

TEXACO
texaco tanker

JUBILEUMSNUMMER
1982






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

REDAKSJONENS ADRESSE: Texaco Norway A/S
Postboks 1680, Vika
OSLO 1


Tlf.: 41 86 85

I REDAKSJONEN

 REDAKTØR: Evy Roen

REDAKSJONSSEKRETÆR OG FOTOGRAF: Endre Ording Sund



 LAY OUT: Morten Riis

PAST UP: Eli Rossetvik



Fra Redaksjonen

Av Endre Ørding Sund

Nesten daglig leser vi om skipsrederier som har store økonomiske problemer. Dette gjelder såvel rederier i Norge som i utlandet. Temaet har vi belyst ofte i tidligere Texaco Tanker utgaver. Vi skal ikke kommentere dette nærmere denne gang, men bare slå fast at den internasjonale oljehandel og dermed også tankskipsfarten befinner seg fortsatt i økonomisk "fritt fall".

I disse "ulvetider" feirer TEXACO NORWAY A/S sitt 50 års jubileum. Rammen rundt feiringen vil nok for de fleste synes noe dystert, men det er viktig å ha klart for seg at Texaco også etter at denne krisen er over vil ha behov for transporttjenester av olje og petrokjemikalier.

Det er også viktig å ha klart for seg at selv om vårt regnskapsmessige resultat i år blir dårlig, så er vår likviditet fortsatt meget god. Vi har solide reserver å ta av.

Våre mange dyktige sjøfolk og kontoransatte beviser daglig at de skjønner at situasjonen vi nå er inne i krever stor innsats og grad av kostnadsbevissthet.

På kontoret har en produktivitetsanalyse nylig blitt avsluttet av et utenforstående konsulentfirma. For tiden holder vi på med en organisasjonsmessig "kompasskorrigering". Dette for å få vår organisasjon til mere effektivt å kunne følge fremtidens kurslinje. I tiden fremover vil det som en konsekvens av dette skje endel forandringer i kontororganisasjonen. Det er inspirerende å se hvilken arbeidsvilje de kontoransatte har vist i denne saken.

Dette jubileumsnummer av Texaco Tanker er også et eksempel på den team-ånd som vi har i organisasjonen. Bidragene har strømmet jevnt og sikkert inn fra de seilende.

Vi har mye å jubilere for. TEXACO NORWAY A/S har ca. 350 ansatt på sjø og land. Det er ikke noen liten arbeidsinnsats som ligger bak den "plattformen" rederiet står på i dag. Denne plattformen er det som sammen med jevnt slit skal bringe oss videre.

Texaco Tanker gratulerer rederiet, de seilende og kontoransatte med innsatsen i de første 50 år. Vi setter maskintelegrafene for "FULL SPEED AHEAD".

INNHOOLD:

Fra Redaksjonen	3
Vi er 50 år	5
Havarivernkurs	6
Englandsreise med M/T "TEXACO NORGE"	8
Administrativ verdianalyse	10
Dokking M/T "TEXACO BOGOTA"	12
Sykkeltur M/T "TEXACO BOGOTA"	13
Gammelt teknisk	14
Dokking M/T "TEXACO NORGE"	16
Melkespannkasting M/T "TEXACO STOCKHOLM"	17
Stuert Vegels matspalte	18
Rederiets første kvinnelige stuert	19
Sveiseutstyr	20
Bilder fra M/T "TEXACO OSLO"	22
Idrettsuke i Amsterdam	23
Maskinsjef Wetlesen går iland	24
Jubileumshilsen fra M/T "TEXACO OSLO"	26
Limerick fra M/T "TEXACO BERGEN"	27
Rederistyre møte	28
Rundtur med T/T "TEXACO BELGIUM"	29
Lederutviklingskurs Dalseter	30
LENE - dekkjente	32
"Nytt" utenlandsprogram	34
Jubileumshilsen fra T. Svendsen	36
Jubileumlimerick fra M/T "TEXACO BERGEN"	37
Melkespannkasting St. Dagros orden	38
Jubilanter	39
Vi GRATULERER	40
Løsning på oppgaven	41
In Memoriam	42
Kurs	45
Båtenes posisjoner	46
Hvor ble de av?	49
Hyrer før og nå	79
Hvem seiler hvor?	80

Vi er 50 år

Av Per Sundby

Datoen er 13. desember 1982. Enkel hoderegning forteller altså at red-eriet så dagens lys i de "harde 30 åra".

Det var virkelig harde tider. Arbeids-løshet og nød, - fordi vi dengang hadde langt svakere trygdesystem enn idag. Her i Oslo var havnen full av skip i opplag. De lå side ved side fra Grønliia til Utstikker 1. Å få jobb for sjøfolk var vanskelig - for å si det mildt.

Texaco var allerede dengang et stort internasjonalt foretagende og fant at det ville være gunstig å gå inn for skipsfart under norsk flagg. To årsaker var avgjørende for dette. Det første var norsk sjøfarts og norske sjøfolks gode rykte. Det andre var en ikke ubetydelig norsk innflytelse innen Texaco.

Det er lett å forstå at nye skip med nye arbeidsplasser ble ønsket velkommen den-gang. Og det ble ingen kortvarig glede. I alle de år som fulgte har vi hatt en stabil og god drift. Måtte det fortsette også framover!

Ja, vil det fortsette?

Forholdene er ikke lettere nå enn de var i 30-åra. Egentlig er de verre med en alvorlig, verdensomspennende krise som vi ikke ser enden på. Skipsfarten er hardt rammet hos oss og i mange andre land. Mange har måttet innstille driften eller redusere virksomheten. Det er dårlig tid å feire 50 års jubi-leum på.

Hittil har vi ikke blitt hårdt rammet av krisen og heller ikke av de nedskjæringene som har funnet sted i Texacos maritime virksomhet. Vi har vært heldige med størrelse og type av de skip vi driver. Men vi har også kommet frem til en driftsform som gir oss stor effektivitet, ikke minst ved innsats fra dere ombord i skipene.

Dette er det vi har å bygge på for å overleve inntil det igjen blir rime-lige forhold. Vi må ri stormen av - ved samlet innsats.

Vil samtidig benytte anledningen til å ønske samtlige GOD JUL og et GODT NYTT ÅR.



HAVARIVERNKURS

Av Overstyrmann O. E. Solberg

Skulle du en dag komme med båt gjennom Karmsundet, på vei nordover til Bergen, og du ser folk ligge i sjøen iført overlevningsdrakt, eller ser flere livbåter i nærheten av skipsleia, og hører det blir ropt: Øvelse Havsko på nødfrekvensen 2181, så er du ikke vitne til et havari eller en større ulykke. Eller at du ser svart oljerøyk velte opp mellom svabergene på land, så er det ikke et olje-anlegg som brenner. Nei, da er du like utenfor Statens Havarivernskole i Bleivik hvor de holder på med sjøredningsøvelse og brannslukningsøvelse. For hver fredag så og si hele året er dagen for helikopterredning av folk i livbåter som er på kurs ved Havarivernskolen. Redningen skjer i nærheten av kartposisjonene N 59 07 05 05, så jeg tror at de som sitter på Rogaland radio begynner å kunne nødmeldingen utenat. Samtidig som dette skjer er det også en større brannmanøver på gang, og dette er grunnen til de stor mengder med røyk. Det ser mer dramatisk ut enn det er i virkeligheten.

Statens Havarivernskole har siden den ble lansert i 73/74 drevet en meget omflakkende tilværelse helt fram til oktober 1980, da de fikk sitt eget anlegg i Bleivik ca. 9 km utenfor Haugesund. Anlegget ligger fint til mellom svabergene og med god adgang til sjøen.

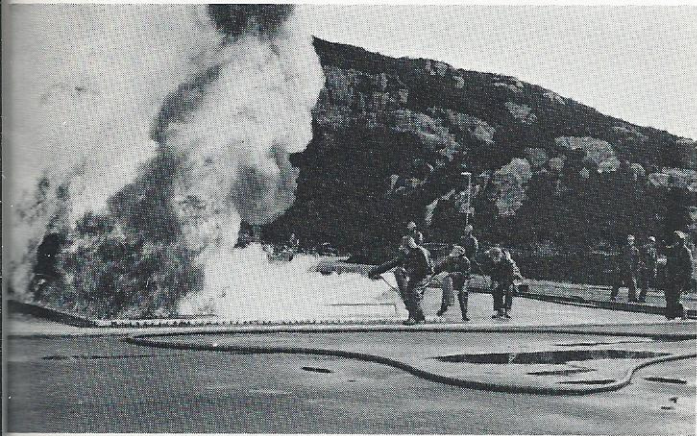
Området til Havariskolen er delt inn i 5 avdelinger. Undervisningsavdelingen med flere klasserom, kantine og kontor. Brannavdelingen med brannplattform hvor det kan vises forskjellige typer brann. Denne avdelingen har også sitt eget helikopterdekk, brannhus og dessuten undervisningslokaler med den såkalte klaustrofobi-laberynten. Gassavdelingen er beregnet på folk som skal på gass-skip, produksjonsplattformer for gass eller gassanlegg i land. Administrasjonsbygg med enda flere klasserom. Helt nede ved sjøen finner en avdelingen for sjøredning, med en oppbygd plattform med 2 livbåter, 1 kapsel og 1 pick up båt. Til denne platformen hører også et bygg med klasserom og lager. Inne på området som disponeres av Havarivernskolen finnes også to større dammer hvor slukningsvannet kommer fra. Som en liten kuriositet kan jeg nevne at den ene dammen blir brukt til fiskeoppdrett.

Hele anlegget bærer tydelig preg av at kursene som holdes her er mest beregnet for de som holder på, eller skal jobbe ute på oljefeltene i Nordsjøen. Det er naturlig ettersom organisasjonen til operatør-selskapene, NIFO har skutt inn 22 millioner kroner i anlegget. Flere av kursene er også obligatoriske for de som skal jobbe på oljeinstallasjoner i Nordsjøen. Rednings og vernedelen for de som skal på suplay eller "kald"plattform, og brann delen for de som skal på produksjonsplattform. Ellers går det også andre kurser, slik som Helikoptervaktkurs og gasskurs. Fra høsten av kommer kurstilbudet til å bli enda større.

Det viser seg at opplæringsbehovet er meget stort, og på de fleste av disse kursene er det lange ventelister. Skolen i Haugesund er ikke den eneste i landet som driver denne type kurs, men det er den eneste som driver uten å kreve kursavgift fra deltagerne, men oppholdet må en betale selv eller få et firma til å betale det. Det sier seg selv at de firmaer som har investert penger i anlegget har førsterett for sine folk på disse kursene.

Inkvarteringen skjer på Haugesunds hoteller. Kanskje en av grunnene til at Haugesund er en meget livlig by, nettopp er kursdeltagere ved Havarivernskolen?

Bussforbindelsen ut til skolen er meget bra.



Englandsreise med M/T «TEXACO NORGE»

Av Stuert P. Dalby

Etterlysningen har virket, endelig kommer bidraget fra "NORGE". Her ombord er vi så opptatt på Englandskysten at vi nesten har glemt morsmålet, og tenk da for en jobb det er å skrive det. Her har vi hittil hatt en fin sommer, "noe fuktig", men det er jo lite vi kan gjøre med det.

Idrettsaktivitetene har vært fantastiske når vi endelig har klart å rette på sessen, og komme oss opp fra de nye møblene og nyoppussede dagligrommene. Målet på idrettsbanen i år er å slå "OSLO", for vi har hørt rykter om at de er ute etter skalpen vår. "Time will show".

Ellers er de ikke kondiskrevende idrettene populære. Dartbordet er i stadig bruk, og 10 pence forsvinner i de forskjellige biljardbordene kysten rundt.

Hilsen fra "TEXACO NORGE" i oljecruisefart på Englandskysten.



Forpleiningsassistent Eva (Even blant venner og Kåle, skutas maskot i en kosetund.

Kaptein Gjerde og Stuert Eliassen
lufter seg i vinterhaven.



Telegrafist Solberg i intens konsentrasjon ved biljardbordet på Lions i Pembroke.



Styrmann Bjelland og Kokke Pedersen i fint driv på 60 m.



Arbeidsleder Karaman i svevet.

Administrativ verdianalyse

Av E. O. Sund

Som de fleste lesere vil være kjent med så er 1982 fremhevet som "Produktivitetsåret" eller "handicap" året for næringslivet. Det er imidlertid også andre grunner til at vi har måttet se kritisk på kontorets produktivitet og organisasjon. Et elendig fraktmarked og forverrede rammebetingelser for skipsfartsnæringen er faktorer vi også i tiden fremover må leve med.

For å orientere hele kontorstabten om hvordan produktivitetsarbeidet skal legges opp i tiden fremover, reiste hele kontorstabten til Klekken hotel 26. - 30. August 1982.

Ved siden av å diskutere effektiviseringsforslag, arrangerte vi et internt utviklingskurs som bla. belyste:

- Effektiv kommunikasjon
- Transaksjonsanalyse
- Grid teori og typer av påvirkningsstil
- Pedagogikk

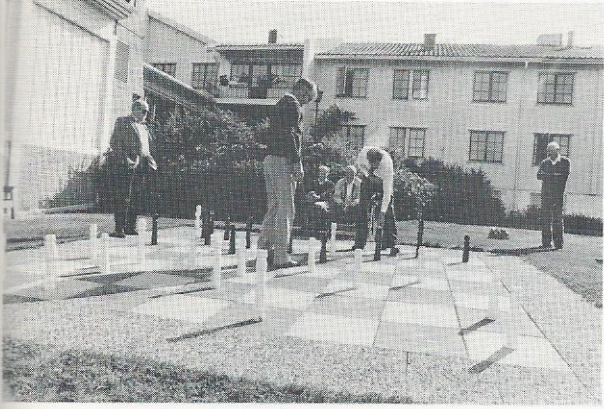
Under den siste fasen av Klekken-seminaret orienterte så Industrikonulent A/S om arbeidet som ville bli igangsatt for å analysere produktiviteten og organisasjonen på kontoret. Stikkordene var: "Hvordan finne frem til flaskehalsen i vår organisasjon?"

For å finne frem til dette samt bedre måter å organisere oss på har Industrikonulent A/S satt igang en ADMINISTRATIV VERDIANALYSE av vårt firma.

Metoden tar utgangspunkt i at man for hver avdelinge kartlegger hvilke administrative oppgaver/tjenester avdeligen yter til omverdenen. Omverdenen er dels skipene og dels andre avdelinger og brukere som f.eks. bedriftens ledelse eller eksterne brukere.

Man kartlegger altså de data, den output hver avdeling fremstiller av nytte for omverdenen. Samtidig kartlegger en hva det koster å fremstille disse tjenestene. Siden kontorets kostnader for 70-80 %'s vedkommende består av innsats av arbeidskraft, er det først og fremst arbeidsinnsatsen en studerer. En kartlegger også hvem som er brukerne av avdelingens output.

Alt dette kartleggingarbeidet er nå gjennomført i rederiet. Det foreligger p.t. en rapport i 1 kg's klassen over effektiviserings- og innsparingsforslag. For tiden arbeider vi med å få omsatt forslagene til praksis.



Fintenking og konsentrasjon i
pausene på Klekken seminaret.



Representanter fra Hegdehaugsveien
diskuterer regnskapsopplegget i Texaco
Norway A/S med M. Riis og T. Strengen.



Dokking

M/T «TEXACO BOGOTA»

Av. P. O. Svendsen

Lørdag 5. juni kl. 1045 ankom M/T "TEXACO BOGOTA" Amsterdamse Droogdok for å gjennomgå periodisk dokking, reparasjon og ikke minst "Special Survey Hull". Besiktigelsesmann fra Lloyds Register Of Shipping hadde på forhånd reist til Las Palmas og besiktiget mesteparten av tankene på reisen derfra til Amsterdam.

Det ble selvfølgelig en del stålfornyelser, og annet er jo ikke å vente for et 22 år gammelt skip. Fullstendige tykkelsesmålinger ble utført ved hjelp av ultralyd for å tilfredstille krav fra Lloyds og ikke minst krav fra vår assurandør som krever en god del flere målinger enn hva "klassen" forlanger.

Skipet ble liggende i tilsammen 16 dager og av større arbeider kan nevnes at to fyrganger ble skiftet i babord kjele og en fyrgang styrbord kjele. Hele dekkets steamledningen ble skiftet ut, og isolasjonsarbeidet ble utført av egen besetning. Stoffet de brukte er nytt for oss, men det viste seg at det var ganske enkelt å utføre og erfaringene med isolasjonen så langt er de aller beste. Ett krysshode lager ble fornyet. Begge ankerkjettingene ble fornyet. To nye pumpehus ble montert for lossepumpene og det var på høy tid. Kondenser for luftkondisjonering ble utskiftet og til slutt må nevnes dekksvinsjen som fikk en aldri så liten "face lift".

Vi benyttet anledningen til å få montert inn utstyr for satelitt-kommunikasjon da fartsmønsteret for dette skip har vært av en slik art at det har voldt store problemer å få kontakt med skipet. At skipet siden har gått i Nord-Europeisk fart er jo en helt annen sak.

I tillegg ble det påført et nytt malesystem for å beskytte seg mot groing i fart på Karibien-Vest Afrika. En selvpolerende antifouling som også hadde egenskapen at den var aktiv til og med under lengere havneopphold i de nevnte områder. Når vi får det bevist er vanskelig å si før skipet kommer over til de mer "vante" himmelstrøk.

Skipet avgikk 22. juni for Antwerpen og har som nevnt ikke siden vært i nærheten av det sydlige atlanterhav. Uansett så skulle den være vel forberedt på et hvilket som helst fartsmønster de nærmeste to år.

Sykkeltur

M/T «TEXACO BOGOTA»

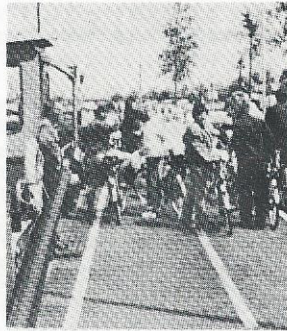
I Amsterdam har den oppfinnsomme velferdssekretær Per Steene kommet med et nytt tilbud som ser ut til å slå an. Holland er ikke bare Amsterdam og Rotterdam, men har mange idylliske små landsbyer å by på. Steene har alliert seg med et utleiefirma, så nå sykler norske sjøfolk som aldri før. For ca. 15 norske kroner kan man nemlig leie en bra sykkel for en dag i Holland. Forleden stilte hele ti av besetningen på "TEXACO BOGOTA" på sykkeltur.

I den anledning kvad Per Steene følgende:

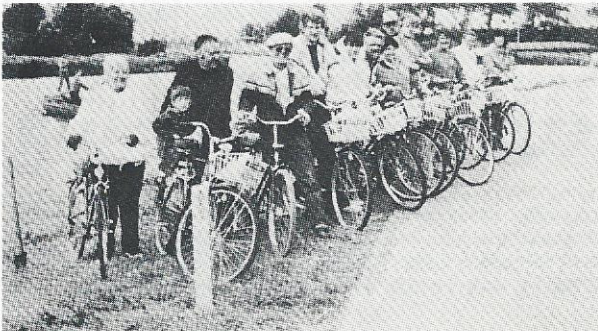
Holland er flatt
som en pannekake.
Kanaler og vann,
ender og svaner
rammer inn landskapet.
I god tid før klokken tre,
dro vi av sted
på sykkel for å se - -
Kilometer på kilometer
det gikk så fint.
En liten kafé
her og der,
gamle hus, skakke hus,
fugler i tusenvis.

Det var litt av en opplevelse,
og tiden gikk,
klokken ble fem
og seks.....

Trette i bena,
duverden,
og matt
men Holland er fint
og flatt.



Små fergebåter er det mange av utenfor allfarvei.



Sykkeltur Texaco Bogota. Bildet viser fra venstre mot høyre, C. Steene (nøkkelrytteren som sykler foran og tar pusten fra alle.) Magne Tøstet m/sønn. Velferdskontorets ydmyke

servertor P. Steene. Øyvind Buen, Eva Jensen, Harald Kimsås, Marthe. Knut Borge, Svein Graneggen, Kjetil Håland, Linda Håland, Fru Tøstet.

Gammelt teknisk

Av H. Thune

En vakker dag i 1920-årene mens jeg gikk og snuste på loppemarkedet nede i Genoa, kom jeg over 2 tykke tekniske bøker. De kostet bare noen få lire og ble prompte ervervet.

Egentlig var bøkene en samling av tekniske ukeblad fra Manchester med tittelen "The Practical Engineer" fint innbundet og årgangene var 1888 og 1889, bare 10 år før jeg ble født.

Det må ha vært adskillig lettere å finne opp saker og ting dengang, for ifølge listene ble det sendt inn fra 10 til 15 patentansøkninger hver eneste dag, så å si bare på maskinområdet.

I denne perioden gjorde teknikken et enormt fremskritt etter at fysikeren James Prescott Joule med sin teori om The Mechanical Equivalent to Heat hadde gjort det mulig å regne seg fram til den beste måte å omsette varme til kraft. Ikke før hadde en funnet opp en god maskin, før en annen ble laget som var enda bedre.

England og Frankrike forsøkte å overgå hverandre i teknikk, den ene med Firth of Forthbroen, den andre med Eiffeltårnet, begge står jo den dag idag, 80 år gamle. De fleste av de sindrige patenter som ble gjort på dampmaskinens område, har forsvunnet med den, men de dreiebenker og frese-maskiner som ble brukt til å fremstille maskineriet er noenlunde de samme nå for tiden, kanskje litt mer nøyaktige. Hvis stuerten og kokken tror at deres mixmastere er siste skrik, så står den nøyaktig beskrevet og patentert i The Practical Engineer av 1889. Dessverre havnet årgangen av 1888 på et utedo, og til hva? Årgang 1889 ble reddet fra forsmødelser, og i den finnes tegning og utførlig forklaring på sveitseren Burgins High Speed Opposed Piston Steam Engine. Han fremviste maskinen på Pariserutstillingen 1889 hvor den vakte stor interesse. Det var den aller første maskin som var helt avbalansert, den gikk nesten lydløst ved 500 omdreininger og praktisk talt uten vibrasjon. På tegningen vil mange dra kjenselen på Doxforden, som forøvrig het Junkermotoren før. Prinsippet er det samme for alle tre med noen modifikasjoner som består i at på Burgins maskin står tverrstykket på tvers og ikke på langs som på Doxforden. Toppstempelen med tverrstykket er festet til og beveger en geidering rundt sylindere, og er derfra forbundet med veivstenger ned til begge sideveivene. Undre stempelpinne har fjærbelastet lager for å ta opp sjokket når stemplet nærmer seg toppstilling, altså var kompresjonen liten. Maskinen ble også framstillet med porter som en dampmotor fra våre dager.

Det er kanskje en lang omvei for til slutt å komme fram til Doxforden, men hensikten er som overskriften - gammelt og nytt.

Hos alle motorfabrikanter er veivaksen den vanskeligste og dyreste enhet og fremstille. På en 6-sylindret motor av vanlig type må veivaksen omstilles for bearbeiding 7 ganger, på en tilsvarende Doxford hele 13 ganger, og det tar over dobbelt så lang tid. For å lage en slik akse så økonomisk som mulig, bearbeider Doxford alle delene hver for seg, og de

blir deretter satt sammen ved krymping. Aksene skulle dermed være klar uten videre bearbeiding i dreiebenken. Selvfølgelig blir en slik akse ikke så nøyaktig som ønskelig, men dette avhjelpest ved å gjøre lagerskålene sfæriske eller halvrunde. Lagerskålene kan derved følge de forandringer i senterlinjen som aksene forårsaker ved sin vobling, og da belastningen så å si bare består i aksens vekt under gange, hadde Doxford løst et teknisk problem.

Her må en være oppmerksom på at lagerskålene er nøyaktig tilpasset i sine lagerlommer, og en bør derfor ikke skifte disse rundt ette behag. Et slikt lager liker seg best der det hører hjemme.

Oppretting av en slik veivakse som i og for seg ikke er nøyaktig, byr på enkelte problemer. Doxford har derfor utarbeidet en tabell hvor en ved hjelp av klokking på senterveivene kan se om aksene ligger innenfor de oppgitte toleranser som er tillatt.

Det ble en liten ekstrajobb på Doxforden ombord i M/T "TEXACO OSLO" etter at den var overhaldt i Kristiansand. Ved verkstedet ble rammelager nr. 2 løftet en halv mm og nr. 3 senket en kvart mm for å korrespondere med den såkalte NEME line (North Eastern Marine Engineering).

Fra Pembroke rapporterte maskinsjefen ombord at han hadde målt 1 mm klaring på rammelager nr. 2 - samtidig havareerte tørne maskin. Skuta var halvlastet og det var nesten ikke annet å gjøre enn å pumpe det iland igjen og ta M/T "TEXACO OSLO" den korte turen til Falmouth. Her ble lageret åpnet, det hadde hverken vært oljemangel eller varmgang, saken var at veivaksen hadde skviset ut lageret til den kom ned til det nivå den hadde gått tidligere. Klokking av aksene viste at den var god etter Doxfords tabell og etter å få satt nye smørespor, pusset opp lageret og satt det til med riktige klaringer, var jobben gjort. Alle rammelagerne hadde fått nytt metall istøpt ved verkstedet på grunn av sprekker. Hvitmetallet er ca. 10 mm tykt på en Doxford og har meget lett for å sprekke, slik også dengang, altså etter bare 400 timers drift, ja kanskje ennå mindre tid, hadde det nye lager adskillige sprekker og groper.

En skal derfor ikke i tide og utide skifte lager på grunn av skjønnhetsfeil. På en Doxford er lagerskifting også vanskelig. Tilsettingen må skje i to operasjoner ved hjelp av blyavtrykk som vist på skissen. Såkalte skuldre eller slitekanter på halvkulesiden må fjernes, og skulle ett krysslager gå varmt har det vist seg flere ganger at feilen har ligget i veivlageret.

Et ekstra problem var de målinger som var foretatt på veivakseltoppene ved verkstedet, og som viste 0,2 mm slitasje. Doxford-aksene roterer jo så og si i luften og har derfor minimal slitasje. Dette måtte undersøkes nærmere og kontroll viste at aksene hadde de samme mål som da den var ny, så det var altså ikke noe problem i det hele tatt.

Alle slags maskiner liker å bli stelt med på den rette måten, og viser til gjengjeld trofast arbeid. Av forskjellige årsaker liker en maskinist en maskin bedre enn en annen. Den største plagen med de fleste maskiner er vel larmen og vibrasjonene som ombord i et skip kan bli meget store uten at noe

blir foretatt. Mr. Burgins maskin gikk nesten lydløst og uten vibrasjoner for over 80 år siden, og uten å reklamere for Doxforden kan det opplyses at mens maskinen gikk ble det satt en penny på kant på maskintoppen, den ble stående lenge. Under fullfartsprøven ble en blyant satt på ende på salongbordet, det var blikkstilte på sjøen og blyanten ble stående en god stund, og de som trodde blyanten hadde lim i enden fikk lov å undersøke den.

"TEXACO OSLO" gjorde da 15 knop.

Dokking M/T «TEXACO NORGE»

Av. P.O. Svendsen

Torsdag 23. september ankom M/T "TEXACO NORGE" Amsterdamse Droogdok, og gikk direkte i dokken for periodisk dokking og reparasjon.

Hovedjobben denne gang både med hensyn på tid og kostnader ble sandblåsing og coating av vingtanker nr. 1 og 2. Arbeidet ble utført i løpet av de oppsatte 14 dager og det ble utført en meget god jobb med hensyn til sandblåsing/coating.

Av andre større arbeider så hadde vi et pålegg etter en "berøring" av en kaikant i Stockholm for nesten to år siden. (Berøring er et skipperuttrykk) En ca 22 kvadratmeter plate ble skiftet med innvendige stivere og det hele. Propell og propellaksel hadde fått ille medfart etter å ha gått i tykk is spesielt ved en anledning sist vinter. Dette medførte en større reparasjon på propeller og propelleraksel måtte kondemneres. To nye turbiner fra Nadrowski for lossepumper ble montert denne gang da to gamle ble for dyre å reparere, faktisk dobbelt så dyre å kjøpe inn deler til de gamle enn å kjøpe to nye av et annet fabrikkat. Rørsats for sekundærdrum babord kjele ble skiftet og hjelpekondenseren fikk en noe større overhaling enn først antatt. Begge de steamdrevne fødevannspumpene ble skiftet ut med to elektrisk drevne sentrifugalpumper med en reserve stempelpumpe som blir vanligvis brukt som "make up" pumpe. Til slutt må nevnes at en av lossepumpene fikk et nytt pumpehus montert.

Forberedelse til å montere Doppler log ble også gjort og er muligens i skrivende stund ferdig montert og i drift.

Skipet avgikk fredag kl. 1315 for Pembroke etter en meget fin innsats av hele besetningen og da i særdeleshet maskinbesetningen.

Melkespannkasting

M/T «TEXACO STOCKHOLM»

Av T. Svendsen

Iver og innsats i Amsterdam!

Nå vil vi på ingen måte gjøre forsøk på å komme på nivå med "TEXACO BELGIUM" hva innsats og resultater gjelder i melkespannkasting, men vi kan da ihvertfall skryte av å ha deltatt i denne noe egenartede sportsgren, uten at det ble satt andre rekorder enn de rent personlige. Noe annet var også vanskelig på grunn av at deltagerene var debutanter.

Vår sportslige innsats fant sted i Amsterdam og etter påtrykk fra den stedlige Velferd møtte så godt som hele besetningen til dyst, i to puljer. Denne sporten, som for eventuelle tilskuere må fortone seg som galmannsverk, var slett ikke så enkel som kanskje enkelte hadde håpet. Og vanskelighetsgraden viste seg i form at svært så forskjellige utgangs- og nedfallsvinkler, noe vi heldigvis var advart om på forhånd.

Imidlertid var det morsomt, og frister veldig til gjentagelse, selv om det er langt frem til man blir noen Arne Storli.

Resultatlistene vil foreligge senere!

"Velferden" måler nedslaget, flankert av matros Roger Wærp (høyre) og lettmatros Mathiesen.



Lettmatros Ole Andreassen (med spannet) og lettmatros Ørjan Mathiesen gjør seg klar til dyst.

Stuert Vegels matspalte

Av R. Vege1

APPELSINKAKE

Smør en rund form (ca. 1 1/2 liter) rikelig med smør eller margarin. Strø så med 3 ss sukker og 1 dl grovhakkede hasselnøtter.

Bland deretter 3/4 dl smeltet smør, 2 1/4 dl sukker, 1/2 ts salt, 3 ts bakepulver, 3 3/4 dl hvetemel, 3/4 dl appelsinjuice og 1/4 dl vann. Rør blandingen godt sammen. Tilsett 2 egg og skall av 1/2 sitron. Rør ytterligere i ca. 2 min.

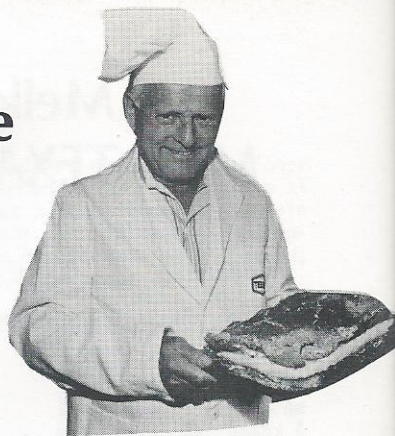
Slå halvparten av røren i formen. Skrell 2 epler og skjær dem i tynne båter som legges i formen. Bred over resten av røren og stek kaken ved 175° i ca. 45 minutter.

Prøv med en tynn pinne om kaken er ferdig.

INDISK KYLLINGGRYTE

1 høne (kylling eller broiler), 3-4 løk, 2 båter hvitløk, 1 liten boks tomatpurre, 1 liten boks hermetisk ananas i biter, salt, 1 ts karri, en tanke chilipepper.

Del kyllingen i små stykker. Legg den hakkede løken og den knuste eller hakkede hvitløken i en gryte med 1/2 dl vann. Legg kyllingen oppå. Dryss litt salt over. Legg lokk over og kok på ovnen ca. 1/2 time til kyllingen nesten er mør. Nå tar du av lokket og koker videre til vesken er dampet nesten inn. Tilsett ca. 50 gr. smør, rør godt sammen med krydderiene. Skru ned varmen og rør. Etter ca. 10 min. blir smøret oljeaktig. Da tilsetter du tomatpurren og nok vann til å gjøre sausen litt tynnere. Kok videre i ca. 10-15 min. og ha i ananasen.



Rederiets første kvinnelige stuert

Av E. O. Sund

Fersk fra Trondheim kokkeskole i 1976, startet Britt Eidnes sin karriere i TEXACO NORWAY A/S.

Første båt var T/T"TEXACO BELGIUM", der hun mønstret ut som pike. Nesten et år gikk det før hun fikk inntrede i kokkenes rekker.

I 1978 fant Britt ut at stuertskolen måtte til for å komme videre - derfor tok hun den. Etter dette fulgte tjeneste ombord i "TEXACO STOCKHOLM" og "TEXACO SKANDINAVIA".

Texaco Tanker forsøkte å lokke frem en uttalelse fra Britt om at hun nå som vår første kvinnelige stuert ville foretrekke mannlige kokker, men Britt smilte bare diplomatisk og uttalte at jenter er like bra -så sant de jobber.

Britt's fritidssyssele no. I er forøvrig vinlegging. Rett før jul er såvel morellvin, kirsebærvin, plommevin og rabarbravin klar for prøvesmaking. (Vi venter på invitasjon).

Texaco Tanker ønsker Britt Eidnes "Bon Voyage" i sin nye og krevende jobb som stuert, for tiden ombord på "TEXACO NORGE".



Sveiseutstyr

Av E. Fagerholt



LODDEMETODER

Det er meget viktig å vite hva slags benevnelse som blir brukt når vi lodder med tråder av forskjellige smeltetemperaturer.

Vi skal ikke i denne artikkel fordype oss i de mange detaljer man bør passe på for å oppnå et godt resultat av et loddearbeid. La oss heller prøve å løse de praktiske eksempler som vanligvis blir utført ombord i senere artikler. Noen ganger har man vært heldig med et loddearbeid og kanskje andre ganger har det blitt helt mislykket.

Betingelsen for å utføre et loddearbeid bør være at loddetråden har en lavere smeltetemperatur enn selve materialet som skal loddet. Til lavere smeltetemperaturer trådene har i forhold til materialet, til lettere er det å lodde.

La oss ta et eksempel hvor tilsett-tråden og materialet har samme smeltetemperatur. Messig smelter på ca. 900° C og bronsetråden vi skal lodde med har som kjent den samme smeltetemperaturen (ca. 900° C). Spørsmålet må da bli: Hva er det som egentlig foregår nå vi bronselodder messing? Overflaten må forvarmes nesten til smeltepunktet slik at vi får en kombinasjon av loddning og sveising.

De forskjellige loddemetoder har følgende benevnelser:

1. Hardloddning.
2. Bløtloddning.
3. Sveiseloddning.
4. Kapillarloddning.

1. Hardloddning

Når tilsett-tråden har en smeltetemperatur på over 450° C kalles loddeprosessen for hardloddning.

2. Bløtloddning

Tilsett-tråd med smeltetemperatur under 450° C kalles bløtloddning.

3. Sveiseloddning

Bruken av bronselodd benevnes som sveiseloddning (slaglodd). Loddemetoden med denne relativt trege flyten har i utførelse meget til felles med vanlig sveising. Av den grunn blir loddning med bronsetråd kalt sveiseloddning.

Slaglodning er en metode som kan føres langt tilbake i historien, hvor man varmet opp de delene som skulle sammenføres i en esse. Smeltet metall ble så banket ned i fugeåpninger. Slaglodning er et uttrykk man også idag kan høre på arbeidsplassene, men denne loddemetoden hører som kjent fortiden til.

4. Kapillarlodning

I motsetning til bronsetråden er sølvlodden meget tyntflytende. Ved bruken av sølvlodd stilles det strenge krav til spalteåpningen av loddeflatene. Når sølvtråden smelter flyter den nesten som vann. Spalteåpningen mellom loddeflatene må aldri være mer enn maks. 0,2 mm.

Ved riktig tilpassing av loddeflatene vil man få en kapillarvirkning som trekker loddet inn i spalteåpningen og gir en god forbindelse med stor styrke.

Tinnlodd og aluminiumslodd er også tyntflytende slik at disse loddemetoder går under navnet kapillarlodning.

I neste artikkel skal vi fortsatt snakke om loddemetoder og da blir det praktiske eksempler som vi skal fordype oss i.

Godt å vite:

Skal loddearbeidet blir vellykket, bør man ha kjennskap til materialets egenskaper.

Hvilke trådtyper som passer best for det bestemte arbeid.

Riktig tilpassing og forvarming av loddeflatene.

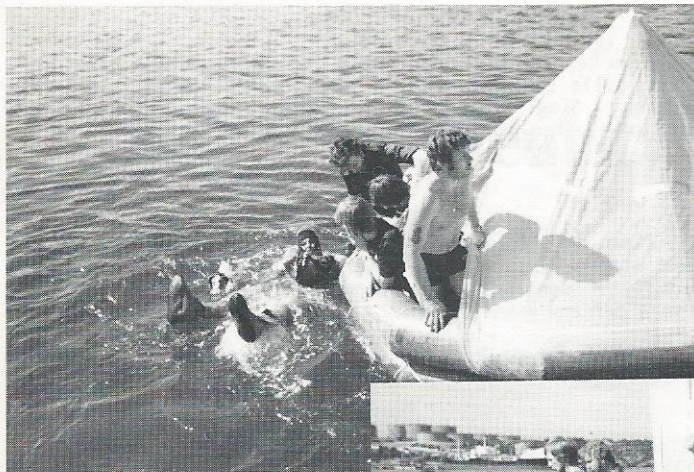
Hvilken misjon flussmidlet har.

Smeltetemperaturer på forskjellige metaller:

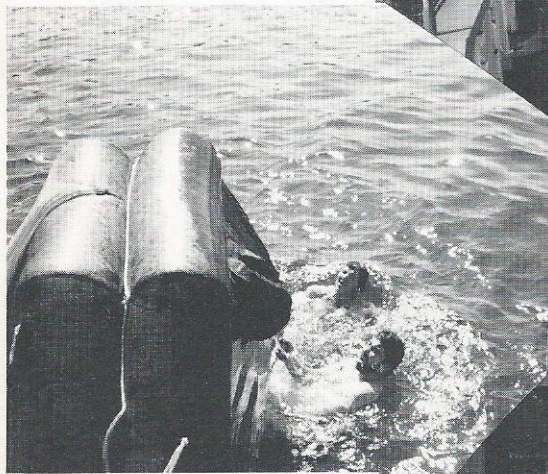
MATERIALE	SMELTETEMPERATUR
Bløtt stål	Ca. 1400 - 1500°C
Rustfritt stål	" 1200 - 1300°C
Støpejern	" 1200°C
Kobber	" 1085°C
Messing	" 900°C
Al-messing (yorcalbro)	" 880°C
Monei	" 1350°C
Aluminium	" 660°C
Silumin	" 600°C
Sink	" 410°C
Bly	" 327°C

Det vil alltid være til stor hjelp å kjenne til metallenes smeltetemperatur når man skal utføre et sveise- eller loddearbeid.

22 Bilder fra M/T «TEXACO OSLO»



Fra „TEXACO OSLO“
har vi mottatt
mange flotte
bilder, her er
noen av dem. Da
det er vanskelig
å gjenkjenne de
godt kamulferte
personer, har vi
valgt å ikke
forsøke oss med
billedtekst.



Idrettsuke i Amsterdam

Amsterdam uka samlet ca. 600 deltagere fra 17 skip, og 16 nasjoner var representert.

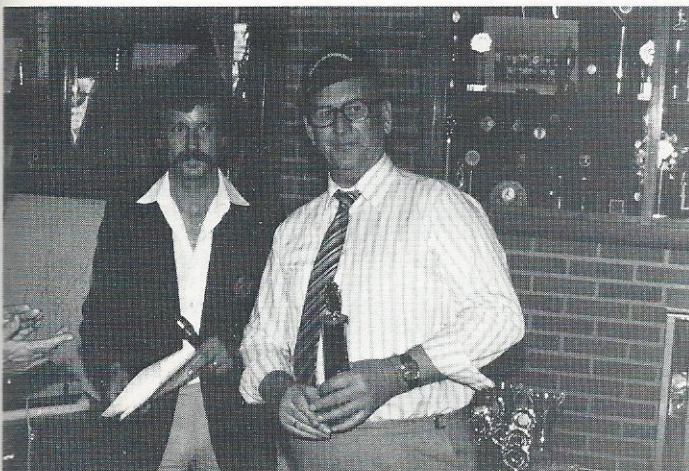
Den mest innbitte kampen foregikk på friidrettsbanen, hvor fire skip var involvert i tetstriden i klasse I. Ekstra hyggelig var det at tre av skipene hadde norsk flagg. Striden endte med at "TEXACO SKANDINAVIA" gikk til topps foran "OLAV TRYGVASON, Oslo, "SAINT PATRICK II", Irland og "BOW FIGHTER", Bergen. Da hadde 99 av de 101 personene som var påmønstret båtene gjort sin innsats på banen.

Norsk seier ble det også i klasse II, der "TRANS NES" fra Bergen vant foran "ISGARD", Finland og "RIKNES", Bergen. Alle disse hadde 100% oppslutning. På stafettene og i fotballturneringen ble det mye "utenlandsk".

4 x 100 m ble vunnet av "GRANØ", Finland, foran "FRIESENSTEIN", V. Tyskland og "NOVAYA LADOGA", USSR. "KOLPINO" fra USSR tok seieren på 3 x 60 m foran "FRIESENSTEIN", mens "TRANS NES" tok en fin tredjeplass.

Fotballturneringen ble vunnet av "SAINT PATRICK II" med "AGBOVILLE", Elfenbenskysten på andre plass og "NEVEL", USSR på tredje.

I de individuelle øvelsene tok også nordmennene godt for seg av medaljene. I klasse I ble det sølv på 100 m og bronse i lengde for Viktor Bergstrøm fra Lindås og "RIKNES". Sture Grovassbakk, Moss og "TEXACO SKANDINAVIA" og Sten Pedersen, Korgen og "BOW FIGHTER" fikk tredjeplass i h.h.v. 60 m og kulestøt klasse II. I klasse III delte Ingard Gjeitanger, Sandefjord, "BOW FIGHTER" og Sigmund Skjelbreidalen, Nittedal og "TEXACO SKANDINAVIA" andre plassen på 60 m og ble h.h.v. nr. to og tre i lengde. Med serien 9,0 sek, 8.15 m og 3.95 m sikret Arne Dalen, Kristiansand, "OLAV TRYGVASON" seier i alle øvelser i klasse IV. Han fikk kamp av Sverre Aune, Tarva, "TEXACO SKANDINAVIA", som sikret seg andre plass i kulestøt og lengde og tredjeplass på 60 m og Otto Brath, Drøbak, "TEXACO SKANDINAVIA", som tok bronse i kulestøt. Lisbeth Kjæraas, Sandefjord, "TEXACO SKANDINAVIA" seiret på 60 m og fikk tredjeplass i kulestøt i kvinneklassen.



Kaptein Brath mottok premien på vegne av "TEXACO SKANDINAVIA"

Maskinsjef Wetlesen går iland

Av T. Svendsen

Egentlig trenger han vel ingen nærmere presentasjon, maskinsjef Erling Wetlesen, som nå takker for seg etter over 30 års tjeneste i rederiet; denne sjøens gentleman, med sitt lune og alltid like behagelige vesen, setter nå kursen mot Kjærnes innerst i Bundefjorden hvor familien, jordlappen og seilbåten "HELENE" skal vies større oppmerksomhet enn tidligere. Glemmes må heller ikke rotweilerin "Trine" som er familiens kjæledegge nr. 1.

Det er ikke mye "pensjonist" over chiefen her vi sitter og småprater over en iskald Frydenlund en varm aften i oktober, avmønstring er nær forestående, og lugaren bærer preg av snarlig oppbrudd. Bahrain i Den Perisiske Gulf er foreløbig endestasjon, og "TEXACO BALTIC" vil seile derfra en personlighet fattigere.

-Tror du ærlig talt det er siste gang vi får se deg i mannskapslisten?

- "Det er ikke godt å tro noe som helst", ler han, "det er klart det føles litt rart å vite at man skal gå ned gangveien for kanskje siste gang, men det hele er så nytt og situasjonen for fersk til at jeg har hatt tid til å tenke særlig over det. Jeg mener selv jeg har gjort mitt, og ærlig talt, i øyeblikket er jeg litt lei hele sjølivet".

- Så nå skal alt gjøres som det ikke har vært tid til tidligere, og alle drømmer realiseres?

- "Planer er det heldigvis nok av, har endel jord som jeg håper å kunne dyrke mer enn før, og siden jeg og kona begge er av bondeblod må det vel gå ann å få til noe. Tanken på å drive hundeoppdrett har også lenge ligget på lur, men det får bli en ting av gangen".

Det var i 1949 han mønstret på M/T "AMERICA", som egentlig var bygget før krigen, men som var holdt igjen i Tyskland og ikke satt i fart før etter krigen var slutt.

- Hva fikk en bondegutt til å bli sjømann?

- "Etter Middelskolen ble det Fag- og forskolen; var aldri i tvil om at det var maskinist jeg ville bli, og var også ferdig med alle skoler før jeg begynte i Texaco. Det var ikke populært å snakke om å dra til sjøs i mine kretser, for slikt var helt ukjent der."

Men unge Erling Wetlesen reiste, og har vært til sjøs siden. "En fin tid". sier han, "selv om man ikke kan sammenligne før og nå. Seilingsperiodene fra dengang er jo utenkelige i våre dager, og mens sjøfolkene tidligere var mer "primitive", er det i dag ingen sosial forskjell. De som reiser ut idag er eldre enn hvilket var tilfelle med førstereis dengang, og dessuten er almenutdannelsen langt bedre. Heldigvis går det også mot en full utjamning hva boforhold angår ombord og det gamle "skillet" er så godt som utryddet".

- Du har seilt både motor og damp?

- "Det med damp begynte med "Texaco Belgium", de skulle ha en turbinmann der, og jeg ble sendt ombord i "Texaco Venezuela" i 6 måneder for å få mitt damp-sertifikat; forøvrig var det bare italienerne ombord."

- Mye spagetti og rødvin?

- "Ja, for ikke å glemme blekksprut. Italienerne er meget vennlige folk, og det hele var en artig opplevelse og et varig minne".

I april 1972 gikk "Texaco Amsterdam" ut, og Erling Wetlesen var på plass, etter også å ha ettersett byggingen. Senere ble det "Texaco Belgium" igjen, før det bar tilbake til motor. "Egentlig ligger nok motor meg nærmest hjertet", smiler han, "kanskje fordi det var i motor jeg engang begynte".

Nå skrur han utviklingen tilbake, og vil ofre seg så mye som mulig for egen skute, ved Nesset i Bundefjorden ligger selbåten "HELENE", innkjøpt ferdigbygget fra Sverige for noen år siden. Med sine 30 fot (type "Afrodite 30") er det god plass til familien, som mer eller mindre bor i båten hele sesongen. Ifølge ham selv er det merkelig nok ikke kona som er styrmann ombord, men derimot Jørgen, yngste sønn, bikkja utgjør resten av mannskapet.

- Så nå blir det vel snart jordomseiling?

- "Det er det ingen planer om, men i feriene tar vi gjerne en sørlands- eller Sverigetur, og sommeren-83 blir det å ligge ved Hankø for å følge VM i 1/2-tonns-seilas. Mye snadder å se på der". Hva han nå mener med det.

Man kunne holde på i det uendelige når det skal fortelles om Erling Wetlesen, chiefen, hundemannen, seileren og ikke minst idrettsmannen i ham er noe de fleste kjenner til, og han har alltid vært en foregangsmann på idrettsfronten. Ombord er det sykling og svømming, og hjemme trimmes det daglig - hvor skogsturer med bikkja står høyt i kurs. Men så vil da heller ingen tro har er gått bort og blitt "pensjonist", om de skulle møte ham. Og flere av oss tviler vel egentlig på om han klarer å holde "kriblingen" i sjakk for all fremtid.

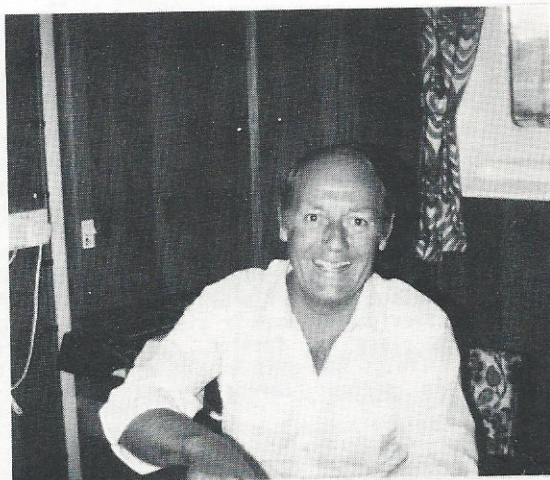
Idet vi tar et foreløbig farvel med chiefen da han går ned gangveien, bemerkes det tørt fra den kanten at "det er faen så rart, at etter 30 år med dårlig forbindelse over radio med kona, så skal satelittkommunikasjonen monteres ferdig akkurat i kveld".



Jubileumshilsen fra M/T «TEXACO OSLO»

Av Kaptein L. Meisland

Etter sterkt press fra redaksjonen den siste tiden føler vel noen hver seg forpliktet til å skrive noen ord. Men for all del, ikke misforstå, fornøyelsen er på vår side. Tror jeg. Og først av alt går mine gratulasjoner til redaksjonen. Det har vært en fornøyelse å se hvordan "Texaco Tanker" har tatt seg opp den siste tiden. Dette er også i aller høyeste grad de seilende delaktige i. Litt malurt i begeret vil jeg likevel helle. Som internt blad for Texaco ansatte er det vel litt på "kantent" å engasjere seg i ansattes forhold til sine respektive forbund.



Tror aldri jeg har opplevd at noen har feiret rundt tall uten å bli skamrost, ei heller denne gang. Det er en av fordelene med runde tall. Det jeg eventuelt måtte ha av ris vil derfor bli tatt opp ved 51 års dagen. Mitt første møte med jubilarer var i 1969 og jeg minnes enda godt den hyggelige mottagelsen jeg fikk på kontoret. (Forstå det den som kan). Etter å ha hilst på mange hyggelige personer kom sjokket. Jeg ble for å si det mildt nærmest robbet. Direkte ned til Stabell (tror jeg det var) hvor jeg måtte gå til innkjøp av det som fantes av uniformer for alle himmelstrøk. De neste årene ble det lange perioder ombord før jeg igjen økonomisk fikk hodet over vannet. På godt og vondt har vi likevel greid å leve med hverandre i 13 år og jeg håper det skal bli mange fler. For oss som er ansatt i Texaco har det vært mye å glede seg over gjennom årene. Viktigst av alt er at det fortsatt er en tilsynelatende sikker arbeidsplass, noe som det slett ikke er alle rederier som er. Få, om noen, andre rederier har vel levd opp til det navnet "Selvstyrte Skip" sier, som akkurat Texaco. Jeg tror jeg har de øvrige skipsledelser med meg når jeg sier vi virkelig setter pris på den tillit rederiet her viser oss. Også når det gjelder mannskapet er Texaco på god vei til å bli en banebryter. Jeg tenker da på mannskapskonferansen som er avholdt og som jeg forstår skal etterfølges av andre. Selv om det stadig blir mer og mer skjær i sjøen for skipsfarten tror jeg rederiet vil klare å styre klar og fortsatt bli en god og sikker arbeidsplass. 50 år er jo ingen alder. Det er bare å se hvor godt båtene holder seg. De er jo enda ikke 50.

Limerick fra M/T «TEXACO BERGEN»

Av Rune Wallin

At shipping er finurlig, det skjønner vi nå,
se bare, hva de som styrer, finner på;
En ekstra kjele er nettopp montert,
for å holde laste godt temperert,
at det var i Karibien vi trengte'n, det ante nok få.

Nå bestemmer ikke vi, hvor det skal seiles hen,
nei, avgjørelsen henger nok høyere, den,
om hva som er best,
ja, kjør "Bergen" rett vest,
fornuften den glimrer med fravær igjen.

Vel, vi håper logikken vil seire til sist,
at vi snart er tilbake, vi håper, javisst,
nordsjøen passer oss best, synes vi,
og vi ber om at New York igjen gir oss fri,
men man er vel kanskje for stor optimist?

Av Rune Wallin

Så nå skal endelig krana monteres,
og bommer og fall kan nå bortauksjoneres.
De kan selges som skarp
med betydelig tap,
de kan også til Sjøfartsmuseet doneres.

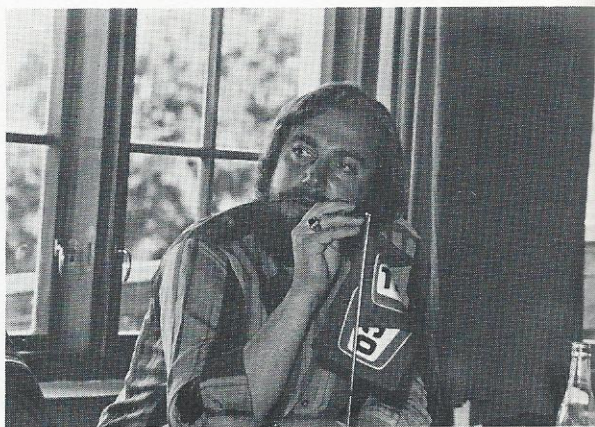
Riksantikvar'n kan jo òg involveres,
og den kar'n kan nokså lett imponeres,
antikken er noe han skjønner seg på,
og bommene våre har status som så,
så i samlingen hans kan nok alt absorberes.

Nå er ikke alt så forferdelig galt
som dette gir inntrykk av, bokstavelig talt.
Men krana tas mot med åpen favn,
at den har manglet, har vært et savn.
Vi blir da fornøyd når alt kommer til alt.

REDERISTYREMØTE

Av T. Svendsen

Årets Redristyremøte nr. 2 ble avholdt på kontoret 9. september, som representant for de seilende med tariffmessig tilknytning til NSF, møtte jeg denne gang alene. Tidligere har jeg hatt den glede å dele plass med en av de valgte varamenn, men da dette er en ordning som er ren intern, og dessuten avhengig av at det er praktisk og økonomisk forsvarlig å innkalle denne, må jeg bare ytre ønske om at det er en ordning som vil opprettholdes for fremtiden, selv om jeg altså denne gang møtte alene.



Det ble orientert om rederiets (flåtens) regnskapmessige stilling, og budsjettet for 1982 (revidert). For tiden figurerer det ikke bare hyggelige tall, markedet er fortsatt dårlig, men det må øyeblikkelig tilføyes at vi fortsatt henger med, til tross for at resultatene er langt fra tilfredsstillende.

Markedsutsiktene er fortsatt nær bunn-nivå, vårt eget skip T/T "TEXACO AMSTERDAM" er som kjent gått i opplag; og det sannsynligvis for godt. Det er en skjebne skipet deler med utallige andre VLCC'ere, som igjen er en konsekvens av det dårlige verdensmarkedet. Utsiktene for de mindre skip i tankflåten er heller ikke av de beste, og mye venting på last er det innimellom. Men det har vært nedgangstider tidligere i skipsfarten og selv om utsiktene er dårlige, er det ingen grunn til å miste motet.

Det har vært avholdt et såkalt "Klekken-seminar", men da jeg antar at dette er ofret bred spalteplass et annet sted i rederiorganet, unnlater jeg å komme inn på dette.

Det strammes inn overalt, ved de oversjøiske Texaco-avdelingene har man gått til drastiske innstramminger hva antall kontoransatte angår, her hjemme hører man med til de mer "heldige". Dårlig marked som gir dårlig beskjeftigelse brer seg som ringer i vannet og får uante konsekvenser. La oss derfor i fellesskap forsøke å ta vare på arbeidsplassene, for mye kan løses allerede på dette plan.

Rundtur med T/T «TEXACO BELGIUM»

Av "Belgiumgjengen"

Vil begynne med å si hvor koselig det er å få Texaco Tanker, for da å se hvor kjente befinner seg og hvor/hvordan turene til de andre båtene har vært osv.

Vår rundtur starter i Holland, Terneuzen og Rotterdam, hvor det foregår mannskapsbytte og hamstring av proviant. så her jobber vi ifra morgen til sen kveld.

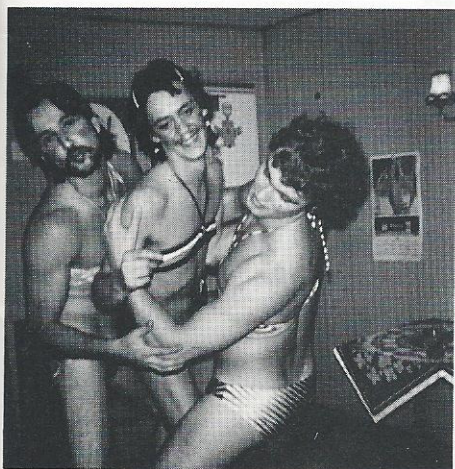
Det blir så noen lange 11 døgn på overfarten til Trinidad, hvor vi koser oss med kino, video, pooffester og messefest.

På en av våre kosekvelder i messa stilte 3 av guttene opp og underholdt oss med Drag-show, sprekt gjort og kjempegøy. Fame-Fatale, Swit Susi og deilige Doris ble sminket, kledd i bikini og var riktig "deilige"- ja dere kan jo se selv.

På Trinidad hvor varmen og moskitosene er utholdelige lå vi hele påsken 1982. Vi tok oss da den frihet og reiste til Maracas bay en hel gjeng fra "Texaco Belgium". Vi ble som unger alle sammen, grillet, moret oss med ballspill og bading. Dagen derpå kom resultatet - solforbrenning med blemmer og det som følger med.

Fra Trinidad går vi innom steder som Guatemala og Honduras hvor vi alltid får besøk av masse restespisere, rene festen på poopen. Vi har også vært innom turiststeder som Puerto Rico, Grand Caymen og Jamaica før turen går videre til Statene. Derifra går turen som regel ned til Trinidad igjen og opp til Europa.

Ja, slik går ferden. En hilsen til dere alle fra "Belgium-gjengen"



Lederutviklingskurs Dalseter

Av. J. Brox

I tiden 26. september til 3. oktober ble det holdt et nytt internt kurs i lederutvikling på Dalseter høyfjellshotell. Kurset var stort sett en kopi av mars kurset, naturlig nok med enkelte små endringer som følge av erfaringer med det første kurset. Kursledelse og opplegg ved J. C. Jenssen og E. O. Sund.

Det var bred enighet om at dette var et virkelig utbytterikt kurs. Det ble ikke dosert innviklede teorier i psykologi, men istedet fikk en demonstrert enkle lettfattelige modeller som ga en bilde på hvordan en kunne se på mellommenneskelig kommunikasjon, hvordan en påvirker hverandre, behovstilfredsstillelse osv.

Likeså fikk vi ved selvtester se hvordan våre egne egenskaper som ledere er. Kanskje fikk vi ved disse testene bekreftelse på hvilke lederegenskaper hos oss som er velutviklet, men like viktig var nok oppdagelsen av egenskaper som er for lite utviklet og som vi må arbeide med oss selv for å forbedre.

Kursdeltagere var:

- Kaptein Arne Lia
- Kaptein Frank Sannerød
- Kaptein Tore Pedersen
- Kaptein John Brox
- Kaptein Helge Hansen
- Maskinsjef Finar Johnsen
- Maskinsjef Andreas Chefte
- Maskinsjef Sverre Simonsen
- Maskinsjef Bjørn Tørum
- Maskinsjef Børge Abrahamsen
- Overstyrmann Odd Egil Solberg
- Overstyrmann Terje Sagebakken
- Overstyrmann Knut Helberg
- 1. maskinist Trygve Dittmann
- 1. maskinist Bent Røssum
- 1. maskinist Nils H. Olsen
- Stuert Stig Edvindsen
- Stuert Bjørn Olav Grimstad

Korte økter og stor variasjon i forelesninger og gruppearbeid gjorde at dette kurset aldri ble kjedelig. En kan vel ikke si noe bedre om kurset enn at en syntes at forelesningene og gruppearbeidene var like morsomme å være med på, som hyggestundene om kveldene, men bare så mye, mye mer spennende, lærerike og interessante.

Sam vanlig var det festlig samvær til avslutning, og at direktør Sundby og frue var til stede, greide ikke å legge noe demper på stemningen, snarere tvert i mot.

Så får vi håpe at vi virkelig kan bli bedre ledere som en følge av kurset. Hvis så vil alle på skipet ha glede av det, og dermed også TEXACO NORWAY A/S. Det er nemlig en kjent hemmelighet at dyktige ledere som føler seg vel i sin posisjon får andre til å følge seg vel - dvs. trives. Dermed har en det beste grunnlaget for maksimal innsats og godt resultat. Og det er en nødvendighet i disse fandens ulvetider, da alt ser ut for å stoppe opp. Vi må ikke stoppe opp, men utvikle oss videre. Og det har vi mulighet for hver og en av oss, så lenge vi lever.



Kaptein Helge Hansen
 Overstyrmann Terje Sagebakken
 1. maskinist Trygve Dittmann
 Kaptein John Brox
 Stuert Bjørn O. Grimstad
 Overstyrmann Knut Helberg
 foran sin "gruppebesvarelse".

Kaptein John Brox,
 P. Sundby og
 J. C. Jenssen.



LENE – dekk sjente

Av T. Svendsen

En prat med rederiets første kvinnelige dekkaspirant!

Kvinner til sjøs er forsåvidt intet nytt; i mange år nå har de flittig besatt de fleste stillinger innen bysdepartementet, og enkelte rederier har til tider hatt kvinnelig dekk- og maskinbesetning. Men her i Texaco Norway A/S er kvinner på dekk noe nytt, og dekkaspirant Lene Johansen, 20 år gammel fra Halden, har æren av å innlede dette nye kapittel i rederiets historie. Vi har hatt en prat med henne ombord i "TEXACO STOCKHOLM", hvor hun for tiden tjenestegjør!

- Hva fikk deg til å slå inn på sjømannsyirket, Lene?
- Jeg har lenge følt en dragnig mot sjøen, men den endelige avgjørelse tok jeg først etter at det viste seg umulig å få arbeid hjemme i Halden. Det ble å fylle ut tiden med skolegang, men selv etter handelsskolen og Husmorskolen fantes ikke arbeide, så jeg kontaktet Hyrekontoret i byen, med tanke på å komme inn på Sjøaspirantskolen!
- Og det bød ikke på vanskeligheter?
- Faktisk gjorde det det; jeg fikk opplyst at det var liten sjanse for kvinnelige elever, men gjennom en venn fikk jeg vite at Sørlandet Sjøaspirantskole (Skoleskipet "Sjøkurs") hadde plass, og turen gikk altså dit, hvor vi var 4 jenter og 20 gutter!
- Hvordan fant du deg til rette på skoleskipet? Var det slik du hadde tenkt deg, og mener du at det er en nødvendig forkunnskap å hente før turen går til et ordinært handelsskip?
- Jeg likte meg godt på skoleskipet; disiplinen var streng, men vi lærte mye, som jeg senere har hatt god bruk for her ombord. Det var ingen forskjellsbehandling på jenter/gutter, hva arbeide og forpleining angikk. Jo, en forskjell var det; vi jentene hadde krok på innsiden av lugardøren, med beskjed om at den bare var tillatt brukt når trusene var falt!
- Skoleskipet har flere linjer; hvorfor valgte du akkurat dekk/maskin?
- Har alltid hatt interesse for motorer, og maskinretningen har derfor vært min største interesse; på skoleskipet hadde vi alternering dekk/maskin, og det samme skal jeg ha her i opplæringsperioden.
- Du har vært ombord her en stund nå; finner du miljøet her forskjellig fra skoleskipet, og fra dine egne forventninger?

- Forskjellen er som natt og dag; hadde egentlig ingen forventninger når jeg endelig skulle "ut", men er gledelig overrasket i positiv retning. Tenkte at jeg fikk ta det som det kommer, men var også forberedt på å bli skuffet!
- Hvordan er det å være eneste høne i en stor haneflokk på dekk?
- Jeg føler meg akseptert av det "sterke" kjønn, og får være ganske alene om de arbeidsoppgaver jeg blir tildelt, heldigvis. Slipper å ha guttene ilende til for å "hjelp til", med mindre jeg selv ber om hjelp. Noe arbeide kan kanskje være i tyngste laget, men det går da bra som regel!
- Så du regner med å fortsette på sjøen?
- Det jeg hittil har sett og erfart gir mersmak, og hvis ikke dette inntrykket forandrer seg vil jeg tenke alvorlig på videre skolegang, det være seg dekk eller maskin.
- Kan du anbefale sjølivet til dine medsøstre, og hva vil du i tilfelle kunne gi av gode råd?
- Tror ikke at sjømannslivet skulle være vanskelig for oss hunkjønn; med en sporty innstilling, og evne til å tåle vennligsinnet "dritt", skulle alt ligge til rette for kvinner også i dekk- og maskindepartementet.

Sier Lene Johansen, som ellers vier sin tid til motorsykler (store) og AM-cars; selv kjører hun stor sykkel på fritiden, og foretrekker dette fremfor bil, som hun også har sertifikat for. Men skulle det bli bil, må det være noe helt spesielt, sier hun, før hun avslutter med at pengene hun legger opp på denne turen sannsynligvis går med til en bedre ferie i syden utpå ettersommeren.



«Nytt» utenlandsprogram

Av Evy Roen

Fra 7. november 1982 startet Utenlandsprogrammet i NRK med et nytt sendemønster. Det blir nå 22 sendinger i døgnet, som begynner hver hele time. Det blir nyheter først i hver sending bortsett fra kl. 0800 og 0900 norsk tid. Alle sendinger kan nå høres i hele Norge og Nord-Europa på 49 m båndet på kortbølgen (frekvens 6015 kHz). Sendetiden er nå halvert fra 90 min. til 45 min., mens antall sendinger altså er fordoblet.

Det er to tilbud å velge mellom - en nyhetssending og en programsending. Tanken er at uansett hvor du bor i verden skal du hver dag kunne få minst en nyhetssending og en programsending. NRK har også forsøkt å velge frekvenser og rette sendingene slik at nyhetssendingen kommer inn tidlig morgen eller sen kveld, og programsendingen på ettermiddagen eller kvelden, lokal tid.

Nye programposter:

I nyhetssendingen blir det hver lørdag fem minutter nyheter for barn. Dette er ikke voksne nyheter i barnlig språk, men nyheter som interesserer alle under 15 år. Hver lørdag i programsendingen får vi programposten Barnas 10 min. - en post med barnestoff hvor NRK tar hensyn til norske barn i utlandet. Sportssendingene blir utvidet. Mandag får vi også en oppsummering av helgens sport og resultater. Det blir også sport hver lørdag og søndag i nyhetssendingen. Studio 90. Dette er en 20 minutters "service-radio" for ulike grupper av utenordmenn og en toveis kontakt mellom organisasjoner, bedrifter, foreninger, myndigheter og reiseselskaper hjemme og de nordmenn som de betjener ute i verden. Valutakurser kommer nå også i Utenlandsprogrammet hver lørdag. Utenriksspeilet hver torsdag i programsendingen gir norske reaksjoner på viktige utenrikspolitiske begivenheter.

Lokalnytt fra Akershus/Oslo, Telemark, Hedmark og Buskerud vil heretter komme på fredager istedet for mandager. Ellers har fylkene beholdt sine faste dager.

Det blir to sendepauser - kl. 10 og 11 norsk normaltid og kl. 11 og 12 norsk sommertid.

Ellers får en del av de tidligere programpostene ny make-up, men POSTKASSA beholdes uforandret.

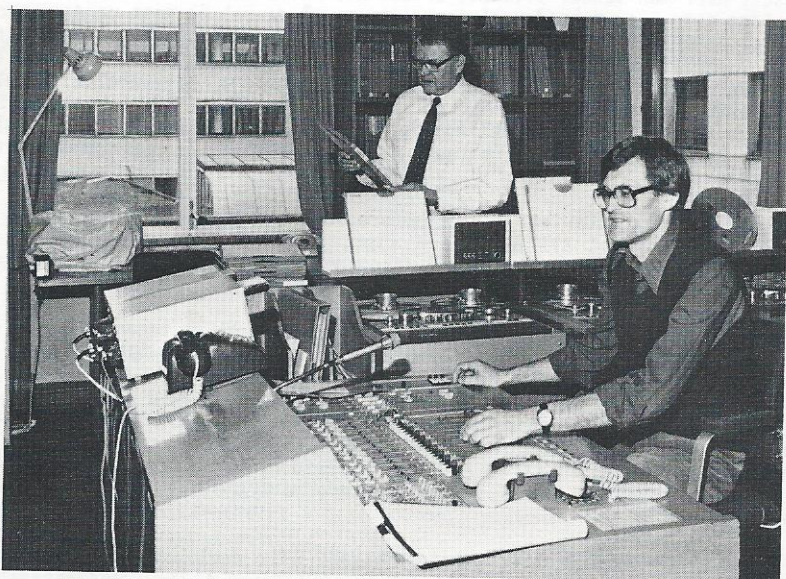
DET VIL ALTSÅ STARTE EN SENDING HVER HELE TIME PÅ DØGNET, BORTSETT FRA KL. 08 og KL 09 norsk tid.

For de av dere som forsøker å få inn Utenlandsprogrammet og er plaget av forstyrrelser fra andre stasjoner, - eller er plaget med at NRK stadig forandrer frekvensen, kan vi trøste dere med at det blir bedre.

Kringkastingsanlegget på Kvitsøy i Rogaland ble offisielt åpnet den 15. juni. Da ble mellombølgesenderen på 1.2 megawatt satt i regulær drift og den første av de to 500 kW kortbølgesenderene satt i prøvedrift. Under innkjøringsfasen av kortbølgesenderene må man regne med driftsmessige uregelmessigheter, men ut på vårparten håper man å kunne sette dem i regulær, fast drift. Ved igangkjøring av Kvitsøy senderene regner man da med at forstyrrelser fra andre sendere blir mindre og at man også kan forsøke stabilisering av frekvensen.

Kortbølgesenderne på Kvitsøy er beregnet å dekke den østlige halvkule, fra Barentshavet, via Asia, Australia og Afrika til det østlige Sør-Amerika. Resten av verden er planlagt dekket av et nytt senderanlegg som skal bygges i Sveio i Sunnhordland.

Til slutt kan vi nevnte at lyttere som bor i Oslo-området kan få inn utenlandsprogrammet på 93 mHz i FM-båndet.



Utenlandsprogrammet er "på lufta" 16 1/2 timer i døgnet. Studioinspektør Sigmund Wangen (t.h.) er hovedansvarlig for at programmene går ut til rett tid. Midt på bildet, daglig leder for utenlandsprogrammet, Erling Thokle.

Jubileumshilsen fra T. Svendsen

Huffameg, nå skal det jubileres igjen; jeg synes ikke det er lenge siden Texaco Tanker bragte bilder av dir. Sundby bak et stort skrivebord, og omtale av Texaco's virksomhet i Norge, som også den gang fylte 50 år. Etter det ble vi lesset ned av kalendre med ny Texaco-reklame for hver måned, som inngående fortalte om etablering og virksomhet opp gjennom tidene.

Rett skal være rett; rederiet tok feiringen litt på forskudd, men kan altså nå virkelig feire seg selv. Og man er saktens i et jubilerende år, for uansett hvor man vender blikket, er det noen eller noe som skal feires. Vår avholdte Kong Olav V holder på fortsatt, og må da vel ha satt verdensrekord i utholdenhet hva jubileumsfeiring angår. Dronning Elisabeth II feiret for ikke så lenge siden også sitt jubileum, hun har faktisk gått så langt at det ble mannfolkbesøk på hennes høyst kongelige soveværelse; ifølge massemedia skal intrengeren faktisk være servert både røyk og drikke. Som om dette ikke er nok i et jubileumsår, har rederiorganets redaktør Evy gått hen og lovet oss alle et jubileumsnummer; ikke godt å vite hvordan dette skal ende.

Men feiringen er ikke lett å gjennomføre; det som så avgjort burde være en jubileumsrus ser ut til å falle i fisk, så lenge vårt kjære moderlands flaskebank sliter med streik blant sine ansatte; istedet går det i retning av jubileumsbrus, som fortsatt kan la seg arrangere.

La meg forlate dette for mange delikate emne ved å si at ingen bør føle seg støtt; for de som vil feire alternativt, finnes fortsatt "Olsendriver" og Merlino (rød og hvit), Donald-brus og Ingefærøl. Ombord i båtene har jeg følelsen av hvordan vår feiring vil arte seg; sannsynligvis stekt oksefilet (helstekt), med champignons og isvann (fra egen kilde). Deretter kanskje kaffe, ledsaget av tørr kjeks av engelsk, kjent merke. Og som et feiringens klimaks, en slitt film fra Velferden, med fire stopp underveis på grunn av skjøting. Joda, vi skal nok feire kjære venner, vær ikke redd for det.

Vi lever i en usikker tid, arbeidsplassene blir daglig færre, ikke minst til sjøs, hvor det ikke er langt fra krise i disse tider. Verdensflåten store skip ligger for det meste i opplag, og for oss som kanskje hele tiden har følt oss sikre ser det heller ikke lyst ut. I horisonten er skyene fortsatt mørke, og det ser ikke ut til at det finnes plass for en aldri så liten solstråle til å slippe igjennom; med den største medlidenhet med de som ikke dagelig kan gå til sitt arbeide, bør vi være takknemlige for at vi ikke selv er i samme situasjon.

For tiden føler jeg meg som en nomade; i løpet av seks måneder har jeg vært ombord i tre skip, mot tidligere to på ti år, ikke rart man føler seg som en hannhund i løpetiden. Og skal man først ha løpetid er vel mitt nåværende fartsmønster slett ikke å forakte, her i Østen var det man i sine yngre dager opptrådte vilt og hemningsløst, norsk tankegang tatt i betraktning, men akk, så godt det var dengang rykningene i trikotasjen alltid var der, nå er det bare tanken (Texaco Tanker) tilbake, og man feirer stille sitt eget lille 10-års jubileum, for siste gangen man satte foten på Østens gule jord.

Vår arbeidsgiver fyller år, og vi får være glade for at vi fortsatt holder hodet over vannet; la oss håpe på nye 50 år, en fruktbar drift, og en trygg arbeidsplass for oss alle.

Jubileumslimerick fra M/T «TEXACO BERGEN»

Av Rune Wallin

I jubileumsnummeret vil vi først gratulere,
og i den anledning vil nok flere kommentere
og summere opp
både nedgang og topp,
i tonnasje, drift og frakter m/mere.

Et jubileum er jo et merkeår,
så vil ikke prøve å strø salt i no' sår
om markedets svikt,
kostnader og slukt,
vi lar det bero til neste vår.

Når så denne tid etter nyttår kommer,
etter feiring som har kostet i dyre dommer,
kan situasjonen være snudd,
etter kulde og sludd,
kanskje går vi imot en økonomisk sommer?

Vel, i rekken av gratulanter vi føyer oss inn,
med håp og tro, optimistisk sinn,
og 50 år til,
vi kan hvis vi vil,
og parolen er klar nok den: "Sats nok og vinn!"

Melkespannkasting

St. Dagros Orden

Melkespannkasting - en ny gren innen sjømannsidretten er kommet for å bli, i alle fall i Amsterdam.

Melkespannkastingens pionér innen sjømannsidretten, stuert Bjørn Grimstad ble forleden hedret med St. Dagros ordenen. For tiden er han stuert på "TEXACO SKANDINAVIA" som hadde 26 dagers verkstedopphold i Amsterdam i vår. Velferden benyttet anledningen til å lage rekefest ved overrekkelsen og stasjonslederen i Amsterdam, Per Steene, hadde laget rim for anledningen:

Melken i spannet er til å drikke, spannet bruker vi ikke lenger til emballasje.

Det kaster vi langt med sterke armer, rekorder ramler. Vi får pokaler - Nyeste nytt på idrettsfronten Melkespanntevling historien er sann - bare spør Per og Eli i Amsterdam.



Eli Farstad viser fram St. Dagros ordenen.

Melkespanntevlingen i Amsterdam begynner 1. oktober og slutter 1. mai. Reglene er enkle. Fra et gitt punkt kastes et 50 liter aluminiumsspann, i fri stil, så langt som mulig. Lagkonkurransen er antall deltagere dividert med antall mann ombord. 100% deltagelse gir tallet 1. Står 2 eller flere skip likt vinner det skipet som sammenlagt har de 3 lengste kastene. Forrige sesong ble Vermund Holtan fra "NORNEWS" best individuelt med et kast på 16,8 m. Dag Jakobsen, "NORSK BARDE" kom på annen plass med 16,6 og Arne Storli fra "TEXACO BELGIUM" ble nr. 3 med 15,6. Beste kvinne ble Guri Cruchom fra "HØEGH RIDER" med et kast på 7,8 m og Helene Lægreid fra "TEXACO BELGIUM" ble nr. 2 med 7,2 m. Grethe Slind fra "TRANS BALTIC" tok tredjeplassen med 7 m. Beste skip ble "TRANS BALTIC" med 36,9 som sum av 3 lengste kast med 100% deltagelse.

JUBILANTER

35 år	Ass.Direktør B. R. Halvorsen Sekretær Erik Hornfelt	4. august 20. august
25 år	Maskinsjef Torkel Strandelid Kaptein Idar Bakke	1. april 18. juni
20 år	Kaptein Otto Brath Kaptein Jonas Holt Overstyrmann Einar Søbstad	1. juni 1. juni 1. august
15 år	Overstyrmann Willy A. Paulsen Kaptein Helge Hansen Radiooffiser Per L. Gulbrandsen Maskinsjef Rasmus Pedersen	19. juni 1. juli 19. juli 25. september
10 år	Maskinsjef Sverre Simonsen Kaptein John Brox Overstyrmann Norodd Sandvik Matros Mustafa Karaman 1.maskinist Dagfinn Haugen	21. april 1. juni 2. juni 26. juni 20. oktober



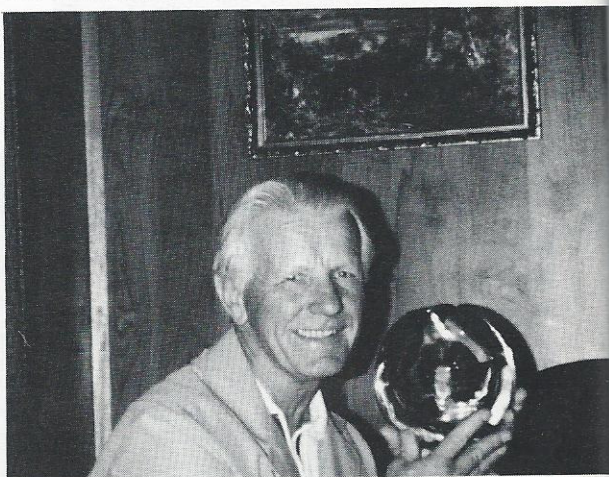
VI GRATULERER

Kåre Oddvar Steinbru med beste resultat fra maskinsjefskolen 1981/82. Han seiler nå som 1. maskinist på M/T "TEXACO NORGE".

Her overrekkes premien av Direktør B. R. Halvorsen.



Vi GRATULERER 1. styrmann Leonard Asp for nesten 10 år ombord på M/T "TEXACO OSLO". 1. styrmann Asp mønstret på "TEXACO OSLO" 1.12.72 og mønstret av for godt 19.6.82.



Kaptein Meisland overrakte krystallvase på vegne av offiserer og mannskap ombord på M/T "TEXACO OSLO".

1. styrmann Asp mønstret på "TEXACO BRITANNIA" 14.6.69 og var også innom "TEXACO SKANDINAVIA" en periode før han kom ombord på "TEXACO OSLO".



Herr og fru Asp og Kaptein Meisland

Vi GRATULERER FØLGENDE ombord i M/T "TEXACO BALTIC" med båtførerbevis:

Aspirant	Trond Nodeland
2. maskinist	Gunnar Aas
Telegrafist	Line Gunn Støa
Repartør	Jens A. Isaksen
Smører	Hjalmar Jacobsen
Elektriker	Steen Møller

Løsning på oppgaven i nr. 2/82

Det tilsynelatende uløselige problemet skyldes ganske enkelt at vi blander sammen to begreper som ikke har noe med hverandre å gjøre.

Bonden har fått	kr 25,-
Gårdsgutten har tatt	kr 2,-
Gutten har fått igjen	kr 3,-
Ialt	<u>kr 30,-</u>

Vi gratulerer Jostein Gjerde med premien for riktig løsning.



IN MEMORIAM

YNGVAR KONNESTAD

En av våre trofaste medarbeidere, Kaptein Yngvar Konnestad, døde 3. mai etter en tids sykdom, 59 år gammel.

Kaptein Konnestad tjenestegjorde ute under hele krigen i andre rederier og kom til TEXACO, NORWAY A/S i 1948 som 2. styrmann på M/T"EL CARIBE". Han var en meget dyktig tankmann og ble raskt forfremmet til 1. styrmann og senere overstyrmann. Fra 1963 seilte han som kaptein og førte en rekke av rederiets skip.

Kaptein Konnestad var en pliktoppfyllende skipsoffiser som ble meget avholdt av alle ombord, og han vil bli savnet av medarbeidere på sjø og land.

Som den første i Handelsflåten ble Kaptein Konnestad i oktober måned tildelt Norges Rederforbunds gullmedalje Post Mortem. Vi beklager at han ikke fikk oppleve å motta dette hederstegn som han hadde vel fortjent.

VI LYSER FRED OVER HANS MINNE.

JOHAN GUSTAV HEDBERG

Den 17. mars i år avgikk maskinsjef Johan Gustav Hedberg ved døden, 73 år gammel.

Hedberg kom til Texaco første gang i 1947 som 2. maskinist ombord i M/T"SOLITAIRE" og hørte således til den utvalgte gruppe av Texaco-seilere som fikk tjenestegjøre på dette litt spesielle skip.

Fra 1951-1958 arbeidet Hedberg i Bahrain for Caltex, men kom tilbake til Texaco og ble forfremmet til maskinsjef i 1959. Han seilte som sådan frem til 1973 da han gikk iland for å nyte pensjonisttilværelsen i Arendal.

Maskinsjef Hedberg var en mann med stor interesse for arbeidet. Han var alltid beredt til å hjelpe i enhver situasjon og hadde et meget godt forhold til sine medarbeidere både ombord og iland.

VI LYSER FRED MED HANS MINNE.

G. Langfeldt



HAAKON THUNE

Vår alles venn inspektør Haakon Thune avgikk ved døden 14.9.82.

Han gikk stille og rolig bort i sitt hjem i Korsvollbakken 9, hvor hans familie hadde skjettet godt om ham helt til hans siste dag.

Han var klar i hodet, som alltid, helt til siste stund og merkelig nok hadde han sin detaljerte hukommelse intakt tross sin alvorlige sykdom. Han husket like godt detaljer fra Deutsche Werft i tredveårene som fra artikler han hadde lest i tekniske ukeblad i siste uke.

For oss ble det til å lytte, vi kunne nemlig ikke delta i noen diskusjon fra Deutsche Werft anno 1933 -for da var vi bare barna og lang fra ansatt i Texaco.

Det bringer meg til å innrømme at å skrive en minneartikkel om Haakon Thune over et par spalter i Texaco Tanker vil være som å skrive Texacos 50 års historie på samme spalteplass.

Haakon Thune ble født den 19/1-1899 og var fra fødsel gjennom sitt liv en Oslo-gutt. Han gikk sin læretid på Nyland, tok maskinistskolen i Oslo og ble ansatt i Texaco den 23/6-1933 som l.maskinist på M/T "SOUTH AMERICA". Allerede 1 år senere finner vi ham som maskinsjef, da på M/T "SOLITAIRE". I årene som fulgte tjenestegjorde Haakon Thune som maskinsjef på forskjellige av våre skip, inntil han i juni 1938 ble nybyggningsinspektør for de skip vi hadde i kontrakt ved Deutsche Werft, nemlig "Germania", "Britannia", "Gallia", "Italia", "Skandinavia", "Nueva Andalucia", "North America" og "America". Disse skipene ble stort sett levert før krigen.

Etter krigen ble han arbeid utelukkende viet nybygg og reparasjoner og da inspektør Larsen trakk seg tilbake i mars 1960 overtok Haakon Thune stillingen som vår tekniske sjef.

Våre forgjengere visste å ta vare på de kvalitetene som bodde i Haakon Thune og han ble stadig utfordret til nye oppgaver, hans sans for mulighetene var store og hans blyant var med ham i disse fantasiene. Ja, hvor mange verkstedinspektører har vel spisset sine ører og øyne når Haakon Thune spisset sin blyant.

Haakon Thune var et naturbarn, vokst opp i trange kår ved porten av Maridalen og Maridalsvannet. Han elsket dette stedet hele sitt liv og uttallige er de gjedder han har fått på kroken der oppe. Hans øvrige livsinteresser

besto av sin familie og skip i alle varianter, - seil, damp eller motor var uvesentlig bare de kunne pløye bøljan blå på den mest effektive måte. Det sies at han mislikte en hver litteratur som ikke omhandlet skip og særlig da den tekniske side og det fortelles at selv på de mest intime steder leste Haakon Thune tekniske ukeblader

Hans skutemalierier er viden kjent og henger i USA, i Tyskland og hos de fleste av hans venner her i landet og rundt om verden forøvrig. De er en pryd der de henger og et godt minne om mennesket Haakon Thune.

Etter sin aktive innsats i TEXACO NORWAY A/S levde han i sitt barndomshjem i Korsvollbakken, hvor han aldri ble arbeidsløs. Han dyrket poteter og frukt, malte skutebilder og bygde skutemodeller.

Han følte skipsfarten på pulsen helt til siste slutt, han var hyppig gjest i maskinistforeningen og i sjømannsforeningen, samt en hyggelig gjest å få på vårt kontor.

Han var en pussig type Haakon Thune, som han sa "fremtidens skipssjef vil selvfølgelig være utdannet som maskinsjef, for hva skulle vel disse skippera gjort uten hestekrefter".

Dette var noen få ord om Haakon Thune som selv var en kar av få ord, men rik i handling.

Hans grav er på Grefsen kirke i Oslo.

Vi minnes Haakon Thune med takknemlighet og i all ærbødighet

LYSER VI FRED OVER HANS MINNE

J. C. Jenssen

KURS

45

<u>BRANNVERNKURS - Stavanger</u>		
Matros	Johannesen, Arild B.	06.12.-10.12.82
<u>HAVARIKURS - Stavanger</u>		
Matros	Johannesen, Arild B.	29.11.-03.12.82
Arbeidsleder	Olsen, Per	29.11.-03.12.82
<u>SVEISEKURS - Unitor</u>		
Motormann	Hølberg, Tor	
<u>MALINGKURS - International, Bergen</u>		
Overstyrmann	Mørkesdal, Roald	21.10.-22.10.82
"	Rafaelsen, Idar	21.10.-22.10.82
"	Sagebakken, Terje	21.10.-22.10.82
<u>SULZER-KURS - Winterthur</u>		
Maskinsjef	Tørum, Bjørn	25.10.-05.11.82
<u>DATA-BRIDGE OPR. - Horten</u>		
Overstyrmann	Baade, Jarle	30.08.-02.09.82
<u>DATA-BRIDGE SERVICE - Horten</u>		
1. styrmann	Jensen, Vidar	21.06.-02.07.82
Elektriker	Simonsen, Geir	21.06.-02.07.82
<u>MASKINSIMULATOR - La Guardia</u>		
Maskinsjef	Engeli, Gunnar	26.04.-30.04.82
"	Tørum, Bjørn	04.10.-08.10.82
"	Svanes, Bjarne	29.11.-03.12.82
<u>FRANK MOHN - Bergen</u>		
2. maskinist	Fredriksen, Svein	08.09.-09.09.82
<u>RADIOSERVICE - STI - Oslo</u>		
Radiooffiser	Gulbrandsen, Per Lasse	30.08.-10.09.82 (Del I)
"	Gulbrandsen, Per Lasse	29.11.-10.12.82 (Del II)
"	Kjæraas, Lisbeth	29.11.-10.12.82 (Del II)
"	Støa, Gunn Line	18.10.-29.10.82 (Del I)
<u>SAT.COMM - Rederiet v/Nornav 16-17.9.82</u>		
Overstyrmann	Baade, Jarle	
"	Søbstad, Einar	
Radiooffiser	Behrens, Per	
"	Heine, Unni	
"	Støa, Gunn Line	
"	Åndheim, Tone	
<u>ØKONOMISK DRIFT AV MOTORSKIP - Trondheim</u>		
1. maskinist	Bjeren, Terje P.	15.11.-19.11.82
"	Steinbru, Kåre	15.11.-19.11.82
<u>SPM-KURS - Oslo</u>		
1. maskinist	Baastad, Steinar	16.09.82
<u>AUTRONICA - Trondheim</u>		
2. maskinist	Helle, Olav	05.09.-09.09.82

BÅTENES POSISJONER

T/T "TEXACO AMSTERDAM"

Som nevnt i siste nummer av Texaco Tanker ble det nødvendig å legge opp "TEXACO AMSTERDAM", og den 17. juni var skipet vel fortøyd i Johore River, Malaysia sammen med tre andre større Texaco tankere.

Noen bestemmelse om hva som skal skje med skipet er ennå ikke tatt, men det synes dessverre mest realistisk å regne med salg til opphugging i løpet av noen måneder.

M/T "TEXACO BALTIC"

I Østenfart med lastning i Bahrain vanligvis for Singapore og Bangkok, med Sriracha eller Sattahip. I august ble det lastet fra "Texaco Rochester" utenfor Singapore og i Singapore med lossing i Djakarta. Først i november igjen i Bahrain for last til Singapore - men hvor ferden går i julen får fremtiden vise.

T/T "TEXACO BELGIUM"

forlot vi sist på Trinidad i midten av juni. Da startet en reise for San Juan - Guayanilla og Kingston med retur Trinidad. Den 26.6. er hun i New Orleans og Port Arthur deretter, for så å nå Trinidad i begynnelsen av juli - for å klargjøre seg for Europafart med ankomst Las Palmas 21.7. og Terneuzen og Rotterdam i slutten av juli måned. En liten endring i cruisefarten ble det nok da en tur til Pembroke for last ble ordnet - men det ble penger av det og lasten gikk til Portland Maine og New York. Vi er nå fremme i slutten av august hvor også havene New Orleans og Port Arthur blir besøkt. I begynnelsen av september starter en ny reise mot Europa og et anløp av Guayanilla 10.9. ble ikke det helt store da hun gikk på grunn. Ingen store skader skjedde og grunnen til at hun gikk på grunn er en dårlig blanding av kart og vær, men grunnen hun berørte var ikke så kompleks - løs mudder. Skader kun minimalt. Sjøforklaring og alt som hører med ble holdt i Rotterdam i slutten av september og når dette skrives går "TEXACO BELGIUM" i Nordsjøcruise, med anløp av Brofjorden og helt opp til Ørnskjoldsvik. Noe endret mønster får man si.

M/T "TEXACO BERGEN"

I juni, juli og august var skipet i "tradisjonell" fart med anløp av havner i Sverige, Danmark, Holland og England.

Under et to-dagers opphold ved Fredrikshavn Værft i siste uke av august ble den bestilte dekkskran montert og de gamle bommer med poster gikk på skraphaugen.

Så ble det en radikal forandring i fartsmønstret. Fra Hamburg første uke av september gikk turen "over dammen" med en last fyringsolje til Freeport, Bahrain. Den turen var sikkert hyggelig avveksling, men det var vel ingen ombord som hadde ønsket å fortsette i fart på Caribbean og Sentral-Amerika. Slik ble det imidlertid. Etter noen ventedøgn på Trinidad i siste uke av september, gikk turen til Punta Cardon, Venezuela med lossing i Puerto Cortes, Honduras. Deretter lastet skipet i Coatzacoalcos, Mexico for Las Minas, Panama og når dette skrives ligger skipet til ankers ved Aruba og avventer ordre om lossehavn for en råoljelast som ble tatt ombord i Balao, Ecuador.

M/T "TEXACO BOGOTA"

forlot AMSTERDAMSE DROOGDOK 22/6 etter å ha passert Special Survey nr. 5 og klar til 4-5 nye år. Spenningen var stor om det skulle gå rake veien tilbake til Carribean, men det ble lasting Antwerpen for Brunsbuttel og deretter Brofjorden for Southampton og Amsterdam for Pembroke. Etter dette har skipet til nå vært godt beskjeftegt i omtrent samme fartsmønster. Med sin størrelse og fleksibilitet ser det ut til at skipet passer bra inn i det skipningsmønster som f.t. er mest utpreget i Nord-Europa med et flertall av laster på ca. 20.000 tonn. Hvorvidt dette vil vare vinteren over, er det vanskelig å si. Skipet forlot Pembroke etter utlosset 28/10-82 med ordre for 3 reiser Rotterdam - Pembroke. Første lasting foregikk 30/10-1/11 og ankomst Pembroke satt til 2/11.

M/T "TEXACO NORGE"

I de siste måneder har "TEXACO NORGE" gått fullstendig over til å bli "Englandsbåt", eller mer korrekt sagt "Wales/England", og de samme havnene går igjen. Lasting i Pembroke - lossing i Themsen, for det meste Canvey Island med anløp av West Thurrock i mellom.

Et avbrekk ble det i oktober med et kvikt avvirket verkstedopphold ved Amsterdamse Droogdok. Etter vanlige reparasjoner, sandblåsing og maling av noen få tanker, samt installering av 2 nye losseturbiner, er skipet klar for en ny 2 års-periode. Pr. 3. november er "TEXACO NORGE" igjen i Canvey, og i resten av november blir det antagelig samme fartsmønster.

M/T "TEXACO OSLO"

Etter at skipet var beskjeftiget vesentlig i England i vår og tidlig sommer, gikk turen tilbake til Brofjorden i juni måned. Siden da har det vært lasting i Brofjorden hele sommeren gjennom og helt frem til nå. Lossehavner har vært svenske og danske fra Fredericia til Luleå. Det ble også noen turer til Oslo, som hyggelig for alle parter. Det ser ut til at skipet vil være fullt beskjeftiget fremover og det er ikke noe som tyder på noen forandring av fartsområde når dette skrives.

M/T "TEXACO SKANDINAVIA"

Siden siste nummer av Texaco Tanker har det ikke skjedd noen store forandringer i fartsmønsteret. Skipet seiler fortsatt på forskjellige havner i det Karibiske hav. Noe ventetid har det imidlertid vært, særlig på Trinidad.

I skrivende stund 4/11 ligger skipet i Pointe-a-Pierre. Skipet har ligget der siden 20/10 og ventet på ordre.

Ellers har "TEXACO SKANDINAVIA" fått installert ny kompressor for air condition midtskips. Anlegget akterut står nå for tur.

M/T "TEXACO STOCKHOLM"

Skipet har sin vane tro holdt seg i Nord Europa helt siden forrige nr. av Texaco Tanker. Fraktmarkedet har imidlertid lagt sin "dempende hånd" på aktiviteten. Det har blitt mye ankring og venting på last.

Etter endel turer på Englandsysten i juni, fulgte 4 turer på Brofjorden i juli.

I august fulgte turer Pembroke-Rotterdam samt 10 døgn ankring. I September og Oktober har heldigvis aktiviteten for "Texaco Stockholm" tatt seg noe opp. Fartsmønsteret har vært det samme. I skrivende stund er skipet på vei til Verolme verksted i Nederland, hvor det skal installeres spesialutstyr for smøreoljetesting. Skipet skal være testskip for nye Texaco produkter i en tid fremover.

Hvor ble de av?

Av L. Granlund

Vår lokale historiker L. Granlund vil her redgjøre for hva som skjedde med våre gamle skip. Granlund er en av Texaco Tankers fremste støttespillere. Det stoffet som han har gjemt på gjennom 30-40 år er nå en "historisk oase" for oss å berike oss i.

Vi takker Granlund for hans innsats med å finne frem til stoffet. Redaksjonen håper at vi også i tiden fremover vil kunne nyte godt av Granlunds historiske ekspertise.



M/T "TEXACO OSLO"

Etter at skipet var beskjeftiget vesentlig i England i vår og tidlig sommer, gikk turen tilbake til Brofjorden i juni måned. Siden da har det vært lasting i Brofjorden hele sommeren gjennom og helt frem til nå. Lossehavner har vært svenske og danske fra Fredericia til Luleå. Det ble også noen turer til Oslo, som hyggelig for alle parter. Det ser ut til at skipet vil være fullt beskjeftiget fremover og det er ikke noe som tyder på noen forandring av fartsområde når dette skrives.

M/T "TEXACO SKANDINAVIA"

Siden siste nummer av Texaco Tanker har det ikke skjedd noen store forandringer i fartsmonsteret. Skipet seiler fortsatt på forskjellige havner i det Karibiske hav. Noe ventetid har det imidlertid vært, særlig på Trinidad.

I skrivende stund 4/11 ligger skipet i Pointe-a-Pierre. Skipet har ligget der siden 20/10 og ventet på ordre.

Ellers har "TEXACO SKANDINAVIA" fått installert ny kompressor for air condition midtskips. Anlegget akterut står nå for tur.

M/T "TEXACO STOCKHOLM"

Skipet har sin vane tro holdt seg i Nord Europa helt siden forrige nr. av Texaco Tanker. Fraktmarkedet har imidlertid lagt sin "dempende hånd" på aktiviteten. Det har blitt mye ankring og venting på last.

Etter endel turer på Englandskysten i juni, fulgte 4 turer på Brofjorden i juli.

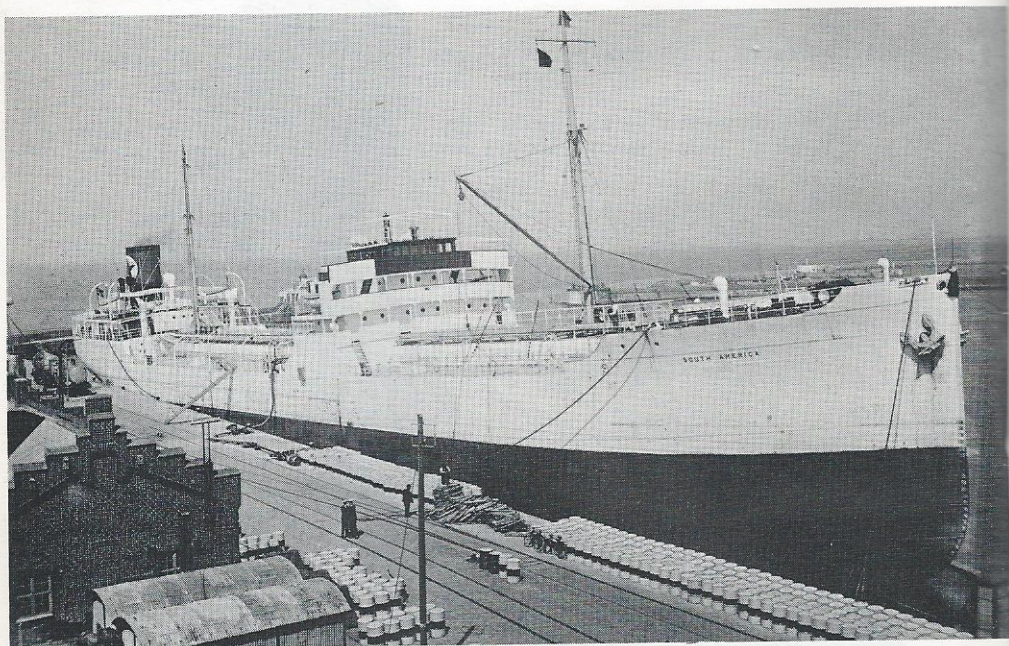
I august fulgte turer Pembroke-Rotterdam samt 10 døgn ankring. I September og Oktober har heldigvis aktiviteten for "Texaco Stockholm" tatt seg noe opp. Fartsmonsteret har vært det samme. I skrivende stund er skipet på vei til Verolme verksted i Nederland, hvor det skal installeres spesialutstyr for smøreoljetesting. Skipet skal være testskip for nye Texaco produkter i en tid fremover.

M/T "SOUTH AMERICA"

Bygget ved Nakskov Shibsværft, Danmark for rederiet Harboe Jensen, Oslo, ferdig 18.4.1931, fikk navnet "HENRIK AMLEN", men ble aldri overlevert rederiet. Lagt opp ved verkstedet og omdøpt til "BORNEO", og utbudt for salg. Kjøpt av Texaco, seilte fra Nakskov 20. januar 1933 bestemt for Port Arthur, Texas.

Dimensjoner: Lengde 400,3 engelske fot, bredde , dybde 32,2, 9640 dwt.

2 stk. 6 sylindre Burmeister & Wain hovedmotor på tilsammen 3200 IHP. Skipet var full-lastet med flybensin til England, torpedert i Nord-Atlanteren 6. april 1944, hele besetningen på 35 mann reddet, skipet totalhavareerte.



Kaptein Karsten Hallén og Kaptein Olav Solhøy er de eneste gjenlevende av rederiets folk som var med fra starten. Solhøy mønstret på "TEXACO SOUTH AMERICA" som matros. Hallén mønstret på som overstyrmann.

Det var hele 7 mann med Skipsførersertifikat ombord på "TEXACO SOUTH AMERICA". Dette forteller litt om arbeidssituasjonen med arbeidsløshet etc. i 30-årene.

Texaco Tanker kommer til å bringe mer stoff fra perioden rundt starten av rederiet. Intervju med de to ovennevnte "levende historiebøker" fra rederiets startepoke vil følge senere.



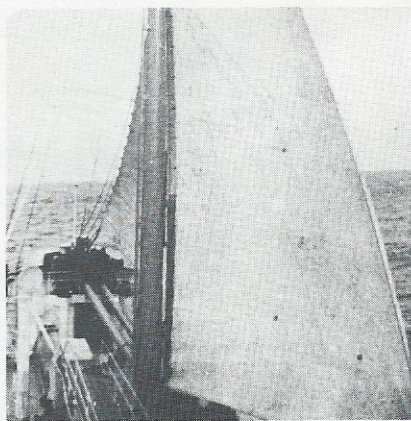
M/T "SOLITAIRE"

ble levert 3. april 1920 fra Texacos eget verksted i Bath, Main, U.S.A. og var et av de første vellykkede motortankskip, noe også navnet henspiller på. Innkjøpt til Norge og registrert 30. mai 1933. Seilte over til Nakskov, Danmark for der å bygges noe om for å tilfredstille norske forskrifter og for føring av smøreolje i tankene. Hadde seilt under amerikansk flagg.

På de lange transatlantiske reisene under norsk flagg forsket man noen år med en enkel seilføring for å bedre skipets fart som var 9 knop. Etter noen år ble seilføringen kuttet ut. Skipet kom, selv med endel transatlantiske reiser, uskadd gjennom krigen. Men årene trykket etter hvert. Skipet ble opplagt i Mobile, Alabama 6.9.48 - 5.2.49, lastet 4-5 dager senere i Port Arthur og losset siste last i Gøteborg 18-20.3., deretter opplegg i Sandefjord. Solgt til England for opphogging 1.5. 1950

Dimensjoner: Lengde 315,4 engelske fot, bredde 43,7, dybde 27,4, 4750 dwt.

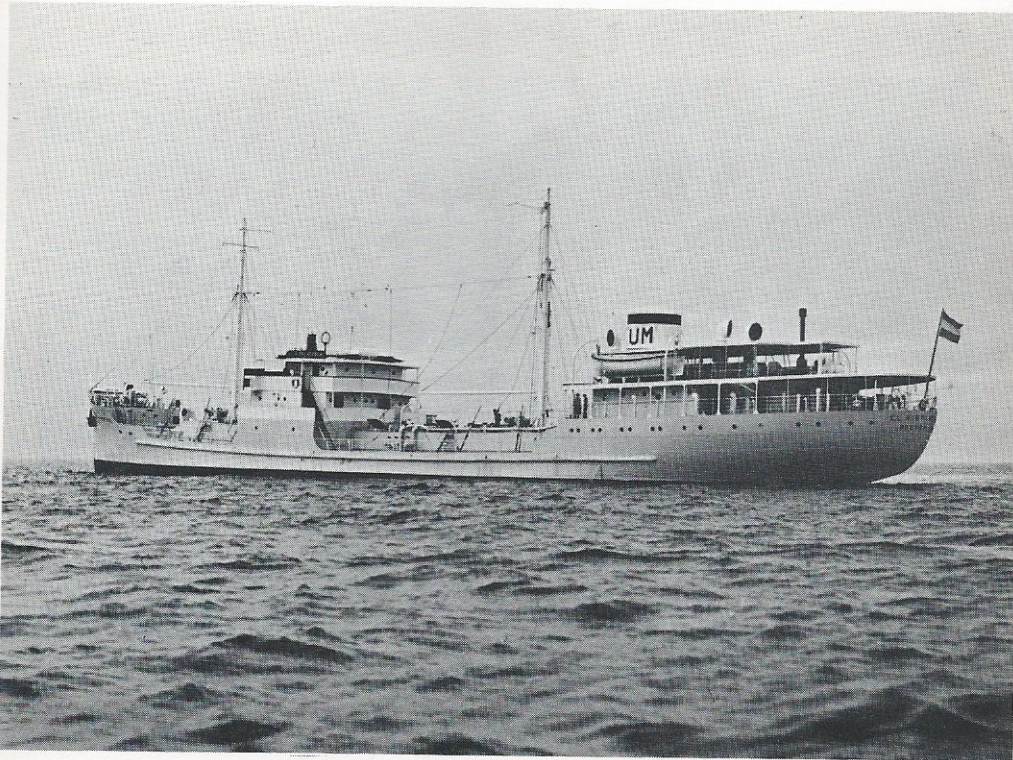
Maskineri: 2 stk. 6 sylindret McIntosh & Seymour dieselmotorer på tilsammen 1260 IHP.



M/T "EL RIO PLATENCE"

må også nevnes selv om skipet aldri har tilhørt rederiet. Rederiets folk var involvert med ettersyn og assistanse før, under og etter bygging ved verkstedet i Nakskov M/T "EL RIO PLATENCE" skulle seile i argentisk kystfart for rederiet Ultrancar i Buenos Aires, et selskap som Texaco hadde mye kontakt med. Skipet seilte fra Nakskov 11.12.34 ført av kaptein Georg Tellefsen bestemt for Port Arthur, her lastet man bensin for Buenos Aires. Under lossing her brøt det ut brann ombord, den eneste som var ombord var overstyrmann Arthur Olsen som slukket brannen.

Skipets dwt. var ca. 2600.



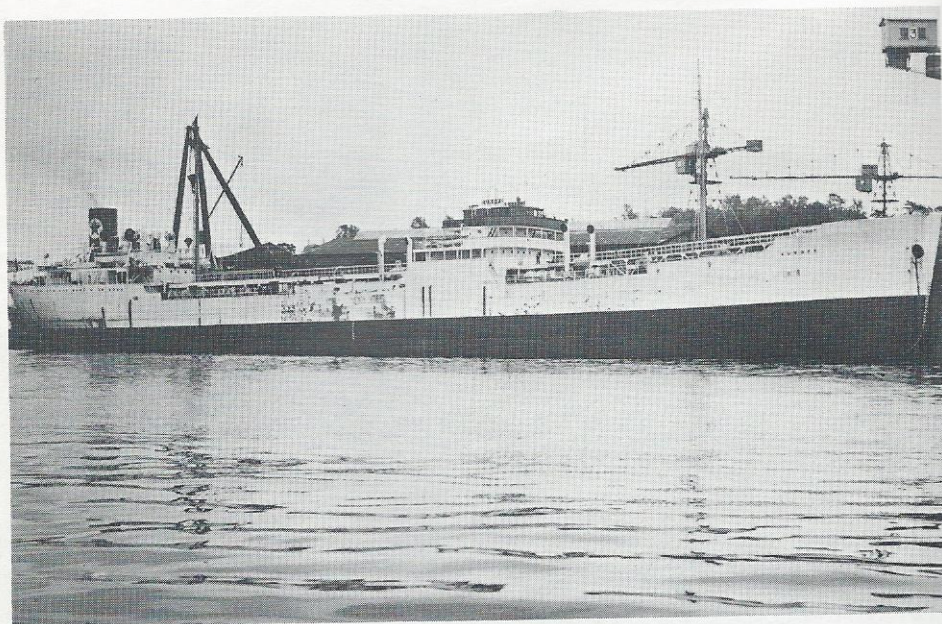
M/T "EUROPE"

Kjøpt under bygging ved Odense Staalskibsværft, Odense, Danmark, ferdig 30. november 1934, gikk til sjøs 11.12.34, seilte heldig i alle år. Under og etter krigen vesentlig i østenfart, i 1950 årene Vest-India, Vest-Afrika og Syd-Amerika fart. Lagt opp Sandefjord for salg 1954. Solgt til Salvesen's rederi, Kragerø.

27.11 seilte skipet fra Sandefjord nå under navnet "Alour" bestemt for Kieler Howaldswerke, Kiel for ombygging til malmskip. Solgt til argentinsk rederi. Nytt navn "Oremer". I 1969 kjøpte et hollandsk rederi skipet for videre fart. Videre skjebne ukjent.

Dimensjoner som tankskip: Lengde 465,0 engelske fot, bredde 62,0, dybde 34,3, 12835 dwt.

Hovedmotor: 1 stk. Burmeister & Wain dieselmotor på 3850 IHP.



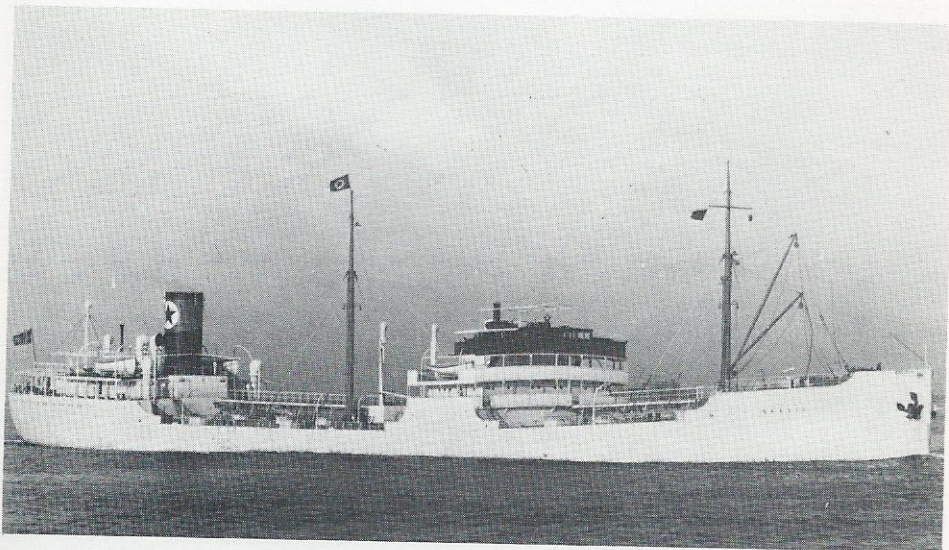
M/T "BRASIL"

var rederiets første skip som ble kontrahert for egen regning. Dette var ved Nakskov Skibsværft, Danmark. Skipet var ferdig 7. mai 1935 kursen lagt via New York for der å vise seg frem. Under krigen ble "BRASIL" meget benyttet som bunkringfartøy for krigsskip i rom sjø.

Årene tæret nok etterhvert. I 1951 solgte rederiet skipet til fordel for ny tonnasje. Rederiet Falkland Shipowners i London kjøpte skipet. Flaggsiftet skjedde 2.1.52 i Greenock, Skottland, nå omdøpt til "ANTARCTIC TANKER" under engelsk flagg. Et par år senere leste vi i avisen at skipet ble slept inn til Pireus, Hellas med maskinhavari.

Dimensjoner: Lengde 460,0 engelske fot, bredde 59,5, dybde 34,0, 12400 dwt.

Det var utstyrt med 2 stk. Burmeister & Wain hovedmotorer med tilsammen 4100 IHP.

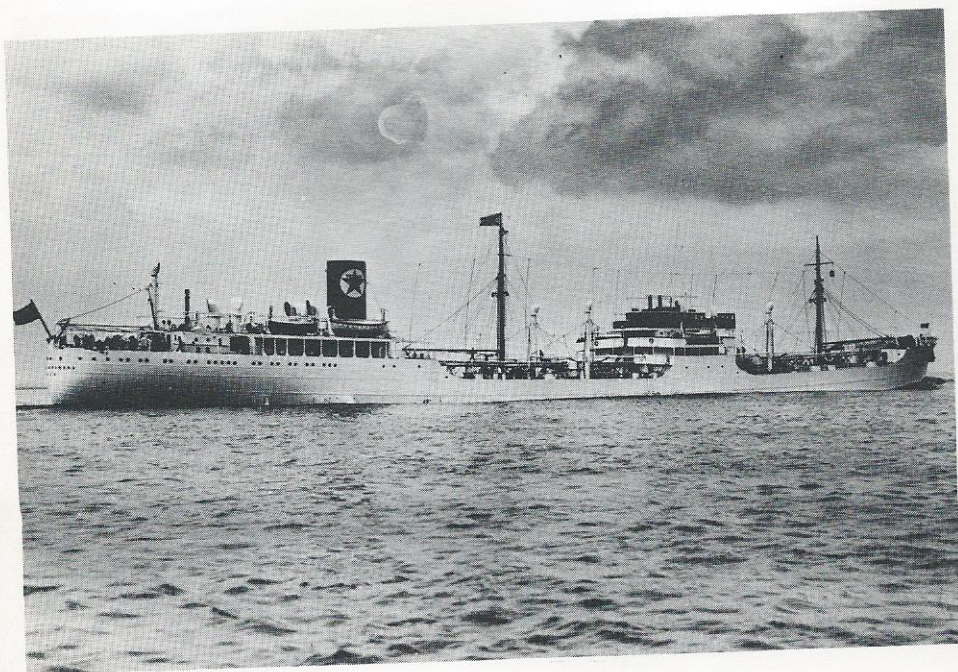


M/T "NUEVA GRANADA"

Rederiets første nybygg ved Deutsche Werft AG i Hamburg. Det ble ferdig 15.4.1937 og gikk straks inn i tjenesten som varte til 1952, solgt til Carl Olsen i Tankrederi, Arendal, kom til Framnæs Mek. Verksted, Sandefjord 16.2. for reparasjon og overlevert nye eiere 7.3. Omdøpt til M/T "BUCCIMUM". Videre solgt 1958 til Piraeus Shipping Co. Piraeus, gresk flagg, nytt navn M/T "PARNOSSOS". Siste reise ble fra Rotterdam i april 1961 til opphoggingsfirmaet i Yokosuka, Japan som så ble skipets siste havn.

Dimensjoner: Lengde 503,8 engelske fot, bredde 67,4, dybde 34,3, 14150 tons d.w.

Skipet var utstyrt med 2 stk. MAN hovedmotorer med tilsammen 5100 IHP.

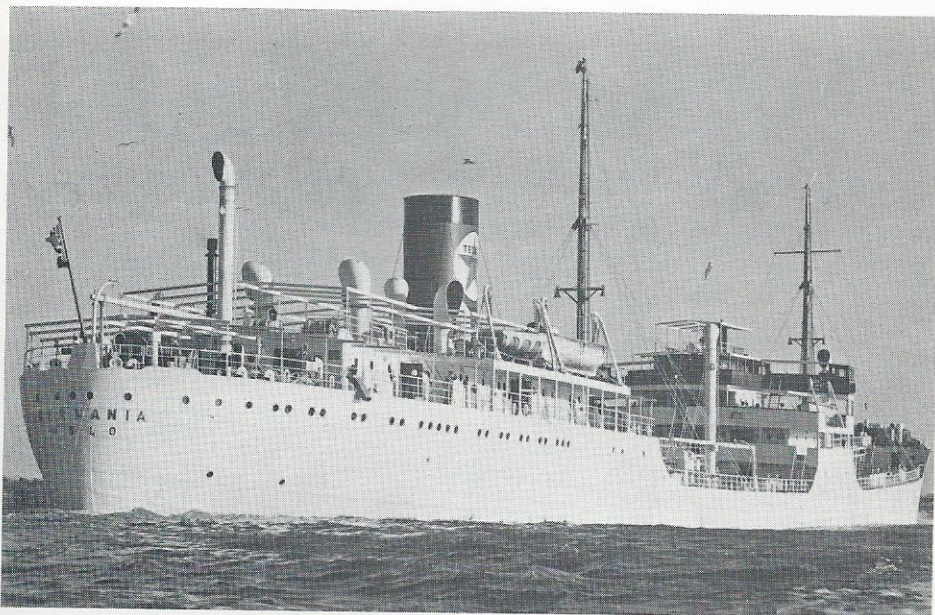


M/T "GERMANIA"

avgikk Deutsche Werft AG, Hamburg 31/1-1939. Ved krigsutbruddet 9. april 1940 omdøpt til M/T "INDIA". Krigsforlist. Følgende "sakset" fra Handels og Sjøfartstidene: Den 11. september senket raideren "MICHEL" sitt siste skip M/T "INDIA" eks "GERMANIA" av Oslo, utenfor Easter Island i Stillehavet. "MICHEL" gikk deretter tilbake til Japan, men natten mellom 17. og 18. oktober ble den selv senket av den amerikanske ubåt "TARPON" utenfor Yokohama. Man regner med at besetningsmedlemmer fra bla. "INDIA" var fanger ombord på "MICHEL" og gikk med da denne ble senket.

Dimensjoner: lengde 503,8 engelsk fot, bredde 67,4, dybde 34,3, 14250 dwt.

Skipet hadde 2 stk. MAN hovedmotorer, 8 cyl. hver som utviklet 5100 IHP.



M/T "ITALIA"

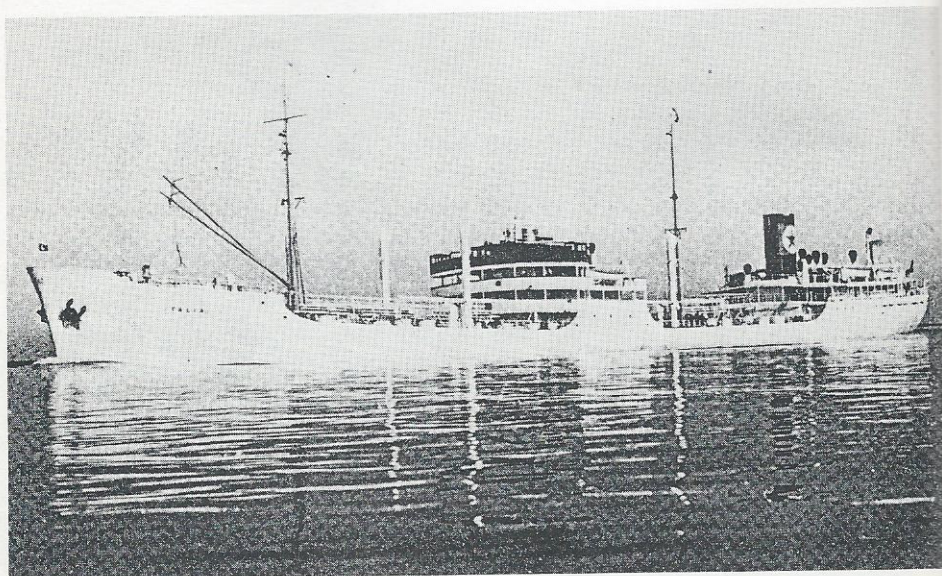
avgikk verksted Deutsche Werft A/G, Hamburg 31. juli 1939.

Dette prektige skip fikk dessverre en meget kort levetid.

Rett før midnatt den 14. juni 1940 ble skipet truffet av en torpedo, mens det var på en konvoy-reise fra Port Arthur til England. M/T "ITALIA" hadde en besetning på 35 mann, hvorav 16 mann ble reddet.

Skipet hadde følgende dimensjoner: Lengde 503,8 engelske fot, bredde 67,4, dybde 34,3.

Hovedmaskineri: 2 stk. enkeltvirkende MAN hovedmotorer, hver motor 8 sylindere som tilsammen utviklet 511 IHP.



M. V. "ITALIA"

M/T "BRITANNIA"

seilte fra Deutsche Werft AG, Hamburg 10/3-1939

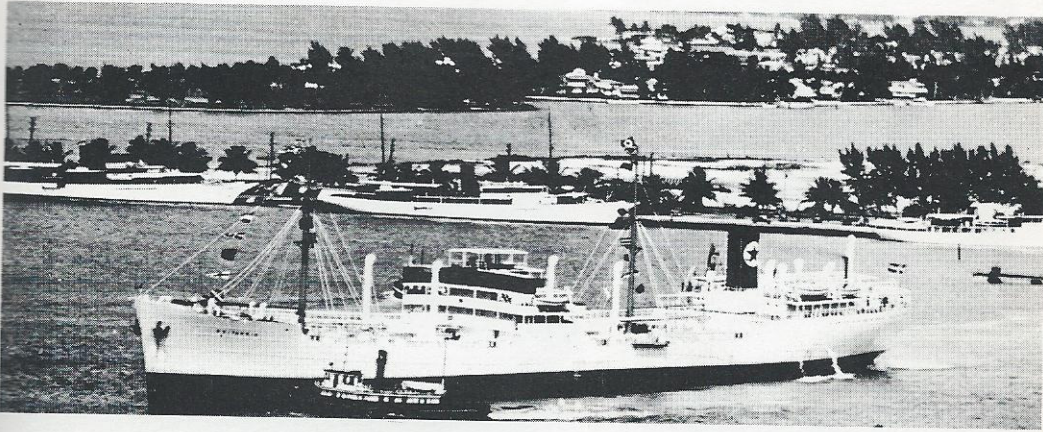
10/6-43 skipet på reise fra Durban til Abadan, ved innløpet til Den Arabiske Gulf ble skipet torpedert, torpedoen eksploderte ikke, skipet kom seg inn til Bandar Abbas, Iran, fortsatte så til Bombay etter at man hadde surret med wire og forsterket best mulig. Midlertidig reparasjon utført i Bombay, permanent reparasjon utført senere i USA under krigen.

1/2-44 på reise fra Abadan til Neapel, like ved utløpet av Den Arabiske Gulf reddet skipet 71 skib-brudne fra torpederte SS"ALBERT GALLATIN".

Skipet solgt 1950 til italiensk skipsreder, overlevert 23/5-50 og fikk navnet M/T"BARBARA", i 1956 igjen nytt navn M/T"SALINA" fortsatt italiensk flagg, opphogget antagelige i Bilbao. Spania 1966.

Dimensjoner: lengde 503,8 engelsk fot, bredde 67.4, dybde 34.3, 14250 dwt.

Maskineri: 2 stk. enkeltvirkende MAN hovedmotorer med 8 cyl. hver, som tilsammen utviklet 5100 IHP.



M/T "GALLIA"

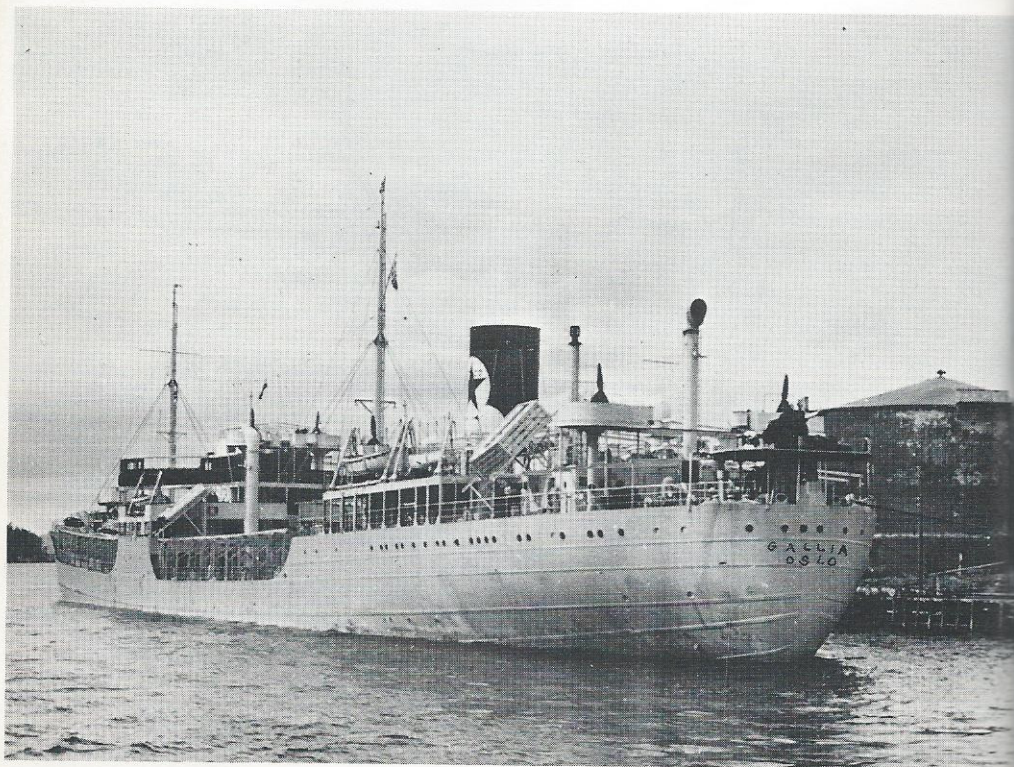
avgikk verkstedet Deutsche Werft A/G i Hamburg 20.6.39. Skipet seilte fra Port Arthur, Texas 22.1.1940 lastet med flybensin bestemt for Amsterdam. Skipet lå ved The Downs Den engelske kanal for kontrabandekontroll, ankret ved Ramsgate for undersøkelse. En mine traff skipet forut, i jettingkassen -tørrlasterommet. Ingen skadet, skipet reparerte i Amsterdam etter utlossing.

Utmerket krigsinnsats.

M/T "GALLIA" var på reise fra Bermuda til Halifax da skipet reddet skibbrudne i to livbåter fra torpederte S/S "OTHO", de skibbrudne hadde vært 22 døgn i livbåtene.

Dimensjoner: Lengde 503,8 engelske fot, bredde 67,4, dybde 34,3, 14250 dwt.

Skipet var utstyrt med 2 stk. enkeltvirkende MAN hovedmotorer, hver motor 8 sylindere som tilsammen utviklet 5100 IHP.





Kaptein Reidar Henriksen,
Kronprins Olav og Kong Haakon VII.



Motorskipet "GALLIA" minesprengt.



M/T "SKANDINAVIA"

Ferdigbygget 31/12-1939 gikk fra Deutsche Werft AG i Hamburg 5/1-40 via Kielerkanalen, hadde knapt med bunkers ombord, ankom Fagerstrand for bunkring, ank. Oslo 9/1. Avgang Oslo 20/1 via Kirkwall for kontrabandekontroll.

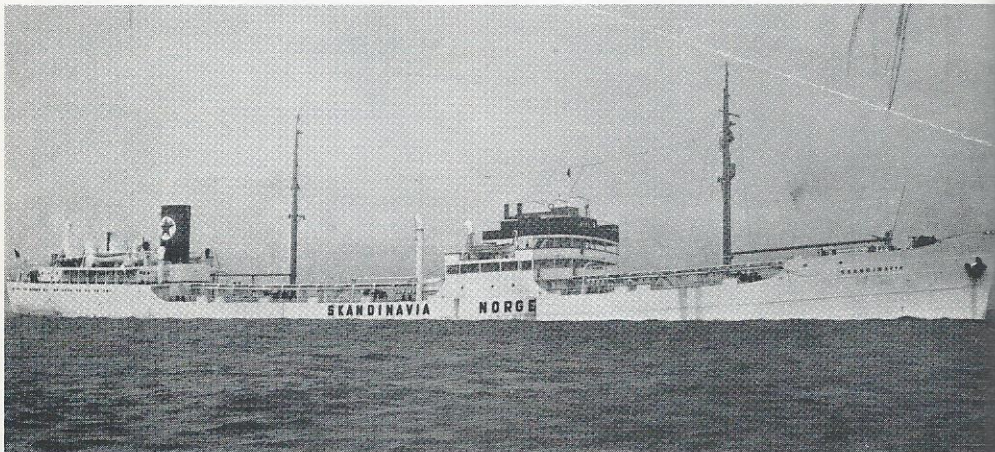
Såvidt vites var dette skip et av de aller første norske skip med enmannslugarer for hele besetningen.

Skipet var med på invasjonen og tilbake erobringen av Okinawa, hadde med drivstoff til tanks og lå forankret som flytende lager og pumpet drivstoff i land etter behov, alle lagertanker og oljeledninger i land var ødelagte.

Skipet kom med siste last fra Trinidad til anleggene i Canvey (Themsen) og Immingham (Hull) etter endt utlossing der 14/10-58 seilte skipet til Sandefjord for opplag, for salg. Ingen interessenter meldte seg og opphogging var eneste utvei. Taubåtene tok skipet på slep 22/6-60 til Norsk Skipsopphugning i Grimstad.

Dimensjoner: Lengde 503,8 engelsk fot, bredde 67,4, dybde 34,3.

Det hadde 2 stk. enkeltvirkende MAN hovedmotorer hver med 8 cyl, totalt 5100 IHP.

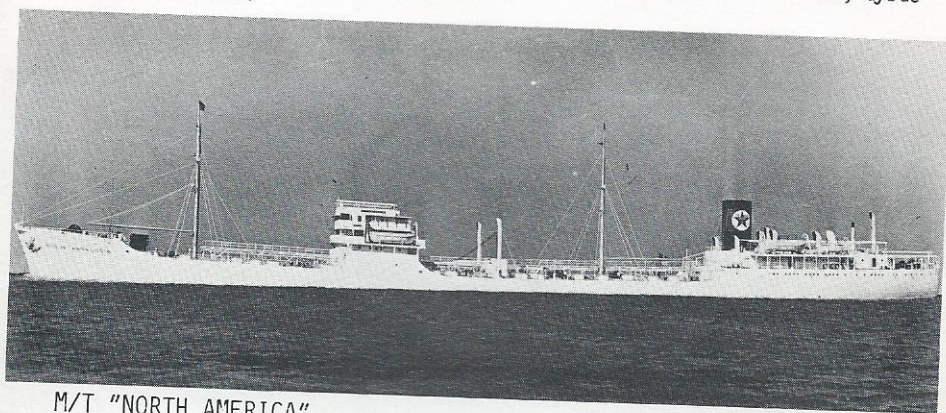


M/T "NUEVA ANDALUCIA"

avgikk Deutsche Werft 15/3-1940 via Kielerkanalen, meget begrenset kvantum av bunkers så skipet bunkret ved Fagerstrand 18/3. To døgn senere forlot skipet hovedstaden og seilte langs kysten, ved Tedje stakk det tilhavs og kom vel frem til New York 4/4.

28/3-42 var skipet uheldig, i dårlig vær med sterkt snødrev lå skipet sammen med andre allierte skip utenfor Halifax og ventet på eskorte fra konvoi over til UK. Det kom da beskjed om at tyske ubåter lå utenfor og ventet på konvoien og ordre ble gitt om å søke trygg havn snarest. "NUEVA ANDALUCIA" var da uheldig og kjørte på en grunne, brakk i 2, forskipet gikk tapt mens akterskipet ble reddet inn til Halifax. Ingen mennesker skadet ved forliset. Akterskipet slept til New York september 1942, maskineri, skrog etc. holdt ved like, i mars 1946 slept til Newport News Shipbuilding & Dry Dock, hvor nytt forskip var under bygging. Skipets andre prøvetur fant sted 27/2-47 og neste dag seilte skipet til Port Arthur. "NUEVA ANDALUCIA" seilte så heldig i årene videre. Ankom sin siste havn Grimstad 27/11-61, to døgn senere tok skipsopphoggerene fatt.

Dimensjoner (etter ombygging): lengde 505,8 engelsk fot, bredde 67.4, dybde 34,3, 14430 dwt.



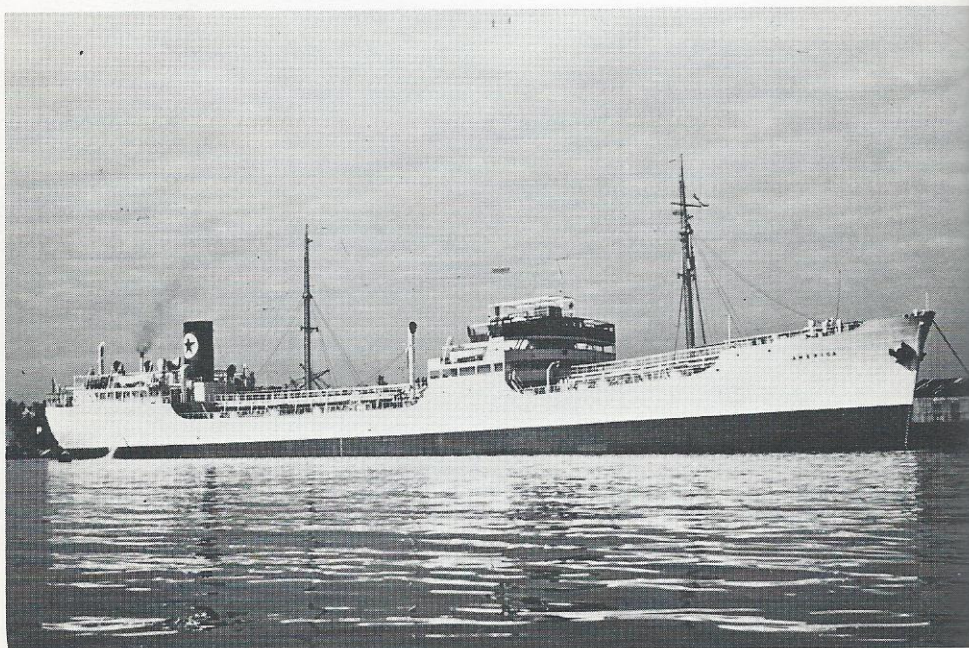
M/T "NORTH AMERICA"

søsterskip av begge forannevnte skip ved Deutsche Werft, var ferdig til avgang i slutten av juni 1940, var proforma overført til Texaco Panama for å seile under Panama flagg, nøytralt etter at Norge også var kommet med i krigen. Hele den norske besetning var klare for å tiltre, men skipet ble tatt som prise og foreløpig lagt opp i Gdynia. Snart etter satt i fart for Den tyske krigsmarine under navnet M/T "ENGLAND" ble benyttet som bunkringsskip for tyske krigsskip i rom sjø. I forbindelse med jakten på slagskipet "Bismarck" hadde engelsmennene tatt fatt på ettersøking av tyske tankskip som man visste opererte i Syd Atlanteren, nå regnet man med at også tyske ubåter ville komme til for assistanse. Den engelske krysseren "LONDON" og jageren "BRILLIANT" fikk i oppdrag å ordne opp. Flere tyske tankskip ble oppdaget og M/T "ENGLAND" ble da senket 6. juni 1941.

M/T "AMERICA"

var neste søsterskip til de foregående fra Deutsche Werft, skipet sjøsatt sommeren 1941, dette var også proforma solgt til Texaco Panama, men skipet ble liggende uferdig i Hamburg til krigens slutt, da byggingen ble gjenopptatt. Levert 30/9-46. Neste dag seilte skipet under amerikansk flagg fra Hamburg, påmalt Delaware som "home port". Dette på grunn av at stormaktene som vant krigen alle ønsket "AMERICA" som krigsbytte. Proforma kaptein ombord frem til Oslo var den amerikanske marineattasje i Paris Mr. Brewster. Skipet ankom Filipstad, Oslo 3/10 og seilte videre igjen 6/11, da under norsk flagg. Kom til Oslo 21/10-58 for salg, lagt opp ved Sjursøya, solgt til I/S Bulktransport (Torvald Klavness) Oslo for ombygging til malmskip. Omdøpt til M/S "MOFJELL" satt i fart juni 1960. Videre solgt til Panama mai 1965 omdøpt til M/S "SEVEN SUNS", neste år fortsatt under samme flagg, men igjen nytt navn M/S "BULK TRANSPORT". Skipet opphøget på Tawain 1969.

Dimensjoner: lengde 578,6 engelsk fot, bredde 74, dybde 39, 20200 dwt.



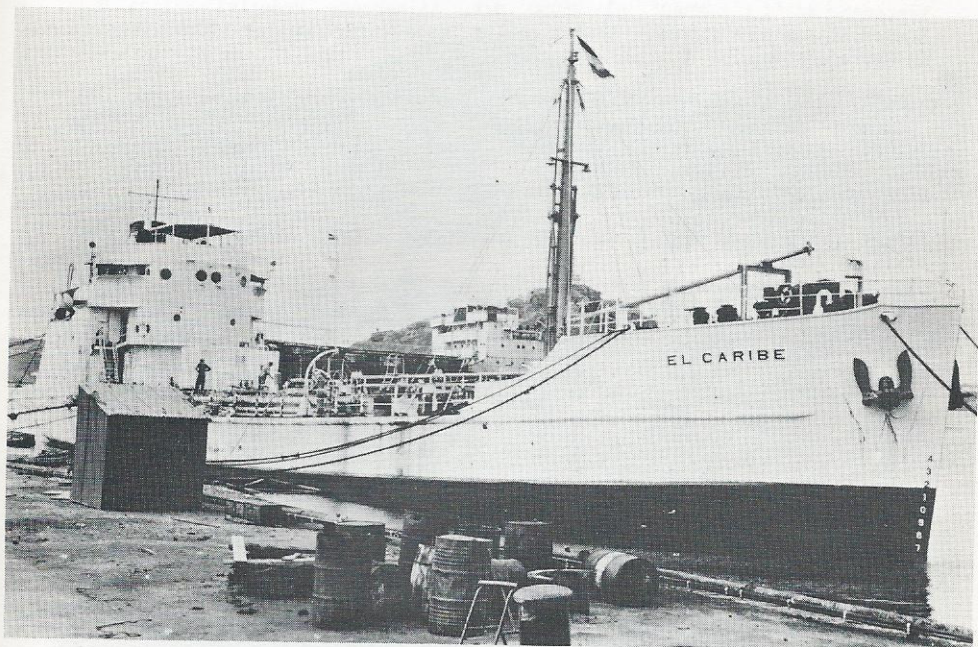
M/T "EL CARIBE"

første skip vi overtok etter krigen (med untagelse av M/T "AMERICA" som vi i grunnen ventet på under mesteparten av krigen). Bygget ved East Coast Shipyard Inc, Bayonne, N.Y. levert US Navy september 1944, innkjøpt av Texaco 1946 for West India fart. Overtatt av TEXACO NORWAY A/S på Trinidad 14/5-47 seilte i samme fart og med samme navn hele tiden i Texacos tjeneste. Lastet nesten bestandig på Curaco og anløp så og si alle de havner som er rundt på øyene der nede.

Solgt 27/8-52 overført til engelsk flagg men fortsatt West India fart for de nye eiere. Antagelig hogget opp 1956.

Dimensjoner: lengde 220 engelsk fot, bredde 37, dybde 14, 1435 dwt.

Hovedmotor: 1 stk. Superior 8 cylindret dieselmotor som utviklet 814 BHP



M/T "CHRISTOBAL"

bygget ved J.A.Jones & Co, Panama City, Florida, USA september 1945 for US Navy med navnet M/T "MANVEL". Innkjøpt av Texaco 15/1-48. Ombygget etter norske forskrifter da det var meningen at skipet skulle seile under norsk flagg. Skipet ble satt i fart under Panama flagg og under navnet "CHRISTOBAL" (i 1960 "TEXACO CHRISTOBAL"), bemannet med underordnet mannskap fra Panama, antagelig på grunn av at Texaco hadde etablert seg med raffineri og oljeindustri i Panama og ønsket der var vel så mange arbeidsplasser som mulig.

Dimensjoner: lengde 324 engelsk fot, bredde 48, dybde 21, 4147 dwt.

Skipet var utstyrt med 1 stk. Nordberg 6 cyl. dieselmotor som utviklet 1400 BHK.

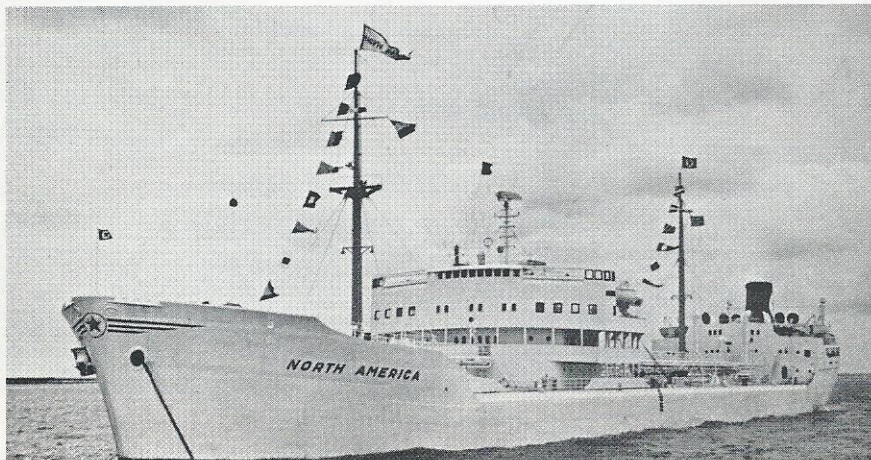
M/T "NORTH AMERICA"

bygget ved Kockums mek. Verksted, levert 12/6-52. Fra 1960 "TEXACO NORTH AMERICA". 24000 dwt. på den tiden var det få havner på USA's østkyst som kunne ta så store skip full lastet. Ved leveringen var det bare Oslo tankeren M/T "J.C.HAMBRO" på 26000 dwt. tilhørende rederiet Erling H. Samuelson som var større. Skipet seilte lenge i fart mellom Sidon Libanon og Philadelphia.

Solgt 1968 og overlevert 31/7 i Hamburg til skipsreder Colocotronix, Hellas nytt navn "HEROIC COLOCOTRONIS" seilte så under gresk flagg til opphogging i midten av 1970 årene.

Dimensjoner: lengde 606 engelsk fot, bredde 77, dybde 42, 23925 dwt.

Skipet var utstyrt med 1 stk. MAN hovedmotor 7 cyl, dobbeltvirkende som utviklet 7000 BHP.



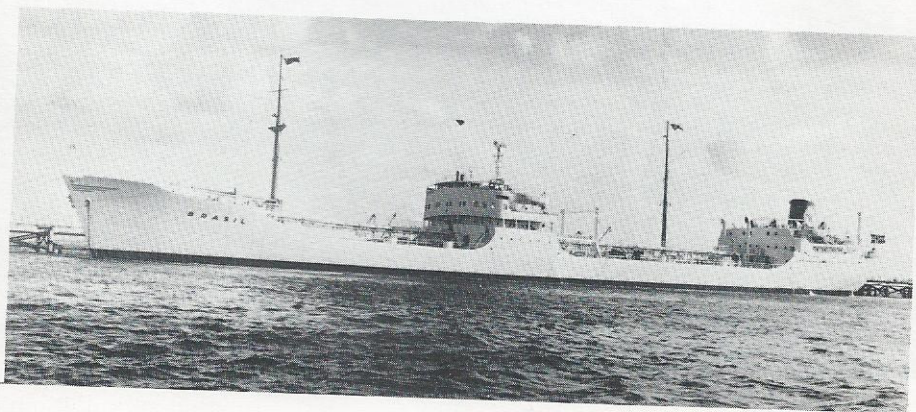
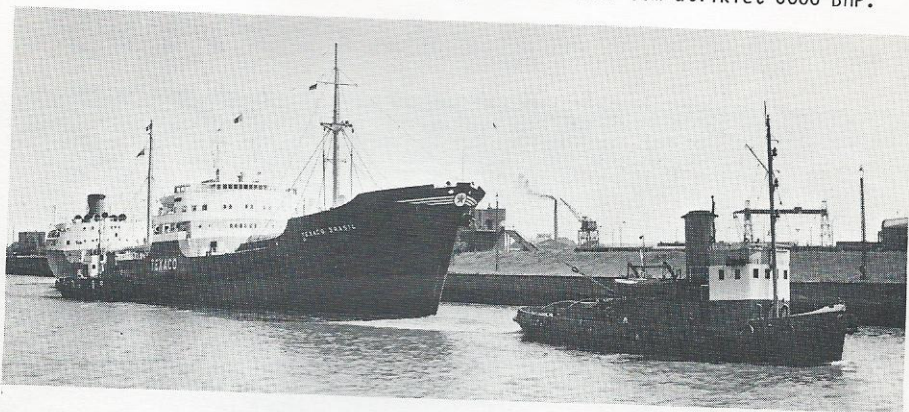
M/T "BRASIL"

bygget ved Kockums mek. Verksted AB i Malmø levert 29/8, 1952. (fra 1960 med navnet M/T "TEXACO BRASIL")

Seilte vesentlig med raffinerte produkter fra Trinidad til forskjellige brasilianske havner. Store rust-tøringer i tankseksjonene. Ny tankseksjon ble bygget ved Nord deutsche Lloyds verksted i Bremerhaven, skipet lå til reparasjon der fra 13/2 til 25/5 1961. 10 år senere 3/12 1971 ble skipet overdratt på Trinidad til nye eiere Texaco Panama Inc., fikk da navnet M/T "TEXACO VERAGUAS" da med italienske offiserer. Såvidt vites seilte da under Panamaflegg til slutten av 1970 årene.

Dimensjoner: lengde 533 engelsk fot, bredde 63, dybde 38, 15625 dwt.

Skipet var utstyrt med Kockums MAN 6 cyl. hovedmotor som utviklet 6000 BHP.



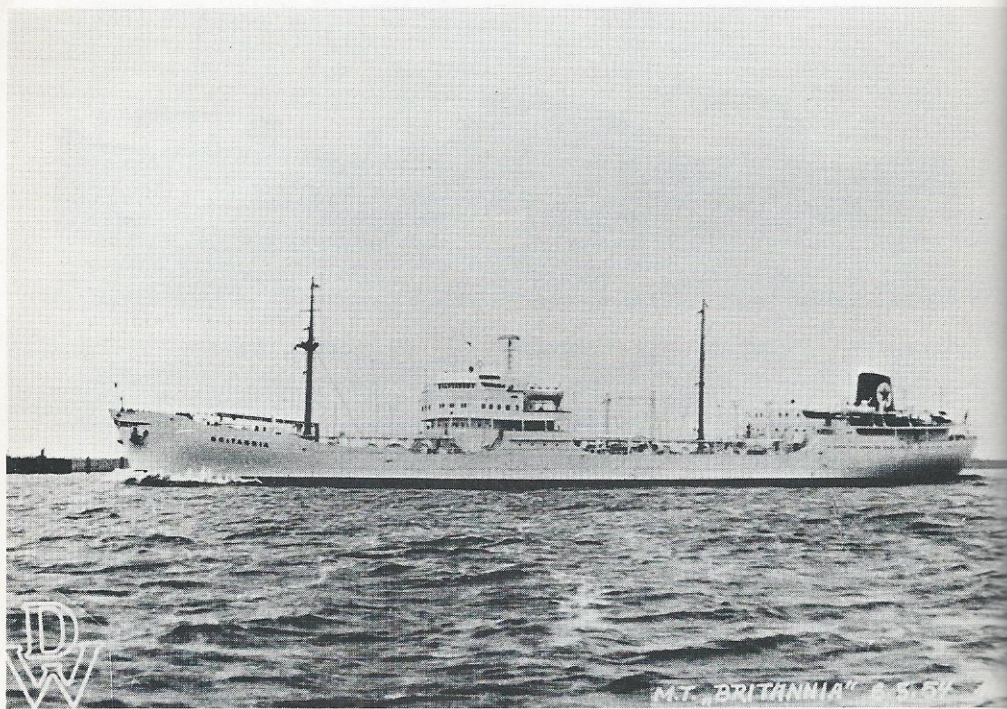
M/T "BRITANNIA"

bygget ved Deutsche Werft levert 6. mai 1954. I 1960 M/T"TEXACO BRITANNIA". Solgt 1975 til Busan, Syd Korea. Skipet som skulle hogges opp der nede, hadde endel bunkersolje som det var visse problemer med å få iland. T/T"TEXACO COLOMBIA" som lå ved rafineriet i Yosu og hadde behov for bunkers fikk denne lektret over fra M/T"BRITANNIA".

M/T"TEXACO BRITANNIA" ble slettet av det norske skipsregister 29/9-75 og opphoggingen startet 12/12-75.

Dimensjoner: lengde 578 engelsk fot, bredde 72, dybde 38, 18007 dwt.

Skipet var utstyrt med 1 stk. MAN 10cyl. diesel hovedmotor som utviklet 8870 HK.

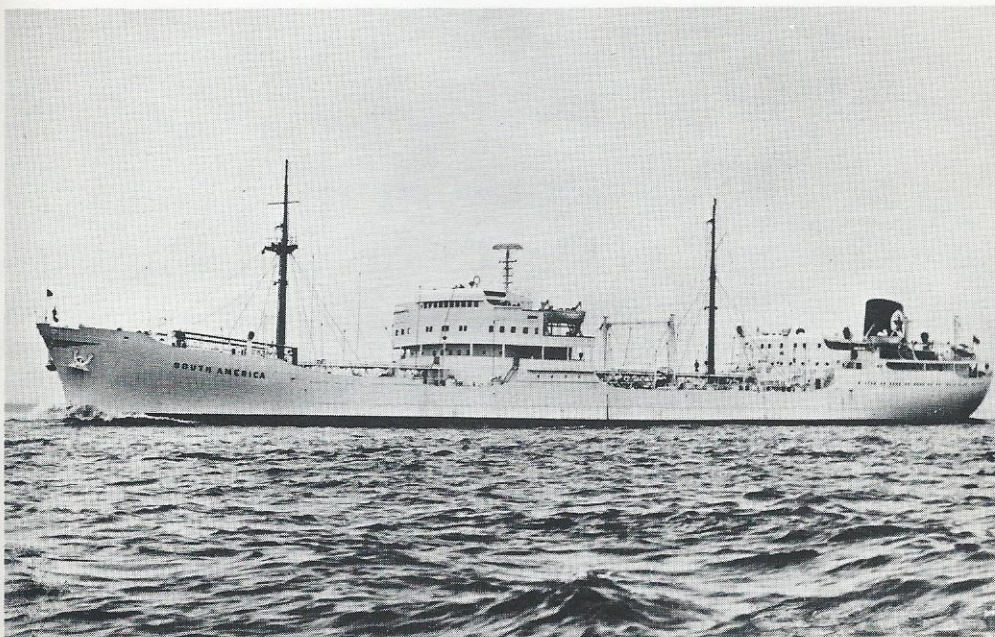


M/T "SOUTH AMERICA"

bygget ved Deutsche Werft levert 26/11-1955. Fra 1960 M/T "TEXACO SOUTH AMERICA" Skipet losset siste last i Botany Bay og Newcastle, Australia mars 1971. Seilte så til Singapore 6/4 foreløbig lagt opp ved verksted 25/4 i påvente av skipets videre skjebne. Avgikk 20/6 ankom ankerplass Osaka, Japan 30/6, meget begrodd skutebunn. Utbudt til salg. Solgt til Olympia Trading Company & Korea Tanker Co., beslektet med Caltex i Korea, 6/9-71. Fikk navnet "KOREA HOPE". Skipt var fortsatt i fart under koreansk flagg i første halvdel av 1980.

Dimensjoner: lengde 578 engelsk fot, bredde 72, dybde 39, 18026 dwt.

Skipet var utstyrt med 1 stk. 10 cyl. MAN dieselmotor som utviklet 8870 HK



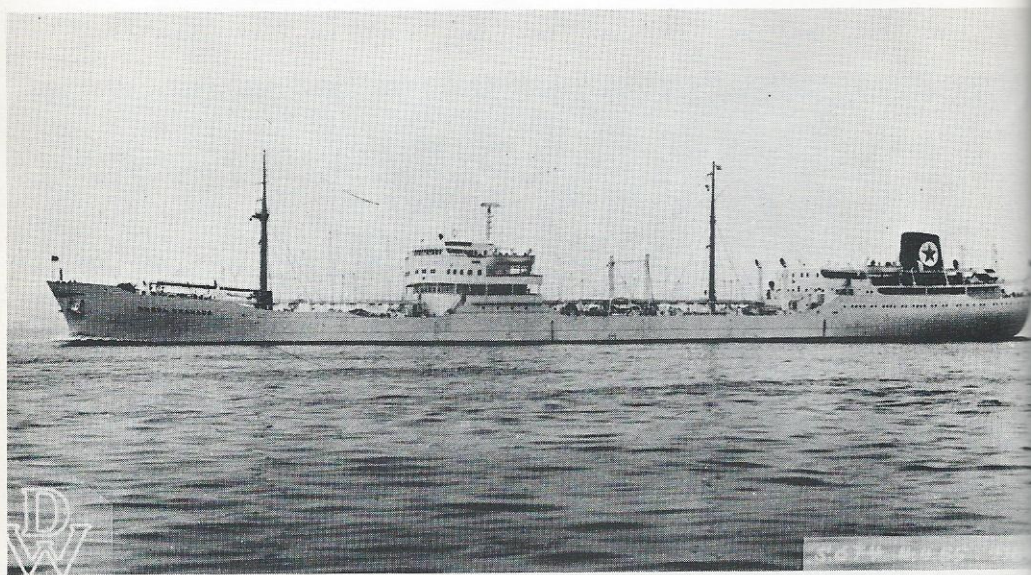
M/T "NUEVA GRANADA"

bygget ved Deutsche Werft avgikk 5/4-1955. Fra 1960 M/T "TEXACO NUEVA GRANADA"

Siste last ble hentet i Toronto og Montreal 11-14/6-75, lossing i Rotterdam 26-28/6. Ved avgang herfra 30/10 la "TEXACO NUEVA GRANADA" ut på siste reise og ankom Bilbao 2/7, 2 døgn senere var alle formaliteter i orden, gassfrisertifikat utstedt og skipet forhalte til opphuggingkaien.

Dimensjoner: lengde 578 engelsk fot, bredde 72, dybde 39, 18001 dwt.

Skipet var utstyrt med 1 stk. MAN 10 cyl. hovedmotor som utviklet 8870 HK



1956 hvitt → sort

1960 navn → 'Texaco navn'

71

M/T "EUROPE"

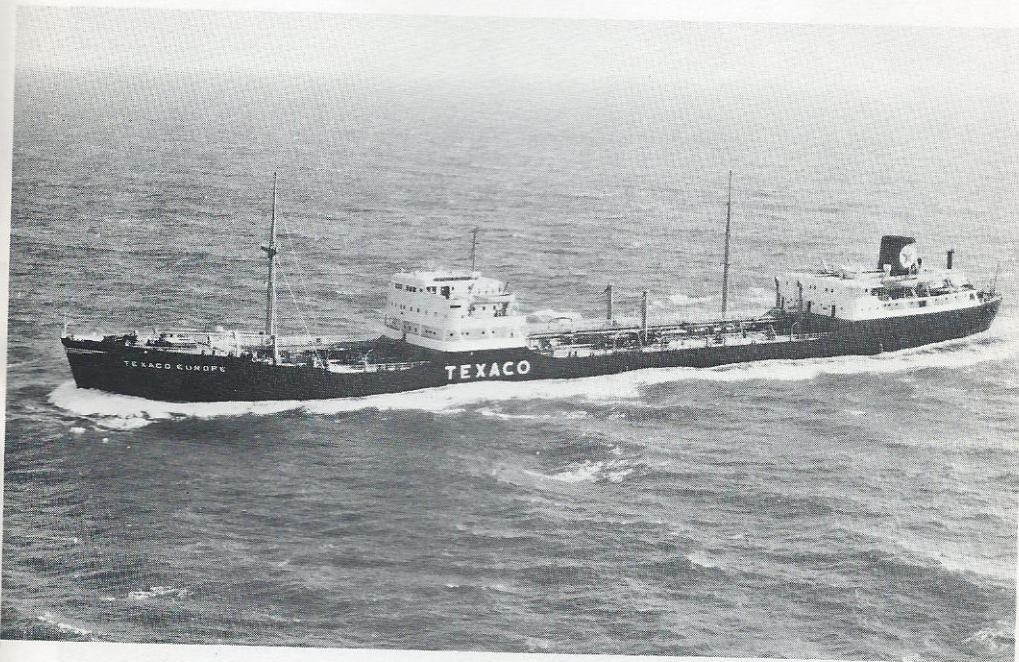
bygget ved A/S Framnæs mek. Verksted, levert 15/11-1956.

Sjøsatt 14/5-1956 med hvitmalt skrog, før overleveringen kom bestemmelsen om at alle rederiets skip skulle ha sortmalt skrog. I 1959 omdøpt til M/T "TEXACO EUROPE".

Solgt og overlevert i Los Angeles 3/11-1969 til Panama, greske interesser, nytt navn M/T "AKTI". Senere omdøpt til M/T "STAR" og da under Monrovia's flagg, seilte så sent som i desember 1980, fortsatt i fart?

Dimensjoner: lengde 529,8 engelsk fot, bredde 64,0, dybde 38,2, 15310 dwt.

Skipet var utstyrt med 1 stk. 9 cyl Gøtaverken dieselmotor som utviklet 6750 HP.



M/T "TEXACO BOGOTA"

sjøsatt og døpt "Bogota" 11/8-1959, levert fra Eriksberg mek. Verksted, Göteborg 4/1-1960 som "TEXACO BOGOTA".

1968

Havarerte utenfor Kapelludden, Gottland 24/6-1978 ved en kraftig eksplosjon. Skipet ble slept inn til Göteborg og rekonstruert. Det ble forlenget og tonnasjen øket til 22100 dwt.

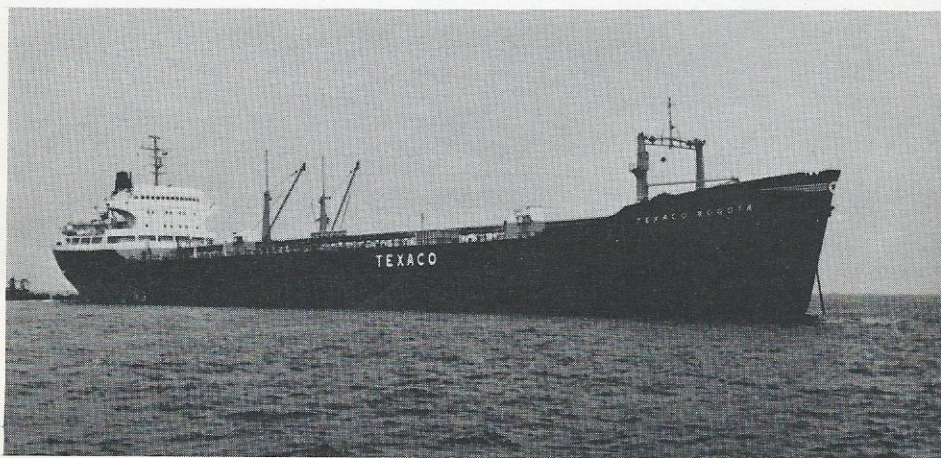
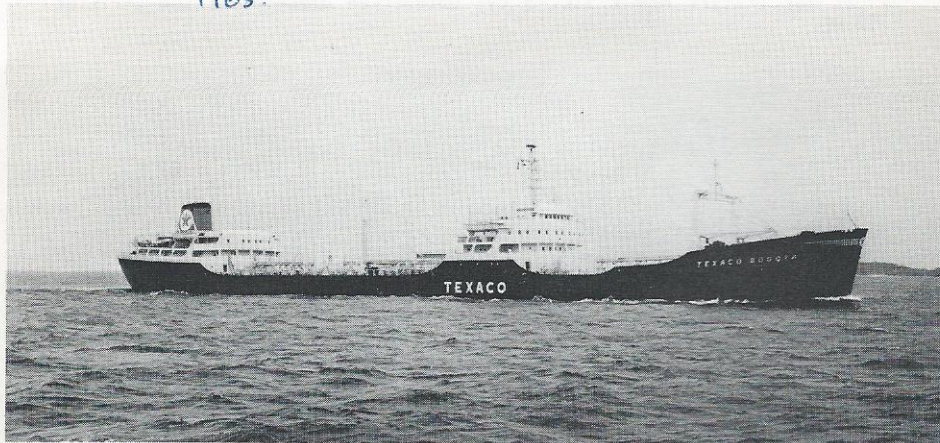
-68

Gikk andre prøvetur fra Eriksberg 14/12-78 og seilte derfra neste morgen for å gjenoppta seilassen med raffinerte oljeprodukter,

Dimensjoner 1960: Lengde 560,5 fot, bredde 71,9, dybde 40,3, 19800 dwt.

Dimensjoner 1978: Lengde 595,4 fot, bredde 71,9, dybde 40,3, 22100 dwt.

1968:



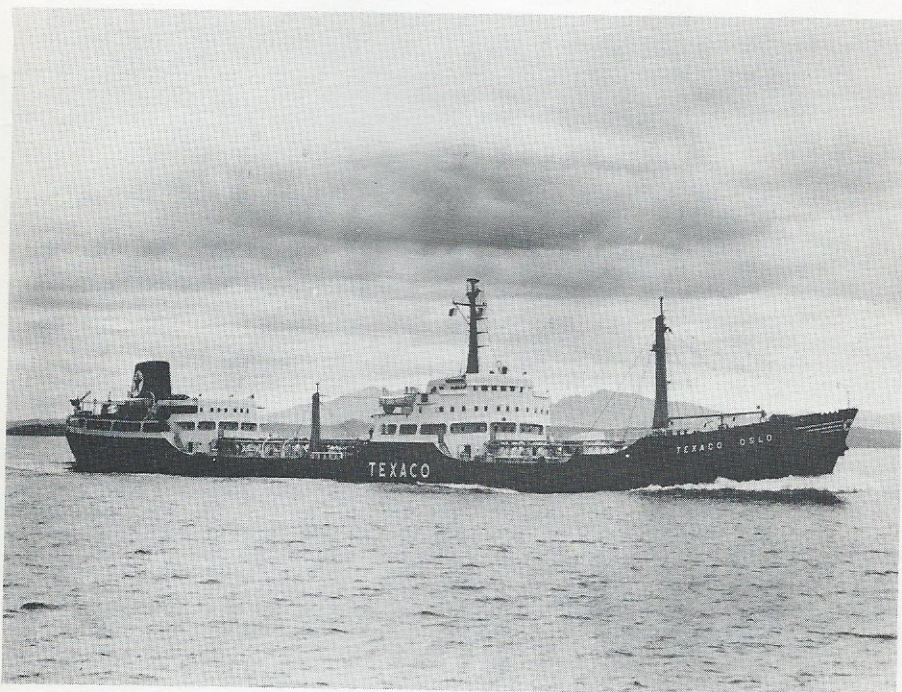
M/T "TEXACO OSLO"

bygget ved Blythwood Shipbuilding Co. Ltd., Glasgow, levert 11/8-1960.

Mens skipet lå og losset bensin til anlegget i Canvey Island, Themsen brøt det ut brann i pantryet midtskips 27/11-80. Skipet seilte til Immingham og ankom Humber Graving Dock 11/12 for reparasjon av delvis ødelagt inventar. Avgikk verksted igjen 21/2-1981.

Dimensjoner: Lengde 573,9 fot, bredde 71,8, dybde 39,8, 17713 dwt.

Skipet er utstyrt med 1 stk. 6 cyl. Doxford dieselmotor som utvikler 8000 BHP.



T/T "TEXACO PEMBROKE"

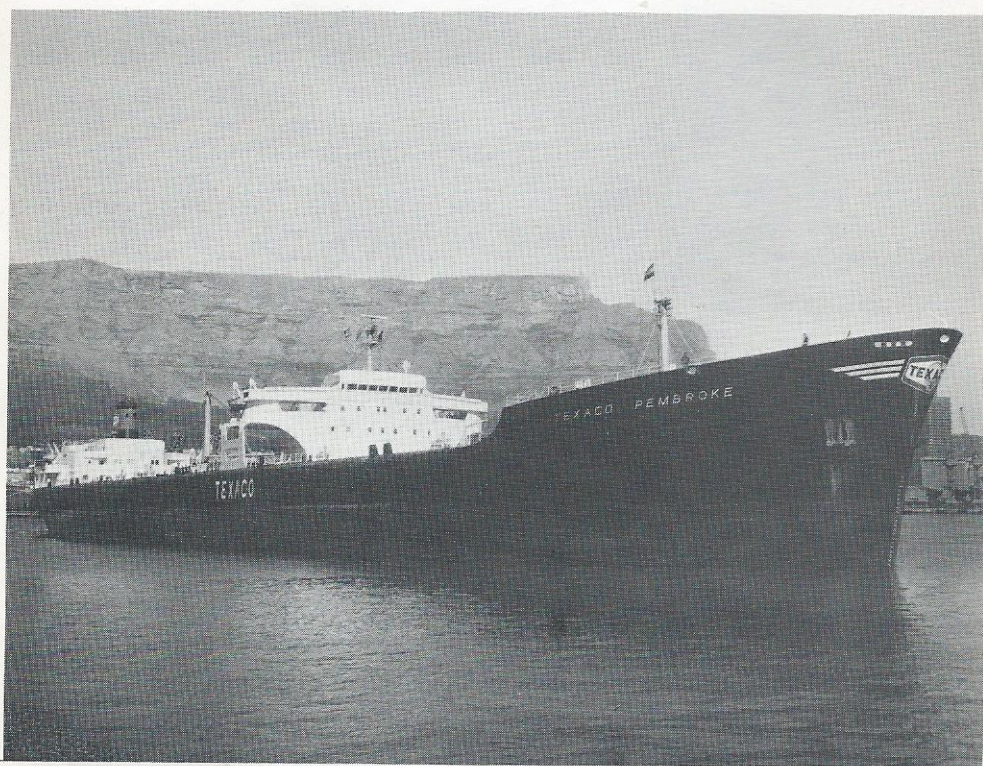
bygget ved Vickers Armstrong, Newcastle on Tyne, levert 28/1-1965 som "REGENT PEMBROKE" til Regent Pembroke Tankship Co., et selskap som var beslektet med Texaco og senere gikk opp i Texaco Overseas Tankship Co. Skipet ble da omdøpt til T/T "TEXACO PEMBROKE".

Innkjøpt/overtatt av TEXACO NORWAY A/S 30/9-1971 mens skipet lå ved verkstedet Sembawang, Singapore. Avgikk derfra 17/10-71 under norsk kommando.

Skipet kom tilbake til samme verksted 7/11-77 utbudt for salg. Solgt 2/1-78 for opphogging på Tawain.

Dimensjoner: lengde 790 fot, bredde 106, dybde 56,6, 65400 dwt.

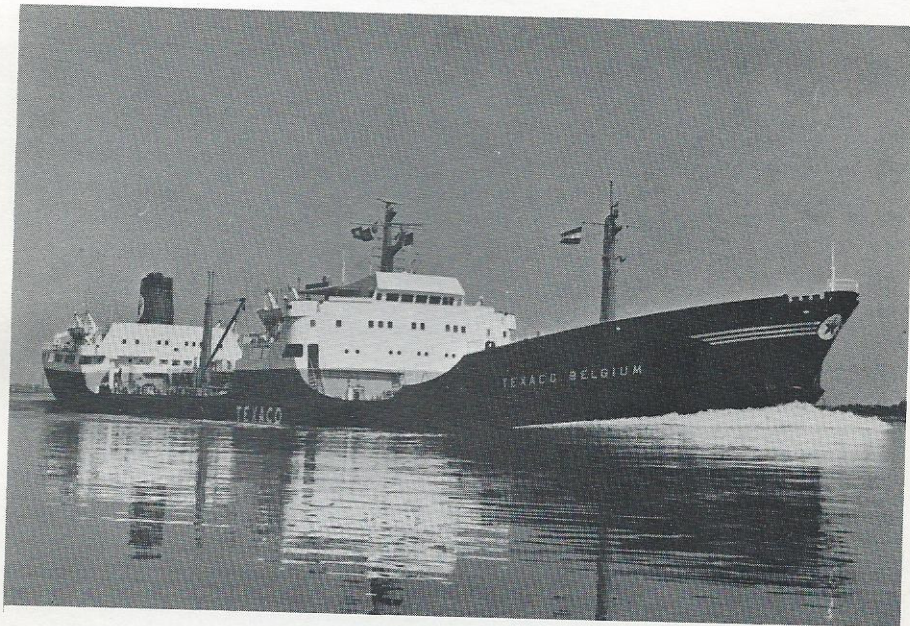
Skipet var utstyrt med 1 stk. dampturbin Parson (Pametrada) Impulse reaction turbine, 17000 HK.



T/T "TEXACO BELGIUM"

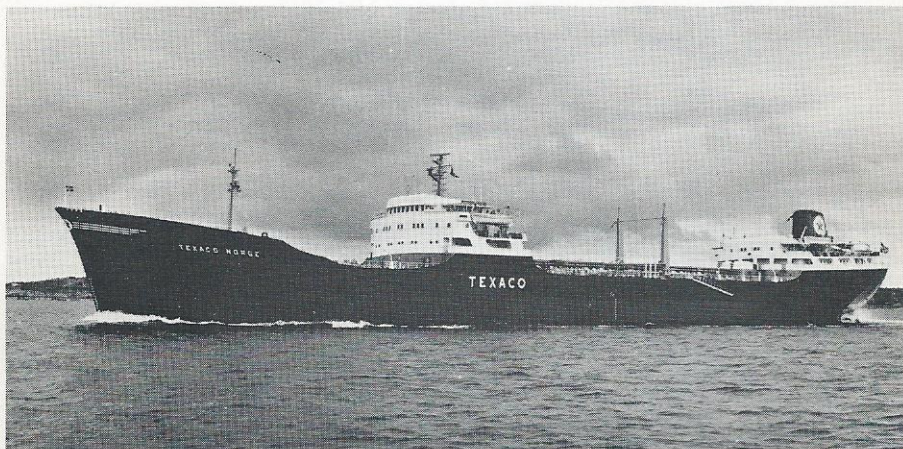
bygget ved Fredriksstad mek. Verksted, levert 3/11-1965.

Dimensjoner: lengde 513,9 fot, bredde 78, dybde 40,4, 19700 dwt.



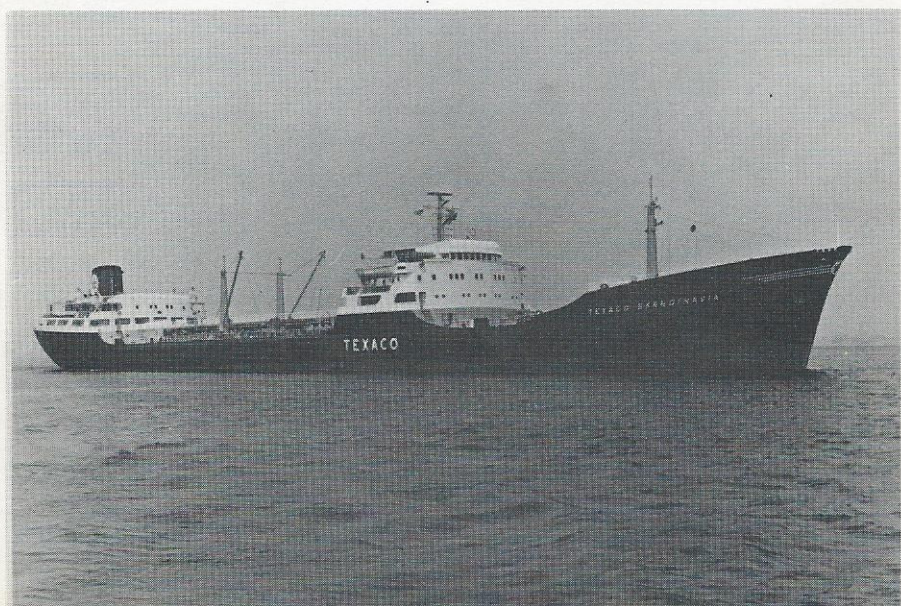
M/T "TEXACO NORGE"

bygget ved Fredriksstad mek. Verksted, levert 19/7-1962.
Dimensjoner: lengde 578,6 fot, bredde 74, dybde 39, 20200 dwt.



M/T "TEXACO SKANDINAVIA"

bygget ved Fredriksstad mek. Verksted, levert 7/11-62.
Dimensjoner: lengde 578,6 fot, bredde 74, dybde 39, 20200 dwt.



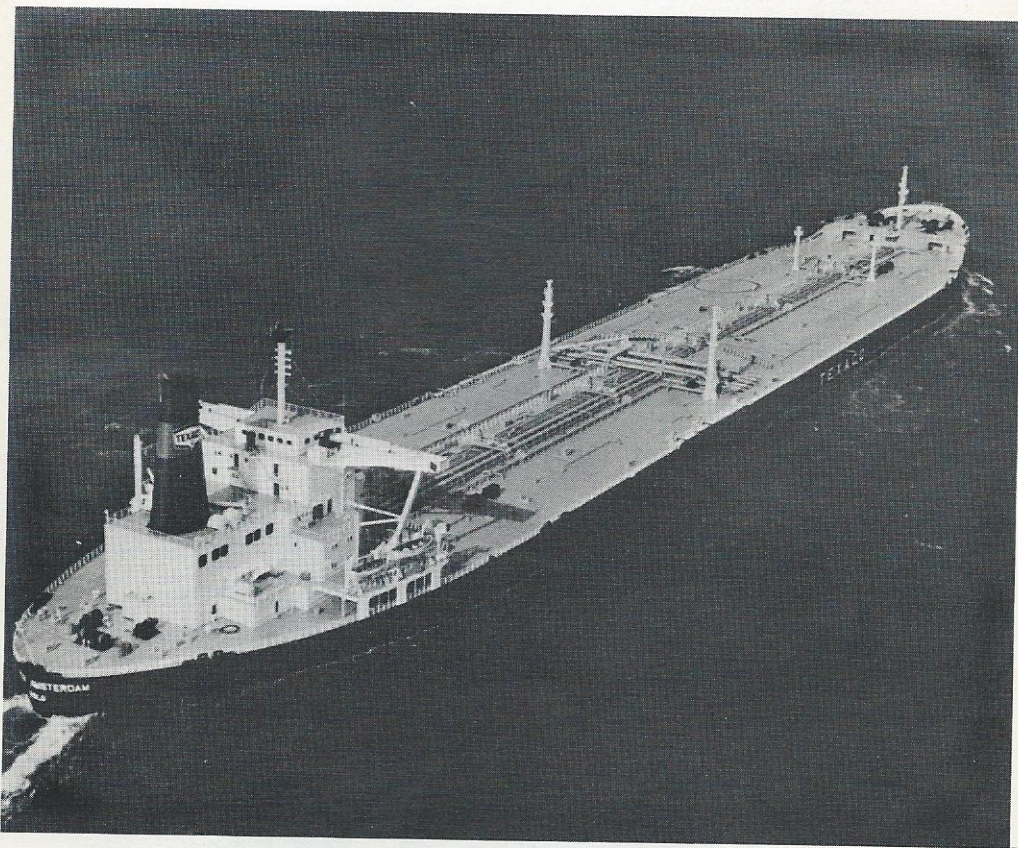
T/T "TEXACO AMSTERDAM"

bygget ved Verolme Shipyard, Rotterdam. Teknisk prøvetur i Nordsjøen 17/4-1972. Ved ankomst tilbake til verksted kjørte hollenderene skipets bulb inn i siden i en av kanalene, noe reparasjon måtte til. Skipet levert 25/4-1972.

T/T"TEXACO AMSTERDAM" ankom Johore, Malaysia 17/6-1982 for opplag.

Dimensjoner: lengde 1082,7 fot, bredde 159,9, dybde 84,15, 226.025 dwt.

Skipet er utstyrt med 1 stk. General Electric Damp turbin, 32000 HK

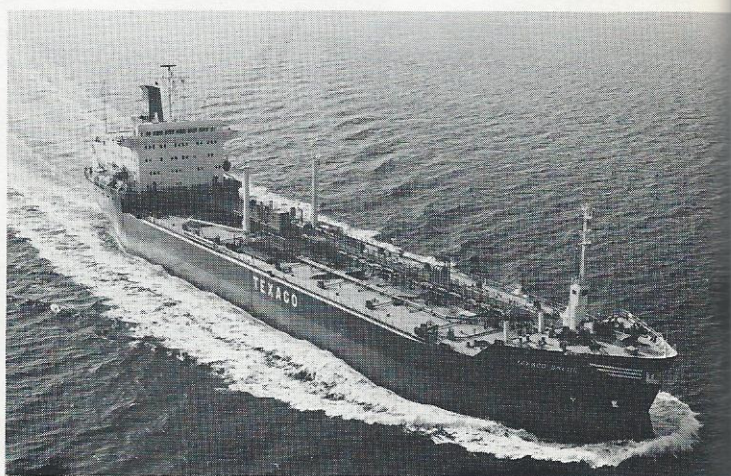
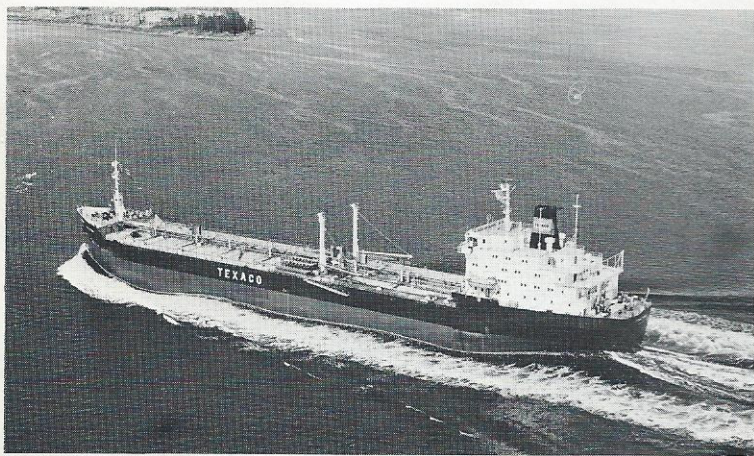


M/T "TEXACO BALTIC" / "TEXACO BERGEN" / "TEXACO STOCKHOLM"

søsterskip, alle bygget ved Horten Verft, "TEXACO BALTIC" levert 1/10-76,
"TEXACO BERGEN" levert 15/4-77, "TEXACO STOCKHOLM" levert 18/11-77.

Dimensjoner: lengde 538,10 fot, bredde 85,10, dybde 48,05, 31500 dwt.

Skipene er utstyrt med Sulzer hovedmotor.



Hyrer før og nå

Gjennomsnittlige grunnhyrer 1940/1982. Eksempel fra 1940 er tatt fra M/T "GERMANIA".

Kaptein	kr 916,67	.....	15.012,-
Overstymann	" 483,-	.....	8.565,-
1. stymann	" 378,-	.....	7.340,-
2. stymann	" 273,-	.....	6.530,-
Telegrafist	" 300,-	.....	7.338,-
Arbeidsleder	" 223,04	.....	6.705,-
Tømmermann	" 223,04	.....	6.471,-
Matros	" 206,55	.....	5.861,-
Lettmatros	" 123,-	.....	5.136,-
Jungmann	" 76,32	.....	3.675,-
Maskinsjef	" 690,-	.....	13.039,-
1. maskinist	" 470,-	.....	7.698,-
2. maskinist	" 390,-	.....	7.045,-
Elektriker	" 318,20	.....	7.370,-
Pumpemann	" 263,81	.....	4.445,-
Motormann	" 223,54	.....	5.834,-
Smører/fyrbøter	" 128,07	.....	5.923,-
Maskingutt/aspirant	" 50,06	.....	5.136,-
Stuert	" 350,-	.....	9.768,- inkl. fast overtid
Kokk	" 235,-	.....	6.574,-
Forpl.ass/bysse-/messe-gutt .	" 64,33	.....	5.380,-



P : Permittert

D : Disponert

SK: Skole

F : Ferie

M : Militæret

K : Kontoret

S : Syk

AJOUR PR. 15.11.1982

T/T "TEXACO AMSTERDAM"
LEVX

KAPTEIN	LIA, Arne
OVERSTYRMANN	SAGEBAKKEN, Terje
1. STYRMANN	BROX, John
2. STYRMANN	JAKØBSEN, Frode
RADIOOFFISER	KJERÅS, Lisbeth
ARBEIDSLIEDER	JOHANNÉSEN, Adolf
MATROS	SEPPESEN, Jan
MATROS	GONSALVES, Antonio
LETTMATROS	ZACHARIASSEN, Knut J.
LETTMATROS	LANGÅRD, Gisle
MASKINSJEF	ABRAHAMSEN, Børge
1. MASKINIST	SUNDET, Asle
2. MASKINIST	RØSSUM, Bent
ELEKTRIKER	HERMANSSON, Ebbe
REPARATØR	SOARES, Jose
PUMPEMANN	KIMSÅS, Harald J.
FYRBØTER	ANDERSEN, Birger W.
FYRBØTER	MAYO, Manuel
MASKINASSISTENT	SAND, Pål
STUERT	GRIMSTAD, Bjørn
1. KOKK	ANDREASSEN, Bjørn
PIKE	EIKESETH, Anne

M/T "TEXACO BALTIC"
LDSF

T/T "TEXACO BELGIUM"
JXZP

M/T "TEXACO BERGEN"
LEWP

M/T "TEXACO BOGOTA"
JXHS

KAPTEIN	FLØ, Svein J.	BRANDAL, Petter	JOHANSEN, Kjell	PEDERSEN, Tore
OVERSTYRMANN	BAADE, Jarle	JARNES, Asbjørn	APOLD, Oddvar	SØBSTAD, Einar H.
1. STYRMANN	TALBERG, Mindor	JENSEN, Bjørnar	BØE, Roar	HAUGEN, Helge P.
1. STYRMANN	AUNE, Agnar	ALEXANDERSEN, Øivind	FRAMMARSVIK, Helge J.	VAAGAN, Olav
2. STYRMANN				OTTESEN, Wenche
RADIOOFFISER	LANGEBRO, Åge	HEINE, Unni	WALLIN, Rune	OLSEN, Oddvar
ARBEIDSLIEDER	SVENDSEN, Torgeir	ALTØ, Peder	BYSTØL, Anders	
TØMMERMANN		HØYLAND, Bjarne		
MATROS	SVENDSEN, Fridtjof	MENDES, Satiro G.	JOHANNÉSEN, Arild B.	PAUL, Wilson
MATROS	PENGNUM, Pinichsuk	LARSEN, Harry	RODRIGUEZ, Washington G.	FALLANG, Per
MATROS	NILSEN, Johan		NORDHAGEN, Kjell	GUSTAVSEN, Per Ivar
LETTMATROS			BARSETH, Johan	BUEN, Øivind
LETTMATROS			FJELL, Geir	
LETTMATROS			NODELAND, Trond	
MATROSASPIRANT	GUNDERSEN, Knut Åge	KJØNØ, Robert		
MATROSASPIRANT	KARLSEN, Robert John			
JUNGMANN		HANSEN, Kenny	STRANDELID, Torkel	ENGELI, Gunnar
MASKINSJEF	SØRØ, Bjørn O.	JOHNSEN, Einar	SULLAND, Tor	FRØITLAND, Kjell
1. MASKINIST	BAASTAD, Steinar	HEINE, Günter	GRANDE, Roald	WINGSTERNES, Geir
1. MASKINIST		OLSEN, Nils H.		KAUFMANN, Svein O.
2. MASKINIST	LEIRVÅG, Dag O.	LARSEN, Roger		NAZARENO, John N.
2. MASKINIST		WESTAD, Torleif		HUSØY, Jarle
MASKINASSISTENT			MOL, Ahmet	LIA, Øivind
ELEKTRIKER	BERG, Vidar	SIMONSEN, Geir	STRAND, Tore	FERNANDES, Serafim
ELEKTRIKERASSIST.		DE VRIES, Robert	RØSTAD, Odd	ANDERSEN, Roger
REPARATØR	MENTZEN, Willy	ERIKSEN, Bøgild	EIDNES, Jan H.	BREIVIK, Willy
REPARATØR I				BORGE, Knut
PUMPEMANN	NORDMO, Magnus	GRØTTING, Henrik	PETERSEN, Sven O.	HÅLAND, Kjetil
FYRBØTER/MOTORMANN	KROGNES, Åge	SUAREZ, Francisco M.	HARNES, Kjell	STORLI, Lisbeth
FYRBØTER/MOTORMANN	PUGA CABALEIRO, Fr.	JOHNSEN, Roald Arne	ROEL, Audun	
FYRBØTER/MOTORMANN		AGEITOS, Gomez Juan	ØVERKIL, Dagfinn	
SMØRER	JØRGENSEN, Per		GJERTSEN, Gunn B.	OLSEN, Joan
SMØRER		GRØTTAN, Knut	BRYNTESEN, Gjerterud	HALVORSRØD, Mona I.
STUERT	FORSJORD, Arne	LAURITSEN, Rolf		TCHORZ, Rainer
1. KOKK	SMELRØR, Bjørnar	LØVIK, Kurt Johan		
KOKKASPIRANT	THARALDSEN, Ole	HAUGEN, Else Marie		
PIKE	THUN, Solfrid	NJERVE, Bente		
PIKE	FORSJORD, Aud	CHITAN, Lily		
PIKE				
HJELPEMANN				

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 2. STYRMANN RADIOOFFISER ARBEIDSLIEDER MATROS MATROS MATROS MATROS MATROS LETTMATROS LETTMATROS MASKINSJEF 1. MASKINIST 2. MASKINIST MASKINASSISTENT ELEKTRIKER ELEKTRIKER ELEKTRIKERASSIST. REPARATØR PUMPEMANN MOTORMANN MOTORMANN MOTORMANN SMØRER SMØRER STUERT KOKK PIKE PIKE PIKE HJELPEMANN HJELPEMANN	SVANTESON, Thomas HELBERG, Knut BJELLAND, Hjalmar JOHANSEN, Jon Arnold GULBRANDSEN, Per Lasse KRISTIANSEN, Ivar SKIPNES, Ingvar KARAMAN, Mustafa SKARSHAUG, Sturla MICHELSEN, Jan Erik ANDREASSEN, Ole F. SCHEFTE, Andreas HAUGEN, Dagfinn LJØNE, Steinar SKATLAND, Karl ANDERSEN, Dag AAKRE, Stein HØGERNES, Odd NILSEN, Torbjørn KYAAL, Helge JOHANSEN, Svein NYBØ, Arild JENSEN, Øistein EIDNES, Britt M. PEDERSEN, Jan A. HØGERNES, Eva DALEN, Karen ANDERSEN, Sverre N.	MEISLAND, Louis LIEN, Steinar SKJØNSFJELL, John HUSVEGG, Erik SOLBERG, Hallgeir SØRENSEN, Harald EBBESEN, Arild ZEYLON, Ulf TAGKUS, Ahmet GRINDBO, Bjørn OLSEN, Trond O. SIMONSEN, Sverre PALACIOS, Oscar HUSTAD, Viktor NYGÅRD, Trond ÅIJALÄ, Pentti NILSEN, Arne M. MYRAN, Dagfinn TOKLE, Arnstein SANDVOLD, Bjørn ANDERSEN, Lars Erik JØRGENSEN, Kai KJÆRSTAD, Bjarne M. BERNHOF, Albrigt RASCH, Nora JOHANSEN, Ragnar KRISTIANSEN, Reidar	BRATH, Otto EEG-LARSEN, Lars JENSEN, Vidar SLOTNES, Odd WINDING, Karen RØRSTRØM, Alf ORHOLM, Pål GEY QUINTANS, Manuel CALVAHAL, Jesus R. WILLIAMS, Lennard MELLEBY, Frank EKNES, Tor FJELL, Helge OLSEN, Asbjørn HOLST, Odd Johan SKOGHEIM, Bjørn RISHOLM, John Arne MIDLJØ, Karl J. OLSEN, Ragnar GROVASSBÅKK, Sture JOHANNESSEN, Morten GIJUV, Raymond SKOGHEIM, Trond PETTERSEN, Nils STENSØL, Johnny SANDVIK, Irene RØRSTRØM, Kjrsten PETTERSEN, Åse	HANSEN, Helge SANDVIK, Norodd CARELAND, Martin REINERTSEN, Svein SÆTHER, Torbjørn BÅRDESEN, Akse SANDLIE, Arne BRUNES, Steinar MATHISEN, Ørjan BARTH, Hans ØBERG, Jørn JOHANSEN, Anne Lene STØRDAL, Øivind SØRVIK, Dagfinn FREDRIKSEN, Svein KOBBERNES, Oddleiv JARNES, Geir LILLEBOSTAD, Egil SKJELBRED, Roger PETTERSEN, Tom Jarle ISAKSEN, Stein VELURE, Asbjørn YEE, Johannes JACOBSEN, Per B. OLSEN, Nina M. HEIDENSTRØM, Ingun

FOLK I LAND

KAPTEINER

BAKKE, Idar
EINVIK, Sverre (D)
GJERDE, Georg (D)
HOLT, Jonas (D)
HORSENG, Rindulf (D)
SANNERØD, Frank (D)
STØLANN, Alf (D)

OVERSTYRMENN

AURSTAD, Dag (D)
DYB, Ivar (D)
HØVD, Armand (D)
MØRKESSDAL, Roald (D)
PAULSEN, Willy (D)
RAFAELSEN, Idar (D)
RØED, Bernhard (K)
SKARSVÅG, Torjorn (D)
SOLBERG, Odd Egil (D)

1. STYRMENN

BREKKE, Ragnar
DANIELSEN, Jan Inge (SK)
ELVEVOLD, Oetar (D)
GUSTAVSEN, Kåre (SK)
KLEMETSEN, Jan Sverre
ROSSELAND, Per
SEM, Dag (SK)

2. STYRMENN

BILICZ, Arne (D)
KARLSEN, Magnar (SK)
SIVERTSEN, Harald (SK)
STATSØY, Tronn (SK)
STOKNES, Odd (F)
TARALDSEN, Trond (M)

RADIOOFFISERER

BEHRENS, Per Arne (D)
ELIASSEN, Arne (P)
GRØNVOLD, Gro (S)
HANSEN, Jan P. (D)
JENSEN, Eva M. (P)
STØA, Gunn Line (F)
ÅNDHEIM, Tone (P)

MASKINSJEFER

LUND, Manfred (D)
NODLAND, Bjarne (D)
PEDERSEN, Rasmus (F)
RØSTAD, Thor (D)
SVANES, Bjarne (D)
TØRUM, Bjørn (D)
WETLESEN, Erling (F)
AAS, Astor (D)

1. MASKINISTER

BJEREN, Terje (D)
DITTMANN, Trygve (F)
HAREIDE, Einar (SK)
JOHANSEN, Odd (D)
NØTSUND, Olav (D)
PEDERSEN, Frank (D)
STEINBRU, Kåre (D)
TARASENKO, Stein (D)

2. MASKINISTER

CARELAND, Lars (F)
EDVARDSEN, Randor (F)
FOLLESTAD, Sverre (D)
GAUPSET, Bjarne (D)
HELLE, Olav (D)
OHLSEN, Finn Egil (P)
STORLI, Arne (S)
AAS, Gunnar (SK)

ELEKTRIKERE

ANDVIG, Simon (D)
ASP, Arne (D)
GUNDERSEN, Tor (D)
JENSEN, Wiggo (F)
MØLLER, Steen (F)

STUERTER

DALBY, Pål (D)
ELIASSEN, Jack (D)
HALSE, Ingemund (D)
VEGEL, Ragnar (K)

1. KOKKER

DYRØY, Kari (F)
EDVINSEN, Stig (D)
ERDAL, Atle (D)
GRANEGGEN, Svein (D)
HØYVAAG, Bernt T. (F)
LYNGSTAD, Stein (SK)

ARBEIDSLEDERE/TØMMERMENN

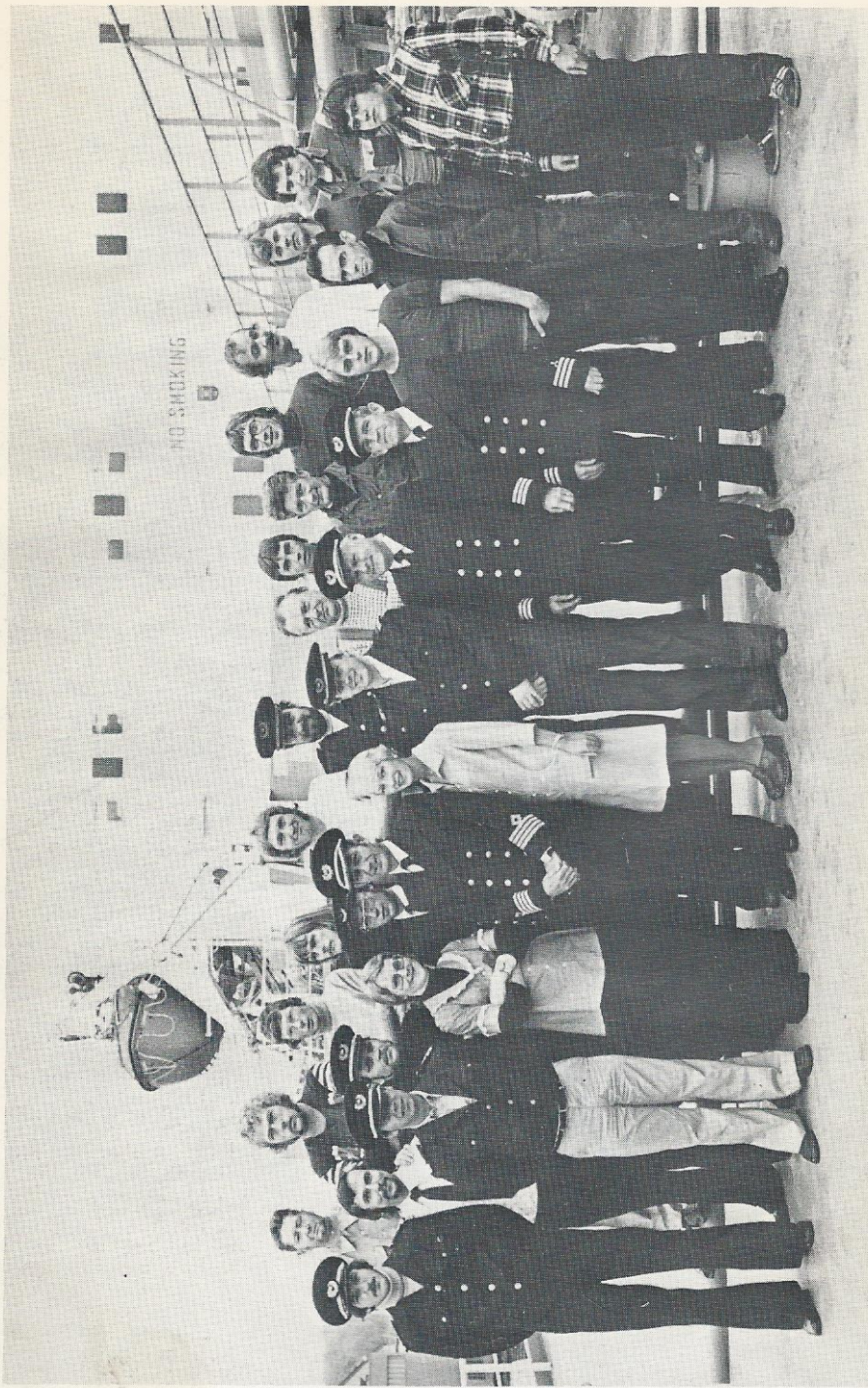
LIEN, Palmar (F)
MARTINSEN, Kåre (D)
WANGBERG, Finn (S)

REPARATØRER

ISAKSEN, Jens (F)
LORENTZEN, Morten (F)
PETER, Mihaly (D)

PUMPEMENN

AUNE, Sverre (D)
RØNNE, Johan (F)



Mannskapsbilde ved overlevering av M/T "TEXACO BALTIC" 1976

