



# texaco tanker



INFORMASJON 28/5-73

"TEXACO OSLO" reparerte seg selv.

Det finnes en del rare tradisjoner i skipsfarten.

Et skip frister vanligvis en omflakkende tilværelse. Det krysser sjøen i godt og dårlig vær, maskineriet sviver og går, navigasjonsinstrumentene er i full sving, og folk går sine vakter, jobber, spiser eller sover. Eller det ligger i havn og laster og lossar med fyr under kjelene og pumpene i sving.

Dette er den vanskelige perioden i skipets liv. Likevel er reparasjoner og vedlikehold overlatt til skipets besetning.

Men så en dag kommer skipet til verksted for overhaling. Maskineriet stopper, og det slukkes under kjelene. Tankene er gassfrie, og det hverken lastes, losses eller navigeres. Skipet er dødt og ligger trygt fortøyet. Alt kan åpnes og ettersees.

Man skulle tro at dette er den enkle tid i skipets liv. Da kan jo besetningen ofre seg helt og holdent for vedlikeholdet og har attpå til et helt verksted til hjelp. Men da er plutselig ansvaret for reparasjoner og vedlikehold ikke hos skipets folk men overlatt til rederiinspektøren.

Hvorfor er det slik? Hvorfor betraktes tiden ved verksted som en unntaksperiode og ikke som en naturlig del av skipets drift og vedlikehold underlagt skipsledelsens planlegging og gjennomføring? Burde ikke skipets folk med sitt inngående kjennskap til alle deler av skipet ha de beste forutsetninger for å kunne stå for verkstedsreparasjoner?

Ganske nylig fikk vi den første indikasjon på at det kanskje ikke er så dumt å ruske opp i den gamle tradisjonen. "TEXACO OSLO" reparerte nemlig nylig ved Framnæs Mek. Verksted i Sandefjord hvor skipsledelsen spilte en atskillig mere aktiv rolle enn tidligere, både under forhåndsplanleggingen, forhandlingene med verkstedet om hva som skulle utføres og om prisene og likeledes i kontrollen med det utførte arbeidet.

Vår inspektør, denne gang C. J. Riise, bisto skipsledelsen med råd der hvor de trengte hjelp og han var selvfølgelig en viktig medspiller - men ikke som før, kaptein på laget, det var skipsledelsen.

Reparasjonen ble gjennomført helt innenfor den ramme som skipsledelsen selv hadde lagt opp og forberedt under hele seilingsperioden. Den hadde regnet med 12 dager ved verksted, men skipet seilte etter 11 dager. Reparasjonsregningen er ennå ikke ferdig, men det er helt på det rene at den vil være i underkant av hva skipsledelsen hadde kalkulert på forhånd og forøvrig tatt sikte på i en lengre periode.

Lloyd's inspektør, Lars Tveit, ga skipet en fin attest. Han hadde sjelden sett et skip komme til verksted så godt forberedt, og med så god orden i sine dokumenter som "TEXACO OSLO". Dette er en naturlig følge av at verkstedoppholdet har vært tatt med i skipsledelsens planlegging av reparasjon og vedlikeholdet ombord helt siden forrige gang skipet var ved verksted.

Det er grunn til å gi kaptein Ragnar Pettersen og maskinsjef Torkild Strandelid og deres medarbeidere ombord full honnør for innsatsen.

De har vist at det må være riktig å arbeide for at verkstedreparasjoner skal være en del av skipets normale virksomhet og inngå i skipsledelsens løpende planlegging.

Nå er også "TEXACO NORGE" på verksted. Også den har foretatt langtidsplanlegging av reparasjon og vedlikehold og det er grunn til å tro at verkstedreparasjonene også i dette tilfelle vil bli vellykket.

\*\*\*\*\*

#### T.S.A.T.

De fleste vil nå være kjent med at T.S.A.T. står for Texaco Shipboard Advisory Team og i løpet av det siste året har de fleste av våre skip hatt besøk av slike team.

I dagene 7. og 8. mai ble det holdt et T.S.A.T.-møte i New York hvor det deltok representanter fra New York, London, Monaco, Port Arthur og Oslo. Ass. direktør B. R. Halvorsen og kaptein W. K. Paulsen representerte Texaco Norway A/S.

De fleste Fleet Headquarters ser meget positive resultater av T.S.A.T. og hevder at teamene bør kunne utnyttes i opplæringsøyemed, f. eks. førstehjelp, brannvernutstyr, brannvernøvelser etc.

Etter vår oppfatning vil teamenes viktigste oppgave være å foreta en tilstandskontroll sammen med skipsledelsen, både for å gi rederiledelsen et fyldig bilde av tilstanden ombord i de enkelte skip og for å være skipsledelsen til hjelp med utarbeidelse av en så detaljert tilstandskontroll som mulig.

T/T "TEXACO AMSTERDAM"

Den 27. april i år kunne vår siste og største tilvekst til flåten feire 1 års jubileum.

Da vår gigant på 230.000 tonn dødvekt forlot Rotterdam i april ifjor, hersket det en viss spenning, både ombord og iland, men det er hyggelig å kunne fastslå nå etter ett års drift at eventuelle bange anelser er gjort til skamme.

Skipet har fullført 4 rundreiser Persian Gulf/Europa og én tur til Trinidad og har fraktet ca. 8. millioner fat råolje.

Det er hyggelig å kunne fastslå at reisene er fullført på en meget tilfredsstillende måte. Men når dette er sagt, skal vi heller ikke underslå at det selvsagt har vært en god del problemer, men disse er taklet på en svært tilfredsstillende måte ved helhjertet og samvittighetsfull innsats fra skipets offiserer og mannskap. Uten for-kleinelse for noen vil vi spesielt fremheve maskinsjefene og maskinistenes gode innsats.

Siste last ble losset i Pembroke og Zeebrügge 29. april/2.mai og skipet skulle deretter gått til Lisboa for garantidokking. På grunn av Texaco's nåværende store behov for tanktonnasje måtte imidlertid denne dokking utsettes til september i år.

Nærmere 80 større eller mindre "garantiposter" måtte derfor utsettes med de problemer dette medfører og vi vil gjerne takke offiserer og mannskap for den sporty måte de tok denne programforandring på.

En del poster ble tatt vare på eller påbegynt i løpet av et fire dagers ekstraopphold i Zeebrügge etter utlossingen, men de fleste garantiarbeider må altså utestå til september og vi må bare håpe på at utsettelsen ikke medfører for store problemer.

Som nevnt i et tidligere nummer av Texaco Tanker begynte skutesidemalingen å falle av i store flak allerede etter et par måneder og områdene er blitt stadig større slik at hele skutesiden må sandblåses og oppmales i september. For til en viss grad å preservere skutesiden, men mest for å oppnå et bedre kosmetisk utseende, ble skutesiden gitt ett strøk sortmaling av malingsleverandøren før avgang Zeebrügge, men dette vil neppe holde frem til september.

Skipet for øvrig er vedlikeholdt på en forsvarlig måte, men helhetsinntrykket reduseres selvsagt betraktelig p.g.a. skutesiden - noe som skipets besetning selvsagt ikke kan gjøre noe med.

Skipet har jo en noe ensformig fart, men tross dette er det et bra miljø ombord og det faktum at den underordnede besetning gjennomsnittlig har stått 6 måneder ombord synes å bekrefte at lang-turene kanskje ikke er det store problem som mange hevder. Vi ønsker alle ombord god seilas videre!

Kort rapport fra "TEXACO NORGE".

Skipet har nå seilt i europeisk kystfart i 19 måneder, bortsett fra en tur sommeren 1972 til Trinidad/U.S. West Coast. Dette vil si at siden verkstedsoppholdet i november 1971 i Sandefjord har det vært en hektisk virksomhet ombord med stadige havneanløp og et utall av forskjellige "sailing orders". Det nærmer seg nå dokking på nytt, og ca. 25. mai blir det igjen et opphold på Framnæs Mek. Værksted på ca. 10 dager.

Skipsledelsen godtok tilbudet fra Framnæs som det beste av seks, alt tatt i betraktning, og gjør nå de forberedelser ombord som er mulig på forhånd for at arbeidet skal kunne gjøres ferdig på de 10 dager som verkstedet har stipulert. Dessuten vil ingeniør Brauti fra Framnæs ta en tur ombord før ankomst verksted for sammen med skipsledelsen å gå gjennom reparasjonsspesifikasjonen, merke de forskjellige reparasjonsposter, og i det hele tatt legge opp til en kvikk ekspedisjon av skipet.

Det vil bli en hektisk tid for de ansvarlige ombord som selvsagt også vil benytte anledningen til å være sammen med familien. En dag vil man også ta imot adopsjonsklassen fra Haslum skole, men for øvrig blir det ikke tid til annet enn å sørge for å sette skipet istand til en ny periode ute, antagelig fortsatt i samme fartsområde.

Mannskaps-forholdene har vært gode stort sett, og med forholdsvis høy stabilitet. Besetningen har hevdet seg bra i de idrettskonkurranser som det har vært anledning til å delta i. Vi kan gratulere med en fin 22. plass i lagkonkurransen i fri-idrett for 1972, og særlig med seier i Teesport-serien i fotball i 1972 og et napp i en kjepepokal satt opp av agenten Clarkson Brothers. Miniatyropokal og diplomer ombord vidner om denne seier.

Før avgang verkstedet reiser kaptein Helmersen hjem på ferie. Som vanlig rykker Jonas Holt opp som vikar og Georg Gjerde blir overstyrmann. Roy Odd Henriksen blir stående ombord til august måned og tar så fatt på skippereskolen. For øvrig kan vi ønske styrmann Håkon Jensen velkommen i rederiet. Han er bosatt i Antwerpen og ønsker å tjenestegjøre på et skip som fra tid til annen anløper Ghent.

Maskinsjef Tore Pedersen får nok å henge fingrene i ved verksted. Han blir ombord én måneds tid etter avgang Sandefjord for å se til at alt går bra, og tar så et par måneders ferie hjemme i Moss.

På annet sted i bladet er gjengitt navnene på øvrige offiserer og underoffiserer, og i tillegg til styrmann Jensen kan vi av nye folk ønske velkommen 2. maskinist Einar Omholt, elektriker Vidar Berg samt 1. kokk Hans Svartås. Sistnevnte har for en del år siden tjenestegjort hos oss som messegut og 2. kokk.

Vi ønsker skip og besetning velkommen til snarlig besøk i Sandefjord. Reparasjonsarbeidene skal for første gang administreres av skipsledelsen selv og betyr en ny utfordring. Vi er ikke i tvil om at de klarer jobben og ønsker lykke til.

VLCC Transshipment Trinidad

Siden 1. september 1972 har Texaco's VLCC (meget store Crude skip) anløpt Trinidad for transshipment til mindre tankskip, som fører lasten enten til Pointe-a-Pierre eller til lossehavn i U.S.A.

Disse store skip har hittil vært begrenset til 250.000 DWT og de mindre skip, som er mottakere av lasten, bør ikke overskride 50.000 DWT før slepebåter med større maskinkraft er tilgjengelige der. De mindre skip går i såkalt "shuttle fart" som i enkelte tilfeller kun blir turer på 3.25 n. mil hver vei. Det blir da liten anledning til vedlikehold ombord, idet besetningen på den måten bare rækker fortøynings- og lastearbeide. I denne forbindelse kan nevnes at det er fartøyets egen besetning som utfører til- og frakobling av laste/losse slangene.

Når et fartøy begynner i shuttle service må den ankomme med ren ballast slik at den kan losse sin ballast overbord etter at det er fortøyet langs siden av VLCC tankeren. For senere turer mellom VLCC og Pointe-a-Pierre benyttes crude olje som ballast eller man kan en av turene bringe bunkers til VLCC tankeren. Hvis det mot formodning blir slik at Shuttle tankeren har skitten ballast, kan den pumpes over i VLCC tankeren når lossingen er kommet så langt at det er tanker som er helt tomme og drenert.

De forskjellige Texaco flåter er gått sammen om å sende ut en kaptein som koordinator for transshipmentene. Vedkommende kan i slike tilfeller ta vare på transshipment fra 3 å 4 VLCC's hvilket tar ca 3 uker.

Skip som har mangler med noe av sitt driftsmaskineri (pumper, ventiler, lasteledninger, hoved- eller styremaskin o.l.) bør ikke benyttes til shuttle service.

Ankerplassen hvor disse transshipment foregår er ca 3.25 n. mil i rettv. 302 grader fra fyrtårnet på Pointe-a-Pierre kaiplass nr 1 (posisjon er Br. N. 10 grader 20 min. 30,6 sek., Lgd W. 61 grader 31 min. 38,4 sek). Dybden hvor VLCC ankrer er 80 fot. To stykker YOKOHAMA PNEUMATIC Rubber Fenders blir slept ut av service båt og fortøyet til VLCCen slik at de mindre skip kan komme langs siden og være fortøyet uten å frykte for å gjøre skade på eget eller andres fartøy. Losseslangene blir også sendt ombord med service båten. Videre kan nevnes at inntil 3 slepebåter kan assistere det mindre fartøy.

Det arbeides for tiden med legging av oljeledning og opprettelse av Single Point Mooring ganske nær ovenfornevnte ankerplass. Dette arrangement vil bli tatt i bruk en gang i oktober måned, og det vil da bli slutt på bruken av mindre fartøyer for transshipment.

Som meddelt i vårt unummererte sirkulære advares det mot å komme for nær eller å krysse den imaginære linje mellom Single Point Mooring posisjonen 10 grader 20 min. 23.62 sek N.Br., 61 grader 31 min. 34.57 sek W.Lgd., og Nr. 6 Sea Island Berth Posisjon 10 grader 19,69 min. N 61 grader 29.23 min W. Dette på grunn av at lekter som tilhører rørledning kontraktorer benytter sideveis gravemaskin for legging av rørledningene. Hver av lekterne har en ankerkjetting som gir en arbeidsradius på ca 1000 fot.

VHF R/T kommunikasjon mellom skip og land mens transshipment pågår blir holdt på int. kanal 10 (156.5 MHz) og alle anmodes derfor om å avstå fra bruken av denne kanal i dette området, unntatt når det blir anvist fra land om å benytte kanal 10 i forbindelse med transshipment på Trinidad.

Hittil er kaptein Arne Strand den eneste av våre kapteiner som har ledet transshipment på Trinidad, men den 23. mai d.å. reiser kaptein W.K. Paulsen til Trinidad for å lede transshipment av følgende skip: ANDROS TEXAS, TEXACO SWEDEN og TEXACO HAMBURG.

\*\*\*\*\*

T/T "TEXACO BELGIUM" på verksted.

T/T "TEXACO BELGIUM" kom til Eriksberg Mek. Verkstads A.B., Gøteborg den 3. april for å foreta en reparasjon som skulle vise seg å komme på ca 2,3 mill. kroner, og når vi først begynner å snakke penger fortsetter vi: 1 million kr. gikk med til sandblåsing og maling av lastetanker nr. 3, 4 og 5 cross. Mange av de øvrige lastetankene må sandblåses ved neste verkstedopphold. Lastetankene ble sist malt da skipet var nytt i 1965. Så mye penger skal altså rulle neste gang. Den tid, den sorg. Av andre spesielle ting som ble gjort nevnes to nye trykkvifter installert for hovedpumperommet, slik at man med disse og de to eksisterende vifter for 45 luftveksler pr. time. Dette er et krav for H3-laster (som er Sjøfartsdirektoratets betegnelse på noen helsefarlige laster) som vi muligens vil måtte frakte noen av. Kjelen, lavtrykksturbinen og gearet ble klasset under verkstedoppholdet, og disse komponentene var stort sett i fin stand.

Og det var også folkene ombord. Det var velstand og glede og vi fikk inntrykk av at folket var redd for å mønstre av for ikke å få båten igjen. Det var kaptein Bakke som nå skulle ført skipet ut, men da vi har spesielle gjøremål for Bakke på land, tok kaptein Brath en liten snartur med sitt gamle, kjære skip. Kaptein Brox som nå har ført skipet, dro rett til Hamar og avla eksamen artium. Lykke til. Maskinsjef Nesheim dro på ferie og ble avløst av maskinsjef Paulsen. Forøvrig få avmønstringer. Overstyrmann Fossmo, styrmennene Hansen og Jensen, telegrafist frk. Vaeng, 1. maskinist Larsen, 2. maskinist Thoresen - stuert Wåge, båtsmann Wangberg og pumpemann Grøtting og mange flere var med ut - noen skal snart ha ferie, andre blir ombord.

Vi planlegger å arrangere kurser for skipsledelsen der ombord slik at også "TEXACO BELGIUM" på høsten en gang skal ha betegnelsen "Prosjektskip" - "Selvstyrt skip" - eller hva barnet engang blir kalt.

Vel blåst BELGIUM - fortsatt lykke til.

M/T "TEXACO BRITANNIA" som "forsøksskip"

Som et ledd i arbeidet mot forurensning av havene ble det gjort noen forandringer på M/T "TEXACO BRITANNIA" da skipet lå ved verksted på Taiwan ved siste årsskiftet.

Lensepumpen i hovedpumperommet ble forbundet med lastemanifold i for-  
kant av poopen. Tanken er å kunne pumpe lensevannet i land via laste-  
slange midtskips. Ennvidere ble brenseloljetransferpumpen i forre  
pumperom tilknyttet slik at den kan lense til mottagerstasjon i land  
via bunkersledninger på dekk.

Aktre lensebrønn i maskinrommet ble delt i en forre og en aktre del.  
Aktre del er for rent lensevann og en liten elektrisk pumpe ble montert  
for å tømme lensevannet overbord fra denne delen. Pumpen styres automatisk  
av en flåtør i den "rene" lensebrønnen. Drenledninger ble lagt fra de  
konvensjonelle pakkboksene på alle sjøvannspumpene i maskinrommet til den  
rene lensebrønnen. Fra ferskvannskjølepumpene, som også har konvensjonelle  
pakkbokser, var det allerede lagt drenrør til en ca. 1 m<sup>3</sup> dre-tank hvorfra  
vannet kunne pumpes tilbake til kjølevannssystemet med en håndpumpe. Da  
det er vanskelig å huske på å tømme denne tanken regelmessig ble det lagt  
et overflodsrør til den rene lensebrønnen.

Skipet har vanlig pokkenholt propellerhylse og lekkasjevann herfra  
renner rett ned i den rene lensebrønnen. Tanken med den rene lensebrønnen  
er å minske vann og olje blandingen som samler seg på tanktoppen i  
maskinrommet. Istedenfor å pumpe denne vann og olje blandingen over-  
bord, kan den nå pumpes med lensepumpene til en ca. 150 m<sup>3</sup> tidligere  
bunkers dobbeltbunn tank, og så derfra i land via bunkersledningen hvor  
det måtte finnes mottager for slip slops.

Fra separator slamtankene ble det lagt opp rør forbindelse, slik at  
slammet, istedenfor å skytes overbord, kan pumpes inn på sloptanken.  
Det ble også lagt opp en forbindelse til kjeleoljedagtanken og forsøk  
på å brenne slammet på kjelene vil bli gjort. Sand og andre faste  
partikler, som blir igjen i slamtankene, skal samles på fat og bringes  
iland.

Vi håper å vinne erfaringer fra M/T "TEXACO BRITANNIA" som også kan  
benyttes på andre skip i vår flåte og andre Texaco flåter.

\*\*\*\*\*

PERSONALIA

Vi gratulerer med

15-års jubileum

Maskinist      Roald Grande      20. mai

10-års jubileum

Kaptein      Olav Lindtner      1. april

Pumpemann      Harry Håkonsen      21. mai

Forfremmelse

Magnar Valbø: Til Overstyrmann på T/T "TEXACO AMSTERDAM"

På Kontoret

Gratulerer med 15 år:

Inspektør      Leif Tranberg      1. februar

## VIII

### IDRETT

Fra Sjømannskirken på Trinidad mottok vi for noen uker siden resultatene for Texaco-mesterskapet for 1972.

Sjømannspresten skriver at kun tre av skipene har innsendt resultater for 1972, så hvis enkelte skip eller deltagere savner sitt navn, så må dette skyldes at resultatlisten ikke er innsendt.

Vi gjengir de beste resultater:

#### Beste båt:

- |                           |              |
|---------------------------|--------------|
| 1. "TEXACO BOGOTA"        | 63.448 poeng |
| 2. "TEXACO NORGE"         | 36.476 "     |
| 3. "TEXACO NUEVA GRANADA" | 17.380 "     |

Detaljert resultatliste vedlegges som bilag og vi gratulerer "TEXACO BOGOTA" med første napp i den nye vandrepokal til beste båt. Miniatyr vil bli tilsendt.

Stuert Olav Hansens resultater i eldste klasse avtvinger stor respekt og han vil motta miniatyr av vandrepokalen. Gratulerer!

Forøvrig gratulerer vi alle med innsatsen og de tre beste i hver øvelse vil få tilsendt medaljer.

Formålet med Texaco mesterskapet er ved konkurranser å skape samhørighet sunn og hyggelig fritidsbeskjeftigelse ved at flest mulig deltar. Derfor teller alle poeng, uansett plassering, og vi synes det er viktig å takke alle som positivt deltar enda de vet at resultater til medaljeplass ligger langt utenfor rekkevidde.

\*\*\*\*\*

### Texaco-mesterskapet 1973.

Som nevnt ovenfor var det bare tre av båtene som deltok i mesterskapet for 1972.

Vi går ut fra at det blir full oppslutning i år, og vi ber om at resultatene etterhvert sendes til Sjømannskirken på Trinidad, idet Sjømannspresten og hans stab forestår utregningen.

\*\*\*\*\*



BÅTENES POSISJONER JANUAR - MAI 1973

- T/T "TEXACO AMSTERDAM" - har hatt den persiske gulf som lasteplass, men lossehavnene har helgidvis variert noe, idet skipet har anløpet Trinidad og forskjellige havner i Europa. Garanti-ettersynet som skulle ha funnet sted i Lisboa i mai måned er utsatt til september, og skipet ventes nå til Ras Tanura 7. juni. Lossehavner er foreløpig ikke kjent.
- T/T "TEXACO BELGIUM" - har stort sett hatt samme fartsområde som tidligere, men noe mer variasjon i utvalg av havner. Etter dokking Gøteborg i april er skipet i slutten av mai i Caribbean med anløp av Trinidad og Puerto la Cruz. Deretter blir det lastning i Port Arthur ca 27/5 og Trinidad for Europa igjen.
- M/T "TEXACO BOGOTA" - Skipet har fortsatt seilt på Østen med anløp av forskjellige havner i Australia. Etter en reise Singapore - Saigon blir det et par dagers dokking i Singapore ca 25/5 før skifting av propeller. Deretter lastning i PG igjen ca 16. juni.
- M/T "TEXACO BRITANNIA" - Etter avgang verksted på Taiwan har skipet vært beskjeftiget i fart mellom PG - Australia og PG- Singapore - Saigon, d.v.s. samme mønster som tidligere. Den 21/5 var skipet i Bahrain som er vanlig lastehavn.
- M/T "TEXACO NORGE" - Europeisk kystfart også i 1973 med "Langtur" fra Bilbao til Hamburg og Rotterdam i februar. Skipet ventes til Sandefjord 24/5 for dokking og reparasjon.
- M/T "TEXACO NUEVA GRANADA" - Har hatt mer variert fartsområde enn de fleste av våre andre skip, og har i år foruten noen turer i Europa fart hatt anløp i Vest Afrika, Sardinia, Caribbean og U.S.A. I slutten av mai laster skipet på Trinidad for U.S. Gulf.
- M/T "TEXACO OSLO" - i likhet med "TEXACO NORGE" har skipet vært beskjeftiget i Europa fart kun avbrutt av kort opphold ved Framnæs Mek. Verksted i Sandefjord. 24/5 ventes skipet til hjembyen med last.
- T/T "TEXACO PEMBROKE" - avgikk verksted på Malta i januar og etter et par turer på U.S.A., gikk skipet østover og har nå fått den persiske gulf som lasteplass. Etter en tur til Japan er skipet nå på vei til Ras Tanura og ventes dit ca 10/6.
- M/T "TEXACO SKANDINAVIA" - startet over i Vest Afrika, men har forøvrig seilt trofast mellom PG og Australia, bortsett fra anløp av havner på Ny-Guinea i slutten av april. Skipet laster i PG 30/5, men lossehavner denne gang er foreløpig ikke kjent.

\*\*\*\*\*

HVEM ER HVOR  
Pr. 21/5 1973.

	<u>T/T "TEXACO AMSTERDAM"</u>	<u>T/T "TEXACO BELGIUM"</u>	<u>M/T "TEXACO BOGOTA"</u>
Kaptein	O. Granlund	O. Brath	S. Einvik
Overstyrermann	M. Valbø	W. Fossmo	G. Stallvik
1. styrmann	K. Josefsen	H. Hansen	J. Skjønsfjell
2. styrmann	H. Korsnes	B. Jenssen	F. Dabrowski
Tel/Sekr	R. Klokkernes	M. Vaeng	M. Mathisen
Båtsmann	O. Taftø	F. Wangberg	J. Brandal
Maskinsjef	E. Wetlesen	G. Paulsen	H. Borgersen
1. maskinist	E. Johnsen	S. Larsen	S. Simonsen/A. Bakken
2. maskinist	J. Tømmerbakk	R. Thoresen	Ø. Koksvik
3. maskinist	D. Haugen/ K. Haugen	J. Wiggen	K. Svenning
Reparatør	M. Peter	K. Svevik	B. Berg
Elektriker	E. Harnes	A. Asp	H. Smith
Pumpemann	M. Ingvaldsen	H. Grøtting	P. Borvik/K. Jøssund
Stuert	R. Vegel	J. Wåge	D. Øverkil
1. kokk	S. Bjarkhaug	S. Tanem	O. Pettersen
	<u>M/T "TEXACO BRITANNIA"</u>	<u>M/T "TEXACO NORGE"</u>	<u>M/T "TEXACO NUEVA GRANADA"</u>
Kaptein	P. Brandal	H. Helmersen	H. Sukke
Overstyrermann	J. Paulsen	J. Holt	K. Johansen
1. styrmann	J. Eriksen	G. Gjerde	N. Sandvik
2. styrmann	S. Lorentzen	O.R. Henriksen/H. Jensen	N. Jakobsen
Tel/Sekr	E. Midthaug	P. Gulbrandsen	K. Winding
Båtsmann		G. Rødergård	P. Altøy
Maskinsjef	B. Madsen	T. Pedersen	J.G. Hedberg
1. maskinist	T.J. Hansen	D. Sørvik	R. Voldstad
2. maskinist	V. Hustad	E. Omholt	D. Falkeid
3. maskinist	A. Johansen	H. Sørø	J. Langerud
Reparatør		T. Solheim	
Elektriker	G. Tandberg	V. Berg	L. Sandvik
Pumpemann		M. Nordmo	R. Skauge
Stuert		A. Flaten	K. Grøtten
1. kokk		H. Svartås	N. Oldeid
	<u>M/T "TEXACO OSLO"</u>	<u>T/T "TEXACO PEMBROKE"</u>	<u>M/T "TEXACO SKANDINAVIA"</u>
Kaptein	R. Horseng	A. Strand	L. Lyng
Overstyrermann	L. Meisland	T. Skarsvåg	K. Johansen
1. styrmann	E. Søbstad	A. Årvik	A. Kristensen
2. styrmann	L. Asp	A. Nyblom	T. Risnes
Tel/Sekr.	A. Hauglid	J.C. Poulsen	G. Pedersen
Båtsmann	T. Sørensen		
Maskinsjef	T. Røstad	W. Staal	L. Sandal
1. maskinist	B. Tørum	L. Nygård	K. Haldorsen
2. maskinist	H. Borge	N. Olsen/A. Nygaard	L. Johansen
3. maskinist	K. Bugge	T. Thomassen	J. Lysbakk
Reparatør	T. Nilsen		N. Andersen
Elektriker	G. Kleftås	P. Mikalsen	P.E. Larsen
Pumpemann	H. Håkonsen		A. Sigurdsson
Stuert	A. Bjerkan		B. Kjerstad
1. kokk	B. Smelror		R. Maurstad

FERIE

Kaptein	R.G. Jensen	Maskinsjef	T. Strandelid	Stuert	H. Håvik
"	R. Pettersen	"	R. Nesheim	"	H. Aandahl
"	S. Flø	"	R. Pedersen	"	E. Skjørestad
"	Y. Konnestad	"	E. Wingaard	"	A. Halvorsen
"	T. Svanteson	"	B. Svanes	"	S. Pedersen
"	J. Brox	"	N. Grøn	1. mask.	E. Frogh
"	I. Bakke	"	A. Schefte	"	H. Tønnesen
"	O. Lindtner	Overstyrermann	R. Madsen	"	T. Opphaug
		"	K. Helberg	"	J. Johannessen
		"	J. Tønnesen		
		"	A. Nodland		

## Resultater

## Texaco Mesterskap 1972.

Beste kvinne/mann uansett klasse

1. Hansen, Olav	TEXACO	BOGOTA	2570	poeng
2. Eliassen, Arne	"	"	2369	"
3. Dalum, Peder Simon	"	"	2086	"
4. Schefte, Andreas	"	"	2052	"
5. Dabrowski, Finn Jerzy	"	"	1822	"
6. Håvik, Aud Inger	"	"	1749	"
7. Jacobsen, Brit	"	"	1733	"
8. Kjølstad, Kari	"	NORGE	1723	"
9. Leirfjord, Bjørn Willy	"	BOGOTA	1688	"
10. Bjordal, Grethe Inger	"	"	1657	"

De enkelte øvelserKvinner (uansett klasse)60 meter

1. Kjølstad, Kari	TEXNORGE	9.4
2. Jacobsen, Brit	TEXBOGOTA	9.6
3. Bjordal, Grethe I.	TEXBOGOTA	9.8
4. Håvik, Aud I.	TEXBOGOTA	9.9

Kulestøt

1. Håvik, Aud I.	TEXBOGOTA	7.77
2. Bjordal, Grethe I.	TEXBOGOTA	7.21
3. Kjølstad, Kari	TEXNORGE	7.13
4. Jacobsen, Brit	TEXBOGOTA	7.00

Høyde

1. Kjølstad, Kari	TEXNORGE	1.17
2. Jacobsen, Brit	TEXBOGOTA	1.17
3. Bjordal, Grethe I.	TEXBOGOTA	1.14
4. Håvik, Aud I.	TEXBOGOTA	1.14

Lengde

1. Håvik, Aud I.	TEXBOGOTA	4.17
2. Jacobsen, Brit	TEXBOGOTA	4.01
3. Bjordal, Grethe I.	TEXBOGOTA	3.95
4. Kjølstad, Kari	TEXBOGOTA	3.80

MennKl. 1100 meter

1. Eliassen, Arne	TEXBOGOTA	11.9
2. Dalum, Peder S.	TEXBOGOTA	12.1
2. Leirfjord, Bjørn	WTEXBOGOTA	12.1
4. St. Rose, Raymond	TEXBOGOTA	12.2
5. Dabrowski, Finn J	TEXBOGOTA	12.5
5. Håvik, Hans Alf	TEXBOGOTA	12.5
5. Kristensen, Tore	TEXNORGE	12.5

Kulestøt

1. Øverkil, Dagfinn	TEXBOGOTA	12.33
2. Eliassen, Arne	TEXBOGOTA	10.91
3. Kirknes, Stein	TEXBOGOTA	10.43
4. Søbstad, Einar	TEXBOGOTA	10.20
5. Wang, Ottar	TEXBOGOTA	9.90
6. Sørvik, Dagfinn	TEXNORGE	9.53

Høyde

1. Dalum, Peder S.	TEXBOGOTA	1.74
1. Eliassen, Arne	TEXBOGOTA	1.74
3. Dabrowski, Finn J.	TEXBOGOTA	1.63
4. Henriksen, Leo	TEXBOGOTA	1.58
5. Wang, Ottar	TEXBOGOTA	1.55
6. Håvik, Hans Alf	TEXBOGOTA	1.50
6. Leirfjord, Bjørn	TEXBOGOTA	1.50
6. St. Rose, Raymond	TEXBOGOTA	1.50

Lengde

1. Dalum, Peder S.	TEXBOGOTA	6.04
2. Eliassen, Arne	TEXBOGOTA	6.02
3. Sørvik, Dagfinn	TEXNORGE	5.79
4. Larsen, Poul	TEXNORGE	5.43
5. Leirfjord, Bjørn W.	TEXBOGOTA	5.25
6. Nordø, Steinar	TEXNORGE	5.21

K1. 2100 meter

1. Schefte, Andreas	TEXBOGOTA	12.4
1. Pedersen, Tore	TEXBOGOTA	12.4
3. Paul, Wilson	TEXBOGOTA	13.0
4. Aandahl, Hans J.	TEXBOGOTA	13.8
4. Larsen, Olaf	TEXBOGOTA	13.8
6. Broch, Thomas	TEXNORGE	13.9
6. Istifanos, T.	TEXNORGE	13.9

Høyde

1. Schefte, Andreas	TEXBOGOTA	1.50
2. Broch, Thomas	TEXNORGE	1.38
3. Skarsvåg, Thorbjørn	TEXNORGE	1.35
3. Johannessen, Adolf	TEXBOGOTA	1.35
5. Aandahl, Hans J.	TEXBOGOTA	1.30
6. Pedersen, Tore	TEXNORGE	1.26

K1. 360 meter

1. Benati, Guisepe	TEXNORGE	8.5
2. Chichester, Gaston	TEXNORGE	8.9
3. Johansen, John	TEXNUEVA GRANADA	9.0
3. Medo, Milton	TEXNUEVA GRANADA	9.0
5. Simonsen, Sverre	TEXBOGOTA	9.5
6. Sveen, Arnulf	TEXNUEVA GRANADA	9.8

Høyde

1. Benati, Guisepe	TEXNORGE	1.30
2. Reyes, Herman N.	TEXBOGOTA	1.21
3. Altøy, Peder	TEXBOGOTA	1.20
4. Johansen, John	TEXNUEVA GRANADA	1.17
5. Sveen, Arnulf	TEXNUEVA GRANADA	1.16
6. Hansen, Tor J.	TEXBOGOTA	1.15

K1. 460 meter

1. Hansen, Olav	TEXBOGOTA	8.5
2. Omholt, Arne	TEXNUEVA GRANADA	10.2
2. Rogne, Karsten	TEXNUEVA GRANADA	10.2

Høyde

1. Hansen, Olav	TEXBOGOTA	1.37
2. Bourne, Douglas	TEXBOGOTA	1.05
3. Rogne, Karsten	TEXNUEVA GRANADA	1.02

Kulestøt

1. Schefte, Andreas	TEXBOGOTA	11.30
2. Pedersen, Tore	TEXBOGOTA	9.68
3. Løken, Odd G.	TEXBOGOTA	9.65
4. Aandahl, Hans J.	TEXBOGOTA	9.45
5. Pedersen, Tore	TEXNORGE	9.38
6. Paul, Wilson	TEXBOGOTA	9.11

Lengde

1. Schefte, Andreas	TEXBOGOTA	6.00
2. Pedersen, Tore	TEXBOGOTA	4.83
3. Haldorsen, Kjell	TEXBOGOTA	4.65
4. Sørensen, Jan	TEXBOGOTA	4.51
5. Broch, Thomas	TEXNORGE	4.41
6. Pedersen, Tore	TEXNORGE	4.27

Kulestøt

1. Sveen, Arnulf	TEXNUEVA GRANADA	10.46
2. Knutsen, Yngvar	TEXNORGE	8.83
3. Simonsen, Sverre	TEXBOGOTA	8.26
4. Grande, Hevoll	TEXNORGE	8.10
5. Benati, Guisepe	TEXNORGE	7.92
6. Medo, Milton	TEXNUEVA GRANADA	7.56

Lengde

1. Reyes, Herman N.	TEXBOGOTA	4.50
2. Hansen, Tor J.	TEXBOGOTA	4.48
3. Benati, Guisepe	TEXNORGE	4.20
4. Johansen, John	TEXNUEVA GRANADA	3.84
5. Altøy, Peder	TEXBOGOTA	3.62
6. Medo, Milton	TEXNUEVA GRANADA	3.46

Kulestøt

1. Hansen, Olav	TEXBOGOTA	8.12
2. Omholt, Arne	TEXNUEVA GRANADA	7.39
3. Hedberg, Johan G.	TEXBOGOTA	7.00

Lengde

1. Hansen, Olav	TEXBOGOTA	4.90
2. Hedberg, Johan G.	TEXBOGOTA	3.30
3. Omholt, Arne	TEXNUEVA GRANADA	3.15