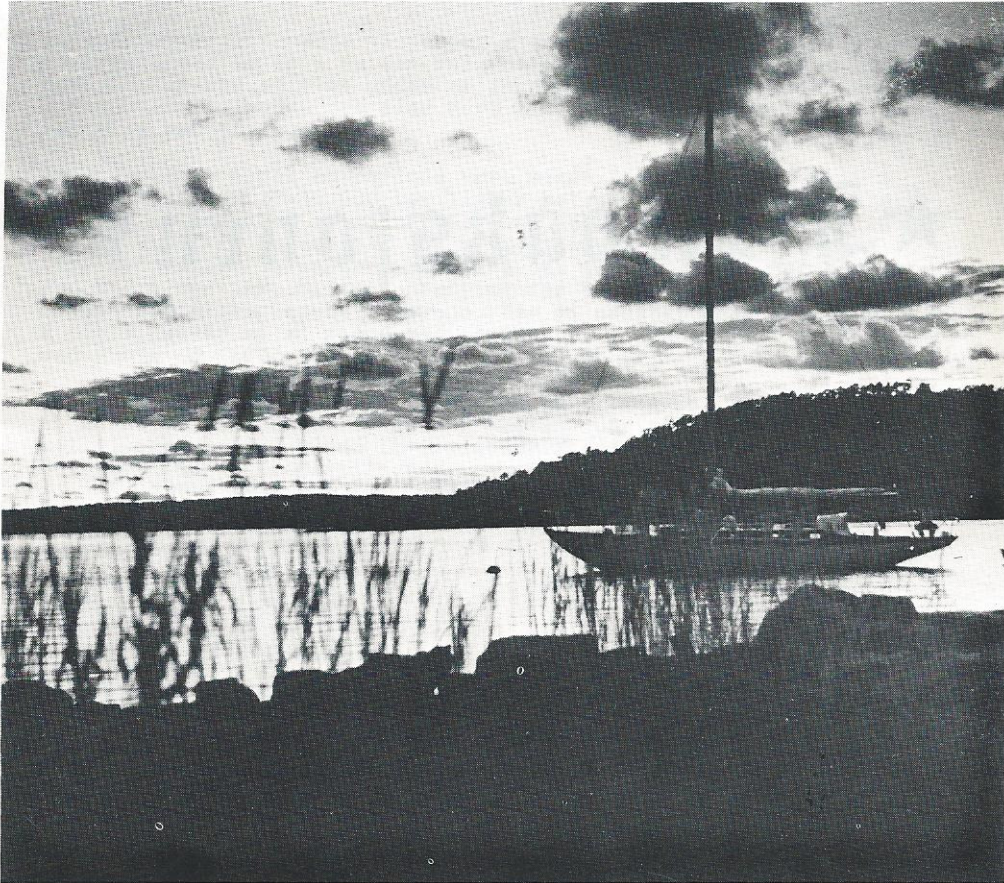



TEXACO
texaco tanker

NR. 3-1980



h ö s t



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

★ I Redaksjonen ★



REDAKTØR: Nina Rudi Krøtø



REDAKSJONSSEKRETÆR OG FOTOGRAF: Endre Ording Sund

Av innholdet nevner vi:

- side 3 - Fra redaksjonen
- " 4 - Verkstedopphold
- " 5 - Rederiråds gjest
- " 6 - Språket til sjøs
- " 8 - Fra Rederistyre møte nr.2
- " 9 - Brude-egget
- " 12 - Våre gamle båter
- " 14 - Kosthold - kurser
- " 15 - Demokrati på arbeidsplassen
- " 17 - Nykomling
- " 20 - Fra Scanraff
- " 22 - Jubilanter
- " 24 - Personell-utskifting
- " 25 - Rapport fra "TEXACO OSLO" og "TEXACO SKANDINAVIA"
- " 28 - Hvem - hva- hvor

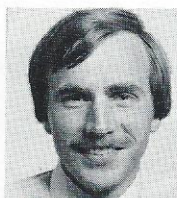
* Fra redaksjonen *

Arbeidet med å gjøre TEXACO TANKER til et representativt blad for Texaco Norway A/S går sin gang. Redaksjonens rop om støtte fra våre skip har øyensynlig blitt hørt. Denne gang har vi fått en rekke innlegg fra skipene. Spesielt vil vi nevne arbeidsleder Torgeir Svendsen, kaptein John Brox, begge fra "TEXACO SKANDINAVIA" og stuert Ansgar Søvde fra "TEXACO STOCKHOLM". For at TEXACO TANKER skal bli et godt blad er vi selvsagt avhengig av de seilendes bidrag. Det ligger masse godt stoff og venter ute i flåten.

I dette nummeret hadde vi forøvrig tenkt at Rederiråd nr. 18 på Lysebu skulle fått en sentral rolle. Men dessverre, hele bilde-materiellet ble stjålet under et innbudd hos vår fotograf. Brekkjern gjennom entredøren - det sier bare litt om hvor ettertraktet vårt reportasjestoff er blitt.

Fraktmarkedet har i en periode vært meget lavt, selv for skip i størrelsesorden 20-30.000 tdw ligger ratene for lavt. På kort sikt ser det heller ikke ut til å bli noen løsning for skip over 120.000 tdw. Av VLCC'ere er det ca. 200 mill. tdw som p.t. seiler, mens markedet ville "balansere" med bare ca. 120 mill tdw. Her kan det med andre ord ikke bli noen bedring før en stor del av tonnasjen hugges opp eller legges i bøyene. Tar vi utgangspunkt i situasjonen i siste halvår må vi regne med et tap pr. år på over 30 mill. kroner ved å eie en VLCC'er. .

For skip i størrelsesorden 20-30.000 tdw regner vi imidlertid med at markedet vil bedre seg utover høsten. Går dette som vi håper vil vi også i 1980 kunne levere et driftsresultat som må kunne betegnes som tilfredsstillende.



VERKSTEDOPPHOLD M/T "TEXACO NORGE" - E. KRØTØ

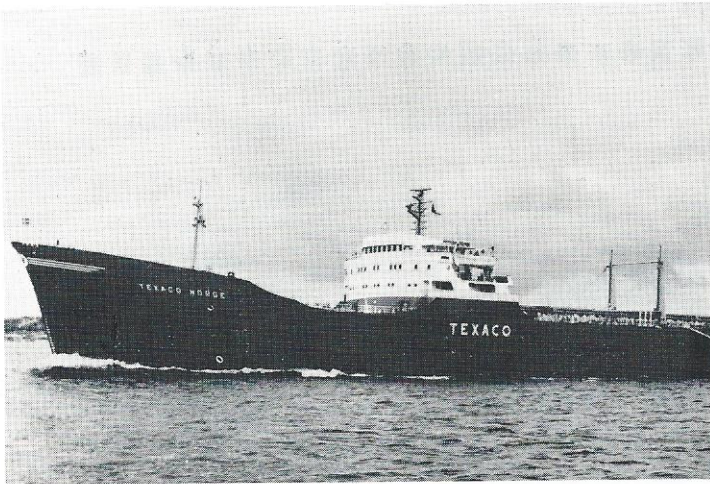
Etter ca. 26 måneder i kontinuerlig drift, gikk "TEXACO NORGE" i dokk ved Gøtaverken Cityvarvet AB selveste St.Hans-aftenen. Heldigvis hadde svenskene avsluttet midtsommerfeiringen helgenen i forveien så alt gikk bra.

Til tross for hard medfart av isen i Østersjøen forrige vinter og malingsfrie flater enkelte steder på skroget, var det minimal begroning. Nevnte miljøforhold hadde derimot tatt hardt på propellen som både hadde lett bøyde bladtipper og var ganske kraftig korrodert. Men "godt verktøy gjør godt arbeide" og etter litt varmebehandling, retting, sveising, sliping og polering av kyndige hender skinte den som ny.

Under verkstedoppholdet ble fjerde periodiske klassing fullført uten problemer - reparasjon av noen småsprekker i kneplater og stivere og noen småbuler her og der var stort sett det som skulle til.

En må alltid være beredt og til tross for mangeårig kontinuerlig fart på Nord-Europa, må også "TEXACO NORGE" være forberedt på en tur over "dammen" om det skulle bli nødvendig. Den største enkeltjobben var derfor installasjon av septiktanker for avløp fra toilettene. "Over there" kan en som kjent ikke "gjøre" hva en vil når skuta er i havn. Men inntil så skjer har vi grunn til å tro at de ombord vil spare på utstyret, i alle fall dersom vi skal tro 1.maskinist Brevik som uttrykte: "Fine greier, se til å få satt opp en skikkelig by-pass så vi får sendt skiten overbord".

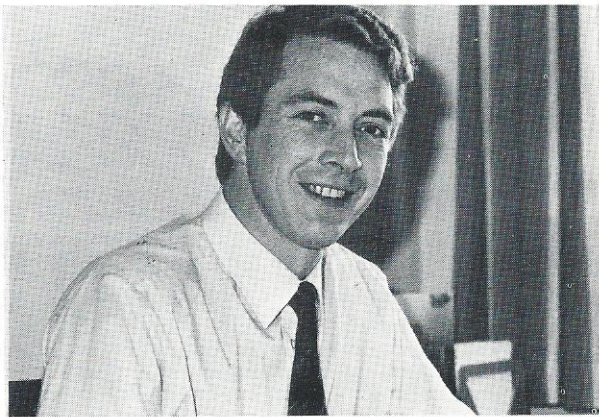
Av andre større arbeider kan nevnes utskifting av alle rør i exhaustkjelen, reparasjon og klassing av oljefyrte kjeler, utskifting av to sylinderforinger og krysslager samt diverse arbeider på hovedmotoren, isolering av utvendige skott i byssa og maskinbesetningens dusjrom og utskifting av diverse dørkbelegg. Dessuten den vanlige overhaling av sjøventiler og ventiler i tanker og pumperom.



FORESTÅENDE_VERKSTEDOPPHOLD

M/T "TEXACO BOGOTA" vil ankomme Gøtaverken i slutten av denne måned for dokking og reparasjoner. Den største jobben blir maskinering og oppretting av alle sylindereblokkene på hovedmotoren, samt refundamentering med "Chockfast". Arbeidet er beregnet å ta ca. 6 uker.

Anbudene for dokking og reparasjon av M/T "TEXACO SKANDINAVIA" ventes inn første uken i september. Den skal dokke i Europa, men anbudene vil vise om det blir nord eller sør,



Først på nyåret 1981 står T/T "TEXACO AMSTERDAM" for tur, og deretter følger T/T "TEXACO BELGIUM".

"REDERIRÅDSGJEST" - EN INTERESSANT UKE PÅ "LYSEBU" AV T.SVENDSEN

Så har jeg altså debutert på nytt, denne gang som innbudt gjest til Rederiråd nr. 18, med observatørstatus og munnkurv, hvorav den siste av og til sprang lekk. Ved siden av et hyggelig opphold var det en interessant og utbytterik uke, hvor mangt og meget preget dagsordenen, saker av stor interesse også for oss seilende, underordnede mannskaper. Dette følger i eget referat.

Skepsisen blant rederirådsmedlemmene når det gjaldt min tilstedeværelse var utvilsomt tilstede i begynnelsen, men for enkelte løsnet dette litt etterhvert. Andre stod på sin prinsippfaste holdning om at denne ordningen ikke var akseptabel. Annet er vel ikke å vente, da man erfaringsmessig vet at det kan være vanskelig med nytenkning på enkelte områder.

Det ble behandlet emner hvor undertegnede kompetanse er fullstendig mangelfull, men det dukket da også opp ting som man heldig nok fikk lov til å kommentere. Uten at dette skal være noe referat, bør nevnes at informasjon og verne-/miljøarbeide for fremtiden vil bli tillagt større vekt, og det var en positiv holdning hos den innbudte forsamling.

Rederistyrerepresentantens nærvær i Rederirådet er hverken lovbestemt eller permanent, men det har utvilsomt vært utbytterikt for undertegnede, som har fått et innblikk i disse møtene, hvordan de holdes og hvordan de virker. De har utvilsomt en stor misjon, men skuffende er det å kunne konstatere den taushet mange er i besittelse av.

I sannhet et hyggelig møte med mange kjente, et interessant opphold og en opplevelse rikere !

"SPRÅKET TIL SJØS HØRER HJEMME PÅ SJØFARTSMUSEET" !

(Denne artikkel er sakset fra Forbrukerrapporten nr. 5)

I Norge har vi ett språk på landjorda og ett til sjøs. Dersom du vil tilhøre klubben med de fryktløse, ramsalte, bør du lære deg språket så snart som mulig. For hvem har ikke nesten bitt tunga av seg etter pinlige forsnakkelser av typen "golv" når man mener "dørk", "tak" når man mener "oppunder dekk" og "bøtte" når det altså heter "pøs".

Nei, skjerp deg og bruk de ordene som gjelder, ellers kan du lett bli stemplet som amatør og landkrabbe. Og det vil vi ikke ha sittende på oss, vi som tilhører den stolte sjøfartsnasjonen Norge.

Etter min mening er det unødvendig å lære seg to forskjellige språk for å utføre samme operasjon, sier kontorsjef Ottar Skjeggstad i Sjøfartsdirektoratet. - Vi opplever stadig hvordan språket ødelegger for innlæringen på båtførerkurser f.eks. Folk vet ikke hva instruktøren snakker om. Det er viktigere at folk forstår hverandre enn å opprettholde språksnobberiet til sjøs. Oppstår det en kritisk situasjon og folk først må finne ut hva som er styrbord og hva som er babord før de kan adlyde en kommando, så er det mildest talt uheldig.

- Forbrukerombudsmannen har nå bestemt at man skal bruke betegnelsen meter i stedet for fot når man angir en båts lengde. Det er kanskje en begynnelse på å utrydde gamle uttrykk ?

- Metersystemet er 200 år gammelt, og det er på tide at det også blir akseptert til sjøs. Det er også på tide å forlate betegnelsen "nautiske mil" og gå over til kilometer.

Både kilometer og nautiske mil har med oppdelingen av jordkloden å gjøre. Mens kilometeren framkommer ved å dele jordas omkrets i 40.000 deler, framkommer enheten nautisk mil ved å dele jordas omkrets i 21.600 deler.

Det nautiske mil-systemet henger sammen med at jordomkretsen ble delt i 360°, kilometeren er derimot basert på en oppdeling på 400°. Samtidig som vi tar kilometeren i bruk, er tiden også moden for å benytte 400°-systemet. En gammel grad tilsvarer 60 nautiske mil, en ny grad tilsvarer 100 kilometer.

Ser vi videre på gamle betegnelser, finner vi også fartsenheten "knop". Ingen vanlig nordmann begriper hva denne fartsenheten innebærer. Det som er forståelig for oss, er kilometer i timen. Noe merkelig er det også at sjøfolk fremdeles biter seg fast i uttrykk som pøs, dørk, tilje, leider, styrbord, babord osv.

- Men du mener vel ikke at vi skal si at "sjåføren står på verandaen" istedenfor at "kapteinen står på brua" ?

- Det er kanskje å trekke det noe langt. Men en skipsbetegnelse som bru er jo også vanskelig å forstå. Det har jo ingenting med en vanlig bru å gjøre. Brua ombord er kort og godt navigasjonsplassen for kapteinen.

Når det gjelder navigasjon, finner vi også mye merkelig. Navigatørene opererer med noe de kaller "sann kurs". Det betyr egentlig geografisk kurs, dvs. retning i forhold til nord-syd linjen på kartet eller globusen.

Ordet "sann" er i dette tilfelle misvisende, fordi sann har noe med "riktig" å gjøre. Og en hvilken som helst kurs er riktig, dersom den fører dit du skal.

Et annet problem er uttrykkene "lengde" og "bredde". En måte å komme bort fra disse på, er å forlate det gamle kartsystemet og gå over til et system hvor man benytter seg av kilometerangivelse og angir posisjonen i kilometer fra f.eks. ekvator. Hvis vi tar et tilfeldig valgt punkt på kartet, Kase på Jeløya, f.eks. så ligger dette stedet etter det nye systemet 6590km nord, og 590 km øst.

Dette systemet er brukt av Forsvaret i mange år. Sjøkartverket bruker det også, og de kartene som navigatørene bruker ombord er egentlig basert på kilometerangivelser. Men fordi sjøfolk skal ha det på den gammeldagse måten, blir det nautiske mil-systemet streket opp etterpå.

- Hvorfor tviholder sjømannsstanden på det gamle systemet ?

- Jo, det skal jeg si deg. En gang i tiden het læreboka for styrmenn "Styrmannskunsten" og ikke som i dag "Lærebok i navigasjon". Men den gamle mystikken omkring navigasjon er der fremdeles. Det skal liksom ikke være alle gitt å kunne navigere. Dette henger nok sammen med at man tidligere var redd for at vanlige sjøfolk skulle lære det. Da ville det lettere bli mytteri. Når de ikke kunne navigere, torde de ikke gjøre mytteri. De visste jo ikke hvor de var, eller hvordan de skulle finne til land.

- Når du vil ha bort så mange av de tradisjonelle uttrykkene, kan du komme til å såre en del ?

- Det får man bare gjøre. Jeg mener like fullt at en del av uttrykkene hører hjemme på Sjøfartsmuseet, sier Ottar Skjeggstad.



NYTT FRA TEXACO STOCKHOLM



Da M/T "TEXACO STOCKHOLM" lå i Canvey ønsket de å spille en fotballkamp, og selvfølgelig fant velferdssekretæren en brasiliansk båt som stilte med fullt lag plus tre-fire mann i reserve. "STOCKHOLM" klarte med trusler og lovord å stille 10 mann + en dame som forøvrig må fremheves for sin gode innsats som back. På grunn av at det andre laget kom litt sent, ble oppvarmingen for "STOCKHOLM"s del så lang at da kampen skulle begynne var det flere som allerede hadde

pustebesvær. Resultatet ble 8-1 til det brasilianske laget. Det var ingen sure miner å se etter kampen, men dagen etter var det mange som skar grimaser da stølheten herjet i kroppen.

(tekst og foto: ANSGAR SØVDE)

DELTAGELSE I REDERISTYREMØTE NR. 2 -1980 AV ARB.LEDER I.SVENDSEN

Så er Rederistyre møte nr. 2 også et tilbakelagt kapittel og man kjenner seg kanskje litt mere tilrette enn tilfellet var første gang. Vi stilte dessuten "mannsterke" denne gangen, idet stuert Ansgar Søvde som 2.varamann møtte ved siden av meg selv, og vi fikk dermed bredere representasjon i styret. Takket være rederiets velvillighet, ble Søvde avløst ombord i "TEXACO STOCKHOLM" for å kunne ta del i dette møtet, og det er utvilsomt en stor fordel å kunne møte med to representanter hva angår bredere spredning av informasjon.

Men har vi egentlig kontakt nok, båtene imellom? Svaret er nei, og noe bør gjøres om systemet skal fungere fullt ut, fullkomment kan det aldri bli, da skipene har forskjellige fartsmønstre, og sjelden eller aldri ligger sammen (Nordsjøbåtene unntatt). Vi snakket om dette på møtet, og kom frem til at det bør komme til et samarbeide mellom den valgte representant og varamann på de båter disse måtte finnes, eventuelt skipets tillitsmann, for på den måten å kunne legge frem ting av allmen interesse på rederiets styremøter, hvilket også er en av den valgte representantens oppgaver ved siden av å informere om aktuelle saker.

Det er å håpe at problemer som ikke lar seg løse ombord, skriftlig fremsettes til undertegnede (rederiets adresse), slik at de kan tas opp hvis det skulle vise seg nødvendig og at det kan by seg en anledning til samtaler om skipene skulle ligge i samme havn. Ordningen med en representant i styret er utvilsomt til vår fordel, og brukes den riktig kan mangt og meget bli fremlagt og løst, i motsetning til tidligere da man knapt visste hva et "styre" var.

Dagen før styremøtet hadde Søvde og jeg en utbytterik dag på kontoret, hvor vi fikk en innføring i systemer, ord og uttrykk som man uten skam må innrømme faller utenfor ens daglige arbeidsfelt, men som er nødvendig å forstå betydningen av hvis man skal følge alle punkter på møtenes dagsorden. Også her viser rederiet sin velvillighet og det var med større forutsetning man denne gang møtte, enn hvilket var tilfelle hva meg angår første gang.

Ordningen er forhåpentligvis kommet for å bli og retningen går i bredere informasjon/kommunikasjon skip og rederi imellom, hvilket gjør sitt til at mye tvil og mistenksomhet bortfaller. Mangt og mye behandles på et styremøte, men da referat fra dette vil foreligge fra rederiet, skulle det være unødvendig å komme inn på sakene her. Imidlertid vil jeg opplyse at vi i følge en amerikansk undersøkelse regnes som et av de bedre rederier hva effektivitet angår, og det er vel egentlig litt ros til oss selv?

Foran neste møte håper jeg det foreligger ønsker/saker fra andre av rederiets skip, som bes oversendt i god tid da dagsorden settes opp foran hvert møte, og bør kunne forberedes hvis den er av større karakter.

Ihvertfall er erfaringen etter deltagelse på to av rederiets styremøter at mannskapsrepresentantene er fullt ut akseptert, og ikke sees på som et nødvendig onde pålagt av Staten.

* * * * *

«BRUDE-EGGET»

DAGENS LIVBÅT FRA 1904.

DET ER 75 ÅR SIDEN KAPTEIN BRUDE SEILTE UT FRA ÅLSEUND I SIN OVERBYGDE LIVBÅT "URÆD" MED KURS FOR USA. ETTER EN STRABASIØS TUR PÅ HELE 5 MÅNEDER BLE DE SKYLT I LAND VED GLOUCESTER, IKKE LANGT FRA BOSTON. KAPTEIN BRUDE OG HANS MANNSKAP MENTE DERVED Å HA BEVIST AT DEN OVERBYGDE LIVBÅT GA STØRRE SIKKERHET ENN DEN ÅPNE. DET SKULLE GÅ NÆRMERE 75 ÅR FØR KAPTEIN BRUDES TANKE BLE AKSEPTERT. SELV FIKK HAN IKKE OPPLEVE DETTE. HAN DØDE I 1949.

I FORBINDELSE MED 75-ÅRS JUBILEET FOR KAPTEIN BRUDES FERD, HAR HERRENE HARALD GRYTEN OG ARNFINN LARSEN I ÅLESUND FUNNET DET RIKTIG Å STARTE EN INFORMASJONSKAMPAJNE SOM FORTELLER OM DET SOM EN GANG VAR FORLØPEREN TIL DAGENS OVERBYGDE LIVBÅTER. TEXACO TANKER HAR BEDT GRYTEN REDEGJØRE FOR "BRUDE-FERDEN".

Det er den 28. juli 1904. Ut gjennom Moljagapet - passasjen mellom skansekaia og havnemoloen i Ålesund - slepes en underlig eggformet farkost. Mannskapet ombord står oppe på hvelvingen og vinker farvel til det tallrike publikum som har møtt frem for å se våghalsene legge avgårde.

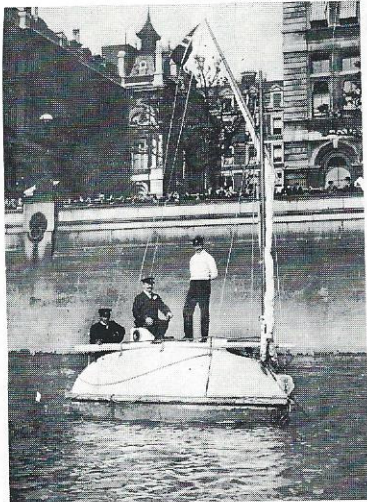
Mange sjøferder både før og senere har begynt her i Moljagapet. Men ferden med egget i 1904 er en av de merkeligste, en av de dristigste og likevel en av de mest anonyme. I alle fall har den vært det hittil for folk utenfor Ålesund og Sunnmøre. Og det til tross for at den i sin tid fikk stor plass i den amerikanske østkyst-pressen og i norske aviser. Etterhvert forsvant likevel alt mer eller mindre fullstendig i en glemselens dis.



Et Brude-egg fotografert utenfor Ålseunds Museum i 1979.



"Urød" etter strandingen ved Gloucester i Amerika omkring midnatt den 6. januar 1905.

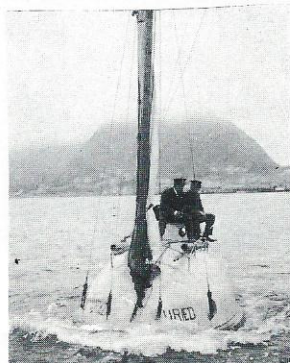


Sterkt forsinket ble den første prøvebåten av "Uræd"s type ferdig fra Mjelle og Karlsens patentslipp i Bergen. Men fartøyet høstet beundrende blikk under en prøvetur på Themsen trolig i 1907.

"Uræd" hadde var seil, også håpet de på gunstig vind. Men i Atlanteren om høsten og vinteren kan man ikke alltid regne med at slike forventninger skal slå til.

Brude selv skrev etterpå en beretning om turen der han nok falt i fristelse for å gjøre turen makeligere enn den egentlig var. Ålesunderen Sigmund Strøm har på grunnlag av et omfattende materiale fra Aalesunds Museums arkiv laget en dokumentarisk roman om hendelsene, en bok som nettopp er kommet ut i høst. Blant annet har dagbøkene til to av mannskapet - Ivar Thoresen og Johan Johansen - vært vesentlig for Strøms oppfatning av hva som skjedde. Det er blitt en dramatisk skildring - nokså forskjellig fra Ole Brudes - og den forteller om mangelfullt verkstedsarbeid på båten, om livsfare, forgiftning, krammel, kulde og lengsel. Og det er nok Strøms beretning som ligger nærmest de faktiske begivenhetene, vil jeg tro.

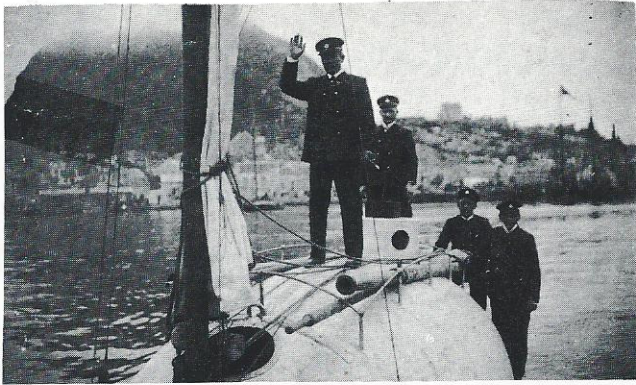
Første etappe til Shetland gikk greit. Men da de ut i september var kommet lenger vest i havet, overfalles de av en orkanaktig storm som de sliter med i to døgn. Det var imidlertid bare en forsmak på det som skulle vederfares dem av uvær. Den ene stormen avløser den andre. En av dem tvinger "Uræd" nesten 300 kvartmil østover igjen. Og det var ikke den eneste gangen de måtte se seg drevet på få dager østover like langt som de hadde brukt ti døgn på å ta seg vestover. Men etter 87 dager fra de la ut fra Shetland, kan de fortøye ved kai i St. Johns på Newfoundland. På siste etappe er stormene, hagl- og snøbygene over dem med større intensitet enn før.



Og så er ferden begynt. "Uræd" stevner ut fra Ålesund.

Det var altså en livbåt som stakk ut fra Ålesund i juli for syttifem år siden. Den skulle snart få tilnavnet Brude-Egget, etter konstruktøren, Ålesunderen Ole Martin Brude som sammen med tre andre skulle vise den eggformede farkostens fortrinn. Den eldste av de var Ivar Thoresen 46 år. Han og Brude, som da var 25 år var begge fra Ålesund, mens Lars Madsen (28) var fra Vestnes og Karl Johansen Hagevik (24) fra Salten i Nordland. Brude hadde seilt til sjøs fra han var konfirmant og hadde følt de skipbrudnes absolutte prisgivelse til skjebnen i åpne livbåter. Nå skulle det bevises at en overbygd livbåt hadde alle de egenskapene som de tradisjonelle, åpne livbåtene ikke hadde. Om "Uræd", som pionerbåten ble døpt, og dens mannskap kunne trosse Nordatlanteren i høststormene og vinterkulde og nå Amerikas østkyst, mente de å ha bevist livbåtens overlegenhet. Man må medgi at i grunnen var dette et rimelig resonnement.

Turen kom til å bli en prøvelse for dem alle fire, uten noen form for isolasjon og oppvarming bortsett fra et enkelt kokeapparat. Fremdriften



Kaptein Thoresen, konstruktøren Ole Brude, mannskapene Lars Madsen og Karl Johansen på Ålesunds havn 1904.

De fire holder flere ganger på å gi opp alt håp. Likevel - de skylles til slutt opp blant sand og klipper ved Gloucester, ikke langt fra Boston, natten mellom den 6. og 7. januar 1905. Fem måneder hadde de vært underveis, og eggets overlegenhet over alle andre livbåter var ettertrykkelig understreket. Og for en stakket stund feires de fire som helter

Men så følger neste fase: forsøkene på å få lansert eggene som livbåter og så satt den i produksjon. - Til å begynne med kunne det se lyst ut, men det blir etterhvert et nokså traurig kapittel. Og det til tross for presenta-

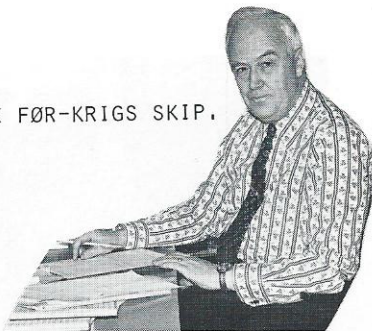
sjonen og demonstrasjonen av båten i den lange, våte og kalde ferden som vi her bare flyktig og glimtvis har fulgt. Og til tross for at et par egg som installeres ombord i lasteskip, blir brukt i skipsforlis med svært heldige resultater for den delen av mannskapet som tar sin tilflukt i dem, og ikke til de åpne båtene.

Dette siste kapittelet er langt og fullt av trivialiteter og skuffelser. Det byr ikke på de store sensasjonene, og blir heller ikke vist den brede folkelige interesse. De fire ombord havner på hver sin kant og er vanskelig å få øye på bare få år etter ferden. Det vil si - ikke Brude selv. Han arbeider nå febrilsk - godt hjulpet av et par tre ildsjeler - for å få livbåttypen markedsført, som vi kaller det nå for tiden. Han opplever noen motløshetens år og emigrerer resignert til USA. Noen lyse blaff av håp tennes med ujevne mellomrom, men han får aldri oppleve før han dør i USA i 1949 at hans konstruksjon virkelig slår igjennom. Og den vågale reisen over Atlanteren som så friskt startet med muntert vinkende luer og hatter ved avreisen ut gjennom moljagapet i Ålesund i 1904, ble i sin lange avslutning en utmattende historie med sløvende diskusjoner om beskjedne beløp i kroner og ører. Den får snart alderens patina og har lenge blitt husket først og fremst som en kuriositet. Men ettertidens livbåttyper har vist at det var langt mer enn et eksentrisk innfall de fire ombord i "Urød" hadde da de bega seg ut på ferden.

(Tekst: Harald Grytten. Fotografiene er gjengitt med tillatelse fra Aalesund Museum).

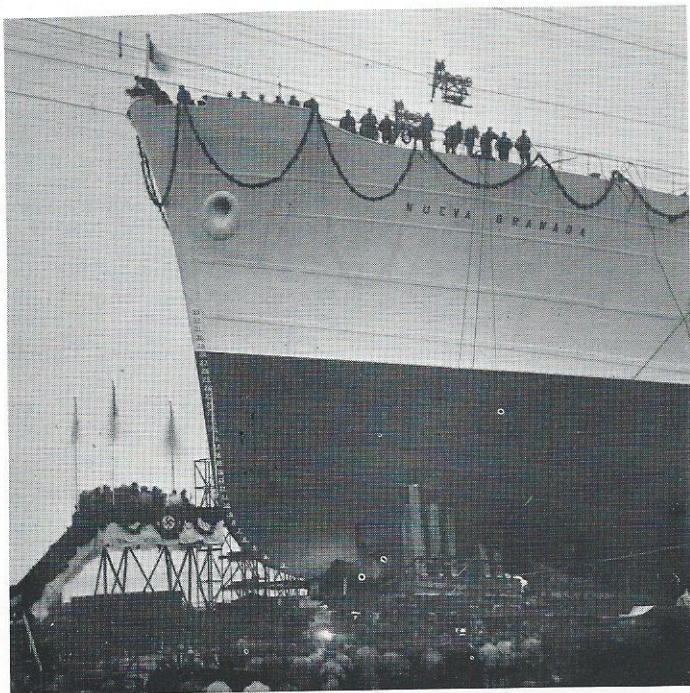
VÅRE GAMLE BÅTER AV LOYD GRANLUND

HER KOMMER NESTE KAPITEL I FORTELLINGEN OM VÅRE FØR-KRIGS SKIP.



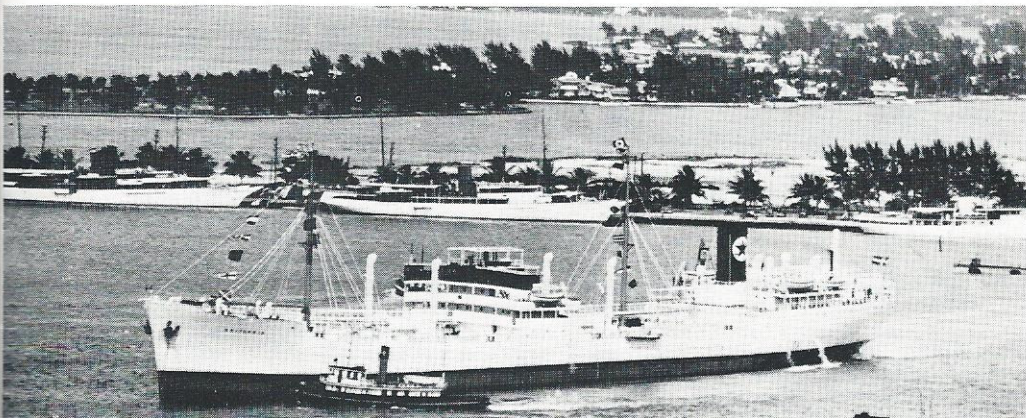
Etter "Brasil" ble det et par års opphold i nybygningsprogrammet, rederiet drev forhandlinger om en serie skip som skulle bygges ved Deutsche Werft A/G i Hamburg. Det første kom 15.april 1937 og fikk navnet M/T "NUEVA GRANADA", tonnasjen var på 14.150tdw. og kjøpesummen var stedet til Nkr. 3.270.714,97. I mange år fremover ble dette betegnet som et jette-tankskip, ja, tidene forandrer seg. Det nye tankskipet hadde 2 stk. MAN-hovedmotorer, hver med 8 cylindere som utviklet 5100 IHP ved 166 omdreininger, brennselsforbruket var 18 tons pr. døgn, og farten 13,5 knop. M/T "NUEVA GRANADA"s lengde var 503,8 eng.fot, bredde 67,4 og dybde 34,3. Det hadde 10 senter og 10 sidetanker på hver side og 2 pumperom. Igjen et meget vakkert tankskip som helt svarte til forventningene og snart skulle det følge en hel serie av nesten søsterskip, bare mindre forandringer ble gjort.

M/T "NUEVA GRANADA" ble i flere fagtidsskrifter betegnet som tank-yacht og var en fin reklame hvor det enn viste seg. Det seilte heldig i krig og fred, foruten mange reiser over Atlanterhavet med verdifull last førte det de forskjellige Texaco-produktene til mottageranleggene nedover langs Syd-Amerika's kyster.



I 1952 måtte også dette skip vike for ny tonnasje, nå var markedet for second hand tank tonnasje meget godt og man oppnådde en god pris for skipet som ble overtatt av Carl Olsen's rederi i Arendal. Nytt navn ble M/T "Buccinum", såvidt vites seilte det som sådan i 7 år da det pånytt ble solgt og fikk navnet "Pernassos" under Panamaflegg. Først i 1962 endte skipet som "spiker" ved skipsopp-hugningsverksted i Spania.

Så kom de nye tankskipene som perler på en snor. M/T "GERMANIA" som ble levert 31.januar 1939 fikk en kort levetid. Ved krigsutbruddet mellom Tyskland og Norge 9.april 1940, ble skipet omdøpt til M/T "INDIA". Det seilte mye på Stillehavet og la ut på sin siste reise fra Talara i Chile ved månedsskiftet august/september 1942 lastet med flybensin bestemt for Sydney, Australia. Den 11.september ble skipet senket utenfor FASTER Island i Stillehavet av den tyske raider M/S "Michel", hele "India"s besetning omkom og nærmere detaljer vites ikke. Den tyske raider satte etterpå kursen for Japan hvor den ble torpedert utenfor Yokohama av den amerikanske ubåten "Tarpon", størsteparten av den tyske besetningen omkom.



Neste skip ut var M/T "BRITANNIA", levert 10.mars 1939. På sin første reise over til Port Arthur for å laste, ble skipet beordret inn til Miami, Florida, hvor det var samlet flere "størrelser" innen den internasjonale oljebusiness og naturligvis også mange av toppsjefene i Texaco. Ved å ta en titt på fotografiet av skipet tatt ved denne anledning og med flere lystyachter i bakgrunnen, så må man vel være enig i at tankskipet kunne betegnes som "tankyacht".

Under krigen seilte "BRITANNIA" i meget variert fartsområde, men mest ute i Stillehavet. Jeg tror det var i februar 1942 at skipet ble rammet av en japansk torpedo under fart i det indiske hav. Til alt hell eksploderte ikke torpedoen, men la seg til ro i en av skipets lastetanker, skipet var i ballast. Ved egen hjelp kom det seg inn til verksted i Bombay hvor torpedoen ble fjernet og skipet seilte videre uten flere uhell.

Den 23.mai 1950 kom det til A/S Framnæsmek. Verksted, hvor det ble overlevert til den nye eier, den italienske skipsreder Erico Insom og fikk navet M/T "Barbara". I 1956 skiftet skipet igjen navn til M/T "Salina" og var under italiensk flagg til 1966 da det ble opphugget.

* * * * *

KOSTHOLD - AV A. SØVDE ★★☆☆☆☆

Mat er trivsel, enten det er mors kjøttkaker, en herlig bløtkake i sin svigerinne's barnedåp eller kanskje en større kulinarisk utskielse på et av byens bedre spisesteder. Således er kostholdet ombord på norske skip et viktig moment for trivsel ombord, for de seilende og rederiets policy.

At de seilende er blitt mer "matbevisst" idag enn for 10-15 år siden, er vel en frukt av den velstandsutvikling som har foregått i samme tidsrom, noe vi i restaurasjonen har oppdaget. En hver stuert og kokk vet hvor vanskelig det kan være å tilfredsstille en gourmand og en gourmet samtidig, noen ganger med minimale muligheter for å kunne kjøpe inn den provianten som trenges til dette.

Enkelte av de seilende hevder at dagens kosthold er usunt med sine altfor mange varme måltider som av og til blir servert til gale tidspunkt, (eks. brune bønner til frokost). Det kan en jo tildels være enig i, men samtidig vil jeg nevne at med dagens kosthold hvor som oftest det er flere alternativ å velge mellom, tør det være opp til hver enkelt hva de vil forsyne seg med og hvordan de etter noen år som hyppig gjest i matfatet og lite mosjon vil se ut. Med andre ord, enhver bør kjenne sin begrensning selv om restaurasjonspersonalet setter frem div. fristelser som kan forårsake dårlige helsetilstander hos enkelte.

Å ha et varmt måltid mindre om dagen, som naturlig nok vil bli lunsjen, så tror jeg ikke det har noe for seg. Som oftest er det rester igjen etter et annet måltid som blir satt frem i en noe lettere form, samtidig som det er annen proteinrik mat å velge mellom. En bør kunne servere et variert kosthold ombord i en båt, da det er mange forskjellige personer som har et variert arbeide med ulik mengde forbrenning av kcal.

Så lenge bemanningssituasjonen i byssa er som idag så er det etter mitt syn ingen grunn til å redusere mattilbudet i "Restauranten" ombord.

KURS AVHOLDT 1/5 - 1/8- 1980:

NAV.SIMULATOR, LA GUARDIA

Overstyrermann Oddvar Apold	5/5 - 12/5
-----------------------------	------------

HAVARIKURS

Overstyrermann Ivar Dyb	2/6 - 6/6	Stavanger
2.maskinist Asbjørn Moan	2/6 - 6/6	"

CRUDE OIL WASHING

Overstyrermann Arve Grimstad	23/6 - 27/6	Oslo
Overstyrermann Arne Lia	2/6 - 3/6	"
Kaptein Alf Støllann	2/6 - 3/6	"

RADAR-KURS (SERVICE) NORSKE TELEKTRON

Radiooffiser Torbjørn Sæther	9/7 - 10/7	Oslo
------------------------------	------------	------

"DEMOKRATI PÅ ARBEIDSPLASSEN" - EN FARLIG UTVIKLING OMBORD ?

AV ARB.LEDER T.SVENDSEN

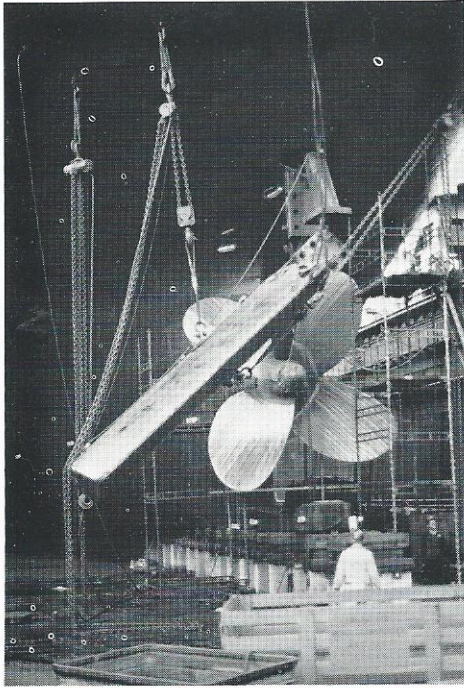
Det er med en viss bekymring vi nå ser på den utvikling som er iferd med å skje på våre arbeidsplasser. Iland er demokratiseringen blitt til hysteri, og lover på dette området gir grobunn for uroelementer, som ødelegger mer enn de selv forstår. Det er riktig nok gledelig at man er kommet bort fra det gamle diktatorsystemet men man bør passe seg vel for ikke å drive demokratiseringen for langt. Medbestemmelsesrett er vel og bra, men kun i en begrenset form.

Hvordan virker så demokratiet til sjøs? Ingen kan vel svare på dette ennå, dertil er systemet for nytt og for lite gjennomprøvet. Mitt absolutte inntrykk av mine kollegers oppfatning på dette felt, er at de ser med en viss skepsis på dette "nye", da deres konservative syn er skremt av de tilstander som forekommer enkelte steder iland. Vår arbeidsplass på sjøen ønskes ikke ødelagt av uro og roen ombord opprettholdes kun ved gjensidig tillit, hvilket er erfart gjennom årtier.

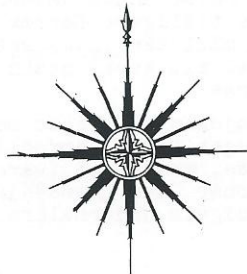
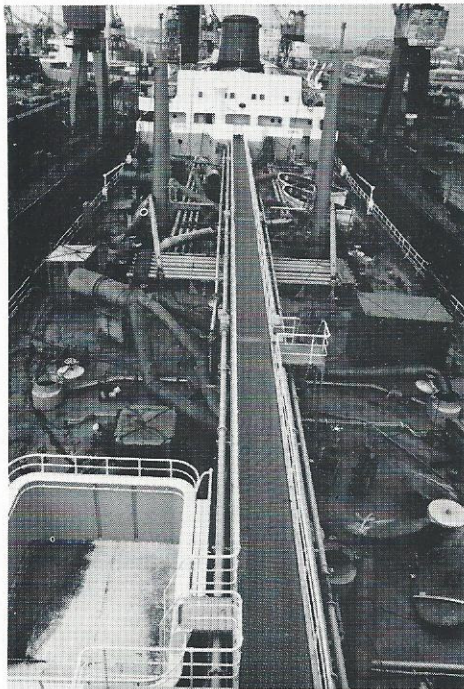
Nå finnes det selvfølgelig ting som bør forandres og endel fordommer bør også kastes overbord. Vi skal være glade for at loven av idag gir oss adgang til mer og bedre informasjon, og at den tar mer hensyn til underordnede enn tidligere, en utvikling på dette felt er et produkt av tiden som kommer alle til gode. Men denne fornyelse må ligge på et plan alle kan ha utbytte av, uansett stilling ombord, man skal huske at sammenligningen land/sjø er vanskelig og dette burde være myndigheter ta mere hensyn til ved utformingen av sitt regelverk.

I mange år har vi imidlertid savnet et mere åpent samarbeide med skipsledelsen, mere informasjon og i spesielle tilfeller en mer uformell tone i forholdet over-/underordnet. Et medlem av besetningen burde etter min mening ta plass i skipsledelsens møter, hvor saker av allmen interesse drøftes. Dette vil i stor utstrekning avkrefte myten om alt "hemmelighetskremmeriet" som angivelig foregår når de "høye herrer" møtes. Saker av privat karakter skal selvfølgelig hvile hos skipsføreren, som fortsatt bør være suveren, inntil denne går på kant av gjeldende lover og regler. Og nettopp her finner vi det gledelige, vi har lov til å gripe inn hvor dette er nødvendig og kan også gå til temmelig drastiske skritt i ekstreme tilfeller. Men egentlig skulle dette være unødvendig for den gjensidige respekt for menneskeverdet burde tilsi at alt kan løses på en måte som tilfredsstillende begge parter. Den "krigshissingen" som dessverre så ofte finner sted på arbeidsplasser i land, gjerne forårsaket av politisk ytterligående uroelementer, vil vi helst unngå ombord og heldigvis er vår erfaring at de foran nevntes tidligere forsøk på infiltrasjon ombord i norske skip ble totalt mislykket. Det beviser bare at vi klarer oss godt selv, men skal allikevel godta fornyelser og være takknemlig for alt som forbedres.

Konklusjonen må bli at medbestemmelsesretten ikke må misbrukes, at grunnlaget for å sammenligne arbeidsplassene på sjø/land ikke er tilstede, men at vi ivaretar våre interesser på beste måte, og dermed oppnår den gjensidige respekt. Heldigvis er ikke underordnede nødvendigvis undermålere.



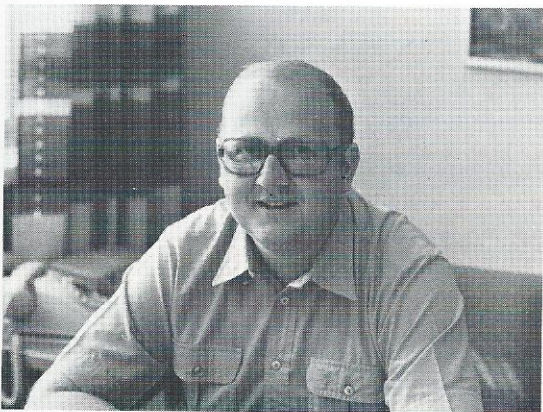
M/T "TEXACO NORGE" I DOKK
PÅ GØTAVERKEN CITYVARVET AB,
23/6 - 10/7- 80.



NYKOMLING I TEXACO NORWAY A/S - PER OTTO SVENDSEN ★ ★ ★

En av denne rederiavis' nære medarbeidere kom etter en uke her på kontoret med en anmodning til undertegnede om å skrive en artikkel til avisen. Det ble sagt at avisen hadde fått et oppsving den senere tid, og jeg må jo si det er synd at det skulle bli meg som med manglende journalistisk erfaring skal få avisen ned på sitt tidligere nivå.

Hva fikk meg til å begynne her? En tilfeldig søknad ble postlagt i slutten av april og da hele min nærmeste familie dro på en kombinert ferie-/arbeidstur til Spania ble søknaden nærmest glemt. På hjemkomstdagen ringte personalsjef Jenssen og undret på om jeg fortsatt var interessert i den inspektørstillingen. Jeg var da det og så gikk det slag i slag med konferanser og tilsist ansettelse. Jeg ble på det sterkeste advart av Tranberg mot alt papirarbeidet her i rederiet, men hans lune humor fortalte at det stakk ikke så dypt.



Etter å ha gått gradene i maskinen tok jeg to-årig maskiningeniørkurs og ble så ansatt som adjunkt ved Oslo Teknisk Maritime skole med undervisning i maskintekniske- og real-fag. Senere fulgte 1 år som verkstøper ved en teknisk bedrift og nå sist var jeg ansatt ett år i et skipsteknisk konsulentfirma.

Hva er så mitt inntrykk av rederiet etter 7 uker? På kontoret synes jeg det er en lett og omgjengelig tone og forholdene ser ut til å være gode. Driftsformen med utstrakt selvstyre ombord i båtene er noe uvant, men sikkert både engasjerende

og en utfordring for folkene ombord. Skipenes homogene bemanning er vel i så henseende en nødvendighet. Min erfaring er kun fra 17 dagers dokkopphold i Gøteborg ombord i "TEXACO NORGE" og mitt inntrykk er at det var et fint sammensveiset mannskap. Samarbeidet mellom besetning, verkstedsingeniører /formenn kunne knapt vært bedre. Selv om jeg i begynnelsen hadde store vanskeligheter med kaptein Holt's terminologi så gikk også det bra etter hvert. Ord som "slask", lure-hjørne, gammelkatta, pus, gruggmørra og brumhaugen ble etter en tid mere familiært. Til og med Veritas' stedlige representant lærte denne uttrykksform i løpet av den tiden han var ombord!

Jeg benytter anledningen til å ønske de ombord alt godt etter verkstedoppholdet, det ble jo en heller kummerlig tilværelse i og med innredningsarbeider i messer, bysse, pantry, toaletter, korridorer og dagrom. Det ble derfor nødvendig å spise ved verkstedets kantine og ga en person som sjelden eller aldri har anledning til å klage på kosten, nemlig stuerten mulighet til å komme med mishagsytringer.

Spøk tilside, mitt inntrykk var kun det beste av folkene ombord. Som litt av en fotballidiot var jeg litt snurt for ikke å bli spurt om å være med å spille en kamp. Vel, etter et nederlag på 13-0 for en brasiliansk båt, så kunne det kanskje være det samme -----.



SEND INN EN GOD HISTORIE

POLAKKEN HAR STÅTT ET PAR TIMER I KØ FORAN EN KJØTTFORRETNING OG UTBRYTE: "NÅ HAR JEG FÅTT NOK, NÅ GÅR JEG OG MYRDER PRESIDENTEN".

KORT ETTER KOMMER HAN NEDTRYKT TILBAKE: "DET GIKK IKKE, DEN KØEN VAR LENGRE".
(Polsk undergrunnsvits)

VI SAKSER FRA ET BREV TIL "TEXACO AMSTERDAM": "AV RAPPORTEN FREMGÅR DET AT DOSERINGEN AV ROLFITE'S REPRESENTANT SOM VAR OMBORD I SSP BLE ANBEFALT ØKET TIL 1:4000-----".

Vi har lagt merke til at De sender post til oss med postadresse som ikke er korrekt. Postverket sier at slik post lett kan bli forsinket. Vi ber Dem derfor være vennlig og notere at vi har **postboks**, og at vår korrekte postadresse er:

TEXACO NORWAY A/S
P.O.BOX 1680
VIKA,
OSLO I



AMVER AWARDS

AMVER har annonsert sin liste med "award-ships" for 1979. For å komme med på premie-listen må skipene være minimum 128 døgn på AMVER's plot i løpet av et kalenderår.

Vi gratulerer: "TEXACO BELGIUM" JXZP
"TEXACO SKANDINAVIA" LEID
"TEXACO AMSTERDAM" LEVX



VERKSTEDOPPHOLD FOR "TEXACO BALTIC" OG "TEXACO BERGEN"- J.T.LARSEN

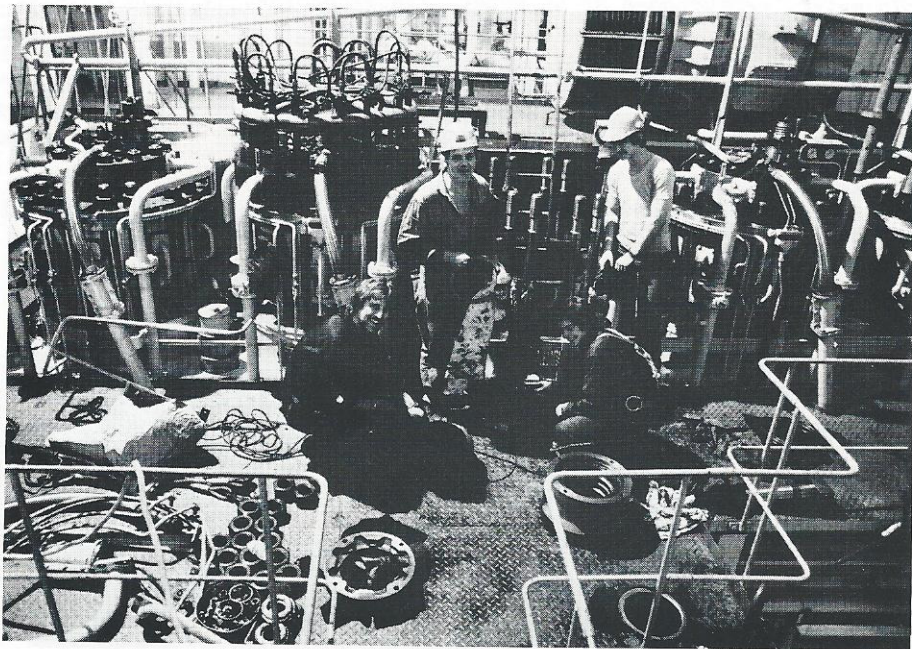
I forrige utgave av Texaco Tanker bragte vi noen fotos fra dokking av "TEXACO BALTIC" ved Gøtaverken. Dette verkstedoppholdet gikk unna på rekordtid, og det økonomiske resultat ble også svært godt.

Senere har også "TEXACO BERGEN" gjennomgått verkstedopphold og dette skjedde ved Aalborg Værft. Denne dokkingen gikk også veldig greit og med et godt økonomisk resultat. Ved begge disse verkstedoppholdene har skipsledelsene gjort et godt forarbeid med hensyn til planlegging av alt som skulle skje. Det er også god grunn til å fremheve innsatsen og ikke minst innstillingen til hver enkelt ombord.

Vi sier vel blåst, og vet at planleggingen for neste verkstedopphold allerede er i full gang.

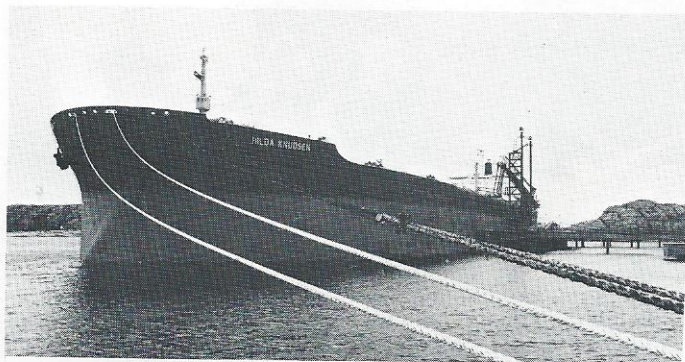


M/T "TEXACO BERGEN" PÅ VERKSTED I AALBORG 22/5 - 3/6- 1980.



STØRSTE RÅOLJELAST I SCANRAFF'S HISTORIE

Tekst og bilder: Leif Brynildsbakken



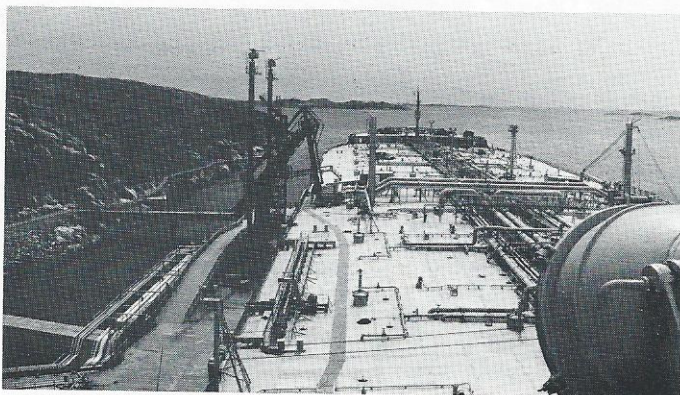
Den 11.juni anløp turbintankerens "HILDA KNUTSEN" Scanraff med full last råolje fra den Arabiske Bukt. Skipet, som tilhører rederiet Knut Knutsen, Haugesund, er på 432.642 t.d.w. og er den største tankbåt som har anløpt skandinavisk havn med full last. Raffineriet mottok ved denne anledning vel 416.000 tonn råolje for regning Texaco, og dette fylte opp mer enn halvparten av raffineriets totale lagerkapasitet for råolje. Hele losseoperasjonen tok noe i underkant av 42 timer.

"HILDA KNUTSEN" som er bygget i 1976 i Japan, har en total lengde på 378 meter, mensbredden er 69 meter. Flateinnholdet av dekket utgjør ca. 25.000 m².

Samtidig som lossingen pågikk ble det fra Texaco levert 10.000 tonn bunker C fuel med pipeline. Før lossingen tok til ble det dessuten ordnet med leveranse av 350 tonn Marine Diesel og 15 tonn gassolje med lekter som var hentet opp fra Göteborg.

Fra opprinnelig å eie 19,9% av aksjene i Scanraff har Texaco øket sin eierandel i raffineriet til 43%. OK eier også 43%, mens de resterende 14% kontrolleres av Svenska Petroleum.

T/T "HILDA
KNUTSEN"
ruver godt
i råolje-
havnen.





"Security, security! Warning to all ships, an unidentified sailing object (USO) has been seen in the Gulf of Paria (Trinidad) and can be dangerous for the ships entering the harbour."

Denne melding ble nok mottatt både med skrekk og skepsis, men vi ombord på "TEXACO SKANDINAVIA" tok det hele med ro, vi visste hva som foregikk. Det var intet annet enn en ny vri på den Brox-istiske idrettsgren, denne gang i form av "Windsurfing". Etter utallige kullseilinger den første dag kom teknikken forbausende fort, og nå fyker av og til skipets fører rundt om i Karibean i en voldsom fart, denne gang på en "skute" adskillig mindre enn han er vant til, men hvor han derimot er ganske enerådende. Broxismen går altså videre, og Gud alene vet hva det blir neste gang.

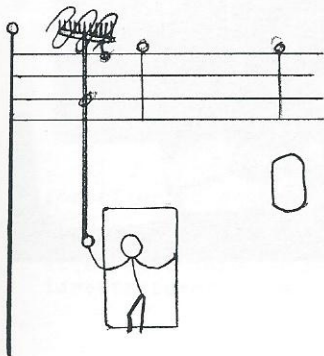


EN SMART OPPFINNELSE

Følgende UHF-antenne er observert på M/T "TEXACO BALTIC":

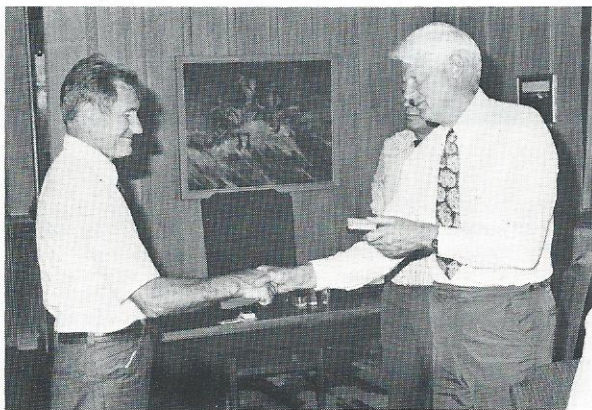
Stillbar UHF for TV:

kost	kr. 15,00
ledning	" 35,00
	kr. 50,00
innkjøp fra Elcon	" 10000,00
spart	kr.9950,00
	=====



JUBILANTER

25 ÅR	- KAPTEIN PETTER BRANDAL	16. JULI
20 ÅR	- ELEKTRIKER ARNE ASP	12. JULI
15 ÅR	- MASKINASSISTENT VIKTOR HUSTAD	1. JUNI
	KAPTEIN TORE PEDERSEN	22. JUNI
10 ÅR	- MASKINSJEF HANS BORGERSEN	1. MAI
	MOTORMANN JOSÉ DOMINGUES	12. JUNI



KAPTEIN SVERRE EINVIK - 20 ÅR - OG MASKINSJEF BJØRGE ABRAHAMSEN -
 10 ÅR - MOTTAR ERKJENTLIGHETSGAVER FOR SIN TJENESTE I TEXACO
 NORWAY A/S.



I SPORTSOVERSIKT NR.4 FRA VELFERDSTJENESTEN FINNER VI FØLGENDE
 TEXNOR-RESULTATER PR. 1/7- 1980:

NORSK SERIE I FOTBALL 1980 :	"TEXACO OSLO"	NR.26
SVØMMEKNAPPKONKURRANSEN 1980:	"TEXACO BELGIUM"	NR.46
	"TEXACO BOGOTA"	NR.47
FRI-IDRETT ,KLASSE I	"TEXACO BELGIUM"	NR.24
SVØMMING: 4X25M STAFETT	"TEXACO STOCKHOLM"	NR. 3

FRI-IDRETT, INDIVIDUELT

KLASSE MENN IV -1929:

LENGDEHOPP	JOHN BROX	"TEXACO SKANDINAVIA"	NR. 2
"	SVERRE SIMONSEN	" "	NR. 5

KLASSE KVINNER II -1949-1940

60M LØP	RAGNHILD OLSEN	"TEXACO SKANDINAVIA"	NR. 3
LENGDEHOPP	" "	" "	NR. 2
3-KAMP	" "	" "	NR. 3

T/T "TEXACO BELGIUM" - TEXACO-MESTER I FRI-IDRETT



"TEXACO BELGIUM" oppnådde høyeste poengsum blant Texnor-båtene i rederi-mesterskapet i fri-idrett 1979 og maskinsjef Trond Ophaug mottok pokalen på vegne av besetningen.

I tillegg til å dele ut en pokal for beste båt totalt, har vi fra og med 1980 planlagt å gi en premie til de tre beste på hver båt. Dette forslaget kom fra "BELGIUM" som

forteller at de bruker de internasjonale idretts-tabeller, slik at menn og kvinner i alle aldre stiller likt, og det vil da bli tale om 1-2-3 premie i fri-idrett på hver båt. Vi ber derfor om at båtene etter endt idretts-sesong sender inn til oss navnene på de tre beste idrettsutøvere ombord.



Inspektør Jan Tore Larsen slutter i sin stilling 25. august. Han flytter til sin store kjærlighet Sørlandet, hvor han har snekka liggende klar til fisketurene i skjærgårdsidyllen. Larsen skal overta en stilling som driftsleder i Uglands Rederi i Grimstad.

Sekretær Jørgen Hjelmaas har også funnet det riktige å returnere til sitt hjemsted. Han slutter 31. oktober for å begynne i Atlantic Supply Ships i Kristiansund. Det ryktes at det var mangelen på fersk fisk i Oslo som tvinger Jørgen nordover.

Rederiet er meget interessert i å få rekrutering til disse stillinger fra flåten. Eventuelle aktuelle kandidater bes kontakte personalsjef J.C. Jenssen snarest.



Stuert Ragnar Vegel (siste båt M/T "TEXACO STOCKHOLM") forbereder seg for tiden til sin pensjonist-tilværelse. Han har seilt i over 33 år og vil fra høsten av starte som bestyrer av et hjem for tidligere narkomane på Amlı i Telemark. Amlı er det tredje rehabiliterings-hjemmet som åpnes etter Sigvald Skarpsno's ideer. Flere i flåten vil kjenne Skarpsno fra orienteringer i forbindelse med Rederiråd, etc.

Amlı støttes av Lions Club samt frivillige organer. Ønsker noen ombord å støtte prosjektet er dette meget velkomment. Penger kan sendes via rederiet. Texaco Tanker ønsker Ragnar Vegel lykke til i arbeidet.



DETTE ER VÅR "UTSKREMTE" MEDARBEIDER TORGEIR SVENDSEN PÅ M/T "TEXACO SKANDINAVIA". VI ER TAKKNEMLIGE FOR ALLE HANS BIDRAG TIL AVISEN!

RAPPORT FRA M/T "TEXACO OSLO"

Stuert Kåre Rosmo ombord i "TEXACO OSLO" forteller at 6c på Nordstrand skole fortsatt holder god kontakt med båten via Norsk Skipsadopsjon. Båten har hatt kontakt med klassen siden 1978. Rosmo forteller at klassen er meget interessert i alt som skjer ombord. Arbeidet er foruten å være miljøskapende ombord også viktig utifra tanken om opplysningsvirksomhet om sjølivet. Rosmo håper på å rekruttere mange "stuertspirer" gjennom skipsadopsjonen.

Ellers så arbeider maskinassistent Leif Bjørnsen ombord i "TEXACO OSLO" som modellbygger på fritiden. Han benytter lugaren til hobbyverksted. De to siste modellene han har laget er innkjøpt av sturten. I løpet av de 3 årene Bjørnsen har vært ombord i "Oslo" har han bygget ca. 8 skip.

Nevnes fra "TEXACO OSLO" bør også "marsjmerkeprøven" til Kåre Rosmo. Han gikk Avonmouth- gjennom Bristol -retur på selskapsko for en tid tilbake. Turen tok 4 timer - skoene ble utgått - likeså en sliten stuert. Tiden kvalifiserer til "marsjmerket" (dog manglet han oppakning). *****

SPORTSLIG INNSATS AV "TEXACO SKANDINAVIA" I NEW YORK - T.SVENDSEN

★★★★★★

Som en kjærkommen avveksling fra "cruise-farten" i Karibien (det går nemlig an å få for meget av den også), fikk skipet en tur til New York og Toronto i slutten av mai, noe som resulterte i at man "gikk mann av huse" for å delta i den internasjonale idrettsuken i Velferdens regi. Da undertegnede skulle reise hjem samme kveld, ble det ikke anledning til å fremskaffe resultatlistene, men en annenplass var innen rekkevidde. Imidlertid ble det tatt noen fotos, som gjengis nedenfor. Fotograf er 1.kokk Britt Eidnes.



SMØRER RAYMOND
GJUV I TIL-
LØPET TIL SITT
GODE LENGDEHOPP



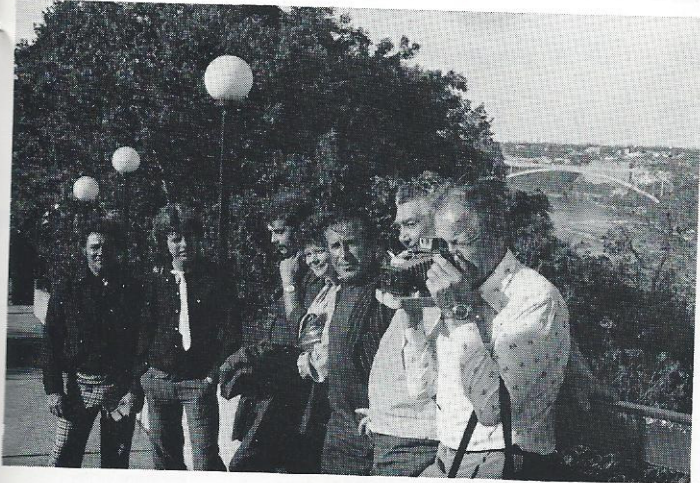
KAPTEIN BROX, MASKIN-
SJEF SIMONSEN, 1. KOKK
BRITT EIDNES, PIKENE
RAGNHILD OLSEN OG
ÅSE FLOTE OG ANN K.
SØGÅRD MED PLAKETTEN
FOR 2. Plass I DEN
INTERNASJONALE IDRETTS-
UKEN I NEW YORK.

Ragnhild Olsen fikk 3 gullmedaljer for sine seire i 60m, kulestøt og lengde. Britt Eidnes tok gullmedalje for 1.plass i kulestøt. Åse Flote fikk bronse- og sølvmedalje for sin 3. og 2.plass i henholdsvis lengde og 60m. Ann K. Søgård fikk bronsemedalje for 3.plass på 60m. Brox tok 2 gullmedaljer og 1 bronse, for sin innsats i 60m, lengde og kulestøt. Simonsen fikk 3 sølvmedaljer for 2.plass i 60m, kulestøt og lengde.



OVERSTYRMANN
THORBJØRN
SKARSVÅG LEGGER
ALL SIN TYNGDE
I KULESTØTET

MATROS JESUS
CALVAHAL FRA
TRINIDAD
GJORDE EN FIN
INNSATS FOR DE
NORSKE FARGENE



BESETNINGSMEDLEMMER FRA
M/T "TEXACO SKANDINAVIA"
PÅ SIGHT-SEEING TIL
NIAGARA-FALLS



HVEM



HVOR



SEILER



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

AJOUR PR. $\frac{7}{8}$ 80

T/T "TEXACO AMSTERDAM"
LEVX

KAPTEIN	STØLANN, Alf
KAPTEIN	BRATH, Otto
OVERSTYRMANN	ARNTSEN, Knut
1. STYRMANN	GRIMSTAD, Arve
1. STYRMANN	HAUGEN, Helge
2. STYRMANN	SKOTHEIM, Knut
TELEGRAFIST	ANDHEIM, Tone
ARBEIDSLIEDER	SEPPESEN, Jan
MATROS	ANDERSEN, Henning
MATROS	SVENDSEN, Fridtjof
MATROS	LØVSTRAND, Kolbjørn
MATROS	BRUNES, Steinar
MATROS	GONCALVES, Antonio
MATROS	SVORSTØL, Kjell
LETTMATROS	STENSLAND, Oddvar
MASKINSJEF	FJELL, Helge
1. MASKINIST	HAUGEN, Dagfinn
2. MASKINIST	RØSSUM, Bent
2. MASKINIST	ANTONSEN, Kjell
ELEKTRIKER	ANDRESEN, Jan Tore
REPARATØR	SOARES, Jose
PUMPEMANN	JENSEN, Harry
FYRBØTER/MOTORMANN	KRISTIANSEN, Tor
FYRBØTER/MOTORMANN	EILERTSEN, Erling
FYRBØTER/MOTORMANN	LOTHE, Tor
FYRBØTER/MOTORMANN	HANSEN, Åge
SMØRER	ANDRESEN, Roy
STUERT	KJØRSTAD, Bjarne
1. KOKK	LI, Wan Nin
PIKE	KVAMME, Nora
PIKE	FJELL, Dagmar
HJELPEMANN	FIRMAN, Stanley
HJELPEMANN	LAU, Shun Wo

	M/T "TEXACO BALTIC" LDSF	T/T "TEXACO BELGIUM" JKZP	M/T "TEXACO BERGEN" LEWP	M/T "TEXACO BOGOTA" JXHS
KAPTEIN	FLØ, Svein	FOSSMO, Willy	PEDERSEN, Tore	EINVIK, Sverre
OVERSTYRMANN	DYB, Ivar	SOLBERG, Odd	RAFAELSEN, Idar	AURSTAD, Dag
1. STYRMANN	BAADE, Jarle	DANIELSEN, Jan	LØSET, Odd	HOLDEN, Dag
1. STYRMANN	PEDERSEN, John	JENSSEN, Bjørnar	ELVEVOLD, Ottar	
2. STYRMANN				DANIELSEN, Per
RADIOOFFISER	EIKELAND, Jan	SANDBERG, Unni	SANDE, Kjell	LÆGREID, Helene
ARBEIDSLIEDER	MOE, Johannes	ALTØ, Peder	ANDERSEN, Kåre	WANGBERG, Finn
TØMMERMANN		HØYLAND, Bjarne		
MATROS	HYLLAND, Geir	WAHL, Rolf	BUA, Juan	SKEIE, Morten
MATROS	JOHANSEN, Per	HAGLEY, Stanley	TAGKUS, Ahmet	LØVBERG, Oddvar
MATROS	HAREID, Jan	VILLANUEVA, Rodolfo	SANDLIE, Arne	STOKNES, Odd
MATROS	SILVA DEL GADO, Ant.	SJØBLUM, Kristian		
MATROS	VAAGAN, Olav			
LETTMATROS	BERGFLØDT, Geir		FJELNSET, Bjørn	SALVESEN, Tore
LETTMATROS	BILICZ, Arne	HAUGEN, Andre	HOLAND, Helge	PETER, Kaj
JUNGMANN	NYGÅRD, Børre	SVANES, Bjarne	SØRØ, Bjørn	BORGERSEN, Hans
MASKINSJEF	WETLESEN, Erling	HEINE, Günter	OLSEN, Nils	HAREIDE, Einar
1. MASKINIST	BAASTAD, Steinar	STORLI, Arne	SULLAND, Thor	EDVARDESEN, Rolf
2. MASKINIST	GRØV, Erling	WESTAD, Thorleif		
2. MASKINIST		SCHØNNING, Torbjørn	FOLLESTAD, Sverre	JOHANSEN, Johnny
MASKINASSISTENT	JENSEN, Aage	ERSLAND, Leiv	ØRJANSEN, Odd	GRØNNEVIK, Magne
ELEKTRIKER	HØGERNES, Odd	MOISANDER, Sauli	BRUNVOLL, Frode	PETER, Mihaly
ELEKTRIKERASSISTENT		ERIKSEN, Bøgild		
REPARATØR	NORMO, Magnus	GRØTTING, Henrik	JOHANNESSEN, Adolf	OLSEN, Ragnar
REPARATØR	GONZALEZ, Angelo	NYLAND, Willy	STEINSHOLT, Knut	NAZARENO, Abraham
PUMPEMANN	PUGA, Francisco	NYKVIK, Mangor		REYES, Herman
FYRBØTER/ MOTORMANN	STOKKAN, Geir	AGEITOS, Juan	LARSSSEN, Trond	KARLSEN, Willy
FYRBØTER/MOTORMANN		FORSJORD, Arne	SKJEGSTAD, Hugo	SLORA, Tore
FYRBØTER/MOTORMANN	SNELROR, Bjørnar	LAURITSEN, Rolf	ROEL, Audun	HALSE, Ingemund
SMØRER	JØRGENSEN, Jan	MARTIN, Geir	ALFREDSEN, Svein	LYNGSTAD, Stein
SMØRER	AASBAKK, Marit	PAULSEN, Irene		
STUERT	THUN, Solfred	STENVARD, Grethe	WIEDEMANN, Vigdis	STENVIK, Marie
1. KOKK	HVEEM, Inger Marie	FORSJORD, Aud	FJELNSET, Else	HALVORSRØD, Mona
KOKKEASPIRANT				TCHORZ, Rainer
PIKE				
PIKE				
PIKE				
HJELPEMANN				

M/T "TEXACO NORGE"
LCWNM/T "TEXACO OSLO"
JXLAM/T "TEXACO SKANDINAVIA"
LEIDM/T "TEXACO STOCKHOLM"
LGBR

KAPTEIN OVERSTYRMANN 1. STYRMANN 1. STYRMANN 2. STYRMANN RADIOOPFISER ARBEIDSLEDER MATROS MATROS MATROS MATROS LETTMATROS LETTMATROS JUNGMANN MASKINSJEF MASKINSJEF 1. MASKINIST 2. MASKINIST MASKINASSISTENT ELEKTRIKER ELEKTRIKERASSISTENT REPARATØR REPARATØR PUMPEMANN FYRBØTER/MOTORMANN FYRBØTER/MOTORMANN FYRBØTER/MOTORMANN FYRBØTER/MOTORMANN SMØRER SMØRER STUERT 1. KOKK KOKKEASPIRANT KOKKEASPIRANT PIKE PIKE PIKE HJELPEMANN HJELPEMANN	GJERDE, Georg HELBERG, Knut JOHANSEN, Jon AASE, Einar GULBRANDSEN, Per ØSTVANN, John KARAMAN, Mustafa DØRMENEN, Tor RODRIGUEZ, Washington HELSTRAND, Gunnar GUSTAVSEN, Per SCHEPTE, Andreas STØRDAL, Øyving GAUPSETH, Bjarne SKATLAND, Karl ELDEVIK, Gustav RISNES, Olav VÆRAS, Ole PETERSEN, Dag SERRAO, Gaston CASANOVA, Engrique STØRDAL, Terje HAUGARD, Anders PEDERSEN, Jan HØIVAAG, Bernt DYRØY, Kari CHRISTENSEN, Ragnhild JØRSTAD, Jorun	MEISLAND, Louis APOLD, Oddvar HUSVEGG, Erik JACOBSEN, Bent OTTESEN, Wenche SØRENSEN, Harald BRINGSLED, Olav SIVERTSEN, Harald WALKER, Frederick FALLANG, Per SKARSVAG, Terje TØRUM, Bjørn JOHANSEN, Odd HUSTAD, Viktor LARSEN, Jan I. RISHOLM, John NILSEN, Alf HANSEN, Arne KLOKKERSTUEN, Jan FERNANDES, Serafim SANTOS, Svilvino EDVARDSEN, Randor ANDREASSEN, Ole THARALDSEN, Ole MILLERJORD, Jarle BERNHOF, Albrigt KRISTIANSEN, Reidar NILSEN, Tore	BROX, John VIK, Sverre SKJØNSFJELL, Jon JENSEN, Vidar HANSEN, Mona TVEIT, Knut BORG, Geir CALVÅHAL, Jesus QUINTAS, Manuel KNAPKØIEN, Pål DAHL, Reidar NORDELAND, Bjarne ERIKSEN, Erling STEEN-JOHANSEN, Kåre SKOGHEIM, Bjørn ANDVIG, Simon ALME, Eivind GRØNHAUG, Hallgeir ØSTERGAARD, Karsten REITHE, Bjørn EVENSEN, Thor FAHRE, Ragnar GJUV, Raimond PETERSEN, Nils SANDAUNET, Svein OLSEN, Ragnhild PETERSEN, Ase SØGÅRD, Ann Karin	HANSEN, Helge FAULSEN, Willy SEM, Dag KORSBERG, Halvard HANSEN, Jan BARDESEN, Aksel OLSEN, Alf JONSEN, Oddmund JERMSTAD, Leif HASETH, Terje TANGEN, Robert AICHER, John FRØITLAND, Kjell MOAN, Asbjørn HARNES, Eldar BJØNTEGAARD, Trond MIDTLID, Karl SKJELBRED, Roger HELLAND, Asbjørn JOHANNESSEN, Morten BREIVIK, Geir WEE, Johannes STENSØL, Johnny HAUGEN, Else Marie RØED, Turid KOLKINN, Hilde
--	---	---	---	--

FOLK I LAND

KAPTEINER

BAKKE, Idar (K)
BRANDAL, Petter (D)
HOLT, Jonas (D)
JOHANSEN, Kjell (D)
KONNESTAD, Yngvar (D)
SANNERØD, Frank (D)
SVANTESTON, Thomas (D)
HORSENG, Rindulf (D)

OVERSTYRMENN

HOVD, Armand (SK)
JARNES, Asbjørn (D)
LIA, Arne (D)
LIEN, Steinar (D)
RØED, Bernhard (K)
SKARSVAG, Torbjørn (D)
SØBSTAD, Einar (D)
SANDVIK, Norodd (D)

1. STYRMENN

ALEXANDERSEN, Øivind (D)
ASP, Leonard (D)
BJELLAND, Hjalmar (D)
BRANDAL, Morten (SK)
CARELAND, Roger (D)
GUSTAVSEN, Kåre (D)
MISJE, John (F)
MØRKESDAL, Roald (SK)
NIELSEN, Odd (D)

SAGEBAKKEN, Terje (M)

ARBEIDSLEDERE

BERGESEN, Birger (F)
BYSTØL, Anders (D)

2. STYRMENN

KLOKK, Bjarne (D)
TALBERG, Mindor (F)
TARALDSEN, Trond (SK)

ELEKTRIKERE

ASP, Arne (D)
BERG, Vidar (D)
GUNDERSEN, Tor (D)
NAZARENO, John (D)
SIMONSEN, Geir (F)

REPARATØRER

EIKREM, Ingve (F)
GRØNVOLD, Odd
ISAKSEN, Jens (D)
KARLSEN, Karl (F)
TEVELDAL, John (D)
ULVANG, Leif

PUMPEMENN

AMUNDSEN, Alf (F)
AUNE, Sverre (F)
HAGEN, Arild (F)
LIA, Øivind (F)
KIMSAS, Harald (F)
NILSEN, Torbjørn (F)
RØNNE, Johan (D)
SIGURDSON, Anton (F)

ARBEIDSLEDERE

KRISTIANSEN, Ivar (F)
MARTINSEN, Kåre (F)
NIELSEN, Hlege (F)
OLSEN, Oddvar (F)
SVENDSEN, Torgeir (D)

MASKINSJEFER

ABRAHAMSEN, Bjarne (K)
ENGEL, Gunnar (D)
JOHNSON, Einar (D)
OPPEDAL, Odd (D)
OPPHAUG, Trond (D)
PEDERSEN, Rasmus (D)
RØSTAD, Thor (D)
SIMONSEN, Sverre (D)
STRANDELID, Torkel (D)

1. MASKINISTER

BREVIK, Odd (F)
DITTMANN, Trygve (D)
HAANSTAD, Tor (D)
JOHANSEN, Kjell (P)
LARSEN, Hallvard (F)
LUND, Manfred (SK)
NØTSUND, Olav (D)
AAØYEN, Svein (F)

2. MASKINISTER

BJEREN, Peter (SK)
GRANDE, Roald (D)
HANSEN, Øistein (F)
HELLE, Olav (F)
HALAND, Egil (S)
OHLSEN, Finn (P)
RØNNING, Kåre (D)
SKAGEN, Roald (F)
SUNDET, Asle (F)
WIGGEN, Jan (D)
ØSTMO, Hans (P)

3. MASK./MASK.ASSISTENTER

BJØRNSEN, Leif (D)
SAND, Pål (SK)

STUERT

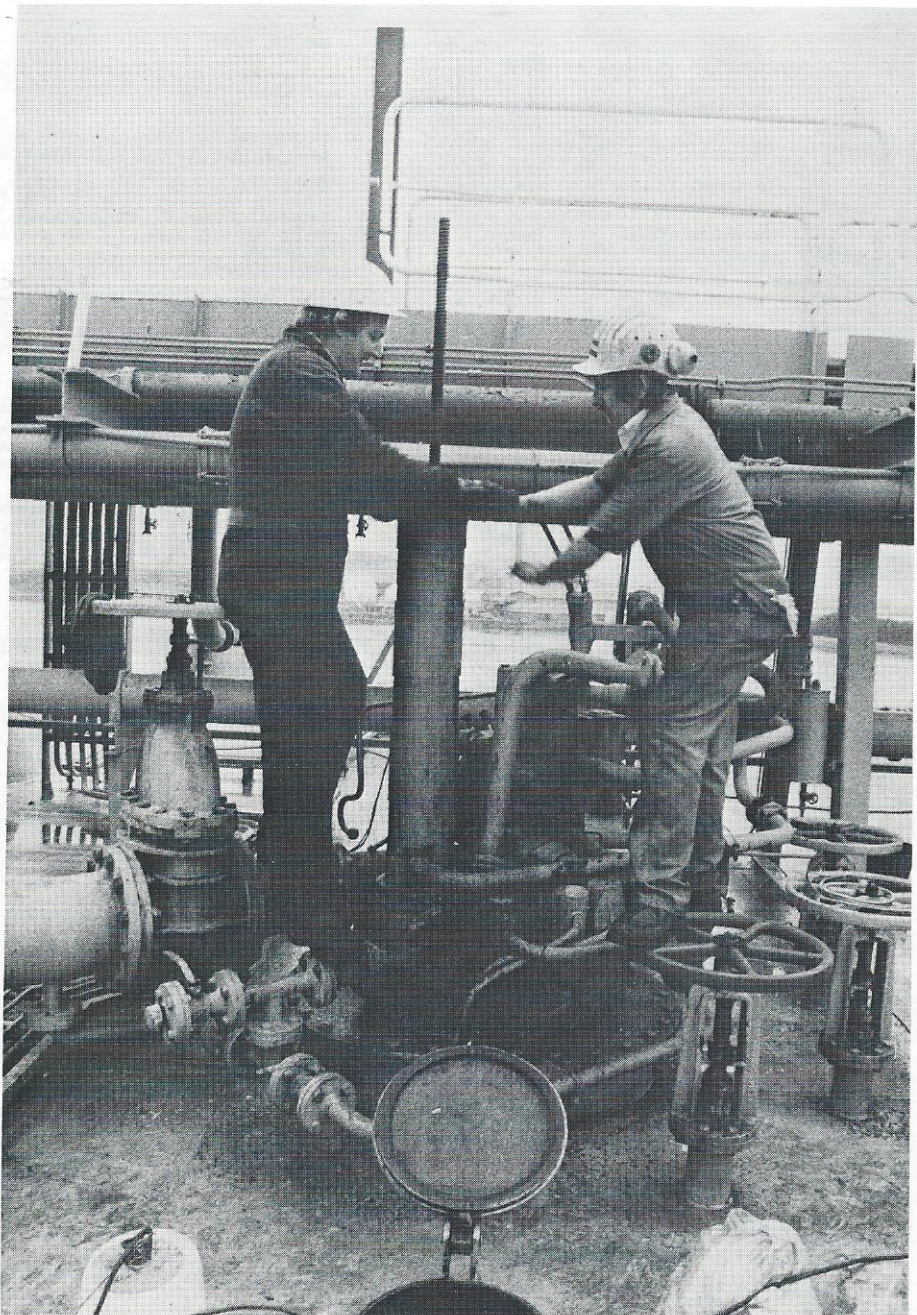
BJERKAN, Alf (F)
DALBY, Pål (D)
GRØTTAN, Knut (F)
ROSSMO, Kåre (D)
SØVDE, Ansgar (F)
VEGEL, Ragnar (K)
WANG, Ottar (F)
ANDERSEN, Bjarne (D)

KOKKER

EDVINSEN, Stig (P)
EIDNES, Britt (D)
ERDAL, Atle (SK)
GRANEGGEN, Svein (D)
JACOBSEN, Per (F)
ØVERKIL, Dagfinn (D)

TELEGRAFISTER

ELIASSEN, Arne (D)
JENSEN, Eva Marie (F)
KJØLSTAD, Trond (P)
LANGEØRO, Åge (F)
NILSEN, Gro (F)
SKJELLERUD, Aud (F)
SETHNER, Thorbjørn (D)
WALLIN, Rune (F)
WINDING, Karen (F)





MÅNEDENS PREMIEOPPGAVE

1. KLIPP UT DE TRE FIGURENE ETTER DE HELTRUKKNE SVARTE LINJENE.
2. PLASSER DE TO RYTTERNE PÅ HESTENE SÅ BEGGE RYTTERNE RIR KORREKT.
3. SEND INN LØSNINGEN TIL TEXACO TANKER.

