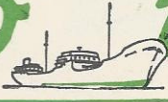


A.S.



texaco tanker



• Nr. 3, 1981



TEXACO NORWAY A/S



INFORMASJONSORGAN FOR ANSATTE PÅ SJØ OG LAND I TEXACO NORWAY A/S

REDAKSJONENS ADRESSE: Texaco Norway A/S
Postboks 1680, Vika
OSLO 1
Tlf.: 41 86 85

I REDAKSJONEN



REDAKTØR: Evy Roen

REDAKSJONSSEKRETÆR OG FOTOGRAF: Endre Ording Sund



LAY OUT: Morten Riis

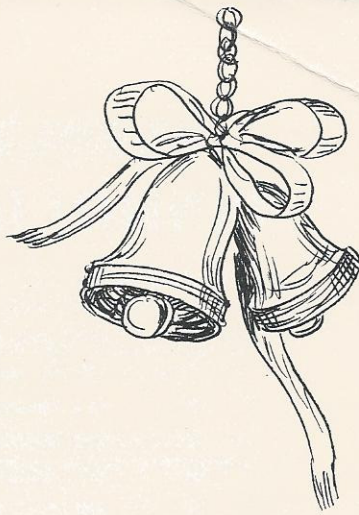
PAST UP: Eli Rossetvik



Vi takker Kari Halvorsen for velvillig assistanse.



GOD JUL!



Året 1981 går mot slutten og selv om enkelte deler av tankmarkedet er dårlig og uten tegn til snarlig bedring, kan vi med glede konstatere at årsresultatet vil bli bra. Det skyldes ikke minst den gode innsats fra hver enkelt medarbeider og interessen for arbeidet for mer selvstendig drift og større handlefrihet for hvert enkelt skip, som bidrar til å øke trivselen og arbeidsinnsatsen.

Det virker også positivt på vår konkurransemessige stilling, og vi håper at denne utvikling vil fortsette i det kommende år. Det er også vårt håp at det vil lykkes å opprettholde beskjeftigelsen av skipene til tross for de endringer vi fra tid til annen opplever med hensyn til transportbehov, transportveier og fartsmønstre.

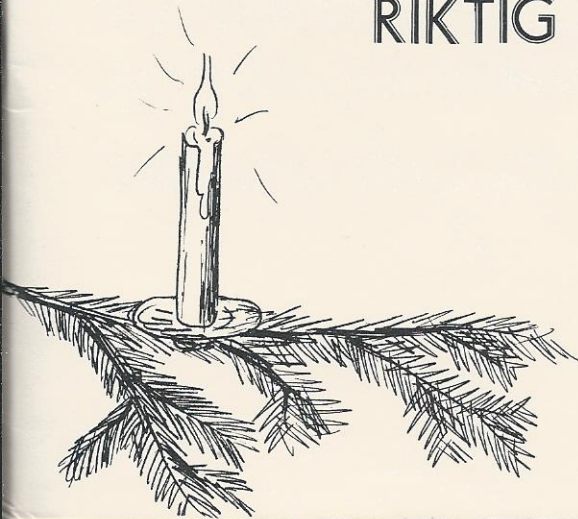
Rederiledelsen sender en hilsen til alle medarbeidere på sjø og land og takker for godt samarbeide i 1981, og sender alle lesere de beste ønsker om

en

RIKTIG GOD JUL

og et

GODT NYTT ÅR!



INNHOLD



Side	5	Nytt fra redaksjonen
"	5	"Nytt" rederimerke
"	6	Fra redaksjonen
"	7	Sveiseutstyr
"	10	VM i melkespannkasting
"	11	Kullfyrt skip
"	18	Verkstedopphold M/T "TEXACO BOGOTA"
"	18	Verkstedopphold M/T "TEXACO NORGE"
"	19	Mystic Seaport
"	21	Maskinistseminar
"	24	Oljetransportbehovet i konstant nedgang
"	25	Pensjoner - Forsikringer
"	27	En drøm blir virkelighet (2)
"	32	Løsning på oppgaven i nr. 2, 1981
"	33	Norges Havfrueforbund
"	34	New Orleans
"	35	Mannskapskonferansen
"	38	Overlevingsdrakter
"	39	Ombord i T/T "TEXACO BELGIUM"
"	43	Ango-Ångo
"	46	Vi gratulerer...
"	47	Jubilanter
"	48	Kursdeltagelse 1981
"	51	Tegninger fra Vidar Jensen
"	55	Båtenes posisjoner
"	59	Hvem Seiler Hvor



NYTT FRA REDAKSJONEN

Redaksjonen starter i dette nr. av avisen en teknisk spalte som tar sikte på å kunne være til glede for de som utfører sveisereparasjoner ombord.

Vi tror også at alle som har gjennomgått et kurs for utdanning av verneombud bør følge med når vi spesielt kommer inn på sikkerheten ved behandling og bruken av sveiseutstyret.

Vår hensikt er ikke å skrive lange avhandlinger om sveiseutstyr og sveiseteknikk, men på en enkel og matnyttig måte snakke om de elementære ting som er av interesse å vite.

Den tekniske spalte vil bli redigert av undervisningskonsulent Erling Fagerholt.

'NYTT' REDERIMERKE

Av Morten Riis

Som det går frem av forsiden har Texaco fått "nytt" rederimerke. Det vil si at det fra toppledelsen i Texaco Inc., Texaco's hovedkontor i Harrison, New York, er besluttet at man skal gå tilbake til det Texaco-emblem man brukte tidligere, altså en rød stjerne med en grønn T.

Dette gjøres p.g.a. "certain purposes of Company identification" som det heter i et offisielt skriv, og vil erstatte det heksagonale merket som brukes idag.

Omlagging vil skje gradvis. Våre eldre skip har som kjent dette gamle skorsteinsmerket, mens de nye vil bytte når det blir behov for dette.

FRA REDAKSJONEN

Av Endre Ording Sund

Sneslaps, kulde og ufyselig nordavind er symbol gode nok på at året 1981 er iferd med å ebbe ut. Jeg sitter i skrivende stund i Harrison, New York, hvor jeg i høst har vært stasjonert for å arbeide ved Texaco hovedkvarteret. Det faller meg derfor naturlig å komme med noen refleksjoner sett fra den amerikanske siden av Atlanterhavet.

Det siste året har vært et rotete og vanskelig år for de multinasjonale oljeselskapene. Texaco er som kjent verdens 4. største oljeselskap og har heller ikke sluppet unna problemene. Energisparing, stagnasjon i økonomien og dermed reduksjon i industriproduksjonen her borte har ført til en nedgang i oljeforbruket i USA på ca. 9% det siste året.

USA har samtidig satset sterkt på å bli mindre avhengig av oljeimport fra utlandet. Det siste året er råoljeimporten redusert med hele 19%. Overgang til andre energikilder samt en voldsom satsing på utvikling av nye metoder for å presse ut langt mer olje av de kjente innenlandske oljereservene, har gitt resultater for amerikanerne.

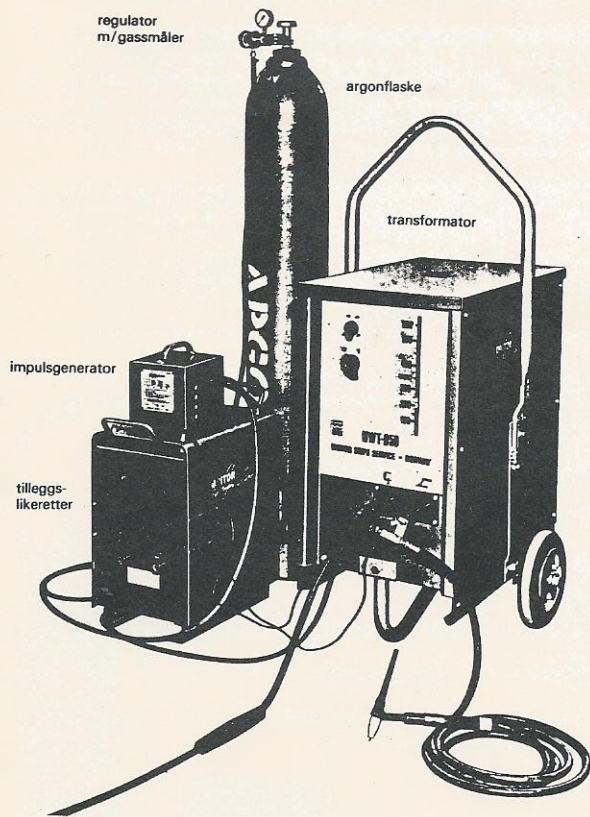
Texaco har i de nærmeste 4 årene avsatt hele 60 milliarder kroner til boring og utvikling av nye og eksisterende felter. Over halvparten av disse pengene satses innenlandsk i USA.

Et annet uttrykk for amerikanerens "minkende appetitt" på bensin er nedgangen i antall bensinstasjoner her borte. I 1972 var det i USA hele 226.500 bensinstasjoner. Idag er tallet nede i 120.000 stasjoner. Denne nedgangen på hele 4,7% på 10 år er det selvsagt vanskelig å "svelge" også for et stort firma som vårt. For 10 år siden var det oljekrise og bensinkøer i kilometervis. Idag har selskapene problemer med å selge bensin. Det er priskrig - enkelte selskaper gir sogar bort små gaver etc. til de som tanker opp ved deres stasjoner.

Tankmarkedet er en av de mange indikatorene som bekrefter at den Vest-Europeiske og Amerikanske økonomien er inne i en ny nedgangsperiode. Vårt rederi er selvsagt avhengig av et marked i ballanse for å drive tilfredsstillende. Markedet tatt i betraktning har vi også i år levert et resultat som det står respekt av. Vi har mange dyktige medarbeidere i vårt rederi. I året som kommer vil vi i enda større grad være avhengig av dyktige "medspillere" på laget vårt. Blandt sjøfolk flest er det kjent at når det blåser opp og sjøen topper seg da er det samarbeidet virkelig settes på prøve. Vi er i samme båt - nesten bokstavelig talt.

Texaco Tanker har i året som har gått mottatt en rekke gode innlegg fra de seilende og kontoransatte. Vi i redaksjonen takker for det ekstra-arbeidet de enkelte "forfattere" har lagt ned. Bladet har i den senere tid tatt seg vesentlig opp - takket være blandt annet de mange innlegg fra de seilende. Redaksjonen takker for godt samarbeide i året som har gått og ønsker leserne en GOD JUL OG ET RIKTIG GODT NYTT ÅR.

SVEISEUTSTYR



Av E. FAGERHOLT

Når de fleste skip gikk over til vekselstrøm i 1960 årene, fikk sveisetransformatoren sin naturlige plass i verkstedet. Senere kom tilleggsretteren som kunne kobles til transformatoren slik at man kunne sveise med likestrøm. Tilleggslikretteren dekket behovet for sveising under vann og bedre valgmuligheter for sveising med forskjellige typer elektroder. Så meldte det seg et nytt behov for sveiseutstyr da skipene gikk over fra kobber til spesialmessing (Yorcalbrorør) for saltvannsførende rør. Tigsveisemetoden ble anbefalt for utbedring av lekkasjer på større rørdimensjoner. For å kunne Tigsveise Yorcalbrorør måtte man tilkoble en impulsgenerator, en spesiell Tigholder med gjennomstrømning av argongass

for bl.a. å beskytte smeltebadet under sveisingen. Når så denne pakkeløsningen for elektrisk sveising var en realitet, kom det en bestemmelse at man av sikkerhetsmessige grunner måtte senke tomgangspenningen for transformatorer på alle norske skip. Spenningen fra apparatet til elektrodeholder måtte ikke overstige 50 V. Denne bestemmelse var nok et skritt i riktig retning med sikte på å redusere faren for sveiseoperatøren ved en overledning av strøm som kan føres tilbake til defekte sveisekabler, elektrodeholder, fuktige sveisehansker o.s.v.

Men medaljen har jo også sin bakside.

Ved hjelp av spenningsreduksjon ble tomgangspenningen redusert fra 60-70 V og ned til 30 V. Dette resulterte i at det ble problemer med tenning og gjentening av elektroden. Skip som har spenningsreduksjonen tilkoblet etter transformatoren blir av folkene ombord utsatt for en fristelse. Ved å kutte ut spenningsreduksjon som i dette tilfelle er en enkel sak, vil problemet med tenning av elektroden være elimenert.

MEN LA OSS IKKE GLEMME AT DET IFØLGE FORSKRIFTENE ER EN ULOVLIG OG ANSVARSLØS HANDLING Å SETTE SPENNINGSRREDUKSJONEN UT AV DRIFT NÅR SVEISEAPPARATET ER I BRUK.

La oss stille følgende spørsmål:

Er spenningsreduksjon alene nok med sikte på å redusere faren for ulykker?

Enten vi sveiser med vekselstrøm tilkoblet spenningsreduksjon eller likestrøm som ikke stiller krav til spenningsreduksjon må følgende forholdsregler tas for begge strømarter:

1. Kontroller at kableskjøtene og selve sveisekabelen er i orden.
2. Elektrodeholderen må være helisolert.
3. Legg ikke elektrodeholderen fra deg uten å ta elektroden ut av holderen.
4. Lek ikke blindbukk ved å bruke usiktbare sveiseglass i sveisehelmen.
5. En god regel vil være å bruke tørre sveisehansker.
6. Bruk kjeledress når du sveiser slik at du er godt beskyttet mot de ultrafiolette stråler fra sveiselysbuen.
7. Bruk skotøy med gummisåler.
8. Et sveiseforkle kan spare deg for brannsårl når du sitter og sveiser.
9. I stillingsveis (under opp) bør man bruke sveisejakke som tar imot for brannsårl fra varme metallgnister.
10. Utsett ikke deg selv og andre for sveiseblink.

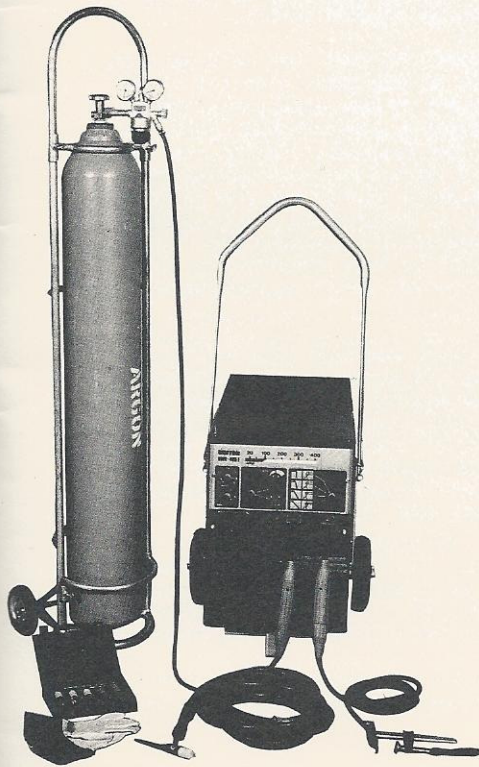
I disse 10 punkter har vi summert opp de mest elementære forholdsregler man til enhver tid må følge med sikte på å redusere faren for ulykker ved elektrisk sveising.

GODT Å VITE AT

Skip som har installert transformatorapparat (vekselstrømsapp.) med tilkoblet spenningsreduksjon kan løse problemet med å gå til anskaffelse av en tilleggslikretter som tilkobles etter transformatoren. Vi sveiser da med likestrøm og spenningsreduksjonen faller helt ut av bilde. Det stilles ikke krav fra myndighetene om redusering av tomgangsspenning for sveising med likestrøm.

Hvilke fordeler gir så sveising med likestrøm?

1. Ingen tenningsproblemer (tomgangsspenning ca. 70 V)
2. Ingen unødig problemer med Tigsveising.
3. En strømtype som må benyttes hvis det skulle være behov for sveising under vann.
4. Gir en rolig og stabil lysbue under sveisingen.
5. Velger man et likeretterapparat vil tilleggslikretteren, spenningsreduksjon og impulsgeneratoren være ute av bildet. Dette betyr et enklere sveiseutstyr å betjene.



Dette enkle sveiseutstyr vil kunne dekke behovet for alle vanlige sveisereparasjoner. Av sikkerhetsmessige grunner er det meget som tyder på at likestrømsapparatet er kommet for å bli ombord i skip.

Likeretter med tilleggsutstyr for Tigsveising.

Følgende artikkel har vi mottatt fra Velferdstjenesten for Handelsflåten.

VM I MELKESPANNKASTING AVVIKLET PÅ CANVEY ISLAND

* * *

Av Kjell Tviberg

En søndag i februar i år ble det for første gang avviklet et verdensmesterskap i melkespannkasting på Canvey Island ved London i Velferdens regi. Det gjenstår å se hvorvidt dette blir en ny gren innen den populære sjømannsidretten. Idéen til mesterskapet ble unnfanget ombord i "TEXACO BELGIUM" under en festlig sammenkomst hvor det kom frem at skipet hadde en kar fra Melhus blant besetningen som kjente denne idretten ut og inn. Han hadde selv aktivt deltatt i flere mesterskap hjemme. Med Velferden som organisator ble det under stor jubel besluttet at det første VM i melkespannkasting for sjøfolk skulle avvikles påfølgende søndag.

Dessverre viste det seg at det bare var "TEXACO BELGIUM" som var i havn da konkurransen skulle avvikles, men det førte på den annen side til at man ikke fikk sjenerende konkurranse fra andre skip. Under oppvarmingen inntraff en heller kjedelig episode. Kapteinen hadde nemlig dagen før nedlagt kategorisk forbud mot enhver form for innendørs trening, og slik stilte de fleste nokså ferske i denne nye gren innen sjømannsidretten. Dermed glemte førstemann ut i oppvarming å helle ut melken - noe stueren tok meget ille opp. Likeledes må innrømmes at forarbeidet fra Velferdens side kunne vært bedre. Jordet som ble benyttet til konkurransen lå like utenfor porten, og bonden ble meget opphisset da hans gressende kyr kom i veien for flyvende melkespann. Men - etter en rask, felles dugnad ble banen ryddet, og tevingen kunne ta til.

Günter Heine (1. mask.) ble en overlegen vinner med hele 14,6 meter, mens dameklassen ble vunnet av Irene Pauslen med 7,00 meter. Her bør imidlertid nevnes at dersom Sissel Alnes hadde sluppet spannet i tide, istedet for å følge med i første kast, ville hun nok ha satt ny uoffisiell verdensrekord for damer i denne idretten. Hele 14 personer av besetningen stilte opp, og Velferden i London ser ikke bort fra at melkespannkasting vil kunne bli en ny farsott innen sjømannsidretten i tiden fremover. "TEXACO BELGIUM" utfordrer ethvert skip som tør stille opp til dyst når som helst.

Kullfyrt Skip

Denne artikkel har vi hentet fra tidsskriftet SKIP og forfatter er R. P. Holbrook, Lloyd's Register of Shipping.

Et comeback av kullfyrte skip vil reise viktige spørsmål når det gjelder klassifikasjon og design. Kullfyring og beslektet teknologi har ligget i dvale siden kullfyrte skip sist regjerte verdenshavene. Fartøyenes utseende og arrangement har gjennomgått dramatiske forandringer for å imøtekomme de økonomiske krav. Hele dette spekteret må nå revurderes dersom kullfyrt skipsmaskineri vinner innpass i den fremtidige sjøtransporten.

Arbeidet med å utarbeide klassifikasjonsregler kan vise seg å bli en forholdsvis komplisert prosess hvor erfaring, teknisk ekspertise og teknikk alle spiller en betydelig rolle.

SIKKER DRIFT

Hensikten med slike regler er å nedlegge standarder for å garantere sikker drift av fartøyet. Til samme tid er det også klassifikasjonsmyndighetenes ansvar at reglene blir praktisk gjennomførlige, slik at reglene i seg selv ikke overdriver situasjonen eller innfører større faremomenter enn de de forsøker å unngå. De bør heller ikke være unødvendig restriktive for konstruktørene, som må kunne ha muligheter til å dra full nytte av de tekniske løsninger som er tilgjengelige.

Det går mindre enn ett år fra de innledende prosjektdiskusjonene tar til, og til byggekontrakten er plassert. Og her må man også ta i betraktning de forutgående design-forsøkene som enkelte skipsredere har puslet med i flere år. Mange av disse har sitt utspring i oljekrisens dager, da alternativt drivstoff for alvor kom i søkelyset. Foruten de økonomiske betraktningene omfattet dette arbeidet å samle tidligere erfaringer man har høstet med kullfyrt maskineri, både til sjøs og på land.

DETALJERT

Lloyd's Register of Shipping har nylig publisert et hefte med retningslinjer for kullfyrte skip, som gir et detaljert bilde av maskintype, lagring og håndtering av kullet, oppsamling og avhendelsesarrangementer for aske og tilstandsovervåkings-systemer inklusive anvendelsen av UMS (Unmanned Machinery Space).

Selv om driftserfaringer fra den nye generasjon kullfyrte skip unektelig mangler, viser de konstruksjonene som skipsbyggere har sendt Lloyd's at de

stort sett er i overensstemmelse med de retningslinjer man er kommet fram til. Med hensyn til dagens situasjon, spesielt når man ser på de seks kullfyrte skipene som er under bygging til L.R. klasse, har utviklingen vært svært rask og Lloyd's foretar en løpende vurdering av de veiledende retningslinjers relevans. Det er allerede tydelig at en del modifikasjoner og utbedringer vil bli nødvendig, enten for å oppnå strengere kontroll eller for å myke opp noen av kravene. Hittil har Lloyd's kjennskap til 10 forslag til design for kullfyrte skip.

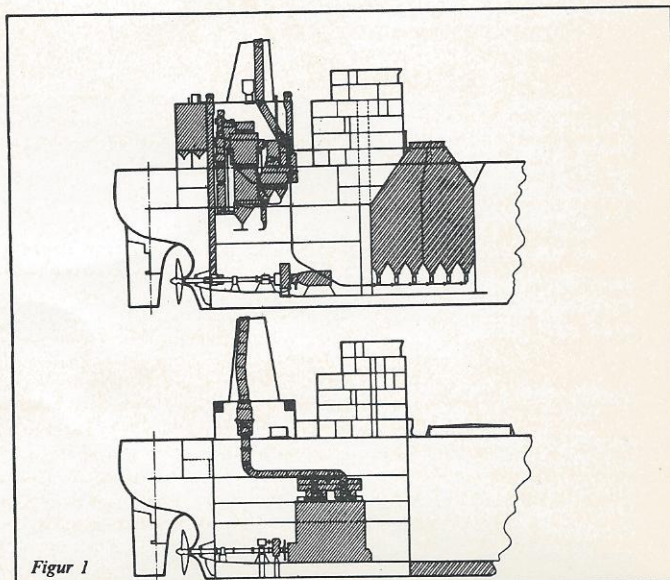
RADIKAL FORANDRING

Figur 1 tar for seg en sammenligning av maskinarrangementet for et dieselskip og et kullfyrte skip. Størrelse og utforming av maskinrommet og bunkers-tankene representerer en radikal forandring fra det konvensjonelle diesel/oljefyrte dampmaskinarrangementet. Bunkerskapasiteten må økes betraktelig og tankene vil bli noe hevet for å få plass til de karakteristiske bingene samt kulloverføringsstyret. For å forenkle overføringen av ferdig kull er det nødvendig å plassere den samlede bunkerskapasiteten i umiddelbar nærhet av maskinområdet.

Et pneumatisk kulltransport-system vil imidlertid gi skipskonstruktøren større frihet med hensyn til plassering ettersom kullet der kan føres i rør over lengre avstander. Maskinrommet må også utvides for å få plass til de større kjelene med vifter, arrangementet for håndtering av aske og kullgrus, og lagringsutstyr. Det er også forventet at dekkåpningene for kull-lastning til bunkers og utsparinger i dobbeltbunnen (skottene vil nødvendigvis gjøre bruk av avanserte analysemetoder for å avhjelpe omfattende forandringer i fartøysstrukturen.

INGEN MANUELL KULLHÅNTERING

Figur 2 viser et utsnitt av en tredimensjonal elementanalyse av skottene og dobbeltbunnen på en bulkcarrier. Som man kan se av illustrasjonen vil det



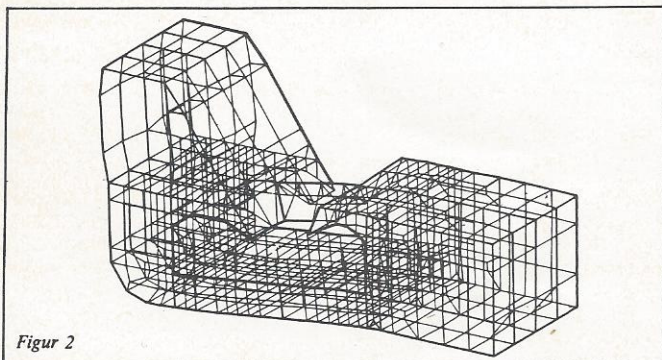
Figur 1

Kullfyrte maskinromsarrangement (øverst), dieselmaskinarrangement (nederst).

by på problemer å installere et kullfyrt maskineri med hensyn til plassen man har til rådighet.

Når det gjelder retningslinjene for kullfyrte skip fra Lloyd's, slås det allerede i introduksjonsparagrafen fast at det ikke skal foregå noen form for manuell håndtering av kull, hverken ved transport fra bunkers til kjeler, eller ved fyring av kjelen.

Det er helt på det rene at det regelkravet som tar utgangspunkt i det nåværende bemanningsnivå på vestlige båter, kan skape problemer for de nasjoner som benytter seg av et mer liberalt bemanningsnivå på bekostning av mer raffinerte maskinarrangementer. En løsning Lloyd's forsåvidt ikke har noe å utsette på. Likevel er situasjonen om bord på kullfyrte skip litt mer komplisert idet kull som blir liggende i fartøyet representerer et mulig faremoment. Derfor må det settes store krav til renslighet og husholdningsprosedyrer. Graden av mekanisering for å unngå omfattende reingjøringsprosesser er direkte knyttet til bemanningsnivået, som i sin tur stort sett er diktet av eksterne forhold som f.eks. lønnsnivå.



Som man ser av illustrasjonen vil det by på problemer å installere et kullfyrt maskinlegg p.g.a. de nødvendige utsparinger i skottene og dobbeltbunnen.

LAGRING

En side ved kullfyrte skip som har avstedkommet kanskje den største diskusjonen er lagringen av kullet. Kullet skal i følge Lloyd's retningslinjer lagres i minst to bunkerstanker, konstruert for å unngå lommer og andre områder hvor kullet kan samle seg.

De betraktningene som opprinnelig førte til at disse kravene ble tatt med var den grunnleggende forskjellen mellom kull som drivstoff og kull som last, spesielt når man har med en spontan forbrenningsprosess å gjøre. Det er av største betydning at det som er tilgjengelig av et skips drivstofforsyning opprettholder det nivå som kreves med hensyn til den feiltoleranse som fordres av skipets hovedmaskineri.

SELVANTENNING

Kull-lagerets tendens til hurtig selvoppheting og selvantennning beror på flere nært beslektede faktorer. Kullet hardhet, naturlige fuktighet, oksygen- og svovelinnhold, evne til å fordampe og størrelse er de viktigste forhold som påvirker oksydasjonsgraden.

Det kan by på problemer av praktisk art å eliminere alle faremomenter ved lagring av kull ombord. En viktig faktor er å bli kvitt oksygenet. Hvis det oppstår selvoppheting og selvantennning må man ha tilgang til en metode for å forsinke prosessen eller slokke en eventuell brann.

For å oppnå en uavbrutt tilførsel av drivstoff ble det bestemt at fartøyet skulle være utstyrt med minimum to bunkerstanker.

I første generasjon kullfyrte skip er dette arrangementet blitt benyttet, unntatt i de tilfeller hvor man har et alternativt system for drivstoff-tilførsel, som f.eks. et olje "back up"-system.

Man har hatt en tendens til å se litt lettere på kravene til nødfremdriftsmaskineri til kullbunkring og overføringsarrangement, som kreves ved installasjoner med kun en kjele. Lloyd's mener at man ikke skal benytte et slikt system i et forsøk på å kutte ut dødtiden for skipets hjelpemaskineri.

INGEN SEGRESJON

Lloyd's undersøker nå mulighetene for å definere kulletts karakteristikk for å unngå tilfeller av selvantennning. Samtidig prøver man å finne fram til praktiske metoder for å bekjempe tilløp til selvoppheting, uten at dette fører til segresjon av bunkers og dermed avbrekk i skipets drivstofftilførsel.

Av de to forslagene er definisjon av kulletts karakteristikk det mest hensiktsmessige. Man tror det skal være mulig å dele inn et skips kullbunkers i forholdet LxBxD, samt å konstruere bunnen av bunkerstankene slik at man unngår filtrering av O₂ gjennom kullet og legge opp til ventilasjonssystem i rommet over kullet for å hindre O₂ i å sive ned i kullemassen. Dessuten må man ta i bruk et lastesystem for kullet som gjør at man slipper segresjon.

EKSPLOSJONSFARLIG

Uansett hvilke arrangementer for kullbunkers man tar i bruk, må man også ta i betraktning andre potensielle faremomenter, så som metan-emisjon, karbon monoksyd og støvproduksjon, som alle kan medføre at atmosfæren blir eksplosjonsfarlig.

Emisjonshastigheten av metan fra kull er avhengig av flere faktorer: Tid fra kullet er brutt, hvilken forbehandling det har fått og viktigst av alt - hvilken type kull det dreier seg om. Det har skjedd flere eksplosjoner om bord på skip som fører kullast, uhell som har resultert i både tap av menneskeliv og store materielle skader. Disse er i hovedsak blitt tillagt den eksplosive konsentrasjonen av metan i luften, et resultat av at luft strømmer fra kullrommene og inn i tilstøtende rom hvor den er blitt antent av elektriske installasjoner eller sigarettglør.

VENTILASJON

For å unngå slike episoder gjelder det å tilføre naturlig ventilasjon, arrangert slik at det ikke siver luft ned i kullemassen og derved får selvoppheting av kullet.

En annen forholdsregel er å benytte seg av et nøytralgassanlegg arrangert på en slik måte at gassen sveiper eller sper ut atmosfæren, noe som nødvendigvis gjør en konstant strøm av nøytralgass.

Brenning eller selvoppheting av kull i et system eller en installasjon hvor lufttilførselen er begrenset resulterer i frigjøring av karbon monoksyd (CO) som sammen med luft kan danne en eksplosiv gass.

Hvis den praktiske metoden med å ekskludere oksygen blir brukt til å forhindre selvantennning kan det medføre at luften blir rik på CO. Dermed blir det av største betydning å holde alle former for gnist borte fra kullbunkersen til det er blitt skikkelig ventilert og bevist gassfritt. Siden det normale CO-nivået i luften er lik null er det mulig å utarbeide en praktisk metode som indikerer at det har oppstått brann eller potensiell brannfare.

STØV

Støvekspløsjoner er ekstremt farlige og kan utvikle en enorm ødeleggende kraft, men relativt enkle konstruksjoner som hindrer kullet i å falle ned fra større høyder vil i de fleste tilfeller hindre dannelse av støvskyer. Også den nesten universielle bruken av kullvaske-teknikker i gruvene gjør det meget usannsynlig at bulk-kullet inneholder de mikroskopiske størrelsene i tilstrekkelige mengder til en støvekspløsjon, såfremt ikke kullet blir alvorlig degradert i kvalitet under håndteringen.

RIKTIG STRØM

Når det gjelder den reinte praktiske siden er det interessant å merke seg at konstruksjonen av bunnen i kullbunkersbingene og de forskjellige metodene for å oppnå den riktige strømmen av kull inn i det systemet eller arrangementet for overføring av kull som skal benyttes.

Den kritiske faktoren ved å få til en slik strøm synes å være størrelsen på åpningen i bungebunnen. På grunn av volumrestriksjonene om bord i et skip er det viktig at vinkelen på bungebunnen blir holdt på et absolutt minimum samtidig som man oppnår en jevn strøm fra bunkersen. Visse typer hjelpemekanismer kan også tilpasses, og brukt i samband med lavfriksjonsbelegg vil det gi fordeler både med hensyn til reduksjon av vinkelen og størrelsen på hullet i bungebunnen.

HÅNTERING AV KULLET

De kullfyrte skip som allerede er under bygging viser at en blanding av de kullhåndteringssystemer som er tilgjengelige blir benyttet. To skip vil bli utstyrt med rene pneumatiske overføringssystemer, to skal utstyres med en kombinasjon av skuresamlere som mater en pneumatisk overføring og to andre har valgt en løsning med enten et beltetransport-system i bunkersbunnen eller "en-masse" mekaniske oppsamlere som mater et pneumatisk overføringssystem.

ERFARINGER

Kullfyringsutstyret som er tenkt installert i den nye generasjonen båter er velprøvd i den landbaserte industrien og trenger ingen spesifikke

modifikasjoner for marint bruk. Man regner også med at de erfaringer man kan hente fra disse kullfyrte skipene vil imøtegå de alvorlige innvendinger man har hatt med hensyn til reaksjonsresponsen til kullfyrte kjeler og at man kan oppnå gode manøvreringsegenskaper og sikre rutiner for fremtidige kullfyrte skip.

AVLESNING

En side det hefter seg litt interesse ved er de muligheter man har for å lese av kull-konsumet og restvolumet i kullbunkersene ombord. Det er kommet diverse forslag til en løsning på dette problemet: Veiing, lasteceller og metoder for å regne ut hvor mye kull som overføres fra bunkersen til kjelebingene er noen.

På grunn av "G"-kraften som utvikles under skipets gang, er det uttrykt en viss tvil om verdien av veie-metoder, mens man med et kalkulasjons-system vil kunne oppnå tall for kull-konsumet som ikke avviker mer enn pluss-minus to prosent ved bruk av et "densephase" transport-system.

IKKE MASKINROMSVAKT

Bruken av UMS (Unmanned Machinery Space) for skipsmaskineri er veletablert og det er helt på det rene at skipsrederne bestreber seg på ikke å innføre maskinromsvakter for kullfyrte skip. Man har derfor øvet et visst press for å utvikle og teste fjernkontroll- og overvåkingsutstyr slik at også kullfyrte skip kan ta i bruk UMS.

Størsteparten av det overvåkingsutstyr som kreves på kullfyrte skip er i hovedtrekk det samme som brukes ombord på konvensjonelle oljefyrte skip. Blant annet er beskyttelsesarrangementet for damp-/vannsiden på kjelen lik det som er installert for en oljefyrt kjele. Det vil likevel bli nødvendig å installere lavvannstands-detektorer for å sikre at den termiske treghets-effekten ikke forårsaker en kritisk reduksjon av kjølevannsnivået.

Det er på området kullmating, forbrenning og askeoppsamling og -avhendelse det vil bli nødvendig med tilleggsutstyr ut over det som pr. idag er i bruk i oljefyrte installasjoner. Beskyttelse av kullmatingsanlegget og askesystemet kan oppnåes ved overvåking av transportsystemets motorer med hensyn til overbelastning eller feilforhold. Dette vil imidlertid bare gi beskyttelse i siste instans ettersom feilen kan ligge i fastlåste samleband eller blokkering i kull- eller askesystemet.

AUTOMASJONSGRAD

Automasjonsgraden og skipets bemanningsnivå vil i stor grad være bestemmende for fartøyets operasjonsmønster. Lloyd's har definert tre operasjonsmønstre for skipets maskinrområde. Man kan enten kjøre med bemannet maskinrom, noe som krever manuell overvåking og kontroll med et minimum av automasjon, maskinrommet kan overvåkes fra en sentralisert kontrollstasjon (CCS) ved hjelp av en automatisk fjernkontroll, eller man kan benytte UMS og kjøre med periodevis vaktfritt maskinrom.

Automasjon vil kunne påvirke driften av skipet med hensyn til bemanningsnivå, forbedrede arbeidsforhold, effektivitet o.s.v., men

samtidig er det viktig at en slik løsning også blir satt i en økonomisk helhetsbetraktning.

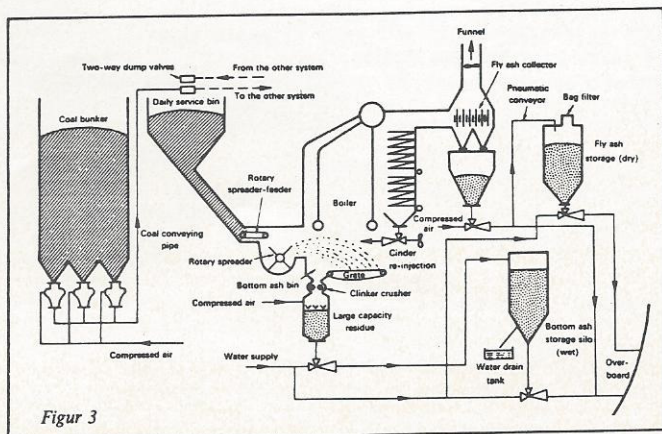
RISIKO OG PÅLITELIGHET

Klassifikasjonsmyndigheter har lagt stor vekt på detaljerte undersøkelser om risikoen og påliteligheten ved skipsoperasjoner, både på maskin- og skrogsiden. En logisk utvikling av bruken av kontrollteknikk vil ventelig bli en utvidet bruk av metoder for å oppnå optimal maskinytelse. Tendensen går i retning av at man benytter slike metoder til å oppdage forandringer, stille diagnoser og utbedre feil. Korreksjonen kan foretas automatisk med en on-line datamaskin som mottar data fra en rekke separate mikroprosessorer innenfor systemet. I flyindustrien har en slik løsning medført at man har fått frigjort en ingeniør til å gå inn i en annen rolle i operasjonen av maskineriet. Slike løsninger vil også kunne være et viktig tilskudd til drivstofføkonomi, forbedrede operasjonsteknikker og management-prosedyrer.

MANØVRERINGSDYKTIGHET

Det hersker ennå usikkerhet om hvor gode manøvreringsegenskaper de nye kullfyrte kjelene vil få. Til samme tid er det en nødvendighet å oppnå samme manøvreringsdyktighet på et kullfyrt skip som et oljefyrt fartøy kan fremvise. Det finnes flere metoder for å forbedre maskineriets totale reaksjonstid. Man kan f.eks. benytte et kontrollsystem for forbrenningen i kjelene som mottar signaler direkte fra manøvreringskommandoene i stedet for å la kjelens tilstand følge turbinene. Ved å ta i bruk land-basert praksis og med hensikt la kjele-trykket variere for å passe til lasten, kan man øke reaksjonsmarginen for kjelen. Det samme vil man oppnå ved å installere en dump dam-kondensator som vil sikre et grunntrykk på kjelen ved lave fyrings-forhold.

Forbrenningsteknikkene for oljefyring er også slik at de naturlig tillater presis automatisk kontroll, mens kullfyring krever større dyktighet. Med den utvikling man tradisjonelt har hatt på ingeniørsiden, skulle det likevel love godt for fremtidig kullfyring etter hvert som man høster nye erfaringer.



Figur 3

En pneumatisk kull-håndtering- og askeoppsamlings- og -avhendelsessystem.

Verkstedopphold M/T 'TEXACO BOGOTA', Curacao

24. - 29.9.1981

Av Per Otto Svendsen

Ved innpumping av ballast i Bayonne 30/7, ble det oppdaget to sprekker i tankene styrbord side, henholdsvis tank nr. 3 og 10. Skaden ble reparert av skipets reparatør ved ankomst Trinidad, og Lloyd's godkjente utbedringen etter besiktigelse. Sveisen holdt imidlertid ikke, og skipet gikk til Curacao for permanent reparasjon. Ved besiktigelse av flere tanker viste det seg at innvendig i tankene ble det oppdaget flere sprekker i flere enn de først nevnte tanker. Det ble således utført reparasjoner i nr. 2, 3, 4 og 10 stb. wingtanker, samt i nr. 2 babord. Dessuten ble en 1 m² av skutesiden i nr. 3 stb. fornyet. På turen fra Port Neches til Curacao ble det oppdaget deformasjoner i to av fyrgangene for babord kjele, og disse ble også delvis reparert i Curacao og fullført på Trinidad. Oppholdet ved Curacao Drydock var i tiden 24.-29. september, og skipet har siden den gang vært i Las Palmas hvor scrubbing ble foretatt. Vi håper i skrivende stund at skip og mannskap får noen rolige dager før verkstedopphold med 20 års klassing skal gjennomføres i mai 1982.

Verkstedopphold M/T 'TEXACO NORGE', Falmouth

3. - 4.11.1981

Av Per Otto Svendsen

En liten sprekk i nr. 8 babord wingtank ble oppdaget ved lasting i Pembroke, da noe dieselolje lekket ut. Skipet gikk fra Pembroke (med tom 8 babord wing) til West Thurrock og Canvey Island. Etter å ha gjort skipet gassfritt på akterdekk, gikk de innom Falmouth hvor det ble skiftet en platebit på snau 2 m² i tiden 3-4/11, og de er nå i full fart igjen. Raskt og greit utført av verkstedet og lovord fra skipsledelsen for vel utført jobb.

MYSTIC SEAPORT

Av Endre Ordning Sund

I staten Connecticut nord for byen New York finner jeg en liten havneby som kalles Mystic Seaport. Byen har blitt en turistattraksjon som årlig besøkes av ca. en million turister. Dette tilsvarer ca. 30.000 turister pr. dag, men så er da også denne byen noe helt spesielt. Den er områdemessig ikke mer enn ca. 40 mål, med 60 bygninger og flere hundre eldre skip. Uten å ha sett alle sjøfartsmuseer rundt om i verden tør jeg likevel påstå at dette "levende" miljømuseum fra det maritime liv er det mest innholdsrike i verden.

Besøkende som kommer til Mystic Seaport dette året vil ha muligheten til å se noe absolutt enestående: Et seilskip som foretar store reparasjoner ved et gammeldags verksted. Skipet er det 140 år gamle "Charles W. Morgan", verdens eldste eksisterende hvalskip. Verkstedet er "Henry B. du Pont Preservation Ship-yard". Dette verkstedet kunne om ønskelig bygge et søsterskip til "Morgan" nøyaktig slik originalen ble bygget. Verktøyet som ville blitt benyttet samt materialene ville selvsagt også være av den samme typen som "Morgen" ble bygget med.

I Mystic Seaport kan maritimt interesserte se alt: Den 100 fot lange hovedhallen hvor småbåter som hvalbåtene ombord i "Morgan" eller L. A. Duntons fishing dories blir bygget med hånd nøyaktig som i gamledager og også løftedokken som "Morgan" nå hviler på. Denne kan løfte 375 tonn klar av vannet slik at reparasjoner i skutebunnen kan utføres.

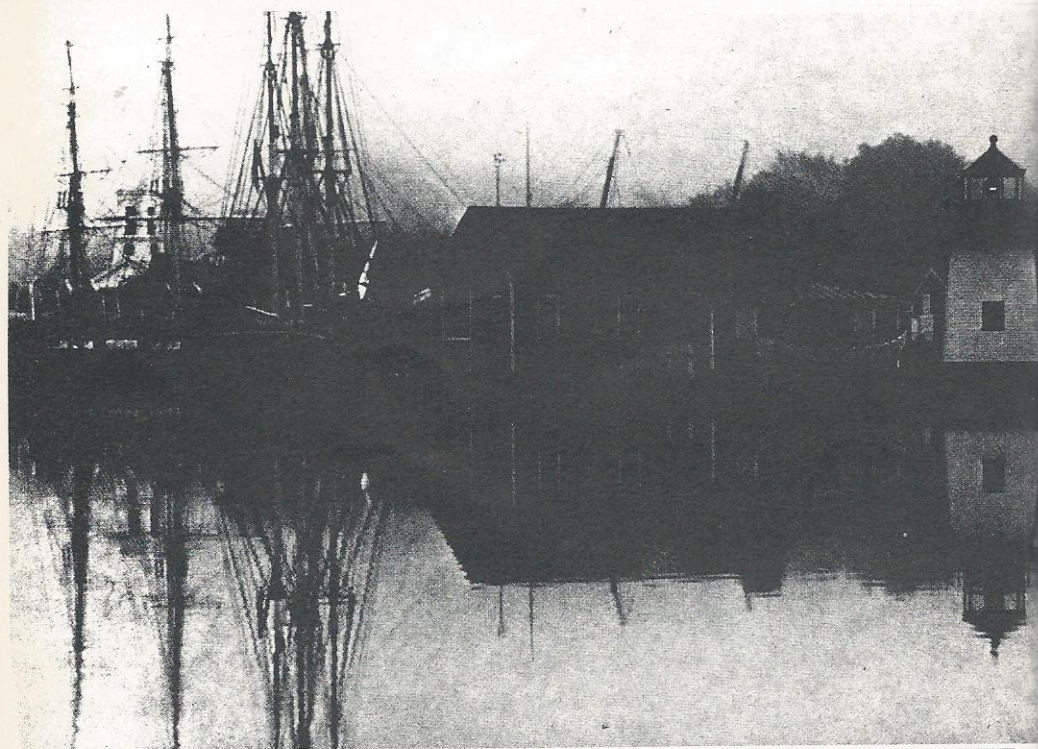
Det var igrunnen skipet "Morgan" som startet opp skipsverkstedet og båtbyggeriene rundt Mystic Seaport omtrent for 140 år siden. Da hun ble tauet inn til restene av et verksted i 1941, var det at folk i distriktet bestemte seg for å starte et sjøfartsmuseum utenom det vanlige. Pr. idag er det meste av det gamle Mystic Seaport gjenreist. "Morgan" er nesten ferdig reparert og er absolutt hovedattraksjonen. For å benytte gammelt seilskipssprog så er det siste som gjenstår "retopping". Med dette menes det at alle bord og også endel av spantene over vannlinjen vil bli skiftet ut. I tillegg skal så hoveddekket og dekkssbjelkene skiftes ut. For å utføre denne reparasjonen trenges 40.000 fot furubord samt 40.000 fot lys eik til spantene. Eiken som blir benyttet er over 100 år gammel. Det er ikke rart at hele eikeskoger ble hugget ned i Syd-England og Frankrike på 1700-tallet for å utruste marinefartøyene. Materialen på den tiden skulle foruten å være eik av gammel årgang - også ha vært lagret i saltvann i over 3 år før kjølstrekkningen kunne starte. Dette som en slags impregnering mot råte.

Personlig synes jeg noe av det mest interessante ved besøket i Mystic var å se hvordan de 30-40 cm lange tenaglene ble drevet inn som festeanordning. Etter å "drive" dem på plass drives en ny "nagle" inn i enden slik at den opprinnelige naglen sitter uten slark. Med denne teknikken sitter naglene like godt i 150 år.

Mystic Seaport er også full av andre skip og skipstyper. "Joseph Conrad" ligger der - en liten fullrigger. Den kan besøkes med det lille kullfyrte dampskipet "Sabino" som seiler turister rundt på havneområdet.

Ellers er byen full av små antique butikker og små museer hvor en får oversikten over China-farten, de store oppdagelsesreisene etc. De fleste lokale småfiskebåtene stilles ut et annet sted.

Mystic Seaport er i det hele en fantastisk opplevelse for maritimt interesserte. Lokale restauranter og puber gjør at en dag i Mystic faktisk er for lite. Her føler en miljøet og historien på kroppen. Amerikanerne har stort sett liten sans for historie mer enn 150 år tilbake. Nettopp derfor er Mystic en oase både som et "historisk oppslagsverk" og som kulturformidler.



Mystic Seaport by Alfred Eisenstaedt

Maskinist Seminar

Etter beslutning ved tidligere rederiråd og påtrykk fra maskinsjefer ble det avholdt maskinistseminar ved Voksenåsen Hotell i tiden 26.-27. august. Seminaret ble ledet av P. O. Svendsen som har laget følgende referat.

1. Bjørn Sundbakken informerte om Sarex lensevannsseparatorer. Han understreket at emulgerende kjemikalier ikke måtte benyttes da sensorunit ville reagere og alt lensevannet ville kun resirkulere og intet vann ville bli utskilt fra oljen. Dette ble selvfølgelig meget diskutert og Sundbakken lovte å sende en liste over ikke-emulgerende kjemikalier. Han fikk også opplyst hvilke kjemikalier som blir brukt i maskinen idag på våre skip og lovte å undersøke om disse var godkjent av Sarex.
2. L. Tranberg informerte at privat salg av skrap ifølge Texacos regler er strengt forbudt. Dette ble meget sterkt presisert, og endog metallavfall fra dreiebank ved salg måtte tilfalle Texaco via agenten eller kaptein. Hvis det dreide seg om småbeløp av størrelse 100 - 200 kroner kunne dette tilfalle f.eks. skipets velferdskasse. Det må ikke under noen omstendigheter gå i egen lomme uansett tittel/rang.
3. Brosjyrer fra Maskin A/S Zeta ble distribuert angående interface control for ekstern regulering av egenveksring for tungolje-separatorer. Disse koster pr. stk. i innkjøp ca. kr 6.300,-. Ved bestilling av flere ble det innrømmet en rabatt på 5%. Dette er et meget nyttig instrument for å kjøre separatorene optimalt og få mest mulig effekt. Andre betydelige norske rederier har benyttet dette lenge med meget gode resultat. Det ble vedtatt av seminaret å gå til innkjøp av dette utstyr til samtlige båter.
4. J. Aicher refererte til tidligere innsendt brev angående montering av turtallsregulatorer for elektromotorer. Dette er et meget nyttig og fint utstyr, spesielt for hydraulikkaggregatene og kjølevannspumper. Dessverre er prisene på dette utstyret svært høyt, spesielt for store elektromotorer. Det ble vedtatt at teknisk avdeling skulle sette opp en "cost benefit analyse" for 2 stk. turtallsregulatorer, en for sylinderkjølevannspumpe og en for sjøkjølevannspumpe.
5. Det ble informert om at MIP-kalkulatorer ble satt opp på investeringsbudsjett 1982 for "TEXACO BOGOTA", "TEXACO NORGE" og "TEXACO SKANDINAVIA". Det var bred enighet om at dette var et meget nyttig og lønnsomt instrument. Det ble reist spørsmål om hvorfor det ikke var tatt med i investeringsbudsjett for "TEXACO OSLO" og dette skulle undersøkes.
6. 3 mann fra Strømme Ship Service informerte om "Merkel" tetninger for lasteoljepumper. Det har vært forsøkt med disse tetninger tidligere med varierende erfaring, men de mener nå å ha løst tidligere problem hvor de nå benytter et annet materiale. Det ble fra respektive maskinsjefer

"TEXACO BALTIC" og "TEXACO BERGEN" hevdet at erfaringene var gode og at de hadde tetninger som fortsatt var i bruk fra "Merkel". Det ble fra impliserte maskinsjefer hevdet at tetninger var konstruksjonsmessig mye bedre, og prismessig ligger den på halvparten av innkjøpsprisen for "Sealol". De kan dessuten rekondisjoneres og med samme erfaring fra Sealol i friskt minne ble det vedtatt: "TEXACO BERGEN" skal etterhvert skifte ut alle sine tetninger til Merkel. Gamle Sealol tetninger sendes "TEXACO STOCKHOLM". "TEXACO BALTIC" bruker opp sine "Sealol" tetninger og ved eventuell fornyelse gjøres dette med "Merkel" tetninger. Hvis erfaringene med Merkel er gode så blir etterhvert også tetninger for "TEXACO STOCKHOLM" skiftet ut med "Merkel".

7. Det ble fra kontoret informert at ekstra kjele skal installeres "TEXACO BERGEN" ved neste verkstedopphold. Det vil bli avsatt penger for ny kjele til "TEXACO STOCKHOLM" men dette vil være avhengig av fremtidig fartsområde om det blir aktuelt med ekstra kjele.
8. Maskinsjef Engeli orienterte om installasjon av elektrisk drevet fødepumpe ombord i "TEXACO BOGOTA": Ved denne nye pumpe vil kun eksoskjele være tilstrekkelig til vanlig damp-produksjon og besparelsen i bunkersutgifter for en lastereise Trinidad - Kamsar er beregnet til ca. kr 22.000,- er det klart at her er mye å hente. Installasjonskostnader er beregnet til kr 20.000,-.
10. "TEXACO BERGEN" skal være prøveskip for testing av forskjellige sylinderoeljekvaliteter. I den forbindelse skal det kjøpes inn et "SIPWA monitoring system". Det er et anlegg for direkte avlesning av slitasje i stempelringer. Når det skal installeres er ikke kjent.
11. En invitasjon til kurs i drift av dieselmotor anlegg, vedlikehold og brennstofføkonomi ble svært godt mottatt og følgende var interessert hvis mulig:

John Aicher	- uke 39
Bjørn Sørø	- uke 47
Andreas Schefte	- uke 47
Bjørn Tørum	- uke 47
Torkel Strandelid	- uke 47
- G. Heine var interessert ved eventuelt kurs 1982.
12. "TEXACO BOGOTA" v/maskinsjef Engeli var interessert i oppgradering av smøreoljekart og Olsen fra Texaco marine smøreoljeavdeling lovte å sende nytt smørekart.
13. Det ble informert om overhaling samt kjelerengjøring av vannside og hvilken bunkerssparende effekt dette har hatt etter verkstedopphold. I tillegg kommer besparelse av tid under land slik at denne utgiftspost under verksted har vært vel anvendte penger.
14. Samtlige maskinsjefer var innstilt på å montere "SAREX" oljevannseparatorer ved hjelp av egen besetning. Seks av separatorene er nå klar for levering.
15. Hr. Mitter fra Sulzer Brothers, Norge besvarte spørsmål angående tekniske vanskeligheter med hoved - hjelpemaskineri.
 - a) Han anbefalte å gå til innkjøp av modifisert utgave av skrapering for stempelstangboks selv om dette medførte en del ekstra arbeid.

- b) Han lovte også å sende tegning for profil av porter i sylindreforing for hovedmotor.
 - c) Anbefalte også ved "partload" hovedmotor å sette opp set point for sylinderkjølevann, og presiserte at føler plasseres ved utløp for sylinderkjølevann og ikke som nå ved innløp. Sender tegninger for denne modifikasjon.
 - d) Vil også sende sjekklister til "TEXACO BERGEN" for å finne/ eliminere gassoljlekkasje til smøreoljesump for hjelpe motorer. "TEXACO BERGEN" har vært mest plaget med kontaminering av gassolje i smøreoljen.
 - e) Anbefalte å benytte annen type lagerskåler for hj.m. veiv lager. Max gangtid på eksisterende type 20000 timer før utskifting.
16. Hydraulikkaggregatene ble meget livlig diskutert og alle impliserte parter var meget interessert i å få løst dette problemet. Ingeniør Dannemann fra Hydromatik i Tyskland holdt en innledning om aggregatene og det ble vedtatt følgende:
- a) Kjøpe inn separat primepumpe for hvert skip. Denne skal gå kontinuerlig.
 - b) Montere inn filter og probe for overvåkning av forurensinger i hydraulikkoljen for hvert enkelt aggregat. Rexroth-Eitzen vil sende oss tilbud på dette utstyret.
 - c) Maskinsjef Strandlid hadde observert ved overhaling av samtlige 5 aggregater at segering plassert ved drivaksel ende (pos. 22 i reparasjonsinstruks) stengte for oljetilførsel til lagerene. Dannemann sa umiddelbart at det reduserte oljetilførselen med 50% og det er helt klart at dette har innvirkning på lagerenes levetid. Åpningen i segeringen må altså stå rett overfor oljeutløpet. Det ble utlevert to reparasjonsinstruksjoner for disse aggregatene og de vil bli oversatt og sendt ombord i de respektive skip. Det ble også enighet om at representanter fra Texaco smøreoljeavdeling og Rexroth sammen med inspektør besøker et av skipene i en gunstig havn i Norden. Det ble også foreslått at teknisk avdeling tar kontakt med andre norske rederier med tilsvarende anlegg.
17. Ved oppsummering, evaluering ble det fra alle skip fremsatt ønske om at respektive inspektører besøkte skipene hyppigere enn tilfellet har vært til nå. F.eks. hver gang skipsrepresentanten er på besøk bør også inspektøren være med. De synes også at kontakten med teknisk avdeling ble for dårlig da inspektørene var mye ute og reiste. Det ble blant annet bemerket at det var en dårlig løsning av de respektive skipsrepresentanter tok imot beskjed på teknisk avdelings vegne.
18. Det var enighet om at seminaret var fint lagt opp, og at nytten av det var meget stort. Det ble foreslått at hvert halvår ville være passende interval for denne type seminar. Lengden av seminaret ville være anhengig av mottatt stoff fra skipene.

Oljetransportbehovet i konstant nedgang!

Av Endre Ording Sund

Oljetransportbehovet er fortsatt konstant synkende. Foreløpig ser det ut til at behovet vil bli redusert med over 10% i forhold til 1980.

Oljeforbruket i OECD landene er konstant synkende. Sammenlignet med første halvår i fjor så er forbruket redusert med mellom 7 og 8%. Forbruket i U.S.A. er de første 7 månedene i 1981 redusert med 6,6%.

Dette har igjen ført til at oljeimporten til U.S.A. er redusert så mye som 19%. En del av bakgrunnen for dette er øket innenlandsk produksjon av olje. Råolje import ble redusert med 22,2% mens importen av raffinerte produkter sank med 8,7%.

Reduksjonen av oljeforbruket i OECD landene og U.S.A. har ført til en tilsvarende reduksjon i produksjonen innen OPEC landene. I løpet av første halvår 1981 ble produksjonen redusert med ca. 15%. Saudi-Arabia's beslutning nylig om å senke produksjonen fra 10,5 mill. barrels/dag til 9,5 mill. barrels/dag vil føre til en ytterligere reduksjon av OPEC leveransen på ca. 5%. Dermed vil produksjonen ligge på sitt laveste nivå siden 1969.

For TEXACO NORWAY A/S' synspunkt er det imidlertid lyspunkter å skimte i den andre enden av tunnelen. Dagens store overskuddskapasitet på produksjonssiden vil forhåpentligvis forhindre en ytterligere prisøkning på olje. Dette kombinert med den forventede generelle oppgangsperioden i 1982 vil antagelig føre til øket etterspørsel etter oljeprodukter. Texaco Inc. har utarbeidet en langtidsprognose som sier at i løpet av de 20 kommende år så vil etterspørselen bare stige med ca. 1% pr. år. Dette er forøvrig helt i tråd med Socal's langtidsprognose. Oljens andel av energibehovet vil i henhold til rapporten, i år 2000 utgjøre ca. 40% mot idag 52%. Texaco Inc. mener kull vil dekke mer enn 25% av energibehovet i år 2000.

Sett på bakgrunn i disse for oss p.t. dystre spådommer kommer det ikke som noen overraskelse av BP nå stenger sitt "Isle of Grain" rafineri. Burmah Oil har likeledes besluttet å stenge sitt rafineri ved "Elsmere Port" og planlegger å stenge i "Whitegate".

Den samlede Europeiske rafinerikapasitet ligger p.t. på ca. 1000 millioner tons/year. Intet oljefirma i Europa og heller ingen Europeisk regjering har predikert at de noensinne vil få bruk for en slik produksjonskapasitet igjen. Oljekrisen som for kort tid siden var en krise hvor produksjonslandene hadde "bukten og begge endene" har nå utviklet seg til en situasjon hvor etterspørselen og ikke minst prisen blir stadig sterkere fokusert.

? Pensjoner - Forsikringer?

Av J. C. Jenssen

Jeg har valgt å sette spørsmålstegn på begge sider av headingen, i håp om at man kanskje da leser noe så kjedelig, men også fordi vi stadig får spørsmålet - Hvordan er Vi, sjøens medarbeidere, forsikret ved

- a) Ulykker
- b) Død
- c) Når engang pensjonsalderen kommer.

Så kort det er gjørlig skal jeg forsøke å være så klar som mulig.

- a) Ulykker.

Samtlige medarbeidere tilknyttet våre skip er ulykkesforsikret ved død for et beløp lik 10 ganger Folketrygdens grunnbeløp (heretter kalt G), for tiden kr 196.000,-. For invaliditet etter ulykke er maximumsbeløpet 20 G - med forsikringsbeløp ifølge den prosentvise arbeidsuførhet. Denne forsikring gjelder for tjenestetiden ombord, samt i tiden hvor ferie avpasseres og også deretter for de som er tilknyttet rederiet.

- b) Død.

I tillegg til denne forsikringen er samtlige som er medlem av rederiets kollektive pensjonsforsikring (se c), også gruppelevsforikret for samme beløp $10 \times G = \text{p.t. } 196.000,-$. Denne forsikring kommer altså til utbetaling til planens medlemmer uansatt dødsårsak. Kort sagt, skulle en medarbeider som er med i pensjonsplanen, dø som følge av en ulykke, vil dødsboet få utbetalt $20 \times G$ (kr 392.000,-). Grunnbeløpet i Folketrygden endres i takt med prisstigningen.

- c) Pensjon

- Først litt historie

I 1960 tegnet vi vår opprinnelige pensjonsforsikring for vårt seilende personell. Planen var ment å skulle supplere pensjonstrygden for sjømenn på en slik måte at den samlede alderspensjon ved fylte 65 år og etter 30 års tjenestetid skulle utgjøre 60% av lønnen ved fratredelse. Det var dengang ikke lov å tegne forsikring med lavere pensjonsalder enn 65 år. (For kontoransatte er aldersgrensen 67 år, noe den er fremdeles). Denne forsikringen omfattet alderspensjon, invalidepensjon, enkepensjon og barnpensjon.

- Så til dagens virkelighet

Det er rent masse vann i havet, og det er skrevet masse nye lover og forordninger siden den gangen - heldigvis.

I 1977 fikk vi anledning til å tegne mer realistiske ordninger med fratredelsesalder lik 60 år - dvs. samme pensjonsalder som i Pensjonstrygden for sjømenn. Medlemskap i denne nye forsikringen oppnåes etter 1 års ansettelse og fylte 25 år eller etter fem års ansettelse uansett alder. Reguleringsdato er 1. november hvert år. Arbeidstager som

ved ansettelsen har mindre enn 10 år igjen til pensjonsalder vil ikke bli opptatt i forsikringsplanen. Denne ordningen gjelder kun alderspensjon, da etterlatte pensjoner og uførhetspensjon er tatt vare på under punktene a og b. Ordningen er fortsatt en supplementsordning til de satser som til enhver tid gjelder for pensjonsbeløp opparbeidet i Pensjonstrygden for sjømenn. Beløpene er knyttet til G og er et multiplum av G og arbeidstagerens gruppesats, som følger:

For gruppe	1	Kapteiner	2,5	G	49.000
"	"	2 Maskinsjefer	2,25	G	44.100
"	"	3 Overstyrmenn	2,0	G	39.200
"	"	4 Stuerter	1,5	G	29.400
"	"	5 1. stymenn	0,9	G	17.640
"	"	5 1. maskinister	0,9	G	17.640
"	"	5 Telegrafister	0,9	G	17.640
"	"	6 Båtsmenn	0,8	G	15.680
"	"	6 Tømmermenn	0,8	G	15.680
"	"	6 Elektrikere	0,8	G	15.680
"	"	6 Pumpemenn	0,8	G	15.680
"	"	6 2. og 3. stymenn	0,8	G	15.680
"	"	6 2. og 3. maskinister	0,8	G	15.680
"	"	6 Donkeymenn	0,8	G	15.680
"	"	6 Maskinassistenter	0,8	G	15.680
"	"	6 Kokker	0,8	G	15.680
"	"	7 Øvrig mannskap	0,5	G	9.800

Alderspensjonen blir utbetalt til utgangen av måneden før arbeidstakeren fyller 67 år (jfr. likevel punkt 10, første avsnitt) eller ved tidligere død - til utgangen av måneden etter døds måneden.

Full pensjon oppnåes ved 30 års tjeneste.

G reguleres også her som under de øvrige forsikringer.

Premien for samtlige forsikringer er i sin helhet betalt av rederiet.

Vi minner om at i tillegg til ovenstående kommer ytelser fra Pensjonstrygden for sjømenn, hvor både seilende og rederi betaler sin andel. Skulle noen ønske opplysninger om sistnevnte ordning, viser vi til brosjyre utarbeidet av Pensjonstrygden, brosjyren kan om ønskes rekvireres gjennom rederiet.

Har man nå sovnet underveis i lesingen, kan det leses om igjen.

Takk for det!

En dröm blir virkelighet

av

Styrmann Jan Inge Danielsen
Matros Inge S. Danielsen
Rederi: TEXACO NORWAY A/S

DEL 2

I Arendal får vi hyggelig besøk ombord. Her kommer Mangor Nykvist med snekka si og hilser på. Mangor er en av våre mange venner fra "TEXACO BELGIUM", hvor han har vært fyrbøter i to perioder. Han ble allerede der ombord informert om våre planer, og vi avtalte da å stikke innom Arendal på hjemturen fra Sverige.

Arendal viser seg å være en herlig plass for sjøfarende fanter. Vi finner et båtmiljø vi umiddelbart trives i. Dessuten er det ukomplisert å fortøye her, da det ikke er nevneverdig forskjell på flo og fjære.

Mangor viser seg å være en habil fotograf. Han fotograferer oss og båten, fra nær sagt alle mulige vinkler med sine objektiver. Vi håper at vi en eller annen gang får lurt av ham noen av hans blinkskudd. Vi har enda ikke et skikkelig bilde av båten.



I Arendal leier vi også en dykker for å undersøke roret. På turen hit fra Kragerø syntes vi å merke at hun var noe forandret på styringen.

Det kunne selvfølgelig ha sine naturlige forklaringer såsom strømninger o.l., men vi synes det er best å få sett skikkelig etter i alle fall.

Men dykkeren finner ingen feil overhodet. Alt er altså i sin skjønneste orden, og vi er igjen beroliget. Vi har blitt forsiktige etter opplevelsene i stormen. Skulle noe ryke der ute, får vi alvorlige problemer.

Vi forlater Arendal etter 1,5 døgn og drar til Mandal. Ankomst Mandal: torsdag 18.6. kl 2000. Her fortøyer vi rett ut for Texaco's bensinstasjon, og bunkrer både diesel og ferskvann. Etterpå går vi til køys.

Fredag 19.6. Klokken er 13.30 presis. Vi starter hjelpemotoren, og glir ut fra Mandal. Det er grov sjø og utrivelig. Liten kuling. Vi har storseglet oppe og gjør god fart. Vi håper på å gjøre en skikkelig dagsetappe med slike forhold.

Da plutselig, på høyde med Lindesnes fyr, skjer det. Kroken i bommen i storseglet knekker, og faller med et kraftig dunk ned i cockpiten. Seglet er dermed fra dette øyeblikk ubrukbart, og må ned.

Ved felles anstrengelser får vi revet seglet og startet hjelpemotoren. Det går tregt. Vi går og stamper i et par knop. Det er alt vi greier i denne sjøen.

Så får vi med ett virkelige rorproblemer. Det var altså ingen innbildning. Vi må prøve å komme oss inn til havn så snart som råd er. Vi har intet valg. Vi må prøve å komme oss inn til Lista, som nå ligger nærmest.

Nå blir vi for første gang på turen virkelig bekymret. Periodevis får vi en viss effekt ut av rorer, og periodevis kiler det seg fullstendig fast. Det virker som om roret rett og slett er løsnet, men det kan da ikke være mulig? Eller er det det?

Vi har nå kommet så nær land, at vi ser moloen på Lista. Vi kan fremdeles til en viss grad manøvrere, men det forverrer seg minutt for minutt. Bare nå roret ikke slår seg helt vrangt. Da er vi ille ute. Uten segl eller styring, kommer vi til å gå rett inn i brenningen og bli knust. Vi tør ikke tenke tanken helt ut.

Uendelig sakte bakser vi oss innover mot moloen og tryggheten. Bare vi kommer oss bak den, er vi berget. Der er det smult og stille.

Heldigvis kan vi stole på Penta'n. Den murrer fornøyd, og skyver oss innover meter etter meter, stadig nærmere målet. Vi prøver å koordinere det vi har av styring og motoren, men det blir ikke rare greiene. Vi kjenner at det nå snart bryter fullstendig sammen. Vi er nå nødt til å legge alle kreftene til for å flytte roret bare noen centimeter. Ekle lyder når opp til oss fra under dørken. Rorhavariet er nå et faktum.

Minuttene går ulidelig langsomt. Det blir ikke vekslet et eneste ord oss imellom. Det er overflødig. Vi vet begge hva den andre tenker.

Vi stirrer mot moloen og innseilingen. Vil vi greie det?

Nærmere og nærmere. Nå er det like før. Forsiktig nå. Gi på litt. Slakke litt. Spenningen gjør at blodet fosser i årene. Det banker og dunker inne i brystet på en slik måte at det nesten gjør vondt. Alt avhenger nå av at vi greier å finne den perfekte kombinasjon mellom motoren og naturelementene. Vi nærmer oss det kritiske punktet. Vi lar henne følge suget innover, inntil vi begge samtidig skriker gjennom vinden til hverandre NÅ!!

Vi drar på alt det maskinen er god for. Penta'n svarer som et skudd, hviner henrykt, og driver propellen så sjøen koker bak oss. Sakte men sikkert greier den å tvinge det store skroget innover inntil vi er innenfor. Det er overstått. Atter en gang har fru Fortuna gitt oss en hjelpende hånd, og ingen av oss greier å holde tilbake et gledeshyl som ljoer innover Lista.

Vi bukserer oss hjelpeløst innover og får omsider fortøyd. Klokken er blitt 2130, og vi blir enige om å legge oss tidlig. Det er likevel ikke noe vi kan gjøre i kveld. Det har et raskt oversyn under dekke overbevist oss om.

Lørdag 20.6. Lista.

Vi har fått tak i hjelp. En kranbil er skaffet til veie, og det har kommet folk fra Breknesholmen Båtbyggeri. Arbeidet er i gang, og etter kort tid har vi oversikt over omfanget av skadene. Det er klinkende klart at det under storstormen har vært svære påkjenninger i styremekanismen. Flere deler er fullstendig ødelagt, så det trengs omfattende utskiftninger. Deriblant er klammeret rundt rorstammen borte, og plastdrevet i pidestallen er knust. Bare tre tenner står tilbake. Dessuten har rorstammen gnagd av snittingene på innsiden av styrbord bolt. Roret henger nesten og slenger.



Reparasjonen på Lista

Vi lager en nøyaktig liste over hva vi trenger av reservedeler. De må vi få opp direkte fra Sverige.

Søndag 21.6.

Vi ringer til produsenten i Sverige og informerer om havariet. Derfra møter vi en enestående velvillighet, og allerede samme kveld ankommer delene Kjevik flyplass som ekspress. Ved avhenting får vi, jeg hadde nesten sagt som vanlig, plunder med tollen. Men omsider ordner det seg, og vi drar tilbake til båten.

Det har her ingen hensikt å beskrive hele reparasjonsarbeidet trinn for trinn. Alt gikk greit for seg, takket være kranbilen og karene fra båtbyggeriet. De gjorde alt undervannsarbeidet for oss, mens vi selv gjorde alt inne i båten. Etter en grundig rortest ser alt ut til å fungere perfekt igjen. Men vi bestemmer oss til å skifte ut alle plastdeler til rustfritt stål, når vi omsider kommer oss hjem til Trondheim. Det forundrer oss meget at det i det hele tatt er brukt plast i slike vitale deler, når hele båten ellers bugner av stål.

Vi forlater Lista, som vi for alltid vil huske med takknemlighet.

Neste stop er Skudeneshavn på Karmøy. På denne strekningen går vi langt ut for å unngå de farefulle grunnene langs hele Jæren. Alt fungerer normalt igjen, og været er fint. Det er igjen godt å være til.

På Karmøy går vi bare inn for å spise og å kjøpe noen nye karter. Umiddelbart drar vi videre til Haugesund.

Vi ankommer Haugesund i vindstille og lett yr. På veien innover passerer vi både oljerigger og supplybåter, som taler sitt tydelige språk om hektisk oljevirkksomhet. Vi finner en trivelig plass og fortøyer. Vi går tidlig til køys.

Neste morgen tørner vi ut kl 0900. Det er surt og kaldt, og litt utrivelig, men vi begynner etterhvert å venne oss til slike værtyper.

Etter å ha bunkret diesel og vann, gjør vi noen nødvendige innkjøp av proviant.

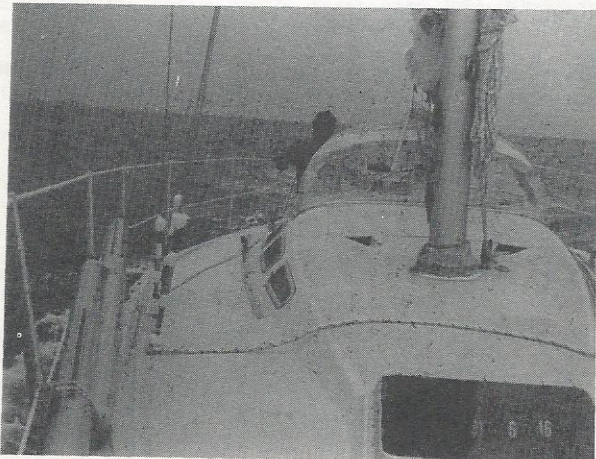
Vi blir enige om å gå direkte til Bergen.

Til Bergen kommer vi torsdag 25.6. kl 0030. Vi fortøyer til slutt ved Statsråd Lemkuhl, etter å ha lett etter passende plass i lang tid.

Vi finner oss ikke til rette i Bergen havn. Etter vår vurdering er det en dårlig havn. Den består også av en mengde innbyggere vi ikke har noe som helst til overs for. En mengde rotter piler rastløst frem og tilbake alle steder. Vi kommer ikke til å være lenge her, det er sikkert. Bare en natts søvn, så er det rett ut igjen. Før vi kører lukker vi båten nesten hermetisk, slik at vi ikke skal få noe av svineriet ombord.

Neste dag vinker vi farvel til rottepakket og går rett ut i leia. Vi går ikke mange milene før vi igjen får uvær. Kuling. Vi begynner igjen den velkjente stampingen mot været. Sjøsprøyten står over båten, og sterke strømminger river og sliter i skroget. Vi tør ikke ta noen sjanser. Etter ca. 13 nautiske mil snur vi og går inn til Toftøy for å avvente bedre forhold.

Fredag 26.6. kl 0715. Det er løyet. Vi går ut igjen, men møter fremdeles vanskelig vær. Kuling fra nord. Vi har kraftig strøm oppover hele Hjeltefjorden og Fedjefjorden, men vi legger stadig flere mil bak oss. På ettermiddagen er vi på høyde med Sula, nærmere bestemt Tangenes, som ligger i Ytre Steinsund. Her går vi inn. Vi har fått nok for idag.



Matros Inge Danielsen

Lørdag 27.6. fortsetter vi til Herland på Atløya. Det er lett bris, og lett seilas. Videre til Florø, som blir vår endeholdeplass denne dagen. Et godt dagsverk synes vi.

Neste morgen drar vi videre. Vi er ivrige etter å underlegge oss flere mil. Dessuten føler vi nå at vi begynner å få skikkelig tak på seilingen. For hver dag blir vi mer og mer dus med vår venninne. Nå håper vi bare at resten av turen skal forløpe uten ytterligere dramatik. Vi synes nå at vi har fått vår porsjon.

Vi går fra Florø til Måløy på knappe 5 timer. På Måløy kjøper vi mer diesel, pluss kart over den strekningen som nå ligger foran. Vi akter nå å gå hele natten oppover til Ålesund.

Vi går ut kl 1930, etter å ha spist og tatt hver vår høneblund.

Stadthavet. På forhånd var det denne strekningen vi trodde skulle gi oss mest bryderi, men det viser seg fra sin absolutt mest innbydende side.

Vi går utaskjærs inn i sommernatten, og alt er bare fred og idyll. Havet ligger innbydende foran oss, og vi lar oss villig favne. Det er havblikk.

Gjennom natten kryper vi stadig lengre og lengre nordover. Det går over all forventning.

Vi passerer med jevne mellomrom fiskefartøyer på vår ferd, og vi vinker villig til alle vi ser. Vi føler oss dus med hele verden, og vi har det fint med oss selv.

Mandag morgen 29.6. kl 0500, arriverer vi Ålesund havn. Vi har nå vært underveis i 17 dager. Å ha nådd Ålesund, fyller oss med forventning. Nå er det ikke langt igjen til Kristiansund, hvor vi skal få ombord to familimedlemmer til. De vil komme med buss, for å seile det siste stykket til Trondheim sammen med oss.

Vi sover til klokken 1330. Nå er vi igjen uthvilte og er sugen på å komme oss videre. Meningen er nå å gå direkte til Kristiansund.

Men kommet et godt stykke ut på Hustadvika, må vi bare gå inn til land igjen. Stiv kuling igjen. Vi har aldri sett på maken.

Vi går inn til Bud og finner ly. En praktfull havn. Vi må bare overnatte her, det er ingen råd med det.

Utover natten roer været seg. Vårt første inntrykk etter å ha gnidd søvnen ut av øynene, er at det er forsvarlig å legge utpå igjen. Vi venter imidlertid til kl 1000 før vi slipper oss løs. Denne gangen går det knirkefritt, og vi får Kristiansund foran baugen litt før kl 1500. Datoen er 30. juni.

To dager senere sier vi farvel til Kristiansund. Vi har fått ombord kone og minstesønn, eller om man vil, mor og bror. Det avhenger av om man ser det fra matrosens synspunkt eller styrmannens. Vi er i alle fall samlet igjen.

Strekningen Kristiansund-Trondheim er på omlag 90 nautiske mil. For oss som allerede har vært underveis i 20 døgn, fortoner dette seg som rene helgaturen. Vi bestemmer oss får å ta dette i ett jafs også.

Til tross for konstant ruskevær nå også, har vi følelsen av at hun flyr hjemover med oss. Med suveræn forakt skyver hun alle hindringer til side og legger bak seg et belte av frådende, sugende skumhvirvler. Seilene anstrenger seg til det ytterste, for å samle nok vind og kraft til den

krevende lady'en, som nå virkelig har fått blod på tann. Hun har lagt seg helt over på siden og greier på denne måten å fravriste elementene de siste rester av energi som måtte finnes tilbake. Hun synes nå umettelig, og vi tør først nå slippe henne fullstendig løs. Nå kjenner vi hverandre, og stoler på hverandre.

Hun er som en våryr kalv, som på død og liv må kvitte seg med alt inntengt overskudd. Hun må strekke ut og tøye seg til bristepunktet nå, for å få full tilfredsstillelse ut av sitt legeme. Hun er fullblods, og vi må behandle henne deretter. Hun er fantastisk. Hun er i sannhet verd hvert eneste øre av sin pris.

Vi stevner inn Trondheimsfjorden for fulle seil. Stolt møter hun sin nye hjemby etter å ha fått oss helskinnet gjennom denne ferden. En ferd som har vært enormt slitso, men også enormt lærerik. Alle erfaringer vi har høstet på denne turen, blir en god ballast å ta med når vi senere legger ut på lengre ferder. Vi har store planer sammen vi tre, men det skal vi skrive om senere.

LØSNING PÅ OPPGAVEN I NR. 2 1981

Det er mer te i kaffen enn kaffe i teen.

Vi gratulerer vinneren

Ingebjørg Pedersen
Leiv Eriksonsgt. 4B
5500 Haugesund

OPPGAVE

Du har 10 sekker fylt med gullmynter. Hver gullmynt i 9 av sekkene veier 10 gram. I én av sekkene veier de imidlertid bare 9 gram.

Ved hjelp av, I: et krittstykke
II: én veiing på en vanlig kjøkkenvekt

kan du finne sekken med de lette gullmyntene.

? HVORDAN ?



Norges Havfrueforbund

SJØMANSKONER - BLI MEDLEM AV

NORGES HAVFRUEFORBUND

Norges Havfrueforbund har siden 1963 arbeidet for å bedre sjømannsfamilienes livsvilkår.

Idag har vi ca. 30 lokalforeninger over hele landet, hvor sjømannskoner møtes ca. 1 gang i måneden til felles hygge og nytte.

Forbundet har et Landsstyre som arbeider med saker av interesse for sjømannsfamiliene vis-a-vis myndighetene. Av de ting vi har arbeidet med kan nevnes: Reisemoderasjon, Husmorvikarordning, rimeligere telefontakster skip/hjem, og renter av for meget innbetalt sjømannsskatt.

For å kunne fortsette vårt arbeid trenger vi alle sjømannsfamilienes støtte.

Hvis du er interessert i å bli medlem henvend deg til nærmeste lokalforening eller send inn tallongen nedenfor.



Jeg er interessert i å bli medlem av Norges Havfrueforbund og ønsker nærmere opplysninger.

Navn:.....

Adresse:.....

Telefon:..... retn.nr.:.....

Sendes til forbundsformann: Mona D. Forcadell
Marstrandveien 39
1320 STABEKK

NEW ORLEANS



EN HILSEN FRA "STJERNEBÅTEN" BELGIUM

Av Stuart B. Grimstad

Siden jeg ikke har skrivekløe og er hverken noen Bjørnson, Ibsen eller T. Svendsen, har jeg tatt meg selv i nakken og satt meg ned for å skrive noen linjer fra oss som ubeskjedent cruiser rundt i Caribien med betaling. Ja, "cruiser" er skipsrepresentantens syn på svette, slit og "tårer".

Vårt løfte til Redaktørinnen er i ferd med å bli til facts, innlegget fra stjernebåten har begynt å blinke, og med "Gniste Helenes" hjelp og gode råd, har jeg rablet ned noen linjer om New Orleans.

New Orleans ligger som kjent ved Missisippifloden og har ca. 590.000 innbyggere. I amerikansk målestokk en småby, men en by med serverdigheter og et særpreget utseende, og til slutt, men ikke aller minst, The French Quarter, med en av verdens mest berømte gater. Ja, etter 5th Avenue, Fleetstreet og Nygårdsgata i Fredrikstad, må vel Bourbon Street være en av de mest særpregede gater i verden. Ja, her er det virkelig, piker, vin og sang og ikke å forglemme jazz, for her er jazzens mekka, og derfor en nesten hellig plass for jazzmusikere fra hele verden.

I en sidegate til Bourbon Street ligger en av verdens barer, som bærer navnet "Pat O'Brien", hvor det spilles god musikk av topp pianister fra 8 pm til 4 am. Til den gode musikken kan man nyte en "hurricane" eller 3, og etter det kan en danse can-can på bordene. Undertegnede drakk 4 og vel så det, og følte seg som en blanding av Fred Astaire og Fats Domino, sang som Fred og danset som Fats.

En annen kjent plass er Everything goes. Ja, denne plassen kan ikke beskrives den må sees.

Når en skriver om New Orleans, må en ikke glemme Kjerka og Velferden. De holder til i lag, Velferden riktignok i garasjen, men de gjør begge en god jobb, så en tur på Kjerka hører også med til en landlov.

Det var noen linjer om New Orleans, men som før skrevet, skrivekløa er ikke tilstede, men noen linjer til neste "Tanker", ja det kan hende hvis skriveånden skulle dukke opp.

MANNSKAPS- KONFERANSEN

Av T. Svendsen

Det er alltid med en viss spenning man går til noe nytt, og den nylig avsluttede Mannskapskonferansen var intet unntak fra regelen. Ialt 16 representanter fra 8 skip ("Belgiums" representanter ble i siste øyeblikk forhindret fra å møte) møttes på Lysebu til nyttige og interessante dager, som forhåpentligvis ga representantene nye og verdifulle erfaringer. Til et å være "førstegangsarrangement", forløp det hele så godt som feilfritt, noe som nok skyldes at majoriteten av de fremmøtte var "voksne" og erfarne sjøfolk, som samtidig representerte de fleste yrkesgrupper ombord.

Den skepsis Konferansen fra enkelte hold ble møtt med i begynnelsen, ble dyktig gjort til skamme, for disse dagene viste at det lar seg gjøre å danne en positiv motpol til Rederirådene, som igjen bør føre til bredere samarbeide ombord og iland. De få barnesykdommene man kunne spore, vil være fullstendig kurert innen neste gang en slik konferanse holdes. Både Rederiledelsen og deltagende representanter så positivt på utfallet, og la oss derfor håpe og tro at Mannskapskonferansen er kommet for å bli.

Selve Konferansen hadde til oppgave å drøfte de underordnede stilling ombord i skipene, og som hovedpunkter hadde man personalpolitikk, sikkerhet og verne-miljø. Noen deltaljert skildring av hva som ble sagt og vedtatt anbefalt på denne konferansen skal jeg avstå fra her, idet fyldig referat er sendt skipene og deres representanter for videre diskusjon ombord. Nevnes bør det at sikkerheten ombord ble viet stor oppmerksomhet, samtidig som informasjonen ombord og seilingsperiodene optok de deltagende i stor grad.

En annen viktig sak for fremtiden, er Rederistyrerepresentantens mulighet til å holde kontakt med samtlige av rederiets skip, slik at man kan utføre sitt verv på beste måte. Anbefalingen fra Mannskapskonferansen på dette punkt går ut på at representanten ambulerer i vikarjobber på de respektive skip, slik at tilfredsstillende kontakt opprettholdes. En annen stor oppgave blir å arbeide for kortere seilingsperioder på de skip som ikke allerede praktiserer tilfredsstillende ordninger.

Kaptein Bakke og Maskinsjef Aicher møtte som observatører, og bidro med verdifulle opplysninger som svar på endel saker som var oppe til debatt; deres nærvær var meget positivt, og behovet for en slik representasjon på slike konferanser er så absolutt tilstede. Det viser seg at driftsformen varierer sterkt fra skip til skip, og forholdene, som igjen er avhengig av samarbeide ombord, bør i visse tilfeller kunne bedres. Dette må man se som sin oppgave i fremtiden, og det er å håpe at representantene på disse konferansene kan arbeide videre med spørsmål av viktighet for besetningen selv og skipet, etter at de er tilbake ombord.

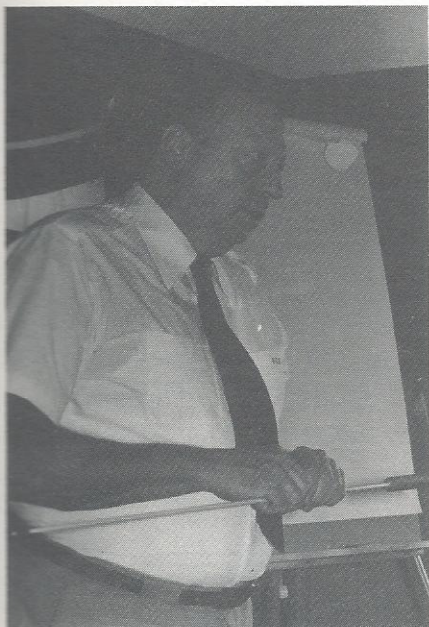
Konferansen bar intet preg av taushet, noe som gjorde sitt til at gruppearbeider og diskusjoner forløp lett, og man fikk utvekslet endel erfaringer som så absolutt bidrar til å løse tidligere misforståelser og fordommer. Når så observatørene også sier seg meget fornøyd med den måte det hele forløp på, må det kunne fastslås at det hele var meget vellykket.



Bakerste rad fra venstre: Raymond Gjuv, Øivind Lia, Tore Pedersen, Arvid Alfredsen, Kjell Nordhagen, John Aicher, Aud Forsjord, Axel Bårdsen, Torgeir Svendsen, B. R. Halvorsen, Mihaly Peter.
 Foran fra venstre: Heine Hovland, Gunn Gjertsen, Palmar Lien, Eldar Harnes, Kari Dyrøy, Reidar Kristiansen.



Observatørene John Aicher og Idar Bakke



Personalsjef J. C. Jenssen



Torgeir Svendsen



Fra venstre:
Karl Skatland, Arvid Alfredsen,
Aud Forsjord og Raymond Gjuv



Heine Hovland

OVERLEVINGSDRAKTER

Av Morten Riis

Det er nå innkjøpt overlevingsdrakter til samtlige av rederiets skip, og de vil alle være levert innen desember måned.

Av de forespurte leverandører kom Unitor Ships Service med det beste tilbudet, en type Ship Safe MKII. Det vil bli en drakt til hver av besetningen ombord samt noen ekstra til eventuelle reparatører, familie eller lignede som måtte være ombord.

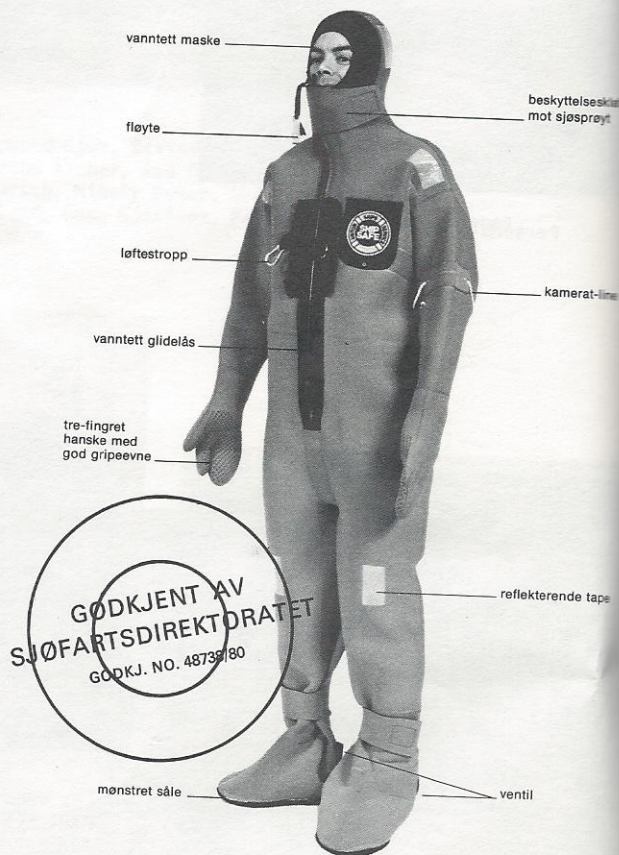
Draktene er godkjent av Sjøfartsdirektoratet og kommer til å koste Texaco Norway A/S ca. kr 700.000,-.

Draktene er "one size fits all", og alle ombord vil få en grundig opplæring i bruk av draktene, spesielt med henblikk på glidelås og løftestropp.

Draktene er testet i samarbeid med Norges Skipsforskningsinstitutt og er produsert i neoprene, et syntetisk gummi materiale med lukkede celler. Materialet isolerer mot hypothermia (nedkjøling) og er i seg selv draktens oppdriftsmiddel.

Materialtykkelse er 5 mm. Materialet er brannsikkert, og det leveres med bag og sertifikat.

Vi regner med at overlevingsdrakter kommer til å bli påbudt etterhvert, og håper alle ser med tilfredshet på det steg Rederirådet/Rederiledelsen har tatt i denne forbindelse.



Ombord i T/T "TEXACO BELGIUM"

Av Evy Roen

Endelig - etter utallige invitasjoner fra skipsledelsen og flere mislykkede forsøk på reiseopplegg - skulle jeg få se turbintankeren "TEXACO BELGIUM" i virkeligheten - altså ikke bare på bilder og tegninger. Dette hadde lenge vært et av mine store ønsker, da jeg mener det er nyttig for mine daglige gjøremål på innkjøpsavdelingen. Nå fikk jeg se alle reservedeler og nyinstallasjoner som jeg hadde vært med på å sende ombord - det er jo noe helt annet enn en brosjyre og en pris.

Vel, turen gikk til Amsterdam der "TEXACO BELGIUM" gjennomgikk "periodical drydocking". Undertegnede møtte opp på Fornebu med reservedeler som håndbegasje og sommerfugler i maven. Reisen forløp helt fint med sol i Oslo og hyggelig reisefølge med kokkspirant Geir Martin. Vi landet i Amsterdam - sprut regn og vind, men ble hentet av en mann fra verkstedet, så vi kom vel frem til skutesiden. Da jeg gikk ut av bilen på kaia fikk jeg lettere sjokk - DEN BRATTE GANGVEIEN! Jeg forsto snart at det var den eneste måten å komme ombord på, så med hjertet i halsen og oppmuntrende kommentarer begynte jeg klatringen. "Dama" i skjørt og høye sko - det regnet og "trappa" var glatt - tenk dere synet. Jeg var også heldig og komme foran alle verkstedarbeiderne som hadde vært på land og spist lunch. Det var vel første og eneste gang det var "kø" opp gangveien. Nok om det - jeg kom opp. For å komme med en saklig opplysning, ble det meg fortalt at det ikke var så vanskelig som jeg ville ha det til - men det er jo hva man er vant til. Jeg behøver vel ikke fortelle hvordan jeg kom ned. Det var jo heller ikke gangveien jeg skulle skrive om.

Vel ombord fikk jeg verdens beste velkomst - jeg har aldri følt meg så velkommen noe sted. Til tross for alt rotet, verkstedarbeidere, reisereparatører og alt som følger med et verkstedopphold, var offiserene og besetningen på "TEXACO BELGIUM" helt fantastiske mot meg. Nå kom ikke jeg ombord for å bli underholdt men for å se hvordan ting fungerer i virkeligheten og ikke bare på papiret, så jeg hadde belaget meg på å gå rundt og "suge inn" nye inntrykk på egenhånd. Det ble ikke nødvendig, for til tross for hardt arbeidspress var det bestandig noen som hadde tid til å slå av en prat - og vise meg rundt. For meg ble det mange nye og overveldende inntrykk. Jeg lærte mye om skipet og det å jobbe ombord under et verkstedopphold, og atter en gang må jeg få uttrykke min beundring for alle de som velger et yrke til sjøs, og alt det innebærer av godt og vondt.

Nå skal jeg ikke komme med noe referat fra verkstedoppholdet i sin helhet - det skal jeg overlate til skipsledelsen og inspektør Krøtø, men mitt inntrykk var at det gikk forholdsvis greit.

På kveldstid ble det, for enkelte av oss, tid til litt "sosialt samvær". Vi fikk besøkt noen av Amsterdams restauranter - hyggelig selskap og god mat. Nå må ikke dette tolkes slik at maten ombord ikke var god - for den var helt fantastisk. Jeg spiste så mye at vekten viste pluss og kostøret til sturten sikkert gikk opp med flere kroner. En honnør til stuert Grimstad og hans besetning for en fantastisk innsats under vanskelige forhold.

Det ble også arrangert en tur til Velferden i Rotterdam der fotballkamp og melkespannkasting med etterfølgende reker og vin stod på programmet. Det var en glad gjeng som satte seg i bussen lørdag ettermiddag for noen avslappende timer fra det daglige arbeidet.



Stig Edvinsen

Vel fremme begynte konkurransen i melkespannkasting. Som dere ser i referatet fra VM, er ikke "Belgiemer'ne" noen nybegynnere, så det var med stor forventning undertegnede for første gang skulle få oppleve en konkurranse i denne idrettsgren. Etter en del organisering begynte selve konkurransen som ble meget vellykket både underholdningsmessig og resultatmessig. Jeg må innrømme at jeg trakk meg litt tilbake da enkelte begynte å svinge spannet over hodet, men det gikk bra.

Resultater:

1. Arne Storli	15.60 m
2. Trond Bjøntegård	14.90 m
3. Günter Heine	14.00 m
4. S. T. Kopperud	13.65 m
5. Terje Sagebakken	13.50 m
6. Sauli Moisander	13.00 m
7. Dag Bustrak	12.52 m
8. Per Svengård	12.50 m
9. Geir Martin	11.70 m
10. Odd Stokknes	11.20 m
11. Roald Johnsen	10.80 m
12. Jan Inge Danielsen	10.70 m
13. Johannes Måbø	10.60 m
14. Rudi Villanueva	9.85 m
15. Finn Olhøen	9.75 m
16. Olaf Glindrum	9.33 m
17. Peder Althø	8.35 m
18. Stig Edvinsen	8.08 m
19. Bjørn Grimstad	5.90 m

Dameklassen

1. Helene Lægreid - 7,20 m - den eneste av jentene som var modig nok til å prøve seg på det tunge spannet.



Kokk Stig Edvinsen og datter Camilla

Vi har nå fått beskjed fra Velferden i Rotterdam at man fra 1.1.82 starter et lokalt vårmesterskap i melkespannkasting. Det ser ut som om denne idrettsgren har slått igjennom - mannskapene på Høegh Rider forsøkte seg også - uten å greie mesterkastet til Arne Storli.

"TEXACO BELGIUM" har forært Velferden i Rotterdam et melkespann med fastsveiset lokk. Det skal etter alt å dømme bli en bedre kraftoverføring fra armen til spannet, dersom man holder i lokket i stedet for i "ørene" på spannet. Vel - det er bare å sette igang med treningen. Vi venter spent på resultatene.



Trond Bjøntegård

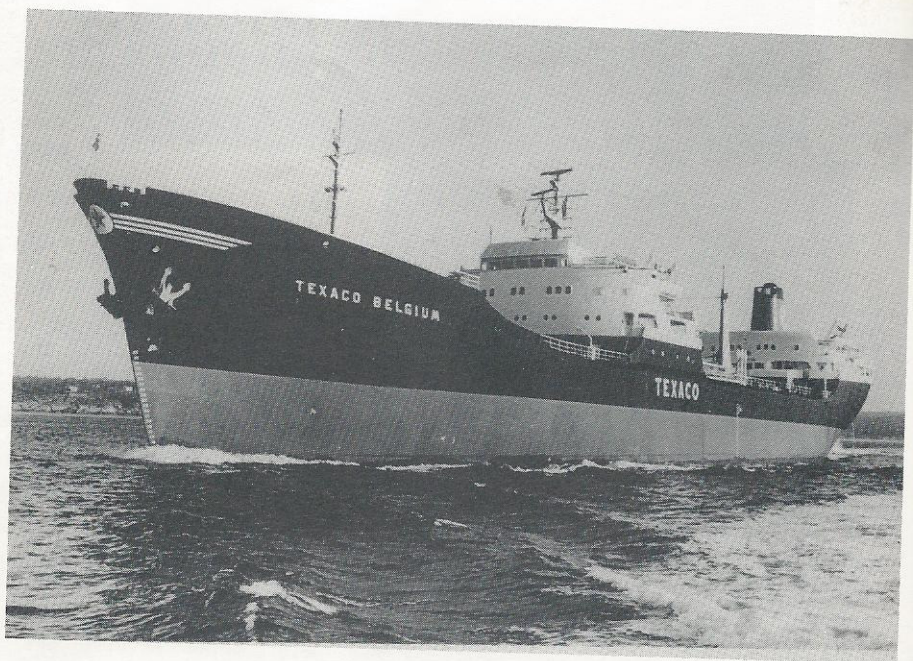
Etter en liten pause var det fotballkamp. Vi hadde håpet på å møte en svensk båt, men det ble flere nordmenn. Kampen var god -helhjertet innsats fra både spillere og heia-gjeng. En ting er helt sikkert, "TEXACO BELGIUM" har aldri før hatt en så stor og støyende supportergjeng. Noen påstår at det var derfor "TEXACO BELGIUM" vant så mye som 6-0, men den påstanden kan vel betviles - da spillerne var tydelig "utkjørt" etter kampen - noe som igjen kan skyldes at heia-gjengen hadde forsynt seg av spillernes "pauseforfriskninger". Den eneste på banen som ikke hadde noe annet å foreta seg enn å sitte i et hjørne og slappe av, var "TEXACO BELGIUM"s målmann. Han mente det hadde vært en trist kamp, da han verken hadde sett folk eller ball.

Etter endt dyst hadde vi et kjempekoselig måltid med reker, loff og vin. Det smakte fortreffelig. Stemningen var på topp etter den store seieren og kampropet ble villig gjentatt utover kvelden. Jeg vil gjerne få takke de på "TEXACO BELGIUM" som arrangerte turen slik at jeg kunne få oppleve Velferden og være med på en "topp-kveld" med "Belgiumer'ne" på vift. Det ble også tatt en del bilder som vi hadde planlagt å få inn her, men da disse ennå ikke er mottatt får vi heller komme tilbake med det ved en senere anledning.

Som dere forstår, og som tidligere nevnt, hadde jeg en helt fantastisk uke ombord. Jeg lærte mye og fikk ny inspirasjon til å yde noe på kontoret. Det er mange idéer og ta med seg hjem etter å ha snakket med de som jobber ombord. Det kan ikke benektes at det av og til oppstår en del misforståelser mellom seilende og kontoret, det mye p.g.a. at vi ikke kjenner hverandres arbeidsforhold, og mangel på kommunikasjon. Derfor er det nyttig for begge parter å få personlig kontakt for lettere å kunne prate om tingene. De små problemene kan også bli store etterhvert hvis man ikke arbeider for å løse dem.

Til slutt vil jeg også takke de av mine kollegaer på kontoret som gjorde det mulig for meg å reise til Amsterdam en uke. Jeg ble møtt med stor velvilje fra ledelsen, og resten av innkjøpsavdelingen stilte villig opp og påtok seg det ekstra arbeidet det medfører med en person "ute av drift".

Og sist, men ikke minst: TAKK alle "Belgiumere" for måten jeg ble mottatt på ombord. Jeg har aldri opplevd å møte så mange positive og hyggelige mennesker på et sted. Det ble mange gode minner. Jeg håper å kunne få møte dere alle igjen.



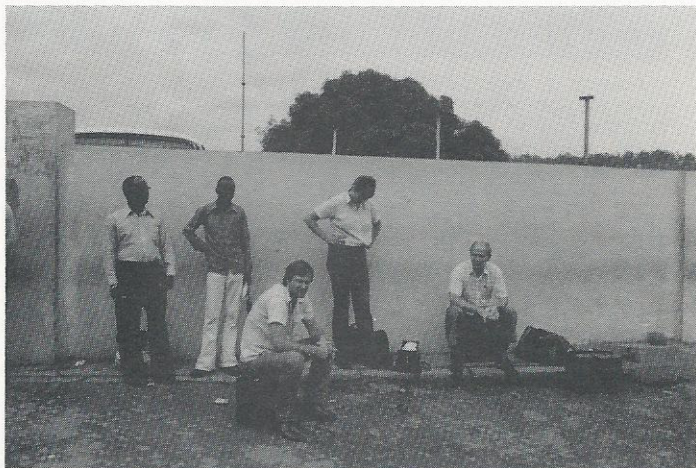
ango-ango

MED "HØVDING" BAKKE GJENNOM UKJENT "BUSH-LAND"!

Tekst/foto: T. Svendsen

Man bør øyeblikkelig revurdere sin oppfatning av hva det vil si å være reisevant, om man skal være så uheldig å bli sendt til Ango Ango i Zaire, hvilket nylig skjedde med undertegnede m/flere, i godt selskap med rederiets eget "KGB".

For første gang i vårt sikkert syndige liv satte vi kursen for dette store ukjente; etter rederiets "lykke-ønskninger for reisen, skulle man tro det hele var en ferd til jordens indre, hvilket skulle vise seg å ikke være så langt fra sannheten. Turen gjennom Europa gled alminnelig godt, med den vanlige SAS diskrimineringen av oss sjøfolk, og med landing i Brüssel med et av SABENA's eldre DC-9 maskiner! (SABENA = Such a bloody experience, never again!)



Venting ble det nok av; her i Matadi, hvor agenten glimrer med sitt fravær!

Her fant vårt første møte med Zaire sted, i form av en DC-10 maskin tilhørende det statlige selskap, betjent av folk som tydeligvis har levd et langt liv under Ekvators sol. Falmet var også selve flyet, hvor skitne seter og elendig service gjorde seg gjeldende under hele turen. Overdimensjonerte representanter for lokalbefolkningen, iført hatter, frakker og høyhalsede ullgensere (INNE I FLYET!) så imidlertid ut til å nyte det hele, etter å ha spart til denne reisen gjennom et langt liv, sannsynligvis etter å ha arbeidet som oppvaskhjelp i en eller annen europeisk restaurant!



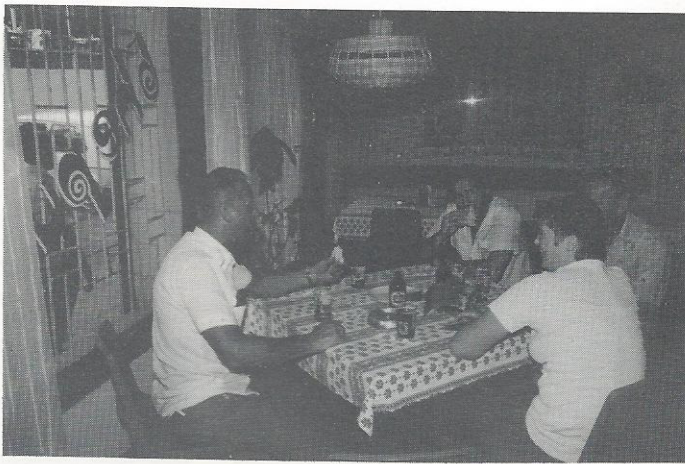
Endelig kom agentbil; ikke særlig komfortabelt for 7 personer, stuert sammen som kveg bak i varekassen!

Etter et par timer i luften kunne "høvding" Bakke endelig motta sin først skotske, og vi fulgte villig hans eksempel! Selv SAS kan skryte av å yde bedre service, og det skulle ikke si så lite. Merkelig nok falt vi ikke ned, men landet forbausende bra i rute på flyplassen i Kinshasa, hvor vi var forberedt på vanskeligheter med innklareringen. Men gikk denne godt, så var det heller verre hva innkvarteringen gjaldt; det skulle bli lange og mange timer i en overopphetet agentbil før vi endelig fant en tilfredsstillende løsning på overnattingsproblemet. Tre hoteller ble "vraket", to på grunn av standard, og det tredje fordi man skulle losjeres på dobbeltrom. Siden Bakke ikke er av typen som går til køys første kvelden med ukjente folk, endte vi vår etterhvert så plagsomme ferd på Hotel Inter-Continental, hvor vi allerede morgenen etter ble hentet ved 6-tiden for vidrebefordring til Matadi. Mens vi la bak oss hotellet med Heineken til 46 kroner flasken, rettet vi blikket mot ukjent sted for Gud vet hvilken gang i løpet av et par døgn.

Bussturen var langt fra så komfortabel som redskapen kan gi inntrykk av!

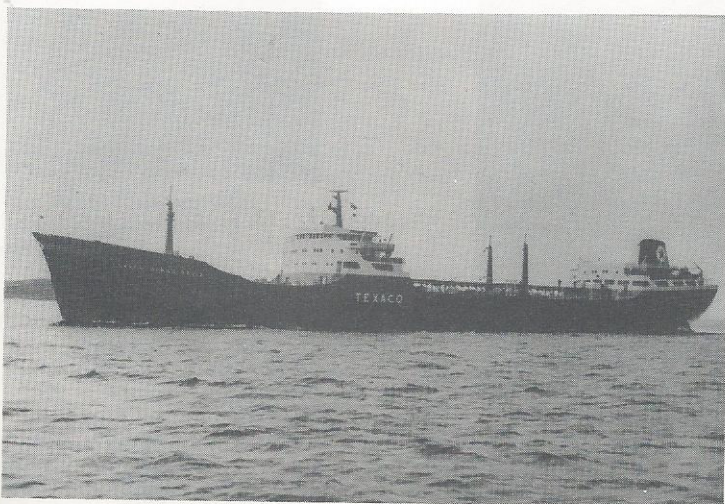


Det ble buss-
tur "de luxe",
med 6 timers
kjøring gjennom
35 mil med tørr
sand og tørre
struper. KGB-
agent Abraham-
sen inntok
frokosten på
første stopp i
form av en
banan og en
flaske øl, og
så ut til å
være fornøyd
med det. Vel
fremme skulle
siste etappe
foretas med en
heller ukomfor-
tabel kjøre-
doning stilt
til rådighet av
stedets agent,
men vi ble da



"Høvding" Bakke, Veritas.rep. Midthus, rep. Isaksen og
kokk Eidnes inntar frokost i Matadi; fersk loff og øl!

omsider innkvartert på Hotel Metropole, hvor vi etter nok en gang å la
Bakke fremlegge sitt syn på dette med å gå til køys med fremmede første
natten, fikk tildelt den etterlengtede køye på enkeltrom. Etter tre døgn
her, sluttet vi enstemmig opp om Abrahamsens ord, da vi endelig skulle gå
ombord i "SKANDINAVIA": "Jeg har aldri noengang vært så glad for å møte han
Otto (Brath) igjen"!



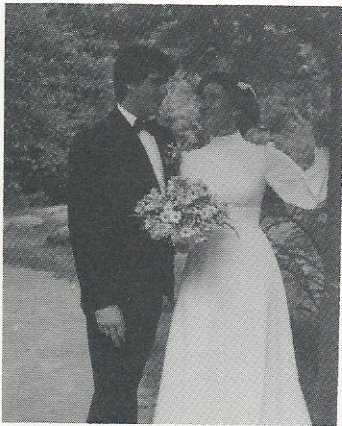
Vi GRATULERER....



Eli og Harald Rossetvik
24. oktober 1981



Reidun og Frank Mossing
27. juni 1981



Unni og Günter Heine
22. august 1981

JUBILANTER



25 år	Pumpemann Henrik Grøtting	12. november
20 år	Maskinsjef Einar Johnsen	5. oktober
15 år	Kaptein Alf Stølann	9. juni
10 år	Messepike Ella Esp	26. august
	Reparatør Mihaly Peter	20. september
	Motormann Herman Reyes	27. september
	Matros Wilson Paul	27. september

Vi beklager trykkfeil i nr. 2/1981 under 10 års jubilarer. Jubilarer oppført den 25. juni skulle selvsagt være:

Maskinsjef Thor Røstad



KURSDELTAGELSE 1981



BRANNVERN

Overstyrmann	Lien, Steinar	09.02.-13.02.81
Pumpemann	Aune, Sverre	23.02.-27.02.81
Kokk	Stensbøl, Johnny	11.05.-15.05.81

HAVARIKURS - Stavanger

Arbeidsleder	Østvang, John	19.01.-23.01.81
Maskinsjef	Aicher, John	16.03.-20.03.81
"	Schefte, Andreas	16.03.-20.03.81
Kokk	Eidnes, Britt	01.06.-05.06.81
Arbeidsleder	Svendsen, Torgeir	17.08.-21.08.81

SKADEBEHANDLING - ICE-METODEN

Overstyrmann	Brandal, Morten	04.03.-06.03.81
Stuert	Vee, Johannes	04.03.-06.03.81
Kaptein	Flø, Svein	20.05.-22.05.81
Overstyrmann	Dyb, Ivar	30.09.-02.10.81
"	Lien, Steinar	02.12.-04.12.81

VERNE- OG MILJØARBEID - Oslo

Maskinsjef	Simonsen, Sverre	23.02.-27.02.81
Radiooffiser	Ottesen, Wenche	23.02.-27.02.81
Matros	Fallang, Per	23.02.-27.02.81
Arbeidsleder	Bårdsen, Aksel	30.03.-03.04.81
Stuert	Gjønvik, Svein	30.03.-03.04.81
Smører	Hansen, Yngvar	30.03.-03.04.81
Matros	Vaagan, Olav	30.03.-03.04.81
"	Aas, Astor	04.05.-08.05.81
"	Stefansson, Kristjan	01.06.-05.06.81
Kokk	Jørgensen, Jan Erik	28.09.-02.10.81
Overstyrmann	Jarnes, Asbjørn	23.11.-27.11.81
1. styrmann	Baade, Jarle	23.11.-27.11.81
1. maskinist	Olsen, Nils H.	23.11.-27.11.81

MASKINSIMULATOR - La Guardia

Maskinsjef	Wetlesen, Erling	11.05.-15.05.81
"	Abrahamsen, Bjørge	07.12.-11.12.81

NAV. SIMULATOR - La Guardia

Overstyrmann	Brandal, Morten	30.03.-03.04.81
"	Dyb, Ivar	18.05.-22.05.81
"	Lien, Steinar	03.08.-07.08.81
"	Hovd, Armand	14.09.-18.09.81
Kaptein	Bakke, Idar	29.11.-04.12.81

AUTRONICA - Trondheim

Elektriker	Andvig, Simon	01.06.-04.06.81
"	Carlsen, Terje	01.06.-04.06.81
"	Jarnes, Geir	22.11.-26.11.81

DATABRIDGE - OPERATØRKURS - Horten

Overstyrmann	Grimstad, Arve	16.02. 19.02.81
--------------	----------------	-----------------

DRIFT AV DIESELMOTORANLEGG - Trondheim

Maskinsjef	Johnsen, Einar	09.02.-13.02.81
"	Nodeland, Bjarne	23.03.-27.03.81
"	Størdal, Øivind	19.10.-23.10.81
"	Pedersen, Rasmus	16.11.-20.11.81
"	Schefte, Andreas	16.11.-20.11.81
"	Tørum, Bjørn	16.11.-20.11.81
2. maskinist	Follestad, Sverre	16.11.-20.11.81

ENGINEERS SEMINAR - Oslo

Maskinsjef	Abrahamsen, Bjørge	26.08.-27.08.81
"	Aicher, John	26.08.-27.08.81
"	Engeli, Gunnar	26.08.-27.08.81
"	Strandelid, Torkel	26.08.-27.08.81
"	Sørø, Bjørn	26.08.-27.08.81
"	Tørum, Bjørn	26.08.-27.08.81
"	Wetlesen, Erling	26.08.-27.08.81
"	Schefte, Andreas	26.08.-27.08.81
1. maskinist	Heine, Günter	26.08.-27.08.81

FRANK MOHN - Bergen

1. maskinist	Frøitland, Kjell	02.09.-03.09.81
2. maskinist	Grande, Roald	08.09.-09.09.81
Reparatør/pumpem.	Røstad, Odd H.	08.09.-09.09.81

GRUNNLEGGENDE SIKKERHETSKURS - SHVS/Haugesund

1. maskinist	Wiggen, Jan	27.04.-08.05.81
--------------	-------------	-----------------

NYERE KJEMIKALKURS - Bergen

Verstyrer	Jarnes, Asbjørn	16.03.-10.04.81
-----------	-----------------	-----------------

ORIENTERING SMØREOLJER - Oslo

Maskinsjef	Aicher, John	23.03.81
------------	--------------	----------

PNEUMATISK-REGULERING - STI

Maskinist	Olsen, Nils H.	16.03.-27.03.81
-----------	----------------	-----------------

DIOSERVICE I - Oslo

Diagnostiserte	Heine, Unni	07.09.-18.09.81
"	Åndheim, Tone	07.09.-18.09.81
"	Kjæraas, Lisbeth	02.11.-13.11.81

DIOSERVICE II - Oslo

Diagnostiserte	Åndheim, Tone	30.11.-11.12.81
----------------	---------------	-----------------

SEMINAR STYRING AV VERKSTEDOPPHOLD - Sanderstølen

Veileder	Meisland, Louis	08.11.-13.11.81
Maskinsjef	Røstad, Thor	08.11.-13.11.81
Maskinist	Frøitland, Kjell	13.12.-18.12.81

SEMINAR-KURS

Maskinsjef	Abrahamsen, Bjørge	08.04.81
"	Aicher, John	08.04.81
"	Nodeland, Bjarne	08.04.81
"	Fjell, Helge	29.01.-30.01.81
"	Pedersen, Rasmus	29.01.-30.01.81
"	Strandelid, Torkel	29.01.-30.01.81

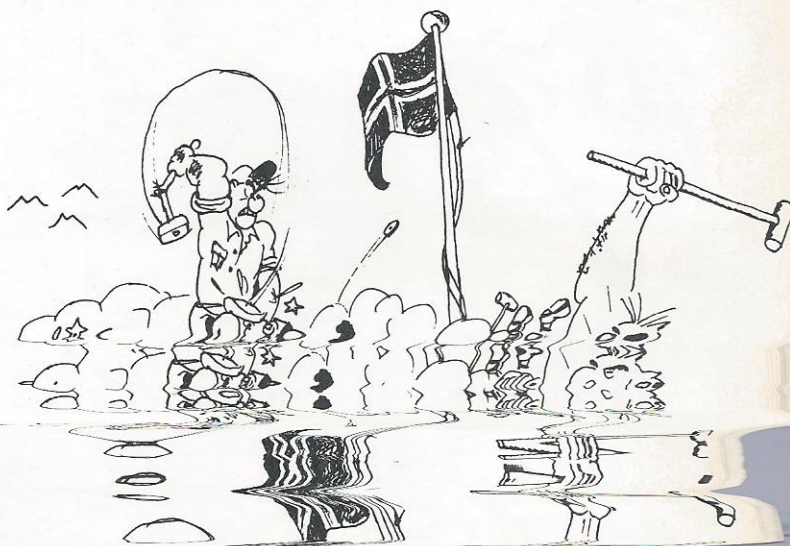
SEMINAR-KURS - Winterthur

Maskinist	Baastad, Steinar	16.02.-27.02.81
"	Frøitland, Kjell	16.02.-27.02.81
"	Nøtsund, Olav	16.02.-27.02.81

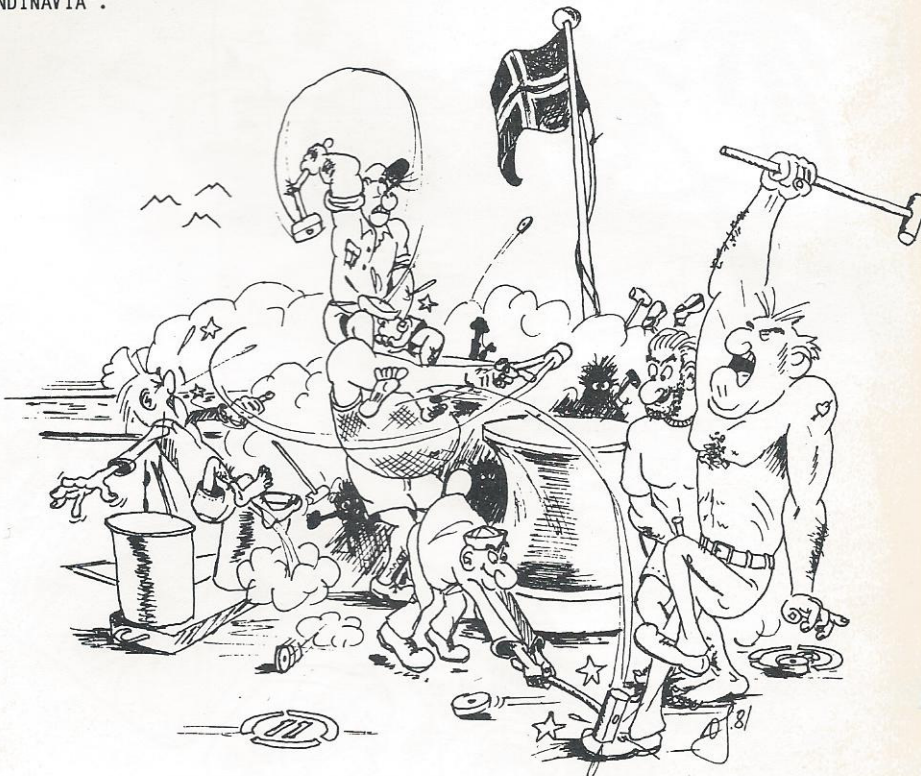
SEMINAR-KURS - Unitor

Maskinist	Moan, Asbjørn	22.03.-03.04.81
Operatør/pumpem.	Røstad, Odd H.	09.03.-13.03.81
Operatør	Ulvang, Leif	18.05.-29.05.81
Operatør/rep.	Pettersen, Tom J.	10.08.-28.08.81
Operatør	Alfredsen, Arvid	17.08.-28.08.81

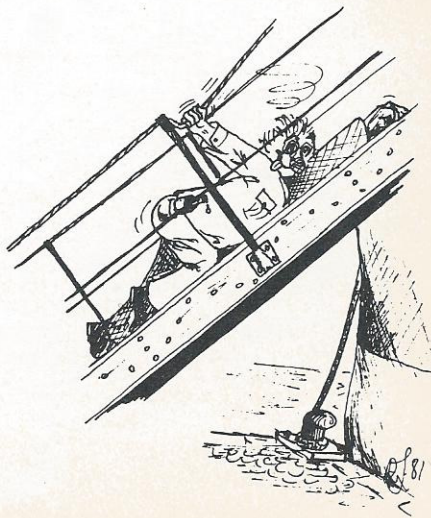
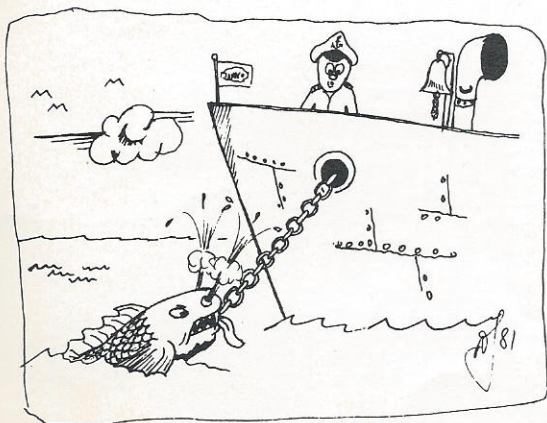
Vi har mottatt følgende tegninger fra Vidar Jensen, M/T "TEXACO SKANDINAVIA".

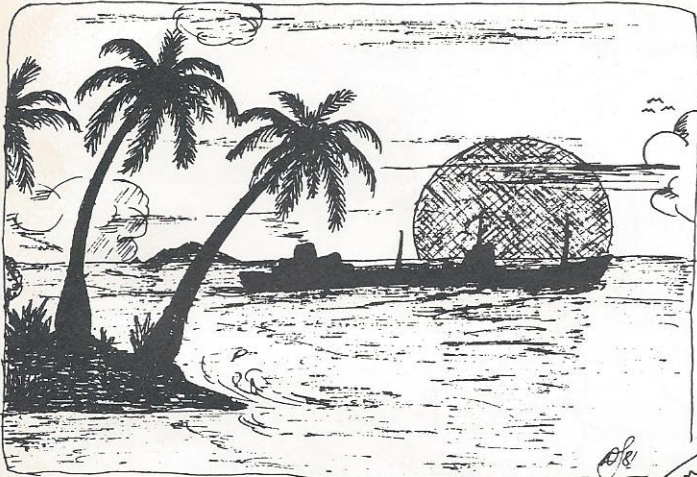


Vi har mottatt følgende tegninger fra Vidar Jensen, M/T "TEXACO SKANDINAVIA".



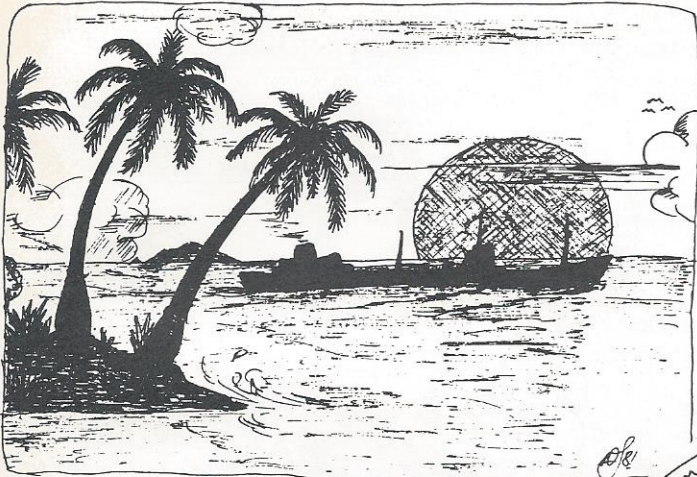
"Dekkgjengen" underholder seg med litt golf på fritida.





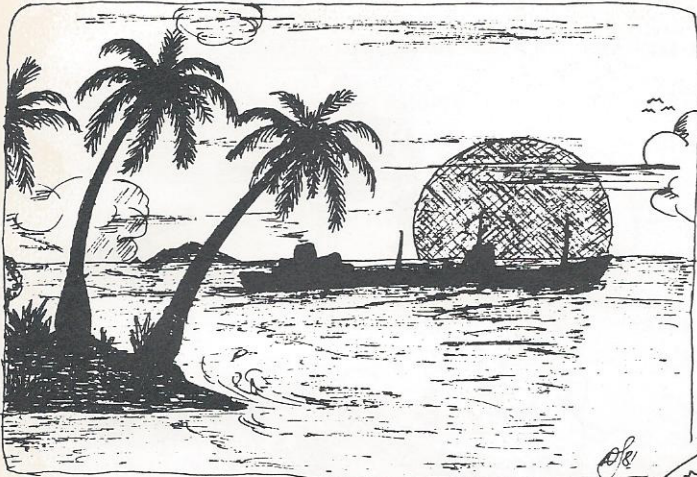
M/T "TEXACO SKANDINAVIA" på "Afrika-cruis"



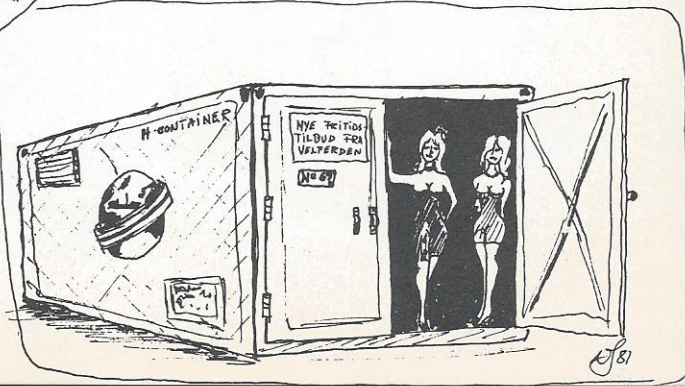


M/T "TEXACO SKANDINAVIA" på "Afrika-cruis"



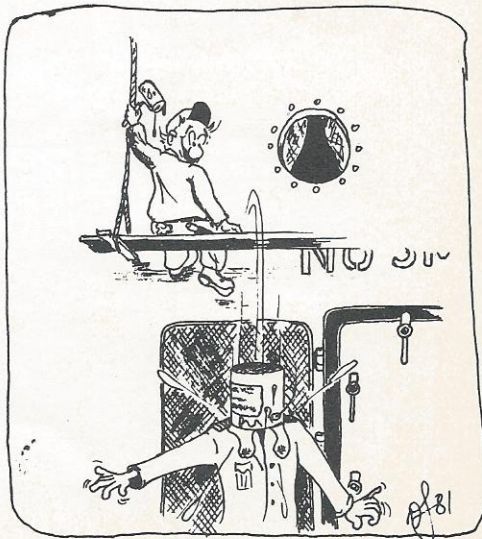
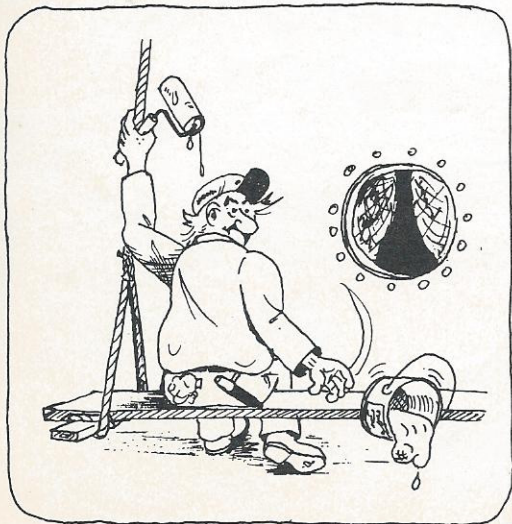


M/T "TEXACO SKANDINAVIA" på "Afrika-cruis"





Løsning på problemet med proviantering.

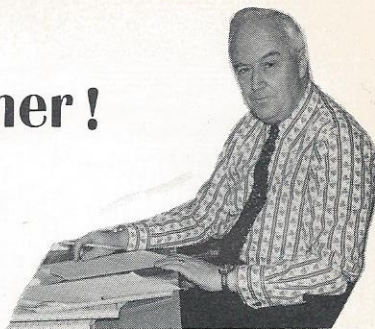


He'll i Uhe'll! (?)

Båtenes posisjoner!

Av Loyd Granlund

T/T "TEXACO AMSTERDAM"



passerte Dubai 27.5 med kurs for Ras Tanura. Etter 2 døgns lasting, ble kursen satt for lossehavnene i Middelhavet - nemlig Port de Bouc (Marseilles), Fuimicino (Roma), Genoa. Neste lastereise begynte i Sidi Kerir (Alexandria) den 6.8, og denne gangen for de Nord Europeiske havner Pembroke og Brunsbüttel. Etter et kortere verkstedopphold i Brest, ble det igjen en ny reise fra Sidi Kerir til Europort med ankomst der den 11.10, og Brunsbüttel 19.10. Etter mye om og men, med ankring i Bonny (Nigeria), kom så den endelige ordre om full fart til Ras Tanura, hvor vi venter skipet ca. 7.12.

M/T "TEXACO BALTIC"

fikk i perioden april/juli stifte bekjentskap med havner i Vest Afrika og Syd-Amerika. Om disse, for oss sjeldne opplevelser, viser vi til telegrafist Eliassens artikkel i forrige nummer. Etter disse tropiske opplevelser gikk turen for Trinidad til Brofjorden og Ghent, hvor lossingen var ferdig 2.8. Etter et kort opphold med bunnskrubbing i Rotterdam, gikk ferden til Sarroch (Sardinia) med last for Jeddah (Saudi Arabia) inne i Rødehavet, hvor det ble et opphold fra 20.8 til 31.8. Etter et par korte reiser fra Bahrain til Jebelali (Dubai), fra Bahrain til Somaliakysten og igjen Bahrain - Jebelali, finner vi "BALTIC" igjen i Bahrain den 26.10, hvor kursen settes mot Australia med last for Newcastle og Botany Bay. Idag, 20.11, ringte kaptein Flø, de lå oppankret utenfor Botany Bay - alt var vel ombord.

T/T "TEXACO BELGIUM"

har også i denne perioden fulgt sitt tradisjonelle fartsmønster med lasting Trinidad, Port Arthur, New Orleans, Houston og lossing Porto Torres (Sardinia), Terneuzen og Rotterdam. Vi finner henne på et slikt "cruise" fra Trinidad 8.5 med utlossing Europa 26.6, og nytt "cruise" i omtrent samme farvann med nytt anløp Terneuzen 25.8. Verkstedoppholdet stod nå "for døren", og Amsterdamse Droogdock i Amsterdam, var den gunstigste "bidder" og fikk jobben med å fikse henne opp fra kjeller til loft. Fra verkstedet seilte hun 25.9 tilbake til sin vante jobb i Port Arthur og Trinidad, med last for Porto Torres 17.11, Terneuzen ca. 24.11 og Rotterdam 27.11. Det forundrer oss ikke om hun er tilbake i Mexicogulfen når dette leses.

M/T "TEXACO BERGEN"

var ferdig lastet i Le Havre den 10.4, og lossehavn ble Eastham (Liverpool). Neste seilingsordre lød den 23.4, lasting Milford Haven og lossing i Mongstad nord for Bergen. "TEXACO BERGEN" seilte fra Mongstad 29.4 med kurs for Brofjorden. Nok engang Eastham via Pentland, ankomst 4.5. Stadig videre, neste last hentet man i Pembroke for Brunsbüttel for lossing - lasting, også for Eastham. Etter avgang fra Eastham 18.5, seilte skipet igjen med laster fra Pembroke, først til Whitegate, dernest til Eastham igjen, og så på nytt til Whitegate. Så ble Donges avlagt et besøk, hvor skipet hentet en last bestemt for Dublin. Den 3.6 kom ordren om å seile til Europort for der å laste crude olje fra stort tankskip, og gå ut fra kai og ligge som flytende lager. Den 12.6 pumpet skipet lasten iland igjen, og seilte til Hook van Holland for å ankre i påvente av videre ordre. Vi er nå kommet frem til juni måned og Brofjorden blir hyppig besøkt for lasting til Sundsvall - København - Aalborg og selvfølgelig Eastham. En liten tur ble foretatt Pembroke - Antwerpen og likeledes Le Havre - Eastham. En liten avveksling til Lisboa, og så tilbake til Liverpoolområdet. Først i september ble det en ny liten vri med Gibraltar og Madeira (havn Funchal) som bestemmelsessteder. Gleden i Middelhavet ble ikke lang - turene i høst har vært de ordinære med et lite verkstedopphold i Vlissingen, grunnet lekkasje i propellhylsen. Når dette skrives, 20.11, ventes skipet nok engang til Eastham.

M/T "TEXACO BOGOTA"

var utlosset i Conakry 22.4, og returnerte straks til Trinidad for å laste for Las Minas for lossing og lasting for New York, med lossing den 26.5. Neste tur Trinidad for Port au Princ, Haiti. Etter denne korte reisen, kom ordre 18.6 om å fortsette til Puerto Miranda i Maracaibo-bukten, for å ta med en last 24.6 til anlegget i Port Neches. Den 3.7 var "TEXACO BOGOTA" igjen ute i salt sjø og hadde kurs mot Trinidad, for å laste for Fond Mombin, Haiti. Neste last fra Trinidad ble ført til New York. Her var skipet utlosset 31.7 med kurs for Trinidad. Den 16.8 dokket "TEXACO BOGOTA" langs skutesiden på supertankeren "Hamlet" for å laste for to turer til Las Minas. I begynnelsen av september seilte skipet til Puerto Miranda for å laste for Port Neches. Verkstedshjelp var nå nødvendig for permanent reparasjon av sprekkene i skutesiden, og dette ble gjort på Cruacao. Samtidig benyttet vi anledningen til å få klassifisert babord kjele. Oppholdet ved verkstedet vart 5 døgn, hvoretter nok engang Trinidad med en last til Las Palmas. Hit kom skipet 15.10, og mens losseoperasjonen pågikk, ble skutebunnen skrubbet. Etter anløpet av Las Palmas, seilte skipet over til Conakry for restlossing. Den 26.10 finner vi "TEXACO BOGOTA" i Bonn for lasting for Freetown. Fra denne havn seilte skipet tilbake til Trinidad, for å laste for Conakry igjen. Skipet er ventende dit 22.11.

M/T "TEXACO NORGE"

startet opp sin vårseilas i god tradisjonell stil i Nord Europa, med Brofjorden og Pembroke som lasteplasser. Hvorfor skal ikke gamle vakre

"Norge" også få et Middelhav-cruise, tenke kanskje befrakterne, for i mai gikk turen gjennom Gibraltar til Alexandria (Egypt) for å laste for Teesport. Så gikk det en tid igjen med tradisjonelt fartsmønster, en avstikker til Bordeaux kan nevnes, men først i august ble kjeden brutt, da hun gikk til Vestpils (USSR), for å bringe russisk olje til Stockholm og Luleå. Etter mye venting med dreggen i bunn, startet rutetrafikken igjen i midten av september, og vi hadde gleden av å få besøk av henne i Oslo i begynnelsen av oktober. I resten av perioden frem til idag, har hun viet seg Englishskysten i vold, med hyppige besøk i havner som Immingham, West Thurrock, Canvey, Isle of Grain, for å nevne noen. Et lite verkstedopphold ble nødvendig for å reparere sprekkene i skutesiden, og dette ble gjort i Falmouth i begynnelsen av november. Idag, fortsatt 20.11, ligger hun igjen i Canvey.

M/T "TEXACO OSLO"

som jo er engelsk født, tilbrakte vårparten på Englishskysten. Pembroke var vel nesten skipets "homeport", og det er ikke få anløp "TEXACO OSLO" har der i årets løp. De siste dagene i mai kom så lastereisen mange ønsker seg. Lasting i Brofjorden og lossing Sjursøya, Oslo. Så gikk turen tilbake til Englishskysten, og så over Nordsjøen til Brofjorden. Så ble Brofjorden stadig besøkt, med en avstikker til Brunsbüttel for å ta inn last bestemt for Harstad. "TEXACO OSLO" anløp deretter Amsterdam 9.-12.7 for å hente last for Le Havre. Deretter gikk turen til Sines, Portugal for Milford Haven. Etter mange reiser på Englishskysten, fikk "OSLO" seg en tur i midten av september til Mongstad for Gøteborg. Brofjorden hadde nå "TEXACO OSLO" på sitt program, med mange lastereiser i første halvdel av oktober, bl.a. en reise Brofjorden til Sjursøya, Oslo. Når dette skrives ligger "OSLO" i Brunsbüttel for å laste for gamle Norge, nemlig Larkollen (Moss), Lura (Stavanger) og Harstad.

M/T "TEXACO SKANDINAVIA"

seiler stadig i West Indien og anløper så og si regelmessig mange av de havner hvor også de norske cruiseskipene har sine regelmessige anløp. Texaco Tankers lesere vil ha lest om cruisefølelsen blant besetningsmedlemmene, kanskje en bedre følelse enn gjennom brosjyrer fra reisebyråene. San Fernando og Point-a-Pierre på Trinidad er stedene hvor Texacos produkter fremstilles og utskipes, og de forskjellige lastepartier ombord losses i Port au Princ (Haiti), St. Thomas (Virgin Island), Guayanilla og San Juan (begge Puerto Rico). Ikke misforstå, det er ikke bare cruise i Caribbean hun driver. Nei, Toronto (Canada) får også besøk, hvor hun tømmer på land tonnevis av smøreolje -riktig snadder for dette landet. "TEXACO SKANDINAVIA" seilte fra Toronto på vår frihetsdag og fortøyde på Trinidad 10 døgn senere, nå for å hente en last som skulle til Port au Prince, Grand Cayman, Puerto Cortes og Barranquilla (Colombia). Mye venting ble det på forsommeren, men det var det vanlige fartsmønsteret som ble benyttet. Andre havner som ikke er nevnt ovenfor som f.eks. Puerto Barrios, ble besøkt. Med alle de lange periodene til ankers i påvente av laster i den senere tiden, ble også dette skipets undervannsskrog nok så begrodd, og man benyttet anledningen i august til å anløpe Aruba for skrubbing av skutebunnen. Dette stod ikke lenge på, men det har vist seg å

være meget effektivt. Men så skulle man også her få en avveksling. Den 6.9 startet man ny lastning av produkter som skulle over Atlanteren til Pointe Noire og Ango Ango. Skipet kom frem 28.9, men måtte vente ca. 9 døgn på lossekai i Pointe Noire. Anløpet av Ango Ango gikk greiere, selv om man måtte seile langt opp floden, som tidligere het Kongo, og så ned igjen, før man igjen kom ut i salt sjø. Den 24.10 ligger så skipet igjen ved lastekai på Trinidad for denne gang å laste for Puerto Cortes og Las Minas. Som en sjeldenhet lastet "TEXACO SKANDINAVIA" på Curacao en last bestemt for Trinidad, hvor det så først ble lossing, dernest lasting for San Juan og Guayanilla. Nå, den 18.11 ligger skipet igjen lasteklart på Trinidad, og så er det bare å se hvor nye lasteordre bringer skip og besetning.

M/T "TEXACO STOCKHOLM"

begynte sin vane tro også vårseilingen (april = vår) med lasting vekselvis i Brofjorden og Brunsbüttel, med lossehavner bl.a. Blexen, Fredericia, Halmstad, Dagenham, København og Aalborg. Periodisk dokking var forestående, og denne fant sted i Fredrikshavn, 9 dagers opphold, og klar for tjeneste igjen 15. mai med last fra Wilhelmshaven til Rotterdam. Så kom en Pembroke - Englandskyst-periode med avstikker til Le Havre 23.6 for Lisboa og til Algir for lasting til Amsterdam, ankomst 10.7. Frem til slutten av august finner vi henne i godt tradisjonelt mønster med mye ankring, venting på ordrer og venting på last. En liten forandring kom 30.8. Neste last skulle hentes i Klaipeda, USSR, men først bunkring i Brofjorden. Russerlasten ble losset i Le Havre. Dette ble en ensom svale og resten av året er gått med til de tradisjonelle reiser i Nord England fra Pembroke og Brofjorden i god gammel stil. I slutten av oktober fikk hun en avstikker med last fra Rotterdam til Cordemais i Frankrike (nær Nantes), og når dette skrives er hun i Dublin og har i mellomtiden hatt med last fra Brest. Quo Vadis - "TEXACO STOCKHOLM" - hvem vet.





P : Permittert

D : Disponert

SK: Skole

F : Ferie

M : Militæret

K : Kontoret

S : Syk

AJOUR PR. 20.II.1981

KAPTEIN
OVERSTYRMANN
OVERSTYRMANN
1. STYRMANN
RADIOOFFISER
ARBEIDSLÉDER
MATROS
MATROS
MATROS
MATROS
MATROS
LETTMATROS
LETTMATROS
MASKINSJEF
1. MASKINIST
2. MASKINIST
2. MASKINIST
2. MASKINIST
ELEKTRIKER
ELEKTRIKERASSISTENT
REPARATØR I
REPARATØR I
PUMPEMANN
FYRBØTER
FYRBØTER
FYRBØTER
FYRBØTER
MOTORMANNASP.
SMØRER
STUERT
1. KOKK
PIKE
PIKE
PIKE
PIKE
HJELPEMANN

T/T "TEXACO AMSTERDAM"
LEVX

LIA, Arne
HENRIKSEN, Thorvald
SAGEBAKKEN, Terje
PEDERSEN, Roger
LANGEBO, Åge
BYSTØL, Anders
SVORSTØL, Kjell Steinar
BRUNES, Steinar
SEPPENEN, Jan
GONCALVES, Gregorio A.
TAGKUS, Ahmet
JENSEN, Harry W. R.
SKAMFER, Ståle
WETLESEN, Erling
SUNDET, Asle
RØSSUM, Bent M.
ANTONSEN, Kjell S.
HELLE, Olav
SVEEN, Arne
SKEVIK, Henry
SOARES FREDERICO, Jose
ÅIJALÄ, Pentti Juhani
SØRENSEN, Sigmund
GULBRANDSEN, Terje
JACOBSEN, Tom Chr.
MAYO CAAMANO, Manuel
AGEITOS GOMEZ, Juan
MINDT, Jonny
FORSJØRD, Hans E.
STENSØL, Johnny
ERDAL, Atle
ANTONSEN, Gerd
EIKESETH, Anne
GULBRANDSEN, Alfild
VASQUES, Eulogio Conzales

M/T "TEXACO BALTIC"
LDSF

T/T "TEXACO BELGIUM"
JXZP

M/T "TEXACO BERGEN"
LEMP

M/T "TEXACO BOGOTA"
JXHS

KAPTEIN
OVERSTYRMANN
1. STYRMANN
1. STYRMANN
2. STYRMANN
RADIOOFFISER
ARBEIDSLÉDER
TØMMERMANN
MATROS
MATROS
MATROS
MATROS
LETTMATROS
LETTMATROS
LETTMATROS
SJØASP/MATROSASP.
MASKINSJEF
1. MASKINIST
2. MASKINIST
2. MASKINIST
MASKINASSISTENT
ELEKTRIKER
ELEKTRIKER
ELEKTRIKERASSIST.
REPARATØR
REPARATØR I
PUMPEMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
FYRBØTER/MOTORMANN
MOTORMANNASP.
SMØRER
SMØRER
STUERT
1. KOKK
KOKKASPIRANT
PIKE
PIKE
PIKE
HJELPEMANN

FLØ, Svein
DYB, Ivar Arne
BRANDAL, Morten

BILICZ, Arne
STØA, Gunn L.
OLSEN, Per

STEFANSSON, Kristjan
PENGNUM, Pinichsuk
PETTERSEN, Kjell

HUSEBY, Rune

EILERTSEN, Inge
NODELAND, Trond A.
SØRØ, Bjørn
DITTMANN, Trygve
GRØV, Erling

ERSLAND, Leiv

ALFREDSEN, Arvid
NORDMO, Magnus J.
PUGA, Francisco
KOHALMI, Ference

BJERKNES, Tore Isak

FORSJØRD, Arne O.
JØRGENSEN, Jan Eirik
SKANSAR, Leif Erik
FORSJØRD, Aud
BREIVIK, Kari

FOSSMO, Willy
SOLBERG, Odd Egil
BREKKE, Ragnar
DANIELSEN, Jan Inge

HEINE, Unni
ALTØ, Peder
HØYLAND, Bjarne
HAGLEY, Stanley
STOKNES, Odd
VILLANUEVA, Rodolfo M.

DIAS, Felix

KJØNØ, Robert
SVANES, Bjarne
HEINE, Günter
WESTAD, Torleif
OHLESEN, Finn Egil

OLSEN, Odd
ASP, Arne
BJØNTEGARD, Trond
ERIKSEN, Bøggild

GRØTTING, Henrik
JOHNSEN, Roald
MININO, Francisco
EVENSEN, Tor
HULT, Tor

GRIMSTAD, Bjørn Olav
EDVINSEN, Stig
MARTIN, Geir
JOHNSEN, Torild
PAULSEN, Irene
FONN, Bjørg

JOHANSEN, Kjell
RAFAELSEN, Idar
ELVEVOLD, Ottar
GUSTAVSEN, Kåre

HANSEN, Jan P.
LIEN, Palmar

HOVLAND, Heine
MENDES, Satiro
RODRIGUES, Washington

NORMANN, Magnus
GULLHAV, Tom

NODELAND, Bjarne
PALCIOS, Oscar C.
GRANDE, Roald

ANDVIG, Simon

RØSTAD, Odd

JOHANNESSEN, Adolf
PEDERSEN, Tore

HÜBERTS, Jan
ARNESEN, Kaare
ROEL, Audun
ØVERKIL, Dagfinn
HØIVAAG, Bernt T.
JENSSEN, Liv
RAFAELSEN, Edith

EINVIK, Sverre
SØBSTAD, Einar
HOLDEN, Arne Kr.

SIVERTSEN, Harald
OTTESEN, Wenche
OLSEN, Oddvar

JOHANSEN, Sten
PAUL, Wilson
FALLANG, Per
OROZCO, Jose
FAGERMO, Fred

LUND, Manfred
HAREIDE, Einar
BENDIKSEN, Bård

RASMUSSEN, Gunnar
RISHOLM, John

PETER, Mihaly

OLSEN, Ragnar
FERNANDES, Serafim
LOTHE, Roif
NAZARENO, Abraham

HALSE, Ingemund
GRANEGGEN, Svein

OLSEN, Joan
LYNGVÆR, Bjørg

TCHORZ, Rainer

	M/T "TEXACO NORGE" LCWN	M/T "TEXACO OSLO" JXLA	M/T "TEXACO SKANDINAVIA" LEID	M/T "TEXACO STOCKHOLM" LGBR
KAPTEIN	GJERDE, Georg	STØLANN, Alf	BRATH, Otto	SVANTESON, Thomas
OVERSTYRMANN	HELBORG, Knut	LIEN, Steinar	SKARVÅG, Torbjørn	PAULSEN, Willy
1. STYRMANN	JOHANSEN, Jon A.	HUSVEGG, Erik	SKJØNSFJELL, John	CARELAND, Martin R.
2. STYRMANN	BJELLAND, Hjalmar	ASP, Leonard	TALBERG, Mindor	BØE, Roar
RADIOOFFISER	SOLBERG, Hallgeir	NILSEN GRØNVOLD, Gro	WINDING, Karen	SETHER, Torbjørn
ARBEIDSLIEDER	KRISTIANSEN, Ivar	SØRENSEN, Harald J.	SVENDSEN, Torgeir	MARTINSEN, Kåre
ARBEIDSLIEDER			GRØSLAND, Bjørn	
MATROS	POUSADA DE LA TORRE, J.	WALKER, Fredrick	GEY QUINTANS, Manuel	BARTH, Hans
MATROS	NORHAGEN, Kjell	BUCETA, Juan	CALVAHAL, Jesus	JOHNSEN, Oddmund
MATROS	STADSGY, Tronn	RANHEIM, Remy	INGEBRIGTSEN, Harald	BENDIKSEN, Bobby
MATROS	KRISTIANSEN, Rolf Vidar	SVENDSEN, Fridtjof	WILLIAMS, Lennard	
LETTMATROS		ANDREASSEN, Ole	HANSEN, Bjørn Erik	BARANE, Jens Ivar
MATROSASP	JOHANNESSEN, Geir Åge			MATHISEN, Ørjan
MASKINSJEF	STØRDAL, Øivind	RØSTAD, Thor	SIMONSEN, Sverre	AICHER, John R.
1. MASKINIST	JOHANSEN, Odd	JOHANNESSEN, Johannes	SØRVIK, Dagfinn	NØTSUND, Olav
2. MASKINIST	FREDRIKSEN, Svein		HOLST, Odd Johan	FRØITLAND, Kjell
2. MASKINIST			SKOGHEIM, Bjørn	
MASKINASSISTENT	SKATLAND, Karl	HUSTAD, Viktor		
MASKINASSISTENT		VOLVIK, Jan Erik		
ELEKTRIKER	HANSEN, Hans	GUNDERSEN, Tor	ANDRESEN, Jan Tore	HARNES, Eldar
REPARATØR	HØGERNES, Odd	TEVELDAL, John	ULYANG, Leif	MIDLID, Karl
REPARATØR I			ISAKSEN, Jens	
PUMPEMANN	NILSEN, Torbjørn	HANSEN, Arne	RØNNE, Johan	SKJELBRED, Roger
MOTORMANN	CASANOVA, Enrique	MYRAN, Dagfinn	ISAKSEN, Steinar	VALAAS, Lars
MOTORMANN	GJUV, Raymond	EDVARDSEN, Randor	FAHRE, Ragnar	
MOTORMANN	EIDNES, Jan Helge	DOMINGUES, Jose R.	GROVASBAKK, Sture	
MOTORMANN			JOHANNESSEN, Morten	
SMØRER	NYBØ, Arild	JOHANSEN, Reidar	LIE, Arne Robert	BORGE, Knut
SMØRER			OLSEN, Terje	
SJØASPIRANT				MYRAN, Tor
STUERT	DALBY, Pål	LYNGE, Lars	PETTERSEN, Nils	VEE, Johannes
KOKK	PEDERSEN, Jan A.	BERNHOF, Albrigt	EIDNES, Britt Marit	JACOBSEN, Per Bjørndal
KOKKASPIRANT				JOHANNESSEN, Jarle
PIKE	HERMANSETER, Eva	KVAMME, Nora	OLSEN, Ragnhild	HAUGEN, Else Marie
PIKE	GJERTSEN, Gunn Berit	SUNDE, Id	PETTERSEN, Åse	OLSEN, Nina Merete
PIKE			AUNE, Toril	
HJELPEMANN	ANDERSEN, Sverre N.	KRISTIANSEN, Reidar		

FOLK I LAND

KAPTEINER

BRANDAL, Petter (D)
BAKKE, Ivar (TSAT)
BROX, John (D)
HOLT, Jonas (D)
HORSÆNG, Rindulf (D)
KONNESTAD, Yngvar (S)
MEISLAND, Louis (D)
PEDERSEN, Tore (D)
SANNERØD, Frank (D)
HANSEN, Helge (D)
VIK, Sverre (F)

OVERSTYRMENN

AURSTAD, Dag Astor (F)
APOLD, Oddvar (D)
JARNES, Asbjørn (D)
RØED, Bernhard (K)
SANDVIK, Norodd (D)
HOVD, Armand (D)
MØRKESDAL, Roald (D)

1. STYRMENN

ALEXANDERSEN, Øivind (SK)
BAADE, Jarle (D)
FURSETH, Jarle (F)
JENSEN, Bjørnar (F)
JENSEN, Vidar (D)
SEM, Dag (SK)
TØSSE, Magne (F)
FRAMMARSVIK, Helge (D)
HAUGEN, Helge Pareli (F)

2. STYRMENN

DANIELSEN, Per (M)
KARLSEN, Magnar (SK)
KLEMETSEN, Jan Sverre (D)
TARALDSEN, Trond (M)

RADIOOFFISERER

ELIASSEN, Arne (P)
GULBRANDSEN, Per Lasse (F)
JENSEN, Eva M. (F)
KJERAAS, Lisbeth (D)
LØGREID, Helene (F)
ÅNDHEIM, Tone (D)
WALLIN, Rune (D)

MASKINSJEFER

AAS, Astor (D)
ABRAHAMSEN, Bjørge (TSAT)
BORGENSEN, Hans (P)
JOHNSEN, Einar (D)
ENGELI, Gunnar (D)
OPPHAUG, Trond (P)
PEDERSEN, Rasmus (D)
TØRUM, Bjørn (D)
STRANDELID, Torkel (D)
SCHEFTE, Andreas (D)
FJELL, Helge (D)

1. MASKINISTER

BAASTAD, Steinar (D)
HAUGEN, Dagfinn (D)
OLSEN, Nils (D)
STEINBRU, Kåre (SK)
HALVORSEN, Steinar (D)

2. MASKINISTER

CARELAND, Lars (P)
FOLLESTAD, Sverre (D)
GAUPSETH, Bjørne (SK)
LEIRVÅG, Dag (SK)
SAND, Pål (SK)
STORLI, Arne (D)
STORNES, Reidar (S)
SULLAND, Thor (F)
AAS, Gunnar (F)
BJEREN, Terje (SK)
BORGE, Haakon (D)

ELEKTRIKERE

BERG, Vidar (P)
HERMANSSON, Ebbe (D)
JENSEN, Wiggo (D)
MOL, Ahmet (D)
NAZARENO, John (D)
JARNES, Geir A. (D)

STUERTER

ELIASSEN, Jack (D)
GRØTTAN, Knut (F)
KJØRSTAD, Bjarne (F)
VEGEL, Ragnar (K)
ROSSMO, Kåre (P)
SMELRØR, Bjørnar (D)
HÅLAND, Kjetil (D)

1. KOKKER

LAURITSEN, Rolf (D)
LYNGSTAD, Stein (F)
OTTERSEN, Einar (D)

ARBEIDSLIEDERE/TØMMERMENN

BÅRSEN, Aksel (D)
MOE, Johannes (F)
RØRSTRØM, Alf (D)
WANGBERG, Finn R. (D)

REPARATØRER

SLOTNES, Odd (SK)

PUMPEMENN

ASPÅS, Harry (F)
HAGEN, Arild (S)
KIMSÅS, Harald (F)
LIA, Øivind (F)
AUNE, Sverre (D)