


texaco tanker

Nr.1 1980



**REDERISTYRET
TEXACO NORWAY AS**



texaco tanker

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

REDAKSJONENS ADRESSE: Texaco Norway A/S
Postboks 1680, Vika
OSLO I
Tlf. 418685

★ J Redaksjonen ★



REDAKTØR: Nina Rudi Krøtø



REDAKSJONSSEKRETER OG FOTOGRAF: Endre Ording Sund

AV INNHOLDET NEVNER VI:

- side 3 - Jubileum v/ P. Sundby
- " 4 - Redningsutstyr v/J. Hjelmaas
- " 5 - Våre gamle båter v/L. Granlund
- " 9 - Bunkersforbruk i Texnor's flåte
- " 9 - Evy til sjøs v/ E. Roen
- " 10 - Besøk fra sjømannskirken på Trinidad
- " 11 - De ansattes representanter
- " 12 - Rederistyre
- " 13 - Våre bemanningsutgifter
- " 14 - Hvem - hva - hvor

JUBILEUM

Nå er det gått 50 år siden Texaco begynte sin virksomhet i Norge. Det skjedde altså i det Herrens år 1930. Riktignok hadde folk her i landet allerede noen år tidligere kunnet skaffe seg Texaco's utmerkede produkter, men det skjedde gjennom et privat agentur. Den virkelig organiserte virksomhet så dagens lys først i 1930.

Vårt eget foretagende, rederiet - er noen år yngre. Vi kom til i slutten av 1932, som et eget foretagende. Det var i de "harde tredve-åra".

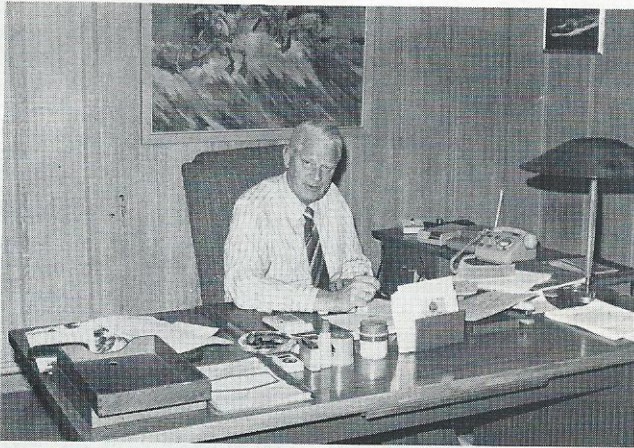
Mange av de yngre kjenner sikkert ikke til hvorfor vi oppsto som rederi den gang. Det skyldtes først og fremst at sjefen for hele Texaco-konsernet var nordmann. Han het Torkild Rieber og var sønn av en skolelærer og kirkesanger på Voss. Torkild gikk til sjøs i ung alder og steg raskt i gradene. I 1905 ble han kaptein på Texaco's første skip som gikk under amerikansk flagg. Chieffen var forøvrig også norsk. Han het Karl Isaksen, men amerikaniserte navnet til Charlie Jackson.

I tillegg til sine sjømannsferdigheter hadde Torkild Rieber utvilsomt sterke forretningsmessige talenter, ellers ville han ikke greid å klatre opp til toppen i et stort konsern. Nok om det. Han var i den situasjon at han kunne yte en håndrekning til gamlelandet i de harde tredve-åra. Det var stor arbeidsløshet blant sjøfolk den gang.

Forholdene lå selvfølgelig til rette for at Rieber kunne gjøre dette. Texaco hadde transportbehovet og det var rikelig tilgang på første-klasses sjøfolk. Vi hadde ry som sjøfartsnasjon.

Nåvel, - vi selv er altså bare 48 år, men som en del av den samlede norske Texaco-virksomhet gratulerer vi oss selv med de 50.

P. Sundby



REDNINGSUTSTYR

Sjøfartsdirektoratet har nå utstedt nye forskrifter om redningsredskaper på lasteskip. På eksisterende skip vil dette omfatte:

- 1) Oppgraderte livbåter
- 2) Redningsflåter for utsetting med
- 3) Flåtedaviter

Oppgraderte livbåter vil si, en åpen livbåt hvorpå produsenten setter en "hatt". På denne måten blir det en overbygd livbåt. Det blir gjort på denne måten for at de eksisterende skip kan benytte de nåværende livbåtdaviter. En 24' åpen livbåt med 40 mann vil veie like meget som en 24' oppgradert overbygd med 35 mann.

Når det gjelder redningsflåtene, skal altså de kunne settes ut med en flåtedavit. Flåtene skal kunne settes ut ved "dødt skip", dvs. etter tyngdekraftprinsippet. Det skal være flåteplass til alle ombord og flåtene skal kunne settes ut til begge sider. Utsettingen skal kunne kontrolleres fra flåten. Selve flåten er stort sett lik de oppblåsbare vi idag har ombord og de nye kan også benyttes som disse.

Selve flåtedaviten ser ut som en kran (proviantkran) og den skal kunne svinges slik at flåten går klar av skutesiden.

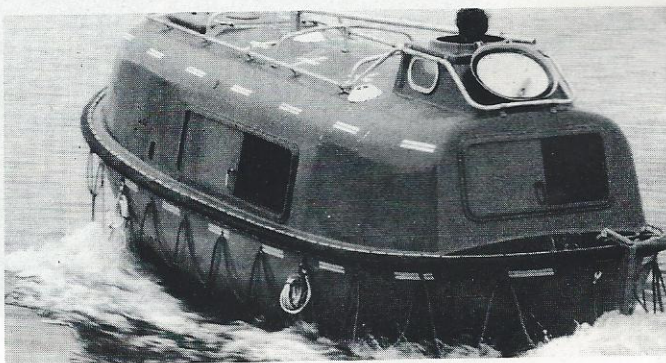
For våre midtskipsbåter som idag har fire åpne livbåter (BELGIUM, NORGE, OSLO og SKANDINAVIA), har Sjøfartsdirektoratet godkjent at de to ro-livbåtene ombord skiftes ut med to oppgraderte overbygde 24' livbåter, en akter og en midtskips. Akterut skal det monteres to flåtedaviter og to 20-manns flåter.

For "TEXACO BOGOTA" vil det bli det samme utstyret som for midtskipsbåtene. Når det gjelder "TEXACO AMSTERDAM" må vi til med to 26' oppgraderte overbygde livbåter, to kraner og tre nye flåter. Hortenbåtene har overbygde livbåter fra før og her må bare flåtedaviter og flåter monteres.

Denne oppgraderingen skal være utført senest ved første ordinære besiktigelse for fornyelse av fartssertifikat etter 1. juli 1978.

Hva vil så dette koste? En oppgradert 24' livbåt ca. kr. 130.000, en flåtedavit ca. kr. 40.000 og en flåte ca. kr. 20.000. Med installasjon regner vi med at dette totalt vil komme på ca. 4 - 4,5 millioner kroner.

LIVBÅTEN, SOM ER PÅ 24
FOT, ER EN TIDLIGERE
ÅPEN LIVBÅT SOM HAR
FÅTT PÅSATT ET OVERBYGG



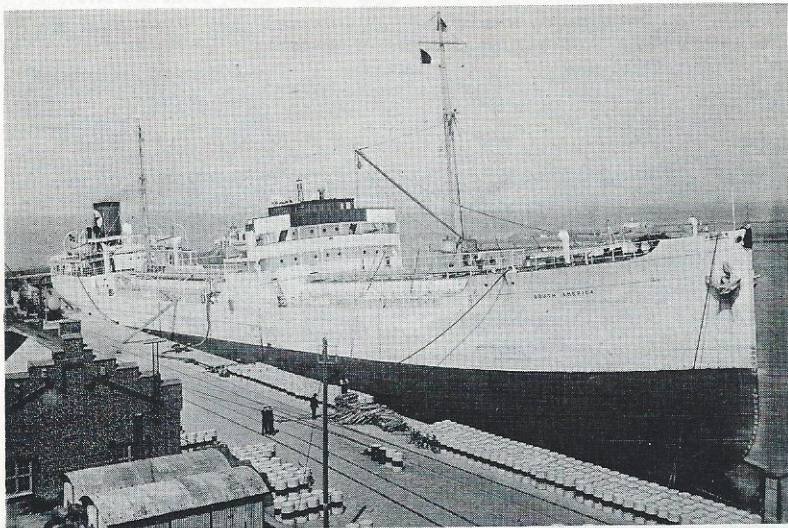
Artikkelen er skrevet
av Jørgen Hjelmaas

VÅRE GAMLE BÅTER

Når nå rederiet nærmer seg 50 år kan det kanskje være litt interessant å se noe på den utvikling av tankskip som har funnet sted i denne perioden. Nå må dette ikke oppfattes som en hyldest til det vi kaller for de harde tretti-åra og skipsfarten den gang, men likevel er det morsomt ut fra en historisk synsvinkel å trekke frem noe som kanskje er gått i glemmeboken for de fleste.

Rederiets første tankskip var på 9640 tons d.w. og bygget ved Nakskov Skibsværft i Danmark for rederiet Harboe Jensen, Oslo. Ved fullførelsen kunne rederiet ikke ta imot skipet som var gitt navnet M/T "Henrik Amlen". Verkstedet døpte det om til M/T "Borneo" og bød det frem for salg. Texaco kjøpte det, det fikk norske nasjonalitetsbevis 12. januar 1933 og var da omdøpt til M/T "South America". Gamle dokumenter forteller at prisen var N.kr. 2.193.077,39. Skipet seilte fra Nakskov 20. januar 1933 til Port Arthur, Texas, for å laste. Det hadde 8 sentertanker og like mange wingtanker. "South America" hadde følgende dimensjoner: Lengde - 400,3 engelse fot, bredde - 55,2 e.f. og dybde - 32,2 e.f.

Det var utstyrt med 2 stk. 6 cyl. Burmeister & Wain hovedmotorer som utviklet 3200 IHP, forbruket av bunkers var meget rimelig, bare 9,3 tons pr. døgn og farten var 11 knop. Det var i alle år et meget økonomisk skip og seilte uten uhell trofast inntil en tysk torpedo endte dets dager i Nord-Atlanteren 6. april 1944. M/T "South America" var da i konvoy på vei til England lastet med flybensin. Alle ombord ble heldigvis berget.

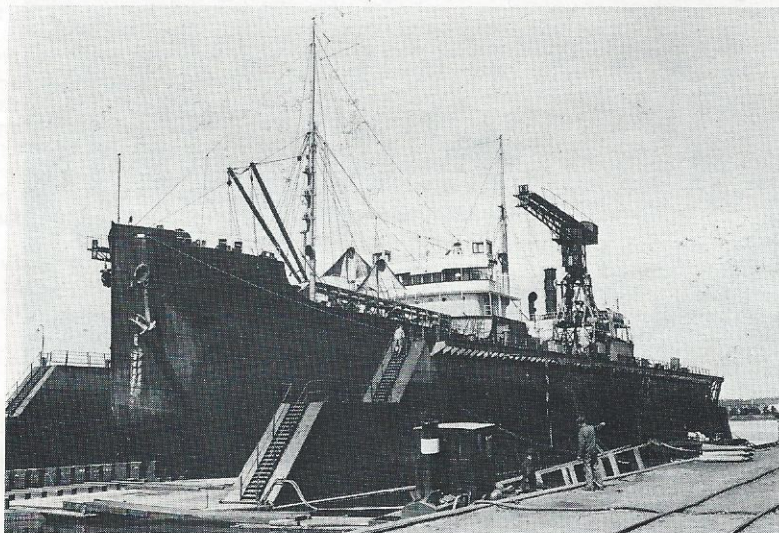


M/T "SOUTH AMERICA" under lastning i Port Arthur 1936.

Det neste skip rederiet kjøpte var M/T "Solitaire", bygget ved Texaco's eget verksted i Bath, Maine, USA, i april 1920. Prisen var N.kr. 1.245.500,27. Dette var et av de første motortankskip noe navnet henspiller på. Det var bare på 4750 tons d.w. og hadde som tilhørende Texaco i New York seilt med last fra Port Arthur, Texas, i fart på USA's østkyst. Skipet var utstyrt med 2 stk. 6 cyl. McIntosh & Seymour diesel motorer. Ved hyppige havneanløp skaffet disse motorene mye hodebry og M/T "Solitaire" lå mye opplagt. Når skipet seilte var det økonomisk i forbruk av brenselolje, bare 4,6 tons pr. døgn. Det ble registrert som norsk 30. mai 1933 og seilte til Nakskov for å bygges om etter norske forskrifter. Det ble samtidig også bygget om for spesiell føring av smøreolje i lastetankene, altså meget kostbar last.

Lasten ble hentet i Port Arthur som i mange år var "home port" nesten for de fleste Texaco-skip da Texaco's raffineri lå her. M/T "Solitaire" gikk ikke så fort, bare 9,5 knop, men de norske maskinistene og maskinbesetningene greide på en mesterlig måte å få maskineriet til å virke meget bra. Riktignok ble det en tid forsøkt å øke skipets fart noe ved å utstyre det med seil. Dette gikk for en stund, men under seilberging i styggvær var man så uheldig å miste en mann som man til tross for iherdig ettersøking ikke fant. Etter dette ble bruk av seil som hjelpefremdriftsmiddel stoppet.

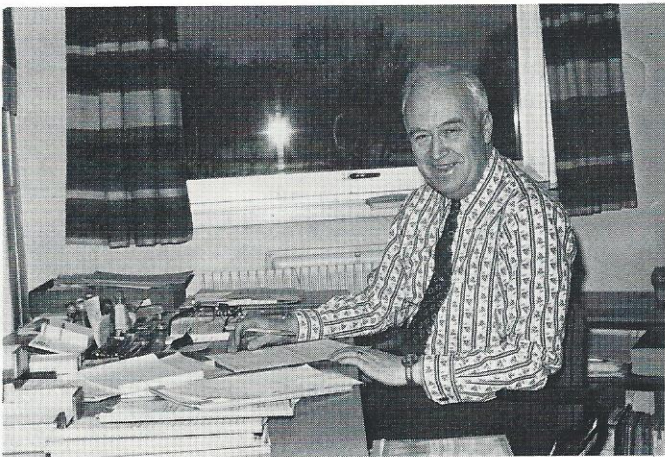
M/T "Solitaire" losset sin dyrebare last vesentlig i Bordeaux, Rouen, Antwerpen, Manchester og London. Dette skip fikk også til å begynne med være med i konvoyfarten på England, man kjørte det man kunne, men farten var liten og som regel hørte det til etternølerne i konvoyene. Det fortelles at en gang ble et av de ledsagende patruljefartøyene litt ergerlig, gikk opp langs siden på M/T "Solitaire" og signaliserte "Speed up, speed up". Til dette svartes fra M/T "Solitaire"s bro: "Vi kjører det vi kan". Da kom det tilbake fra patruljefartøyet: "Vi trodde dere hadde maskineri etter størrelsen på skorsteinen".



M/T "SOLITAIRE" i dokk ved Nakskov Staalskibsverft før ombygging.



Senere under krigen seilte skipet på den vestlige halvkule og hadde ingen uhell. Etter fredsslutningen ble det satt inn i fart fra Rio de Janeiro og andre småhavner der nede. Alderen trykket nok noe, men problemene så ut til å være små. Det kom hjem til Sandefjord 22. mars 1949 og ble lagt opp for salg. Engelske taubåter tok det på slep derfra 1. mai 1950 og det ble hugget opp i U.K. våren 1950.



Loyd Granlund på mannskapsavdelingen har skrevet om rederiets førkrigsbåter, og artikkelen fortsetter i neste nummer.

VI GRATULERER

Maskinsjef Bjørge Abrahamsen med 10-års jubileum 1. Februar 1980.

KURS AVHOLDT 10/12 - 8/1-80

BRANNVERNKURS - Haakonvern

1. Styrmann Øivind Alexandersen 28/1 - 1/2

AUTRONICA - Trondhjem

2. Maskinist Asbjørn Moan 4/2 - 7/2

NAV.SIMULATOR - La Guardia

Overstyrmann Torbjørn Skarsvåg 7/1 - 14/1

REDERIMESTERSKAPET I FRI-IDRETT 1979 - SLUTTOVERSIKT

LAGMESTERSKAPET- KLASSE I:	BRUTTO POENGSUM:	GJENNOMSNIITT PR. PÅMØNSTRET:
1. T/T"TEXACO BELGIUM"	31.370	402
2. M/T"TEXACO STOCKHOLM"	20.203	354
3. M/T"TEXACO BALTIC"	7.494	144
4. M/T"TEXACO NORGE"	4.743	87
M/T"TEXACO BOGOTA"	4.184	

4 x 100 m. stafett:

1. M/T "TEXACO BALTIC" 56,4 sek.

SVØMMEKNAPPKONKURRANSEN:

1. M/T "TEXACO STOCKHOLM"	37 knapper	64,91%
2. M/T "TEXACO BOGOTA"	5 "	8,92%

IDRETTSMERKEKONKURRANSEN:

1. M/T "TEXACO STOCKHOLM"	2 merker	3,50%
---------------------------	----------	-------

Detaljerte resultatlistor sendes ombord til hver båt sammen med dette nummer av Texaco Tanker

BUNKERSFORBRUK I TEXNOR'S FLÅTE

Det totale bunkersforbruket i 1979 var 74.121 longtons fuel oil og 5.726 longtons diesel oil. De tilsvarende tall for 1978 var 95.553 longtons og 6.691 longtons. Forbruket av fuel oil har altså gått ned 21.432 longtons. Dette skyldes i vesentlig grad "TEXACO AMSTERDAM"s opplag. Holdes dette utenfor, er forbruket blitt redusert med vel 7000 longtons. Dieseloil forbruket har gått ned 965 longtons.

Tabellen nedenfor viser skipenes andel i prosent av det totale bunkersforbruket.

	1979		1978	
	FUEL	DIESEL	FUEL	DIESEL
"TEXACO AMSTERDAM"	23,9	3,7	33,6	2,4
"TEXACO BALTIC"	8,7	20,3	6,7	17,4
"TEXACO BELGIUM"	18,2	0	17,2	0
"TEXACO BERGEN"	9,2	18,8	6,3	20,1
"TEXACO BOGOTA"	8,7	9,4	8,2	10,4
"TEXACO NORGE"	8,1	10,0	6,2	10,6
"TEXACO OSLO"	7,5	9,7	6,5	9,3
"TEXACO SKANDINAVIA"	7,6	9,5	7,0	11,2
"TEXACO STOCKHOLM"	8,2	18,6	8,3	18,7

Denne tabellen kan ikke brukes for å sammenligne skipene innbyrdes da skipenes fartsområder og laster er forskjellige. Verkstedopphold og ikke minst opplaget av "TEXACO AMSTERDAM" virker også forstyrrende.

Utseilt distanse for Texnor's flåte var i 1979 457.461 nautiske mil. mot 561.658 nautiske mil i 1978. Det vil si et forbruk av fuel oil pr. utseilt nautisk mil i 1979 på 0,162 longton mot 0,170 longtons i 1978.

Hvis vi nå skal nevne sparing, så har dette medført en innsparing i 1979 på kr. 5,60 pr. utseilt nautisk mil eller totalt vel 2,5 mill. kroner.

EVY til sjøs

Det skjedde 21/11-79 - "TEXACO NORGE" lå ved kai i Brofjorden og jeg hadde fått tillatelse til å bli med noen dager. Dette skulle ikke være noen ferie, men et ledd i min opplæring ved innkjøpsavdelingen.

Som 1.reis jente var rutineene ombord uvante for meg, men med god hjelp av alle ombord kom jeg fort inn i systemet.

Jeg hadde fått utdelt kjeledress og skulle følge maskinsjefen i "tykt og tynt". Jeg ble tatt med ned i maskinen og vist rundt. Det viste seg at det var mye mere der nede enn hva jeg hadde drømt om. Vi tok en ting om gangen - først var vi nede og så - deretter gikk vi opp og studerte tegninger. Tiden var alt for knapp til at jeg hadde noen mulighet for å lære alt, men jeg fikk en bedre forståelse av hva som foregår og hvordan tingene ser ut. Det er jo en viss forskjell på teori og praksis. Jeg fikk også være med og sette opp bestillinger på reservedeler, så nå vet maskinsjefen hvor mye han må spesifisere en bestilling for at jeg skal kunne forstå den. Alt dette er til stor nytte for min funksjon ved innkjøpsavdelingen.



Etter det jeg forstod hadde mitt besøk ombord en misjon i begge retninger, da de ombord samtidig fikk en viss forståelse av hvordan vi ved innkjøpsavdelingen arbeider. Spesielt hvor vanskelig det mange ganger kan være med leveringer og forsendelser på grunn av kontraordre etc.

Vi gikk fra Brofjorden 22/11 via Luleå - Skelleftehamn til Pembroke. Heldigvis var været ganske bra, men for en "landkrabbe" var det mer enn nok med stiv kuling - da følte jeg meg ikke helt bra og ville helst hjem. Men etter 1.døgns tid og regelmessig matning av "krabben" gikk sykdommen over og formen var igjen på topp.

Vi på kontoret gjør oss gjerne opp en mening om hvordan sjølivet er. Det hadde også jeg gjort, men etter noen dager ombord fikk jeg et helt annet inntrykk av det å være "sjømann". Livet ombord er ingen "dans på roser". Hyppige havneanløp tilsier lange og harde arbeidsdager i all slags vær - søndag som mandag. Det var altså ingen 9-4 jobb med fri hver lørdag og søndag og anledning til å gå på land i hver havn. Jeg beundrer de som kan klare å innrette seg i et så lite samfunn som det er ombord - det å jobbe og bo sammen på et så lite sted døgnet rundt kan ikke være lett. Personlig er jeg glad for at jeg kan gå fra min jobb kl. 1600 og ha mitt privatliv for meg selv.

Til slutt vil jeg takke alle ombord på "TEXACO NORGE" for måten jeg ble tatt imot på og for en alle tiders hyggelig tur.

Evy Roen

BESØK FRA SJØMANSKIRKEN PÅ TRINIDAD



Redaksjonen har mottatt et brev fra Harry Ragoopath, assistent på den norske sjømannskirken i San Fernando, Trinidad. Harry vil vel være kjent blant de som seiler på Karibien.

I brevet forteller han at han foretok en reise til Norge i oktober, 1979. Han besøkte så vel Vestlandet som Trøndelag og Østlandet. Harry beretter at han var meget imponert over Norge på alle måter. Han sier at han aldri vil glemme de åpne og gjestfrie menneskene og det vakre landet.

På denne måten sender Harry sin takk til dem som hjalp ham med planleggingen av reisen og til alle som hjalp ham underveis.



Idar Bakke mønstret på som 3.styrmann ombord i "GALLIA" 11/11-52. Før det hadde han seilt i Thor Dahl A/S i 6 år, bare avbrutt av skolegang. Siden 1952 har Bakke seilt på de fleste av rederiets skip. Siden 1968 har han seilt som kaptein. I perioder har han arbeidet på kontoret med spesielle prosjekter, bl.a. som medlem av ISAT-team. For oss landkrabber er Bakke et friskt innslag i kontorhverdagen. Ingen har unngått å høre hans humørfylte historier. På fritiden er en av hans største lidenskaper hans

store amerikanske bil med 350HK under panseret.

Kaptein Bakke er valgt inn i Rederistyre fra den kombinerte krets bestående av Norges Skipsførerforbund, Norsk Styrmandsforening, Det norske Maskinistforbund samt de kontoransatte uten øvrig tariffmessig tilknytning til sjømannsorganisasjonene.

På bildet ser vi Bakke i gang med ommønstningsplaner for "TEXACO NORGE" og "TEXACO SKANDINAVIA".

DE ANSATTES REPRESENTANTER *✻

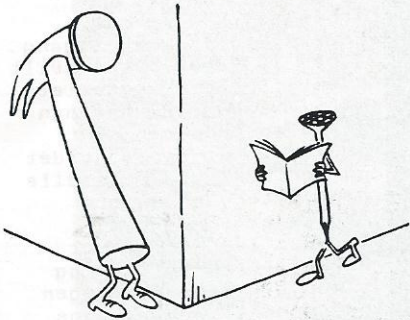


Arbeidsleder Torgeir Svendsen er den andre av de ansattes representanter i Rederistyre. Svendsen representerer de ansatte som har tariffmessig tilknytning til Norsk Sjømannsforbund.

Torgeir Svendsen har, før han begynte i Texaco Norway A/S, arbeidet en periode som journalist. Han mønstret på "TEXACO SKANDINAVIA" 22/3-72 som lettmatros. Etter dette har han seilt i perioder som tømmermann på "TEXACO OSLO" og seiler nå som arbeidsleder på "TEXACO SKANDINAVIA".

Svendsen kommer til å skrive innlegg i Texaco Tanker i tiden fremover, både i form av referat fra styremøtene og om livet ombord.

* Rederistyre *



(- Krokodil)

FØRSTE MØTE I REDERISTYRET

Onsdag 30/1 ble det første møtet i Texaco Norway A/S nye rederistyre avholdt. Tilstede var: Arbeidsleder T. Svendsen, Dir.W.Eckhoff, H.r.adv.H.O.Krefting, Dir.P. Sundby, Dir. B.R. Halvorsen, Kaptein I.Bakke og Inspektør E. Krøtø.

Det ble diskutert endel saker av økonomisk karakter som :

Regnskapsavslutningen for 1979, Markedsutviklingen og rederiets likviditetsmessige stilling.

Disse sakene vil vi ikke komme nærmere

inn på her, vi vil i stedet konsentrere oss om tre saker av spesiell interesse for de ansatte i rederiet.

Det ble orientert om ulykker/uhell i rederiet i løpet av 1979. Det var enighet innen rederistyre om at den høye ulykkesfrekvensen pr. idag er uakseptabel. Rederiledelsen vil om kort tid sette i verk en ny sikkerhetskampanje. En viktig del av denne kampanjen vil være å håndheve at det etter gjentatte brudd på sikkerhetsbestemmelser eller ved uhell, skal avholdes forhør ombord og rapport skal innsendes til kontoret.

Rederistyre vurderte ominnredningsplanene for "TEXACO SKANDINAVIA" og "TEXACO NORGE". Det er innhentet tilbud og utarbeidet planer for ominnredning av disse skip. Prisen er imidlertid svært høy. Det vil koste ca. kr. 100.000 pr. mann ombord for å få utbedret innredningen slik at de tilfredsstillende dagens krav til nybygg. Rederistyre fant denne prisen for høy, tatt i betraktning den relativt korte levetid som disse skip har igjen. Rederikontoret vil derfor i samarbeid med skipsledelsene utarbeide nye planer som ikke er så omfattende. Disse vil ta utgangspunkt i minimumskrav til messer etc.

Rederistyre diskuterte hvordan de ansattes styrerepresentanter best mulig skulle kunne gi informasjon til de seilende om Rederistyrets arbeid. Følgende momenter ble nevnt som vesentlige:

- Rederistyremøtene avholdes så sant mulig i forbindelse med rederirådsmøtene, slik at de ansattes representanter kan få kontakt med rederirådsdeltakerne både før og etter Rederistyremøtene.
- De ansattes representanter vil benytte Texaco Tanker som informasjonsforum.
- De ansattes representanter vil i samarbeid med rederiledelsen sende ut nødvendig informasjon til de enkelte skip. Dette vil bli sendt til såvel skipsledelsen som til tillitsmenn ombord. Denne informasjon vil kunne bringes ut til hver enkelt mann ved f.eks. oppslag ombord.

FLAKS



Under 50-års festen til Texaco i Norge, som ble arrangert på Hotel Scandinavia 8.februar, var det innbudte gjester fra såvel sjø som land. Det ble avholdt et lynlotteri hvor første premien var en åpen reise til en verdi av kr. 5.000.-.

Vår nye telexdame, Jorun Margrethe Blæstrud, hadde vinnerloddet. Hun holder foreløpig på med planleggingen av turen. Mistenkelig mange reiselystne kavalierer meldte seg i løpet av kvelden.

Bemanningsutgifter

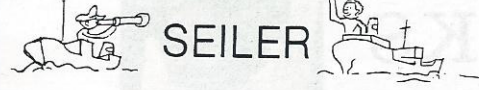
For ca. 2 år siden lå våre bemanningsutgifter ca. 1,5 mill. - 2mill. høyere pr. skip enn tilsvarende tonnasje i TØI, London. Dette var foruroligende tall å leve med. En Rederirådsbehandling av saken førte til en bemanningsreduksjon på de enkelte norske skip.

De siste 2 år har rederiet bedret sin konkurransemessige stilling i forhold til TØI betraktelig. Pr. idag viser en skip mot skip sammenligning at de totale bemanningsutgifter for 1980 ligger lavere for Texaco Norway A/S enn for TØI. Dette i tillegg til en gunstig krone/pund utvikling for oss, viser en gledelig tendens.

Bemanningsutgiftene i Panama-flåten ligger imidlertid fortsatt ca. 25 % under våre (skip mot skip).



HVEM HVOR



- P** : PERMITTERT
- D** : DISPONERT
- Sk** : PÅ SKOLE
- F** : PÅ FERIE
- M** : MILITÆRTJ.
- K** : PÅ KONTORET
- S** : SYK

T/T "TEXACO AMSTERDAM"
LEVX

- KAPTEIN
 - OVERSTYRMANN
 - 1.STYRMANN
 - 2.STYRMANN
 - TELEGRAFIST
 - ARBEIDSLEDER
 - MATROS
 - MATROS
 - MATROS
 - MATROS
 - MATROS
 - LETTMATROS
 - LETTMATROS
 - MASKINSJEF
 - 1.MASKINIST
 - 2.MASKINIST
 - 2.MASKINIST
 - ELEKTRIKER
 - ELEKTRIKERASP.
 - REPARATØR
 - PUMPEMANN
 - FYRBØTER/MOTORMANN
 - FYRBØTER/MOTORMANN
 - FYRBØTER/MOTORMANN
 - FYRBØTER/MOTORMANN
 - SMØRER
 - STUERT
 - 1.KOKK
 - PIKE
 - PIKE
 - HJELPEMANN
 - HJELPEMANN
- STOLANN, Alf S
 - LIA, Arne
 - HAUGEN, Helge
 - TALBERG, Mindor
 - LANGEBRO, Åge
 - BYSTØL, Anders
 - GONCALVES, Antonio
 - EVORA, Herculano
 - MENDES, Gabriel
 - DANIELSEN, Per
 - BRONNES, Bjørn
 - DELGADO, Antonio
 - DIDRIKSEN, Ole
 - ABRAHAMSEN, Bjerger, FJELL, Helge
 - HAUGEN, Dagfinn
 - ANTONSEN, Kjell
 - SUNDET, Asle
 - ANDRESEN, Jan T
 - ANDVIG, Simon
 - SOARES, Jose F.
 - NILSEN, Torbjørn
 - FEJERSSEN, Torstein
 - MATO, Caamano
 - SÆTRE, Kjell
 - FRANCISCO, Puga
 - MØRCK, Jon
 - DALBY, Pål
 - NIN, Li Wan
 - ESP, Ella
 - HOLDEN, Inger
 - FIRMAN, Stanley
 - WO, Lau, Shun

AJOUR PR, 12.2.80

M/T "TEXACO BALTIC"
LDSF

T/T "TEXACO BELGIUM"
JXZP

M/T "TEXACO BERGEN"
LEWP

M/T "TEXACO BOGOTA"
JXHS

- KAPTEIN
- OVERSTYRMANN
- 1.STYRMANN
- 1.STYRMANN
- 2 STYRMANN
- RADIOOFFISER
- ARBEIDSLEDER
- TØMMERMANN
- MATROS
- MATROS
- MATROS
- MATROS
- LETTMATROS
- LETTMATROS
- MASKINSJEF
- MASKINSJEF
- 1.MASKINIST
- 2.MASKINIST
- 2.MASKINIST
- 3.MASKINIST
- MASKINASSISTENT
- ELEKTRIKER
- REPARATØR
- REPARATØR
- REPARATØR
- PUMPEMANN
- PUMPEMANN
- FYRBØTER/MOTORMANN
- FYRBØTER/MOTORMANN
- FYRBØTER/MOTORMANN
- FYRBØTER/MOTORMANN
- SMØRER
- SMØRER
- STUERT
- 1.KOKK
- KOKKEASPIRANT
- PIKE
- PIKE
- PIKE
- HJELPEMANN

- SANNERØD, Frank
- DYB, Ivar A.
- HOVD, Armand
- BRANDAL, Morten
- ELIASSEN, Arne
- SVALBY, Bjørn
- HAGEN, Arild
- LUND, Gunnar
- JOHANSEN, Per
- MIKKELSEN, Brynjulf
- MOE, Frank
- JOHNSEN, Einar
- DITTMANN, Trygve
- BAASTAD, Steinar
- JENSEN, Viggo
- STRAND, Helge
- HAUGLID, Svein
- MYRAN, Dagfinn
- SERRAO, Gaston
- JOHANNESSEN, Tom
- SMELROR, Bjørnar
- WITZØE, Ralph
- SØGÅRD, Ann Karin
- THUN, Solfrid

- BRANDAL, Peter
- JARNES, Asbjørn
- SAGEBAKKEN, Terje
- DANIELSEN, Jan I.
- KJØLSTAD, Trond
- HØYLAND, Bjarne
- HAGLEY, Stanley
- FREDRIKSEN, Leif
- JOHANNESSEN, Adolf
- SYLVE, Erling
- BRINGSLI, Gunnar
- SWANES, Bjarne
- OPHAUG, Trond
- LARSEN, Hallvard
- OHLSEN, Finn
- WESTAD, Thorleif
- JAKOBSEN, Johan
- MADSEN, Walther
- MOISANDER, Sauli
- SIGURDSSON, Anton
- GRØTTING, Henrik
- NYKVIST, Mangor
- NICOLAISEN, Per
- MININO SUAREZ, Frans.
- GARCIA, Juan
- ANDERSEN, Bjørn
- EDVINSSEN, Stig
- ALNES, Sissel
- SIGURDSSON, Inger
- LARSEN, Torild

- PEDERSEN, Tore
- APOLD, Oddvar
- RAFAELSEN, Idar
- ELVEVOLD, Ottar
- WALLIN, Rune
- NIELSEN, Helge
- STEFANSSON, Kristjan
- STADSVY, Tronn
- SANDLI, Arne
- RONESS, Arild
- STRANDELID, Torkel
- NORHEIM, Steinar
- GRANDE, Roald
- ØSTMO, Hans
- OLSEN, Jan
- GRØNNHAUG, Hallgeir
- AMUNDSSEN, Alf E.
- LARSEN, Øystein
- BRUNVOLL, Frode
- ROEL, Audun
- ERDAL, Atle
- ALFREDSEN, Svein
- BERGUM, Grethe
- JØRGENSEN, Else M

- EINVIK, Sverre
- SØBSTAD, Einar
- HOLDEN, Arne K.
- NIELSEN, Odd
- HANSEN, Jan P.
- OLSEN, Oddvar
- PAUL, Wilson
- LØVBERG, Oddvar
- OROZCO, Jose M.
- SKALLE, Roger
- LARSEN, Trond
- ENGELI, Gunnar
- LUND, Manfred
- HAREIDE, Einar
- TVEITAN, Bjørn
- NAZARENO, John
- PETER, Mihaly
- OLSEN, Ragnar
- ANDERSSSEN, Roger
- CHRISTIANSEN, Tor
- NAZARENO, Abraham
- BORGERSSEN, Hans R.
- HALSE, Ingemund J.
- GRANEGGEN, Svein
- BERG, Sonja
- OLSEN, Joan
- TCHORZ, Rainer

M/T "TEXACO NORGE" LCWN	M/T "TEXACO OSLO" JXLA	M/T "TEXACO SKANDINAVIA" LEID	M/T "TEXACO STOCKHOLM" LGBR	
KAPTEIN OVERSTYRMANN 1. STYRMANN 1. STYRMANN 1. STYRMANN JR. RADIOOFFISER ARBEIDSLÆDER MATROS MATROS MATROS LETTMATROS LETTMATROS MASKINSJEF MASKINSJEF 1. MASKINIST 1. MASKINIST 2. MASKINIST *) MASKINASSISTENT ELEKTRIKER REPARATØR REPARATØR PUMPEMANN FYRBØTER/MOTORMANN FYRBØTER/MOTORMANN FYRBØTER/MOTORMANN SMØRER SMØRER STUERT 1. KOKK KOKKEASPIRANT PIKE PIKE HJELPEMANN HJELPEMANN *) ELEKTRIKER	HOLT, Jonas VIK, Sverre BJELLAND, Hjalmar JOHANSEN, Jon GULBRANDSEN, Per KRISTIANSEN, Ivar KARAMAN, Mustafa JOHANNESEN, Arild RODRIGUEZ, Washington MINDE, Ole GUSTAVSEN, Per SCHEPPE, Andreas ERIKSEN, Erling RØNNING, Kåre TORJUSSEN, Finn SVENSEN, Sven ISAKSEN, Jens VÆRÅS, Ole MATHISEN, Hugo PAULSEN, Harald STIANSEN, Johan STØRDAL, Terje HAUGÅRD, Anders STENSØL, Johnny JENSSEN, Liv DALEN, Karen ANDERSEN, Sverre	MEISLAND, Louis GJERDE, Georg HUSVEGG, Erik ASP, Leonard SKJELLERUD, Aud BERGENSEN, Birger BUCETA, Juan WALKER, Fredrick BRINGSLLID, Olav JENSEN, Odd G. VANVIK, Finn R. RØSTAD, Thor HANSEN, Tor J. JOHANSEN, Odd BJØRNSSEN, Leif GUNDERSEN, Tor TEVELDAL, John HANSEN, Arne DOMINUEZ, Jose JACOBSEN, Tom PHILLIPS, Rolf VALAAS, Lars ROSMO, Kåre BERNHOF, Albrig HANSEN, Ester JOHANSEN, Ragnar AASUM, John	BROX, John LIEN, Steinar MØRKESDAL, Roald JENSEN, Vidar NILSEN, Gro SVENDESEN, Torgeir HENRIKSEN, Carl A. GRØNVOLD, Steinar VAAGAN, Olav FUJELL, Geir KNAPKØIEN, Pål NOBELAND, Bjarne SIMONSEN, Sverre STEEN-JOHANSEN, Kåre SKOGHEIM, Bjørn BERG, Vidar ULVANG, Leif A. PAULSEN, Johan HANSEN, Johan BRASTAD, Per SANTOS, Silvino EVENSEN, Tor GUUV, Raymond PETERSEN, Nils EIDNES, BrittMarit FLOTE, Åse PETERSEN, Åse KYHL, Ove	HANSEN, 'Helge SANDVIK, Norodd LYSEBO, Svein BØE, Roar SÆTHER, Torbjørn MARTINGEN, Kåre SKEIE, Leif SKIPNES, Ingvar ARVESEN, Per JERMSTAD, Leif JOHANSEN, Jan PEDERSEN, Rasmus FRØITLAND, Kjell NØTSUND, Olav HARNES, Eldar KARLSEN, Karl ØSTEGAARD, Karsten ISAKSEN, Stein MELLING, Arthur BAKKENE, Bjørn SØVDE, Ansgar JACOBSEN, Per SOLLIE, Birgit MATTSON, Bjørg ARVESEN, Anne STORMYR, Bjørn

FOLK I LAND

KAPTEINER	2. STYRMENN	1. MASKINISTER	PUMPEMENN
BAKKE, Idar (D) BRATH, Otto (D) FLØ, Svein (D) FOSSMO, Willy (D) HORSENG, Rindulf (D) JOHANSEN, Kjell (D) KONNESTAD, Ingvar (D) LINDTNER, Olav (F) STALLVIK, Gunnar (P) SVANTESON, Thomas	BÅDE, Jarle (D) JORTVEIT, Erik (SK) KLOKK, Bjarne (F) SEM, Dag (F) SKOTHEIM, Knut (F) TARALDSEN, Trond (SK)	BJEREN, Peter (F) BREVIK, Odd (D) HEINE, Günther (F) OLSEN, Nils (P) AAØYEN, Svein (D)	AUNE, Sverre (S) KIMSÅS, Harald (D) LIA, Øivind (F) NORDMO, Magnus (F) RØNNE, Johan (D)
<u>OVERSTYRMENN</u> ARNTSEN, Knut (F) HELBERG, Knut (F) PAULSEN, Willy A. (D) RØED, Bernhard (K) SKARSVÅG, Torbjørn (D) SOLBERG, Odd E. (F)	<u>RADIOOFFISERER</u> EIKELAND, Jan (F) JENSEN, Eva Marie (F) SANDBERG, Unni (F) WINDING, Karen (D)	<u>2. MASKINISTER</u> HANSEN, Øistein (D) HELLE, Olav (F) JOHANSEN, Kjell (D) MOAN, Astbjørn (D) SKAVØ, Arne (D) STORLI, Arne (D) SULLAND, Thor (SK)	<u>3. MASK./MASK. ASSISTENTER</u> GAROTA, Hildago Juan (F) HUSTAD, Viktor (D) IVERSEN, Rolf (F) SAND, Pål (D)
<u>1. STYRMENN</u> ALEXANDERSEN, Øivind (D) AURSTAD, Dag (F) CARELAND, Martin (F) GUSTAVSEN, Kåre (D) MISJE, John (D) SKJØNSFJELL, John (F)	<u>MASKINSJEFER</u> AICHER, John (D) BJØRØY, Johan (D) BORGERSEN, Hans (D) STØRDAL, Øivind (D) SØRØ, Bjørn (F) TØRUM, Bjørn (D) WETLESEN, Erling (D)	<u>ELEKTRIKERE</u> ASP, Arne (F) SVERRISON, Bjørn (F) WENKMANN, Manfred (D) ØRJANSEN, Odd (D)	<u>STUERTER</u> BJARKHAUG, Svein (P) BJERKAN, Alf (F) GRØTTAN, Knut (F) KJØRSTAD, Bjarne (D) VEGEL, Ragnar (K) WANG, Ottar (D)
	<u>ARB. LEDERE/TØMMERMENN</u> ALTØ, Peder (F) MOE, Johannes (F) WANGBERG, Finn (F) ØSTVANN, John (S)	<u>REPARATØRER</u> GRØNVOLD, Odd (F)	<u>KOKKER</u> LAURITSEN, Rolf (SK) MATHIASSEN, Kenneth (F) PEDERSEN, Jan (D) WONG, Chi Wing (F) ØVERKIL, Dagfinn (D)