



texaco tanker

HØSTNUMMERET

22.9.1976

ALVORLIGE PÅSTANDER OM SJØMANNSYRKET.

Stress, psykiske lidelser, alkohol- og narkotikamisbruk, dårlig sikkerhet, svartelisting av folk man ikke liker, umenneskelige lange arbeidsdager og liten trivsel - dette setter preg på dagens sjøfolks leve- og arbeidsvilkår. Representanter fra offiserer og mannskap i handelsflåten påsto i allfall dette igår kveld (23. sept.) i en fjernsynsreportasje med tittel: "SIKKERHET OG ARBEIDSVILKÅR TIL SJØS". En del synspunkter og påstander som ble fremsatt:

" Det er en stresspreget og sosialt stenhård arbeidsplass sjøfolk har i dag."

"Høyt tempo, mas og tjas, rasjonalisering inntil det uansvarlige."

" Våger man å opponere, sitter man der."

" En følelse av håpløshet i sitt daglige liv og virke, som bunner i manglende mulighet til å påvirke sine omgivelser."

" Et vanlig, humant bedriftsdemokrati synes ikke å eksistere."

" Det hersker føydaltilstander i den norske handelsflåte."

" Det har hendt at en sjømann har tjent kr. 10.000,- på overtid månedlig, da gjør man ikke annet enn å jobbe og blir en arbeidsmaskin, slik oppstår udekkede behov."

" Folk kommer hjem fra sjøen med psykiske skader av enhver art."

" Sjømenn er ikke bare greit og positivt innstilt til sikkerhetsøvelser. Det er ulystbetont å drive livbåtøvelser."

"Er man ikke "positiv" eller "motivert", havner man på redernes svartelister."

Det "24 timers-samfunnet" som ble belyst, har som andre arbeidsplasser og næringer sine lyse og mørke sider. Vi husker en sjømann i et TV-program for noen tid tilbake. Han spurte hvem som kunne orke å være innesperret i et kontorbygg på Drammensveien i tre måneder. Komme hverken ut eller inn, se de samme ansiktene dag ut - dag inn. Bo, spise, sove slappe av på arbeidsplassen.

Det skal god helse, stålsterke nerver og tålmodighet til slikt. Selv om " man vet hva man går til."

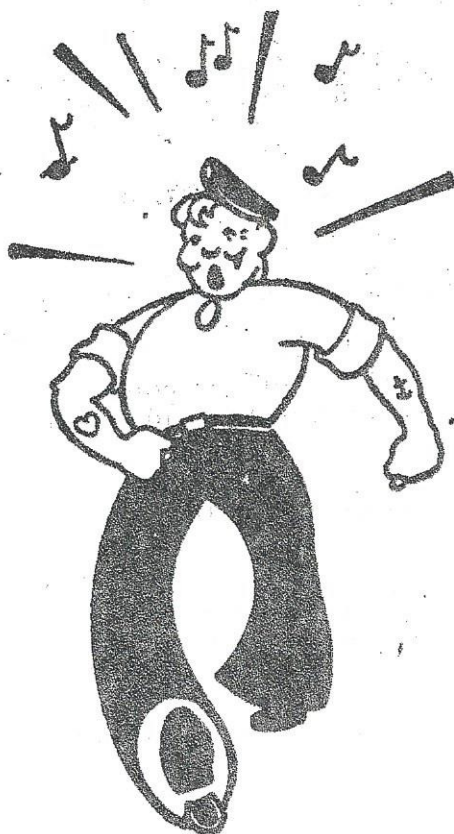
I filmen ble norske sjøfolk oppsøkt på barer osv. og med den mest utspekulerte bakgrunn. Skipperstraat i Antwerpen ble for mange år siden frekventert av enkelte sjøfolk. Men hva var hensikten med dette horegateinnslaget i en reportasje om sikkerhet og arbeidsvilkår på norske skip? Å mene at dette er representativt for 35000 norske sjøfolk idag må vel bero på intervjuerens romantiske forestillinger om tidligere tiders sjømannsliv.

Vi skal ikke kommentere filmen ytterligere her, men ta oss ad notam de ting som den tross sine åpenbare svakheter brakte.

Det inntrykk av redsel som syntes å være tilstede blant de seilende, for å påpeke feil og urettferdigheter vil jeg anse som sykdomstegn og signaler på en situasjon som ikke er tilfredsstillende.

Det er mitt håp og ønske at man i vårt rederi ikke må finne denne redsel for å si sin mening.

Alvorlige påstander er fremsatt om sjømannsyrket. La oss håpe det vil få våre myndigheter og andre til å lytte til sjøfolks problemer. Fordi det var et utrolig svartmalt syn som kom frem fra dem som var med i programmet, bør langt flere fra sjømannstanden få komme til orde i den debatt som helt sikkert vil følge i programmets kjølvann.



P. Grundby

VI ØNSKER VELKOMMEN

Vår blide stemme på sentralbordet er for tiden Wenche Pettersen. Hun har seilt "gnist" i rederiet siden '72, henholdsvis på "Belgium", "Bogota" og "Skandinavia" og er sikkert kjent av mange ute. Hun hjelper oss midlertidig på kontoret i påvente av nytt oppdrag til sjøs.

Bjørn H. Gulbrandsen har etterfulgt Arild Birkeland og fungerer bl.a. som sekretær for Rederirådet. Han har rukket å bli 27 år, har utdannet seg til siviløkonom i Sveits og studert i Frankrike. I tillegg har han vært ansatt i firma Arthur Andersen & Co., som reviderer Texaco's regnskap. Ifølge egne uttalelser trives han godt i Texaco.

Jørgen Hjelmås etterfølger Arild Kirkeby. Han er importert fra Kristiansund, med utdannelse fra Handelsakademiet og vil bli å finne i innkjøpsavdelingen. Med sitt gode humør vil han sikkert gli godt inn i miljøet.

Sivilingeniør Jørgen Piene kom til Texaco i vår for å alternere mellom teknisk avdeling på kontoret og tjeneste til sjøs. Han presenterer seg selv på følgende måte:

"født en glad dag i 1946 og lyder navnet Jørgen Piene. Studerte en gang i tiden ved Norges Tekniske Haug og ble utskrevet som skipsingeniør i 1972. Ble så sjømann, temporært, avla maskinsjefeksamen ved Trondheim maskinist-skole i 1974 og dro til sjøs igjen, fortsatt i reiarlaget Fearnley & Eger. Seilte der som maskinaspirant, maskinassistent og 2.maskinist. Etter en lengre periode på land, hvor tiden blant annet ble benyttet til å lese litt tysk og fransk, og avleggelse av et par eksamener ved N.T.H. begynte her i Texaco Norway A/S. Etter 1 måneds tid på kontoret reiste jeg ut på "Texaco Amsterdam" for å innhente erfaring fra turbinmaskineri, samt å undersøke hvilke muligheter anlegget har for å gå over til ubemannet maskinromsklasse "ACCU".

Nylig ansatt telegrafist Gjermund Moum assisterer for tiden i mannskapsavdelingen i påvente av utmønstring på "Texaco Norge" senere i høst. Han har bl.a. seilt hos A.F. Klaveness og Anders Jahre og har som hobby bygging av skipsmodeller.

JUBILANTER SIDEN SIST

I tillegg til 30-års jublantene nevnt i vårt sommernummer har følgende "fylt år" hittil i 1976:

<u>25 år</u>	-	Annenmaskinist	Karsten Rogne	-	6/6
<u>15 år</u>	-	Maskinsjef	Tore Pedersen	-	3/1
		Maskinsjef	Andreas Schefte	-	27/1
		Kaptein	Svein Flø	-	14/6
		Stuert	Alf Bjerkan	-	6/9
<u>10 år</u>	-	Tømmermann	Nils Peder Nilsen	-	16/1
		Båtsmann	Peder Altøy	-	1/4
		Pumpemann	Magnus Nordmo	-	23/5
		Førstestyrmann	Jan Eriksen	-	10/6
		Overstyrmann	Knut Helberg	-	9/8

KURS AVHOLDT SIDEN SIST

Norcontrol/Kurs nr. 13 - Horten 14.6-17.6.

Kaptein S. J. Flø, Overstyrmann F. Sannerød, 1.styrmann I. Herland.

Norcontrol/Databridge 4 Service Kurs 16- Horten 16.8

Elektriker Eldar Harnes, R/O Arne Eliassen, R/O Torbjørn Sæther

Kurs i Brannvern, Norges Brannskole Grorud - 6.-10. sept. 76

1.maskinist Sverre Simonsen

Leadership - Bardøla 6.-17.9-76

Stuert Svein H. Bjarkhaug

Havari- og Redningstjeneste - Stavanger 13.-17.9-76

1. styrmann Ingolf M. Herland.

REDERIRÅDSMØTE

Det nærmer seg igjen tiden for Rederirådsmøte. Fra 15.-19. nov. står Holmenkollen Turisthotell til vår disposisjon. Vi håper den enkelte legger sitt hode i bløt og sender oss forslag til emner man vil ha diskutert. Erfaringsmessig er det mange som enten "sitter" på gode ideer eller har fornuftige innvendinger til forskjellige ting ombord uten at det "når frem" til Rederirådet. Dette vil vi gjerne forsøke å gjøre noe med. La oss derfor få høre din mening!

Alle forslag må vi ha inn før utgangen av oktober. Det er ennå ikke satt opp noen konkret dagsorden, men kontoret har ytret ønske om at de følgende generelle temaer bør behandles:

- Skipenes konkurransemessige stilling
- Resultatvurdering av sikkerhetsarbeidet
- Resultatvurdering av overtidskontrollen
- Vurdering av månedsoversikten
- Vurdering av Cost/Benefit analyse i f.m. investeringer
- Vurdering av vedlikeholdsstandard og metoder
- Styring av verkstedreparasjoner
- Ensartet budsjettopplegg.

Vi minner igjen om at en av ideene bak Rederirådet er å dra nytte av den ekspertise og de praktiske erfaringer som finnes ombord og for å kunne gjøre dette ønsker vi kontakt med hver enkelt av dere.

"TEXACO BALTIC" leveres.

Det første av våre tre nybygg ved A/S Horten Verft, M/T "TEXACO BALTIC" befinner seg når dette skrives på såkalt teknisk prøvetur. Hittil er alt gått etter programmet og fortsetter det slik, hvilket alt tyder på, vil overleveringsseremonien finne sted i Horten den 1. oktober. Gudmor er Mrs. Nell Calahan, gift med L.W. Calahan, Vice President, Producing Department.

Etter overleveringstur, flaggskifte, ertes og saltkjøtt med tilbehør, blir begivenheten feiret med middag på Hotel Klubben i Tønsberg. Men, dermed slutter ikke festivitassen. Dagen etter, altså den 2. oktober blir skipet tatt kritisk i øyesyn av Texaco ansatte både fra rederiet og salgsselskapet og våre kunstnere som har utsmykket skipet er også invitert.

Samme dag om kvelden kommer våre pensjonister for å gi sitt besyv, og de gutta er jo de virkelige sakkyndige, da skal det nok falle en og annen kritisk bemerkning, - wait and see. Neste nummer vil bekrefte om ovenstående var riktig.

Vi ønsker HELL OG LYKKE!

Følgende er saket fra IHI DOCKSIDE REPORT:

For 10-Year-Old 65,340-DWT Tanker

Reduction Gear Manufactured, Replaced

IHI has recently completed the manufacture of the 2nd reduction gear for the 21,550 S.H.P. main propulsion turbine and its replacement work on the 65,340-DWT tanker "TEXACO PEMBROKE," the order of which was received from Texaco Norway A/S.

In an international bid held in March last year, IHI had received the order for the manufacture of the 2nd reduction gear complete with one set of the main gear wheel and four pieces of the 2nd pinion with flexible couplings and quill shafts for the HP and LP turbines, which were completed at their Turbo-Machinery Works in Tokyo.

In the following international bid held in December 1975, IHI had also received an order for removal of the old gear and installation of a new one.

This work was carried out at Yokohama Shipyard from mid-February through the first part of March of this year.

Victory for Polytechnology

Fabrication of the reduction gear for the main propulsion turbine demands

high precision. It is said, therefore, that high technology and excellent machining facilities are essential in order to carry out the said work.

The "TEXACO PEMBROKE" was built

Verksted: Ateliers Francaise de l'ouest en Brest.

En del nødvendige reparasjoner og verkstedarbeider ble foretatt ombord på T/T "TEXACO AMSTERDAM", delvis i Pembroke under utlossing og i Brest der skuta lå ved verksted. De arbeider som ble foretatt kan fortløpende nevnes opp:

Overhaling av Evaporator II som i lengre tid ikke hadde produsert kvalitativt godt nok vann for bruk som kjelevann. Overhaling av turbo-generatoren som i den senere tid har vært temmelig støyende. Det var berettiget mistanke til lagre og kobling etter sjøvannslekkasje i smøreoljekjølerne. Lagrene var da også i nokså dårlig forfatning og ble skiftet.

Det ble videre foretatt full overhaling på begge fødepumpene, noe som viste seg å være tiltrengt.

Etter en lengre tids drift med redusert fart hadde kjeleviftetrykket steget relativt mye og kjelen ble derfor åpnet, vannsiden så god ut, mens brennkammer-side og avgass-side var nokså sterkt tilslagget og ble derfor rengjort ved hjelp av høytrykkspyling, Luftforvarmeren ble også rengjort og pakningene utskiftet.

Kondensatorvakuumet hadde også etterhvert blitt dårligere. BB vakuumpumpe ble overhaldt av spesialister fra NASH og kondensatoren åpnet på sjøvannsiden og rengjort. Kondensatsiden av denne antar man også er en del tilsmusset, men man lar dette bero til båten skal på verksted i mars-april 1977.

Det ble også foretatt en nyanlegging, nemlig en 10 t/h desuperheater, som står i parallell med den på 100 t/h. Dette ble gjort på liten belastning. Videre ble også dirty desuperheateren overhaldt. Vi håper at opplegget virker tilfredsstillende.

Sikkerhetsventilene på hovedkjelen ble overhaldt og satt til riktig arbeidstrykk. Kjeletrykket ble satt tilbake til 63 kp/cm².

Noen mellomventiler ble overhaldt av verkstedets folk.

Ellers ble det foretatt en del vedlikeholdsarbeider på komponenter, som man under gange vanskelig kan utføre av skipets egne folk.

-----REPARASJON AV M/T "TEXACO NORGE".-----

Med 18 måneder siden forrige dokking var det planlagt verkstedopphold og "special survey" for M/T "TEXACO NORGE" i juni måned, og skipet ankom Skaramanga Yard like ved Pireus den 17. juni. Verkstedet hører til Hellenic Shipyards og ble valgt etter anbud samt på grunn av lastemuligheten i Middelhavet etter endt reparasjon.

Forutsetningen for en vellykket reparasjon ligger mye i forarbeidene - Shipyard Repair Requests - planlegging av arbeider med eget mannskap og den endelige utforming av reparasjons-spesifikasjonen. I samarbeide med teknisk avdeling hadde skipsledelsen gjort en god jobb, og reparasjonene ble gjennomført etter planen. Den økonomiske oppfølging mens reparasjonene foregår er uhyre viktig, og likesom på det tekniske området fikk skipsledelsen her god assistanse av inspektør Krøtø.

Arbeidstempoet påvirkes selvsagt av de klimatiske forhold og med ca. 30 grader i skyggen hver dag, er det vel ikke mulig for noen å holde full speed. Reparasjonstiden ble da noe lenger enn beregnet slik at skipet først forlot Skaramanga den 23. juli.

Av de viktigste arbeider som ble utført kan nevnes at ca. 12000m² av tankene ble sandblåst og malt, og til dette medgikk en god del av reparasjonsomkostningene som totalt beløp seg til ca. 2.500.000,-

by Vickers in 1965 and her main propulsion and reduction gears were not of IHI make. Accordingly, IHI confronted extreme difficulties in designing and fabricating the new gears to perfectly fit the old turbine which was fabricated 10 years ago by another manufacturer.

At this point, however, having gone through many years of experience in the production of various kinds of turbines and by using well-equipped facilities, Turbomachinery Works was successful in manufacturing the superhigh accurate reduction gear.

In addition to this, the Yokohama Shipyard had accomplished this replacement work within the short period of about 20 days which normally would have taken more than a month.

Not only judging from the technical and safety points of view but also observing the time consumed in completing such a repair work, one can only come to the conclusion that it is an indication that IHI's polytechnology is very high.

Special Attention Given by Engineers

The engineers of Turbomachinery Works and Yokohama Shipyard who engaged in the designing and replacement work made a contribution to the Dockside Report, telling us of their experiences as to how they paid special attention to the design, engineering and installation work of the reduction gear as follows:

1. Reinspection of parts to be replaced

Judging from the construction of the reduction gear, IHI advised the owner of the necessity of additional parts which were considered indispensable, and requested that they be supplied.

2. Problems involved in design and manufacture

Differences in the design conception and engineering between the original manufacturer and IHI were closely examined, and the gear was so designed that many of IHI's most advanced and standardized materials, machining techniques and quality control could be used.

3. Problems involved in assembling and installation work

The most difficulty job encountered in the replacement work was installation on-board. IHI recommended the owner of the best assembling method, installation

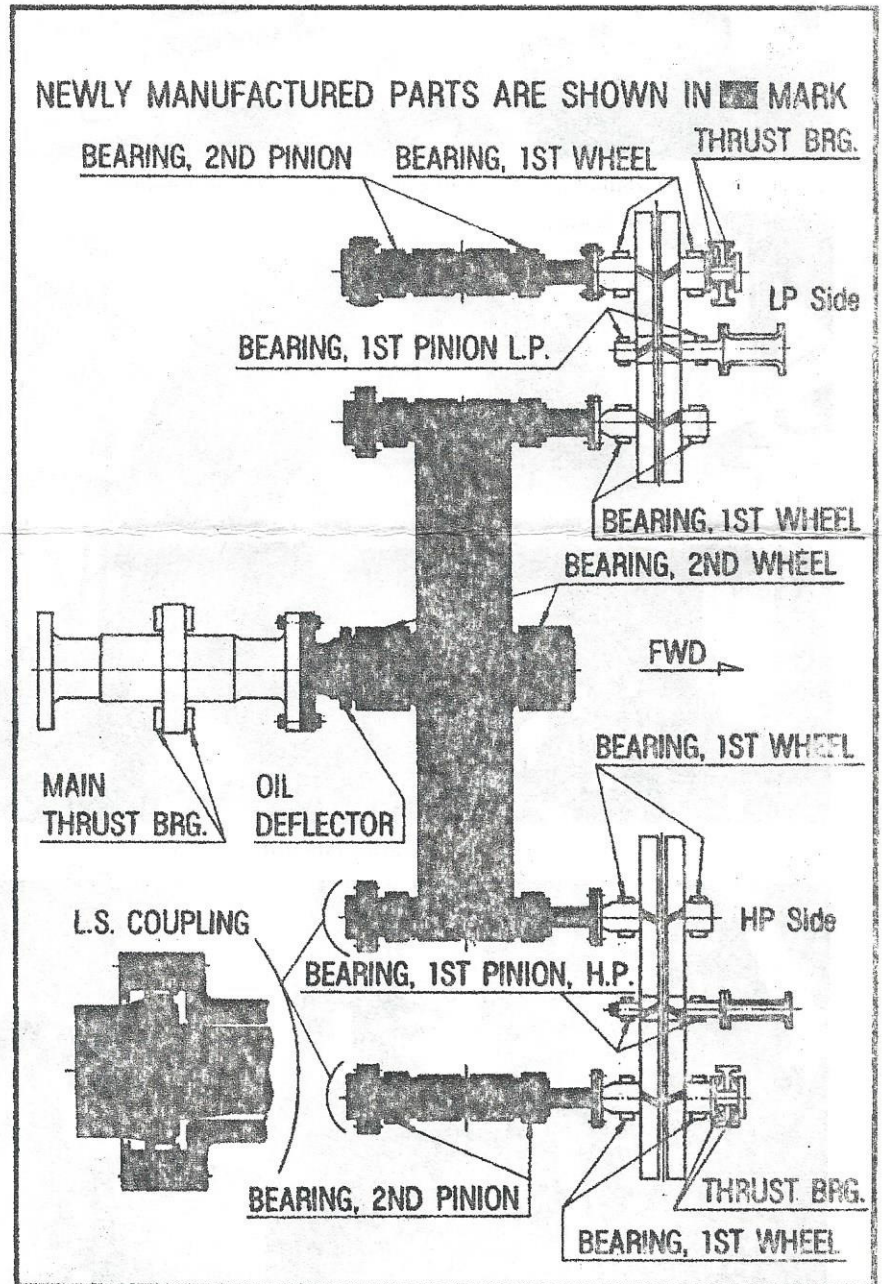
equipment and erection procedure.

As the owner was not in possession of satisfactory records concerning the setting-up and installation method of the second reduction gear, it was not until the original gear was dismantled that we

could understand how accurately it was made.

Although the accuracy was clarified by measuring the disassembled parts, it was very difficult to match IHI's high-precision gear with the old reduction gear.

Reduction gear train of "Texaco Pembroke."



As to the gear alignment, nonclearance metal was fabricated under IHI's own technique.

Turbomachinery Works

We would like to introduce here briefly IHI Turbomachinery Works, the manufacturer of the reduction gear for the S/S "TEXACO PEMBROKE." The Works specializes in the production of various turbomachineries such as blowers, compressors, refrigerators and gas turbines as well as steam turbines for marine and industrial use. In its premises is the Tokyo foundry workshop producing special castings and the research institute.

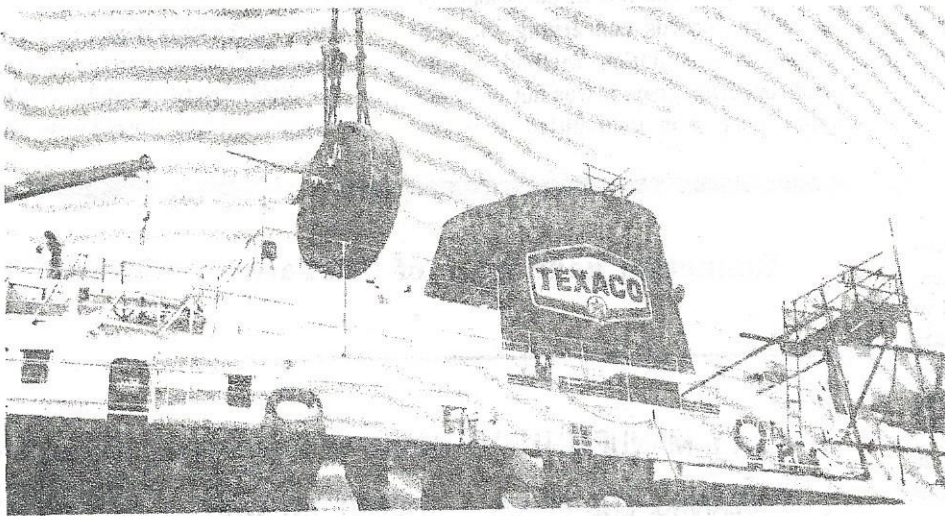
The present production system is specialized into three shops:

1. Plate fabrication and machine shop performing from welding to machining of turbine castings or the like;
2. The machine shop is divided into the stationary parts machining shop and the rotating parts shop;
3. The assembly shop assembles these parts.

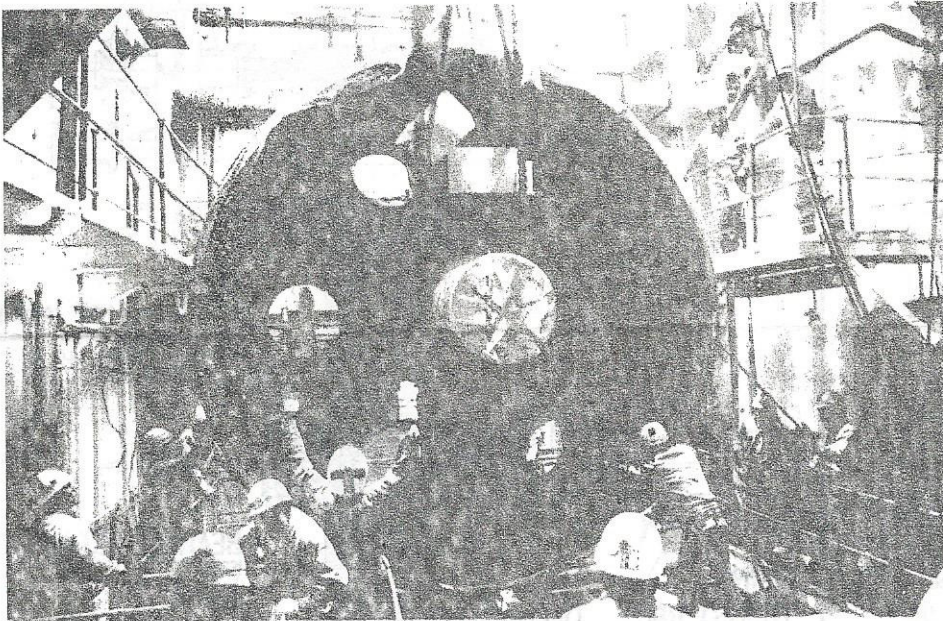
These shops are so laid out as to make possible smoother flow from machining, assembling and operation, to shipment.

To achieve the best quality, the shops are well equipped with various highly precise, efficient NC (numerical control) machine tools and automatic welders, and inspection facilities in every principal process.

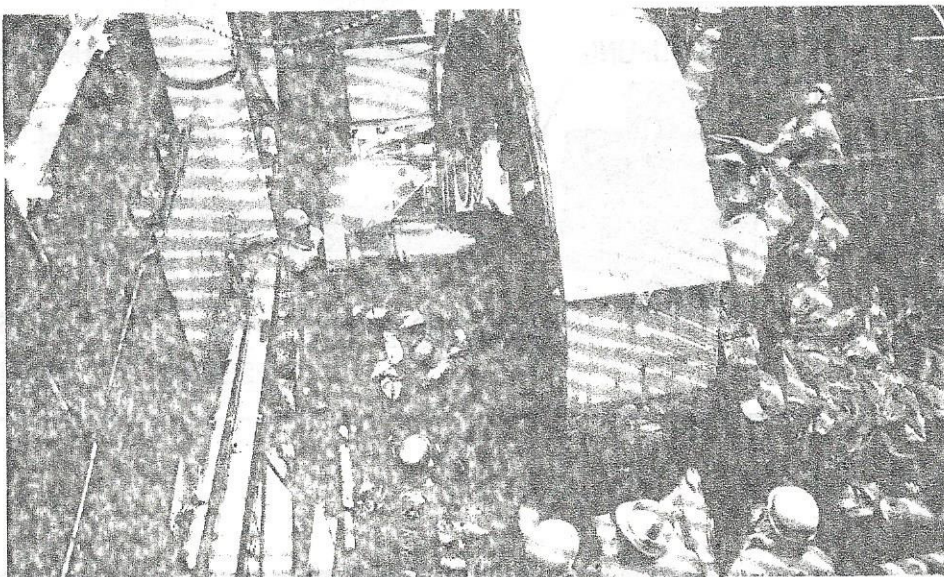
For machining the turbine reduction gears which requires the highest precision, there is an air-conditioned gear cutting shop free from any appreciable vibrations caused by other machines, allowing the quality of the machined gears to be invariably maintained at the world's highest level.



New reduction gear being hoisted by a crane for installation.



... lowered inboard.



... and finally set.

HVA MED ET BIDRAG FRA DERE UTE?

Vi som sitter her i Stortingsgaten til daglig og sliter kontorkrakken, vil gjerne ha deres kommentarer til "TEXACO TANKER".

Det er ikke alltid lett å vite hva som interesserer av nyheter og ofte kan det vel bli litt "tørt stoff" det vi sender ut. Vi mottar gjerne nye ideer for å få et godt kontaktorgan.

Send bidrag og fortell hva som foregår "ute i den store verden". Vi mottar alt fra vitser og gåter, dikt og skipskrøner. Det finnes sikkert stoff å skrive om fra havner som anløpes eller om aktivitet ombord, alt vil interessere.

AMVER 1975

Fra tidligere omtale i Texaco Tanker vil de fleste kjenne til hva AMVER er. Vi skal bare her gjenta at systemet går ut på at skip rapporterer sine posisjoner til AMVER i New York som koder disse inn i en computer. I en nødssituasjon vil datamaskinen kunne opplyse hvilke skip som finnes i nærheten av ulykkessted og dirigere hjelp dit hurtigst mulig.

I 1975 deltok kun to av våre skip i rapporteringen, og de er blitt tildelt diplom for dette. Kaptein O. Brath og driftssjef A.K. Røysem var tilstede ved en tilstelning i Oslo da admiralen for den amerikanske kystvakten delte ut diplomene.

Fra 1. september 1976 er alle norske skip pliktige til regelmessig å rapportere sine posisjoner til AMVER.

IN MEMORIAM

I løpet av sommeren er to av våre pensjonister gått bort, kapteinene Georg Andersen og Arthur Olsen. Begge startet sin karriere i Texaco på M/T "SOUTH AMERICA" i 1933.

Georg Andersen seilte for Texaco Norway frem til 1940 da han overtok stillingen som Marine Superintendent i Bombay og Bahrain hvor han arbeidet til 1954. Siden den tid har han nydt sitt otium i Sanvigen på Hisøy, men med den store interesse kaptein Andersen hadde for samfunns-spørsmål og spesielt våre sjøfolk, har han hele tiden vært meget aktiv. Ikke minst har han gjort en stor innsats for Arendal Sjømannsforening, hvor han var formann i mange år og i Kap Horn Klubben.

Arthur Olsen seilte ute under krigen og videre frem til 1948 da han ble ansatt som inspektør ved kontoret. Med sin rike erfaring fra forskjellige fartsområder ble han en verdifull medarbeider i rederiet. Dessverre måtte han av helbredshensyn trekke seg tilbake før oppnådd pensjonsalder og har siden bodd i Son, hvor han var født.

Vi lyser fred over deres minne.



HIVEM SEILER HVOR?



BESETNINGSLISTE PR. 22.9.1976

	<u>T/T "TEXACO AMSTERDAM"</u>	<u>T/T "TEXACO BELGIUM"</u>	<u>M/T "TEXACO BOGOTA"</u>	<u>M/T "TEXACO NORGE"</u>
KAPTEIN	Grønli, O.	Borseng, Rigmor	Birvik, Sverre	Lindtner, Olav
OVERSTYRMANN	Stolann, Alf	Hansen, Helge	Stallvik, Gunnar	Henriksen, Odd R.
1. STYRMANN	Nilsen, Odd E.	Skogen, Erik	Bjørnerem, Trygve	Skjennetjell, John
1. STYRMANN	Jørgensen, Leif			Fossum, Terje B.
2. STYRMANN				
RADIO-OFFISER	Midthaus, Einar	Kroch, Bjørn	Jensen, Vidar	Kjølstad, Trond
ARBEIDSLÆDER	Jakobsen, Alf	Sandberg, Umi	Christensen, Constance	Ruud, Harry W.
TØMMERMANN			Olsen, Oddvar	Nilsen, Nils P.
MATROS	Halvorsen, Svend	Wahl, Rolf	Stjerne, Rolf	Vaagan, Olav
MATROS	Jacobsen, Finn J.	Bailey, Christopher	Paulsen, Olaf	
MATROS	Petersen, Roald J.	Hagley, Stanley	Paul, Wilson	
MATROS	Petersen, Arvid	Kendall, Dane		
MATROS	Johansen, Josef	Reinås, Alf		
LETTMATROS	Hovland, Tomas M.		Abrahamsen, Jens	Gabrielsen, Bjørn
LETTMATROS	Sivertsen, Harald		Paulsen, Jan	Grinnbo, Bjørn
MATROSASPIRANT		Danielsen, Jan-Inge	Bringsli, Gunnar	Andresen, Kåre W.
JUNGMANN			Kristiansen, Bjarne	Werket, Tore
SJØASPIRANT				
MASKINSJEF	Olaussen, Per	Svanes, Bjarne	Borgersen, Hans	Scheffe, Andreas
1. MASKINIST	Larsen, Lars J.	Aicher, John	Bjorkmo, Torvald	Johannessen, Johs.
1. MASKINIST	Haugen, Dagfinn			Størdal, Ø.
2. MASKINIST	Thue, Axel O.	Espenes, Jan	Moen, Hans	Løken, Vidar
2. MASKINIST		Ludvigsen, Leif	Lund, Manfred	
MASKINASSISTENT				
ELEKTRIKER	Harnes, Eldar	Thomassen, Øyvind	Nazareno, John	Hast, Bent, A.
REPARATØR	Dragset, Birger	Jensen, Alex	Olsen, Andolf	Tøllefsen, Odd
REPARATØR				
PUMPEMANN	Stafford, Keith	Grøtting, Henrik	Husey, John	Østvang, John
PUMPEMANN				
FYRBØTER/MOTORMANN	Kristiansen, Bjarne	Lersveen, Erling	Reyes, Herman	Bunes, Bendik
FYRBØTER/MOTORMANN	Skjærvik, Trond	Garberg, Gunnar	Olsen, Jim	Tråsdal, Birger
FYRBØTER/MOTORMANN	Van Ingen, Antonius	Hansen, Arvid	Stormoen, Kåre	
FYRBØTER/MOTORMANN	Moan, Asbjørn E.	Witze, Bjørnar	Thun, Terje	
FYRBØTER/MOTORMANN	Sæther, Per A.	Karlsen, Willy	Heggund, Stein	
SMØRER	Grindhaug, Dan E.		Olsen, Tore	Hagen, Tor-Egil
SMØRER	Misle, Jaime E.			Anderssen, Roger
STUERT	Fornes, Alf	Grøtten, Knut	Danielsen, Svein	Smetror, Bjørnar
1. KOKK	Smelror, Henry G.	Lindquist, Frank		Dalby, Pål
2. KOKK	Leinhardt, Terje			Graneggen, Svein
HJELPEMANN				Uborg, Knut T.
PIKE	Jørgensen, Shizuko	Christensen, Ragnhild	Dasilva, Domingo	Olsen, Ragnhild
PIKE	Esp, Ella O.	Eidnes, Britt	Bjørnerem, Lisbeth	Johansen, Trine L.
PIKE		Oskarsdottir, Hjørdis	Pedersen, Kari	Karlsen, Eli May
PIKE		Hansen, Gerd	Olsen, Joan	
PIKE		Hoem, Wenche		
MESSEMANN	Johansen, Ragnar		Hernandez, Domingo	
HJELPEMANN	Brentrø, Einar	Abrahamsen, Bjørge		
MASKINSJEF (ekstra)				

FOLK I LAND

(D) = disponert

<u>KAPTEINER</u>	<u>OVERSTYRMENN</u>	<u>1. STYRMENN</u>	<u>2. STYRMENN</u>
Brox, John (D)	Fossmo, Willy (D)	Elvevold, Ottar	Johansen, Jan
Brath, Otto (D)	Helberg, Knut	Gulbrandsen, Thore (D)	Rambeck, Leif
Helmersen, H.O. (D)	Johansen, Kjell (D)	Isaksen, Ove	
Holt, Jonas (D)	Petersen, Tor A.	Larsen, Roger	<u>RADIO-OFFISERER</u>
Meisland, Louis (D)	Pedersen, Tore (D)	Sandvik, Norodd	Fjeld, Gudrun (D)
	Rørvik, I.C. (D)	Paulsen, Willy A.	Moum, Gjermund (D)
	Skarsvåg, Thorbjørn (D)		Petersen, Wenche (D)
			Sæther, Torbjørn (D)
<u>MASKINSJEFER</u>		<u>2. MASKINISTER</u>	<u>ELEKTRIKERE</u>
Johansen, Einar (D)	<u>1. MASKINISTER</u>	Johansen, Steinar	Asp, Arne, (D)
Nesheim, Rolv S.	Auøyen, Svein	Rogne, Karsten G.	Jensen, Wiggo A.
Røstad, Thor G. (D)	Sørø, Bjørn O. (D)	Storli, A.	Gjesing, S. (D)
Pedersen, Rasmus (D)	Simonsen, Sverre	Sæthre, Bjørn Carr	Lynghaug, Gunnar
Madsen, Bjørn (D)		Wiggen, Jan	Simonsen, Geir
Stoveland, Oddmund	<u>STUERTER</u>		
Strandellid, T. (D)	Bjarkhaug, Svein	<u>PÅ SKOLE</u>	
Wellesen, Erling (D)	Johansen, Willy R.	1. styrmann Dag Aurstad	
	Bjerkan, A. (D)	1. styrmann Jan S. Eriksen	
	Kjærstad, Bjarne	1. styrmann Ivar Dyb	
		2. styrmann Kjell B. Wahl	
<u>I MILITÆRE</u>		1. maskinist Bjarne Nodeland	
R/O Per A. Behrens		2. maskinist Arnfinn Nygård	
Tom Myhre		2. maskinist Otto M. Janssen	

KAPTEIN
OVERSTYRMANN
1. STYRMANN
1. STYRMANN
2. STYRMANN
RADIO-OFFISER
ARBEIDSLÆDER
TØMMERMANN
MATROS
MATROS
MATROS
MATROS
MATROS
LETTMATROS
LETTMATROS
MATROSASPIRANT
JUNGMANN
SJOASPIRANT

MASKINSJEF
1. MASKINIST
1. MASKINIST
2. MASKINIST
2. MASKINIST
MASKINASSISTENT
ELEKTRIKER
REPARATØR
REPARATØR
PUMPEMANN
PUMPEMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
SMØRER
SMØRER

STUERT
1. KOKK
2. KOKK
HJELPEMANN
PIKE
PIKE
PIKE
PIKE
PIKE
MESSEMANN
HJELPEMANN

M/T "TEXACO OSLO"

Fettersen, Ramar
Glorde, Georg
Asp, Leonard
Jenssen, Bjernar

Elkoland, Jan
Jensen, Harald
Svendsen, Torgeir
Svendsen, Knut
Andreassen, Carl-Erik

Brattland, Ottar
Sordahl, Asbjørn
Isaksen, Arnfinn
Stokvold, Ulf

Tørum, Bjørn
Hansen, Tor

Borge, H.
Hustad, Viktor

Holtet, John
Teveldal, John

Hansen, Arne
Myrvik, Bjørn
Dominguez, Jose
Belsvik, Helge
Jørstad, Terje
Rølid, Erik

Pettersen, Dag

Nilssen, Olav
Wong, Wing
Sandaunet, Svein
Tchorz, Rainer

Jørstad, Jorun
Mølteberg, Karin

Kristiansen, Reidar

M/T "TEXACO SKANDINAVIA"

Brandal, Peter
Kjiltorp, Tor
Sohstad, Einar
Garmannvik, Torstein

Windino, Karen
Wangberg, Finn

Hauglid, Svein
Falmir, Arne
Steiansson, Kristjan

Fjeldberg, Egil

Herje, Jon
Stoknes, Odd

Sandal, Lars

Fredriksen, John
Heine, Günter
Elven, Reidar

Kleftås, Gissur

Olsen, Ragnar

Lappebakken, Ola
Le Gendre, George
Nilsen, Peder
Paulsen, Harald
Skogheim, Bjørn
Hustad, Per
Tvetter, Thor

Røel, Audun
Pedersen, Jan
Hagevik, Arild
Næss, Per
Maltstrand, Hallgunn
Elven, Anne
Jacobsen, Brit

NYBYGG 188 - HORTEN VERFT

Flø, Svein
Samrøed, Frank
Merland, Tanel

Hovd, Armand
Eliassen, Arne
Fredriksen, Arne

Brandal, Morten
Johannessen, Adolf
Welhaven, Johan

Melleby, Frank
Ohre, Svein

Pedersen, Tore A.
Bakken, Ansgar

Båstad, Steinar

Iversen, Rolf
Rudi, Rolf
Løvås, Viggo

Nordmo, Magnus

Spildo, Lars
Grønnvold Olsen, Bjørn

Munkevold, Roger
Svensen, Fred Olav

Vegel, Ragnar
Wang, Ottar

Kristiansen, Per G.
Båstad, May Brit
Thorsteinson, Målfrid

Andersen, Sverre

T/T "TEXACO PEMBROKE"

KAPTEIN
OVERSTYRMANN
1. STYRMANN
1. STYRMANN JR.
RADIO-OFFISER
MASKINSJEF
1. MASKINIST
2. MASKINIST JR.
1. MASKINIST
MASKINASSISTENT
MASKINASSISTENT
MASKINASSISTENT
ELEKTRIKER

Konnestad, Yngvar
Kristiansen, Edvin
Holden, Arne K.
Risnes, Tormod M.
Mathisen, Martin R.
Ophaug, Trond A.
Stampe-Olsen, Harald
Olgen, Jan
Michaelsen, Per S.
Aksetøy, Hagbart O.
Aune, Jostein
Julseth, Sigurd
Tandberg Guttorm



TEXACO NORWAY A/S

POSISJONSLISTE PR. 4. oktober, 1976

- T/T "TEXACO AMSTERDAM"
Dirty / D apr. 1977
- § 4 Laster Kharg Island 9/10 og Ras Tanura 11/10
for Europort 13/11 og Zeebrugge 15/11
- § 5 Laster Ras Tanura 17/12 f.o.
- M/T "TEXACO BALTIC"
Clean / D okt. 1977
- § 1 Ventes avgå Horten 5/10
Laster Bahrain 24/10 for Botany Bay,
Austr. 15/11
- T/T "TEXACO BELGIUM"
Clean / D okt. 1976
- § 10 Lastet Trinidad 23-27/9 for Rotterdam 9/10
og Canvey 12/10
Til verksted Skaramanga ca. 20/10
- M/T "TEXACO BOGOTA"
Clean / D apr. 1977
- § 23 Losset Halmstad 27-28/9
- § 24 Lastet Pembroke 1-2/10 for Rotterdam 4/10
- § 25 Laster Pembroke 7/10 for Brunsbüttel 11/10
(losser/laster) Kalundborg 15/10 og
Stavanger 17/10
- M/T "TEXACO NORGE"
Clean / D jan. 1978
- § 25 Losset Canvey 27-28/9
- § 26 Lastet Ghent 29-30/9 for Brunsbüttel 1-2/10.
Lektret Göteborg 3-4/10. Laster Brofjorden
4/10 for Sundsvall 8/10.
- § 27 Lektrer Flushing Anchorage 13/10
for Flushing 14/10
- M/T "TEXACO OSLO"
Clean / D des. 1977
- § 28 Losset København 28-29/9. Lastet Brofjorden
30/9-1/10 for Stockholm 4/10
- § 29 Laster Ghent 9/10 for Bodø 14/10,
København 17/10 og Brunsbüttel 19/10
- T/T "TEXACO PEMBROKE"
Dirty / D sept. 1977
- § 5 Losser South Sabine Point 10/10
- M/T "TEXACO SKANDINAVIA"
Clean / D des. 1976
- § 14 Lastet Trinidad 25-29/9 for Philadelphia
5/10, Bayonne 7/10 og Toronto 15/10.