

Texaco Tanker



Julen 1975.

Jeg ønsker alle TEXACO TANKER's lesere en God Jul og et Godt Nyttår.

Dessverre har vi hatt en alvorlig personskade i år. Dertil kommer gear havari på T/T "TEXACO PEMBROKE" og kjele trouble på T/T "TEXACO AMSTERDAM". Utover dette har året hittil forløpet seg bra.

Skipene seiler og de har last ombord, og det er noe vi bør glede oss over i tider som disse. Vil vi være i denne heldige stilling også i tiden fremover når tankskipsfarten strever med problemer som vi hittil ikke har sett maken til ?

Det avhenger selvsagt av den videre utvikling for Texaco. Selv om det bryter med mange menneskers oppfatning må vi være klar over at det er ingen dans på roser å være oljeselskap heller. Det er vanskelig å skaffe til veie de resurser som skal til for å finne mere olje, raffinere, transportere og selge den. Og så er det langt fra klarvær på den politiske oljehimmel. Det er kanskje ikke så mange politikere som tør stå frem og si at oljeselskapene gjør i hvert fall noe godt. Det hører liksom ikke hjemme i tiden å si noe sånt.

Om vi fortsatt skal ha noe å frakte avhenger ikke minst av om vi kan transportere like effektivt som andre og det har noe med service og kostnader og gjøre. Vi må altså være konkurransedyktige.

Konkurransen er det heller ikke populært å snakke om for tiden. Mange vil helst være kvitt konkurransen - og gjerne for meg. Det er bare slik dessverre, at selv våre mest ultraradikale medborgere leter etter "tilbud" og kjøper der hvor det er best og billigst, så det er nok langt frem til at vi kan slappe av i et konkurransefritt samfunn.

I mellomtiden får vi innrette oss etter livet slik det er og gjøre hva vi kan for å holde oss på høyden.

Som sagt: God Jul, alle sammen

Hilsen
P. Ruddy

KUNSTKONKURRANSE I HORTEN

Over oss lå beddingen til A/S Horten Verft's nybygg - Hull 187, kontrahert for BP. Ved siden av lå de ca. 10 mm. tykke stålplatene som engang skulle bli Hull 188 - Texaco Norway's nybygg og det første skipet i en rekke på tre og med prosjektert leveringsdato i september 1976.

Vi befant oss i A/S Horten Verfts kantine - for anledningen omgjort til utstillingsrom for bildende kunst - en situasjon som vi ville tro ikke var helt vanlig for et verft - selv med de tradisjoner som denne virksomheten kunne vise til.

At A/S Horten Verft og Texaco Norway A/S i fellesskap ble enige om å tilføre den norske tankflåten tre nye skip er i og for seg ingen sensasjon, men at disse også i fellesskap gikk inn for å få i gang en kunstutstilling i dette høyst maritime miljøet var utvilsomt en overraskelse for dem som hadde funnet veien hit denne kvelden.

Vi hadde kommet fra Oslo for å være med på åpningen av kunstutstillingen. Konkurransen, som ifølge administrerende direktør Sundby var den eneste i sitt slag til dags dato, så vidt han kjente til, ble utlyst med en invitasjon i september 1974 som en innkjøpsordning til utsmykning av de tre Horten-båtene. - Vanligvis, sa Sundby, gir en reder én bestemt kunstner oppdraget med å utsmykke en båt. Vi har valgt å utlyse en konkurranse og la en jury plukke ut de kunstverkene som skal kjøpes. Tilsammen er det avsatt et beløp på kr. 150.000,- til dette formålet, hvorav A/S Horten Verft og Texaco Norway A/S dekker hver sin halvpart, opplyste han videre på pressekonferansen, som ble holdt ca. en time før den formelle åpningen av utstillingen.

Vi må innrømme at vi stilte oss noe spørrende til dette. Shippingmiljøet er vel ikke det miljø man oftest assosierer med kunst eller langhårede kunstnere - einstøinger med bærende ideer, men kanskje det likevel er fellestrekk mellom shippingfolk og kunstnere. Begge går world wide, er vant til stormer og har livberget seg nettopp ved dette å ri disse av enten det nå ender med et kunstverk eller det ender med å få en last trygt levert i en smul havn etter stormen. Vel, vi tør ikke si dette sikkert, men selv om ideene har hatt fellestrekk har det vært få sammenkomster av denne art tidligere.

Direktør Larssen ved A/S Horten Verft som åpnet utstillingen hvor en rekke innbudte gjester samt kunstnere var representert, var overraskende fornøyd med den store deltakelsen. Han redegjorde kort for intensjonene med konkurransen og ga ordet til administrerende direktør Sundby, som på rederiets vegne ønsket velkommen. Han fremhevet primus motor bak arbeidet - kontorsjef Kolderup Halvorsen, som i nå vel et år hadde fått føle kunstbransjens tornefulle vei. Kolderup Halvorsen så på sin side at hadde han visst hvilket arbeide dette egentlig ville ha medført, hadde han betenkt seg to ganger før han påtok seg det. - Men, som han sa, det gikk bra og det hadde vært både morsomt og inspirerende.

Både profesjonelle og amatører deltok i konkurransen og det var foruten de norske kunstnere også representert kunstnere fra Danmark, England og Tyksland. Blant de innkomne kunstverkene var det keramikkarbeider, oljemalerier, akvareller, glassarbeider, metallarbeider, trearbeider, fotos etc. Det var i det hele tatt en mangfoldighet som vitnet om teknisk innsikt, skapende evner, fantasi og dristighet.

Særlig interessant var det at såpass mange amatører deltok, sa direktør Molaug, juryens formann, idet han understreket Wergelands ord: "Tungsindig sidder paa sit Fjell, en ledig Helt, en ubrugt Tell; en Byron tidt, en Platons sjel i Folkets Sværm forgaar". Han håpet at den gleden som kunstnerne hadde hatt mens de laget arbeidene måtte smitte over på dem som skulle leve med disse kunstverkene ombord. Han sa videre at den formen som denne konkurransen hadde fått medførte at en hadde fått et meget variert tilbud å velge mellom. Det er slik en gjør det når en skal utstyre et hjem, en går ut og kjøper det en har lyst på.

Juryen som tok ut bildene, besto av direktør S. Molaug fra Sjøfartsmuseet, kunsthandler T. Ulving fra Tønsberg, overingeniør H. Bruu fra A/S Horten Verft og 1. styrmann S. Rasmussen fra Texaco Norway A/S.

Juryens arbeide ble lagt opp på følgende måte: Man klistret en konvolutt inneholdende opplysninger om kunstneren og den pris som var forlangt for arbeidet på baksiden av hvert bilde. De ulike medlemmene av juryen gikk så rundt og valgte ut de arbeidene som de mente ville passe ombord. Samtidig fastsatte de en pris på de enkelte arbeider. Betingelsen for at et arbeide skulle bli godkjent var at samtlige jurymedlemmer gikk enstemmig inn for det aktuelle arbeidet.

Etter første runde kom juryen frem til 58 kunstverk som de alle var enige om å kjøpe inn. Senere valgte en ut ytterligere 42 arbeider, men da var også det avsatte beløpet brukt opp.

Tilsammen kom det inn ca. 400 arbeider og en del måtte returneres. Direktør Larssen kommenterte dette slik: det er bare så altfor synd å måtte returnere de resterende 304 kunstverkene hvis vi da ikke kan lykkes i å overtale Texaco til å kontrahere ytterligere flere båter da, la han til halveis håpefullt med humorens smittende kontakt-egenskaper.

Høydepunktet kom da de ulike kunstnere som hadde fått sine verker antatt, ble ropt opp og mottok sine velfortjente sjekker under applaus fra salen.

Direktør Sundby understreket ved avslutningen at det som ikke var innkjøpt slett ikke var dårlig, men snarere at det ikke passet ombord, grunnet slikt som materialets beskaffenhet, størrelse og form.

Han mente forøvrig å inneha den eneste fornuftige definisjon på kunst, idet han fremholdt i en spøkefull tone: Å lage et maleri er ingen kunst, kunsten er å selge det!

PROGRESS REPORT FRA HORTEN

Prøvekjøring av diesel hjelpemotor til Hull 188 har foregått ved hovedfabrikken til Sulzer Bros. i Winterthur, Sveits. Prøvekjøringen foregikk i to faser.

Første fase, 20-31. oktober, 1975, foregikk under nærvær av maskinsjef Rasmus Pedersen og maskinsjef Torkel Strandeli. I annen fase deltok maskinsjef Tore Pedersen og inspektør Matz Jenssen.

Samtidig med prøvekjøringene, ble det arrangert kurs hvor man i tillegg til hjelpemotoren også viet baugpropelleren oppmerksomhet.

Det kan opplyses at man har all grunn til å være fornøyd etter prøvekjøringene.

Videre kan vi opplyse at hovedmotoren til Hull 188 skal prøvekjøres i januar 1976.

Sentertankseksjonen til Hull 188 trygt loset til Horten under assistanse av kaptein Bakke.

Sentertank seksjonen til den første Horten-båten er nå ferdig ved Langesund mekaniske Verksted og ble søndag 30. november slept fra verkstedet. Slepet, som var nærmere 200 meter langt, startet fra Langesund kl. 14.30 og gikk sydenfor Svenner og Færder. Slepet ankom Holmestrandbukta kl. 04.00 etter en strabasjøs tur hvor det, ifølge kaptein Bakke, fortonte seg som om han "sto mer på hue enn på beina". Det hadde blåst i flere dager og sjøen var temmelig urolig. Slepet ble ført av de to slepebåtene M/S "BEBE" og M/S "BOSS" fra Bukser & Bjergningsselskapet A/S. Disse, som utgjør tilsammen 2350 BHP, er opprinnelig bygget som isbrytere.

Slepet måtte vente i Holmestrandsbukta til kl. 07.00 hvoretter man gikk sakte inn for dokk i Horten og ankom dit kl. 10.00. Ved innseilingen kom slepebåten M/S "BAUS" på 700 BHP og assisterte slepet inn mellom bøyene til Horten Verft.

Kaptein Bakke kan fortelle oss at alt gikk uten uhell av noe slag til tross for at han ifølge egne uttalelser hadde "begge øra klistret til hue" rundt Færder.

T/T "TEXACO PEMBROKE" GÅR TIL JAPAN FOR DOKKING

Som man vil huske fra tidligere, fikk T/T "Texaco Pembroke" maskinhavari i en posisjon på høyde med Port Swettenham den 10. des. 1974.

Dette skyldtes en alvorlig skade på turbin-gearet, nærmere bestemt på høy- og lavtrykks pinjongene i annet trinn av reduksjons-gearet, samt skade på hoveddrevet.

Skipet går imidlertid til periodisk dokking og reparasjon og vil søke å utbedre dette ved å skifte ut annet trinn i gearet. Vi har valgt et verksted i Japan, Ishikawajima Harima Industries i Yokohama, til å utføre arbeidet.

Skipet som har ligget i Long Beach, California, avgikk derfra i slutten av denne måneden med kurs for Dumai og senere med last for Japan.

ET RENDEZVOUS I ÅPEN SJØ

En ny "lossehavn" er tatt i bruk for tankbåter av størrelsen 200.000 - 300.000 tdw. Posisjonen er ca. 70 nautiske mil syd av Sabine Point ved innseilingen til Port Arthur i Den Mexikanske Golf .

Som dere sikkert forstår er det ikke snakk om en havn, i vanlig forstand, men snarere en åpen ankerplass langt ute i US-Gulfen. Stedet blir benevnt South Sabine Point for ikke å bli forvekslet med Sabine Point som jo ligger på kysten innenfor.

I en posisjon hvor skipet ennå ikke har landkjenning, møter det store tankskipet, den såkalte VLCC'en, de mindre tankbåtene som skal overta lasten for videre transport inn til land. Dette kalles på fagspråket for en transshipment og møtet med de mindre båtene benevnes som et rendezvous - et begrep som trolig vil få tankene på gli.

Den 8/11 om morgenen ankom "Texaco Amsterdam" til nevnte posisjon med 200.000 tonn crude oil fra Nigeria for distribuering til forskjellige havner i US-Gulfen. Hun ankret opp og supply-skipet "Endeavour" kom langs siden med diverse utstyr som fenderer, losseslanger m.m. "Endeavour" bragte også med proviant, maskin- og dekk stores. Skipet har også muligheter til å ta med bunkers slik som diesel og gasoil i mindre kvantum hvis dette er ønskelig. "Endeavour" er chartret av Texaco Inc. for en periode på 2 år til dette formålet. Skipet har tidligere vært engasjert i nordsjøen fra en base i Skottland.

Fenderne som ble benyttet under transshipment operasjonen er pneumatiske og produsert i Japan. Hver fender er $3 \times 1\frac{1}{2}$ meter. Det ble benyttet 6 slike fenderer og de ble lagt ut langs styrbord side av "Texaco Amsterdam". Fenderne er innbyrdes forbundet med wire. Fra forreste fender til vinsj på bakken går en 5" wire og likeledes fra aktere fender til vinsj på akterdekket. Dette for å forenkle forflytningen av fenderne til riktige posisjoner langs skutesiden. Det er av stor betydning at fenderne er i riktige posisjoner når "småskipene" i 50.000 tonnns klassen kommer langs siden for å motta last. Fortøyningene blir utført mens begge skipene er i fart. "Texaco Amsterdam" lettet anker og gikk med en fart på $2\frac{1}{2}$ knop med vinden 10 grader inn på babord baug. Første skip som kom for lasting var "Texaco Hawaii". Dette skipet kom opp langs styrbord side av "Texaco Amsterdam" med ca. $3\frac{1}{2}$ knops fart. Da "Texaco Hawaii" var i riktig posisjon i forhold til lastemanifoldene på begge skip, lot man skipet falle forsiktig inn mot fenderne og reduserte samtidig farten. "Texaco Amsterdam" fortsatte med samme kurs og fart inntil skipene var fortøyet til hverandre. "Texaco Hawaii" stoppet så sine maskiner mens "Texaco Amsterdam" etter hvert reduserte til begge skip lå stille i vannet. Deretter ankret "Texaco Amsterdam" med babord anker og begge skip ble så liggende for dette anker. Kopling av slanger mellom skipene ble så utført og lossingen begynte.

Det er viktig under denne manøver at det ikke utføres forandringer i kurs eller fart og under noen omstendighet ikke uten at varsel er gitt til det annet skip. Det sier seg selv at i åpent hav er man svært avhengig av vind og sjø for at denne manøver skal kunne utføres.

Det andre skipet som kom for lasting var "Texaco Anacortes" og samme operasjon ble utført på nytt. En slik operasjon tar fra 3-4 timer og foregår over en distanse fra 7-10 nautiske mil. "Texaco Anacortes" medbragte 32.000 barrels Bunker Fuel for "Texaco Amsterdam", samt avløsningsmannskaper for den del av besetningen som hadde stått kontrakttiden ut og ville hjem til Jul.

Avmønstrede mannskaper gikk ombord i "Texaco Anacortes" den 11/11 for å være med skipet til Port Arthur, men utover dagen forverret været seg slik at "Texaco Anacortes" måtte avslutte lastingen og gå fra "Texaco Amsterdam". Den 14/11 var været igjen såpass bra at "Texaco Anacortes" kunne gå opp langs siden av "Texaco Amsterdam" for å laste ferdig. "Texaco Anacortes" kom derfor først inn til Port Neches den 15/11 og det ble en lang reisetid for mannskapet fra "Texaco Amsterdam" som stundet etter å komme hjem. Dette viste med all tydelighet hvor avhengig man er av godt vær ved slike operasjoner i åpen sjø. Enkelte lurer sikkert på hva vi kan gjøre ved eventuelle oljelekkasjer ute på havet. Supply-skipet "Endeavour" har med seg en spesialbåt som med en enkel operasjon settes på vannet og som i løpet av få minutter kan legge en lense på 1500 meter og dermed sperre inne et hvert oljesøl som måtte komme fra skipene. Lensen legges automatisk og den er 60 cm høy og tar automatisk inn ballast, slik at minst 25-30 cm hele tiden er under vann, dermed kommer ingen olje ut, under lensen. Dette er forøvrig det siste på området for å unngå oljesøl. Tidligere brukte man som kjent lenser som fløt i vannoverflaten.

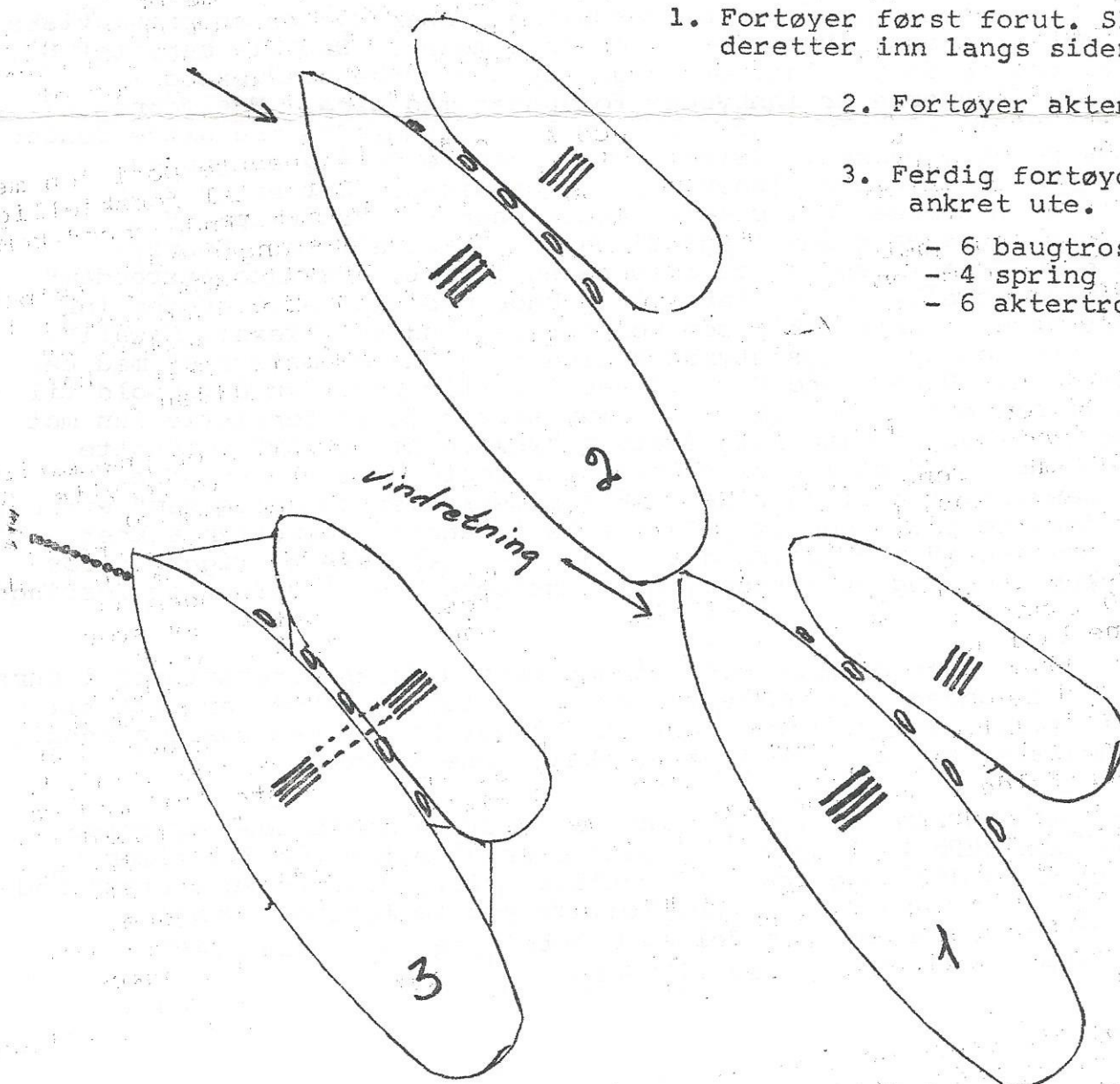
Supply-skipet "Endeavour" ligger stand by så snart en VLCC ankommer og går til land for nye forsyninger når neste VLCC ventes å komme for lossing. Det benyttes vanligvis 5 skip i 50.000 tons klassen for å motta løst fra en 200.000 tonner og lastene går til Port Arthur, Port Neches, St. James og andre havner i gulfen. Dette ser ut til å bli en permanent "lossehavn" en tid fremover og det er for tiden ingen havn i USA som kan motta en fullastet VLCC.

1. Fortøyer først forut. Slipper seg deretter inn langs siden.

2. Fortøyer akter.

3. Ferdig fortøyd og ankret ute.

- 6 baugtrosser
- 4 spring
- 6 aktertrosser



M/T "TEXACO BOGOTA"

Reparasjonen ved Eleusis er vel overstått. Skipet seilte 5. november og vi bør nå kunne meddele fasit.

Eleusis hadde gitt et tilbud som hva beløp og tid angår, ingen av de øvrige spurte vestlige verksteder kunne konkurrere om. I løpet av 25 dager skulle man ved siden av full 18 måneders periodisk overhaling, sandblåse og male 17.000m² i tankene og utbedre en bunnskade.

Det så lenge ut til at verkstedet skulle holde tiden. Arbeidene i tankene ble unnagjort etter programmet, men maskinarbeidene begynte snart å henge etter. Kvaliteten av disse var ofte slik at jobbene måtte gjøres helt eller delvis om. Takket være aktiv innsats og stor årvåkenhet fra skipets folk og maskinsjef Lars Sandal, som bisto og innsiserte, ble også arbeidene i maskinen etterhvert fullført.

Det som sterkest bidro til forsinkelsen var imidlertid sen inndokking. Dokken var ikke ledig før skipet hadde ligget ved verksted 17 - 18 døgn. I dokken viste det seg nødvendig å fornye stål i pumperomsbunnene. Dette sammen med "go slow" og lite arbeidskraft bidro til at verkstedtiden ble overskredet med ca. 10 dager.

Skipsledelsen ved kaptein Einvik, overstyrmann Pedersen og maskinsjef Borgersen forsterket med overstyrmann Stallvik og maskinsjef Sandal holdt reparasjonsarbeidet under utmerket kontroll teknisk og økonomisk.

Inspektør Tranberg som kom ned noen dager før skipets avgang, kunne slutføre forhandlingene med verksted og bringe den endelige regning med seg hjem.

Nye verksteder representerer nye forventninger og nye utfordringer. Som en konklusjon må vi kunne si at erfaringene med Eleusis er utmerket når det gjelder sandblåsing og maling i tankene. Når det gjelder stålarbeider er prestasjonen under middels, og for maskinarbeider står det langt tilbake.

Innbefattet blant annet ny tungoljeseparator, ferskvannsgenerator, stålfornyelser i pumperommene og maling i tankene kom reparasjonen på Kr. 3,4 millioner.

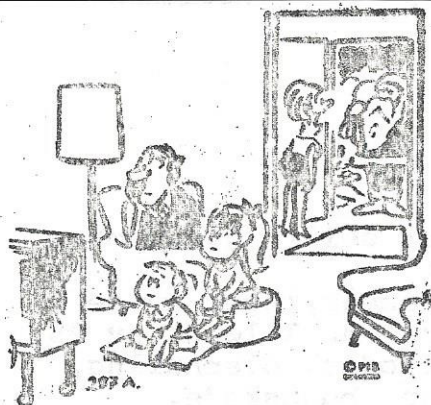
ET NYTT RENDEZVOUS FOR T/T "TEXACO AMSTERDAM"

På vestkysten av Nord-Afrika finner vi havnebyen Monrovia. Byen som ligger i staten Liberia, har etter den annen verdenskrig utviklet seg til å bli en betydelig havneby.

T/T "TEXACO AMSTERDAM" som i den seneste tiden har gått i rute mellom Gulf of Mexico og Gulf of Nigeria, har hatt små muligheter til mannskapskifte samt komplettering av proviant og utstyr. Dette har vært merkbart da det er umulig å skifte mannskaper samt og få forsyninger i Nigeria.

Da skipet passerte utenfor Monrovia den 1. desember i år på vei til Brass River i Nigeria, ble hun møtt av et mindre fartøy - en såkalt "coaster". Dette fartøyet hadde fått i oppdrag å bringe avløsningsmannskaper samt forsyninger til skipet. Posisjonen for Rendezvous var bestemt til 7 nautiske mil utenfor innløpet til byen.

Det var stille vær og ekspederingen gikk fint. På vei inn igjen fikk "coaster'en" med seg avmønstrede mannskaper. Det er grunn til å peke på at alle som skal inn i Liberia skal være vaksinert mot gulfeber. Dette er et krav myndighetene setter og som gjelder både for de som har mønstret på og for de som har mønstret av et skip.



— Kan De ikke komme igjen om en halvtime, det er noe spennende på TV akkurat nå.

Vi får si som kona da hun ble overkjørt av toget - Huff, nå er det (h)jul igjen !!!!!



— Nei, lennen er ikke særlig høy, men jeg har alle tiders forisordning!

HASLUM SKOLE VINNER FØRSTEPREMIE

I høst arrangerte Norsk Skipsadopsjon i samarbeide med Fotorådet en konkurranse hvor formålet var å kåre det beste billednummeret av de avisene som skolene fra tid til annen sender til sine adoptivskip.

Tilsammen ble det delt ut seks premier fordelt på to grupper.

- Gruppe I : Til og med 6. skoleklasse
- Gruppe II: Til og med 7. skoleklasse.

Klasse 6C ved Haslum skole som har adoptert M/T "TEXACO NORGE" ble av juryen tildelt førstepremie.

Denne jury bestod av:

- Programsekretær Ada Haug, N.R.K.
- Direktør Audun Boysen, Fotorådet.
- Konsulent Rigmor Tollaas, Norsk Skipsadopsjon.

Juryen la i sin bedømmelse vekt på:

- God reportasje-journalistikk hvor bilder og tekst sammen skaper en interessant avis.
- Valg av stoff som gir et godt tversnitt av hva skolen har å fortelle.
- God redaksjonell behandling av stoffet og en velordnet oppbygging av avisen.

Onsdag 10.12.75, da M/T "TEXACO NORGE" lå på Sjursøya, var rederiets representant, avd.sjef Langfeldt og kaptein Helmersen på besøk i klassen hvor det ble vist film og hvor kapteinen på vegne av skipet overrakte en avis. Det går også rykter om at det ble servert boller og brus.

Som takk for besøket oppførte elevene sitt julespill som de skal oppføre for foreldrene i forbindelse med avslutningen før jul.

Vi fant dette utklippet i FRIVAKT og vi tillater oss å ta det med til ettertanke:

SKIPSNAVN I SELVLYSENDE FARGE

I Singapore må Velferden fra tid til annen ut om natten for å betjene skip på redan. I bekmørket er det ikke alltid så lett å finne det rette skipet når det kan være opptil et par hundre båter å velge mellom. Båtmannen Amman har en fantastisk god teft, og uten denne teften ville nok Velferden ha hatt enda større vansker når det gjelder å finne de norske skipene. Forleden kom en ganske ny Onstad-tanker - "SUSANNE ONSTAD" - inn for å bunkre, og den var det svært lett å finne. Grunnen: Navnet var skrevet med selvlysende maling. God idé som vel flere kunne ta etter, mener Velferden i Singapore, da det vel ikke bare er en trøtt velferdssekretær i Singapore, ute med filmer og aviser - som trenger å se navnet på en båt natters tid.

FOR SIKKERHETS SKYLD

Rederirådsmøte Nr. 9 i rekken ble arrangert i tiden 6-10. oktober på Holmenkollen Turisthotell. Denne gangen konsentrerte man seg om:

Sikkerhet - Økonomi

I dette nummer av Texaco Tanker skal vi dvele litt med det førstnevnte som på rådsmøtet hadde som arbeidstittel: Hvordan øke sikkerheten?

Dette er jo et spørsmål som alltid vil være aktuelt. Det gjelder oss selv - det gjelder våre liv!

Ekstra aktualitet fikk temaet i høst, da vår ulykkesstatistikk viste seg ikke å være så god som den burde være.

Skadefrekvensen hadde økt og det ble pekt på følgende tradisjonelle årsaker til dette:

- Fall på dekk og i ledere (oljesøl - dårlig fottøy - glatte dekk).
- Galt bruk av verktøy og redskaper.
- Skader ved fysisk føstring.
- Skader ved "uroligheter" i land.

De tiltak rådets medlemmer fristet å formane seg selv og andre med var følgende:

- Forhindring av oljesøl på dekk og i ledere.
- Innkjøp av vernesko.
- Innskjerping med bruk av hjelm.
- Forbud mot å skli på rekkverk i maskinen.
- Bruk av "non-skid soner" på dekk.
- Oppnevning av sikkerhets-offiser samt valg av verneombud.

Som det rådgivende organ fant rådet det viktig å utforme en del av det som ble diskutert i konkret vedtaksform.

Vedtaket var:

- Hvordan hindre personskader:

1. Verneombud

- a. Det skal velges et verneombud av et almannamøte bestående av besetningen ombord.
- b. Det skal velges en fra dekk og en fra maskin.
- c. Verneombudets oppgave er å påse at skipets sikkerhets-policy i daglig arbeide blir fulgt.
- d. Verneombudet skal rapportere direkte til skipsledelsen.
- e. Verneombud skal delta i alle skipsledelsens møter hvor sikkerheten skal diskuteres.
- f. Verneombudet skal i saker vedr. sikkerheten ha skipsledelsens fulle støtte.

2. Bestemmelse om arbeidsstopp

Avis vakthavende offiser ser at sikkerhetsforskriftene blir overtrådt skal han kunne stoppe arbeidet.

3. Vedtak i Rederirådsmøte nr. 6 (av 25/4-74, pkt. 3) skal følges.
4. Det ble foreslått å sende ut et sirkulære som i tillegg til det ovennevnte også ga rapporter som kunne virke motiverende for besetningen og sikkerheten ombord.

5. Utsending av kvartalsrapporter med statistikker over skader og ulykker

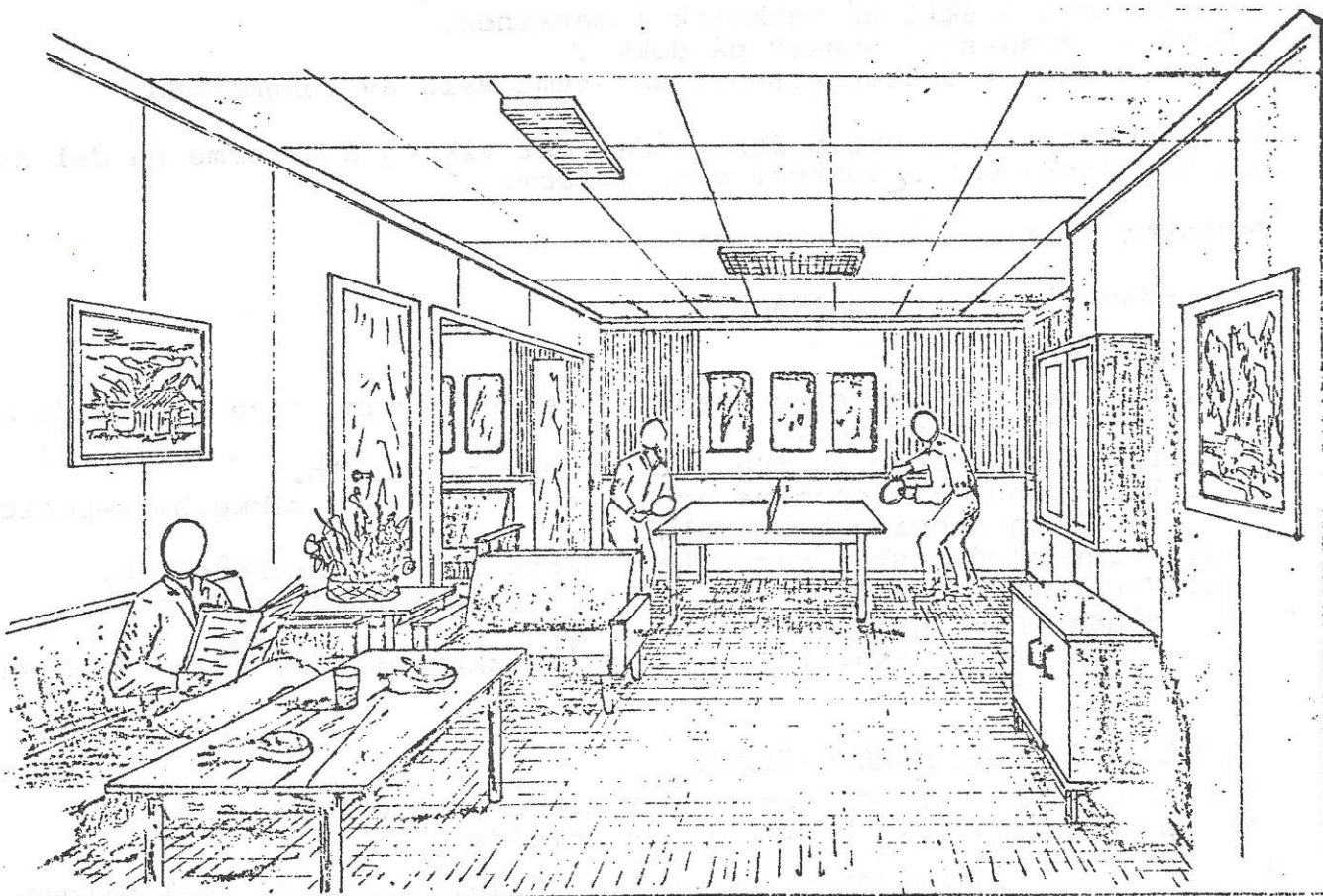
- fra kvartal til kvartal
- for ulike båter i samme måned.

PERSONALIA

Vi ønsker velkommen

Som nevnt i forrige nummer av TEXACO TANKER har Inger Øgrey forlatt oss og reist til Lagos. Vi ønsker Karen Margrethe Kristensen velkommen som ny administrasjonssekretær og håper hun vil komme til å like seg blant oss. Hun kommer nå fra norsk oljeboringsvirksomhet og vil forhåpentligvis også trives i oljetransportvirksomhet.

Helt på tampen gjengir vi en tegning som viser hvordan man tenker seg dagligrommet vil se ut på den første nybygningen. Vi kan ellers opplyse at dette bildet ble sendt ut i forbindelse med kunstkonkurransen i Horten og viser hvordan man har tenkt å anbringe de innkjøpte kunstverkene:



Dayroom sett akterfra.



BESETNINGSLISTE



T/T TEXACO PEMBROKE

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann
Radiooffiser
Maskinsjef
1. maskinist
1. maskinist
2. maskinist
2. maskinist
Maskinassistent
Maskinassistent
Elektriker
Elektrikerassistent

BRANDAL, Petter
SKARSVÅG, Thorbjørn
HOLDEN, Arne K.
SANDVIK, Norodd (Jr)
BJOTVEIT, Harald
OLAUSEN, Per
HAUGE, Knut
OLSEN, Jan (Jr)
PETTERSEN, Ferdinand
ESPENES, Jan K.
THORESEN, Asbjørn
STORLI, Arne J.
TANDBERG, Guttorm
NAZARENO, John N.

KODER:

IS : I spesialoppdrag
MIL : I militæret
SK : På skole
SY : Syk
D : Disponert
F : På ferie
H : Disp. i Horten
CT : Koordinator på
Trinidad

T/T TEXACO AMSTERDAM

Kaptein
Overstyrmann
1. styrmann
1. styrmann
2. styrmann
Radiooffiser
Arbeidsleder
Tømmermann
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Matros
Lettmatros
Lettmatros/Aspirant
Sjøaspirant
Maskinsjef
1. maskinist
1. maskinist
2. maskinist
3. maskinist
Maskinassistent
Elektriker
Pumpemann
Reparatør
Motormann/Fyrbøter
Motormann/Fyrbøter
Motormann/Fyrbøter
Motormann/Fyrbøter
Motormann/Fyrbøter
Smører
Smører
Stuert
1. kokk
2. kokk
Byssegutt
Lugarmann
Hjelpemann
Pike
Pike
Pike
Pike

GRANLUND, Ove I.
STØLANN, Alf S.
LARSEN, Roger M.
HERLAND, Ingolf M. (Jr)

ELIASSEN, Arne
STAFFORD, Keith (Vikar)

DAL, Lars A.
HAMRE, Terje
SKOGSTAD, Sven E.
SKÅLVIK, Arthur
RAADEN, Jan-Eric
PETTERSEN, Arvid
JOHANNESSEN, Arild B.

STOVELAND, Oddmund H.
NYGAARD, Leo A.
HOLM, Tore (Jr)
THORSEN, Harald

RUDI, Rolf
LARSEN, Bent A.
KOZAK, Laslo
OHLSEN, Finn E.
ANDERSEN, Einar
KARLSEN, Kay A.
SIGNDAHLSEN, Erling

ROLID, Erik
KÅSBØL, Odd
FØRNES, Alf
JOHANSEN, Terje
OLSEN, Inge H.

ANDERSEN, Sverre N.

ELIASSEN, Marit
OLSEN, Laila T.
HAMRE, Gerd

T/T TEXACO BELGIUM

BROX, John B.
HANSEN, Helge

ISAKSEN, Ove A.
KROGH, Bjørn M.
ANDERSEN, Gunnar
ALTØY, Peder
HØYLAND, Bjarne
HAGLEY, Stanley
WAHL, Rolf

STEFFANSSON, Kristjan
EIRA, Kjell O.
DANIELSEN, Jan I.
NESHEIM, Rolv S.
AICHER, Jon A.
THORESEN, Roy B.
HEINE, Günter R.

JULSETH, Sigurd
JENSEN, Wiggo Aa.
GRØTTING, Henrik B.
SUAREZ, Fransisco M.
OLSEN, Ragnar J.
DE FREITAS, Leonard H.
HALLAND, Leif
JOHANSEN, Svein
JOHANSEN, Karl A.
GARBERG, Gunnar A.

GRØTTAN, Knut
EDVINSEN, Stig

LAURITSEN, Rolf

NILSEN, Ruth B.
ANDERSEN, Else M.
KRISTIANSEN, Greta S.
LARSEN, Luz M.

M/T TEXACO BOGOTA

EINVIK, Sverre L.
STALLVIK, Gunnar
DYB, Ivar
JOHANSEN, Jon A. (Jr)

BEHRENS, Per A.
VALVÅG, Gunnar

MYRAN, Jan M.
VAAGAN, Olav
PAUL, Wilson
HOØEN, Steinar

DAHL, Tor A.
FJELDBERG, Egil I.

BORGERSEN, Hans J.
BJØRKMO, Torvald J.

LUND, Manfred
GRANDE, Roald

LYNGHAUG, Gunnar
JØSSUND, Knut K.
OLSEN, Andolf
RASMUSSEN, Finn
REYES, Herman N.
SKJEVIK, Jan
OLSEN, Jim Ø.
ODDE, Kjell
STRØMSTAD, Steinar
OLSEN, Tore
BJARKHAUG, Svein H.
ØVERKIL, Dagfinn

NORMANN, Ketil
HERNANDEZ, Domingo
HUKKELÅS, Turid
PEDERSEN, Kari
STENSEN, Janne-Sofie

M/T TEXACO NORGE

Kaptein
 Overstyrmann
 1. styrmann
 2. styrmann
 Radiooffiser
 Arbeidsleder
 Tømmermann
 Matros
 Matros
 Matros
 Lettmatros
 Lettmatros
 Jungmann
 Sjøaspirant
 Maskinsjef
 1. maskinist
 2. maskinist
 3. maskinist
 Maskinassistent
 Elektriker
 Pumpemann
 Reparatør
 Motormann
 Motormann
 Motormann
 Smører
 Smører
 Smører
 Stuert
 1. kokk
 Kokkeaspirant
 Hjelpemann
 Lugarmann
 Messemann
 Pike
 Pike

HOLT, Jonas
 JØRGENSEN, Leif
 SÆTRAN, Jan
 FOSSUM, Terje B.
 GULBRANDSEN, Per L.
 RUUD, Harry W.
 NILSEN, Nils P.
 SUMSTAD, Odd
 TAGKUS, Ahmet
 KRISTIENSEN, Ivar
 LUNDEGÅRD, Edvin
 JOHANNESSEN, Sven Arne
 GABRIELSEN, Bjørn
 JENSEN, Odd I.
 SCHEFTE, Andreas
 STØRDAL, Øivind
 OMHOLT, Einar

SØRØ, Håkon K.
 GJESING, Steen
 NORDMO, Magnus

NILSEN, Peder O.
 IVERSEN, Kjell
 KVERNES, Per I.
 FJELDBERG, Torgeir

AANDAHL, Hans
 PEDERSEN, Jan A.
 HAGEVIK, Arild
 GREEN, Ivar

GULBRANDSEN, Turid
 MALMO, Magnvor

M/T TEXACO SKANDINAVIA

BRATH, Otto
 PETERSEN, Tor A.
 ELVEVOLD, Ottar E.
 RAMBECK, Leif
 PETERSEN, Wenche
 WANGBERG, Finn R.

WELHAVEN, Johan A.
 LØVSTRAND, Kolbjørn
 LUND, Åsmund
 LAPPEBAKKEN, Ola
 GUTTORMSEN, Erik
 SOLHEIM, Jon
 HERJE, Jon
 GRØN, Nils B.
 NODELAND, Bjarne
 ROGNE, Karsten G.
 FRØGE, Helge I.

HAST, Bent A.
 WAHL, Torbjørn J.
 ERVIK, Harald B.
 FOLLESTAD, Sverre O.
 GRØNNING, Ole
 GOMES, Joao B.
 FORNES, Knut
 ØSTHEIM, Edvard
 TOSTELUND, Jan
 ROEL, Audun W.
 AKSETØY, Bjørn
 VEDVIK, Ola
 KRISTIENSEN, Reidar L.
 NILSEN, Kjell

ROEL, Snefrid
 MALMSTRØM, Ellen

M/T TEXACO OSLO

PETERSEN, Ragnar
 HELBERG, Knut
 ASP, Leonard
 WAHL, Kjell B.
 EIKELAND, Jan
 STEEN, Harald J.
 SVENDSEN, Torgeir
 BUCETA, Juan V.
 KJERSEM, Svein
 SEPPENEN, Jan

SØRØY, Ole K.
 STRANDELID, Torkel
 LARSEN, Lars
 BORGE, Haakon

SÆTHER, Per A.
 SIMONSEN, Geir
 HANSEN, Arne M.
 PETER, Mihaly
 ASP, Arild O.
 GULAKER, Hans M.
 JØRSTAD, Terje
 KLAUSEN, Geir
 PETERSEN, Dag

SMELROR, Bjørnar
 DALBY, Pål
 GRANEGGEN, Svein
 ANDRESEN, Kåre
 TCHORZ, Rainer
 CORONADO, Edizer M.
 JØRSTAD, Jorun
 MOLTEBERG, Karin

F O L K I L A N DKAPTEINER

BAKKE, Idar (H)
 HORSENG, Rindulf (D)
 LINDTNER, Olav
 STRAND, Arne
 LYG, Lars
 SUKKE, Håkon
 FLØ, Svein J. (H)
 HELMERSEN, Halvdan
 KONNESTAD, Yngvar
 MEISLAND, Louis

MASKINSJEFER

PEDERSEN, Rasmus (H)
 PEDERSEN, Tore A. (H)
 OPHAUG, Trond (SK)
 MADSEN, Bjørn (SY)
 WETLESEN, Erling
 RØSTAD, Thor G.
 SVANES, Bjarne
 SANDAL, Lars
 JOHNSEN, Einar Å.

STUERTER

VEGEL, Ragnar
 KJÆRSTAD, Bjarne M.
 BJERKAN, Alf S.

OVERSTYRMENN

BJØRNES, Georg
 GJERDE, Georg
 PAULSEN, Johan
 HENRIKSEN, Odd R.
 FOSSMO, Willy
 JOHANSEN, Kjell A.
 PEDERSEN, Tore
 SANNERØD, Frank

1. MASKINISTER

TØRUM, Bjørn
 SØRØ, Bjørn O.
 ABRAHAMSEN, Børge
 BAKKEN, Ansgar
 FREDRIKSEN, John
 JOHANNESSEN, Johs.
 SIMONSEN, Sverre

1. KOKKER

WANG, Ottar (MIL)
 SMELROR, Henry (SK)
 JOHANSEN, Willy R.

1. STYRMENN

BJØRNEREM, Trygve (SK)
 KILTORP, Tor (SK)
 ERIKSEN, Jan (SK)
 SØBSTAD, Einar
 SKJØNSFJELL, John (SK)
 GULBRANDSEN, Thore
 JENSSEN, Bjørnar
 NIELSEN, Odd E.
 WIKERØY, Magne
 EILERTSEN, Rolf
 KLAUDIUSSEN, Knut
 AURSTD, Dag A.
 JOSEFSEN, Knut E.
 PAULSEN, Willy A.
 RISNES, Tormod
 RASMUSSEN, Steinar

2. MASKINISTER

JACOBSEN, Hans J.
 NYGÅRD, Arnfinn (SK)
 HAUGEN, Dagfinn (SK)
 MOEN B., Hans
 LUDVIGSEN, Leif
 WIGGEN, Jan
 SANDØY, Normann J.

RADIOOFFISERER

SANDBERG, Unni
 SÆTHER, Torbjørn (D)
 MIDTHAUG, Einar
 WINDING, Karen
 MYHRE, Tom L.
 HAUGLID, Arne K.
 KJØLSTAD, Trond
 MATHISEN, Martin

ELEKTRIKERE

KLEFTÅS, Gissur K.
 HARNES, Eldar
 JOHANNESSEN, Kaare
 ASP, Arne

