede mister interessen og initiativet, i hvertfall de av dem som er i besittelse av slike kvaliteter som nevnt ovenfor.

Den moderne omstendelige form for bedriftsadministrasjon er vel ikke så lite influert av en slik enveiskjøring.

De fleste av oss kjenner historien om generalens hustru som var i dårlig humor ved frokostbordet. Den påfølgende kjedereaksjon gjennom rekkene endte ut i at stallgutten sparket generalinnes ridehest. Det står ikke til å nekte at denne historien har en viss relevans til det daglige liv i mange bedrifter etter-som de i ikke liten utstrekning bygger på den militære organisasjon med dens rangordning som forbilde.

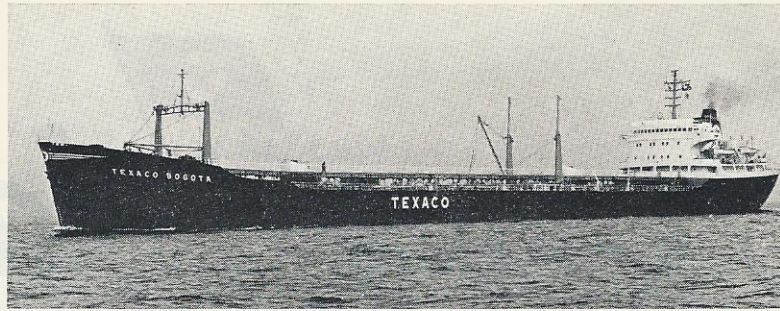
Prosjektskip er et forsøk på å fravike denne prestisjepregede organisasjons oppbygging og å erkjenne at et godt resultat og en god trivsel kan best oppnås gjennom samarbeid, eller teamwork med et moderne ord — hvor alle har noe å bidra med og retten til å gjøre det.

I praksis for et prosjektskip kommer dette til uttrykk ved at skipet anses som en selvstendig bedrift innen et «konsern». Det etableres en skipsledelse bestående av skipsfører, overstyrmann, maskinsjef og stuert, som legger sine egne planer for driften (vedlikehold - innkjøp - forbruk - personellforvaltning - budsjett og regnskap). Rederikontoret kommer inn som en serviceinstitusjon og selvfølgelig som kontrollerende myndighet på samme måte som en hvilken som helst bedrift i land har sine overordnede organer.

Men et prosjektskip er ikke bare et forhold mellom rederiledelse og skipsledelse. Tankegangen om samarbeid — utvikling og informasjon gjelder naturligvis også internt på skipet.

Ettersom vi alle er forskjellige vil prosjektets drift variere fra skip til skip. Dette er blitt fremholdt som et svakhetstegn for prosjektskipene. Vi tror ikke det er det. Driften av vanlige skip varierer også med de mennesker som er ombord. Men for prosjektskipene vil de som kan og vil ha større armslag.

M/T «Texaco Oslo» har seilt som prosjektskip siden oktober 1969 og det er selvfølgelig for kort tid til å bedømme resultatet. Det som preger båten i dag er god spirit ombord og samt at den har satset på teknisk vedlikehold og forbedring og utsatt det kosmetiske utvendige vedlikehold til sommersesongen. Etterhvert vil vi tilby flere å delta i prosjektskipdrift og M/T «Texaco Bogota» går inn i systemet i juni måned. Skipsledelsen vil bestå av kaptein R. Horseng, maskinsjef R. Pedersen, overstyrmann T. Salvæsen og stuert H. Aandahl.



M/T Texaco Bogota

I siste nummer av Texaco Tanker ble ombyggingen av M/T «Texaco Bogota» omhyggelig beskrevet. Det var som så mange ganger tidligere vår kjære Thune som berettet. Hvordan har så denne skuta blitt? Bildene viser eksteriøret, som vel må sies å være det mest interessante.

Men noen tørre tall må også til, og her kommer de:

	Før ombygging	Etter ombygging
Lengde (o.a.)	170,81 m	181,67 m
Dødvekttonnasje	18 900 tons	22 100 tons
Deplasement	26 100 tons	28 630 tons

Når det gjelder skipets fartsområde siden ombyggingen, så har det vært som følger:

Fra avgang Eriksberg i midten av desember 1968 og frem til månedsskiftet januar/februar 1969, gikk skipet i fart vesentlig mellom Syd-europeiske havner. Siden bar det over til USA's østkyst, videre via Trinidad gjennom Panamakanalen til Hawaii, derfra tilbake via California Hill til Caribbean og deretter over Atlanteren til Vest Afrika. Etter noen anløp her, rundet skipet Afrikas kyst og kom opp til den Persiske Gulf, hvorfra det bar videre østover til Australia, hvor skipet ankom i midten av juni. Etter å ha seilt et par turer mellom Australia og P. G., kom båten ut på virkelig langfart. Fra Bahrain gikk turen helt opp til Hawaii, derfra til Alaska og så tilbake igjen til P. G. og Sørøst-Asia, og skuta krysset Det indiske Hav uavbrutt helt frem til februar i år. Den 7/2 la så «Texaco Bogota» ut fra Bahrain, rundet Kapplandet og ankom U. K. 19/3. Siden da har skipet kun gått i fart mellom U. K. og havner på kontinentet.



Vi presiserer at det å være med på prosjektskipsopplegg og drift er en frivillig sak. For å rydde bort den misforståelse at vi bare sier til en skipsledelse — bli prosjektskip — nevner vi at følgende aksjoner finner sted:

- En styrking og presisering av skipsledelsens organisatoriske stilling. Før skipsledelsens tiltredelse ombord settes det opp en vel definert målsetting og policy for rederi og skip med spesifiserte fullmakter og ansvar for skipsledelsen.
- Utvidet informasjon fra rederiet til skipsledelsen, spesielt med hensyn til driftsforhold og økonomi, og forøvrig om priser og innkjøpsforhold, mannskapsforhold, rekruttering og opplæringsplaner, utstyr, arbeidsmetoder etc.
- Opplæring og trening av skipsledelsen i administrasjon og driftsøkonomi.
- Gjennomføring av en mer målrettet styring som kontrollvirksomhet ved

innføring av et akseptert driftsbudsjett for skipet.

Det er først når disse faser er tilbaketil og alt er lagt til rette etter punktene A til D at skipsledelsen kan begynne arbeidet ombord. Etter den erfaring vi har hittil tar man da fatt med et nytt syn på tingene og det blir en ny «giv» i måten å takle problemene på.

Dette gir seg utslag på mange måter, og hvis vi her kort skal fremheve noe spesielt, må det bli samarbeidsformen ombord og de nye muligheter som åpnes for Skipsledelsen til å drive sin spesielle personalpolitikk. Skipsledelsen står her fritt til å disponere slik som de til enhver tid finner mest hensiktsmessig for i den utstrekning det er mulig, å imøtekomme alle ønsker og behov hos de enkelte medlemmer av besetningen hva angår arbeidet såvel som ferier, informasjon eller utdanning. Dette fører igjen til mere trivelige arbeidsplasser og fremfor alt mere meningsfylt arbeide.

Hvor befinner de

Hvor befinner de forskjellige seg:

Skip	Kaptein:	Overstyrmann:	1. styrmann:	2. styrmann:	Maskinsjef:	1. maskinist:	2. maskinist:	3. m
T/T «Texaco Belgium»	O. Brath	T. Skarsvåg	P. Ekre	W. Fossmo*	E. Wetlesen	L. Nygård	T. Ophaug	K. H
M/T «Texaco Bogota»	R. Horseng	T. Salvesen	F. Sannerød	E. Søbstad*	R. Pedersen	I. Evjen	S. Haugan	J. Gr
M/T «Texaco Brasil»	S. Flø	O. Strømme	O. Øyen	S. Lorentzen	H. Engseth	J. Johannes- sen	R. Grande	T. I.
M/T «Texaco Britannia»	S. Einvik	G. Stallvik	A. Hanstveit	B. Husby	H. Borgersen	B. Abraham- sen	H. Sørø	O. H
M/T «Texaco Norge»	H. Helmersen	J. Holt	O. Henriksen	T. Pedersen*	J. G. Hedberg	D. Sørvik	Ø. Størdal	Ø. D
M/T «Texaco Nueva Granada»	A. Strand	F. T. Ander- sen	K. Hedberg	B. Eide*	N. B. Grøn	T. J. Hansen	N. Wilhelmsen	R. E
M/T «Texaco Oslo»	R. G. Jensen	T. Svanteson	J. Skjønsvell	T. Fossum	T. Pedersen	B. Tørum	R. Wisløff	V. H
M/T «Texaco Skandinavia»	H. Sukke	K. Johansen	J. Wærner	A. Johnsen	E. Johnsen	K. Rolstad	O. Pettersen	O. V
M/T «Texaco South America»	P. Brandal	O. Lindtner	J. Chr. Hvoslef	A. Stølan	B. Madsen	R. Voldstad	H. J. Jacobsen	T. Pr

Ekstra førstestyrmann i kystfarten:
J. Hagbartsen

* 1. styrm. jr.

* 2.

På ferie eller skoler:

Kaptein	J. C. Christensen	Telegrafist	P. L. Gulbrandsen	1. maskinist	K. Andersen	Reparat
»	O. Granlund	»	T. Kjølstad	»	J. Fredriksen	»
»	K. E. Kristiansen	»	O. Knutsen	»	T. Meling	»
»	Y. Konnestad	»	E. Midthaug	»	F. Meling	»
»	L. Lyng	»	K. Roaldseth	»	B. Nodeland	»
»	R. Pettersen	»	D. Truelsen	»	K. Ryan	Pumpen
				»	P. Olausen	»
Overstyrmann	R. Frøyland			»	A. Schefte	
»	T. M. Hansen			»	A. Sørvik	
»	L. Meisland	Tømmermann	P. Pedersen			Stuert
»	A. Nodeland	»	O. Omholdt			»
»	J. Paulsen			2. maskinist	S. Haugan	»
1. styrmann	L. Asp	Båtsmann	T. Altøy	»	R. Karlsen	»
»	J. Eriksen	»	G. Fenstad	»	L. Rømuld	»
»	H. Hansen	»	P. Nilsen			1. kokk
»	A. Kristiansen	»	A. Sveen	3. maskinist	J. Håberg	»
»	K. Pedersen			»	O. Pettersen	»
»	W. Aaslund			»	G. Storm	»
»	J. Hagbartsen			»	B. Sørø	»
		Maskinsjef	A. M. Hval	»	H. Svenning	
2. styrmann	T. Berg	»	O. Kolvereid	»	S. Skogstad	
»	R. Ebbesvik	»	L. Sandal			
»	J. J. Johnsen	»	A. Vestre			
»	R. Madsen	»	T. Weden			
»	J. Mellemsæther	»	T. Strandelid	Elektriker	A. Asp	

forskjellige seg?

Maskinist:	Maskinass./rep.:	Telegrafist:	Båtsmann:	Tømmermann:	Pumpemann:	Elektriker:	Stuert:	1. kokk:
Engen	O. Jensen	H. Hogstad	F. Wangberg		H. Grøtting	N. Bakken	K. J. Vikse	B. Kvakrud
stad	B. Anshus	A. Eliassen	P. Didriksen		R. Skauge	Ø. Åsenhus	H. Aandahl	K. Hult
scobsen		G. Pedersen	K. Eriksen	B. Bråten	H. Håkonsen	E. Rokvam	E. Skjørestad	R. Hardt
em		A. Hauglid						
vik*	T. Svoren	K. Roll	S. Nodland		M. Nordmo	P. Poulsen	S. Pedersen	D. Wang
ertsen		A. Andreasen	H. W. Ruud	L. Volden	I. Sandstad	W. Jensen	Å. Lovik	P. Thrana
stad	D. Fjeldstad	O. Guldbrand- sen	J. Brandal		K. Sæthermyr		R. Vegel	D. Øverli
Wick		O. L. Olsen	A. Larsen		A. Sigurd- son	H. Hoff	B. Kjærstad	A. Roel
thaug		P. Solheim				H. Thun		

mask. jr.



«TEXACO BELGIUM» — OVERLEGEN VINNER AV TEXACO-MESTERSKAPET 1969

1. maskinist Leo Nygaard beste enkelt deltager.

Vi bringer nedenfor de beste resultater i Texaco-mesterskapet for 1969 og gratulerer «Texaco Belgium» med en imponerende innsats og 1. aksje i vandrepokalen. Også 1. maskinist Leo Nygaard sikret seg sitt annet napp i vandrepokalen for beste enkelt deltager — denne gang i en uhyre hard og jevn kamp med sine veterankolleger maskinsjef E. Wetlesen og stuert Olav Hansen. Poengsammendraget viser at Wetlesen hadde stått likt med Nygaard med f. eks. 0,5 cm bedre resultat i høyde. Stort jevnere kan det ikke være. Vi gratulerer også «det svake kjønn» med de pene resultatene.

T. Haug
K. Øvermo
W. Karlsen

S. Aune
L. Johansen

A. Bjerkan
K. Grøttan
O. Hansen
J. Wåge

R. Halvorsen
B. Johansen
D. Oddvik

Beste båt.

1. Texaco Belgium	78 808 p
2. Texaco Nueva Granada	41 589 «
3. Texaco Norge	23 341 «
4. Texaco Brasil	8 521 «
5. Texaco Skandinavia	5 151 «
6. Texaco Bogota	1 685 «

Beste kvinne/mann.

1. Nygaard, Leo, Belgium	3 122
2. Wetlesen, Erling, Belgium	3 116
3. Hansen, Olav, Belgium	2 982
4. Hundvebakken, Kari, Belgium	2 226
5. Wakefield, Ian, Belgium	1 911
6. Bugge, K. J., Nueva Granada	1 850
7. Svebakk, Atle, Nueva Granada	1 827
8. Fjæran, Bjarne, Belgium	1 804
9. Kolvereid, Berit, Belgium	1 798
10. Tyholt, Arne, Belgium	1 658

KVINNER

60 m.

1. Ekre, Åse, Belgium	8,6
2. Kolvereid, Berit, Belgium	8,6
3. Kjøsnes, Signe, Belgium	9,6

Kule:

1. Øyen, Aud, Belgium	8,09
2. Kolvereid, Berit, Belgium	7,01
3. Melum, Lillian, Belgium	7,00

Høyde:

1. Kolvereid, Berit, Belgium	1,20
2. Melum, Lillian, Belgium	1,15
3. Johansen, Borghild, Belgium	1,11

Lengde:

1. Berg, Kari, Norge 3,65
2. Kolvereid, Berit, Belgium 3,35
3. Melum, Lillian, Belgium 3,28

VETERANER**60 m.:**

1. Wetlesen, Erling, Belgium 7,4
2. Nygaard, Leo, Belgium 7,5
3. Hansen, Olav, Belgium 7,6

Kule:

1. Nygaard, Leo, Belgium 9,83
2. Hansen, Olav, Belgium 9,38
3. Wetlesen, Erling, Belgium 9,29

Høyde:

1. Nygaard, Leo, Belgium 1,43
2. Wetlesen, Erling, Belgium 1,43
3. Hansen, Olav, Belgium 1,36

Lengde:

1. Hansen, Olav, Belgium 5,01
2. Nygaard, Leo, Belgium 4,93
3. Wetlesen, Erling, Belgium 4,83

OLD BOYS**100 m.:**

1. Engelhardt, Ewald, Belgium 12,9
2. Meidahl, Fritz, Belgium 13,4
3. Gomez, Silverio, Belgium 13,6

Kule:

1. Meidahl, Fritz, Belgium 8,70
2. Asp, A., Belgium 8,41
3. Brath, Otto, Belgium 8,07

Høyde:

1. Meidahl, Fritz, Belgium 1,25
2. Asp, A., Belgium 1,21
3. Hansen, H., Belgium 1,20

Lengde:

1. Engelhardt, E., Belgium 4,37
2. Hansen, H., Belgium 4,10
3. Meidahl, F., Belgium 4,00

JUNIOR**100 m.:**

1. Fredagsvik, B., Belgium 12,1
2. Engseth, G., N. Granada 12,4
3. Forås, S., N. Granada 12,4

Kule:

1. Osen, K., Belgium 10,96
2. Espenes, J., Belgium 10,07
3. Tyholt, A., Belgium 10,04

Høyde:

1. Svebakk, A. H., N. Granada 1,60
2. Espenes, J., Belgium 1,57
3. Holte, B., Belgium 1,55

Lengde:

1. Svebakk, A. H., N. Granada 5,30
2. Fredagsvik, B., Belgium 5,25
3. Tyholt, A., Belgium 5,22

SENIOR**100 m.:**

1. Hundvebakke, K., Belgium 11,4
2. Wakefield, Ian, Belgium 11,6
3. Roaldseth, K., Belgium 11,7

Kule:

1. Haug, J., Belgium 10,68
2. Johansen, J., Belgium 10,57
3. Bugge, K. J., N. Granada 10,34
3. Wakefield, I., Belgium 10,34

Høyde:

1. Hundvebakke, K., Belgium 1,62
2. St. Rose, Raymond, N. Granada 1,55
3. Jacobsen, K., Belgium 1,50
3. Johanson, J., Belgium 1,50
3. Selvåg, P., Norge 1,50
3. Wakefield, I., Belgium 1,50

Lengde:

1. Hundvebakke, K., Belgium 5,63
2. Johnson, E., Skandinavia 5,43
3. Selvåg, P., Norge 5,27

«Texaco Belgium» og 1. maskinist Nygaard vil få tilsendt en miniatyr av vandrepokalen og de øvrige spesifiserte premievinnere, gull, sølv eller bronse medaje. Forøvrig viser vi til vedlagte detaljerte resultatliste for Texaco mesterskapet 1969.

Hvis enkelte deltagere skulle savne sitt navn på listene må dette skyldes at skipets resultatliste ikke er blitt innsendt til sjømannskirken på Trinidad.

Texaco mesterskapet 1970.

Årets mesterskap er i full gang, og de foreløpige rapporter går ut på at Texaco Belgium går alvorlig inn for også å vinne årets konkurranser. Det er imidlertid tidlig i sesongen og vi går ut fra at de andre båtene snart tar kampen opp og da spesielt Texaco Nueva Granada, som allerede har to aksjer i vandrepokalen.

NB! Vennligst sørg for at resultatlistene blir sendt til sjømannskirken i San Fernando.



POSTEN TIL OG FRA SKIPENE

Posten er den viktigste forbindelse mellom sjøfolkene og hjemlandet, selv om vi idag kan nå skipene pr. telefon eller telegram de fleste steder i verden. Med det flynett som omspenner klo-

den i vår tid, er det også ganske hurtig å nå frem med brev til og fra skipene.

Følgende punkter bør imidlertid følges for post til skipene:

- 1) Send posten i god tid og via rederiet.
- 2) Benytt helst aerogram.
- 3) Påfår nøyaktig navn, stilling og skip.
- 4) Husk avsenderadresse.
- 5) Bøker, blad og annet lesestoff må sendes som trykksaker, ikke som pakkepost.
- 6) Send ikke gaver som fotoutstyr, radioer etc. uten først å konferere med rederiet. Som regel påløper tollomkostninger etc. som overstiger verdien av selve gaven.

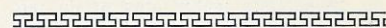
Postkontorene gir forøvrig opplysninger om forsendelsesmåter, innpakkingsbestemmelser, porto etc.

Rederiet vil gjøre det som er mulig for å få posten frem i tide, men dessverre kan forsinkelser oppstå hvis skipene blir omdirigert. Dette hender ikke så sjelden, men vi håper alle forstår at dette er forhold som vi ikke er herre over. Forøvrig svarer også rederiet gjerne på alle forespørsler om post og andre forsendelser til skipene.

**SMÅPLUKK**

Som det fremgår av posisjonslistene har vi flere av våre skip på Østen. Dette er nytt for Texaco Tankers posisjonsliste, for det er ikke mange ganger vi har hatt anløp øst for Suez i Texaco Tankers levetid. Dette endrede fartsområde har sin naturlige forklaring. I og med at flere og flere raffinierier legges i Europa foregår den oversjøiske transport mer og mer med større tonnasje i crudeolje fart og «handy size» skip vi disponerer må søke andre jaktmarker. Østen er et av dem.

Våre «faste» østenseilere, M/T «Texaco Britannia» og «Texaco South America», har nå vært ute siden høsten 1968 og ser ut til å trives. Som nevnt i julenummeret 1968 tilsa såvel økonomi som mannskapsmangel at på skip med fast seilas «Far East» burde Østasiatisk mannskap forsøkes og vi valgte indere fra Bombay — 35 per skip — og det ser ut for å ha vært et heldig valg.



Av Haakon Thune

Siden dette er skrevet for den yngre garde, er det best å minne om at vi eldre har gått på folkeskolen og de fleste husker enno skolelæreren når han viste frem ravbiten, gnidde den kraftig i en ullfille og trakk opp små papirbiter.

Noen annen forklaring på fenomenet ga han ikke unnatt at rav heter Elektron på gresk og derav navnet Elektrisitet.

Mysteriet ble enno større når han tok frem en glasskive som satt fast på en aksel, når han dreide skiven hurtig rundt, samtidig som han presset et filtstykke mot skiven kom det en lang gnist og et lite smell. Satte en fingeren bort i det kjente en også ett bra stikk, men det var de modigste som turde det. Læreren forklarte at elektrisiteten oppsto ved friksjon under gnidning, det hadde han lest om og vi sett.

Det er en 50—60 år siden dengang, men det er bare noen få år siden at fysikerne kunne gi en annen forklaring om saken. Med sitt kjensskap til atomene og ved praktiske og matematiske bevis kom de fram til følgende.

Statisk elektrisk ladning oppstår når to forskjellige elementer kommer i kontakt med hverandre og deretter blir separert. Når elementene er i kontakt foregår det en justering av de molekylære krefter på de motsvarende overflater. Denne justering fører til en balansering av elektronene og det element som mottar og oppbevarer elektronene blir negativt ladet, det motsatte element positivt ladet. Er nu det ene element en isolator og begge elementene fjernes fra hverandre vil det på isolatorens overflate dannes en spenning som ikke får anledning til å bli utløst. Den elektriske ladning er med andre ord fanget og effekten er alltid størst når elementene blir fjernet fra hverandre meget hurtig.

Dette har jeg som skolelæreren lest meg til, men det kan for såvidt være det samme på hvilken måte statisk elektrisitet oppstår. Den har alltid vært tilstede og i fremtiden må en regne med den i enno høyere grad enn hittil. Dette skyldes alle de nye oppfinnelser på teknikkens område, utstrakt bruk av isolatorer som gummi, plastikk, glass og petroleums produkter som jet-parafin, bensin, aceton, ethyl og metan for å nevne noen, har alle øket faren for oppladning av statisk elektrisitet. Plastfabrikantene for eksempel lager noen fine vannkanner som ligner en jerrykanne på en prikk og dermed skulle den være til bensin. Det er imidlertid forbudt å selge petroleum og bensin på plastbeholdere.

Oppladning av statikk kan foregå på de merkeligste måter uten at en tenker over det. En har for eksempel ved

sprøytemaling, hvor fine dråper i stor hastighet treffer en overflate, kunnet måle en spenning på over 8 000 volt, men er denne overflaten jordet blir det ingenting. Det samme foregår i en laste og losseslange, spesielt når det er luft tilstede som lager skum i form av fine dråper. Når dette produkt får tilstrekkelig stor hastighet blir oppladning av statisk elektrisitet meget høy. Stor hastighet, ja, fra en drivrem av lær i stor fart kan en få gnister på flere tommers lengde.

En skulle tro at statikk oppstår i alt som beveger seg og det gjør det også, men heldigvis blir den ledet bort i samme øyeblikk som den forekommer, i de fleste tilfeller er den også for svak.

En stor del oljeprodukter inneholder tilsetninger der virker som antistatikk, antiknock eller blybensin er ett av dem, selv om blytilsatsen egentlig forhindrer motorbanking.

Når en vet årsak, kan en også finne botemidler, og i mange år har den mest anvendte vært jordledning. En god buterworth eller lasteslange har innebygget kobberledning mellom flensene, men ved uforsiktig behandling og store bøyninger kan den bli ødelagt. Det er lett å finne det ut ved å megge den, men en kan få brudd mens en bruker slangen ved å lage en ekstra kink på den.

En kunne nevne opp utallige eksempler av forskjellig slag som har ført til ulykker og her er noen få av dem.

Et britisk tankskip på vei fra Willemstad til Bullen Bay skulle butterworthe litt ekstra, men med det samme apparatet ble satt i luken oppstod en voldsom eksplosjon og brann. Mannen som gjorde det ble drept, men en som så det kunne gi forklaring. Det kan ellers være vanskeig å avgi en helt sikker årsak. Ett hel nytt tankskip ble totalt ødelagt etter første last utenfor Gibraltar. Dette skjedde også under butterworthing, men årsaken kunne vært flere blant annet var skipet utstyrt med magnesium anoder.

De fleste oljeselskaper driver til stadighet alle mulige eksperimenter for å holde sikkerheten på høyeste nivå og ett av disse viste at en magnesium anode under fall i en tank lager riktig fine gnister. Sink kan også lage det under meget spesielle omstendigheter, ved å falle i en bestemt vinkel mot rent stål. De som driver med slike eksperimenter kunne få til en tenning av gasser med rust. Det henger jo til stadighet en god del løse rustflak under dekket i gamle tankskip så dette måtte undersøkes, men for å få til tenning av gasser med rust måtte rusten bestå av en geværkule som ved at den traff stål

dannet så mye varme at dette var årsak til tenning av gassen.

Etter at disse eksperimenter var foretatt ble magnesiums anoder fjernet i de Texaco skip som hadde slike installert og samtidig ble alle eksperimenterne offentliggjort.

Det merkelige er at når magnesiums anoder ble anvendt var det for å beskytte skipet, mens det motsatte kunne inntruffe.

De første tilvirkere av anodene anvendte ett stort gammelt overskudd av Starlys (rent magnesiumpulver) som ble brukt ved bombetoktene under krigen. Ingen reflekterte på at de kunne være farlige, men slikt kalles erfaring. Erfaring er en god læremester sa man i gamle dager, men skulle all erfaring utgis i bokform ble det den tykkeste bok i verden. Det er heller ikke all erfaring som blir nyttiggjort, den kommer for sent til mange, uhellet er alt skjedd. I den ruvende utvikling som oppstår på teknikkens område kommer i tillegg nye problemer.

Texaco har utgitt en gråbok, som jeg dessverre ikke har sett, men den skal finnes ombord. Det er imidlertid ikke nok at bare et par mann leser den, det kommer stadig ungdom til som gjerne vil lære noe, spesielt å ta vare på livet. Det ble i sin tid skrevet 7 artikler om dette i Texaco Tanker og så langt tilbake som i Nr. 1—1959 ble statisk elektrisitet nevnt. Selve gnisten er det vanskelig å få øye på, men den lager en sprakende lyd og man har kunnet høre den i brennstofftanker uten at noe har skjedd. Den eksplosive blanding av kullstoff — vannstoff — surstoff har da ikke hatt den riktige sammensetning, enten har den vært for fet eller for mager.

Overstyrmannen ombord hørte en sprakende lyd på dekket og fikk se gnister slå over fra kroken i mantelvaieren som bare hang noen millimeter over dekket.

Han og kapteinen fant ut at det bare skjedde når VHF telefonen var i bruk. Induksjon fra denne over i mantelvaieren har hatt for stor motstand i de vel-smurte blokker og derfor tatt den letteste vei ned i dekket. Svartbrente flekker i malingen var godt bevis. En annen av våre kapteiner ville ikke tro sine egne øyne da han fikk se store gnister slå over i flesene å losseslangen. Hva var årsaken? Ingen jordledning.

Mye er blitt forbedret i tidens løp, den gamle dropline har såvidt jeg vet ikke vært anvendt i Texaco de siste 30 år. Det er bare smøreoljer, diesel og visse sorter kjemikalier som er tillatt å laste over lukekarmen, andre sorter forbudt. De lager for stor statikk ved fallet ned i en tom tank.

Rene gasser og damp volder ingen problemer i et lukket rørsystem, men ved forurensning av små metalpartikler fra rørene kan statikk oppstå der hvor de blir sluppet ut. Ombord kan slikt forekomme i dampslukningsdyser, dreneringsrør og i sandblåsningsapparater. Kan også oppstå i ventilatorvifter hvis disse ikke er ordentlig jordet. Kulelagre leder lettere bort statikk enn glidelagre på grunn av det isolerende oljeskikt i de siste.

Når en tenker på jording husker mange ennå de gamle teak styrehus som var nødvendig fordi magnetkompasset måtte ha en viss avstand fra stål. Ved overgang til aluminium ble det på grunn av korrosjon mellom stål og aluminium nødvendig å isolere disse fra hverandre ved hjelp av nylon i skjøter og bolter. Huset ble da en oppladet kondensator og måtte jordes til stålet igjen med brede kobberbånd. Selvfølgelig oppstår det korrosjon mellom disse og aluminiumen så de varer ikke i all evighet. Et annet utslag av moderne tek-

nikk ser en her i Oslo hvor det til stadighet graves i gatene. Store skilt advarer bilistene «Slå av radiosender, sprengning pågår». Induksjonen fra en liten radiosender er altså nok til å få en elektrisk tennhette til å gå av i utide. Sprengning selv inne i lange tunneler må opphøre i tordenvær, og det er opplyst at det enkelte steder på Svalbard skal være så mye statikk i fjellet at sprengning i gruben må foretas med gammedags lunte.

Etter alt dette skulle en tro at det finnes elektrisitet i enhver busk og det ikke dumt å regne med de så lenge en har eksplosive saker i nærheten. En bør helst være litt mere observant enn likegyldig, selv om begge deler er nokså likelig fordelt i oss alle.

Her er noen av Coast Guardens regler fritt oversatt:

1. Bruk laveste lastkapasitet etter instruks fra land eller Rederiet. Stor hastighet ved lastning og lossing lager statikk.

2. Fyllerørene skal gå så nær bunnen som mulig og lav hastighet er nødvendig inntil røråpningen er kommet under vesken for å unngå hvirvler og statikk.

3. Hvis produktet vises å være forurenset spesielt med vann må lav hastighet anvendes forutsatt at ikke produktet er tilsatt antistatikk.

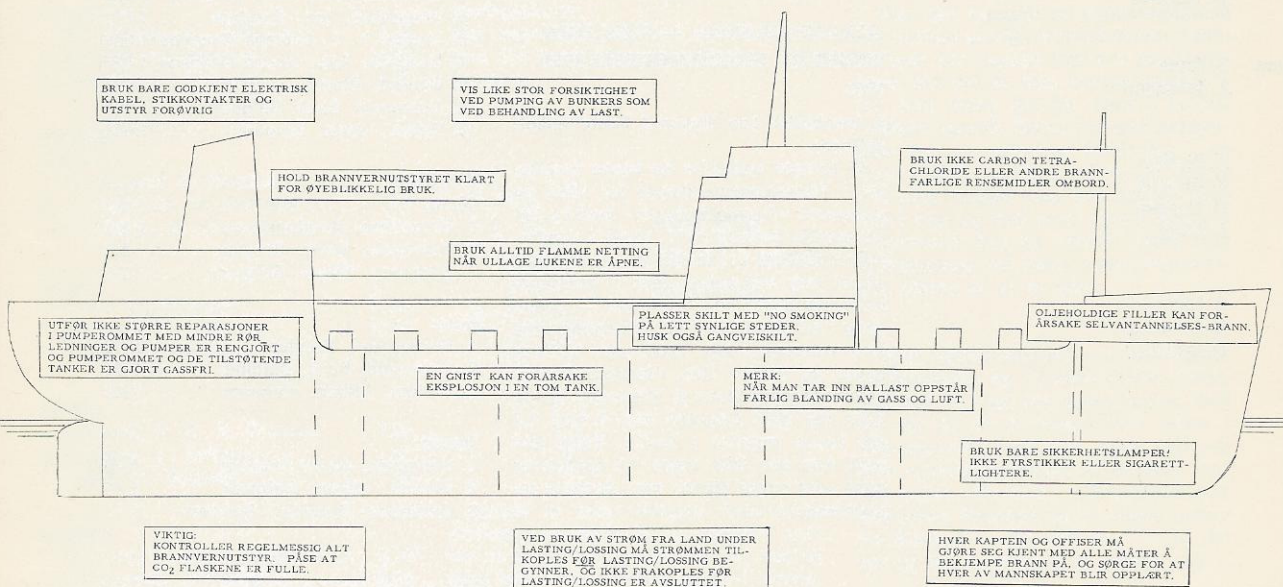
4. Alle deler i en tank og rørsystem må være tilstrekkelig jordet. Dette er spesielt viktig for slangens vedkommende hvor den største fare for statikk forekommer.

5. Ved måling av ulage skal målebåndet holdes til jord (lukekarmen), hvis vedkommende har gummisåler. Like- så når en tar prøver av lasten, forsøk har vist at statikken konsentrerer seg på veskeoverflaten mot det sted beholderen danner kontakt med vesken, spesielt under lastning før statikken er eliminert.

SIKKERHET

SIKKERHETSILTAK MOT BRANN

Her følger tredje plansej med nyttige punkter som alle bør kunne og huske på under arbeidet for å oppnå størst mulig sikkerhet mot brann.



KILDE: UNITED STATES P & I AGENCY
"ACCIDENT PREVENTION FOR TANK SHIPS"

Båtenes posisjoner

BÅTENES BEVEGELSER JANUAR—JUNI 1970

- T/T «Texaco Belgium»** — har opprettholdt sitt vanlige fartsmonster stort sett med lasting Trinidad eller Port Arthur/Trinidad for Europa. Lossehavner har vært Rotterdam, Göteborg, London og Pembroke. Etter en last fra Trinidad til Port Neches og Port Arthur er skipet til en avveksling i Vest Afrika hvor det losset i Freetown, Abidjan og Lagos i slutten av april. Deretter igjen det vanlige mønster med Europatur i midten av juni.
- M/T «Texaco Bogota»** — startet året med Australiatour og retur Bahrain 6/2. Der ble det last for Europa og dermed slutt på Østenfart. Laster nå vanligvis i Pembroke eller Ghent for UK/Cont.—Skandinavia. Losset i Karlshamn 22/4. Deretter lastet Porto Torres (Sardinia) for Lisabon og Rotterdam, hvoretter Ghent og Pembroke for Gävle-Umeå-Luleå og retur Pembroke for Dingle og Avonmouth. Lastet Pembroke 21/6 og Ghent 23/6 for Gävle 29/6.
- M/T «Texaco Brasil»** — Dette skip har lastet trofast i Caribbean med lossing Vest Afrika eller U.S.A. Som vanlig ved åpning av Lakene, går turen til Toronto med smøreolje, ankomst 19/4. Neste reise fra Puerto la Cruz 3/5 til havner i Vest Afrika hvoretter Trinidad 18/6 for Boston og Bayonne.
- M/T «Texaco Britannia»** — har fast lasteplass i Ras Tanu:ia og/eller Bahrain med lossing i Australia eller Prai, Singapore, Saigon. Lastet Bahrain 22/4 og losset denne gang Hong Kong 8/5 og Saigon 15/5. Deretter tre turer Singapore, Saigon og Bandar Mashur 21/6, Bahrain 22/6 for Hong Kong ca. 7/7.
- M/T «Texaco Norge»** — har vært beskjeftiget i Europafart i lengre tid. Laster Ghent eller Pembroke og losser England, Tyskland, Danmark eller Sverige. I forbindelse med reise til Stockholm i mars måned fast i isen i lengre tid. Skipet laster Ghent 24/6 for Brunsbüttel og Hamburg.
- M/T «Texaco Nueva Granada»** — Samme fartsområde som «Texaco Norge» og også fast i isen samtidig etter lossing i Norrkøping. Losset Stockholm 25/4, deretter Pembroke for Dingle med påfølgende dokking i Cardiff fra ca. 8/5. Etter dokking to turer kystfart England for Trinidad 16/6 for Honolulu ca. 4/7.
- M/T «Texaco Oslo»** — har også seilt i nord-europeisk fart i lengre tid, men fikk Middelhavstur med lasting i Milazzo 14/4. Losset Blexen og Brunsbüttelkoog. Lastet Ghent 28/4 og fikk æren av å losse første last til Texaco i det nye Ekeberganlegget i Oslo den 1. mai. Fortsatt Nord-Europeisk fart med lasting i Ghent og nok en tur til Oslo den 17/6.
- M/T «Texaco Skandinavia»** — har seilt trofast mellom PG og Australia. Fikk returlast i Kurnell i slutten av mars for Durban hvor det etter lossing ble vanlig dokking og reparasjoner fra 12/4 til 1/5. Lastet deretter i PG for Singapore 28/5 og i PG igjen 10/6 for Australia 28/6.
- M/T «Texaco South America»** — har hatt samme fartsområde som «Texaco Britannia», men har også bragt en last til Japan med etterfølgende verkstedopphold i Sasebo fra 25/2 til 12/3. Losset Prai 23/4, Singapore 26/4 og Saigon 30/4 med retur til PG 14/5 for Botany Bay — Australia 7—12/6. Deretter lasting i Kurnell 13/6 for en tur australsk kystfart og retur til PG ca. 16/7.