



Oktober 77

## M/T "TEXACO STOCKHOLM"

Med denne overskriften har vi vel foregrepet begivenhetenes gang noe. Fremdeles heter "gjenstanden" som ligger ved A/S Horten Verft ikke noe annet enn bygg nr. 190. Det er imidlertid ikke svært meget av selve oppbyggingen av skipet som gjenstår. Alt stål er montert og samtlige tanker er ferdige. Fremdeles gjenstår en del monteringsarbeid av ulike rørsystemer. I maskinrommet er alt utstyr på plass, men også der gjenstår en del monteringsarbeid.

Kaptein I. Bakke og maskinsjef R. Pedersen har ført tilsyn under hele byggeperioden. Nå er alle

offiserene på plass i Horten. Om det har vært hektisk til nå, blir det vel ikke mindre travelt i tiden fremover. Prøver ved kai, det vil si utprøving av alt maskineri, utstyr og ulike systemer, starter 11. oktober. Teknisk prøvetur foregår 8. og 9. november, og selve dåpsarrangementet 11. nov. Deretter skal skipet dokksettes ved Framnæs mek. Verksted i Sandefjord, og M/T "TEXACO STOCKHOLM", som skipet altså skal hete, stikker til sjøs 17. evt. 18. november.

### ✧ JUBILANTER ✧

20 år	Matros Christopher Bailey	16.9
15 år	Kaptein Jonas Holt	1.6
	Førstestyrmann Einar Søbstad	1.8
10 år	Stuert Ragnar Vegel	1.1
	Førstestyrmann Willy A. Paulsen	19.6
	Overstyrmann Helge Hansen	1.7
	Arbeidsleder Harry Ruud	6.9
	Maskinsjef Rasmus Pedersen	25.9

## KURS

### BRANNVERN:

1.mask. Rolf Strømme Brg. 25.4-29.4  
Pumpem. Henrik Grøtting Osl. 22.8-26.8

### HAVARI- OG REDNINGSTJENESTE:

Kaptein Willy Fossmo Stv. 2.5- 6.5  
1.styr. Johnny Tønnesen Stv. 6.6-10.6  
Kaptein Ivar Rørvik Stv. 5.9- 9.9  
R-off. Gjermund Moum Stv. 5.9- 9.9  
2.styr. Roar Bøe Stv. 5.9- 9.9  
R-off. Martin Mathisen Stv. 3.10-7.10  
Pumpem. Johan Rønne Stv. 3.10-7.10

### SIMULATOR KURS - LA GUARDIA N.Y.:

Kaptein Kjell Johansen 7.2-11.2  
Kaptein Svein Flø 18.4-22.4  
Kaptein Halvdan Helmersen 12.9-16.9  
Kaptein Sverre Einvik 26.9-30.9

### AUTRONICA:

2.mask. Günter Heine Trh. 3.10-5.10

### SPERRY VICKERS - HYDRAULIKK:

Masksj. Tore Pedersen Borlänge 23.5-27.5

### FREDRIKSTAD MEK. VERKSTED - INERT GAS:

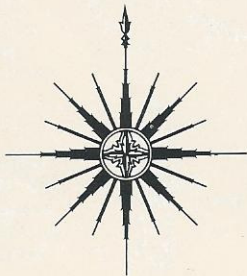
0.styr. Alf Støllann 12.5  
1.mask. Svein Åøyen 23.9  
2.mask. Henry Pedersen 23.9

### TIG SVEISING - UNITOR:

Rep. Torfinn Rolid Osl. 21.6-23.6  
1.mask. Thorvald Bjørkmo Osl. 19.9-23.9

### KURS FOR OFFISERER - M/T TEXACO STOCKHOLM, HOLMENKOLLEN TURISTHOTELL 21.8-26.8:

Kaptein Idar Bakke  
0.styr. Helge Hansen  
1.styr. Willy Paulsen  
2.styr. Roar Bøe  
R-off. Torbjørn Sæther  
Masksj. Rasmus Pedersen  
1.mask. Torvald Bjørkmo  
2.mask. Günter Heine  
Elektr. Eldar Harnes  
Stuert. Ragnar Vegel  
Skipsr. Bjørn R. Halvorsen



## PÅ KONTORET

Vi ønsker JAN TORE LARSEN velkommen til oss. Han har maskinistutdannelse og er i tillegg utdannet ingeniør. Han begynte hos oss den 22.august og kom da rett fra Norges Skipsforskningsinstitutt hvor han var ansatt som avdelingsingeniør i maskinavdelingen. Larsen overtar etter inspektør MATZ JENSSEN som sluttet for en tid tilbake.

Den 17.oktober ble SIGMUND SKJELBREIDALEN ansatt i vårt rederi med arbeidsfelt i teknisk avdeling. Han skal overta etter TORBJØRN SÆTHER som nå drar ut som telegrafist med TEXACO STOCKHOLM. Skjelbreidalen har seilt som maskinsjef og har vært ansatt i teknisk avdeling i rederiet O. Ditlev-Simonsen jr. Vi ønsker ham velkommen til oss.

Den 23.august fikk vi ny sentralborddame. Hun heter ELI STEPHANSEN og overtar etter EVY ROEN som sa farvel til oss den 15.juli. Vi håper frk. Stephansen vil trives hos oss, og vi ønsker henne velkommen i rederiet.

## LGBR

Dette ble kjenningsignalene for M/T "TEXACO STOCKHOLM".

## Revisjon av TSAT

Som de fleste sikkert husker, var TSAT (Texaco Shipboard Advisory Team) i bruk i perioden 1973 til 1975, men ble senere oppløst. For tiden arbeider imidlertid rederiledelsen med en revisjon av TSAT med henblikk på å komme frem til et mer rasjonelt opplegg. Formålet med TSAT-teamet da det ble opprettet i 1973 var tosidig: 1) gi rederiledelsen en rapport om skipets tilstand og 2) gi skipsledelsen et best mulig grunnlag for dens planlegging. Det er naturlig å tro at det reviderte opplegget for TSAT vil ha det samme tosidige formål.

Det var med vemod vi mottok budskapet om at kaptein Petter M. Sørensen var død. Med ham er en av de aller fineste representanter for norsk sjømannstand gått bort og vi, hans venner, vil føle et sterkt savn etter en god venn og kollega, som alltid var rede til å gi en hjelpende hånd hvor det enn måtte trenge.

Hans sjømannskunnskap, skarpe hukommelse og joviale, gode humør var egenskaper som gjorde ham så avholdt av oss alle. Søkte vi hans assistanse, var det aldri nei og den ble gitt ut fra lang praksis og livserfarenhet.

Han husket sine venner, og i sykdomstilfeller var hans oppmuntning og livsviten kanskje den beste medisin pasienten kunne få.

Nå er han borte, vi skal ikke mer glede oss over hans mange gode historier fra et langt sjømannsliv, hans plass vil bli vanskelig å fylle og vi lyser fred over hans minne.

En venn.

Kaptein Petter M. Sørensen begynte i vårt rederi den 4.7.45. Han startet som 1.styrmann om bord i M/T "GALLIA", men ble senere forfremmet til overstyrmann og kaptein. Han gikk av med pensjon den 27.5.64.

Kaptein Sørensen vil bli husket som den fine person han var og som en verdig representant for sin stand.

Red.

## "TEXACO BALTIC" DOKKER

M/T "TEXACO BALTIC" ankom Kristiansands mek. Verksted A/S den 24. oktober om morgenen, hvor skipet vil ligge i 13 dager, med 8 dager i dokk.

Siktemålet med dette oppholdet er for det første å gjennomgå garantipostene og for det annet å reparere en baugskade, samt skadet baugpropell.

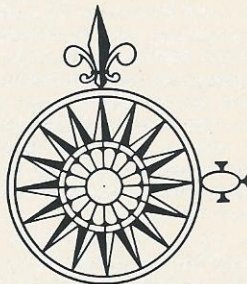
Skipsledelsen vil få assistanse av inspektør Jan T. Larsen. Sjefsinspektør Leif Tranberg vil ta seg av garantipostene.

"Marine International Data Assessment System for Tankers and Terminals" - eller MIDAS, som det heter i daglig tale er en del av Texaco's nye data-anlegg. I dette anlegget vil man samle og behandle opplysninger om alle skipets bevegelser i sjøen og i havn.

Likeledes vil terminalenes disponeringer under skipenes anløp bli samlet og behandlet. Når MIDAS er ferdig utbygget, vil vi ha tilgjengelig detalj-opplysninger om egne og chartrede båters bevegelser og gjøremål. De av dere som har vært med å fylle ut de nåværende rapporter er klar over deres mangler og begrensede bruksverdi. Svært ofte mottas rapporter med alle mulige tilleggsopplysninger og kommentarer, men beklageligvis er det nåværende system ikke i stand til å nyttiggjøre seg disse ekstra opplysninger, som i stedet svært ofte går tapt.

Ved hjelp av MIDAS håper man nå å ha planlagt et system som tillater at skipenes bevegelser og gjøremål kan rapporteres mer detaljert.

Ifølge "MICUS" eller "Marine International Computer Utilization Study", vil etterhvert opplysningene fra MIDAS kjøres sammen med det såkalte "SIS" eller "Ship Information System", som inneholder opplysninger om skipenes fart/forbruk, størrelse, laste/lossekapasitet osv. Likeledes vil havne/kai-opplysninger fra det såkalte "PI" eller "Port Information" tilføres. Når alt dette er blandet sammen vil vi kunne få ut såkalt "TARA" eller "Texaco Analysis of Requirements and Avails" som vil gi oss "svar" på sannsynlige behov og tilbud, nå og i fremtiden.



# EN LANDKRABBE GÅR OMBORD

Sommeren '77 skulle jeg ut på min første virkelig sjøreise. Jeg hadde tidligere vært med som passasjer på "TEXACO NORGE" er par ganger. Denne gangen skulle jeg jobbe om bord, en svært uvant situasjon for meg som har sittet på skolebenken det meste av mitt 22-årige liv og bare hatt noen tilfeldige jobber i skoleferiene. Det var ikke rart at jeg var både spent og forventningsfull, da jeg utpå ettermiddagen den 6. juni ankom Terneuzen for å gå om bord i "TEXACO BELGIUM". Jeg ble heldigvis møtt på flyplassen av min forlovede, som allerede hadde vært 1 måned om bord, og det var en trøst da jeg kom til et fremmed sted og skulle møte mange nye mennesker.

Jeg visste allerede på forhånd at jeg ville få oppleve mye på disse 2 månedene som jeg skulle være om bord, for "TEXACO BELGIUM" går jo som kjent fast mellom Europa, Trinidad og Port Arthur, men at jeg skulle få være med på "Caribbean Cruise", hadde jeg aldri drømt om.

Etter at vi hadde vært innom en rekke steder i Europa, satte vi kurs for Trinidad, og for en stakkars som meg som ikke hadde noen særlig erfaring med "det store utland", gledet jeg meg veldig til å komme dit. Etter 10 døgn i sjøen med bare strålende vær ankom vi til slutt Pointe-a-Pierre 27. juni. I løpet av de 4 dagene vi var her opplevde jeg mye. Blant annet var jeg en tur i Port of Spain. Her fikk vi tak i en hyggelig drosjesjåfør som kjørte oss rundt i byen for å se på severdigheter. En tur på Hilton-hotellet var vi også, for å få noen forfriskninger i varmen.

Fra Trinidad gikk turen videre til Barbados, et av Caribbeans mest ettertraktede turiststeder. Dette stedet var for meg noe av det vakreste jeg opplevde på hele turen. De lange, hvite strendene med høye palmetrær som svaiet i vinden, mot det blå havet, var som et eventyr. Selvfølgelig måtte vi også her avlegge Hilton et besøk, og jeg er sikker på at jeg aldri vil glemme den turen vi hadde dit.

Båten lå et stykke fra sentrum, så vi fikk en ganske lang tur med taxi gjennom de smale, folkefylte gatene,

hvor hele atmosfæren er så forskjellig fra det vi er vant med i Norge. På hotellet var det arrangert grillfest ute i det praktfulle parkanlegget, med underholdning av limbodansere. Mens vi satt slik og nøt det praktfulle måneskinnet og hørte på den flotte musikken, måtte jeg nesten klype meg i armen for ikke å tro at det bare var en drøm.

Neste bestemmelsessted var Antigua, en liten øy, mye lik Barbados av natur. Her var jeg også på land, men bare om formiddagen. Vi gikk rundt i de trange gatene og så på folkelivet, og liv var det i ordets rette forstand, for menneskene på disse kanter er svært forskjellige fra de andre stedene jeg hittil har vært. Alt var liksom i mer amerikansk stil her. Vi kom til Puerto Rico 4. juli, så vi fikk være med på feiringen av nasjonaldagen. Et vakkert syn var utseilingen fra San Juan, og som "prikken over i'en" lå de vakre cruise-skipene side om side som 3 hvite svaner.

Jamaica var siste stopp i Carribbean for denne gang, og vi ankom Kingston 8. juli. I denne byen fikk vi være med på en sight seeing tur i nasjonalparken, og på shoppingtur i sentrum. Dette var en fin dag som jeg vil huske lenge.

Hele tiden mens jeg var om bord hadde jeg gledet meg til å komme til Port Arthur for å handle, og dette svarte virkelig til forventningene. Den stakkars "gnisten", min forlovede gikk etter meg hele dagen og stønnet, han var nemlig "pakk-esel".

I de 5 dagene vi lå her var jeg på land hver dag, og jeg greide faktisk å bruke opp en del penger også. Menneskene på dette stedet imponerte meg virkelig. Alle var de hyggelige og blide, og visste ikke hva godt de skulle gjøre, og når de hørte at vi var norske sjøfolk, kom vi nesten ikke ut av butikkene igjen.

Som siste stopp for Europa var vi en tur innom Trinidad igjen, og hjemturen ga oss igjen 10 døgn med strålende vær.

Første havn i Europa var Terneuzen, der vi var 6. august, og da vi ankom Rotterdam den 8., sto kofferten klar på lugaren.

Det gjensto bare å ta farvel, for turen var slutt for mitt vedkommende. Jeg må si at det ikke var med lett hjerte jeg sa adjø, for man blir svært godt kjent med sine kollegaer på sjøen, og etter 2 måneder er det vondt å ta farvel med folk du liker svært godt, og kanskje aldri får se igjen, selv om jeg må innrømme at jeg gledet med til å komme hjem.

Disse to månedene som jeg bord på "TEXACO BELGIUM" har gitt meg mye. Jeg trivdes i jobben, og opplevde ting som jeg vil minnes resten av mitt liv, og jeg er ganske sikker på at jeg aldri ville ha fått sjansen til å se og oppleve så mye som jeg gjorde om ikke "TEXACO BELGIUM" hadde fått disse fine turene. Ikke minst av alt var pengene jeg tjente kjærkomne for en "fattig" student.

Til slutt vil jeg gjerne få sende en hilsen til alle om bord på "TEXACO BELGIUM", og en spesiell hilsen til den alle tiders kaptein Brandal.

Vivi Sjøberg



T/T "TEXACO BELGIUM" i Pembroke.

## DISPONERING AV "TEXACO PEMBROKE"

T/T "TEXACO PEMBROKE", som er på 65.339 dwt, ble bygget i Newcastle i 1965. Båten seilte under engelsk flagg frem til 30.9.71, da den ble overtatt av Texaco Norway.

Med det norske flagget i akterstevnen har "Pembroke" først og fremst vært benyttet i fart på Fjerne Østen med enkelte avstikkere til kysten av USA.

Da "Pembroke" ble overtatt av oss i 1971 var den i relativt dårlig forfatning. Det manglet ikke på arbeidsoppgaver i årene som fulgte, men ved målbevisst innsats og dyktighet fra besetningen om bord har man klart å gjøre båten til en verdig representant for vår flåte. Vi er imponert over det arbeid som er nedlagt om bord og over "Texaco Pembroke" anno 1977 kontra "Regent Pembroke" anno 1971.

Etter oljekrisen i 1973 og alle de ringvirkninger den hadde bl.a. på tankmarkedet, måtte man revurdere sine oppfatninger om mangt og meget. Blant annet var transport-økonomien et av de områder som ble tatt under

lupen til nærmere analyse. Kraftig stigning i bunkerspriser etc. gjorde at turbintankere ble dyrere å drive enn motortankere. Dette sammen med det faktum at ratenivået og priser på second hand tonnasje på dagens marked er ekstemt lavt, har ført til at vi nå vurderer å selge "Pembroke" og eventuelt erstatte den med en motortanker av tilsvarende størrelse.

Når et evt. salg vil finne sted, er vanskelig å si, men det blir antagelig innen mars 1978. Problemer med skroget, som dukket opp på siste tur fra AG til Anacortes, vil muligens fremskynde salget.

Vi vil gjerne understreke at salg av "Pembroke" er basert på det faktum at turbinbåter på 65.000 dwt. i dag ikke kan konkurrere med tilsvarende dieselbåter - en situasjon som antagelig vil forsterke seg ytterligere i årene som kommer. Et evt. salg vil ikke medføre arbeidsløshet av noen art.

Dere vil alle bli informert så snart endelig avgjørelse mht. disponering av båten er tatt.

## Vi besøker TEXACO AMSTERDAM

Den 31.8. ankom "TEXACO AMSTERDAM" for første gang en skandinavisk havn, nærmere bestemt Brofjorden ved Lysekil. Dette skip frakter vesentlig crude olje eller jordolje fra de store oljefeltene i Den Arabiske Golf til raffineriene i Nord-Europa. Stort nærmere hjemlandet kommer vel skipet neppe.

Det tar ca. 3 timer med bil fra Oslo til Brofjorden og det var mange som ikke hadde besøkt skipet siden det ble levert fra verkstedet i Rotterdam 25.4.72. Likeså var det mange av oss på kontoret som ikke hadde hatt anledning til å bese Scanraff. Stor var derfor gleden da det ble anledning for oss til å få følge med bussen med avløsningsmannskaper nedover.

Etter en avstikker til Lysekil, hvor vi spiste lunsj, fortsatte bussen til Scanraff, hvor vi ble tatt imot av skipets agenter. Vi ble vist til anleggets kontor, hvor informasjonssjef T. Kollin tok plass i bussen. Vi kjørte rundt og fikk fortalt en rekke detaljer fra prosessene ved oljeraffineringen. Det første vi noterte oss var de meget strenge tiltak mot oljeforurensning. Alt vann som ble benyttet ble rensset i store betongdammer, biologisk, mekanisk og kjemisk, slik at det vannet som så rant ut i sjøen faktisk var så rent at man nesten kunne drikke det. Det meste av prosessene foregikk pr. automatikk og da vi besøkte det store kontrollrommet, måtte vi bare konstatere at automatikken var kommet langt. Alt så ut til å gå av seg selv, bare de riktige knotter fikk et trykk av og til. Signallamper lyste i alle farver og vi hørte ingen alarmer som varslet feil. Vi skal ikke komme inn på for mange tekniske detaljer, men noterte oss at produksjonen pr. dag for tiden er ca. 28.000 m<sup>3</sup> ferdige produkter, 2 forskjellige sorter bensin, diesel-olje og fyringsolje, samt av og til også noe nafta. Lagerkapasiteten for crude olje er ca. 800.000 m<sup>3</sup> hvilket er tilstrekkelig for ca. 1 mnd. produksjon. All crude olje lagres i 4 store rom inne i fjellet. Rørene i land, som oljen pumpes gjennom fra skipet og inn i lagerrommene, er 2 stk., hver på 32" diam.

Scanraff har eget kaianlegg for store crude olje skip, og med de nåværende kai- og fortoyingsarrangementer, kan skip på vel 300.000 tdw. tas imot. Med mindre forandringer byr det ikke på problemer å ta imot skip på opp til 500.000 twt., ifall dette skulle bli aktuelt.

I utskipningshavnen kan man nå, samtidig ta imot 2 stk. "clean oil tankers" for lasting av raffinerte produkter, hvert skip på opp til 50.000 tdw. I tillegg er det plass til en kysttanker på ca. 7.000 tdw.

Vi gikk deretter om bord i "TEXACO AMSTERDAM", og det viste seg at kontrollen for å komme om bord var nøye.

Vi ble ønsket velkommen av kaptein K. Johansen, maskinsjef B. Abrahamsen og ellers kjente ansikter. Vi fikk så en rundtur og beså alt over dekk akter, og var i radiorom, bestikk, styrehus etc. med kaptein Johansen som cicerone. Deretter beså vi "kjeller'n" hvor maskinistene og insp. Krøtø forklarte og fortalte om de mer tekniske ting. Omvisningen foregikk 6 etasjer opp - over dekk og så like mange - under dekk.

Det var hyggelig å legge merke til hvor veiholdt skipet var, når man vet at turene til og fra lasteplass tar vel 1 måned og at tidsrommet ved havneanløp er meget begrenset.

Pumpene gikk kontinuerlig og vi var innom pumperommets kontrollrom. Her lyste lamper på kontrollpanelet og ved trykk på de rette knapper så kunne man følge med hvordan lasten forsvant i land. Skipets losse/lastekapasitet er gj.snitt 10.-11.000 ton pr. time, med 3 pumper. Rørdimensjonene om bord er 24-28" diam. Skipet losses/lastes på ca. 22 timer under normale forhold, men enkelte forhold kan gjøre at det noen ganger tar lenger tid, hvis skipet skal ha med flere sorter last.

Allt gikk stille for seg og på dekk var bare én mann, som kontrollerte at oljesøl ikke oppsto. Sekker med sagflis var strategisk plassert, samtidig som også alle andre forholdsregler fra skipet var tatt.

## Romantikk

Etter å ha tatt skipet i nærmere øyesyn, samlet vi oss i salongen, hvor stuert Smelror serverte kaffe og kaker samt forfriskninger.

Vi trakk oss snart tilbake og takket for et meget interessant besøk og passerte så kontrollen, før vi igjen tok plass i bussen, og en meget innholdsrik og interessant dag var til ende.

Loyd Granlund

### ALKOHOLMISBRUK

En engelsk avis bragte for en tid siden en artikkel om en fyllik som lå nesegrus i rennestenen i Pembroke. Da politiet forsøkte å få ham på bena, slo han seg rebelsk og det kom til en real slåsskamp før han endte i fylllearresten. I den etterfølgende rettssak ble han dømt til å betale bot og erstatte skade på politiets uniformer.

Avisen unnlater ikke å gjøre oppmerksom på at fylliken var norsk sjømann og at han hørte til om bord i "TEXACO NORGE".

Slikt er dårlig reklame for norske sjøfolk, for båten og rederiet. En enkelt mann kan ødelegge meget.

Hva de som leste artikkelen ikke visste, var at mannen var ny om bord og hans "karriere" ble mindre enn en måned.

PELLE PINGO:



Arbeidet er det største her i livet...,  
sørg for å gjemme noe til i morgen.

Romantikken blomstret om bord i "TEXACO BALTIC", der messepike Målfrid Torsteinsen fra Oksvoll og 1.styrmann Armand M. Hovd fra Trondheim giftet seg 12. juni, mens skipet lå i Fredericia, Danmark.

De hadde gått i giftetanker en tid, da ønsket om å feire sjømannsbryllup grodde frem. De hadde begge håpet på å få komme til København og sjømannskirken der, men skipet ble omdirigert til Fredericia i siste liten. Sjømannsprest, agent og skipshandler ble alle satt i sving, slik at alt var klart søndag 12. juni, selv sommeren kom ordentlig den dagen.

Nær sagt hele Fredericia by var orientert om hva som skulle foregå, da skipet kom inn med stor flagging. Den første blomsterhilsen kom fra losen, da han entret skipet, senere fulgte fra alle som hadde med skipet å gjøre.

En strålende, hvit brud ble ført til Garnisonskirken av kaptein S.J. Flø. Paret ble viet av sjømannsprest Eriksen, som var kommet ens ærend fra København sammen med sin frue. Det ble høytidsstund i en stilfull kirke.

Etter vielsen dro brudeparet og gjestene om bord til middag. Styrmann Hovd var ikke snauere enn at han bar sin brud over terskelen, det vi si; opp 12 meter lang gangvei og om bord. Middagen og aftenen ble en hyggelig "familiefest".



REDERIMESTERSKAPET I FRI-IDRETT PR. 8.8.77

Lag:	Brutto poengsum	Gj.snitt pr.månestr.
1. "T. Belgium"	9.464	278
2. "T. Norge"	8.623	278
3. "T. Skandinavia"	3.792	108
4. "T. Bogota"	3.459	62

INDIVIDUELT

Menn - kl. 1

100 m.

1. Kåre Andersen "T. Norge"	13,1 sek
2. John Kongshavn "	13,2 "
3. Jan E. Nibe "	13,3 "
4. Geir Karlsen "	13,7 "
5. Tormod Olsen "	13,9 "

Kule:

1. Pål Dalby "	10,85 m.
2. Jan E. Nibe "	9,95 "
3. K. Stefansson "T. Skandinavia"	9,95 "
4. Jonn Kongshavn "T. Norge"	9,42 "
5. Arne Storli "T. Belgium"	9,39 "

Høyde:

1. Günter Heine "T. Skandinavia"	1,45 m.
2. J. Kongshavn "T. Norge"	1,40 "
3. Geir Karlsen "	1,35 "
4. S. Graneggen "	1,30 "
4. Jan E. Nibe "	1,30 "

Lengde:

1. Gunter Heine "T. Skandinavia"	4,19 m.
2. M. Andresen "T. Bogota"	4,07 "
3. J. Tostelund "T. Bogoga"	3,87 "

3-kamp:

1. J. Kongshavn "T. Norge"	1066 poeng
2. J. E. Nibe "	985 "
3. G. Heine "T. Skand."	966 "
4. S. Graneggen "T. Norge"	770 "
5. Geir Karlsen "T. "	750 "

Høyde u/tilløp:

1. D. Tiseth "T. Belgium"	1,25 m.
1. K. Stefansson "T. Skandinavia"	1,25 "
3. Vidar Løken "T. Belgium"	1,18 "
4. B. Gulbrandsen "	1,17 "
5. Arne Storli "	1,06 "

Lengde u/tilløp:

1. K. Stefansson "T. Skandinavia"	2,80 m.
2. D. Tiseth "T. Belgium"	2,77 "
3. J. E. Nibe "T. Norge"	2,57 "
4. G. Heine "T. Skandinavia"	2,52 "
5. J. Kongshavn "T. Norge"	2,49 "

Menn - kl. II:

Kule:

1. T. Kjølstad "T. Norge"	9,74 m.
2. H. Borgersen "T. Bogota"	9,52 "
3. Ronny Dawes "	8,29 "
4. S. Bjarkhaug "	7,97 "
5. B. Kjørstad "T. Norge"	6,98 "

Høyde:

1. T. Kjølstad "T. Norge"	
---------------------------	--

Lengde:

1. Hans Borgersen "Texaco Bogota"	4,64m
2. Ronny Dawes "	4,15"
3. Svein Bjarkhaug "	3,69"

Høyde u/tilløp:

1. Hans Borgersen "Texaco Bogota"	1,20m
-----------------------------------	-------

Lengde u/tilløp:

1. Hans Borgersen "Texaco Bogota"	2,74m
2. Trond Kjølstad "Texaco Norge"	2,57"
3. Svein Bjarkhaug "Texaco Bogota"	2,43"

Menn - kl. IV:

Kule:

1. Erling Wetlesen "Texaco Belgium"	8,30m
2. John Brox "	7,78"

Høyde u/tilløp:

1. E. Wetlesen "Texaco Belgium"	1,34m
2. John Brox "	0,90m

Lengde u/tilløp:

1. E. Wetlesen "Texaco Belgium"	2,53m
2. John Brox "	2,38m

Kvinner - kl. I:

Kule:

1. Britt Eidnes "Texaco Belgium"	6,34m
2. Eli Tømmervik "Texaco Norge"	6,09"
3. Rita Noraker "	5,89"
4. Unni Sandberg "Texaco Belgium"	4,91"

Høyde:

1. Eli Tømmervik "Texaco Norge"	0,90m
---------------------------------	-------

Høyde u/tilløp:

1. Britt Eidnes "Texaco Belgium"	1,00m
----------------------------------	-------

Lengde u/tilløp:

1. Unni Sandberg "Texaco Belgium"	1,86m
2. Britt Eidnes "Texaco Belgium"	1,73m

NORSK SERIE I FOTBALL 1977

Sportsoversikt nr. 5 - Nr. 15: "TEXACO BOGOTA" - 149 deltakende lag.  
Sportsoversikt nr. 6 - Nr. 16: "TEXACO BOGOTA" - 193 deltakende lag.  
Sportsoversikt nr. 7 - Nr. 19: "TEXACO BOGOTA" - 204 deltakende lag.

THE SEVEN SEAS' FOTBALL SERIES 1977

Sportsoversikt nr. 4 - Nr. 43: "TEXACO BOGOTA" - 421 deltakende lag.

NORSK MESTERSKAP I FRI-IDRETT

Høyde u/t - Menn kl. IV  
Sportsoversikt nr. 5 - Nr. 2: E. Wetlesen, "TEXACO BELGIUM", 1,34m. - 4.664 delt.  
Sportsoversikt nr. 6 - Nr. 3: E. Wetlesen, "TEXACO BELGIUM", 1,34m. - 4.464 delt.  
Svømming, individuelt - Menn kl. I  
50m. fri - Nr. 5 - J. Stokkan, "TEXACO BOGOTA", 31.3 sek.  
100m. bryst - Nr. 4 - J. Stokkan, "TEXACO BOGOTA", 1.30.7 min.