



# texaco tanker

MARS 1971

18. ÅRGANG

## T.U.S.K.

### VEDTEKTER



**T.U.S.K.**  
(Ti Ukers Sikkerhets Kamp)

#### Formålet:

Å gjøre skipet til en sikker arbeidsplass slik at skader og ulykker unngås så langt råd er.

#### Deltakere:

Alle mann ombord untatt skipsledelsen.

#### Målet:

Å gjennomføre 10 uker uten personskader og med høyst 4 - fire - brudd på de sikkerhetsregler som er vist i marginen på sikkerhetstavlen slått opp ombord. Brudd på sikkerhetsreglene noteres på tavlen etterhvert. Brudd på sikkerhetsreglene som deltakerne selv retter opp uten pålegg fra dommerne, regnes ikke som brudd.

Med personskade menes skade forårsaket ved uforsiktighet som medfører at den skadede er ute av virksomhet utover skadedagen. Skade som skyldes andre årsaker, regnes ikke med.

#### Premie:

Skipsledelsen legger kr. 10,- - ti - i potten for hver skadefri dag. Den oppsamlede premie utbetales til skipets velferdskasse etter fullførte 10 uker.

Vi har hermed den glede å presentere for dere en mulig ny medarbeider, nemlig T.U.S.K.'en. Vi har ikke ansatt ham fast ennå, for vi vil først se om han gjør sine saker bra i den spesialjobben han skal utføre innenfor vernearbeidet.

Hvorvidt T.U.S.K.'en er en staut og sjarmerende type får dere selv bedømme etter det portrett som vi bringer av ham i dette bladet. Selv bryr han seg ikke så meget om det, men han er meget begeistret for sitt eget opplegg til vernearbeidet; ja så begeistret at han har tatt navn etter det. Det heter nemlig Ti Ukers Sikkerhets Kamp.

T.U.S.K.'en synes selv det er vanskelig å drive vernearbeid fordi man aldri ser resultater av det. Egentlig ser man bare resultater hvis vernearbeidet slår feil, for da kan vi bli sittende i rullestol resten av livet. Men så har T.U.S.K.'en funnet ut at det går an å se resultater selvom man viser forsiktighet og omtanke på arbeidsplassen. Det han har gjort er ganske enkelt å lage et veddemål og reglene for dette veddemålet er altså de vedtekter som står i dette nummer av Texaco Tanker.

På denne måten får vi altså konkurransemomentet inn i vernearbeidet og vi har sjanse til å oppnå dobbelt gevinst. For det første unngår vi de skadene som vi ellers ville bli rammet av, og dernest kan vi hove inn den summen som går inn i veddemålene. Meningen er ikke at noen skal bli rike på dette, men at vi skal få en morsom liten konkurranse.

Vi skal ikke gå lenger inn i T.U.S.K. nå for vi vil gjerne først be noen av de båtene som seiler i de nære farvann i Nord-Europa å forsøke T.U.S.K.'ens opplegg først. Blir det vellykket skal vi ansette T.U.S.K.'en fast og gi nærmere orientering til de andre båtene. Til slutt vil vi bare føye til at T.U.S.K. ikke er noen stor og arbeidskrevende sak. Den er en enkel og morsom liten konkurranse som er frivillig for hver enkelt båt. La dette være sagt som en liten ergrelse for dem som finner glede i å møte nye ting med skepsis.

#### Avbrudd:

Inntreffer i løpet av de 10 ukene en personskade eller overskrides grensen på 4 sikkerhetsbrudd, bortfaller den opptjente premie og man må begynne forfra igjen.

#### Dommere:

Kampen dømmes av to dommere. Den ene velges av deltakerne og den andre utpekes av skipsledelsen. Dommernes avgjørelse er endelig. Kan dommerne ikke bli enige, settes tilfellet lik en halv skade eller et halvt brudd på sikkerhetsreglene.

Dommerne avgjør selv hvordan de vil overvåke at reglene blir overholdt.

Dommerne er ansvarlige for daglig ajourføring av T.U.S.K.-tavlen.

#### Avløsning:

Er det på det rene at det vil skje samlet avmønstring av mer enn 10 av de deltakerne som har vært med fra kampens begynnelse, avsluttes T.U.S.K. før avløsning skjer og potten utbetales. GOD KAMP.

Hilsen  
T.U.S.K.'n

# M/T «Texaco Brasil»

AV P. W. CHRISTENSEN

Oktober 1970 kom nyheten, M/T «TEXACO BRASIL» skal repareres! Flåten «grand old lady» skal gjennom en ansiktsløftning til ca. 5 mill. kr. for å kunne tilbringe 4 nye år på havet og ikke som mange trodde ende som gresk eiendom.

M/T «TEXACO BRASIL» så dagens lys i 1952 ved Kockums Mek. Verksted. I 9 år seilte hun trofast for TEXACO inntil hun i 1961 fikk en helt ny tankseksjon ved Nord-deutscher Lloyd i Bremen. Nå har hun seilt i nye 10 år (i clean) og tankseksjonen var i en slik forfatning at en større fornyelse var nødvendig.

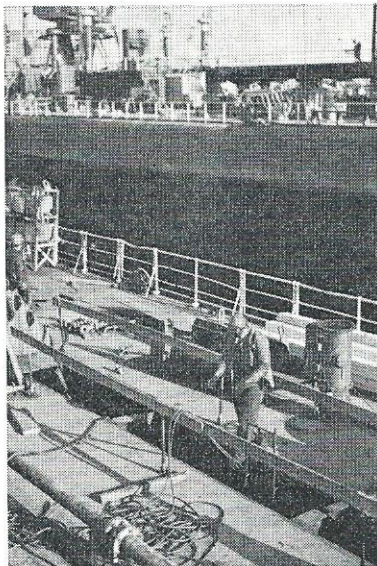
Blant TEXACO's «gamle» garde veker «BRASIL» sikkert mange minner, minner om en svunnen ungdom, hardt arbeid eller en spesiell havn en helt spesiell plass. For forfatteren av denne novellen vil masser av rust, 330 tonn stål og 70 dagers verkstedopphold bli hans minner.

Undertegnede embarkerte skipet i Brunsbüttel, som var siste lossehavn for verksted, sammen med ing. D. Pehrson fra Eriksberg Mek. Verksted hvor hun skulle repareres. På turen fra Brunsbüttel til Gøteborg ble så de store retningslinjene for reparasjonen trukket opp. Problemene var mange, som f. eks. tilkomst til tankene fra dekk. Tankdekket måtte åpnes, men hvor mye og hvorledes, det var den store «frågan». Hvis man beregnet feil her samtidig som man fjernet skott og spant ned i tankene så ville skipet klappe sammen. Problemet ble løst ved å brenne ut en strimmel, ca. 700 mm. bred og 20 m lang på akterdekk over langskips-skille-skott mellom senter-tank og ving-tank stb. og bb., og en tilsvarende strimmel på fordekket, ca. 10 m. lang.

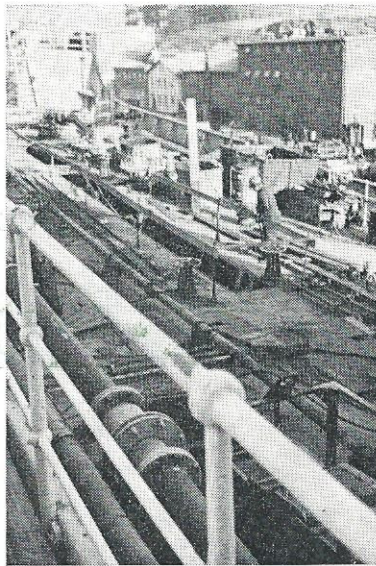
Vi satt over tegningene og «hoppet» opp og ned i tankene etter hvert som egen besetning hadde gjort dem gassfri. (Besetningen utførte her et flott stykke arbeid, ca. 5500 poser med rust ble fjernet). Etter tre dagers seilas fikk vi bestemmelsesstedet i sikte. Nå var det ingen vei tilbake, reparasjonen kunne begynne. Forts. side 7.



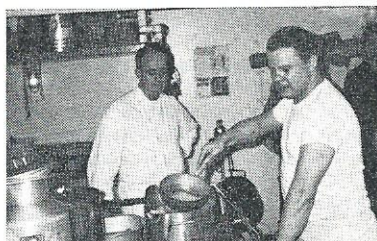
Stuert E. Skjørestad og salongpike R. Olsen. (Bildet er tatt i «pentryet» midtskipet.)



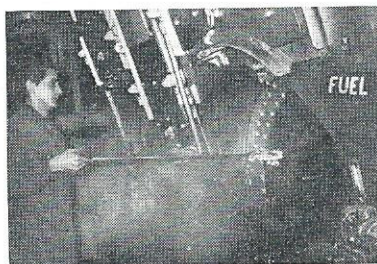
«Folket» er i fullt arbeid. Bildet viser stb. side av fordekket.



Arbeidet med stålfornysene går sin gang.



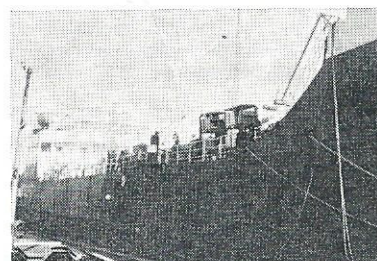
1. kokk B. Hansen og 2. kokk N. Trønæs i fullt arbeide i byssa. Disse kan sitt arbeide for maten er god.



Motormann Rugeldal idet han «stikker» fyr på stb. kjele.



Telegrafisten G. Pedersen i sin «hypermoderne» radiostasjon. (Den er lydlos)



Slik ser «hun» ut «the grand old lady», noget frynsete i kantene.



Kaptein S. J. Flø og inspektør P. W. Christensen «knipset» i forkant av midtskipet (i akterkant av sveiseapparatet)

## Hvor befinner

Skip	Kaptein:	Overstyrmann:	1. styrmann:	2. styrmann:	Maskinsjef:	1. maskinist:	2. maskinist:
T/T «Texaco Belgium»	O. Brath	T. Svanteson	W. Fossmo	A. Kristensen*	J. W. Bartosiewicz	T. Opphaug	A. Thue
M/T «Texaco Bogota»	R. G. Jensen	T. Salvesen	A. Hanstveit	E. Søbstad*	R. Pedersen	A. Schefte	S. Thoresen
M/T «Texaco Brasil»	O. Granlund	T. M. Hansen	K. Pedersen	S. Lorentzen	A. Vestre	A. Hell	K. Bugge
M/T «Texaco Britannia»	R. Brandal	A. Nodland	L. Asp	J. Tysnes	B. Madsen	J. Evjen	O. Hoem
M/T «Texaco Norge»	H. Helmersen	J. Holt	G. Gjerde	P. Pedersen*	T. Pedersen	D. Sørvik	L. Ludvigsen
M/T «Texaco Nueva Granada»	R. Horseng	K. Helberg	T. Pedersen	S. Barland	N. B. Grøn	T. J. Hansen	K. Rogne
M/T «Texaco Oslo»	R. Pettersen	L. Meisland	J. Tønnesen	B. Johansen	T. Strandelid	B. Tørum	B. Sørø
M/T «Texaco Skandinavia»	L. Lyng	K. Johansen	J. Wærnes	J. Eriksen*	L. Sandal	R. Voldstad	O. Pettersen
M/T «Texaco South America»	O. Lindtner	J. Paulsen		K. Vist	K. Rolstad	O. Hansen	R. Thoresen

\* 1. styrm. jr.

### Ekstra styrmenn i kystfart:

Ragnvald Madsen - M/T «Texaco Oslo»

### Ekstra maskinister:

B. Abrahamsen - M/T «Texaco Brasil»

### På ferie eller skoler:

Kaptein	S. Einvik	2. styrmann	A. Johnsen	Maskinsjef	H. Engseth	3. maskinist	A. Hammer
»	Y. Konnestad	»	H. Lærum	»	H. Borgersen	»	K. Haugen
»	A. Strand	»	A. Støllann	»	J. G. Hedberg	»	J. Grøstad
»	H. Sukke			»	T. Weden	»	T. Haug
»	S. Flø			»	E. Wetlesen	»	S. Skogstad
Overstyrmann	G. Stallvik	Telegrafist	P. L. Gulbrand- sen	1. maskinist	B. Abrahamsen	Elektriker	H. Hoff
»	T. Skarsvåg	»	A. Hauglid	»	I. Evjen	»	W. Jensen
»	O. Strømme	»	K. Rott	»	J. Fredriksen		
»	F. T. Andersen	»	P. Solheim	»	E. Johnsen	Pumpemann	J. Sandstad
					L. Nygaard		
					K. Ryan		
1. styrmann	R. E. Ebbesvik	Tømmermann	O. Omholt	2. maskinist	T. J. Jacob- sen	Stuert	O. Hansen
»	B. Eide			»	J. Johansson	»	S. Pedersen
»	O. R. Henriksen			»	S. Haugan	»	E. Skjørestad
»	H. Hansen			»	A. Melin	»	K. Vikse
»	F. Sannerød			»	Ø. Størdahl		R. Vegel
»	J. Skjønsfjell	Båtsmann/ Arbeidsleder	H. W. Ruud	»	H. Sørø	1. kokk	R. Hardt
»	J. Chr. Hvoslef		P. Didriksen	»	N. Wilhelmsen	»	A. Roel

## de forskjellige seg?

3. maskinist:	Maskinass./rep.:	Telegrafist:	Båtsmann:	Tømmermann:	Pumpemann:	Elektriker:	Stuert:	1. kokk:
A. Martinsen	O. M. Jensen	H. Hogstad	F. Wangberg		H. Grøtting	A. Asp	U. Ryland	P. Amundsen
S. Baastad	T. Hovelsen	A. Eliassen	P. Altvøy		R. Skauge	O. Risnes	H. Aandahl	F. Flønes
J. Langerud	B. Anshus	G. Pedersen	A. Stranden	A. Johansen	H. Håkonsen	S. Lundqvist	B. Hansen	N. Trønnes
H. Johansen		K. Roaldseter				P. Mikalsen		
E. Fadum	T. Svoren	E. Midthaug	A. Sveen		M. Nordmo	P. Larsen	J. Waage	B. Smelror
R. Eilertsen	K. Øvermo	T. Kjølstad	K. Eriksen	J. Langtind	A. Aune	G. Kleftås	K. Grøttan	A. Hernandez
R. Grande	G. Benati	O. Gulbrand- sen	N. P. Nilsen	J. Brandal	L. Johansen	E. Strøm	A. Bjerkan	D. Øverkil
O. W. Wick	A. Tiller	O. L. Olsen	B. Karlstad		A. Sigurd- son	H. Berger	B. Kjærstad	S. Trøslie
K. Prest- haug	K. Svenning	A. Andreas- sen				G. Lynghaug		

2. mask. jr.



Leo Nygaard vinner av vandrepokalen og «TEXACO BELGIUM» beste båt også i Texacomesterskapet for 1970.

Vi bringer nedenfor resultatlisten for Texaco Mesterskapet i friidrett for 1970.

Leo Nygaard ble i likhet med de to foregående år, beste enkelt deltager og har dermed vunnet den oppsatte vandrepokal til odel og eie.

Vi gratulerer!

«TEXACO BELGIUM» ble overlegent den beste båt og har nå, i likhet med «TEXACO NUEVA GRANADA», 2 aksjer i den oppsatte vandrepokal til beste båt. Denne må vinnes tre ganger.

#### RESULTATER:

##### Beste båt:

1. Texaco Beelgium	60 531 p.
2. Texaco Bogota	25 053 p.
3. Texaco Nueva Granada	22 888 p.
4. Texaco Oslo	2 972 p.

#### Beste mann/kvinne uansett klasse:

1. Nygaard, Leo, Belgium	2 913 p.
2. Hansen, Olav, Belgium	2 755 p.
3. Wetlesen, Erling, Belgium	2 700 p.
4. Espenes, Jan, Belgium	1 877 p.
5. Sjoner, B., Nueva Granada	1 853 p.

#### Enkelte øvelser:

##### KVINNER:

60 m.:	sek.
1. Ekre, Åse, Belgium	8,5
2. Cotter, Maria, Nueva Granada	10,2
3. Nygaard, Anne Kari, Belgium	10,4
4. Gulaker, Elin, Belgium	10,5
5. Aandahl, Gerd, Bogota	11,3

##### Kule:

	m.
1. Kristiansen, Unni, Bogota	8,42
2. Gulaker, Elin, Belgium	7,20
3. De Leon, Marie, Belgium	7,10
4. Cotter, Maria, Nueva Granada	6,86
5. Aandahl, Gerd, Bogota	6,76

##### Høyde:

	m.
1. Nygaard, Anne Kari, Belgium	1,14
2. Ekre, Åse, Belgium	1,05
2. Cotter, Maria, Nueva Granada	1,05

##### Lengde:

	m.
1. Ekre, Åse, Belgium	3,35
2. Cotter, Maria, Nueva Granada	3,23
3. Gulaker, Elin, Belgium	3,00

**VETERANER:**

<b>60 m.:</b>	sek.
1. Hansen, Olav, Belgium	7,9
1. Nygaard, Leo, Belgium	7,9
3. Wetlesen, Erling, Belgium	8,1
4. Wangberg, Finn, Belgium	8,8
5. Paulsen, Johan, Nueva Granada	9,2
<b>Kule:</b>	m.
1. Nygaard, Leo, Belgium	9,49
2. Wetlesen, Erling, Belgium	9,22
3. Hansen, Olav, Belgium	8,83
4. Salvesen, Torfinn, Bogota	8,04
5. Kristiansen, Trygve, Belgium	7,65

<b>Høyde:</b>	m.
1. Nygaard, Leo, Belgium	1,41
2. Kristiansen, Trygve, Belgium	1,37
3. Wetlesen, Erling, Belgium	1,36
3. Hansen, Olav, Belgium	1,36
5. Wangberg, Finn, Belgium	1,15

<b>Lengde:</b>	m.
1. Nygaard, Leo, Belgium	4,90
2. Hansen, Olav, Belgium	4,72
3. Wetlesen, Erling, Belgium	4,65
4. Paulsen, Johan, Nueva Granada	4,12
5. Salvesen, Torfinn, Bogota	3,85

**OLD BOYS**

<b>100 m.:</b>	sek.
1. Thoresen, Roy, Belgium	12,5
2. Gendren, Georgele, Belgium	12,7
3. Evjen, Ingvar, Bogota	13,5
4. Horseng, Rindulf, Bogota	14,4
5. Altøy, Peder, Nueva Granada	14,8

<b>Kule:</b>	m.
1. Sveen, Arnulf, Bogota	11,42
2. Thoresen, Roy, Belgium	9,40
3. Gendren, Georgele, Belgium	9,25
4. Brath, Otto, Belgium	8,91
5. Evjen, Ingvar, Bogota	8,50

<b>Høyde:</b>	m.
1. Gendren, Georgele, Belgium	1,50
2. Thoresen, Roy, Belgium	1,45
3. Horseng, Rindulf, Bogota	1,25
4. Pedersen, Rasmus, Bogota	1,15
4. Brath, Otto, Belgium	1,15

<b>Lengde:</b>	m.
1. Thoresen, Roy, Belgium	5,20
2. Evjen, Ingvar, Bogota	4,48
3. Horseng, Rindulf, Bogota	4,41
4. Brath, Otto, Belgium	4,15
5. Altøy, Peder, Nueva Granada	3,82

**SENIOR**

<b>100 m.:</b>	sek.
1. Benjaminsen, Kjell, Belgium	11,5
1. Noreiga, Antonio, Belgium	11,5
3. Sørvik, Dagfinn, Belgium	12,0
4. Johanson, Jonny, Belgium	12,3
5. Roaldseth, Kjell, Belgium	12,4
5. Sørensen, Sigfred, Nueva Granada	12,4

<b>Kule:</b>	m.
1. Havnen, Alf, Belgium	10,75
2. Sørvik, Dagfinn, Belgium	10,20
3. Andersen, Knut, Belgium	10,17
4. Ekre, Per, Belgium	10,12
5. Johnsen, Harry, Nueva Granada	10,00

<b>Høyde:</b>	m.
1. Noreiga, Antonio, Belgium	1,54
2. Johansen, Birger, Belgium	1,51
3. Ekre, Per, Belgium	1,50
4. Bobb, Norman, Belgium	1,46
5. Eliassen, Arne, Bogota	1,45
5. Andreassen, Alf, Nueva Granada	1,45

<b>Lengde:</b>	m.
1. Sørvik, Dagfinn, Belgium	5,72
2. Eliassen, Arne, Bogota	5,30
3. Roaldseth, Kjell, Belgium	5,12
4. Havnen, Alf, Belgium	5,06
5. Bakken, Nils, Belgium	5,02
5. Wist, Alf, Belgium	5,02

**JUNIOR**

<b>100 m.:</b>	sek.
1. Espenes, Jan, Belgium	11,9
2. Jenssen, Roar, Bogota	12,4
2. Førås, Sturla, Nueva Granada	12,4
2. Sjøner, Bjørn, Nueva Granada	12,4
5. Haugane, Johan, Belgium	12,6

<b>Kule:</b>	m.
1. Espenes, Jan, Belgium	10,59
2. Sjøner, Bjørn, Nueva Granada	10,13
3. Thoresen, Stein Erik, Nueva Gr.	9,22
4. Førås, Sturla, Nueva Granada	8,98
5. Olufsen, Arild, Belgium	8,81

<b>Høyde:</b>	m.
1. Espenes, Jan, Belgium	1,60
1. Sjøner, Bjørn, Nueva Granada	1,60
3. Nilsen, Kåre, Oslo	1,50
4. Haugane, Johan, Belgium	1,48
5. Thoresen, Stein Erik, Nueva Gr.	1,45
5. Svebak, Atle, Bogota	1,45

<b>Lengde:</b>	m.
1. Sjøner, Bjørn, Nueva Granada	5,20
2. Johansen, Agnar, Oslo	5,05
3. Fredagsvik, Bjørn, Belgium	5,03
3. Espenes, Jan, Belgium	5,03
5. Olufsen, Arild, Belgium	5,02

Nygaards vandrepokal, miniatyr av vandrepokalen til «TEXACO BELGIUM» og medaljer til de tre beste enkeltdelegerne i hver øvelse og klasse vil bli distribuert med det første.

Vi gratulerer premie- og medaljevinnerne, men også alle som ikke rakk opp på toppen av resultatlisten, men som bidro til et vellykket mesterskap.

Texaco Tanker takker også Sjømannskirken på Trinidad for all assistanse med utregning av resultater etc.

**Neptuniaden 1970**

Vi gratulerer «TEXACO BRASIL» med en fin 27. plass i fjorårets Neptuniade.

**TEXACO-MESTERSKAPET 1971**

Sjømannskirken på Trinidad og redieriet inviterer alle våre seilende til Texaco-Mesterskapet 1971.

Til orientering for nye ombord nevner vi at det konkurreres i følgende 5 klasser og øvelser:

1. Junior (under 21 år)
2. Senior (21—35 år)

3. Old Boys (36—45 år)  
(100 m, kule, høyde, lengde)
4. Veteraner (over 45 år)
5. Kvinner (alle aldre)  
(60 m, kule, høyde, lengde)

**Premiering:**

1. Vandrepremie til beste båt (må vinnes 3 ganger).
2. Miniatyr av vandrepokal til beste båt.
3. Vandrepremie til beste kvinne/mann uansett klasse (må vinnes 3 ganger)
4. Miniatyr av vandrepremie til årets beste kvinne/mann.
5. Medaljer til de tre beste i hver øvelse og hver klasse.

For de båter som anløper Trinidad vil Sjømannskirken i San Fernando arrangere idrettsøvelsene. For øvelser som avholdes andre steder må resultatlistene attesteres av kaptein og skipets tillitsmann, sendes Sjømannskirken i San Fernando.

Vi setter opp en ny vandrepokal for beste enkeltdeleger og denne må vinnes 3 ganger.

Som kjent teller alle enkeltdelegernes resultater både i den individuelle konkurranse og i konkurransen om vandrepokalen til beste båt.

Vi håper på en bred oppslutning fra alle kvinnelige og mannlige idrettsutøvere og ønsker til lykke med Texaco-Mesterskapet 1971.

## PRØVER ETTER KRAVENE I 9-ÅRIG SKOLE FOR VOKSNE

### Opplegg for sjøfolk i utenriks fart

Folkeskolerådet har nå etablert en ordning slik at sjøfolk i utenriks fart kan ta prøver ombord eller ved utenriks stasjon og få vitnemål for 9-årig skole.

Man kan avlegge prøve i ett eller flere fag og fordelt over det tidsrom man ønsker.

De detaljerte regler og de nødvendige skjemaer for oppmelding kan rekvireres fra skoledirektøren i Oslo og Akershus, Postboks 8120, Oslo-Dep. Nedenfor er gitt en kort beskrivelse av ordningen:

**Fagene** er delt i to grupper:

- 1) De «skriftlige» fag:
  - Norsk
  - Engelsk
  - Matematikk
  - Tysk

I disse fagene holdes **skriftlig** prøve ombord i mai/juni eller om nødvendig i november/desember.

**Muntlig** prøve i disse fagene må sjømannen ta på et tidspunkt i skoleåret da han er i land. Prøven foregår ved en ungdomsskole som ligger passende til for vedkommende.



## Av Haakon Thune

Ingen overskrift denne gang, det er faktisk umulig å finne på noen som passer. Artikkelen dreier seg om fire kraftige smell i fire supertankere, og slik må helst høres. Etter at de to første «MARPESSA» og «MACTRA» eksploderte, har Klassifikasjonsselskapene og Chamber of Shipping fått en ny oppgave sammen med Oljeselskapenes ekspertgrupper. International Tanker Terminal Safety Group har satt strenge

regler for å forhindre at eksplosjoner skal forekomme i havneområder, hvor en slik hendelse ville bli en uhyggelig katastrofe. Det har ikke vært spart på pengene, etter sigende er det brukt over 20 millioner kroner på utallige eksperimenter i den siste tid. Alt skal også undersøkes ved de siste uhell, fra de klimatiske forhold der eksplosjonene foregikk, til nærmest utenkelige årsaker, som f.eks. om det har blitt foretatt oppvarming med hetecoiler for å få fjernet voksen i bunnslammet.

De to hovedproblemene blir imidlertid «GASSFORHOLDENE» i tankene og «ANTENNELSEN». Den siste er delt opp i fire muligheter, nemlig Statisk elektrisitet, Friksjonsgnist, Kompresjonstenning og Autotennning ved varmen i tankene. Siden eksplosjonene har foregått i ballast og under tankspyling med vannkanoner, har en måttet foreta eksperimenter under lignende forhold. Det en er kommet fram til, er at statisk elektrisitet er den sannsynlige årsak. Videnskapen må alltid være forsiktig i sine uttalelser, men ved å snu litt på uttrykket blir det til sannsynlig sant, og det er mere troverdig. Fabrikantene at vannkanonene tok saken alvorlig og advarte mot bruken hvis ikke tankene var gassfrie. Forresten er dette en god tanke, det skulle da ikke være farlig å skyte med riktige kanoner om så var. Statisk elektrisitet har endelig fått æren for å kunne antenne, men det er mange år siden det ble fastslått at «statikk» er årsaken til lyn og torden. Vanndråpene som under stor hastighet virvler rundt i vannfylte skyer, frembringer «statikken» ved at vannpartiklene blir negativt ladet. Dette medfører at positiv ladning av tilsvarende størrelse akkumuleres på jorden eller i nærmeste sky og blir utløst i ett lyn når kreftene er store nok. Ett enkelt lyn kan fremstille 350 000 ampere, nok til 600 000 60 watt lamper, oppnå en temperatur på 15 000 grader C og gå fra en sky til en annen over en avstand på 16 kilometer, bra at det bare varer noe slikt som ett 35 milliontedels sekund. Når vannpartikler under stor hastighet virvler rundt i en gassfylt tank, oppstår lignende forhold i sterkt redusert skala, vannpartiklene blir negativt ladet og en tilsvarende positiv bygger seg opp i stålkonstruksjonene, gnisten kommer når det passer, og passer også gassblandingen — vil en få høre det.

Gassen som har sin del av skylden er også blitt vist full oppmerksomhet. Shell kompaniet har ment å kunne unngå eksplosjoner ved å holde gassen så mager i tankene at den ikke kan anten-

nes, mens det i Kong Haakon VII tilfelle er brukt metoden med fet gass som heller ikke kan antennes. Petroleumsgasser er imidlertid meget tunge og vil synke til bunns i en tank som blir stående i ro, derved kan det oppstå ett sjikt mellom mager og fet gass som kan antennes når forholdene ligger til rette. Slike tilfeller kan enhver forstå er vanskelig å bedømme og eksperimenter må nødvendigvis ta sin tid for å komme frem til et resultat.

Gassmåleren som kan vise om gassen er eksplosiv har vært i bruk ombord i «TEXACO» lenge før den ble påbudt i norske tankskip. I kullbruber har en spesialfolk til å føre kontroll med gasser, vilket ha redusert antall ulykker til et minimum. Det er av stor betydning at de som bruker gassmåleren holder batteriene i orden og forstår virkemåten. En kan vel også prøve den ved å la den «sniffe» på en bensinfille i et glass. Vannkanonene er forøvrig et utmerket apparat og den beste metode til å fjerne voksen i tankene. Spesielt Arabisk crude holder mye voks som levrer seg under skipets rulling i sjøen og kleber seg til spanter og stivere i tykke lag, slik at det må en kraftig vannstråle til for å få den fjernet. Det er nok denne voksen som Thor Heyerdahl har kommet over når han på sin RA II ferd har krysset supertankernes ballastruter.

Statisk elektrisitet har vært Thunes hobby i mange år og endel artikler er skrevet om saken i Texaco Tanker. For det meste har det dreiet seg om «statikk» som vi lager selv, og derved utsetter oss for unødig fare. Alltid skal det være slik at en finner opp noe som senere viser seg å være farlig, så må en til med å finne opp noe som kan forbygge faren.

Et mere gemyttlig tilfelle om «statikk» kan også nevnes. På kontoret hadde en fått ett helt nytt gulvbelegg av nylon. Pen farve, lett å holde rent, nesten uslitelig og mye billigere enn et Persisk. Det var noe som hverken selger eller kjøper viste, når en gikk på det ble en elektrisk ladet. Enkelte med god elektrisk lederevne fikk en fin minus pol og satte en fingeren bort i nesen på vedkommende ble «statikken» utladet, gnisten var for svak til å kunne sees, men kneppet og stikket var der. Enkelte personer føler ett stort ubehag å la bilsyke, har en bikkje med i bilen legger den seg på bunnen og vil kaste opp. Utallige slike tilfeller kunne nevnes fra det daglige liv, men det er best å slutte med det som er sagt før, det finnes «statikk» i enhver busk.

I norsk, engelsk og matematikk er det 3 forskjellige kursplaner og følgende 3 ulike prøver. I tysk er det 2 ulike kursplaner og prøver. Bare høyeste plan (2 i tysk, 3 i norsk, engelsk og matematikk) gir «full kompetanse», dvs. adgang til alle videregående skoler.

### 2) De øvrige fag («muntlige» fag):

Kristendomskunnskap  
Historie og samfunnskunnskap  
Geografi  
Fysiologi m/helselære  
Fysikk  
Kjemi

I disse fag kan sjøfolk i utenriks fart istedenfor muntlig prøve få en eller et par **skriftlige** prøver ombord i tiden mai/juni eller om nødvendig i november/desember.

**Oppmelding** til de skriftlige prøvene (også i «muntlige» fag) må foretas innen 1. mars respektive 1. oktober.

Skjemaer for oppmelding rekvireres av oss fra skoledirektøren i Oslo og Akershus. Fra skoledirektøren får vi også oppgaver for forsendelse til skipet og regler for avvikling av prøvene.

De som skal avlegge muntlige prøver i land (i norsk, engelsk, matematikk og tysk) må i god tid gi melding til skolemyndighet eller ungdomsskole på det aktuelle sted. Skjema for denne meldingen rekvireres også fra skoledirektøren i Oslo og Akershus.

Vi ber om at de som måtte være interessert melder fra til oss og vi hjelper til med å skaffe nødvendige lærebøker m.v.

Vi tillegger denne ordningen betydelig vekt, bl.a. fordi Kirke- og undervisningsdepartementet sannsynligvis allerede fra neste år vil kreve 9-årig skole i visse fag for opptak i navigasjons- og maskinistiskoler.

I denne forbindelse vil vi også nevne at folkehøgskolene for sjømenn (Risøy og Hadsel) gir en tilpasset undervisning for den som vil forberede seg for maritim skole.

# ← Eksplosjon —

## Kollisjon



Den 10. januar i år var en ulykkesdag for Texaco-flåten. I tett tåke kolliderte Panamabåten «Texaco Carribean» med den peruvianske båten «Paracas». Det førte til en eksplosjon som kostet 9 mennesker fra «Texaco Carribean» livet og båten ble totalt vrak og sank.

Som om ikke dette var nok kjørte det tyske skipet «Brandenburg» på begge vrakrestene av «Texaco Carribean» med den følge at «Brandenburg» sank og 20 tyske sjøfolk mistet livet.

Dette er kanskje den mest tragiske ulykke som har rammet Texaco's flåte i fredstid, men spesielt ille er det selvfølgelig at det går menneskeliv tapt.

Spørsmålet som melder seg etter slike ulykker er selvfølgelig hvordan de kan unngås for fremtiden, og under enhver omstendighet om det går an å gardere seg slik at ulykken ikke får så store konsekvenser dersom den nå engang skulle være ute. Går det an å gardere seg slik at det vesentlig blir materiell skade?

På dette tidspunkt kjenner ikke vi til det nøyaktige hendelsesforløp og selvfølgelig heller ikke årsaken til ulykken.. Det vi vet er at «Texaco Carribean» var i ballast. Den kom fra Terneuzen i Belgia og skulle til Trinidad. Den hadde hatt los ombord som den landsatte i Dover og det var årsaken til at den gikk oppunder Englandskysten i stedet for å følge den vanlige ruten i den sydlige del av Kanalen, og som nevnt var det tett tåke som selvfølgelig var den direkte foranledning til kollisjonen.

Men hvorfor fikk kollisjonen et så katastrofalt omfang at en tankbåt med 37 tanker eksploderer og blir totalt vrak? Det kan vel ikke være annet svar på dette enn at «Texaco Carribean» som nylig hadde losset, ikke var gassfri og at antennelsen skjedde ved de gnister som kollisjonen forårsaket. Vi hadde jo vår egen «Texaco Bogota»-ulykke for noen år siden. Selvom vi ikke vet hva som dengang førte til antennelse og eksplosjon, mistenker vi sterkt at det var en gnist, og dengang forårsaket av statisk elektrisitet.

Vi aksepterer jo at man går i fare hvor man går enten dette er til sjøs eller på landjorden. Enkelte steder er

risikoen for ulykker større enn andre steder. Til sjøs dreier dette seg fortrinnsvis om de sterkt trafikerte områder, f.eks. Doverstredet, Øresund, Gibraltarstredet, Malakkastredet osv. Hvis de 3 komponentene tåke, stor trafikk og eksplosjonsfarlig atmosfære i tankene slår seg sammen, kan man komme opp i slike ulykker.

Trafikken kan vi gjøre lite med og den øker heller enn å avta. Tåken er også utenfor vår innflytelse og i den ligger et risikomoment selvom man har aldri så godt radarutstyr og navigerer med all mulig forsiktighet. Spørsmålet blir da om vi skal akseptere den ekstra risiko som finnes i slike situasjoner og gå til ekstra foranstaltninger for i et hvert fall å gardere oss mot større omfang av ulykker slik som eksplosjon.

Vi har spurt en del av de seilende som har vært oppom kontoret siden ulykken inntreff og vi forstår at dette er ting som allerede tas i betraktning. Med andre ord så langt det er råd fordeler man ballasten slik at en eventuell kollisjon skal få et begrenset omfang. Dette er selvfølgelig mulig for skip som skal ut på en lengre ballastreise, f.eks. til Trinidad. Der har man tiden på seg og kan ballaste i større grad med sikkerheten for øyet. Dette vil si at man tar mest mulig ballast i sidetankene, eller i et hvert fall fordeler den i sjakkbrett fasong gjennom skuta slik at ikke en antennelse skal spre seg fra den ene tanken til den annen.

Verre er det for de båtene som bare skal en kort ballastreise, f.eks. til Pembroke. De har hensyn å ta til tankrensjøring og kapteinen må vurdere risikomomentet og tidstapet mot hverandre dersom han ønsker å foreta en spesiell ballasting som en sikkerhetsforanstaltning.

Vi tror det er viktig at man vurderer denne risikoen når værforholdene tilsier det, spesielt i de tett trafikerte områder. Man får ingenting gratis her i livet, heller ikke sikkerheten, så vi må nok være forberedt på å ofre tid og omtanke på den.

Hvis noen har konkrete forslag å komme med om denne saken vil kontoret gjerne formidle det videre.

## M/T BRASIL fortsatt

Den 1. februar ankom «the lady» til Göteborg, hun var da for å si det pent, UTKJØRT. Alderen og 27 måneder på havet siden siste dokking, hadde satt sine spor, ca. 20 lekkasjer i skott, nedkjørte lossepumper, og sprekker både «foran og bak». Men tross alt dette hadde kaptein Flø og hans besetning «holdt liv» i henne og fått henne fra losseplass til lasteplass og endelig nå fram til verksted. Det er bare å ta av seg hatten for den innsatsen det ligger bak disse turene.

Den første uken av reparasjonene ble det reist stillinger i alle tankene. Dette er et tidskrevende og kostbart arbeid, men helt nødvendig. Lastelinene på dekk ble delvis fjernet og tankdekk ble åpnet som planlagt.

Sammen med besiktigelses-mann fra Lloyds, ing. Olsen, en engelskmann tross sitt norske etternavn, ble det foretatt nye målinger av skott, webber og spant for å se hvor mye stål det var igjen. Det totale bildet viste at fartøyet var tæret mest akterut og forut mens senter av fartøy (under midtskipet) var i en «bra» forfatning. Sentertank Nr. 6 f.eks. var nesten så god som ny. Etter 14 dagers rådslagninger med Lloyds og verksted ble vi enige om at 330 tonn — eller 330 000 kg stål — måtte fornyes. Inspektør Tranberg kom ned til Göteborg for å ta det hele i øyesyn og hans ekspertise og erfaring var til stor hjelp.

Det er ikke bare i tankseksjonene det blir arbeidet. I maskinrom og pumperom arbeides det på harde livet. Vi hadde mønstret på en del ekstra maskinister for at disse kunne assistere egen besetning. I forre pumperom arbeider 3 maskinister med lossepumpene og de har utført et meget bra arbeid. I maskinrommet arbeider egen besetning under ledelse av 1. maskinistene Ryan og J. Johansen med hovedmotor, hjelpemotorer samt kjeler. Arbeidsinnsatsen kan ikke klage på, maskineriet er 19 år gammelt og med all respekt å melde — noe gammeldags.

Samtlige lugarer og messer har blitt pusset opp og gjort i stand av tømmermann Høyland. Arbeidet er pent utført og vi håper at det faller i smak.

Den 5. mars gikk fartøyet i dokk og dokktiden vil bli ca. 15 dager p.g.a. tæringer i bunnplatene. Disse ble oppdaget etter at skipet ankom verkstedet og de har voldt oss mye hodebry. 50 kvm bunnplater må fornyes, d.v.s. to hele plater.

Reparasjonen og stålfornyelsene vil være ferdig ca. 6. april. M/T «TEXACO BRASIL» vil da vinke farvel til Eriksberg Mek. Verksted og Göteborg etter 2½ måneds liggetid. «The grand old lady» vil igjen være på plass i de seilendes rekker.

## Båtenes posisjoner

### BÅTENES BEVEGELSER JANUAR—MARS 1971

- T/T «Texaco Belgium»** — startet nyåret i Europa og losset to havner i Tyskland de første dager av januar. Kursen ble deretter satt mot Trinidad for å hente last for tre havner i USA. Skipet møtte hardt vær og kulde på østkysten av Statene og lossing i en av havnene, Eagle Point, måtte sløyfes, da ledningen i land var frosset. Etter lasting Port Arthur og Trinidad i februar gikk turen igjen til Europa med lossing i Terneuzen. Det fulgte en tur Ghent—London og deretter vanlig rundtur Port Arthur 23/3 og Trinidad 1/4 for Europa.
- M/T «Texaco Bogota»** — gikk i januar og februar i Europafart med anløp av England, Holland, Tyskland og Danmark. I begynnelsen av mars lektret skipet ca. 6000 tonn «normal paraffin» fra «Texaco Belgium» i Terneuzen og dro avgårde til Porto Torres på Sardinia med denne lasten. Her ble det så lastet igjen 13—15/3 for Rotterdam 22/3.
- M/T «Texaco Brasil»** — fikk ved årsskiftet en tur Ghent—Lissabon, deretter lasting Algier for Porto Torres. Her ble det så tatt inn en last for Rotterdam hvor skipet ankom 18/1. Det ble ennå en reise, Immingham og Killingholme for Ghent og Brunsbüttel, før skipet kunne sette kursen for Göteborg til et lenge etterlengtet verkstedopphold fra 1/2 til ca. 6/4.
- M/T «Texaco Britannia»** — fikk nyttårsaften i Hong Kong og det fulgte 2 anløp av Saigon. Tilbake til PG i slutten av januar, hvor det ble lastet i Bandar Mashur denne gang for Lourenco Marques. En stor overraskelse var det at skipet fikk ordre om å gå til Aden 28/2 og laste for Europa, og det ventes til Lands End 31/3.
- M/T «Texaco Norge»** — har fortsatt å trafikkere havner i Europa, bl. a. har det hatt flere anløp av Sverige og Danmark. Skipet losset Fredericia 18/3 og København 20/3 og returnerer til Pembroke for å hente ny last, denne gang for Teesport og Canvey.
- M/T «Texaco Nueva Granada»** — har likeledes fortsatt i Europafart og fikk bl. a. anløp av hjembyen Oslo den 20/1. Etter en rekke turer på Englandskysten, fikk skipet 13/3 ordre om å gå til Porto Torres for å hente last for USA's østkyst. Deretter går turen til Trinidad, og det blir antagelig å fortsette i Carribean—USA—Canadafart i månedene fremover.
- M/T «Texaco Oslo»** — har også vesentlig gått på Europa med lasting Ghent og Pembroke, men i februar ble det lasting i Rotterdam og Algier for Porto Torres. Her ble det så lastet 16/2 for Le Havre og deretter tilbake til vanlig fartsområde, anløp Terneuzen 17/3 og Teesport 20/3.
- M/T «Texaco Skandinavia»** — lå i Bahrain på årets første dag og lastet for Karachi. Deretter nok en tur til samme losseplass med last fra Bandar Mashur. Senere har skipet overtatt «Texaco Britannia»s fartsområde med last fra PG til Prai, Singapore, Hong Kong og Saigon. Anløp Bahrain 18/3 og losser Hong Kong ca. 5/4 og Saigon 10/4.
- M/T «Texaco South America»** — første last i 1971 var med smøreolje fra Kurnell til Durban og Mombasa. Deretter gikk turen til Bahrain for å bringe last til Botany Bay og Newcastle i Australia, hvor lossingen ventes avsluttet ca. 22/3. Derpå blir det verksted i Singapore i begynnelsen av april.