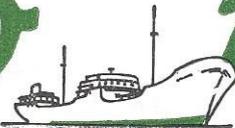




texaco tanker



DESEMBER 1974

Julen står igjen for døren, og et nytt år stunder til. Dermed er det kanskje ventet at jeg skal ta frem de store ord, tale i høytidelige former og gjerne med litt blanke øyne. - Som mange av dere vet, er ikke dette riktig min "stil", men jeg vil gjerne få komme med noen bemerkninger til året som snart er over.

Da vi begynte på dette året, gikk båtene over til å seile på tids-
sertepartier igjen, og det er vi glad for. Med det skrale frakt-
markedet vi nå har, må enhver som har sikret beskjefteigelse for
skipene prise seg lykkelig. Vi regner endog med å drive med overskudd.

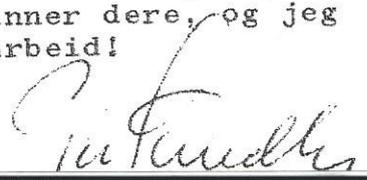
Skipene har seilt heldig. Merkelig nok godskriver man hellet når skip
seiler og drives godt. Kanskje er det en slags overtro. "TEXACO
AMSTERDAM" har riktignok hatt kjeletrøbbel og tapt drøye 20 døgn,
men har kommet seg på "bena" igjen. Hvert døgn som går tapt, koster
oss ca. kr. 140.000, og så kan enhver regne.

Ingen kan beskyldde oss for å ha forurenset hav eller havn i år, og vi
burde stå oss godt med naturvern-folket... Ulykker og større havarier
har vi også unngått, - bank i bordet!

Året som nå går ut, har stått i "sensitivitetens tegn". For dere som
ikke har vært på kurs og opplevd dette, kan jeg fortelle at vi har
forsøkt å sette søkelyset på det menneskelige, eller rettere sagt:
det med-menneskelige. Ved dette har vi ment å forsøke å hjelpe hver-
andre til større forståelse for andre menneskers spesielle sider, deres
reaksjoner og måter å se tingene på, - kort sagt: legge et bedre grunn-
lag for å kunne løse problemer som oppstår på en arbeidsplass. Når
vi tenker på hvor komprimert miljøet kan bli ombord på et skip, synes
vi at dette må være ekstra viktig. Saker har som regel to eller flere
sider, men det å vri seg selv rundt og prøve fra den andre siden
faller oss ofte vanskelig. Jeg håper de gode erfaringer vil bre seg
"som ringer i vannet" og bli et gode for alle sammen.

Hittil har vi hatt seks verkstedsreparasjoner som er blitt gjennomført
i skipsledelsens regi. Jeg synes det er naturlig at skipsledelsene
skal ha det kontinuerlige ansvar for vedlikeholdet av sine skip, -
altså også for forberedelser og gjennomføring av verkstedsreparasjoner,
medregnet forhandlinger med verkstedet. Alt tyder på at dette er
riktig, og det bør gå inn som en fast ordning.

Jeg vil gjerne få takke dere for innsatsen i året som er gått,
ønske at dere får en god jul, hvor dere enn befinner dere, og jeg
håper på et nytt år med god kontakt og godt samarbeid!



T/T "TEXACO BELGIUM" REPARERER

"TEXACO BELGIUM" ankom Gøtaverken for periodisk dokking den 25. oktober. Da skipet er et selvstyrt skip, skulle dette verkstedoppholdet utføres i skipsledelsens regi med teknisk bistand etter dennes eget ønske.

Det var store ting som skulle gjøres, og den totale beregnede kostnaden for verkstedoppholdet var ca. 4 millioner kroner. Tiden verkstedet hadde beregnet var 27 dager, herav 13 dager i tørrdokk. Tiden i tørrdokk ble redusert til 6 dager, da det ikke ble propellskifte denne gangen. Dette er beregnet gjort i februar 1975.

Av ting som ble utført, nevnes: 9 lastetanker sandblåst og malt, totalt 9.970 m². Arbeidet her ble utført av A/S Nika. Videre ble det fornyet heating coils av rustfritt stål SL-316 i 21 lastetanker, levert og montert av A/S Skarpenord. Dessuten ble det fornyet endel stål i baugen etter en tidligere is-skade. I maskinen ble det foretatt fulle overhalinger og endel fornyelser, som f.eks. evaporatorer, deler av lavtrykks-systemet, diverse pumper og kjeler. Skipsledelsen tok dette som en av de største oppgavene innen sin selvstyrte drift, og de var meget fornøyd med resultatet. I skrivende stund er kaptein I. Bakke og maskinsjef R. Nesheim på Gøtaverken for å diskutere regningen.

"TEXACO BELGIUM" gikk fra verkstedet 29. november for Brunsbüttel, der det ble lastet dieselolje for den amerikanske østkysten, med beregnet ankomst den 12. desember. Så går ferden til Trinidad, der det skal lastes for den amerikanske østkysten igjen. Deretter skal skipet høyst sannsynlig tilbake til den vante rute Port Arthur, Trinidad og Europa.

REPARASJON M/T "TEXACO NORGE"

Etter innhenting og vurdering av tilbud fra en rekke verksteder, ble det i samarbeid med skipsledelsen bestemt å overlate verkstedreparasjonene høsten 1974 til Boele Shipyard i Rotterdam.

Dokkingen var egentlig fastsatt til oktober måned, men ble etter anmodning fra befrakterne utsatt til november. Som ventet var dette ikke noen heldig utsettelse, og dårlige værforhold sinket arbeidene endel. Boele Shipyard, som vi ikke tidligere har benyttet, viste seg imidlertid å være et effektivt og fleksibelt verksted, og til tross for dårlig vær og endel uforutsette arbeider ble oppdraget fullført på 19 dager, det vil si bare 2 dager mer enn stipulert i tilbudet.

Da skipet kom i dokk, viste det seg at propelleren hadde sprekke i bosset, og ved nærmere undersøkelser ble den kondemnert. Dette samt endel uforutsette utbedringer av rør og sprekker i tankskott, samt fornyelse av to kjelere medførte at de totale reparasjonskostnader ble endel høyere enn beregnet, men de oversteg allikevel ikke budsjettets ramme.

Skipsledelsen nedla et betydelig arbeid med forberedelsene til dokkingen, og under selve verkstedoppholdet, som de selv administrerte, hadde de kun minimal assistanse fra kontoret. Vel blåst!

REPARASJON M/T "TEXACO OSLO"

M/T "TEXACO OSLO" reparerte ved Swan Hunter, North Shields, England.

Skipet kom til verksted i North Shields 9. oktober og kom godt igang med reparasjonene som var beregnet å skulle ta 20 løpende dager. Det store problem var styrbord hjelpemotor der man hadde konstatert sprekk i bunnrammen og ante en stor og vanskelig jobb. Det viste seg også at den måtte metallock'es på syv steder, og den ble den avgjørende posten på listen.

Hovedmotoren trengte også en grundig overhaling, og blant annet var alle toppstemplene iland.

Da alt var tatt fra hverandre, gikk verkstedsarbeiderne til streik, og lite eller intet ble gjort i 10-12 dager. Dessuten streiket transportarbeiderne i England, slik at deler og utstyr sendt fra Norge ble liggende på kaia i Newcastle og Grangemouth, uten at noen kunne gjøre noe fra eller til.

Streikene ble etterhvert bilagt, men tempoet kom aldri opp til "full ahead". Reparasjonen har derfor vart til 19. november. Streik og ekstra-arbeider tatt i betraktning, tyder nok dette på at verkstedet har beregnet seg meget god tid.

Skipsledelsen har vært meget aktiv helt fra planleggingen av verkstedoppholdet, og har fulgt nøye opp hele reparasjonen inklusiv den finansielle utvikling og utferdigelse av rapporter ved reparasjonens utvikling. De hadde assistanse av inspektør Tranberg de første dagene, og senere av inspektør Jenssen.

HORTEN-BÅTENE

Igrunnen er det lite nytt å berette om dem. I det vesentlige er det mindre ting som foregår på plan-stadiet.

En ting som har opptatt oss den senere tid, er å gjøre nybygningene natur-vennlige, og de vil få utstyr som ganske effektivt skal kunne hindre forurensning, enten det gjelder oljesøl, søppel eller annet.

Kunstkonkurransen, som vi har orientert om tidligere, har slått veldig an. Hittil har 60 amatører og profesjonister meldt seg på, og et lignende antall går og diskuterer med seg selv om de skal delta. Men hvor blir det av våre egne?

Til våren må vi oppnevne en representant i juryen fra de seilende. Det skal være en kvinne eller mann med god smak og sans for hva som passer ombord, men uten doktorgraden i kunsthistorie. Hvem har lyst selv, eller kan foreslå en annen person som er egnet?

Beskjedenhet er ingen dyd i dette tilfelle. Meld bare fra.

TIFF - TEXACO INTERNATIONAL FLEET FORUM

TIFF er en fortsettelse av de tidligere omtalte T.S.A.T. (Texaco Shipboard Advisory Teams) møtene som har vært holdt to ganger årlig, siste gang i Oslo i juni 1974. Formålet med TIFF er å fremme den gjensidige forståelse og samarbeid mellom FHQ's (= Fleet Head-Quarter, altså hovedkvarter), og mellom FHQ's og New York, og legge opp felles retningslinjer hvor dette er mulig og praktisk gjennomførlig.

Siste møte ble holdt i Port Arthur 3. til 5. desember 1974, der vi var representert ved assisterende direktør B.R. Halvorsen og inspektør L. Tranberg.

Sakslisten var meget omfattende og inkluderte blant annet mannskaps- og opplæringsspørsmål, bruk av T.S.A.T., planlegging av reparasjoner ved verksted, vedlikeholdsarbeider, drift av VLCC's, standardisering av retningslinjer for drift, oljeforurensningsproblemer og arbeidet for større sikkerhet.

AMVER

Automated Mutual-assistance Vessel Rescue System - forkortet AMVER - er den amerikanske kystvakts automatiske gjensidige redningssystem for skip.

Systemet innebærer at man til enhver tid har plottet inn i AMVER's datasentral deltagerkipenes posisjoner. Ved nødmeldinger kan man raskt finne ut hvilke skip som befinner seg i strategisk posisjon og kan komme raskt til assistanse.

I 1973 ble det plottet nærmere 100.000 seilinger for 6.075 skip, eller ca. 1.800 plottinger pr. dag. Opplysningene blir sendt inn gratis via 70 radiostasjoner over hele verden.

AMVER deltok ifjor i 127 redningsaksjoner etter synkende skip, mens 74 aksjoner gjaldt fly i nød. Skip fra 56 norske rederier deltok i AMVER, og av våre skip var "TEXACO AMSTERDAM" og "TEXACO SKANDINAVIA" med og er blitt tildelt diplom for 1973. Vi håper at flere av våre skip vil slutte opp om dette viktige arbeid i fremtiden.

T/T "TEXACO AMSTERDAM" - KJELEHAVARI

Dette skip avgikk Ras Tanura 12. oktober med full last råolje for Trinidad, og alt virket som det skulle inntil lørdag morgen 19. oktober, da det oppsto tydelige indikasjoner på at noe var i veien med hovedkjelen. Skipet befant seg da et par dagsreiser nordøst av Mombasa, og i løpet av dagen ble det fastslått at hovedkjelen hadde minst 10 lekke superheater rør.

Hjelpekjelen ble fyrt opp og med ca. 6 knops fart ble det i samråd med skipsledelsen bestemt å gå mot Mombasa for å få verkstedshjelp med

plugging/sveising av rørene.

Da det snart ble fastslått at intet verksted i Mombasa kunne påta seg arbeidet, ble Verolme Engineering, Rotterdam, kontaktet, og to kjele-spesialister reiste til Mombasa og bordet skipet da dette passerte Mombasa 23. oktober.

Ved nærmere undersøkelse viste det seg at ialt 19 av 64 superheater rør var lekk, og man gikk igang med plugging og sveising av de defekte rør. Den 30. oktober var dette arbeidet utført, og kjelen ble tatt i bruk for sammen med hjelpekjelen å sikre skipet bedre styringsfart. Man oppnådde ca. 46 omdreininger og ca. 10 knop.

Man var en tid inne på å la skipet fortsette reisen til Trinidad, men på grunn av usikkerheten med den sterkt reduserte hovedkjelen og det store tidstap ved å gå med redusert fart, ble alt satt inn på permanent reparasjon i Capetown.

Heldigvis maktet Verolme å få flysendt delvis ferdig bearbeidede rør til Capetown, og inspektør L. Tranberg ankom Capetown den 4. november og planla arbeidet med hjelp fra det lokale verksted Globe Engineering Works Ltd.

"TEXACO AMSTERDAM" ankom utenfor Capetown den 5. november, men da myndighetene ikke tillot det dyplastede skip å gå inn på havnen, returnerte skipet til Simonstown, False Bay, der det fikk marine-myndighetenes tillatelse til å ankre opp den 6. november.

Bortsett fra at én av kassene fra Verolme ble forsinket i Johannesburg, og at forbindelsen mellom ankerplass og Capetown var noe tungvint og vanskelig, spesielt i dårlig vær, gikk arbeidet etter programmet.

Utgløding av sveisede områder skulle egentlig vært foretatt i ovn, men da slikt utstyr ikke var tilgjengelig i Capetown, og da lokal utgløding av alle sveiser ville tatt flere dager, bestemte man seg heller for forsiktig oppfyring uten utgløding. Den erfaring vi sitter inne med i så henseende, tilsier at nye kjelerør helst bør leveres komplette, ferdig utglødete og rengjort, ferdig for montering.

Den 14. november var kjelen klar for utprøving, men da klassifikasjons-selskapet American Bureau of Shipping forlangte hardhetsprøver av sveisene, måtte disse tas før oppfyring. Resultatet av disse var i orden, og den 16. november startet oppfyringen, og på formiddagen den 18. november var "TEXACO AMSTERDAM" igjen underveis med mer enn 200.000 tonn råolje og ankom Trinidad 3. desember.

Hva koster så et slikt havari? De endelige regninger foreligger ennå ikke, men de totale reparasjonskostninger inklusiv nye rør, flyfrakt etc. er foreløpig beregnet til 105.000 dollars, eller noe over en halv million kroner. Det er en mulighet for at vi kan få dekket beløpet under vår kaskopolise, men dette er ikke fullt klarlagt ennå. Hva som imidlertid er klart, er at tidstapet for ca. 22 dager beløper seg til ca. kr. 2,2 millioner, og dette tap må vi selv bære.

Maskinsjef E. Wetlesen og hans folk hadde en stri tørn. Vi takker for innsatsen!

OM Å RÅ SEG SELV

Utviklingen mot selvstyrte skip går sin gang i den norske handelsflåten, selv om det ikke går så fort. Det kan forresten ha sine fordeler å skynde seg langsomt.

Vi er vel heldige her på berget at forholdene ligger slik til rette at vi kan utvikle en form for selvstyre for skipene som innebærer en realitet. Demokrati på arbeidsplassen er blitt et pop-begrep. Med den oppdelingen i driftsenheter som skipene er, har skipsfarten antagelig en langt større mulighet for å rekke frem enn industrien for øvrig. Hvordan en arbeidsplass med hundrevis av ansatte skal få til noe ekte demokrati, er litt av en gåte.

Men vi har ennå et godt stykke igjen selv også. Vi planlegger derfor at neste rederiråd skal ofre seg spesielt for det vi kan kalle "fase to", - nemlig å spre "sjølråderetten" nedover ved hjelp av selvstyrende grupper. Gjør vi ikke dette, vil vi stagnere.

Det er også klart at vi må gjøre noe ved kontorets organisasjon, og det skal vi diskutere på god demokratisk manér utpå ny-året.

Rederiledelsen har for øvrig dårlig samvittighet. Den har ikke greid å trekke alle med i selvstyringen. Mange går rundt og føler at de ikke har fått lov til å være med på kurs, eller å spille aktivt med ombord. Årsaken er at vi har for liten kapasitet, men vi skal gjøre hva vi kan for å ta igjen det forsømte. I mellomtiden: vær så snill ikke å føle dere tilsidesatt, om dere for en tid befinner dere i periferien.

PERSONALIA

Vi gratulerer med:

15-års jubileum

Stuert	Bjarne M. Kjørstad	9. november
Maskinsjef	Erling Wetlesen	20. desember
Kaptein	Sverre L. Einvik	23. desember

10-års jubileum

1.maskinist	Tor J. Hansen	1. november
1.kokk	Dagfinn Øverkil	2. november

Vi ønsker velkommen:

Nils Fredrik Tambs, som ble ansatt den 25. november og har begynt sin virksomhet i drifts/personal-avdelingen. Herr Tambs har eksamen fra distriktshøyskole og Bedriftsøkonomisk Institutt, og det skulle ikke mangle på oppgaver som han etterhvert skal få ta seg av.

KURSVIRKSOMHET SIDEN SIST

Brannvernkurs

Oslo	21 - 25/10	2.maskinist	Arnfinn Nygård
Stavanger	4 - 7/11	Elektriker	Arne Asp

Havari/Redningstjeneste

Stavanger	25 - 29/11	1.styrmann	Ottar Elvevold
"	9 - 14/12	Overstyrmann	Tor Pettersen

Sveisekurs (Argonsveising)

Oslo	21 - 25/10	1.maskinist	Bjørge Abrahamsen
------	------------	-------------	-------------------

Maling av skip/borerigger

Ålesund	12 - 15/11	1.styrmann	Roger M. Larsen
---------	------------	------------	-----------------

Studiekontakt ombord

Oslo	November	1.styrmann	Roger M. Larsen
------	----------	------------	-----------------

Styring av verkstedopphold

Sandefjord	11 - 13/12	Kaptein	I. Bakke
		Direktør	P. Sundby

SPORT

De sentrale idrettskonkurranser 1974 ble avsluttet pr. 30. november, men de endelige resultater vil ikke foreligge fra Velferdskontoret før i januar.

Vi har imidlertid de foreløpige resultater pr. 20. november, og det er hyggelig å konstatere at det tildels har vært en riktig fin aktivitet ombord i Texaco-skipene i de ulike grener i løpet av året.

Vi bringer nedenfor et utdrag av de beste resultater:

Norsk serie i fotball (293 lag)

Nr. 13 "TEXACO NORGE"

Internasjonal fotballserie (944 lag)

Nr. 8 "TEXACO NORGE"

I fotball har for øvrig også "TEXACO BELGIUM" og "TEXACO BOGOTA" vært med, uten å komme opp blant de beste.

Norsk mesterskap i fri-idrett (361 lag)

Nr. 23 "TEXACO AMSTERDAM"

"TEXACO BOGOTA" gjorde også en fin innsats, men kom ikke opp blant de beste.

Norsk mesterskap i fri-idrett, individuelt

MENN

1500 m, kl. I: Nr. 1 Asle Sundet "TEXACO AMSTERDAM"
1500 m, kl. II: Nr. 4 Eldar Harnes "TEXACO AMSTERDAM"
1500 m, kl. IV: Nr. 1 Leo Nygaard "TEXACO AMSTERDAM"
Lengde u/tilløp, kl. IV: Nr. 4 Erling Wetlesen "TEXACO AMSTERDAM"
Høyde u/tilløp, kl. IV: Nr. 2 Erling Wetlesen "TEXACO AMSTERDAM"
Nr. 5 Leo Nygaard "TEXACO AMSTERDAM"
60 m kl. IV: Nr. 5 Leo Nygaard "TEXACO AMSTERDAM"
Høyde kl. IV: Nr. 4 Leo Nygaard "TEXACO AMSTERDAM"
Lengde kl. IV: Nr. 5 Leo Nygaard "TEXACO AMSTERDAM"

3 x 60 m stafett, kvinner/veteraner (76 lag)

Nr. 2 "TEXACO AMSTERDAM"

4 x 100 m stafett (111 lag)

Nr. 45 "TEXACO BELGIUM"

KVINNER

Lengde, kl. III: Nr. 5 Asbjørg Hammervoll "TEXACO AMSTERDAM"

Svømmekonkurransen

50 m fri, menn II: Nr. 3 Leo Nygaard "TEXACO AMSTERDAM"

100 m bryst, menn II: Nr. 5 Leo Nygaard "TEXACO AMSTERDAM"

Idrettsmerkekonkurransen (80 skip)

Nr. 15 "TEXACO AMSTERDAM" med 17 idrettsmerker

Ovennevnte navn viser de få som kom høyt opp i de sentrale konkurranser, men listen gir ikke det rette bildet av de idrettsaktiviteter som har foregått ombord i Texaco-båtene i 1974. Velferdskontoret har imidlertid utarbeidet en foreløpig resultatliste pr. 17. oktober for "Rederimesterskapet i fri-idrett 1974", og denne viser med all tydelighet en meget stor bredde både blant våre kvinnelige og mannlige sportsutøvere. Så snart den endelige resultatliste for 1974 foreligger, skal vi komme tilbake til denne

Foreløpig gratulerer vi alle med innsatsen, - både de som rangerer "i toppen", de som har deltatt for å skape et godt sammensveiset skips-team og ikke minst de ildsjeler som har fått liv i Texaco-sporten igjen. Vi tenker da ikke bare på fotball og fri-idrett, men også på "ping-pong", skyting etc. - "Sportsredaksjonen" ønsker alle ombord et godt nytt sportsår!

HVEM ER HVOR

Vi er blitt oppfordret til å ta med hele besetningen i den oversikt vi tar inn i Texaco Tanker. Selv har vi vært inne på samme tanke tidligere, men når vi ikke har tatt med de underordnede mannskaper, skyldes det hyppige skiftninger som nødvendigvis vil medføre at det har skjedd mange forandringer innen bladet når frem til båtene.

I dette nummer tar vi sjansen på å ta med alle, men vær oppmerksom på at noen som er ført opp, kan være gått iland og nye kommet til. Vi lar det altså stå til denne gang og ber eventuelle uteglemte unnskyld oss. Det er i så fall ikke gjort bevisst.

Samtidig vil vi gjøre oppmerksom på at de som er hjemme på ferie etc., ikke nødvendigvis står klar til å reise ut. Vi har fått spørsmål om hvorfor nye folk er blitt ansatt når endel av den kategori det gjelder står oppført som ledige i Texaco Tanker. Vi må da gjøre oppmerksom på at noen av dem som er hjemme, kan være syke eller forhindret fra å reise ut av andre årsaker. Noen er bestemt for en spesiell båt. Særlig er dette tilfelle på selvstyrte skip som har avtaler med offiserer som skal komme tilbake. Denne gang har vi klassifisert de hjemmeværende, og forklaringer på de enkelte markeringer er inntatt etter listen over dem som er iland.

"TEXACO PEMBROKE" - MASKINHAVARI

Avslutningen på årets seilas skulle ikke bli så bra for dette skip.

Tidlig på morgenen 10. desember avgikk skipet Dumai på Sumatra, etter å ha lastet ca. 60.000 tonn råolje for U.S. Gulf. Klokken 1423 samme dag innløper så et il-telegram fra skipet om at det er i drift i Malakka-stredet i en posisjon på høyde med Port Swettenham, på grunn av alvorlig skade på turbin-gearet, nærmere bestemt på høy- og lavtrykks-pinjonger i annet trinn av reduksjons-gearet, samt på hoveddrevet.

Noe senere fikk vi heldigvis melding om at skipet var ankret opp og i sikkerhet.

For å unngå ytterligere skader ved å forsøke å gå for egen maskin tilbake til Singapore, ble det underhandlet med taubåtselskaper for tauing på fast dagsgodtgjørelse. Når dette skrives, er to taubåter, - én på 4.600 HK og én på 2.400 HK - , underveis til "TEXACO PEMBROKE"s posisjon, og ytterligere én vil assistere ved skipets ankomst Singapore.

Nærmere detaljer om skaden, årsaken og hvilke reparasjoner/fornyelser som vil være nødvendig, vil først bli klarlagt etter besiktigelse i Singapore ca. 15. desember. Inspektør Tranberg, som var i New York da uhellet inntraff, reiser til Singapore og møter skipet ved ankomst.

Kaptein L. Lyng, maskinsjef G. Paulsen og deres folk har hatt en opplevelse som de sikkert helst ville vært spart for. Vi håper imidlertid at reparasjonen vil kunne utføres i løpet av en rimelig tid.



BESETNINGSLISTER



	<u>M/T "TEXACO BRITANNIA"</u>	<u>T/T "TEXACO PEMBROKE"</u>	<u>KODER</u>
KAPTEIN	STRAND, Arne	LYNG, Lars	(1) = 1.STYRMANN JR.
OVERSTYRMANN	HELBERG, Knut	SKARSVÅG, Thorbjørn	(2) = 1.MASKINIST JR.
1.STYRMANN	FOSSUM, Terje B.	RASMUSSEN, Steinar	(3) = 2.MASKINIST
1.STYRMANN JR.	GULBRANDSEN, Thore	KLAUDIUSSEN, Knut	(4) = 2.MASKINIST JR.
RADIO-OFFISER	HOLSTAD, Bjarte	RASMUSSEN, Ragnhild R.	(5) = MASKINASSISTENT
MASKINSJEF	ELLEFSEN, Tore L.	PAULSEN, Gustav	(6) = KOKKASPIRANT
1.MASKINIST	STØRDAL, Øivind	ØLSEN, Nils Halvor	IS = I spesialoppdrag
2.MASKINIST	ØLSEN, Jan	GULLIKSEN, Ove Bjørn	F = Ferie
"	SVENNING, Kjell		SY = Syk
MASKINASSISTENT		PAULSEN, Ove Jan	SK = Skole
"		JULSETH, Sigurd	D = Disponert
ELEKTRIKER	GJESING, Steen de Fries	TANDBERG, Guttorm	L = Ledig

	<u>T/T "TEXACO AMSTERDAM"</u>	<u>T/T "TEXACO BELGIUM"</u>	<u>M/T "TEXACO BOGOTA"</u>	<u>M/T "TEXACO NUEVA GRANADA"</u>
KAPTEIN	FLØ, Svein John	HORSING, Rindulf	EINVIK, Sverre	BROX, John B.
OVERSTYRMANN	JOHANSEN, Kjell	FOSSMO, Willy	BJØRNES, Georg A.	SANNERØD, Frank
1.STYRMANN	STØLANN, Alf S.	JENSEN, Bjørnar		SØBSTAD, Einar
1.STYRMANN	SANDVIK, Norodd		NILSEN, Odd E. (1)	JOHANSEN, Jon A. (1)
2.STYRMANN		AURSTAD, Dag A.	DYB, Ivar	
RADIO-OFFISER	MIDTHAUG, Einar	ANDERSEN, Gunnar	MATHISEN, Martin	ELIASSEN, Arne
ARBEIDSELEDER	JOHNSEN, Bjørn O.	NOOLAND, Sverre	ASPENES, Bjørn	TETLI, Helge E.
TØMMERMANN		HØYLAND, Bjarne		JOHANNESSEN, Adolf M.
MATROS	BRATNE, Willy	FALMÅR, Arne W.	ERIKSEN, Frants	
"	LØE, Svein	IVERSEN, Per	WILSON, Paul	ANDRADE, Antonio
"	HANSEN, Bjørn H.	MORALES, Ramon Pezoa	PETTERSEN, Eilif	MENDES, Satiro G.
"	SKÅLVIK, Artur	BAILEY, Christopher	OROZCO, Jose Herney	PEDERSEN, Jan A.
"	PINEIRO GONZALEA, A.			AUNE, Ove
"				HOVD, Armand
"				DALUM, Peder
LETTMATROS	DANSO, Monodov	THOMASSEN, Øivind	GUNDERSEN, Leif	FRANCIS, Winston O.
"	BREKKE, Hans Otto		GRØTTE, Ulf	NILSEN, Bjørn
"				ANDERSEN, Eva
SJØASPIRANT		FONÅS, Sveinung	LILLENES, Asbjørn	RØNNINGEN, Arne
"		DANIELSEN, Jan Inge		
MASKINSJEF	WETLESEN, Erling	OPPHAUG, Trond	BORGENSEN, Hans J.	SCHEFTE, Andreas
1.MASKINIST	NYGAARD, Leo A.	THORESEN, Roy B.	HANSEN, Tor Jakob	SINONSEN, Sverre
1.MASKINIST	ØLSEN, Jan			
2.MASKINIST	HAUGEN, Dagfinn H.	ESPENES, Jan K.	KARLSEN, Karl O.	WICK, Odd Willy
2.MASKINIST	HEINE, Gunter R.L.	DANIELSEN, Terje V.		
2.MASKINIST			LUDVIGSEN, Leif	
3.MASKINIST				LANGERUD, Jens
"				LIABØ, Norwald (IS)
MASKINASSISTENT				PETTERSEN, Olav (IS)
ELEKTRIKER	VOLLAN, Torbjørn	LUNDGREN, Carl Erik	LYNGHAUG, Gunnar	BJERCKE, Alf
ELEKTRIKERASSISTENT	SVEEN, Arne Rolv			
REPARATØR	SOLHEIM, Tom	WITZØ, Bjarner J.	ENGH, Steinar	FLOOT, Harald E.
PUMPEMANN	LARSEN, Bent		BJELLEVÅG, Magne	AUNE, Sverre B.
FYRBØSTER/MOTOR-	JAKOBSEN, Arne	JOHANSEN, Svein	STØRVIK, Paul	KNUTSEN, Steinar
MANN	HÅRSTAD, Robert M.	ØLSEN, Ragnar J.	SMÅVIK, Knut	MOAN, Asbjørn
"	MAYO CAMMANO, Manuel	LERSVEEN, Erling	REYES, Herman N.	MAILLARD, Charles
"	AASHEIM, Thore	SUAREZ, Francisco M.		
SMØRER	SKJÆRVIK, Trond		MYRAN, Dagfinn	KILEN, Leif
"	ELLINGSEN, Jan Egil		FJELLY, Johan R.	DANIELSEN, Magnus
"			GABRIELSEN, Odd S.	
STUERT	VEGEL, Ragnar W.	GRØTTAN, Knut	AUFLES, Einar	PEDERSEN, Svein
1.KOKK	YTTERHUS, Olav	WANG, Ottar	BJARKHAUG, Svein H.	JORDAL, Erik A.
2.KOKK	FORFOT, Morten	ANDRESEN, Ronny	SANDAUNET, Svein (6)	RODRIGUEZ URZUA, Claudio
LUGAR/MESSE/-		JOHANSEN, Ragnar	NORMANN, Ketil	SUBERO, Lennox
HJELPEMANN	ANDERSEN, Sverre N.	ANDRESEN, Kåre	WAHLSTROM, Alfred	
PIKE	HAMMERVOLD, Asbjørn	LARSEN, Luz Morales	FJELLY, Karin Åsè	JACOBSEN, Brit
"	THORSEN, Sissel	KJØNHAUG, Bjørg	EVENSEN, Susanne E.	ELIASSEN, Marit
"	NYGAARD, Elfrid			HUKKELÅS, Turid
1.MASKINIST		ABRAHAMSEN, Bjørge (IS)		
RADIO-OFFISER		VAENG, Margrethe (IS)		

	<u>M/T "TEXACO NORGE"</u>	<u>M/T "TEXACO OSLO"</u>	<u>M/T "TEXACO SKANDINAVIA"</u>
KAPTEIN	HELMERSEN, Halfdan A.	MEISLAND, Louis	BRATH, Otto
OVERSTYRMANN	HENRIKSEN, Odd Roy	GJERDE, Georg	PAULSEN, Johan L.
1.STYRMANN	KRISTIANSEN, Edvin	LARSEN, Roger M.	LANGØ, Jon
2.STYRMANN	SKJZNSFUJELL, John (1)	ASPÅS, Erling M.	WIKLUND, Eine Georg (1)
RADIO-OFFISER	MYHRE, Tom L.	HAUGLID, Arne	WINDING, Karen
ARBEIDSGLEDER	ØSTVANN, John	STEEN, Harald J.	FREDRIKSEN, Arne
TØMMERMANN	NILSEN, Nils Peder	SVENDSEN, Torgeir	
MATROS	TAGKUS, Ahmet	POHJOLAINEN, Mauri E.O.	CORONADO, Edizer M.
"	KARAMAN, Mustafa	SEPPENEN, Jan	HANSEN, Sigve
"	GULBRANDSEN, Lars		SØRENSEN, Egil
"	PIECYNSKI, Helmut		
"	KRISTIANSEN, Ivar		
LETTMATROS	BØDTKER-LUND, Jens Petter	STEFANSSON, Kristjan	SLETVIK, Leif
"	SIVERTSEN, Harald		HYACINTH, Christopher
"			STAV, Terje
"			WALKER, Fredrik
SJØASPIRANT	GRØNVOLD OLSEN, Bjørn	BASTVIKEN, Pierre H.C.	
MASKINSJEF	PEDERSEN, Tore A.	RØSTAD, Thor G.	SANDAL, Lars
1.MASKINIST	JOHANNESSEN, Johannes	SØRØ, Bjørn Olav	FREDRIKSEN, John
2.MASKINIST	NOELAND, Bjarne	BØRGE, Haakon	ROGNE, Karsten G.
3.MASKINIST	SØRØ, Håkon	PETER, Mihaly	ELVEN, Reidar
ELEKTRIKER	LARSEN, Paul Erik	ØRJANSEN, Odd	ASP, Arne
REPARATØR		RØLID, Arild	HATLAND, Audun J.
PUMPEMANN	NORDMO, Magnus J.	SIGURDSON, Anton	HANSEN, Arne Magne
MOTORMANN	SKOGHEIM, Bjørn	DOMINGUES, Jose	JEDDA, Slah
"	HENRIKSEN, Leo	SYVERTSEN, Willy	ERIKSON, Harald
"	BJØRANSEN, Leif A.	JØRSTAD, Terje	OLSEN, Jim Øistein
"	DYRHAUG, John E.	ENGET, Gunnar	JOHNSEN, Knut
"	KVERNES, Per		
MOTORMANN-ASPIRANT	NIBE, Jan	NYHUS, Gunnar	
SMØRER	HANSEN, Bjørn		BELSVIK, Helge
"	KRISTIANSEN, Jonny		JOHNSEN, Per Otto
STUERT	KJÆRSTAD, Bjarne	BJERKAN, Alf S.	HALVORSEN, Amund
1.KOKK	DALBY, Pål	SMELROR, Henry	AKSETØY, Bjørn
2.KOKK	EDVINSEN, Stig		BAKKEFJORD, Hans (6)
LUGAR/MESSE/-	GREEN, Ivar	KIEVEL, Alfredo	KRISTIANSEN, Reidar
HJELPEMANN		TCHORZ, Rainer	
PIKE	ANDERSEN, Randy L.	SIGURDSON, Inger	ELVEN, Anne
"	BERG, Jytte M.		BOTTEN, Reidun
"			HATLAND, Tove

F O L K I L A N D

KAPTEINER

BAKKE, Idar DF
 BRANDAL, Petter S. F
 GRANLUND, Ove I. DF
 KONNESTAD, Yngvar F
 LINDTNER, Olav F
 PETERSEN, Ragnar OF
 SUKKE, Håkon O. F
 SVANTESON, Thomas IS

KAPT./OVERSTYRMENN

HOLT, Jonas DF
 STALLVIK, Gunnar F

OVERSTYRMENN

PEDERSEN, Tore F
 PETERSEN, Tor A. F

1.STYRMENN

ASP, Leonard DF
 ELVEVOLD, Ottar E. L
 ERIKSEN, Jan F
 HANSEN, Helge DF
 KRISTENSEN, Arne SY
 PAULSEN, Willy A. SK
 SELNES, Asbjørn F

2.STYRMENN

JØRGENSEN, Leif E. SK
 RISNES, Tormod M. SK
 VORREN, Trygve SK

RADIO-OFFISERER

BJØTVEIT, Harald L
 GULBRANDSEN, Per L. OF
 KJÆLSTAD, Tord F
 PETERSEN, Wenche F
 POLSEN, Jan C. F

ELEKTRIKERE

HAST, Bent A. F
 HARNES, Eldar DF
 JENSEN, Wiggo Aa. DF
 KLEFTÅS, Gissur K. SK
 MIKALSEN, Paul G. F

STUERTER

RØEL, Audun W. F
 SKJØRSTAD, Egil K. F
 WÅGE, John OF

MASKINSJEFER

GRØN, Nils B. DF
 JOHNSEN, Einar F
 MADSEN, Bjørn E. F
 NESHEIM, Rolv S. DF
 PEDERSEN, Rasmus IS
 STRANDELID, Torkel F
 SVANES, Bjarne SY

1.MASKINISTER

BAKKEN, Ansgar F
 TØRUM, Bjørn SK
 VOLDSTAD, Roy V. L

2.MASKINISTER

BJERREGÅRD, Hans M. SK
 NYGÅRD, Arnfinn F
 ØRHOLT, Einar DF

3.MASKINISTER

HOLM, Tore F
 NORDHAUS, Per A. F