



# texaco tanker



INFORMASJON 7/11 1972

## Rederirådsmøte

Rederirådet begynner nå å få fast fot innen virksomheten vår, og møte nr. 3 i rekken ble holdt på kontoret i dagene 3.-5. oktober. Denne gangen hadde møtet samlet 9 deltakere. Det var kapteinene I. Bakke, J. Holt, R. Horseng, R.G. Jensen, R. Pettersen, A. Strand og H. Sukke, maskinsjefene R. Pedersen og T. Weden. Som møteleder fungerte kaptein R. Pettersen, mens kaptein W.K. Paulsen stadig virker som sekretær.

Ganske mange saker var oppe til behandling, og de dekket et bredt spekter fra pensjonsordningen til hvordan man skal kvitte seg med slop. Som vanlig blir referatene sendt til alle kapteinene og maskinsjefer, som vi regner med orienterer sine kolleger ombord om saker av interesse.

\*\*\*\*\*

## Ny sjef for Marine Department i New York

John I. Mingay, som har vært Marine Department's sjef i en årrekke, har overtatt ledelsen av Texaco's virksomhet i Canada, og har således ikke lenger noen tilknytning til rederivirksomheten.

Som ny sjef for Marine Department er utnevnt Ward K. Savage, Jr., som dermed også kan smykke seg med tittelen Vice President.

Mr. Savage, som er sivilingeniør av yrke med kjemi som spesialitet, har hittil i det vesentlige arbeidet på raffinerisiden og til dels med elektronisk databehandling. Han er sydstatsmann fra Port Neches i Texas.

Mr. Savage besøkte oss i Oslo i slutten av august. Han er en rolig og behagelig mann som gjerne lytter til hva andre har å si, hvilket er en sjelden egenskap. Det er grunn til å tro på et godt samarbeid i tiden fremover.

\*\*\*\*\*

### Alternierende sysselsetting

Denne overskriften vil kanskje få mange til å tenke på det som allerede praktiseres på båtene, hvor besetningene arbeider vekselvis på dekk og i maskinrommet. Derfor kunne vi kanskje valgt en litt bedre betegnelse på et nytt eksperiment for å unngå denne forvekslingen.

Det skjuler seg altså et lite nytt forsøk bak ordene "alternierende sysselsetting". Noen vil for øvrig kanskje si at det ikke er så nytt heller når de har lest nedenstående. I så fall er det noe gammelt på en ny måte.

Det vi i all enkelhet vil forsøke, er å ordne det slik at de av våre folk av ulike grader som mener de har interesse og anlegg for det, kan arbeide vekselvis ombord og iland. Forutsetningen for at dette skal lykkes, er at vi greier å finne bedrifter iland som er interesserte og villige til å samarbeide.

Et eksempel vil gjøre det klart hva vi her er ute etter.

Tidlig på sommeren i år kom vi i kontakt med Bjerkes Maskinforretning A/S på Kongsvinger. Bjerke skulle utvide sin stab med to mann fra yrkesskolens jern- og metallinje. Vi ble da enige om at vi heller skulle ta fire mann sammen. Av disse skulle to begynne hos Bjerke og to hos oss med systematisk opplæring. Etter seks måneder skal så de to som er iland, bytte med de to som er ombord, selv om vi ikke forutsetter at de skal avløse hverandre i de samme stillinger på skipet, da det vil være vanskelig å ordne.

De ansatte oppnår ganske vesentlige fordeler ved en slik ordning. For det første vil de komme til å tilbringe mer enn seks måneder av året iland, hvilket de nok vil sette stadig større pris på etterhvert som de blir eldre og kanskje innlemmes i den "hellige ektestand." Sammenlignet med om de bare hadde hatt jobb iland, vil de øke sin årsfortjeneste ganske betydelig. Hvor stor økningen vil bli, avhenger av en rekke forhold. Lønningene ligger imidlertid vesentlig høyere til sjøs enn iland, og sjøfolk er heldigvis tilgodesett med lavere skatter enn de som arbeider iland.

De ansatte som går inn for denne ordning og greier å gjennomføre den, vil selvfølgelig også komme i den gunstige stilling å kunne mestre to yrker. De har to ben å stå på senere i livet. Ikke mange av oss har en slik valgmulighet.

Vi befinner oss foreløpig på et eksperimentstadium, og har foreløpig bare dekket inn tre-fire mann utover de som er nevnt ovenfor. Det er meget arbeidskrevende for oss å få istand de trekantavtaler som er nødvendig mellom den ansatte, bedriften og oss selv; det kreves god oppfølging fra vår og bedriftens side og ikke minst en sterk vilje fra den ansatte til å gjennomføre det han har foresatt seg. Dersom de som nå og i tiden fremover kommer til å være med på denne ordningen ikke respekterer de avtaler og opplegg som blir gjort, vil det selvfølgelig redusere muligheten for å bygge ordningen videre ut.

Dersom noen av dere som leser dette, er interessert i alternerende sysselsetting, kan dere henvende dere til kapteinen eller til personalavdelingen på kontoret når dere er på gjennomreise. Vi skal i alle fall gjøre hva vi kan for å bistå dem som ønsker det, og som vi tror passer for det.

\*\*\*\*\*

### Vi satser videre på prosjektskipsdrift

Det er gått tre år siden vi tok de første skritt på prosjektskipsbanen, og erfaringene hittil viser at vi bør satse videre på denne driftsform. Den største verdi ligger i at skipsledelsen får en betydelig utvidet "sjølråderett" og et intimt kjennskap og herredømme over skipets økonomiske drift. Dessuten blir det et mere nært samarbeide mellom skipsledelsen og rederiledelsen, og det virker naturlig nok stimulerende.

I oktober måned har vi holdt to 7 dagers kurs for å gi innføring i prosjektskipsdrift. Kursene ble lagt opp av kaptein Ragnar Pettersen, som også sto for gjennomføringen av dem. Kurset har nå fått en i høy grad jordnær - eller skal vi heller si "sjønær" - form, og vi tror det vil gi den enkelte offiser et fint grunnlag å arbeide ut fra.

På det første kurset var: kapteinene I. Bakke, S. Einvik og G. Stallvik, maskinsjefene B. Madsen og B. Svanes, samt styrmann R. Henriksen.

Det andre kurset ble holdt på Trollvasshytta ved Lillevann i Oslo. Også her var kaptein R. Pettersen kursleder og deltakerene var kapteinene A. Strand, S. Flø, Y. Konnestad, maskinsjef T. Weden, overstyrmennene K. Johansen og J. Paulsen, samt stuertene B. Kjørstad og A. Flaten.

Det er planer om å holde et kurs til i år, antagelig i desember, og vi forbereder også flere kurs i 1973, slik at det skal bli mulig for alle interesserte å være med etterhvert.

\*\*\*\*\*

### Wageningen-simulatoren

Det hollandske skipstekniske senter i Wageningen har i noen tid arrangert simulator-trening for offiserer (fortrinnsvis kapteiner og overstyrmenn) som skal tjenestegjøre på VLCC-tankere.

Simulatoren, som på en måte tilsvarer flysimulatoren som lenge har vært brukt til utdanning av flyvere, er konstruert som en skipsbro med ratt, maskintelegraf og instrumenter innebygget i en styrepult. Kursdeltagerne får faktisk en følelse av at de står på broen og manøvrerer et virkelig skip. Gjennom vinduene i styrehuset ser man

hele forskipet og sjøen omkring. I det fjerne dukker land opp med kirketårn, tankanlegg og sjømerker, og det hele kommer stadig nærmere etterhvert som skuta seiler inn mot havnen og blir stilt overfor en rekke manøvreringsoppgaver. Deltagernes manøvrer blir plottet, og man får anledning til å studere resultatet på plotteskjemaer umiddelbart etter hver øvelse som tar cirka 20 minutter.

Simulatoren tar inn virkningene av strøm og vind, og skuta oppfører seg slik et virkelig skip ville gjort med de manøvrer som gjøres.

Hittil har følgende av våre offiserer gjennomgått simulatorkursset: Kapteinene R. Pettersen, O. Granlund, S. Einvik og S. Flø, samt overstyrmann K. Johansen.

Rapportene tyder på at både de og skuta kom velberget fra det.

\*\*\*\*\*

#### Maling - har vi noe å lære?

Vi har nylig hatt et malingkurs av 4 dagers varighet ved Jotun Fabrikker i Sandefjord. Deltakere var kapteinene R. Pettersen, A. Strand og J. Holt, maskinsjef T. Weden, overstyrmennene K. Johansen og J. Paulsen, 1. maskinist T.J. Hansen og arbeidsleder P. Altøy.

Kurset ga først teoretisk opplæring vedrørende avanserte malinger og deretter praktisk anvendelse fra grunnarbeidet til det siste strøk med demonstrasjon av sandblåsing og sprøyter.

Det ble også gjennomgått et kurs som Jotun har laget for instruksjon ombord. Kurset er meget instruktivt, og vi anbefaler det til alle som er interessert i å utvide sine kunnskaper i teoretisk og praktisk vedlikehold.

Kontoret er gjerne behjelpelig med å skaffe kursmaterieill.

\*\*\*\*\*

#### Økonomisk støtte til utdanning

Som det vel er kjent for de fleste, har rederiet opprettet en stipendieordning som er beregnet å være til hjelp for rederiansatte som ønsker å utdanne seg videre.

De midler som er stillet til disposisjon for dette formål, er ikke ubegrensede, og avgjørelsen om hvem som skal innvilges stipend, tas av rederiet i samarbeid med skipsledelsen på det skip vedkommende søker tjenestegjør. For inneværende skoleår er støttemidlene nå disponert, men de som planlegger skolegang neste år, bør sende

søknad i god tid via skipsledelsen ombord. Skipsledelsen vil videresende søknaden til rederiet sammen med en uttalelse om søkeren.

For inneværende år er de månedlige stipend følgende:

<u>Forsørgelsesbyrde</u>	<u>kr.</u>
Ingen	1.350,-
Hustru	1.600,-
Hustru og barn	1.850,-

Ifølge Riksskattestyrets bestemmelser er beløpene ikke gjenstand for beskatning. Rederiets betingelser for å yte støtte til utdanning er at søkeren etter fullført skolegang må tjenestegjøre på rederiets skip det dobbelte av den tid det er gitt støtte for.

\*\*\*\*\*

Folk på skole

<u>Høyere skips-skole:</u>	R. Ebbesvik
<u>Skipperskolen:</u>	T. Fossum, T. Pedersen, T. Pettersen, F. Sannerød
<u>Maskinsjefskolen:</u>	B. Abrahamsen
<u>Maskinist-skolen I:</u>	Ø. Størdal, B. Sørø
<u>Maskinist-skolen II:</u>	J. Espenes, N. Liabø, J. Olsen, O. Paulsen, P. Sæther
<u>Stuert:</u>	O. Wang

\*\*\*\*\*

M/T "TEXACO BRITANNIA"

Like før bulletinen gikk i trykken fikk vi den sørgelige melding om at det har vært en eksplosjon ombord i skipets lastetank nr. 4 kl. 1110 (lokal tid) den 2. november.

Skipet lå i dokk ved Taiwan Shipbuilding Corp. for reparasjon og stålfornyelse i tankene da ulykken skjedde.

Ingen av skipets besetning kom til skade bortsett fra at den indiske pumpemannen fikk en ubetydelig skade i det ene benet.

Det meldes imidlertid at cirka 10 verkstedsarbeidere er omkommet og ytterligere cirka 40 skadet.

Det er ennå ikke oversikt over de materielle skader, men det tyder på at alle skott rundt nr. 4 centertank er skadet; likeledes bunn og dekk i forbindelse med samme tank samt skutetidene på begge sider ut for nr. 4 centertank.

Årsaken er ennå ikke brakt på det rene, men det ryktes at den kan være acetylen.

PERSONALIA

Vi gratulerer med:

15 års jubileum

Matros Christopher Bailey - 16. september

Forfremmelse

Ths. Svanteson til kaptein T/T "TEXACO PEMBROKE"

KONTORET

Gratulerer med 25 år:

Assisterende direktør Bjørn R. Halvorsen	-	4. august
Sekretær Erik Hornfelt	-	20. august

Velkommen til:

Svein Valbrek som begynte hos oss som bud den 18. september. Han avløste Arild Kirkeby som er blitt forfremmet til assistent i innkjøpsavdelingen.

\*\*\*\*\*

Reparasjoner

M/T "TEXACO BRITANNIA" ble overtatt fra Deutsche Werft, Hamburg, i mai 1954, og er således vårt eldste fartøy. Når et tankfartøy blir såpass gammelt som "TEXACO BRITANNIA", d.v.s. godt og vel 18 år, er det et spørsmål om det lønner seg å reparere det.

Som vanlig med tankfartøyer - og i særdeleshet dem som har gått med rene petroleumsprodukter - herjer "rustdjevelen" i skipets lasteoljetanker. For å få en oversikt over hvor meget stål vi måtte regne med å fornye ble fartøyet dirigert til Hongkong hvor ultralydmålinger ble foretatt. Til å hjelpe oss med dette engasjerte vi et japansk firma som med 2 mann i løpet av ca. 10 dager tok flere tusen mål av plater og profiler i lasteoljetankene. Resultatene ble videre bearbeidet av rederiets tekniske avdeling, som kom til at ca. 600 tonn med stål måtte fornyes for å få et brukbart fartøy for de nærmeste 4-5 år.

Samtidig ble det utarbeidet en spesifikasjon over alle andre arbeider som er nødvendige i forbindelse med dokking og klassing av fartøyet. Tilsammen ble det en hel liten bok.

Anbud ble innhentet fra 12 verksteder og ved å legge det gunstigste tilbudet til grunn, kom vi til at totale reparasjonsomkostninger ville bli ca. 7,5 millioner kroner.

Deretter var det økonomenes tur som fikk til oppgave å regne ut om det var en lønnsom investering å reparere fartøyet fremfor å selge det. Svaret var positivt, og kontrakten ble gitt til Taiwan Shipbuilding Corporation, Keelung, på øya Taiwan. (Formosa het det den gang alle litt eldre lærte geografi.)

"TEXACO BRITANNIA" kom til verkstedet den 28. september og reparasjonen begynte dagen etter. Foruten fornyelser av stål i lasteoljetankene er det meget annet som trenges å ettersees. Vi kan særlig nevne hovedmotor, hjelpemotorer, lasteoljepumper, kjeler, kondensere og kjølere m.v. Alt i alt en meget omfattende reparasjon.

Den 19. oktober gikk fartøyet i dokk og besiktigelsen viste at de skipsførere og navigatører som har vært ansvarlige for sikker og god navigering siden forrige dokking har vært påpasselige idet det ikke var noen skade på bunn, ror eller propeller.

Vi regner med at reparasjonen er ferdig i desember, og at et langt, men sikkert interessant opphold på øya for fartøyets besetning dermed vil være slutt.

M/T "TEXACO BOGOTA" ble i mai nokså uventet dirigert til Østen, og når befrakterne sier at det er et stort behov for et fartøy i et bestemt fartsområde, er vi nødt til å være med på leken.

Dette betydde også reparasjon samme sted, og det er vel en kjennsgjerning at vi på mange måter finner det enklere og gunstigere å foreta reparasjoner i mere hjemlige farvann. Blant annet er det problemer med reservedeler med fartøyet langt borte og det er ofte vanskelig med spesialister for en del utstyr som krever en sådan.

Anbud på reparasjon ble innhentet, og bestillingen foretatt hos Keppel Shipyard, Singapore, hvor fartøyet ankom den 11. september.

Det vi ennå strir med på "TEXACO BOGOTA" er etterdønninger etter eksplosjonen i 1968, som sammen med forlengelsen av fartøyet har medført at det har lett for å bli sprekker i skott og stivere i lasteoljetankseksjonen. Så også denne gang hvor det på dette område ble foretatt temmelig mange reparasjoner.

Om selve reparasjonen er det ikke noe spesielt å bemerke, hvilket betyr at den var av det vanlige slaget. Det kan tilføyes at det under verkstedsoppholdet ble anskaffet en dieseldrevet kompressor, som vi regner med vil gi besetningen et godt hjelpemiddel til å holde dekk, løpebro, rørledninger, ledere, tankluker, overbygg m.v. rene for rust og i god forfatning.

Reparasjonen tok 18 dager og den 28. september forlot fartøyet Singapore.

T/T "TEXACO PEMBROKE" er det nå ca. 1 år siden vi overtok fra vårt britiske søsterselskap, Texaco Overseas Tankship Ltd., London, og vi begynner å bli litt kjent med fartøyet. Det lar seg nok ikke nekte at det første års drift har vært vanskelig og med mange skuffelser. Takket være god innsats fra dem som har tjenestegjort på fartøyet kan vi vel si at det har gått sånn noenlunde bra.

Det er derfor på tide å bringe fartøyet til verksted, og det er bestemt at det kommer til Malta i midten av november.

Det å overføre et fartøy fra britisk til norsk flagg er ikke så helt lett, idet norske bestemmelser da må følges på nøyaktig samme måte som for et nybygg. Det er Sjøfartsdirektoratet som her kommer meget sterkt inn i bildet, og forlanger diverse forandringer og/eller tilleggssutstyr. Delvis skyldes nok dette at Direktoratets bestemmelser går lengre enn de tilsvarende britiske, men i det alt vesentlige skyldes det at bestemmelsene rett og slett er forskjellige. Av de ting som kommer i tillegg eller må forandres, kan nevnes:

Brannslukkningsanlegg i maskinrom. Her var det originalt installert et anlegg for<sub>2</sub> tungt skum. Dette blir ikke godtatt og vi har bestemt oss for et CO<sub>2</sub> anlegg.

Diesel nødbrannpumpe. En Pumpe er plassert i eget rom i maskinrom, og da Sjøfartsdirektoratet forlanger kraftkilden plassert utenfor maskinrommet, må vi her gjøre en forandring. Vi vil arrangere et pumpeaggregat i hovedpumperom med drivkraft fra en hydraulisk enhet i generator-rom på dekk.

Nødutgang. Nødutgang fra maskinrom går nå til hoveddekk, mens norske bestemmelser forlanger at den går opp til fri luft på båtdekk. Her må det således en forandring til.

Skipperbåt. Fartøyet er originalt utstyrt med 4 livbåter - 2 for motor og 2 for årer og seil. I tillegg må vi nå anskaffe en ekstra båt på 16 fot: Den såkalte skipperbåt som i gamle dager betydde at skipsføreren kunne bli rodd til lands på en måte som det sømmer seg for en fullbefaren skipper. Disse dager er dessverre forlengst forbi, men bestemmelsen om båten opprettholdes.

Radiostasjon. Her kommer Televerket inn og forlanger en ny stasjon med større rekkevidde.

Foruten det som er nevnt ovenfor, kommer vi til å forandre en del på lasteoljesystemet. Formålet er å gjøre det mer fleksibelt og sørge for hurtigere lasting og lossing.

I tillegg har vi alle de vanlige reparasjoner som følger med et turbinfartøy, og vårt mål er å bringe fartøyet opp i en slik standard at det driftsmessig kommer på høyde med de andre fartøyene. "TEXACO PEMBROKE" har i 1972 ødelagt vår gode statistikk for driftssikkerhet for den norske Texaco flåten, og dette må rettes på. Det er ingen grunn til at vi ikke fortsatt skal ha den beste statistikk for driftssikkerhet i Texaco-flåtene.

Vi regner med et verkstedsopphold på godt og vel 3 uker.



T/T "TEXACO AMSTERDAM"

Da våre lesere antagelig er interessert i å høre hvordan det går med vår siste og største tilvekst til flåten, så er det hyggelig å kunne meddele at giganten på nærmere 230.000 tonn har oppført seg meget tilfredsstillende.

Etter leveringen sist i april har skipet gjort to turer fra Persian Gulf til Pembroke, Brunsbüttel og Rotterdam med ialt 3,2 millioner fat crude oil, og er nå på vei til Europa med ytterligere 1,6 millioner fat.

I betraktning av at de totale utgifter beløper seg til ca. kr. 150.000 pr. døgn, er det hyggelig å kunne fastslå at forsinkelsene hittil har vært minimale. Dette betyr ikke at det ikke har vært en del problemer, men ikke større enn at skipets offiserer og mannskap har taklet disse på en meget tilfredsstillende måte med minimal hjelp fra land.

Hvis enkelte skulle få anledning til å se skipet, vil man muligens hefte seg ved at malingen på skutesiden er i dårlig forfatning. Dette skyldes ikke dårlig vedlikehold fra besetningens side, men det faktum at malingssystemet har sviktet. Utenpå et grunnstrøk med sinksilikat fikk skutesiden fire strøk maling, men av en hittil ukjent årsak er det svært dårlig heft mellom grunnstrøket og strøk nr. 2, slik at store malingflak løsner og faller av. En del av de verste områder ble skrapet og midlertidig gitt to strøk maling i Lissabon i begynnelsen av oktober, men hele skutesiden - totalt ca. 18.000 m<sup>2</sup> - må få spesialbehandling under skipets garanti-reparasjon i april neste år. Dette vil beløpe seg til store summer, men vil bli utført med verkstedets maling under leverandørens garanti.

Vi ønsker våre medarbeidere ombord i "TEXACO AMSTERDAM" fortsatt god og heldig seilas.

\*\*\*\*\*

Idrett

Dessverre synes det å være liten aktivitet ombord i de fleste av våre skip, men vi minner om at resultater i Texaco-mesterskapet må innsendes til Sjømannskirken i San Fernando.

Da vi er kommet i skade for å unnlate å gi resultatene fra Texaco-mesterskapet i 1971, vil vi nevne en del resultater nå:

<u>Beste båt</u>	<u>Poeng</u>
1. M/T "TEXACO NUEVA GRANADA"	23,468
2. M/T "TEXACO OSLO"	17,725
3. T/T "TEXACO BELGIUM"	7,359

  

<u>Beste kvinne/mann</u>	<u>Poeng</u>
1. Einar Isaksen/T.N. Granada	1891
2. Bjørn Jahnsen/T.N. Granada	1845
3. Oddvar Hoem/T. Oslo	1698
4. Unni Bjerkan/T. Oslo	1634
5. Leo Nygaard/T. Belgium	1523

Vi gratulerer! Premier og medaljer til de beste vil bli sendt med det første!

HVEM ER HVOR  
Pr. 25/10 1972

<u>T/T "TEXACO AMSTERDAM"</u>		<u>T/T "TEXACO BELGIUM"</u>		<u>M/T "TEXACO BOGOTA"</u>	
Kaptein	G. Granlund	J. Brox		R.G. Jensen	
Overstyrmann	S. Einvik	W. Fossmo		G. Stallvik	
1.Styrmann	J. Tønnesen	H. Hansen		O. Løken	
2.Styrmann	R. Henriksen	B. Jenssen		F. Dabrowski	
Tel./Sokr.	R. Klokkernes	M. Vaeng		A. Eliassen	
Båtsmann	A. Sveen	F. Wangberg		B. Eggen	
Maskinsjef	B. Svanes	R. Nesheim		A. Schefte	
1.Maskinist	E. Johnsen	C. Madsen-T. Ophaug		S. Simonsen	
2.Maskinist	A. Thue-T. Røstad	Å. Jørgensen		Ø. Koksvik	
3.Maskinist	O. Jensen	R. Gladsø-B. Richwoldsen		K. Svenning	
Reparatør	M. Peter	S. Claussen		B. Berg	
Elektriker	A. Asp	J. Wåge		O. Lambrigtsen	
Stuert	H. Aandahl	B. Aksethøy		H. Håvik	
1.Kokk	J. Pedersen			D. Øverkil	
Spes.oppdrag:	Maskinsjef B. Madsen				
<u>M/T "TEXACO BRITANNIA"</u>		<u>M/T "TEXACO NORGE"</u>		<u>M/T "TEXACO NUEVA GRANADA"</u>	
Kaptein	I. Bakke	H. Helmersen		R. Horseng	
Overstyrmann	H. Bruvold	T. Skarsvåg		K. Johansen	
1.Styrmann	J. Eriksen	T. Hauer		N. Sandvik	
2.Styrmann		T. Risnes		N. Jakobsen	
Tel./Sokr.		T. Kjølstad		K. Winding	
Båtsmann		H. Ruud		P. Altøy	
Maskinsjef	E. Wingaard	T. Pedersen		N. Grøn	
1.Maskinist	I. Evjen	J. Johannessen		A. Bakken	
2.Maskinist	S. Svendsen	V. Hustad		A. Berg-K. Rogne	
3.Maskinist	S. Skogstad	A. Tetli		O. Tørvik	
Reparatør		L. Sandvik		S. Reppe	
Elektriker		K. Grøttan		C. Fiskaaen-S. Borgan	
Stuert		M. Sørderstrøm		A. Halvorsen	
1.Kokk				E. Paulsen	
<u>M/T "TEXACO OSLO"</u>		<u>T/T "TEXACO PEMBROKE"</u>		<u>M/T "TEXACO SKANDINAVIA"</u>	
Kaptein	L. Meisland	T. Svanteson		O. Brath	
Overstyrmann	R. Madsen	A. Gjengstø		K. Helberg	
1.Styrmann	E. Søbstad	T. Salvesen		Ø. Stenseth	
2.Styrmann	A. Årvik	B. Krogh		K. Pedersen	
Tel./Sokr.	A. Hauglid	M. Krogh		M. Skaraas	
Båtsmann	T. Sørensen	G. Paulsen		K. Lervik	
Maskinsjef	Y. Knutsen	L. Nygaard		L. Sandal	
1.Maskinist	H. Tønnesen	H. Pedersen-L. Ludvigsen-		K. Haldorsen	
2.Maskinist	H. Borge	S. Olsen		A. Nygård	
3.Maskinist	K. Bugge	Å. Arntzen-O. Kårtveit		O. Pettersen	
Reparatør	J. Hansen	T. Selnes		T. Nilsen-I. Brønstad	
Elektriker	G. Kleftås			B. Winge	
Stuert	A. Bjerkan			S. Pedersen	
1.Kokk	A. Mørstad Petersen			W. Johansen	
<u>FERIE</u>					
Kaptein	P. Brandal	Maskinsjef	H. Borgersen	Stuert	A. Flaten
"	S. Flø	"	J.G. Hedberg	"	B. Kjørstad
"	J. Holt	"	H. Nilsen	"	E. Skjørestad
"	Y. Konnestad	"	R. Pedersen	"	R. Vegel
"	L. Lyng	"	T. Strandelid	1.Maskinist	E. Frogh
"	O. Lindtner	"	W. Staal	"	T.J. Hansen
"	R. Pettersen	"	T. Weden	"	K. Ryan
"	A. Strand	"	E. Wetlesen	"	B. Tørum
"	H. Sukke	Overstyrmann	K. Johansen		
		Overstyrmann	A. Nodland	Overstyrmann	J. Paulsen