

A.S.

TEXACO
texaco tanker



NR. 1 1982



INNHold

side	3	Fra Redaksjonen
"	4	Sveiseutstyr
"	6	Korrosjon
"	9	Limerick
"	10	Minicruise med "Texaco Bergen"
"	11	Inmarsat - systemet
"	12	Kjære "Stockholm"
"	13	Ny type motor
"	14	Hobbykonkurransen
"	16	Styrmannssertifikat for telegrafister?
"	17	Forkurs for Maritim Høgskole
"	18	Overlevningsdrakter
"	19	Vern- og Miljø
"	20	Formannsskifte i Maritim Studieorganisasjon
"	21	Rederistyremøte 1982
"	23	Valgresultat
"	24	Refleksjoner etter brannen på "Texaco Oslo"
"	25	"Texaco Skandinavia" - New Look
"	27	Utrenskning
"	28	ICE
"	29	Stenbukken
"	32	Curling
"	35	Reiseskildring fra "The one and only" VLCC
"	36	Ship-Shantyen "Texaco Amsterdam"
"	37	Svømmeknappen "Texaco Amsterdam"
"	40	"Texaco Baltic" på verksted i Singapore
"	42	Saga om Mørkesdal
"	44	Cruise med "Texaco Skandinavia"
"	47	Løsning på oppgaven / Ny oppgave
"	48	In Memoriam
"	49	Vi Gratulerer
"	50	Jubilanter
"	51	Kursdeltagelse 1982
"	52	Båtenes posisjoner
"	56	Svenske Definisjoner
"	57	Sport
"	59	Hvem Seiler Hvor

FRA REDAKSJONEN

Av E. O. Sund

Tidspunktet blir ofte fokusert klarere hver gang vi går fra et år til et annet. I vanskelige tider kan denne fokuseringen sogar gjøre en fristet til å hoppe over et år slik vi gjorde i år 1 f.Kr.f til år 1 e.Kr.f. I år 0 smeltet altså to år sammen til et.

Krisen i internasjonal skipsfart generelt, og i tankfart spesielt, har forsterket seg ytterligere siden årsskiftet. Forbruket av oljeprodukter i verden går fortsatt nedover. Vi får jevnlig informasjon om at raffineriene i USA og Europa planlegger å stenge. Den stadig synkende etterspørsel etter raffinerte produkter samt endringer i tilbuds og etterspørselsmønsteret har gjort dem overflødige. Det er særlig raffinerier som er små eller som har liten fleksibilitet i "produkt mixen" som stenges. Oljeselskapene som står bak disse raffineriene har måttet bokføre tap på opptil 3 milliarder kroner pr. raffineri uten at anleggene noensinne har produsert en dråpe oljeprodukter. Tankmarkedet er som kjent også ømfintlig overfor svingninger i oljeimporten til USA. I januar 1982 sank importen til USA helt ned til 3,6 mill. barrels pr. dag. Dette er en nedgang på 28% fra ifjor eller en halvering siden januar 1980.

Det beregnede overskudd av tanktonnasje er idag større enn noensinne. Når man tar med skip i opplag etc. beregnes overskuddet til over 40% av verdens tankflåte.

En rekke tiltak er i sving både nasjonalt og internasjonalt for å avdempe krisen. Økt opphugging er en mulig løsning. Forskjellige politiske, praktiske og ikke minst kortsiktige økonomiske forhold gjør imidlertid at opphuggingstakten sannsynligvis ikke vil øke noe særlig i de nærmeste år. Kapasitetsmessig ligger opphuggingskapasiteten i verden på ca. 50-60 VLCC'er pr. år. Det vil ta mange år å oppnå ballanse med denne takten.

Den eneste naturlige løsning er at behovet for tonnasje øker tilstrekkelig til å absorbere i alle fall noe av overskuddet. Dette er det ingen utsikter til i dagens marked.

Tålmodighet og tidsperspektiv er nødvendige forutsetninger for å komme oss igjennom krisen vi nå er inne i. Som vi i Texaco Tanker tidligere har vært inne på vil året 1982 stille sterke krav til oss både når det gjelder kreativitet og ikke minst evnen til å samarbeide.



SVEISEUTSTYR

Av E. Fagerholt



NOEN TIPS OM BRUKEN AV GASSVEISEUTSTYRET OMBORD.

Av sikkerhetsmessige grunner bør man alltid være forvisset om at gassveiseutstyret er inntakt og i forsvarlig stand. Man bør ikke glemme at årsaken til mange ulykker kan føres tilbake på uforsvarlig eller ukynndig behandling i bruken av sveiseutstyret.

Det er ikke bare å sette igang med et sveise eller skjærearbeid uten å ta de nødvendige forholdsregler. Tenk deg nøye om før du tenner sveiseflammen.

Ligger forholdene til rette slik at det ikke er fare for antennelse med brann som følger?

Er det påkrevet å ha brannvakt tilstede med brannslukningsutstyr? Dette må vurderes meget omhyggelig.

Er det brennbare væsker eller andre ting som bør fjernes i nærheten av sveisestedet?

Se deg godt om og husk at du som utfører sveisearbeidet har et stort ansvar.

INNSTILLING AV ARBEIDSTRYKK FOR SVEISING OG SKJÆRING

Feil innstilling av arbeidstrykken for sveising og skjæring kan forårsake tilbakeslag i brennerhåndtak og brann i slangene for acetylen og oxygen.

X21 gassveise og skjærestyr ble konstruert i 1960 og benyttes ombord i alle norske skip. Det er av stor betydning for sikkerheten at arbeidstrykkene er riktig innstilt. Arbeidstrykkene må innstilles med håndtaksventilene åpne slik at gassen har fri utstrømming når trykkene justeres.

Arbeidstrykk for sveising:

Acetylen: 0,3 kp.cm²
Oxygen: 0,3 kp.cm²

Arbeidstrykk for skjæring:

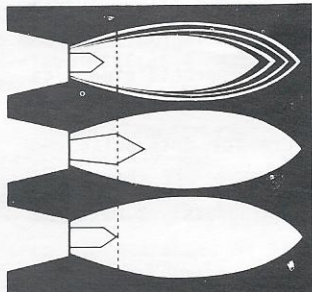
Acetylen: 0,2 kp.cm²
Oxygen: 1,7 kp.cm² og oppover.

Når det gjelder innstilling av arbeidstrykket for skjæring vil et oxygentrykk på 2,0 kp.cm² gi dekning for det meste skjærearbeid ombord.

Som kjent er det vanskelig å lese av trykket på manometeret for oxygen på 0,3 kp. når man skal sveise. En god regel vil da være å innstille trykket

på acetylen først å la utstrømming peke mot håndflaten. Still så trykket fra oxygen mot håndflaten med omtrent tilsvarende trykk. Ved tenning av sveiseflammen åpner man acetylenventilen for fullt og litt på oxygensiden. Ved denne fremgangsmåten vil det aldri oppstå problemer ved tenning av sveiseflammen.

Bløtt stål og lavlegerte stål er lett sveisbare, men man skal være meget påpasselig med innstillingen av sveiseflammen, slik at denne ikke får en uheldig innvirkning på avsettet. Sveiseflammen skal være normal. Såvel acetylenoverskudd som oxygenoverskudd vil gi en dårlig sveis.



Oxygenoverskudd. Sprøtt og brent avsett.

Acetylenoverskudd. Sprøtt og hardt avsett.

Normal flamme. Normalt avsett.

GODT Å VITE:

1. Sett ikke igang med et sveisearbeid før alle forholdsregler er tatt for å gardere seg mot brannfaren.
2. Feil innstilling av arbeidstrykkene for acetylen og oxygen øker risikoen for tilbakeslag og eksplosjon i slangene.
3. La ikke vanlig fett eller olje komme i berøring med gassveiseutstyret. Husk at vanlig fett eller olje + oxygen under trykk = eksplosjon.
4. Kontroller at alle komponenter er tette. Dette kan gjøres ved bruk av såpevann.
5. Ifølge Sjøfartsdirektoratets forskrifter står det bl.a. at det skal ligge en hanske ved sveiseapparatet når det er i bruk. Dette for å kunne kvele en antenne med tilløp til brann.
6. Slinger for acetylen og oxygen bør ikke være over 25 m lange. Dette med sikte på å øke sikkerheten.
7. Slinger bør skiftes ut med nye etter en brukstid på ca. 2 år. Har slangene vært utsatt for mekanisk skade må de skiftes ut omgående.
8. Bruk alltid mørke briller ved sveising og skjæring. La dette være en fast regel.

Fra SKIP har vi sakset følgende:

KORROSJON

Av laboratoriesjef Allan Karlsson, Nyby-Uddeholm.

Unødvendig korrosjon oppstår der man ikke følger gitte retningslinjer vedrørende materialvalg og fremgangsmåte. Lav korrosjonsbestandighet og en dårlig utnyttelse av de kostbare rustfrie materialene er ofte resultatet av forsøk på kostnadsbesparelser ved spesifisering og innkjøp. Man risikerer med andre ord å ødelegge totalavkastningen av en investering fordi man forsøker å spare på feil område.

Avgjørende for et rustfritt stålmaterials korrosjonsbestandighet er selvsagt innholdet av legeringselementer. Andre faktorer av betydning er f.eks. varmebehandling, overflatebeskaffenhet m.v.

Rustfrie materialer - det være seg plater, rør eller stangprodukter, har optimal korrosjonsbestandighet for kvaliteten når de leveres fra produsent. De har med andre ord gjennomgått korrekt varme- og overflatebehandling. Etterfølgende feilbehandling kan imidlertid fort ødelegge disse egenskapene f.eks. feilaktig fremgangsmåte ved sveising.

Sensibilisert

Rustfrie stål leveres som regel bråkjølt fra produsent; etter at oppvarming til 1.050° C kjøles da raskt i luft eller vann. Dette gir en jevn karbonfordeling i stålet. Etterfølgende oppvarming ved f.eks. sveising til området 550-850° C vil gi fare for opphopning av kromkarbider. Man sier at stålet er blitt sensibilisert.

Vedstående figurer forklarer et antall type-begrep og deres årsaker: Fig. 2 og 3 viser mikrobilder av et snitt gjennom de angrepne områdene.

Interkrystallinsk korrosjon er angrep langs korn grensene i stålet. Følsomheten for slike angrep skyldes opphopning av krom-karbider i korn grensene ved bestemte temperaturer. Derved blir nabosonene "kromfattige" og utsettes for et korrosivt miljø, og risikoen for angrep er altså til stede.

Kan forebygges

Slike situasjoner kan forebygges på tre måter: En mulighet er å bruke stål med lavt karboninnhold. Fig. 4 viser karboninnholdets betydning med hensyn til interkrystallinsk korrosjon i et T.T.S.-diagram (tid - temperatur - sensibilitet). Områdene til høyre for linjene for karboninnhold fastsetter de kombinasjoner av tid/temperatur som kan medføre angrep. Den angrepne flate i fig. 1 viste ved analyse et karboninnhold på 0,078%. Et materiale som dette skulle ikke vært brukt, og er som regel heller ikke beregnet for sveising.

Som en andre løsning kan man benytte titan- eller niob-stabiliserte materialer, da disse legeringselementene binder karbon lettere enn hva tilfellet er med krom. Dermed minsker risikoen for utskilling/opphopning av kromkarbider.

En tredje mulighet er å foreta varmebehandling ved ca. 1050° C og deretter rask avkjøling. Av praktiske grunner er dette ofte en umulig metode for etterbehandling av ferdige konstruksjoner.

Tilstrekkelig karboninnhold

Et karboninnhold på 0,05 % har vist seg å gi et tilfredstillende resultat for å unngå angrep etter sveising. Bare i spesielle tilfeller - som ved kontakt med korrosive media som varme, konsentrert salpetersyre eller ved syreløsninger som inneholder flussyre - er det nødvendig å bruke stål med mindre enn 0,03 % karbon for å unngå slike korrosjonsangrep.

Ved pulverbue-sveising og ved sveising av spesielt tykt gods kan det også være påkrevet med ekstra lavt karboninnhold. Lavkarbonstål blir også brukt i plater til kjemikalietanker i skip. Dette blant annet med tanke på transport av handelskvaliteter av fosforsyre som inneholder forurensninger som flussyre o.l.

I rør for laste- og lossesystemer er stål med noe høyere karboninnhold blitt brukt med godt resultat. Dette gjelder rør med maks. veggtykkelse 3mm; stålkvalitet SS 2343 med maks karboninnhold 0,05 %.

Om ikke utglødning blir foretatt etter sveising, bør ikke stål med karboninnhold over 0,05 % brukes i sveisede konstruksjoner som utsettes for korrosive miljøer.

"Stjeler" krom

Ved sveising etter MMA-metoden og ved TIG-sveising med utilstrekkelig gassbeskyttelse, oppstår oskydasjon i og rundt sveiseavsettet (sveise-godset). Krominnholdet blir høyere her og dermed oppstår en kromfattig sone like under oksydebelegget (som kan sies å ha "stjålet" krom fra stålet). En slik sone gir lavere korrosjonsbestandighet, særlig overfor groptæring.

Normalt stanser korrosjonen når det kromfattige skiktet er oppløst og det underliggende korrosjonsbestandige lag er avdekket. Dette gjelder imidlertid ikke for groptæring; for å beskytte mot dette må oksydsnittet og det kromfattige skiktet fjernes. Dette gjøres som regel ved beising, med pasta eller slik at man fyller røret/tanken med etsende syre. Beisepastaen er vanligvis fremstilt ved at man har blandet salpetersyre og flussyre med aluminiumsoksyd til ønskelige konsistens. Man kan også tilsette andre syrer. Pastaen påføres det oksyderte området langs avsettet, og vaskes av med ferskvann og børstes etter foreskrevet tid. Høyere legerte stål eller lav temperatur kan gi lengre behandlingstid enn vanlig.

Pastaer bør testes

Effektiviteten på pastaer kan variere. De bør derfor testes før man bruker den i full skala. Grove overflater med dårlige korrosjonsegenskaper kan bli resultatet hvis pastaen blir sittende på for lenge. Pastaen er meget etsende og utvikler giftige gasser. Det er derfor viktig å bruke beskyttelsesutstyr og sørge for god ventilasjon. Bruk av beisevæske krever spesielle kunnskaper og utstyr, og skal helst utføres av spesialister.

Beising er å foretrekke fremfor mekaniske metoder, da disse ikke alltid fjerner det kromfattige skiktet tilfredsstillende. Benyttes mekaniske løsninger, må overflaten seinere passiviseres med fortynt salpetersyre.

Høyere molybdeninnhold

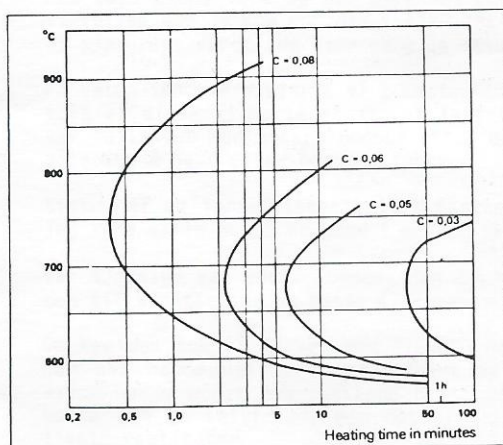
Dersom oksydlag og kromfattige lag ikke lar seg fjerne på noe praktisk måte, må dette innvirke på valget av stålqualität. Man må gå opp i høyere legeringsgrad, noe som medfører en ekstrakostnad som ofte ligger over prisen for beising. Undersøkelser har vist at for å kompensere unnlattelse av beising, må man regne med å velge en kvalitet som har ca. 2 % høyere molybdeninnhold.

Molybden er det element som pr. prosent har størst innvirkning på korrosjonsbestandigheten. Molybden utskilt av sveiseavsettet øker sårbarheten for angrep. Utsettes konstruksjonen for et miljø som er helt på grensen av hva stålet kan tåle, vil sveiseavsettet med lavere molybdeninnhold enn grunnmaterialet naturlig nok bli angrepet. Målinger har i ekstreme tilfeller vist variasjoner fra 3,5 til 8 % molybden i sveisesømmen i stål med 4,5 % normalinnhold.

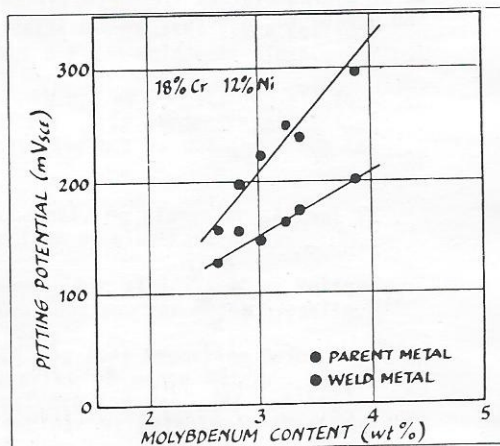
Overlegerte materialer

En måte å oppnå like store molybdeninnhold i avsettet som i grunnmaterialet, er selvsagt å sveise med overlegerte tilsatsmaterialer eller elektroder. Dette skal gi avsettet et like høyt minimumsinnhold som resten av stålet. Valg av slike materialer bør selvsagt gjøres i samarbeide med materialtekniske eksperter. Problemet med molybdenutskillelse oppstår i praksis bare når stålets molybdeninnhold er over 2,5 - 3 prosent.

Utnytter man de erfaringer som er nevnt overfor, er det mulig å fremstille sveisede konstruksjoner der korrosjonsbestandigheten i sveiseavsettet og sveisesonen for øvrig er like høy som i grunnmaterialet. Forsøk på å senke kostnadene innenfor disse avsnitt fører ofte til at konstruksjonene får unødig lav korrosjonsbestandighet og at det kostbare rustfrie materialet ikke blir utnyttet maksimalt.



Tid-temperatur-diagram for interkristallinsk korrosjon i 18/9 rustfrie stål med ulikt karboninnhold. Det er risiko for denne type korrosjonsskader ved oppvarmingstider til høyre for kurvene.



Holdbarhet mot groptering er en funksjon av molybdeninnholdet.

LIMERICK

Av Rune Wallin
M/T "TEXACO BERGEN"



Noen linjer til Tanker'n, ja, vi gjør et forsøk.
Må bare finne ut, hva er alvor og spøk.
Om emnene er mange,
så er anelsene bange
for at redaksjonen skal spørre: "Hva er det for en gjøk?"

Ellers går vi nå her i Skandinavia og slenger
Det hender forresten at Kontinentet oss trenger.
Og England iblant,
vi bringer en slant,
og Gibraltar, men helst ikke lenger.

To slengturer ned for å spise spaghetti,
Er'ke no' land å spise seg mett i.
Med forsinkelser støtt,
ja, da går man trøtt,
Da savner man fart med litt vett i.



Det hender som sagt at vi chartres en tur,
da blir gnisten forbanna, og stuerten sur.
Det skjer helst like før no' skal skje i idretten,
da er gjerne Overtuk fremme på pletten:
"Go Geneva for orders", jammen trist, eller hur?



MINICRUISE MED «BERGEN»

Av L. Granlund

Det var veldig hyggelig da jeg i begynnelsen av desember fikk beskjed om at jeg kunne få ta min kone med på en drøy ukes tur med M/T "TEXACO BERGEN".

Flere av mine kollegaer på kontoret oppfordret meg til å vente på en bedre årstid - værmessig sett, men når jeg hadde fått en tur var det bare å stå på.

Ombord ble vi møtt av blide ansikter med kaptein Horseng i spissen. Etter en tur i Lysekil mens båten lastet, bar det av sted mot Pembroke - Cardiff - Eastham, med snebyger og urolig sjø med store dønninger midt i baugen.

Om morgenen den 14. desember passert vi "TEXACO OSLO" og et par timer senere døde overstyrmann Sverre Vik, et dødsfall som satte sitt preg på oss alle ombord. Reisen fortsatte uten forandringer, livet gikk videre, men en meget avholdt mann og medarbeider var ikke lenger sammen med oss.

15. desember var det fortsatt urolig vær da vi gikk fra Frankrike til England i et vrimmel av ferger som pendlet frem og tilbake.

Flagget vaiet på halv stang da vi ankom Pembroke. Etter at lege og alle formaliteter ble unnagjort, ble det en tur i Pembroke, en gammel by fra middelalderen med bare 15.000 innbyggere. Kvegavl, fiskeri og utskipning av kull har satt sitt preg på denne byen, og Pembroke Dock samt Milford Haven som begge ligger så og si i hverandre. Nå er det forståelig nok oljen som setter sitt preg på distriktet. Rafineriet var etter mitt syn imponerende - og store utvidelser var på gang - dette for lettere å ta imot den tynne Nordsjøoljen. Denne oljen er nemlig adskillig tynnere enn for eksempel oljen fra Midt Østen.

Ja, så lå Irskesjøen foran oss. Vi fikk været med oss denne gangen. En orkan gikk foran oss og formelig dro oss med seg. Vi slingret oss fremover med 18.5 knops fart så her gikk det unna. Noen trålere vi møtte så ut som flyvefisk der de kom mot oss som i berg og dalbane og kastet svære kaskader av sjøsprøyt rundt seg hver gang de stanget inn i den voldsomme sjøen.

På veien innover passerte vi 2 master som stakk opp av vannet. Jeg ble fortalt at disse tilhørte et senket lasteskip fra siste verdenskrig. Skipet var fullastet med miner, bomber etc., og naturlig nok er det ingen som tør påta seg å heve eller berge skipet.

Siste del av innseilingen kalles Eastham Channel, og slusen er så smal at jeg ikke ville putte en hånd i mellom skutesiden og slusekanten.

Vår sjøreise var endt. Søndag den 20. desember ble vi invitert av Velferden til sightseeing og besøk i sjømannskirken, noe som var meget hyggelig.

Om kvelden tok vi farvel med "TEXACO BERGEN" og dens hyggelige besetning. For oss hadde det vært interessant og lærerikt på mange måter. Livets alvor hadde meget overraskende blitt demonstrert for oss. Vi tar liv og helse som en selvfølge, men det er ikke det når vi blir konfrontert med livets realiteter.

Igjen hjertelig takk for "husketuren" desember 1981 - alle ombord i "TEXACO BERGEN" - vi vil huske den lenge.

INMARSAT - SYSTEMET

Eik kystjordstasjon i Rogaland, den første i verden for automatisk teletrafikk til og fra skip er nå åpnet. Stasjonen som ligger ved Moi, ca. 11 mil sør for Stavanger er også den første jordstasjon for teletrafikk via satellitt i Europa.

Åpningen skjedde i nærvær av samferdselsminister Inger Koppernæs, toppledelsene i de nordiske televerk, generaldirektør Olof Lundberg, for den internasjonale maritime satellittorganisasjonen Inmarsat og en rekke gjester fra inn- og utland. Skipsfartsnæringen og offshore- virksomheten tilbyr med denne stasjonen tidsmessige telekommunikasjoner. Disse omfatter telefon, telex, datel og telefaks.

Jordstasjonen på Eik er en integrert del av Inmarsat systemet, som ble offisielt innviet i London 1. februar. Fra denne dato har Inmarsat overtatt de funksjoner som hittil har vært ivaretatt av Marisat. De tre aktive satellitter i systemet, over Atlanterhavet, Det indiske hav og Stillehavet dekker trafikkbehovet, hvorav Inmarsat betjener seg av den kommersielle del på leasing-basis fra Marisat. Bak dette igjen står det amerikanske Comsat, som har utviklet systemet.

Kystjordstasjonene gjør det mulig å viderebefordre automatisk og meget raskt meldinger til og fra skip, nær sagt over hele kloden. Slike kystjordstasjoner har tidligere vært i bruk, av Marisat, to steder i USA og to steder i Japan. I inneværende år kommer så i operasjon, foruten Eik, stasjoner i Storbritannia, Singapore og Sovjet-Samveldet. I løpet av 1983/84 følger så stasjoner i Kuwait, Argentina, Brasil, Egypt, Frankrike, Hellas, Hong Kong, Oman, Sovjet-Samveldet og India. Kommunikasjonsmulighetene blir meget sterkt utvidet. Dette vil tjene såvel skipsfartens økonomiske disposisjoner som de sikkerhetsmessige.

Hittil har 35 land sluttet seg til samarbeidet i Inmarsat, der de største andelshaverne er USA med 23,4%, Sovjet-Samveldet 14,1%, Storbritannia 9,9%, Norge 7,9% og Japan 7,0%.

En typisk kystjordstasjon omfatter en parabolisk antenne med diameter 13 m, som alltid er rettet mot en satellitt. Den sender og mottar signaler via denne på bølgebånd 4-6 GHz. En datamaskin sørger for at kommunikasjonen kan formidles via telefonnettet i vedkommende land og videre dit det måtte være vanlig forbindelse. Hittil har f.eks. meldinger fra skip til Norge gått over amerikanske kystjordstasjoner og deretter via kabel til det norske telenettet.

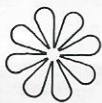
Telexkorrespondanse går normalt automatisk, mens telefonforbindelser går automatisk eller via sentraler, avhengig av det enkelte lands interne system. Hver stasjon har 22 telex-kanaler, mens telefon- og hurtig-data-kanaler er felles for alle.

Rask utvikling

Utviklingen fra de første trådløse kommunikasjoner mellom skip og land frem til den automatiske tele-forbindelse mellom skip til sjøs og norske hjem og kontorer har tatt korte 83 år. I 1899 fikk det amerikanske linjeskipet "St.Paul" en trådløs telegrafstasjon ombord og mottok de første meldinger

fra en Marconistasjon på Isle of Wight. I 1906 ble SOS-signalet instituert på en konferanse i Berlin, ved nødsituasjoner på havet. I 1912 sendte "Titanic" SOS i Atlanterhavet, som ble oppfanget i California. I 1922 fant den første to-veis samtale sted mellom S/S "America", 400 miles til havs og en stasjon i New Jersey. I 1927 ble ordet Mayday godkjent internasjonalt som nødsignal på radiotelefon. Opprinnelig var det et fransk uttrykk, m'aidez -help meg.

I 1929 ble radiotelefoni mellom skip og land tilgjengelig for publikum, på kommersiell basis. I 1965 ble den første kommersielle kommunikasjons-satellit operativ og året etter tok IMCO opp arbeidet med å anvende satellitter i sikkerhetstjenesten til sjøs. I 1973 besluttet IMCO-rådet å danne en internasjonal konferanse for å etablere et maritimt satellittsystem. Tre år etter det ble Inmarsatavtalen inngått, hvoretter satellitter ble sendt opp over Atlanterhavet 19. februar, Stillehavet 9. juni og Det indiske hav 14. oktober 1976. Inmarsat ble aktivt i 1979 og endelig ble det operativt ved overtagelsen fra Marisat 1. februar. Bare 3 uker senere ble altså Norge aktivt med på det operative planet.



KJÆRE 'STOCKHOLM'

Jeg benytter anledningen via Texaco Tanker til å takke for et fint opphold hos dere i november 1981. Det ble ikke mange dagene, men jeg så og lærte allikevel en god del, kanskje først og fremst takket være en humorfylt maskinsjef som trakk meg med over alt. (Enkelte ombord lurte på om han var ute og luftet bikkja, når de så meg alltid tassende to skritt bak).

Vi jentene på innkjøpsavdelingen innehar jo ikke de store tekniske kunnskaper og erfaringer, desto større betydning har det for oss å få komme ombord og se det hele i litt større sammenheng. Mesteparten av reservedelene vi bestiller ser vi aldri her vi sitter på kontoret, så det var interessant å beskue "face to face" de omtalte hydraulikk aggregater, forskjellige pumper, motorer, osv.

Med håp om å få komme tilbake en annen gang;

hilsen NINA.

NY TYPE MOTOR

En helt ny type motor som går på bensin, brennolje eller hva som helst mellom dette, har blitt presentert for spedisjonsfirmaet United Parcel Service.

Motoren viser 35% forbedring pr. mile/pr. gallon av anslagsvis brensel-forbruk til en dieselmotor. Denne motoren har vært under utarbeidelse og testing i mer enn 3 år og den har et trinnvis ladersystem uteksprimentert av Texaco.

En varebil drevet med denne nye motoren, kalt UPS 292 SC, viste seg å gå meget bra under testingen i julehelgen i New York. Denne varebilen vil bli en del av en landsomfattende test senere i år, som vil bestå av 500 lignende biler utstyrt med den nye motoren.

Motoren er en modifikasjon av en 292 kubikk General Motor bensinmotor, forandringen består av et nytt topplokk, ekstra spesielt luftinntak og innsprutningssystem, spesial profilert stempel, et unikt tenningssystem og hjelpekomponenter.

Hele motorfremstillingen kan fullføres til bortimot halvparten av hva fremstillingen av en lignende dieselmotor koster.

Motoren benytter et Texaco kontrollert forbrenningssystem (TCCS) som har vært under utarbeidelse i mer enn 30 år ved Texaco Research Laboratories i Beacon, New York.

Den TCCS-utformede motoren har kompresjonsgrad 13-1, hastighet opp til 30.000 omdreininger pr. minutt, noe som gir et rasjonelt brennstofforbruk. Motoren har ingen bestemte krav om oktan og cetan verdier og kan derfor gå effektivt med utallige grader av brensel. Den opererer altså på et helt vanlig destilatprodukt uten tilsetninger. Denne oljen kan produseres i større kvanta fra en barrel råolje enn hva som er tilfelle med vanlig motorolje/bensin - og med mindre forbruk av olje ved raffineringprosessen. Derfor kan motoren spare bensin (olje) både på veien og ved raffineriene.

Den har også mange andre fordeler, som liten vekt, starter lett i kaldt vær og har lav produksjonskostnad.

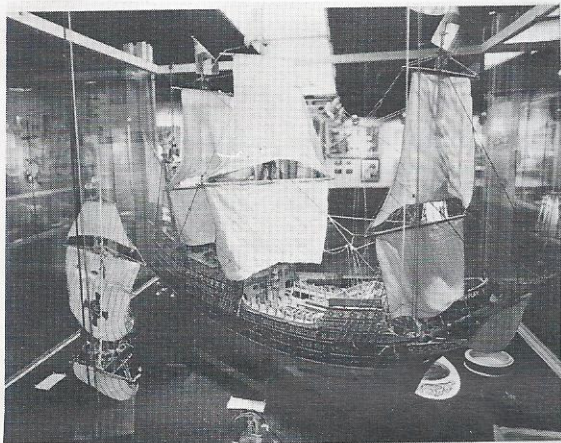
"Jule-leveransen" - representert ved fullførselen av denne motoren representerte den første sivile anvendelse av TCCS teknologi.

Med en vellykket avslutning på den forestående 500-biltesten planlegger speditørfirmaet United Parcel Service å bruke den nye motoren i alle sine varebiler.

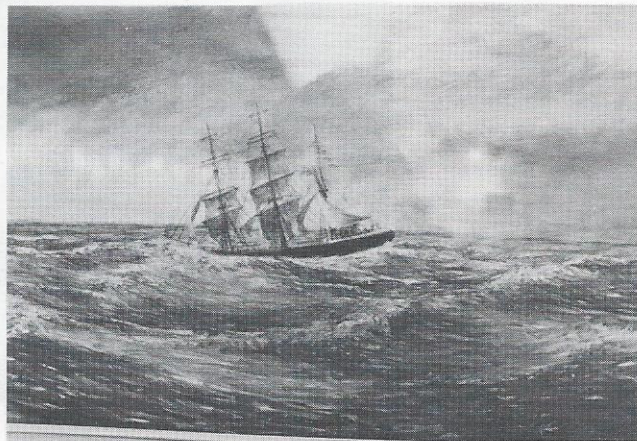
HOBBYKONKURRANSE

Ansatte i Texaco Norway A/S gjorde seg sterkt bemerket under den nylig avsluttede hobbykonkurransesutstillingen på Sjøfartsmuseet i Oslo. Utstillingen omfattet tauverk og knyttede arbeider, skips og båtmodeller, håndarbeider, utskjæringsarbeider, tegninger og akvareller samt fotografier.

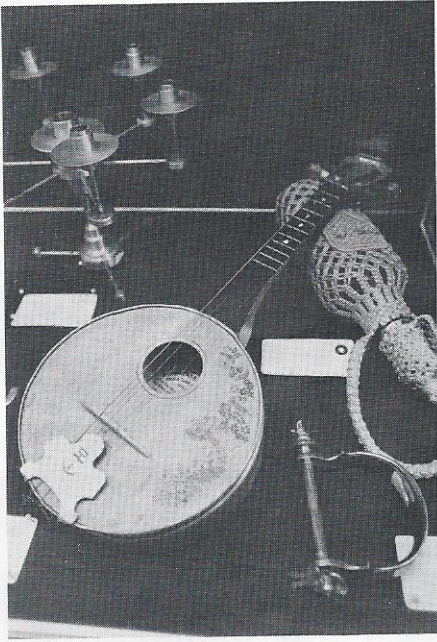
Elektriker Jan Tore Andresen var representert med en Slepebåtmodell.
1. maskinist Augustin Forkadel var representert med en messing lysestake.



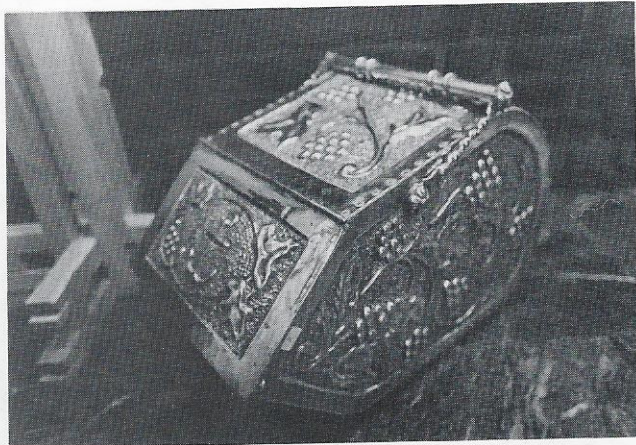
Håkon Thunes imponerende skipsmodell.



En av Håkon Thunes akvareller. Thune hadde en rekke arbeider representert.



En trebanjo laget av Håkon Thune.



En messing vedbeholder av Håkon Thune.

STYRMANNSSERTIFIKAT FOR TELEGRAFISTER?

Fra Sjøfartsdirektoratet har vi mottatt følgende orientering:

En del sjømannsskoler har nå satt i gang spesielle kurs beregnet for telegrafister som ønsker å skaffe seg styrmannssertifikat. I den forbindelse har Sjøfartsdirektoratet fastsatt følgende fartstidskrav for utstedelse av sertifikat:

For telegrafister med minst tre års fartstid som telegrafist kreves minst 12 måneders faktisk dekkstjeneste ombord. Tjenesten skal være systematisk opplæring og fortrinnsvis i henhold til et opplæringsprogram datert juli 1981 som kan fås fra Kontaktutvalget for sjømannsutdanning.

Inkludert i de 12 månedene skal være minst 6 måneders brotjeneste under tilsyn av vakthavende navigatør.

Dersom telegrafistfartstiden er kortere enn 3 år, må lenger dekkfartstid enn 12 måneder vurderes i det enkelte tilfelle. Andre sertifiseringskrav enn fartstid blir som for ordinære kandidater fra videregående kurs II.

I henhold til nye forskrifter som sertifikatpliktige stillinger på skip og borefartøyer, som trådte i kraft 1. januar 1982, gis et års fradrag i det generelle fartstidskrav på 3 år for styrmannssertifikat for personell med ett-årige grunnkurs på bl.a. elektrolinjen. Fartstidskravet for øvrig kan reduseres med 1/3 ved systematisk opplæring. Fartstidskrav for telegrafister med relevant grunnkurs som ønsker å løse styrmannssertifikat blir følgelig 16 måneders systematisk opplæring ombord.

Vesla:



— De kalles "herreblader". Men det er bare piker i dem!

Vesla:



— Sven sier at han vil ha en pike med samme interesser som han har selv. Det blir ikke lett. Det finns ikke mange piker som bare interesserer seg for fotball og piker.

Fra Tromsø Maritime Skole har vi fått følgende informasjon:

FORKURS FOR MARITIM HØGSKOLE

Den tidligere ordningen hvor utdanning av maskinsjefer gikk gjennom kurs for 2. maskinister, kurs for 1. maskinister og kurs for maskinsjefer, går nå mot sin ende. Det samme gjelder den tidligere utdanningsordningen av dekksoffiserer fram til skipsførereksamen. Utdanning av skipselektrikere etter den tidligere ordning, kommer også til å falle bort. Istedet vil framtidige udanningssøkende gjennomgå et 2-årig studium etter avsluttet -videregående kurs II, som er den nye betegnelsen på de tidligere 2. styrmanns-, 2. maskinist-, og skipselektrikerkursen.

Opptaksreglene til høgskolens 2-årige kurser, vil imidlertid kreve at kandidatene som ble utdannet før fagplanene for videregående kurs II ble tatt i bruk, må gjennomgå et forkurs før en begynner i høgskolen.

Ved Tromsø Maritime Skole ble det sommeren 1981 arrangert et slikt forkurs i tiden 03.08-31.08. Kurset var utlyst åpent for kandidater med tidligere 2. styrmanns-, og 2. maskinist- eller skipselektrikereksamen. Forkurset konsentrerte seg om fagene matematikk, fysikk og engelsk. De fleste av høgskolens nåværende studenter valgte å gjennomgå dette kurset, og det var en alminnelig mening at kurset var vellykket.

Tromsø Maritime Skole vil nå ta konsekvensen av den positive erfaringen en fikk med forkurset sommeren 1981, og en vil derfor arrangere et lignende kurs sommeren 1982, i tiden 26.07-31.08.

De fordeler for elevene som en særlig mener å oppnå ved å holde forkurset i det tidsrom som er nevnt ovenfor er:

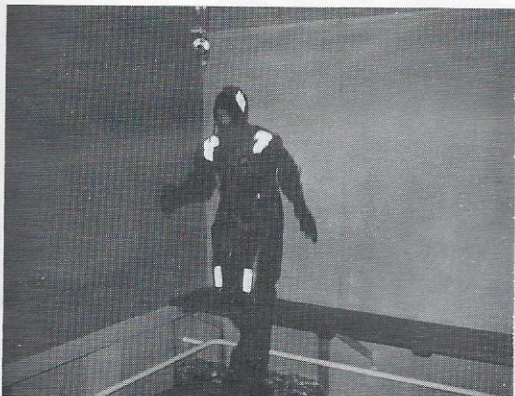
- a) elevene går rett over fra forkurset til høgskolestudiet. Dette tror vi er nyttig av hensyn til studietreningen.
- b) elevene slipper å kanskje gå arbeidsledig i påvente av høgskolestart. Dette legger mindre press på elevenes økonomi i det de kan mønstre av sine skip på et senere tidspunkt enn hva tilfelle ville være om forkurset hadde blitt arrangert på et tidligere tidspunkt.

OVERLEVINGSDRAKTER

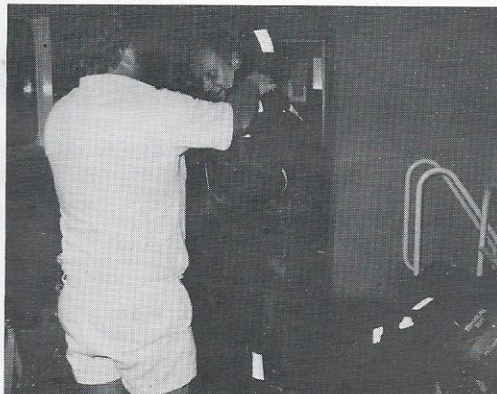
Som nevnt i forrige Texaco Tanker er nå alle rederiets skip utstyrt med overlevningsdrakter.

Fra M/T "TEXACO BALTIC", hvor innsendte bilder er hentet fra, er trening og testing av draktene gjennomført ombord - i svømmebassenget. Dette er av stor betydning - for det første får man trening i å ta på seg draktene og for det andre skjekke eventuelle mangler og feil.

Vi håper at skipsledelsene på de enkelte skip arrangerer en lignende "prøve".



Line Støa i "fallet"



Dyb - Dittmann



Nodeland - Dyb



God refleks!

«VERN - OG MILJØ»

Etter at forskriftene for verneombud og verne- og miljøutvalg på skip trådte i kraft 1. januar 1977, er det flere som har ønsket en grundig utredning av forskriftene.

I dette heftet vil nok de fleste finne det de måtte ha bruk for når de skal behandle forskjellige problemer/bestemmelser som gjelder verne- og miljøtjenesten på skip, forhold som påvirker sikkerheten og arbeidsmiljøet, opplæringstiltak, risikokartlegging og oppfølging av skader og ulykker på det enkelte skip.

Stoffet er for det meste basert på grunnmaterieell som er utviklet i forskningsprogrammet System for Sikkert Skip, det såkalte 3 S.

Heftet er lettfattat, rikt illustrert, oversiktlig og lett å finne fram i. Ved utredning av de forskjellige tiltak henvises det til statistikker og tidligere innkomne skaderapporter.

Det anbefales at heftet bestilles av miljøvernet ombord, og utvalgte på de enkelte skip benytter seg av forslag og ideer som kommer fram. Det skulle igjen gi økt sikkerhet, såvel i arbeid som i fritid.

Husk, sikkerhet er godt sjømannskap.



Formannsskifte i Maritim Studieorg.

STEINAR MANNSVERK OVERTAR ETTER HARALD NESBØ.

Maritim personalsjef Steinar Mannsverk i rederiet Torvald Klaveness & Co. A/S er valgt til ny formann i Maritim Studieorganisasjon. Han etterfølger personalsjef Harald Nesbø hos Halfdan Ditlev-Simonsen & Co. Nesbø har vært organisasjonens energiske formann siden starten i 1979.

Maritim Studieorganisasjon er godkjent av myndighetene som studieorganisasjon, men har til nå ikke oppnådd sin rettmessige del av de offentlige midlene. Stadig økende medlemsstokk, sammen med MS' navn bak et økende antall kurs- og utdanningstiltak vil forhåpentlig føre MS i en posisjon som gjør den støtteberettiget på linje med en rekke andre opplysningsorganisasjoner. Medlemstallet var ved årsskiftet 1350, et antall som stadig øker. De fleste er seilende, men rederikontorene er også godt representert.

En oversikt over alle maritime utdannings- og kurstilbud her i landet utgis av MS' sekretariat, Det norske Skippingakademi, hvert halvår i form av en katalog. Samarbeid med sekretariatet vil forhåpentlig også resultere i en styrking av kontakten med institusjoner som driver maritim opplæringsvirksomhet. Stor vekt legges også på å nå de seilende. Videreføring til det enkelte skip av de kunnskaper og informasjonen som gis på landbaserte kurs, ses nemlig på som en av MS' aller viktigste oppgaver i tiden som kommer.

Styret i Maritim Studieorganisasjon består nå av:

Steinar Mannsverk, Torvald Klaveness & Co. A/S, formann
 Asbjørn Endresen, A/S Kristian jepsens Rederi
 Kolbein Hausken, Det Stavangerske Dampskipsselskab
 Christen Toft, Aust-Agder Rederiforening
 Høgne von der Fehr, Leif Høegh & Co. A/S.

Den nye formannen i Maritim Studieorganisasjon, maritim personalsjef Steinar Mannsverk, Torvald Klaveness & Co. A/S (t.v.) og den avtroppede formann, personalsjef Harald Nesbø, Halfdan Ditlev-Simonsen & Co.



REDERISTYRE- MØTE 1982

Av T. Svendsen

Vi skriver et nytt år, et år med generelt dårlige markedsutsikter for såvel skip i størrelsesorden 20.000 tdw som for VLCC/ULCC, uten at vi av den grunn bør miste motet.

Det "nye" Rederistyret trådte sammen for første gang den 2. februar, og også denne to-års perioden vil undertegnede sitte i Styret som representant for de seilende med tariffmessig tilknytning til NSF, en oppgave som denne perioden kanskje kan bli enda mer interessant enn den forrige.

Et styremøte omfatter meget, og endel ting som regnskapsavslutning, budsjetter og andre tall finner jeg unødvendig å referere, da slike ting er tilgjengelig fra rederiet om ønskelig, og vil i gjengivelse her bare virke som tørt og kjedelig stoff for de fleste. La oss derfor heller se på de saker av større interesse for oss, som ble diskutert på møtet.

Personalsjef Jenssen orienterte om bemanningssituasjonen i flåten, og det fremkom at turn-over tallene også i år var svært høye hva angår den underordnede del av besetningen. Imidlertid er dette et generelt problem for hele den norske handelsflåten, og altså ikke spesielt for vårt eget rederi.

At det i den senere tid har vært vanskeligheter med å skaffe beskjeftigelse til rederiets flåte, er vel noe man av og til selv legger merke til. Av og til lang ventetid på ordre og dermed i perioder lang tid til ankers. Direktør Sundby orienterte om disse problemene, og det ble presisert at noen bedring spesielt for VLCC's ikke kan påregnes. Dermed er også T/T "TEXACO AMSTERDAM" ikke trygg for at et opplag venter i nærmeste fremtid. Sekretær Sund orienterte om markedsutsiktene for det kommende året, og kunne heller ikke spå noen gullalder for selv de mindre skipene.

Hva sikkerheten angår, så må den generelt være for dårlig, hvis man legger personellskadestatistikken til grunn for en slik uttalelse. Uhell av alvorlig art har vi heldigvis unngått, men skadestatistikken viser en skadefrekvens omtrent på samme nivå som ifjor. Direktør Halvorsen redegjorde for dette, og det viser seg at den sikkerhetskampanjen som ble avviklet i 80/81 ikke ser ut til å ha hatt noen innflytelse på skadefrekvensstatistikken. Og det er kanskje en aldri så liten tankevekker til oss alle.

Havaristatistikken er derimot meget gunstig for 1981, og flåten har vært forskånet fra uhell bortsett fra et par mindre skrogskader i forbindelse med berøring av kai/slepebåt.

Sammen med meg på møtet møtte stuert Dalby, som er 1. varamann. Siden vi da hadde "ekspertisen" tilstede, tok jeg opp spørsmålet om fellesmesse på skipene, da det i disse tider ser ut til å gå den veien også med våre eldre skip. Stuert Dalby kunne bekrefte at det svært ofte var liten vilje å spore ombord når spørsmålet om å flytte sammen kom opp! Og selv kunne jeg bare vise til den avstemning vi hadde ombord i "TEXACO SKANDINAVIA" da dette kom opp der. Det var et klart nei til fellesmesse, og det samme resultat hadde

man fra et av de andre skipene. Det ble endel diskusjon om dette, og direktør Sundby repliserte at dette måtte skipene selv avgjøre. Imidlertid fant han det merkelig at enkelte av våre skip fortsatt stritter imot den demokratiseringsprosess som stort sett i hele det norske samfunn har ført til at ledelse/funksjonærer/underordnede har fellesbespising. Stuert Dalby kunne som et eksempel på at den underordnede besetning ikke ønsket felles bespising, fortelle at ved to julaftener ombord i "TEXACO AMSTERDAM" ba mannskapet om å få spise separat, og ikke felles slik man vanligvis gjør på slike høytidsdager, selv på de eldre skipene med to messer. Man kom ikke frem til noe resultat, men det skulle jo allerede være duket for en livlig diskusjon ombord.

De skipene som har anløp av amerikanske havner, har av og til hatt problemer med å få utbetalt penger, da et nødvendig "OK" gjerne ikke har nådd agenten fra London. På vegne av "TEXACO SKANDINAVIA" tok jeg dette opp, og problemet var kjent, og det har vært arbeidet meget med å få opphevet den nåværende tungvindte ordningen, uten at man har lykket. Imidlertid skulle det igjen gjøres et forsøk, da dette er en ulempe for alle parter.

Når man reiser fra rederiet til et skip i utlandet for å mønstre på, får man alltid med seg et brev, stilet til "To whom it may concern"; dette for at sjømannen skal bli ydet all den assistanse han måtte trenge hvis det skulle oppstå vanskeligheter på reisen. Rederiet garanterer i dette brevet for de utgifter en slik assistanse eventuelt vil koste. Reiser man imidlertid hjem fra skipet, får man ikke noe slikt brev med seg. Jeg reiste derfor spørsmål om ikke dette kunne la seg forandre, slik at man også under hjemreisen hadde denne tryggheten; spesielt er det viktig å tenke på yngre lite reisevante sjøfolk, som kanskje i tillegg til uerfarenhet heller ikke snakker fremmed språk.

Personalsjef Jenssen arbeider med saken og den vil bli ordnet snarlig.



VALGRESULTAT

Den 2.12.81 ble det avholdt møte i valgstyret i Texaco Norway A/S, hvor opptelling av valgresultatet fra valget 1. november 1981 ble foretatt. Hele 225 innleverte stemmesedler viste at interessen ombord var stor.

Valget ga følgende resultat:

- a) Personell med tariffmessig tilknytning til Norsk Sjømannsforbund valgte følgende representanter:

Styrerepresentant: Torgeir Svendsen

- | | | |
|-------------|---|-----------------|
| 1. varamann | : | Pål Dalby |
| 2. " | : | Mihaly Peter |
| 3. " | : | Arne Eliassen |
| 4. " | : | Torbjørn Sæther |
| 5. " | : | Jan Pedersen |
| 6. " | : | Unni Heine |
| 7. " | : | Rolf Lauritsen |
| 8. " | : | Ingemund Halse |

- b) Personell med tariffmessig tilknytning til Norges Skipsførerforbund, Norsk Styrmandsforening og Det norske Maskinistforbund, samt øvrige ansatte i rederiet uten tariffmessig tilknytning til sjømannsorganisasjonene, valgte følgende representanter:

Styrerepresentant: Idar Bakke

- | | | |
|-------------|---|-------------------|
| 1. varamann | : | Edmund Krøtø |
| 2. " | : | Bjørge Abrahamsen |
| 3. " | : | Per Otto Svendsen |
| 4. " | : | Arne Lia |
| 5. " | : | Arne Røysem |
| 6. " | : | Gunnar Engeli |
| 7. " | : | Erik Hornfelt |
| 8. " | : | Einar Johnsen |
| 9. " | : | Morten Riis |

Rederistyret i Texaco Norway A/S vil bestå av:

Direktør	W. Eckhoff
Adm. direktør	P. Sundby
H.r. advokat	H. O. Krefting
Ass. direktør	B. R. Halvorsen
Kaptein	I. Bakke
Arbeidsleder	T. Svendsen

pluss 2 varamenn uten stemmerett.

REFLEKSJONER ETTER BRANNEN PÅ 'OSLO'

Av. L. Meisland

Etter en ulykke av det omfang som vi hadde ombord er det ikke til å unngå at man lenge etterpå tenker på hva man gjorde og ikke minst på hva som kunne vært gjort annerledes. Det er ikke min mening å komme inn på noe av dette her. Av større interesse er det å finne ut om noen av våre rutiner og systemer kan eller må forandres.

Følgende punkter mener jeg er meget viktige:

1. Nye mannskaper vises rundt på skipet og gjør seg kjent med hvor brannstasjonene med utstyr er plassert. Bør gjøres samme dag de kommer ombord. Vi hadde skifte av mannskap samme dag. Det var kun 2 personer kunne like gjerne vært 10.
2. Må legges stor vekt på utdanning av røykdykkere. Bør stadig trene med blendet maske.
3. Brannstasjonene bør (må) plasseres nærmest mulig utgangsdørene. Dette for å unngå at stasjonen blokkeres ved brann i innredningen. Brannstasjonen midtskips hos oss ble blokkert.
4. Tilslutt en oppfordring til alle ombord i båtene: "TA BRANNØVELSEN ALVORLIG", ikke sloss lenger om å stå lengst mulig bak når undervisning foregår. Ingen vet hvor det neste gang kan oppstå brann. Kanskje blir det hos deg som stadig stod bakerst og nå ikke vet hvordan utstyret skal brukes. TENK HVILKEN FØLGER DET KAN FÅ.

Vi tar her med skadestatistikken for 1981:

	ANTALL TILFELLER	MANNSKAP	OFFISERER
T/T "TEXACO AMSTERDAM"	4	1	3
M/T "TEXACO BALTIC"	5	4	1
T/T "TEXACO BELGIUM"	7	6	1
M/T "TEXACO BERGEN"	5	4	1
M/T "TEXACO BOGOTA"	3	2	1
M/T "TEXACO NORGE"	1	1	-
M/T "TEXACO OSLO"	9	6	3
M/T "TEXACO SKANDINAVIA"	9	8	1
M/T "TEXACO STOCKHOLM"	3	3	-
TOTAL	46	35	11
	DEKK	14	5
	MASKIN	16	6
	BYSSE	5	-

«TEX. SKANDINAVIA»

* NEW LOOK *

Da "TEXACO SKANDINAVIA" lå på verksted i Skaramanga høsten 1980 ble det pusset opp i messer og dagrom - med panel og nye møbler. En del lugarer fikk også nye paneler og håndvasker.

Vi synes det ble fint og har lyst til å vise hvordan det kan bli. Vi har også fått høre at alle ombord er flinke til å holde møblene vedlike, bl.a. ved å skifte av seg arbeidstøyet før de setter seg.

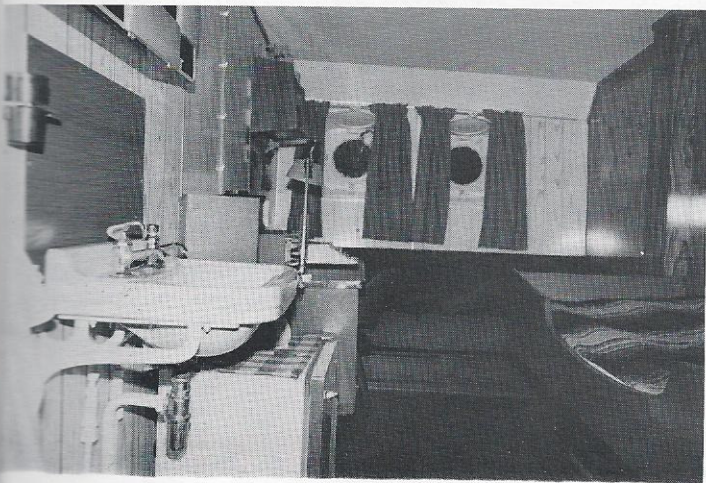


Dagligrom





Mannskapsmessen



Mannskapslugarer

Følgende artikkel har vi hentet fra Norges Handels og Sjøfartstidende:

UTRENSKNING

Kampanjen for utrenskning av såkalte substandard skip, ved hjelp av en felles vest-europeisk databank i Haag, må anses som et meget nyttig skritt mot generell høyning av sikkerheten til sjøs. Tiltaket burde i hvert fall få positive virkninger på sikt, selv om man ikke skal overdrive betydningen. Å få substandard skip fjernet fra havene - gjennom aksjoner i havnene - løser nemlig ikke alle sider av sikkerhetsproblemet, og man har foreløpig ikke større ambisjoner enn over en tre års periode å få kontroll over 25% av verdens skip.

Norge skal være med på dette, og et memorandum og en erklæring blir undertegnet i Paris 25. og 26. januar av henholdsvis handels- og skipsfartsminister Arne Skauge og sjøfartsdirektør Ivar Sandvik.

Databanken i Haag skal programmeres gjennom de eksisterende besiktelsessystemer, og skip med pålegg som følge av havarier og/eller slitasje vil kunne "blinkes ut" i databanken og eventuelt stoppes i havnene. Det er imidlertid andre sikkerhetsforhold som ikke vil kunne registreres på denne måten. Vi tenker her spesielt på kvalifikasjonene til de ansvarlige ombord. Den kontroll man her vil kunne øve, blir neppe fullt så systematisk, selv om den lovlige adgangen til å kontrollere sertifikater etc. nok vil bli opptrappet i noen grad.

Frankrike har spilt en ledende rolle når det gjelder opplegget med databanken i Haag. Dette hadde imidlertid klare innenrikspolitiske årsaker. Etter oljesølkatastrofen utenfor franskekysten, da tankskipet "AMOCO CADIZ" grunnstøtte, måtte noe gjøres fra myndighetenes side, av hensyn til en opphisset fransk opinion, og det var franske myndigheter som derfor tok det første internasjonale initiativ som opprettelse av Haagbanken er et resultat av. Men i dette tilfelle dreide det seg jo egentlig ikke om et substandard skip. Grunnstøtingen og det etterfølgende totalhavari, skyldtes i utgangspunktet en svikt i styremaskinen, men det var den meget uheldige håndteringen av denne situasjonene som fikk de store katastrofale følger. Noe slikt ville ikke den påtenkte databanken kunne avverge.

Noe av det siste er at også den europeiske metallarbeiderføderasjonen krever ytterligere kontroll med tankskip. Bakgrunnen er selvfølgelig her at dette vil gi mer arbeid til verkstedene på sikt. Men også dette tiltaket må betraktes som positivt fra et sikkerhetsmessig synspunkt, idet det trolig vil føre til en fortgang med gjennomføring av de sikkerhetsregler som allerede er vedtatt, eventuelt til opphugging av flere skip. Dette vil ha positiv virkning for norske redier som har sørget for den tilsiktede oppgradering av sine skip.

ICE

Shippingakademiets kurser om ICE-behandling meget populære.

I juni i år vil Det norske Shippingakademi arrangere sitt 9. "førstehjelpskurs" for offiserer og sykepleiere på skip og boreplattformer. Hovedansvarlig for kursene er sikkerhetssjef/lege Dag Offer-Ohlsen fra Dyvi Off-shore med assistanse av overlege Svein Nilsson, Sunnaas Sykehus og ass. overlege Asbjørn Roaas, Martina Hansens Hospital.

Vi spør dr. Offer-Ohlsen om hva den såkalte ICE-behandling går ut på - og om bakgrunnen for dette tiltaket?

Resultatene fra System For Sikkert Skips (3S) skadeundersøkelser på skip og plattformer 1977-80, viser at de hyppigste skader er forstuing i ledd og muskler (ca. 40%), små brudd, oftest på hendene (ca. 15%), foruten andre kvestelser og bløtdelsskader (ca. 10%). Dette skadebildet minner mye om det man finner blant idrettsutøvere, særlig fotball - og håndballspillere. Disse bruker en førstehjelpsbehandling som er kalt ICE-metoden, hvor I (ice) stå for nedkjøling med en kuldepakning, kaldt vann o.l., C (compression bandage) for anleggelse av trykkbandasje omkring skadestedet og E (elevation) for heving av skadestedet til brysthøyde og ro. Denne skadebehandlingsmetoden egner seg også meget godt ombord på skip og plattformer. Nedkjølingen bør starte så snart som mulig etter at skaden oppsto. Den må vare en viss tid for å gi effekt. Minimumstiden er følgende:

Fingre, hånd ca. 20 minutter
Ankel, kne ca. 45 minutter
Lår, overarm minst 1 time

Nedkjølingen bør gjentas hver annen til tredje time første døgnet, samtidig som man komprimerer med f.eks. elastiske bind eller en oppblåsbar plastbandasje. På muskelskader er det viktigere med en god kompresjon over skadestedet enn nedkjøling. Ved samtidig sårskader behandles disse først. Bruker man is til nedkjølingen må man være forsiktig slik at frostsikader unngås.

Etter ett til to døgn er vi kommet over i den såkalte etterbehandlingsfasen for å gjenopprette normal funksjon i de skadede strukturer.

Passiv etterbehandling består av varme fra f.eks. en varmepute, varme bad eller omslag. Temperaturen bør være ca. 40°C, og oppvarmingen bør ikke vare mer enn ca. 20 minutter av gangen.

Aktiv etterbehandling består av øvelser og opptrening av den skadede del innenfor smertegrensen. Etterbehandlingen kan gjentas flere ganger daglig.

Bakgrunnen for ICE-behandlingen er at enhver skade på levende vev medfører reaksjon fra kroppens side. Denne viser seg som en hevelse også utenfor



Dag Offer-Ohlsen
Sjømanslege -
sikkerhetssjef,
Dyvi Offshore.

skadestedet. Reaksjonen er ofte så kraftig at man får en hevelse også utenfor skadestedet. Man får da i tillegg en skade på omkringliggende vev, sener og muskler som opprinnelig ikke var skadet. Ved nedkjøling, trykkbandasje og ro demper man ned denne reaksjonen. Nedkjølingen virker også smertedempende og vil forhindre blødning i vevene sammen med trykkbandsjen.

Ved å bruke ICE-metoden ombord kan antall sykedager og sykeavmønstringer reduseres. Man vil også kunne forebygge eventuelle ettervirkninger og komplikasjoner som kan oppstå som følge av skaden.

*

Det norske Shippingakademi opplyser at det hittil har deltatt ca. 150 fra ca. 25 rederier på de 8 ICE-kursene som hittil er blitt arrangert i samarbeid med Maritim Studieorganisasjon. Interessen er meget stor, så man regner fortsatt med å holde 2-3 kurser pr. år.

stenbukken

Stjernebildet Capricornus er gitt navn av Ptolemaios, på norsk heter stjernebildet Stenbukken.

Stenbukken har en ukjent mytologisk bakgrunn, men betegner trolig overgangen fra den våte til den tørre årstiden. Den er nemlig halvt gjetebuk og halvt fisk. Stenbukken tilhører dyrekretsen og har sin plass mellom Skytten og Vannmannen. Selv om Stenbukken er et lyssvakt stjernebilde, kan man likevel se 31 av stjernene med det blotte øye. Den klareste er delta Capricorni, med en tilsynelatende lysstyrke på 2,9 mag. og en avstand fra Jorden på 50 lysår. I 1846 fant J. G. Galle planeten Neptun i Stenbukken. Stjernebildet er synlig fra juli til november. Det kulminerer i syd ved midnatt den 8. august.

I retning av Stenbukken finnes det en kulehop, M30/NGC 7099, med en tilsynelatende lysstyrke på 6,4 mag. Hopens diameter er 75 lysår og avstanden fra Jorden er 41.000 lysår. Dens radialhastighet er 164 km/sek, dvs. at stjernehopen nærmer seg oss med den hastigheten.

OMBORD I 'OSLO'

Av Kjell Aure

En ettermiddag i november f.å. satte jeg kursen for Brofjorden og M/T "TEXACO OSLO". I bilen hadde jeg hyggelig reisefølge av tre personer som skulle mønstre på, og etter en liten rast på Svinesund ankom vi Brofjorden innen det oppsatte tidsskjema.

Fra ledelsen på kontoret hadde jeg med løfter om noen dager fri for å oppleve sjølivet i praksis. Skipsledelsen var ikke advart på forhånd, men kaptein Stølann og hans medarbeidere viste som vanlig bare velvilje og alt var klart for noen dagers sjøliv. Ombord var også mange kjente fra "cruise" for noen år siden, så alt lå tilrette for hyggelige og interessante dager.

Lasten fra Scanraff skulle fordeles mellom Fredericia og Aalborg. Chief Tørum fikk beskjed om full fart og Doxforden lystret blindt tross sin alder.

På sjøreisen til Fredericia ble mesteparten av tiden tilbragt på brua, hvor jeg etter fattig evne forsøkte å følge med på det som foregikk. Radar, antikollisjonsradar samt deccaen ble konsultert med jevne mellomrom for å sjekke posisjonen, kurs og om farvannet var klart. Rutinene her oppe har alltid fasinert meg. Når måltidene nærmet seg var jeg imidlertid ikke sen om å stikke akter, da jeg ikke ville gå glipp av alt det gode Stuert Lynges og hans stab kunne trylle fram. Kontrollveing ble ikke foretatt, men slankekur ble det ikke.

Trim har aldri vært min store lidenskap, derfor ble jeg vel ekstra imponert av den gjeng som daglig etter middag inntok salongen midtskips for bordtennisturnering. Oppslutningen var god og aktørene viste en forbløffende god teknikk. Undertegnede fikk også prøve seg, men meldte fort pass da den lille ballen ville alle andre steder enn dit den skulle.

Samling til kveldskaffe, TV-video samt hyggelig prat gjorde også sitt til å holde den gode atmosfæren som hersket ombord.

Oppholdet i Fredericia ble raskt unnagjort og kursen ble stukket for Aalborg. Ombord hadde vi en hyggelig og original los som var proppfull av historier, men jeg fikk inntrykk av at kaptein Stølann nøye fulgte de ordre som ble gitt.

Før innseiling til Aalborg kom ny los ombord som sikkert førte oss gjennom tildels svært trange farvann.

Under innseiling til Aalborg var det tid for et besøk i maskinen. Iført chiefens uniformsjakke steg jeg ned i dypet. Antrekket vakte endel spørrende blikk, men med Tørums nærvær falt alle snart til ro.

Etter en runde i maskinen med Tørum som guide kunne jeg konstatere at alt fungerte normalt. At det går an å holde et maskinrom så rent og ordentlig imponerte meg særlig, men med ansvarsbevisste og arbeidvillige folk er det tydeligvis mulig.

Etter en kort briefing overtok jeg manøvreringen av hestekreftene. Manøverspak samt oljetrykk ble korrigert hver gang telegrafene ga lyd fra

seg, og utrolig nok, maskinen lystret og gav den ønskede effekt. Jobben måtte imidlertid snart overlates erfarne fagfolk da det ble noe hett for en amatør.

Nå var det lørdag og en tur på land stod på programmet. Etter en finpuss satte vi kursen for sentrum og en kveld som skulle bli meget vellykket. At byen var invadert av week-end nordmenn la ingen demper på stemningen.

Før avgang ble maskinsjef Tørum ønsket god tur til Trondheim og kurs, samtidig som maskinsjef Røstad ble ønsket velkommen ombord til ny dyst med hestekreftene.

Etter endt lossing var ordren ankring Skagen. Herfra ble Brofjorden kontaktet som meddelte at lasten ikke var klar på 6 dager. Alt kan imidlertid skje og etter ett døgn kom Portishead med telegram om lasting i Brunsbüttel.

Snøtykke og mørke innbød ikke til å gå i land med losbåt så det var en enkel beslutning jeg tok om å følge med til Brunsbüttel.

Rengjøring og gassfriing av tankene ble utført underveis og jeg fikk også et godt innblikk i disse arbeidsoperasjoner. Inspeksjon av tankene dristet jeg meg ikke til, da høyder ikke er min sterkeste side.

Etter en natts venting i Tyskebukta på los, dokket vi trygt i Brunsbüttel utpå ettermiddagen 18.11. Dette var min første tur inn i Kielerkanalen.

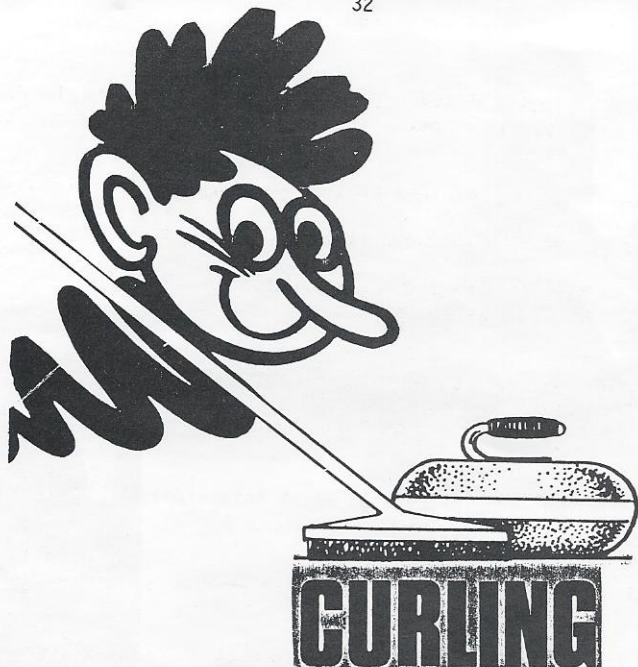
Nå var det tid for hjemreise, og med hjelp av taxi og SAS ankom jeg Rykkinn ved midnatt.

Hverdagen som fulgte møtte jeg med nye krefter og inspirasjon, så "kuren" kan anbefales på det varmeste.

Mitt inntrykk av skipet var at det ble holdt en standard som Texaco kan være meget godt fornøyd med. Dette er mulig med ansatte som er ansvarsbevisste og forvalter resursene på en fornuftig måte, samt en arbeidsinnsats av hver enkelt som hele tiden er på topp.

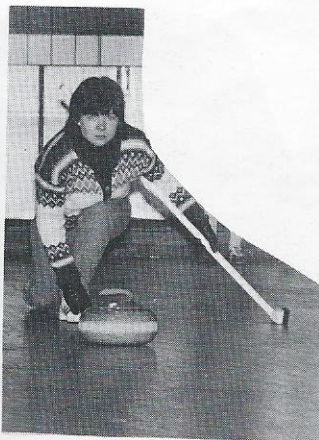
Til slutt en hjertelig takk til alle ombord som gjorde sitt til en meget vellykket uke.





Den 27. januar etter kontortid reiste 10 stk. av oss til Snarøyhallen for å forsøke oss på en sport som de ferrest av oss hadde praktisert før, nemlig CURLING. Vi har vel sett denne sport praktisert på TV, så dette kunne vi alle - det var jo så enkelt. Vel - det var det altså ikke. Nå skal ikke jeg forklare i detalj hva Curling går ut på, men man skal sende "stenen" fra den ene siden av ishallen over til den motsatte side slik at den havner innenfor en sirkel som er opptegnet der. Enkelt - NEI. Det var glatt, vanskelig å holde balansen og ikke lett å plassere stenen innenfor eller i nærheten av sirkelen på motsatte side av banen. Men moro var det. Vi hadde med oss 2 instruktører - Bente Hoel og Dagfinn Loen som begge er aktive curlere og eksperter. De ga oss en utmerket instruksjon og etter hvert fikk vi ganske bra "dreis" på det hele.

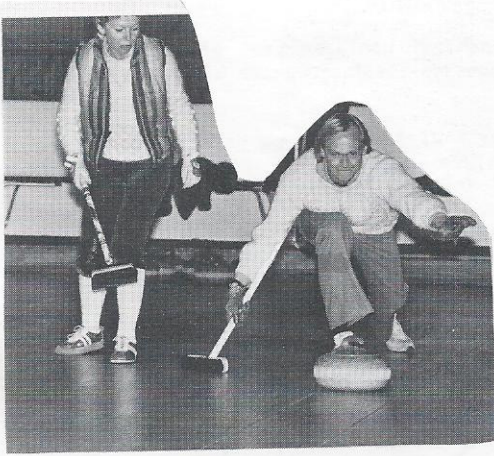
Etter endt "dyst" var det lapskaus og hyggelig samvær hjemme hos Adm. Direktør Per Sundby.



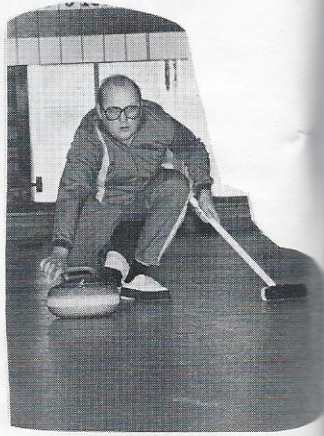
Eli Rossetvik, en forhenværende aktiv curler.



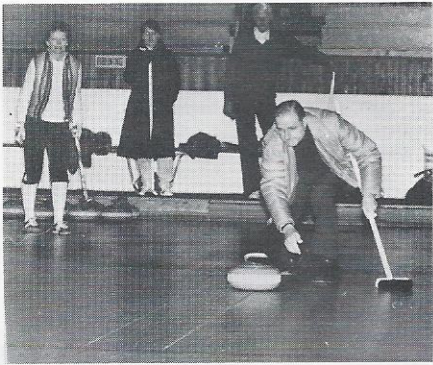
Stilstudié av Insp..E. Krøtø.



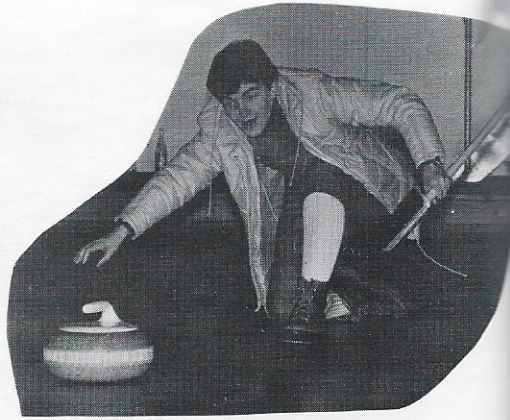
Bente gir Morten Riis gode råd.



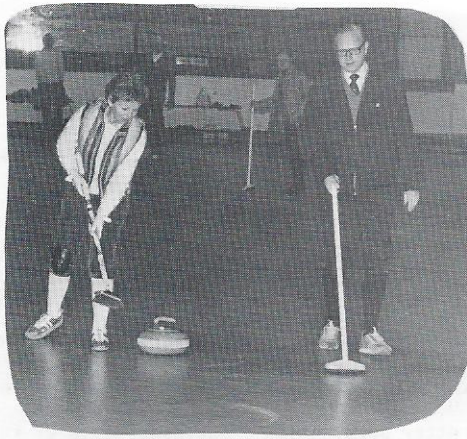
Insp. P.O. Svendsen i farten.
Han påstår selv han hadde den
"beste stenen."



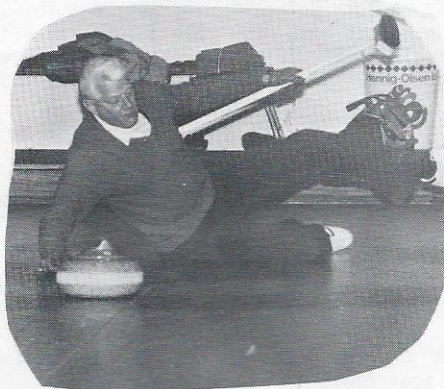
J. Diesch-Pedersen.



Nina R. Krøtø "in action".



Instruktør Bente og Direktør B.R. Halvorsen.



Adm. Direktør P. Sundby.
Ja - det var glatt.



Full konsentrasjon.

REISESKILDING FRA

«THE ONE AND ONLY» VLCC

Den 21.10.81 seilte vi ut fra Brunsbüttel med ordre for Vest-Afrika. Etter 20 døgn seilas droppet vi "JERNET" og lyttet til Bongo Bongo fra Bush-Kenguru. Syv døgn senere, i le av det tropiske mørket, satte Amsterdam kursen sydover under Capricornus lysende stjerner, denne gang med Ras Tanura som bestemmelsessted. Den 7.12 ankom Amsterdam Ras al Khaimah, hvor nye "fjes" og julepakker kom ombord, - og hvilket rabalder det senere ble ...

Tre døgn senere, etter bøyelasting i Juaymah, satte vi kursen for Pembroke. Stemningen ble laber da følgende telegram fra Nisse-press ble kungjort:

Vennligst la følgende bli gjort kjent stop i følge julenissekonvensjonen av 1978 IMCO dokument nr. 24 ratifisert av SAF og Sjømannsorganisasjonene 1980, er det forbudt å motta julepakker før 24. des. Hvis ikke dette følges kan det få alvorlige konsekvenser for våre julepakkefabrikker stop resultat kan bli julenissestreik jamfør skipskontrollens regler om transport/lagring av julepakker. P.S. God Jul stop Hilsen Julenissens pressesekretær.

Nisse-Press

Dette resulterte i stiftelsen av "Tamara Press Christmas Gift Association", med det formål å få løslatt julepakkene innen 24.12. Gleden var stor og takksigelsene mange da julepakkene ble frigitt den 24.12 klokken 1630.

I romjulen benyttet vi anledningen til hai-fiske, mens maskinbesetningen førte bark-bille krig. Pumpemann Ø. Lia dro ombord to hvit-haier, som er havets mest fryktede menneskeeter.

Nyttårsaften feiret vi på utsiden av East London, med vindstyrke opp til 130 km pr. time og stor sjø.

Etter 21 døgn seilas og et nytt rent år foran oss, valgte vi den moralske linje som nyttårsforsett. Derfor ble følgende forskrifter gjort kjent:

PS "VERN OM MILJØET".

Den 3. januar rundet vi Cape of Good Hope, og satte kursen nordover.

Ved passering av Ekvator, og en sjøtemperatur på +28°C, startet svømmeknappkonkurransen. 18 stykker avla prøven før kulden satte inn (+17).

Ved passering av Las Palmas 18.1. foretok vi mannskapsskifte med helikopter. Gleden var stor over å motta post og aviser etter 42 døgn i sjøen, ja, så stor at "SHIPS-SHANTYEN" varmet alles struper.

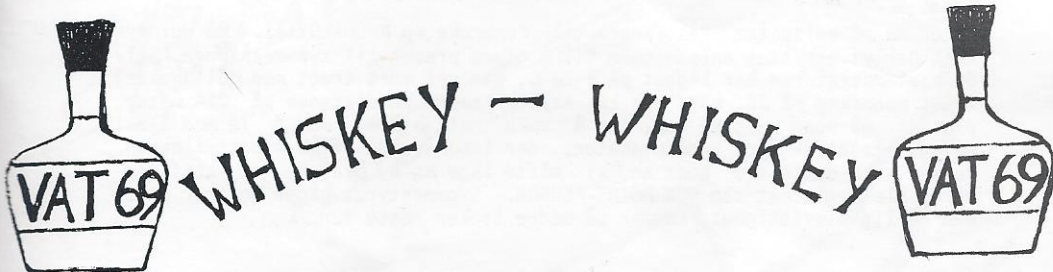
PS. Kan brukes ved enhver anledning.

Søndag den 24. januar ankom "TEXACO AMSTERDAM" Pembroke, etter 96 døgn i sjøen.

En lang seilas var slutt og Amsterdam gjør seg nå klar for en ny runde.

- BON VOYAGE - SAYONARA.

SHIPS-SHANTYEN
 «*TEX. AMSTERDAM*»



She's a little bit of the sunshine
 Just before the rain
 Little like the quiet night
 Before the cold winds came
 She's a little bit like the weather
 I never know when she gonna change.

So, Whiskey, Whiskey, my old friend
 I come to talk with you again
 Milk of mercy, please be kind
 Drive this feeling from my mind.

Don't you know, somehow her smile
 make the day begin
 She take away this mask of grey
 Let the sunshine in
 Know I find, that I've been blinded
 by the coldend winter wind
 She's discase behind her lies
 Oh, what a fool I've been.

Chivas Regal 12 year

SVØMMEKNAPPEN

“tex. amsterdam”

Vi er nå på reise fra Ras Tanura til Pembroke og Brunsbüttel. På det nye året har vi benyttet anledningen til å gjøre prøven til svømmeknappen. Selv om sjøtemperaturen har ligget på + 28°C, har det vært tregt med deltagelse. Av et mannskap på 32, har kun 18 stykker svømt en distanse på 214 meter, plusset på noen ekstra tak, for å være helt sikre. For å få med flest mulig, laget vi våre egne plakater, der innehaveren fikk rabatt i baren. Heller ikke dette slo godt an, vi måtte lage en ny plakat, der antisvømmere ble registret som NON-POINT-PERSON. Svømmestyret håper og tror at de med dårlig samvittighet, kommer på bedre tanker neste tur.

Følgende har tatt prøven:

Pike	Mona Halvorsrød
Pike	Alfhild Guldbrandsen
Pike	Inger S. Lia
Stuert	Johnny Stensbøl
Smører	Hans Erik Forsjord
Fyrbøter/asp.	Johnny Mindt
Pumpemann	Øivind Lia
Reparatør	Pentti Aijala
Elektriker	Arne Sveen
2. maskinist	Olav Helle
1. maskinist	Aise Sundet
Maskinsjef	Helge Fjell
Lettmatros	Ståle Skamfer
Radiooffiser	Lisbeth Kjærås
1. styrm. jr.	Roger Pedersen
Overstyrmann	Terje Sagebakken
Overstyrmann	Torvald Henriksen
Skipsfører	Arne Lia



SVØMME-KNAPPEN



TILDELES

MISS. Redaksjonen
MRS. for
MR. Texaco Tanker



I VANNET,

TEXACO AMSTERDAM

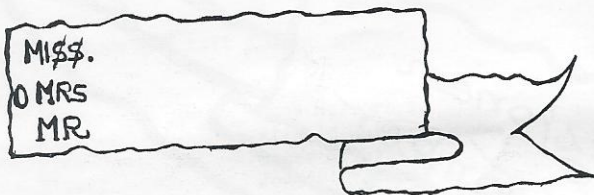
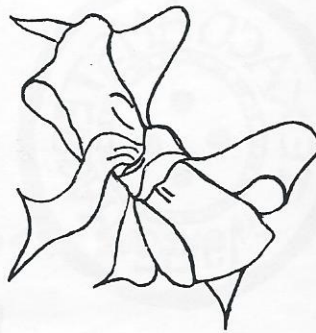
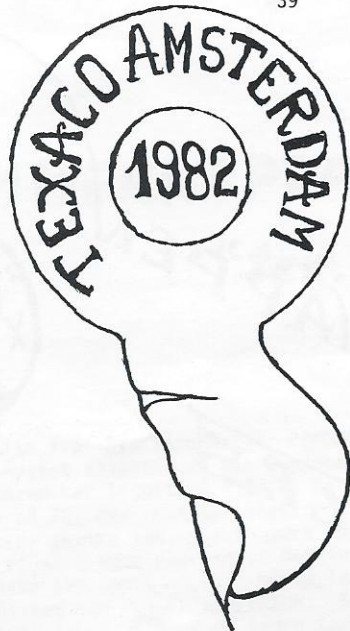
Majfrid Flyndre

SIGN: MØYFRID FLYNDRE

CHIEF DE MARETESTE



RIGHT THUMB



De er herved registret som NON - POINT - PERSON No. _____

i Svømmeknapp-konkurransen 1982.

Da DE fortsatt har anledning til å delta, ber vi Dem omgående om å gjøre øvelsen, før ISEN legger seg.

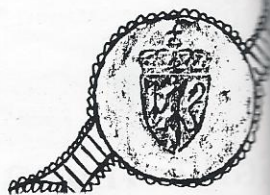
Fra havets Jomfru.

Ærbødigst Møyfrid Flyndre
Sign. Chief De Mare Teste

CC:

Copy til Vannverket / hjemstedskommunen

Copy til barstyret "STAKKARS BAR".



'TEXACO BALTIC'

PÅ VERKSTED I SINGAPORE

Av S. Skjelbreidalen

Som sikkert de fleste kjenner til så har "TEXACO BALTIC" nå sitt fartsområde "East of Suez", og på siste turen til Australia viste det seg at tilstanden i bunn var blitt så dårlig at det var nødvendig og gå til verksted for å bunnmale.

Singapore er et bra sted, og det ble innhentet tilbud fra fire verksteder der, henholdsvis Sembawang, Hitachi Robin, Mitsubishi og Keppel, og i tillegg Asry i Bahrain. Det ble Keppel som fikk jobben, og beregnet ankomst for "TEXACO BALTIC" var 12. januar etter utlossing Surabaya.



Det ble dessverre litt forsinkelse i Surabaya, slik at "TEXACO BALTIC" først ankom den 16. januar. Verkstedet hadde gitt 8 dager på jobben, og spørsmålet var om de ville klare å gjøre skipet ferdig til den 24. januar, som er dagen da kineserne begynner feiringen av "Chinese new year".

De klarte det, søndag den 24. januar gled "TEXACO BALTIC" ut av dokken på Keppels shipyard (Tuas), nymalt og fin, med 3 lag selvpolerende antifouling på skroget.

Det ble bestemt, på bakgrunn av at "TEXACO BALTIC" nå har relativt lange sjøreiser og dokkingsintervallene er 30 måneder, at det var god økonomi å bruke selvpolerende maling.

Når man har et bunkersforbruk på 12-13 millioner pr. år, er det ikke stor prosent av redusert forbruk pr. mil som skal til for at denne merutgiften er inntjent.

Nok om dette, bunnbehandlingen var hovedjobben, men i tillegg ble det utført endel andre arbeider, så som installasjon av dropliner i tank nr. 1-2-7 og 8 cross, installasjon av separat pumpe fra sloptank, utvidelse av passasje på babord side forkant av poop, nytt skorsteinsmerke, modifisering av hyd. oljetank, deling av fødetanken slik at man fikk en ny diesel oljetank på 73 m³, pluss en god del andre mindre arbeider.

Konklusjonen på det hele må bli at det totalt sett ble et vellykket verkstedopphold, vi var meget heldige med været, noe som kan være et problem på de kanter i januar måned.

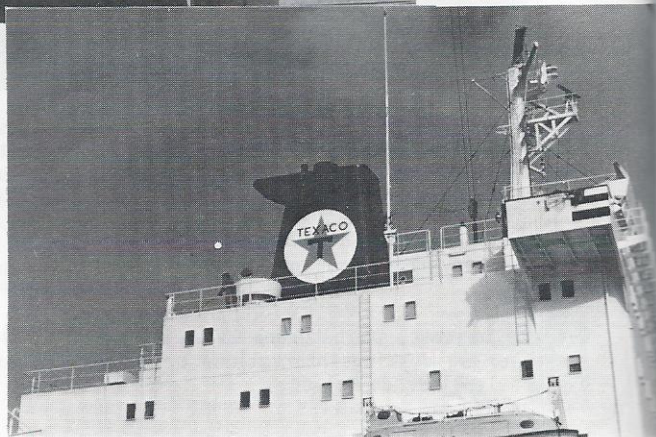
Verkstedet virket ryddig med god planlegging og dyktige fagfolk. Ellers er Singapore en interessant by hvor det finnes så og si noe for enhver smak, selv om prisene nå er på europeisk nivå og tildels over.

"TEXACO BALTIC" forlot som tidligere nevnt verkstedet den 24. januar, og etter korrigering av kompass og peileapparat, ble kursen satt for Bahrain.



Skorsteinsmerket før ...

.... og etter



SAGA OM MØRKESDAL

Av Møyfrid Flyndre, Chief Mare de Teste

De som følger med i Texaco Tankers "Hvem Seiler Hvor" vil fort kjenne igjen navnet Anders Bystøl. Han har seilt ombord på T/T "TEXACO AMSTERDAM" siden høsten 1977. Som arbeidsleder går han under navnet "Båsen".

Båsen er født på en berghylle øverst i Dalen, årgang "Fin Gammel". Han påstår selv at han var med på den første traden Nigeria til S.S.P. Det var ombord på briggen "Albertina" av Voss i 1812. Lasten bestod av slaver, hovedsaklig karer fra KoKo, men også endel fra Birrrrii. Overfarten tok uker, ja måneder også. På reisen over anløp de Barbados for stores etc. "mest etc.". Også på den tiden var det dårlig med postgangen, men det var meget å lese i stjernebilledene. Ved ankomst S.S.P. ankret de opp, og gjorde klart til transfer. Den beste metoden for det er "Rein-tide". Den største og sterkeste slaven la på svøm, og de andre fulgte kloss på. Det var mange som unnslopp, de fleste fulgte Golfstrømmen nordover. Etter måneder i drift, sterkt utmagret og bleket av sjø/salt drev de på land. I dag lever Deres etterkommere i sitt beste velgående, de såkalte Sunnmøringer.

"Selv bor jeg på farsgården, og for å komme dit trenger en tålmodighet og pent vær. Den siste etappen er tung, må klatre 200 meter rett opp i en pinneleider. På høsten tar vi leideren opp, derfor seiler jeg ute hele vinteren. Har ingen mulighet til å komme hjem fra September til Mai. Bror min bor kun fire dags-reiser lengre sydvest, det er ham L. Granlund ringer til når det er "Something". Om sommeren er Mørksdal en meget vakker og deilig plass, men om vinteren kan det være meget tøft. Ja, så tøft at bare ulven overlever, og kråka da. Nede under fjellet, laget oldefar sitt eget lille garderobe-hus. Idag brukes huset til lagring av "Bark-Bille Feller", det er en god attåtnæring når en seiler på langfart."

Det er mange gode historier fra Mørksdal, og her er en av Dem:

To prester stod og pratet: Da jeg kom hjem etter prekenene i går stod det en naken ung kvinne i entreen.

- Hva gjorde du da?
- Kastet henne ut, selvfølgelig. Hva ville du ha gjort?
- Løyet..... akkurat som deg.

PS: Sender med et BARK-BILLE FOTO av FARs-GÅRDEN.



CRUISE MED «SKANDINAVIA»

Av T. Svendsen

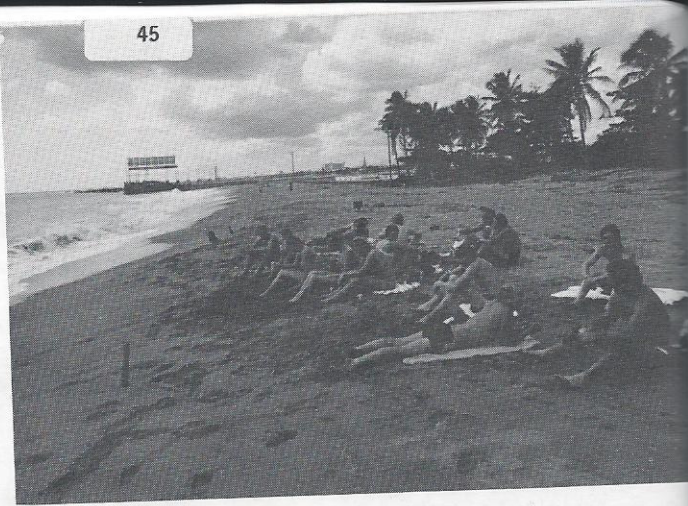
Nu skal ikke headingen tas helt alvorlig; sjølivet er ikke bare ferie, men det kan ikke benektes at rederiets skib "Texaco Skandinavia" har et fart-sområde noen og enhver kunne tenke seg. Øyene i Karibien, hvor skipet har fast tilholdsted, er ikke bare oppskrytne reklameobjekter, men virkelig perler som kan forsvare sitt rykte. Her er det ikke vanskelig å være "millionær for en dag", strekke sitt late legeme i den fineste sand, avkjøle det samme i krystallklart herlig temperert vann og nyde en drink til en like avstressende pris!

Her er sol og sommer, og dybder på 20 meter ser man selv med sløret blikk! Der nede har vi intet å gjøre, men det har derimot havets delikatesse nr. 1 nemlig hummeren, og selv den kan vi tillate oss å fråtse i uten å tenke på årstiden slik som hjemme. Hvem kan vel si nei til nytrukket hummer for under 50 kr. pr. kilo? Og med de lokale priser på den herligste hvitvin blir det hele til en matorgie man sjelden kan unne seg på de nordlige breddegrader.

Antigua er stedet - en øy i en gruppe på tre som nettop har fått sin selvstendighet fra britene etter å ha vært underlagt disse i et for meg ukjent antall år. Her fiskes mye hummer, og det er like spennende hver gang "hummerdelegasjonen" setter kurs for St. John (hovedstaden) med lettbåten, da ett eller flere cruise-skip på havnen kan bety tomme samleteiner. Men hittil har man hatt lykken med seg, og mange og lange har hummerraftenene vært under tropenattens himmel, enten det er skipets velferdskasse eller privatpersoner som står for invitasjonen. Vellykket blir det alltid, og man tar vel ikke munnen for full når de sies at dette er blitt tradisjon ombord i "Skandinavia".

Men det er ikke bare hummeren som svømmer i havet; det gjør også vi, og fritiden blir flittig benyttet til å springe de få meterene det ofte er til nærmeste beach, gjerne med en aldri så liten avkjølt ølboks i håndkledet. Etter en lang og varm arbeidsdag virker en dukkert herlig forfriskende, og med de muligheter Karibien byr på ville det være en skam ikke å benytte seg av tilbudet.

Om man kan være "millionær for en dag" tar allting en ende, og det er ikke bare luksustilværelse å seile på Karibien. Men det ønskes med dette å dele noen av "Sydhavets gleder" med andre og kanskje frembringe aldri så lite misunnelse hos de som kjemper seg gjennom vinteren i de mer værharde farvann og som kanskje hadde fortjent en slik tilværelse nå og da.

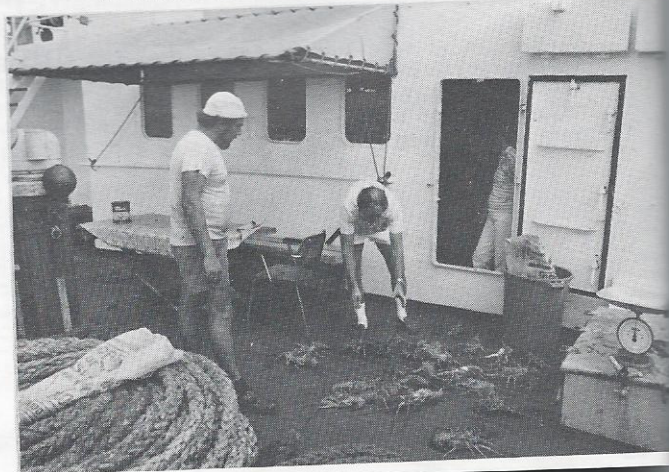


Her nydes sol og vann på beachen i Santo Domingo



Badenymfer i skjønn forening!

Hummeren er et faktum! Her blir den nøye gransket
av stuert Nils Pettersen. (Hummeren i forgrunnen)





Duket til fest; kokk Britt Eidnes og R/O Karen Winding ønsker velkommen til bords!



"Hummerorgien" er over, og man sitter fornøyd igjen rundt bordet i salongen. Ytterst til høyre Kaptein Brox!

LØSNING PÅ OPPGAVEN I NR.3 1981

Riktig svar er som følger:

Man nummererer sekkene med krittstykke fra en til ti. Deretter tar en et pengestykke opp av første sekk, to av andre sekk, tre av tredje sekk osv. til en har tatt ti pengestykker opp av sekk nr. 10. Deretter veier man de tilsammen 55 pengestykkene. Vekten vil nå vise hvilken sekk de "lette" pengestykkene er tatt fra. Eks.: Er vekten 549 gram, er det kun ett pengestykke som veier bare 9 gram og må således være tatt fra sekk nr. 1. Er vekten bare 540 gram så må det være 10 mynter à 9 gram fra sekk nr. 10.

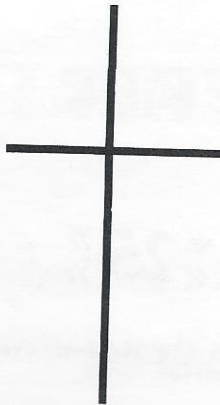
VI GRATULERER vinneren Per G. Rondestvedt, Norsk Texaco Oil.

NY OPPGAVE

PROFESSORALSK

"Hvilken dag det er idag?" svarte professor Tankeløs på et spørsmål fra sin kone og satte fra seg kaffekoppen i smørskålen. "Jo, det skal jeg si deg; la meg se - når iovermorgen er igår, vil idag være like så langt fra søndag som idag var fra søndag da iforgårs var imorgen."

"Å, javel, ja," svarte hans kone. "Så det er den dagen idag". Så enkelt og presist kan det altså sies når man har ordet i sin makt, og kunsten er som kjent å få sagt det uten å si det. Hvilken dag var det professoren mente?



Den 14. desember 1981 mottok vi den triste meldingen at kaptein Sverre Vik, som da tjenestegjorde som overstyrermann på "TEXACO BERGEN" var død som følge av hjertesvikt kl 0900. Vik var kommet ombord ved reisen begynnelsen i Brofjorden den 12. desember, frisk og rask, og med sitt alltid gode humør. Den 14. desember på morgenvakten kl 0700 følte han ubehag, men tross aktiv hjelp fra medarbeiderne ombord og telegramassistanse fra Haukeland sykehus stod dessverre ikke livet til å redde.

Kaptein Sverre Vik har tjent Norsk Skipsfart gjennom hele sitt liv. Vårt rederi fikk ikke gleden av bekjentskapet med ham før i 1977. I disse få årene har vi lært ham å kjenne som en meget dyktig skipsoffiser, alltid pliktoppfyllende og hjelpsom. Han hadde et meget godt forhold til sine medarbeidere både ombord og iland og vi vil alle savne ham.

Kaptein Sverre Vik ble bisatt i Rossabø Kapel i Haugesund den 25. desember.

Vi lyser fred over hans minne.

Kjære offiserer, mannskap og kontoransatte i Texaco Norway A/S.

Jeg er glad for at jeg gjennom Texaco Tanker kan få rette en hjertelig takk til dere alle for all deltagelse i forbindelse med min mands død. Det hjalp godt i min store sorg.

Takk alle sammen.

Liv Vik

Vi GRATULERER....

«25»

Kaptein P. Brandal f. 11/8-26 ble 11/12-81 overrakt sitt 25-års merke - slipsnål av direktør B.R. Halvorsen.

Kaptein Brandal tiltrådte sin stilling i TEXACO NORWAY A/S 16/7-55 som 3. styrmann på "TEXACO NUEVA ANDALUSIA". Han overtok kommandoen på "TEXACO SOUTH AMERICA" 19/12-65 og har tjenestegjort som kaptein på flere av rederiets skip, fra 1977 som fast kaptein på T/T "TEXACO BELGIUM".

Kaptein Brandal er fra Møre og som de fleste av vår kystbefolkning er han en dyktig hobbyfisker. (Spørsmålet er bare om ligningsmyndighetene får oppgitt inntektene av hobbyfiskingen?)

Som dere sikkert nå allerede har regnet ut, har kaptein Brandal vært ansett i rederiet mer enn 25 år, men det har ikke vært noen anledning tidligere for overrekkelse av merket.

VI GRATULERER OG ØNSKER LYKKE TIL VIDERE.



JUBILANTER



35 år	Adm. Direktør P. Sundby	1. mars
	Avd.sjef Thorleif Strengen	10. mars
15 år	Stuert Ragnar VegeI	1. januar
	Pumpemann Sverre Aune	1. januar
10 år	Arbeidsleder Torgeir Svendsen	22. mars
	Radiooffiser Karen Winding	29. mars

AMVER

AMVER har annonsert sin liste med "award-ships" for 1981. For å komme med på premielisten må skipene være minimum 28 døgn på AMVERS's plot i løpet av et kalenderår.

Vi gratulerer:

"TEXACO AMSTERDAM" og "TEXACO SKANDINAVIA" for:

8 years of outstanding participation.

"TEXACO BELGIUM" for:

5 years of outstanding participation.

"TEXACO BOGOTA" for:

Second award.

JUBILANTER



35 år	Adm. Direktør P. Sundby	1. mars
	Avd.sjef Thorleif Strengen	10. mars
15 år	Stuert Ragnar VegeI	1. januar
	Pumpemann Sverre Aune	1. januar
10 år	Arbeidsleder Torgeir Svendsen	22. mars
	Radiooffiser Karen Winding	29. mars

AMUCB
2011

JUBILANTER



35 år	Adm. Direktør P. Sundby	1. mars
	Avd.sjef Thorleif Strengen	10. mars
15 år	Stuert Ragnar Vegel	1. januar
	Pumpemann Sverre Aune	1. januar
10 år	Arbeidsleder Torgeir Svendsen	22. mars
	Radiooffiser Karen Winding	29. mars

AMVER

AMVER har annonsert sin liste med "award-ships" for 1981. For å komme med på premielisten må skipene være minimum 28 døgn på AMVERS's plot i løpet av et kalenderår.

Vi gratulerer:

"TEXACO AMSTERDAM" og "TEXACO SKANDINAVIA"
for:

8 years of outstanding participation.

"TEXACO BELGIUM" for:

5 years of outstanding participation.

"TEXACO BOGOTA" for:

Second award.

KURSDELTAGELSE 1982

BRANNVERN - Haakonvern

Overstyrmann Eeg-Larsen, Lars 15.02.-19.02.82

HAVARIKURS - Stavanger

Overstyrmann Brandal, Morten 25.01.-29.01.82

FØRSTEHJELP/SKADEBEHANDLING

Stuert Forsjord, Arne 11.01.-14.01.82
Pike Forsjord, Aud 11.01.-14.01.82

VERNE- OG MILJØARBEID - Oslo

Motormann Edvardsen, Randor 01.02.-05.02.82
2. maskinist Wingsternes, Geir 01.02.-05.02.82

MASKINSIMULATOR - La Guardia

Maskinsjef Johnsen, Einar 25.01.-29.01.82
1. maskinist Heine, Günter 22.02.-25.02.82

NAV. SIMULATOR - La Guardia

Overstyrmann Eeg-Larsen, Lars 25.01.-29.01.82

DATABRIDGE - OPERATØRKURS - Horten

Overstyrmann Rafaelsen, Idar 11.01.-14.01.82
Overstyrmann Eeg-Larsen, Lars 22.02.-25.02.82

Båtenes posisjoner !

T/T "TEXACO AMSTERDAM"

For å gå litt tilbake ble jul/nyttår feiret ombord på Syd-Afrikakysten på vei til Pembroke og Brunsbüttel, hvor skipet losset i siste uke av januar. Som vanlig med "Storbedriften" "TEXACO AMSTERDAM" var det behov for endel spesialister ombord i Europa og deres arbeider ble på vanlig god måte koordinert av skipsledelsen og inspektør L. Tranberg, som var med på reisen Pembroke - Brunsbüttel.

En stund ble det forespeilet et lengere opphold til ankers i Gibraltar, men etter to døgn fortsatte reisen den 12. februar gjennom Middelhavet og Suezkanalen.

Lasten kom ombord i Ras Tanura i løpet av to døgn i månedskiftet februar-mars. Reisen går denne gang til Kaohsiung på Taiwan, men på grunn av skipets dyppgående kan Singapore først passeres 25. mars med ankomst Taiwan 2. april.

På siste ballastreise fikk Sulzer diesel hjelpemotoren sin første store overhaling med bistand fra en serviceingeniør fra fabrikanten. Videre ble hjelpekjelen overhaldt av skipets folk og utstyret av en dansk kjelekjemiker.

I løpet av endel måneder har skipets Crude Oil Washing (COW) system blitt oppgradert for å tilfredsstille gjeldende regler og det eneste som nå gjenstår for å få det endelige sertifikat er endel småjusteringer av den instruksjonsbok som Sjøfartsdirektoratet forlanger.

I dag er det en stor overkapasitet på større tankskip (VLCC) og spesielt for "TEXACO AMSTERDAM"s størrelse er det få og meget dårlige frakter å oppnå. Når dette skrives planlegger derfor Texaco - i likhet med de øvrige store oljeselskaper - å legge opp endel av denne tonnasje. Hvor lang opplagstiden blir kan ikke sies nå, men med uforandrede forhold er det nok realistisk å regne med lang tid.

M/T "TEXACO BALTIC"

10 dager tok lossingen i Newcastle og Kurnell i Australia i slutten av november, men så gikk ferden nordover langs Australias østkyst og gjennom Torresstredet mot Bahrain i fin fart i med-strøm og sommervær, iflg. ryktene. En ny dykkerkontroll i Khor Fakkan bekreftet at det var nødvendig å få malt skutebunnen snarest mulig. Singapore pekte seg ut som stedet for dokking etter lasting i Bahrain 20-22.12 for Djakarta og Surabaya. Det tar sin tid i Østens havner, så "TEXACO BALTIC" kom til Singapore den 15.1. og regner med å være klar til innsats 24.1, beregnet å seile i 30 måneder til neste dokking.

T/T "TEXACO BELGIUM"

forlot vi sist i Rotterdam i slutten av november og som vi spådde; hun er vel i Mexicogulfen når dette leses, slik skjedde det også. Det ble de tradisjonelle havner - lastning i Port Arthur - New Orleans - Trinidad med lossing i Porto Torres (Middelhavet) - Terneuzen og Rotterdam i slutten av januar. Så fulgte neste tur med en liten avveksling Trinidad for Puerto Cortez (Honduras) og Puerto Barrios (Guatemala) i midten av februar. Neste reise ble Port Arthur - New Orleans - Trinidad hvor hun ligger når dette skrives, og når dere leser dette er hun kanskje allerede til ankers i River Schelde (Terneuzen).

Hva bedrev så "TEXACO BELGIUM" i 1981, noen få tall til å belyse dette. Lasteavner 29, lossehavner 25, antall forskjellige lastesorter 47, total fraktet last 190.000 tonn = 190 mil. liter (tenk på literprisen og husk også på at "TEXACO BELGIUM" fører så å si bare snadder, petro kjem., smøreoljer, additiver o.l. til en pris langt over bensinprisen. Det ble utført 10.840 dagsverk, og det ble utbetalt kr 7 mill. hyre, overtid og sosiale utgifter.

Hun var ingen billig "dame" i 1981, hun kostet oss i totale driftsomkostninger 36 mill. kroner, men greide ikke tross flott innsats å tjene mer enn 33,5 mill. kroner. Det er selvsagt markedet og ikke BELGIUM og hennes trofaste tjenere som har skylden for dette. Til ettertanke.

M/T "TEXACO BERGEN"

For å rettfærdiggjøre skipets navn fikk "TEXACO BERGEN" en tur til Bergensområdet, nærmere bestemt Mongstad, mellom jul og nyttår. Vi har grunn til å tro at bergenserne var godt fornøyd med sitt bys-barn.

Isforholdene var noe problematiske i Skagerak - Kategat og spesielt langs svenskekysten i januar, og skipet kom opp i delvis fast is i Vingaområdet i siste halvdel av januar. Ved hjelp av skiftende vind og strøm og forsiktig navigering kom imidlertid skipet både inn til og ut fra Gøteborg uten skader.

Etter en snartripp innom Brunsbüttel fikk skipet en "langtur" midt i februar fra Brofjorden til Ghent og videre til Pembroke, Cardiff og Eastham. Sistnevnte to havner er det ønskelig å unngå for et skip av "TEXACO BERGEN"s størrelse, men på et slakt marked må også slike ting aksepteres. Ja, det ble enda en tur til Eastham i første uke av mars og når dette skrives ligger skipet til ankers ved St. Brides Bay og avventer resultat av vår befraktningsavdelings anstrengelser i London for å finne nye laster.

Forøvrig står verkstedopphold for døren, og hvis alt går etter planen blir det like over påske.

M/T TEXACO BOGOTA

forlot vi forrige gang på vei til Conakry, hvorfra den seilte 25. november med kurs for Trinidad igjen. Skipets kjeler hadde behov for reparasjon, noe som ikke er så lett å få til i det aktuelle fartsmønster, og det ble et

langt opphold, 3.-19. desember. Det ble ny Afrika-reise med anløp Dakar 29.-31.12 for kjelebesiktigelse og lossing Kamsar med avgang 3.1. Påny lasting Trinidad 20.1 for Conacry 30.1. Etter utlosset fikk skipet beskjed om å ankre for ordre, og alle håpet at våre bønner om å få skipet ut på en reise i et forsyningsmessig gunstigere farvann kunne bringe resultater. Men det gikk nok ikke så vel. Skipet fikk ordre redusert fart Trinidad. Dit kom det 16. februar og er det ikke seilt derfra siden, så ligger det der ennå.

M/T "TEXACO NORGE"

Mot slutten av 1981 forlot "TEXACO NORGE" Englandskysten og søkte til skandinaviske havner. Nyttårsaftnen ble feiret (uten raketter) til ankers i Brofjorden, og man ventet bare på midnattsklokkene for å gå til kai. Årets første last skulle til Oslo, og av en eller annen grunn fikk man ikke starte lastingen før kalenderen viste 1982.

All last i januar og februar er hentet i Brofjorden, bortsett fra en ladning fra Amsterdam til Malmø. Den harde kulden i desember og januar har medført at skipet, som ikke akkurat er noen isbryter, har måttet forsere opp til 50 cm stålis. Det har ført til at skutesidene forut har fått hard medfart. Ingen store skader hittil, heldigvis, kun ett knekt "ribben" eller spant som det heter. De indre lesjoner som oppsto samtidig skyltes ikke isen, men lekkе kjelerør. Ny rørsats ble levert i Halmstad 19.2.

I innredningen fullføres nå oppussingen, bl.a. er messene panelt med meget godt resultat. Nye møbler er bestilt og forhåpentligvis gir disse forbedringer øket trivsel.

M/T "TEXACO OSLO"

Etter en tur til Norge i slutten av november 1981, ble det noen dagers ventetid ved Skagen før skipet fikk lasteordre Ghent for Brunsbuttel og Canvey Island. Deretter fulgte flere lasteturer i Brofjorden for danske og svenske havner.

Julen ble tilbragt i Stockholms skjærgård som på den tid var lite innbydende med altfor mange kuldegrader og altfor mye is. En etterfølgende tur til Gävle bød på vanskeligheter p.g.a. isen, men ved hjelp av taubåter til å bryte vei gikk det bra. Midt i januar er det igjen en tur til England med lasting i Grangemouth for Dunkirk og Isle og Grain.

M/T "TEXACO SKANDINAVIA"

Dette skip fortsetter i "cruisearten", hvilket ikke betyr dekksgolf, sightseeing eller latmannsliv. Tvertimot - med mange havneanløp, ivrige tollere og Coast Guard-besøk får man hverken anledning til å dovne eller kjede seg.

Stort sett er det de samme havner som går igjen, men i begynnelsen av februar ble det anløp av Turbo (Colombia) hvor ingen av våre skip har vært tidligere. Pointe-à-Pierre er fast lasteplass, men i januar hentet man også en liten slant på Aruba.

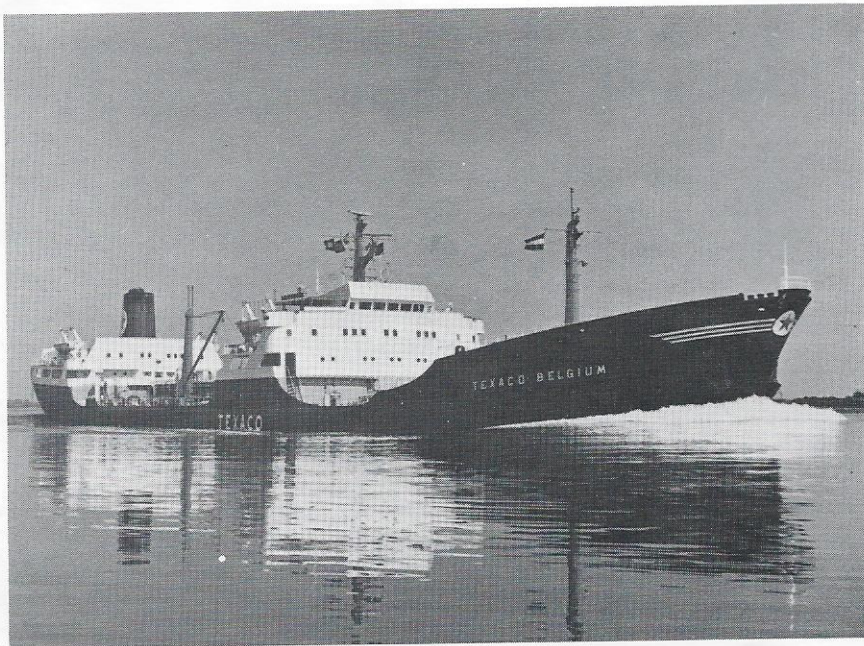
Det nærmer seg tid for dokking og reparasjoner, som skal finne sted i april. La oss håpe at vi da får se "TEXACO SKANDINAVIA" ved et verksted i et område som passer til skipets navn.

M/T "TEXACO STOCKHOLM"

har sin vane tro seilt i Nord-europeisk fartsmonster. Nyttårsaften ble feiret i Brofjorden hvor skipet lastet for Pembroke og Eastham. Deretter fulgte en last fra Brofjorden til Pembroke. Her losset og lastet skipet 14.1.

Etter dette fulgte så en tur til Irland. Januar ble avsluttet med en last fra Pembroke til den store kraftstasjonen i Inverkip, Skottland. Denne fyres normalt med kull, men en periode har det blitt benyttet olje. Ca. 10.000 tonn olje forbrennes pr. dag ved denne kraftstasjonen.

I februar fulgte det så en tur Immingham-Larne. Etter å ha losset her gikk skipet til Brofjorden hvor det etter en meget rask lasting gikk til København og Aalborg. Når dette skrives er hun på vei til Antwerpen. Skipet er nå chartret ut til Fina for en reise til Pembroke.



'Svenske' definisjoner!

DURK:	Golvet inuti båten
DÄCK:	Golvet utanpå båten
RELING:	Kanten på båten; sista kontakt innan man ramlar i
LOVART:	Bör man ej spy eller pissa i
KAPPELL:	Uppsamlingsplats för måsskit
TAMP:	Snöre som kan hålla fast båten
HALKIP:	Håller tamp i läge, gör ont at fastna i med stortån
DRAGG:	Järnskrot, som skulle ha suttit i tamp innan det slängdes i
KOMPASS:	Synnerligen dumt ställe att förvara sprit i. Kan också användas för att hitta ock köra på grynnor med största precision
RUFF:	Utrymme att förvara kutruggiga ock på annat sätt vanskapta människor i
VATTENLINJE:	Bör ej gå över rufftaket annat än på u-båtar
GÖSSTAKE:	Anordning för snabb kastrering av män på hala däck
KOJ:	Udermålig sovplats i båt, där förut friska människor blir vanskapta, kan med viss svårighet användas till at göra nya människor i
SJÖKORT:	Karta över vatten som underlättar identifisering av nyss påkörd gryna
GRYNNA:	Rörlig förhöjning av sjöbotten
SLUSS:	Hiss för båtar, förvandlas til öppet dårhus på fredagskvällar
RODER:	Utrustningsdetalj för att möjliggöra felnavigering
KÖLSVIN:	Svinet under durken
KAPTEN:	Svinet ovanpå durken
SEGEL:	Tygssjok för att snabbt få omkull en båt
MAST:	Åskledare belamrad med linor og annan bråte
BOM:	Liggande mast, vanlig orsak til skallskador
BOJ:	Flytande fäste för båt, medverkat til att blodkäril i hjärnan brister
BÅTSHAKE:	Käpp med krok i; brukar komma till använding när 3 promille överskrids

SPORT

Fra Velferden har vi mottatt sluttoversikten for rederimesterskapet 1981, og resultatene ble:

Internasjonal serie i fotball:

Klasse II:

1. M/T "TEXACO BERGEN"	8	5	1	2	27- 9	11+0,0 = 11,0 p
2. T/T "TEXACO BELGIUM"	2	2	0	0	10- 2	= 4,0 p
3. M/T "TEXACO OSLO"	2	0	2	0	7- 7	= 2,0 p
4. M/T "TEXACO NORGE"	2	1	0	1	5- 7	= 2,0 p
5. T/T "TEXACO AMSTERDAM"	1	0	0	1	1- 5	= 0,0 p
6. M/T "TEXACO STOCKHOLM"	3	0	0	3	4-14	= 0,0 p

Norsk Mesterskap i fotball:

1. M/T "TEXACO BERGEN"	8	5	1	2	27- 9	11+0,0 = 11,0 p
2. T/T "TEXACO BELGIUM"	2	2	0	0	10- 2	4,0 p
3. M/T "TEXACO OSLO"	2	0	2	0	7- 7	2,0 p
4. M/T "TEXACO NORGE"	2	1	0	1	5- 7	2,0 p
5. T/T "TEXACO AMSTERDAM"	1	0	0	1	1- 5	0,0 p
6. M/T "TEXACO STOCKHOLM"	3	0	0	3	4-14	0,0 p

Svømmeknappkonkurransen:

1. M/T "TEXACO BALTIC"	5.200 poeng	89,65 gj.snitt
2. T/T "TEXACO BELGIUM"	2.100 "	36,21 "
3. M/T "TEXACO BOGOTA"	1.800 "	33,33 "
4. M/T "TEXACO STOCKHOLM"	1.000 "	20,83 "
5. M/T "TEXACO BERGEN"	400 "	7,40 "

Idrettsmerkekonkurransen:

1. M/T "TEXACO BALTIC"	28 merker	48,27%
------------------------	-----------	--------

Sykkelkonkurransen:

1. M/T "TEXACO BALTIC"	3.900 poeng	67,24 gj.snitt
------------------------	-------------	----------------

Norsk Mesterskap i Friidrett:Lagmesterskapet, Kl. I:

1. M/T "TEXACO BERGEN"	44.134 poeng	817 gj.snitt
2. T/T "TEXACO BELGIUM"	44.712 "	770 "
3. M/T "TEXACO BALTIC"	26.261 "	452 "
4. M/T "TEXACO NORGE"	12.120 "	224 "
5. M/T "TEXACO STOCKHOLM"	6.695 "	139 "
6. M/T "TEXACO OSLO"	5.409 "	93 "

3 x 60 m stafett:

1. M/T "TEXACO BERGEN" 28,7 sek.

4 x 100 m stafett:

1. M/T "TEXACO BERGEN" 55,8 sek.

Som vi ser var M/T "TEXACO BERGEN" best av Texnor-båtene i 1981, og 1. kokk Dagfinn Øverkil mottok pokal på vegne av besetningen.





P : Permitterert

D : Disponert

SK: Skole

F : Ferie

M : Militæret

K : Kontoret

S : Syk

AJOUR PR. 11.3.1982

T/T "TEXACO AMSTERDAM"
LEVX

KAPTEIN
OVERSTYRMANN
OVERSTYRMANN
1. STYRMANN
ARBEIDSLIEDER
MATROS
MATROS
MATROS
MATROS
MATROS
MATROSASPIRANT
JUNGMANN
MASKINSJEF
1. MASKINIST
2. MASKINIST
2. MASKINIST
ELEKTRIKER
REPARATØR I
REPARATØR I
PUMPEMANN
FYRBØTER
FYRBØTER
FYRBØTER
FYRBØTER
SMØRER
SMØRER
STUERT
STUERT/KOKK
PIKE
PIKE
PIKE
PIKE

PEDERSEN, Tore
HENRIKSEN, Thorvald
SAGEBAKKEN, Terje
SIVERTSEN, Harald
BYSTØL, Anders
SVORSTØL, Kjell Steinar
BRUNES, Steinar
SEPPENEN, Jan
EVORA, Herculano
SILVA del GADO, Antonio
JOHANNESSEN, Geir Åge
JENSEN, Harry William Roger
FJELL, Helge
HAUGEN, Dagfinn Haakon
RØSSUM, Bent M.
HELLE, Olav
HERMANSSON, Ebbe
BRUNVOLL, Frode
ÅIJALÄ, Pentti Juhani
LIA, Øivind
GULBRANDSEN, Terje
ANDERSEN, Birger Wilhelm
MAYO CAAMANO, Manuel
JOHANSEN, Karl Anton
OLSEN, Arvid Kr.
HANSEN, Tore
STENSBØL, Johnny
GRIMSTAD, Bjørn Olaf
PEDERSEN, Solveig
LUNDBERG, Aino Simone
GULBRANDSEN, Alfild
HALVORSRØD, Mona Irene

M/T "TEXACO BALTIC"
LOSF

T/T "TEXACO BELGIUM"
JXZP

M/T "TEXACO BERGEN"
LEMP

M/T "TEXACO BOGOTA"
JXHS

KAPTEIN OVERSTYRMANN 1. STYRMANN 1. STYRMANN 2. STYRMANN RADIOOFFISER ARBEIDSLIEDER TØMMERMANN MATROS MATROS MATROS MATROS LETTMATROS LETTMATROS LETTMATROS SJØASP/MATROSASP. MASKINSJEF 1. MASKINIST 1. MASKINIST 2. MASKINIST 2. MASKINIST MASKINASSISTENT ELEKTRIKER ELEKTRIKER ELEKTRIKERASSIST. REPARATØR REPARATØR I PUMPEMANN PUMPEMANN FYRBØTER/MOTORMANN FYRBØTER/MOTORMANN FYRBØTER/MOTORMANN MOTORMANNASP. SMØRER SMØRER STUERT 1. KOKK KOKKASPIRANT PIKE PIKE PIKE HJELPEMANN	SANNERØD, Frank BRANDAL, Morten BAADE, Jarle FURSETH, Jarle STØA, Gunn L. LEIRSKAR, Asbjørn STEFANSSON, Kristjan ANDERSEN, Kåre MATHIESEN, Jan IVERSEN, Bjørn VANVIK, Finn Robert NODELAND, Trond A. WETLESEN, Erling BAASTAD, Steinar AAS, Gunnar JENSEN, Wiggo Aage ISAKSEN, Jens NORDMO, Magnus J. PUGA, Francisco KROGNES, Åge JACOBSEN, Hjalmar FORSJORD, Arne O. SMELRØR, Bjørnar SKAANSAR, Leif Erik FORSJORD, Aud THUN, Solfrid LETH OLSEN, Elsa	BRANDAL, Petter S. JARNES, Asbjørn BREKKE, Ragnar DANIELSEN, Jan Inge LØGREID, Helene ALTØ, Peder HØYLAND, Bjarne HAGLEY, Stanley STOKNES, Odd VILLANUEVA, Rodolfo M. DIAS, Felix KJØNØ, Robert JOHNSEN, Einar OLSEN, Nils Harald OHLSEN, Finn Egil VAN INGEN, John HYGÅRD, Trond ASP, Arne AAKRE, Stein Vidar ERIKSEN, Bøgild VALSKRAA, Geir GRØTTING, Henrik MININO SUAREZ, F. JOHNSEN, Roald PETERSEN, Tom Jarle HULT, Tor GRØTTAN, Knut LAURITSEN, Rolf MARTIN, Geir JOHNSEN, Torild HAUGEN, Else Marie FONN, Bjørg	JOHANSEN, Kjell RAFAELSEN, Idar FRAMMARSVIK, Helge Jan GUSTAVSEN, Kåre HANSEN, Jan P. LIEN, Palmar JOHANNESSEN, Arild B. NORHAGEN, Kjell RODRIGUES, Washington LUND, Torbjørn Arne BAKKEMO, Terje STRANDELID, Torkel L. PALCIOS, Oscar C. JOHANSEN, Odd SULLAND, Thor Magnus MOL, Ahmet RØSTAD, Odd STRAND, Tore Andreas HOLBERG, Tor HÜBERTS, Jan ULLELAND, Svein Jostein ROEL, Audun ØVERKIL, Dagfinn JENSSEN, Liv GJERTSEN, Gunn Berit	SØBSTAD, Einar H. AURSTAD, Dag Astor TØSSE, Magar HAUGEN, Helge P. OTTESEN, Wenche OLSEN, Oddvar JOHANSEN, Sten PAUL, Wilson FALLANG, Per OROZCO, Jose FAGERMO, Fred ENGELI, Gunnar HAREIDE, Einar WINGSTERNES, Geir KAUFMANN, Svein O. RISHOLM, John JOHANSEN, Morten PETER, Mihaly KIMSÅS, Harald J. FERNANDES, Serafim EDVARSEN, Randor NAZARENO, Abraham BORGE, Knut 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	LIEN, Steinar	BRATH, Otto	HANSEN, Helge
OVERSTYRMANN	HELBERG, Knut	EEG-LARSEN, Lars	SKARSVÅG, Torbjørn	SANDVIK, Norodd
1. STYRMANN	JOHANSEN, Jon A.	HUSVEGG, Erik	JENSEN, Vidar Kjell	BØE, Roar
2. STYRMANN	BJELLAND, Hjalmar	ASP, Leonard		
RADIOOFFISER	GULBRANDSEN, Per Lasse	JENSEN, Eva Marie	TALBERG, Mindor	KLEMETSEN, Jan Sverre
RADIOOFFISER/ASP.	KRISTIANSEN, Ivar	RØDSTØL, Elin	KJÆRAAS, Lisbeth	SÆTHER, Torbjørn
ARBEIDSLÉDER		SØRENSEN, Harald J.	RØRSTRØM, Alf	
ARBEIDSLÉDER				
MATROS	SVALBY, Bjørn Magne	WALKER, Fredrick	GEY QUINTANS, Manuel	MARTINSEN, Kåre
MATROS	OLAUSSEN HESSE, Rolf	BUCEA, Juan	INGEBRIGTSEN, Harald	SVENDSEN, Torgeir
MATROS	KARAMAN, Mustafa	RANHEIM, Remy	WILLIAMS, Lennard	BARTH, Hans
MATROS	SOLBERG, Hans M.	SVENDSEN, Fridtjof		WERP, Roger
MATROS	POUSADA DE LA TORRE, J.			
LETTMATROS	SKARSHAUG, Sturla			
LETTMATROS	HOEL, Geir			
MATROS-/SJØASP.		KARLSEN, John	HANSEN, Bjørn Erik	MATHIESEN, Ørjan
MASKINSJEF	SCHEFTE, Andreas	SIMONSEN, Sverre	ORHOLM, Pål Roger	ANDREASSEN, Ole Freddy
1. MASKINIST	OPPEDAL, Odd	HALVORSEN, Steinar	AAS, Astor	JOHANSEN, Anne Lene
2. MASKINIST	FREDRIKSEN, Svein	BORGE, Haakon	SØRVIK, Dagfinn	TØRUM, Bjørn
MASKINASSISTENT			HOLST, Odd Johan	NØTSUND, Olav E.
MASKINASSISTENT				FOLLESTAD, Sverre Olav
ELEKTRIKER	SKATLAND, Karl	HUSTAD, Viktor P.	BREIVIK, Geir	
REPARATØR	HANSEN, Hans	VOLVIK, Jan Erik		
PUMPEMANN	HØGERNES, Odd	GUNDERSEN, Tor	JENSEN, Sigmund	THOMASSEN, Harald
MOTORMANN	NILSEN, Torbjørn	TEVELDAL, John	ULVANG, Leif	LILLEBOSTAD, Egil
MOTORMANN	CASANOVA, Enrique	HANSEN, Arne	RØNNE, Johan	SKJELBRED, Roger
MOTORMANN	GJUV, Raymond	MYRAN, Dagfinn	GROVASBAKK, Sture	HANSEN, Yngvar
MOTORMANN	EIDNES, Jan Helge	TOKLE, Arnstein	FAHRE, Ragnar	VALAAS, Lars
MOTORMANN		DOMINGUES, Jose R.		
MOTORMANN			JOHANNESSEN, Morten	
SMØRER	NYBØ, Arild	ANDERSEN, Lars Erik	LIE, Arne R.	PEDERSEN, Tore
SMØRER		MELIEN, Hans		
SJØASPIRANT				
STUERT	ELIASSEN, Jack	KJÆRSTAD, Bjarne	PETTERSEN, Nils	RINGSTAD, Egil
KOKK	PEDERSEN, Jan A.	LYNGSTAD, Stein	EIDNES, Britt Marit	JOCOBSEN, Per Bj.
KOKKASP.				JOHANNESSEN, Jarle
PIKE	HERMANSETER, Eva	SUNDE, Id	RØRSTRØM, Kirsten	KLEMETSEN, Inger
PIKE	DALEN, Karen		PETTERSEN, Åse	OLSEN, Nina Merete
PIKE			AAS, Gerd Inger	
HJELPEMANN	ANDERSEN, Sverre N.	KRISTIANSEN, Reidar		
HJELPEMANN		KARLSEN, Johnny		

FOLK I LAND

KAPTEINER

BAKKE, Idar (TSAT)
BROX, John (F)
EINVIK, Sverre (D)
FLØ, Svein (D)
FOSSMO, Willy (D)
HOLT, Jonas (D)
HORSSENG, Rindulf (S)
KONNESTAD, Yngvar (S)
LIA, Arne (F)
MEISLAND, Louis (D)
STØLANN, Alf (D)
SVANTESON, Thomas (D)

OVERSTYRMENN

APOLD, Oddvar (D)
DYB, Ivar (D)
HOVD, Armand (P)
MØRKESDAL, Roald (D)
PAULSEN, Willy (D)
RØED, Bernhard (K)
SOLBERG, Odd Egil (D)

1. STYRMENN

ALEXANDERSEN, Øivind (SK)
CARELAND, Roger (D)
ELVEVOLD, Ottar (D)
JENSEN, Bjørnar (F)
KLOKK, Bjarne (SK)
SEM, Dag (SK)
SKJØNSFJELL, John (F)

2. STYRMENN

DANIELSEN, Per Inge (M)
KARLSEN, Magnar (SK)
TARALDSEN, Trond (SK)
STADSØY, Trond (D)

MASKINSJEFER

ABRAHAMSEN, Bjarne (TSAT)
BORGERSEN, Hans J. (P)
LUND, Manfred (D)
NØDELAND, Bjarne (D)
OPPHAUG, Trond Arvid (P)
PEDERSEN, Rasmus (D)
RØSTAD, Thor (D)
STØRDAL, Øivind (D)
SVANES, Bjarne (D)

RADIOOFFISERER

ELIASSEN, Arne (P)
GRØNVOLD, Gro (D)
HEINE, Unni (D)
SOLBERG, Hallgeir (F)
WINDING, Karen (D)
WALLIN, Rune (D)
ÅNDHEIM, Tone (K)

1. MASKINISTER

DITTMANN, Tryge (D)
FRØITLAND, Kjell (D)
HEINE, Gunter (D)
JOHANNESSEN, Johs. (F)
STEINBRU, Kåre Oddvar (SK)
SUNDET, Asle (F)

2. MASKINISTER

BENDIKSEN, Bård (F)
BJEREN, Terje (SK)
BORGE, Haakon (D)
CARELAND, Lars V. (P)
GAUPSET, Bjarne (SK)
LEIRVÅG, Dag (SK)
SAND, Pål (SK)
SKOGHEIM, Bjørn (F)
STORLI, Arne J. (S)
STORNES, Reidar (S)

ELEKTRIKERE

ANDVIN, Simon (SK)
BERG, Vjdar U. (P)
BJØNTEGÅRD, Trond (M)
JARNES, Geir (D)
SIMONSEN, Geir (SK)
SVEEN, Arne (F)

STUERTER

DALBY, Pål (D)
EDVINSEN, Stig (D)
HÅLAND, Kjetil (D)
ROSSMO, Kåre (P)
VEGEL, Ragnar (F)

1. KOKKER

BERNHOF, Albrigt (F)
ERDAL, Atle (F)
OTTERSEN, Einar (F)

ARBEIDSLÉDERE/TØMMERMENN

BÅRDSSEN, Akse (F)
OLSEN, Per (D)

REPARATØRER

ALFREDSSEN, Arvid (D)
SOARES, Jose (F)

PUMPEMENN

AUNE, Sverre (D)
JOHANNESSEN, Adolf (F)
OLSEN, Raganr (F)