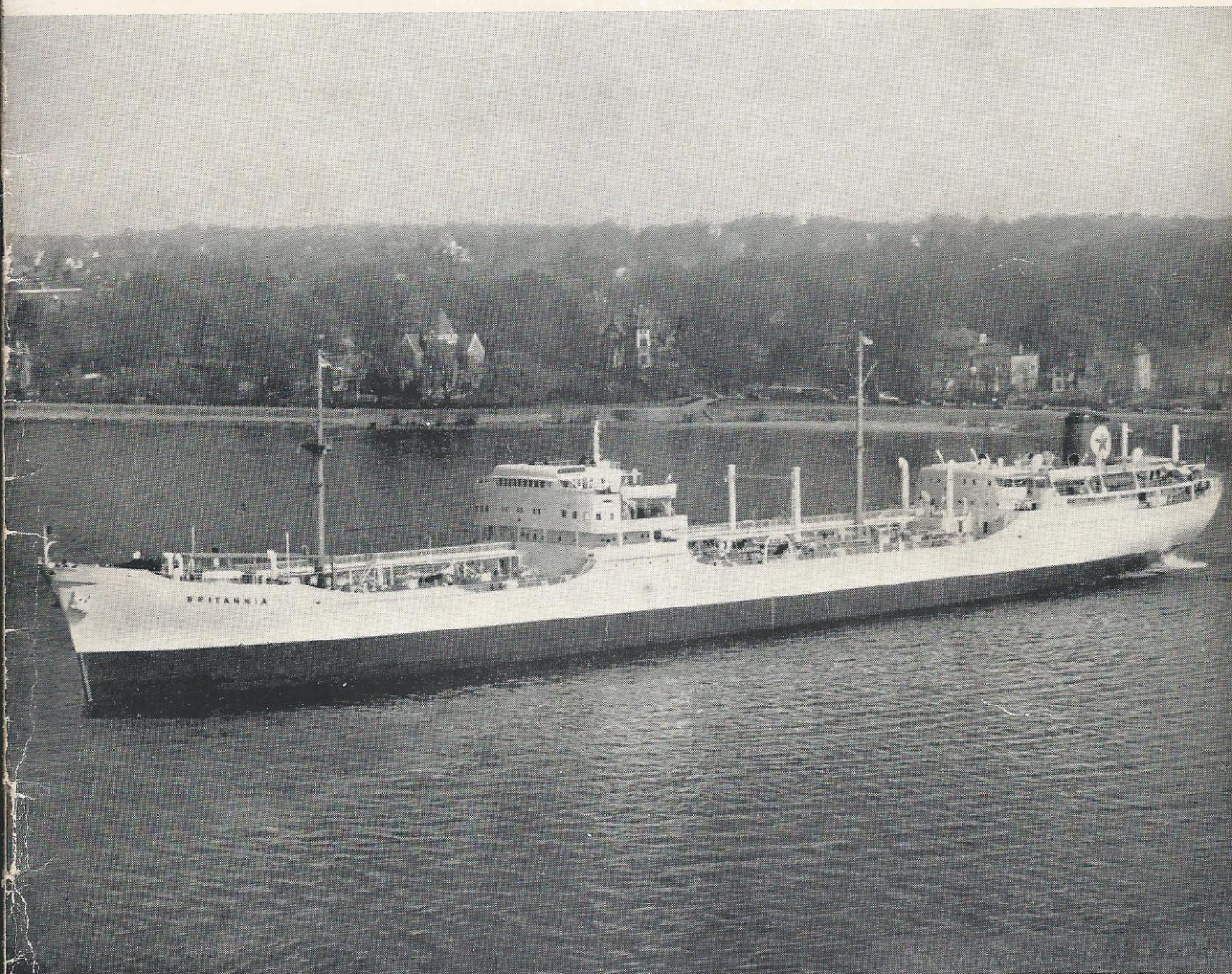


TEXACO



BLADET



m/t „Britannia“ forlater Deutsche Werft for prøvetur 6. mai 1954.

Nr. 1 – Juli 1954

★

★

★

Her kommer det første nummeret av vårt nye husorgan som foreløpig kalles «Texaco-bladet».

Hensikten med bladet er i all beskjedenhet å styrke samholdet mellom rederiets medarbeidere på sjø og land og dessuten å gi de pårørende hjemme en idé om det rederi mannen eller sønnen seiler i. I tillegg til de eksemplarer som blir sendt ombord, skal vi derfor også sende bladet hjem til hver enkelt så langt det er praktisk råd.

Vi har satt oss beskjedne mål i håp om at de skal kunne nås. Dersom alt går bra, håper vi å sende ut bladet tre eller fire ganger i året, men foreløpig tør vi ikke binde oss til faste tidspunkter.

Dere vil sikkert synes at dette første nummeret er altfor meget «kontorpreget», og det er en svakhet som vi må komme bort fra. Ombord teller dere idag **329** mann, mens vi bare er **20** på kontoret. Det er dere ombord som danner tyngdepunktet innen selskapet, og det er også ombord dere opplever mest av almen interesse. Det er derfor den seilende del av oss som har størst krav på å sette kulør på bladet, og vi oppfordrer dere til å nytte denne rett fullt ut ved å sende inn det dere har på hjertet.

I denne forbindelse er det meningen at hver av båtene skal få sin spalte i bladet. Denne spalten må i det alt vesentlige redigeres ombord, og dette er oppfordringen til å sette i gang. Skriv ned begivenheter som hender og refleksjoner som gjøres, og send oss det snarest mulig, slik at vi kan få det med i neste nummer.

Har noen av de pårørende i land noe på hjertet, er det også velkomment. Adressen er: Postboks **1680** Vika, Oslo.

Og dermed ønsker vi vel møtt i bladets spalter.

★

★

★

Utgiver: The Texas Company (Norway) A/S
Redaktør: J. C. Jensen
Faste medarbeidere: Per Sundby, A. K. Røysen
Tegninger ved: Erik Hornfelt
Trykk: Oscar Andersens Boktrykkeri, Oslo

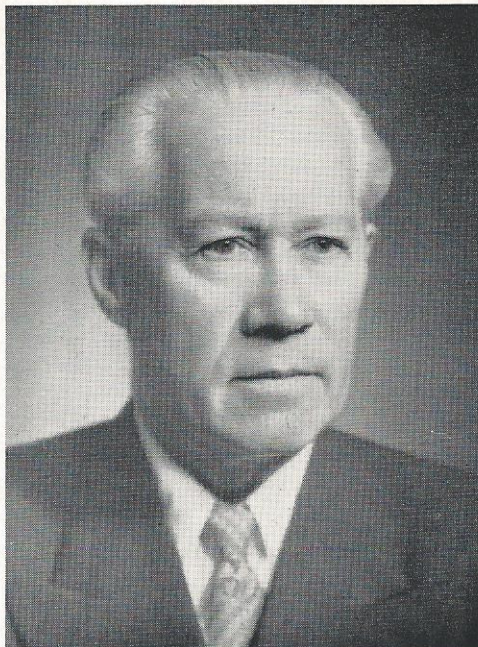
Et tilbakeblikk

ved adm. dir. Haaken Chr. Mathiesen

Texaco's historie i Norge begynner egentlig den 26. mai 1926 da selskapet Moltzau & Mathiesen A/S fikk Norges-representasjonen for salg av Texaco fett og smøreoljer. Det var et vanskelig arbeid å bringe Texacoporoduktene inn på det norske marked, ikke på grunn av kvaliteten, men fordi Vacuumselskapet var nesten enerådende på dette området dengang. Etter iherdig slit, som til å begynne med nesten virket håpløst, fikk vi da smått om senn en så stor omsetning at The Texas Company (Overseas) Ltd. den 1. januar 1930 besluttet å opprette en filial i Norge hvor jeg fikk ledelsen, mens min kompanjong, direktør Arne Moltzau, flyttet til Brussel hvor han ble leder for den europeiske avdeling for Texaco Marine-smøreoljer.

I 1932 bestemte selskapet seg for å utvide virksomheten til også å omfatte skipsrederi, og den 13. desember 1932 ble så vårt nåværende selskap dannet med navnet The Texas Company (Norway) A/S. Jeg kan ikke gå fra denne tiden i firmaets historie uten å nevne Torkild Rieber, som var Vicepresident i The Texas Company fra 1928 for såvel «Export» som «Marine Operations». Han er født i Voss i Hardanger, og var av den grunn spesielt interessert i vårt selskap her, og det var på hans initiativ at såvel opprettelsen av The Texas Company (Overseas) Ltd. som utvidelsen til rederi fant sted.

I desember 1932 var vi kommet under vær med at M/T «Borneo», ex M/T «Henrik Amelen», var tilsalgs ved Nakskov Skibsverft, og allerede den 2. januar 1933 ble der holdt ekstraordinær generalforsamling hvor der ble «godkjent innkjøp fra Danmark av tankskipet M/T «Borneo» for en kjøpesum av 1 200 000 norske kroner og besluttet at gi skibet navn av M/T «South America» etterat det var overført til norsk flagg». Prisen, kr. 1 200 000, er vel verd å legge merke til, da tilsvarende pris idag for et 10 000 tonns skip må regnes til å bli omkring kr. 15 000 000. Den 20 januar



ADM. DIR. HAAKEN CHR. MATHIESEN

1933 gikk så M/T «South America» ut fra Nakskov Skibsverft under norsk flagg med følgende besetning:

Kaptein G. Tellefsen,

Maskinsjef Andr. Larsen,

1. styrmann Karsten Hallen,

2. styrmann Anton Holm Paulsen,

3. styrmann og telegrafist Arthur Olsen,

Matroser Kr. Tellefsen og Olaf Solhøi,

Lettmatros Kåre Vollen.

Videre kom Håkon Thune ombord noen måneder senere som 2. maskinist.

Dette var altså første gang Texaco stiftet bekjentskap med disse herrer, som siden har gjort en stor innsats for vårt firma. Kaptein G. Tellefsen er idag firmaets ass. direktør, Andr. Larsen, Arthur Olsen og Håkon Thune fungerer som inspektører på kontoret og

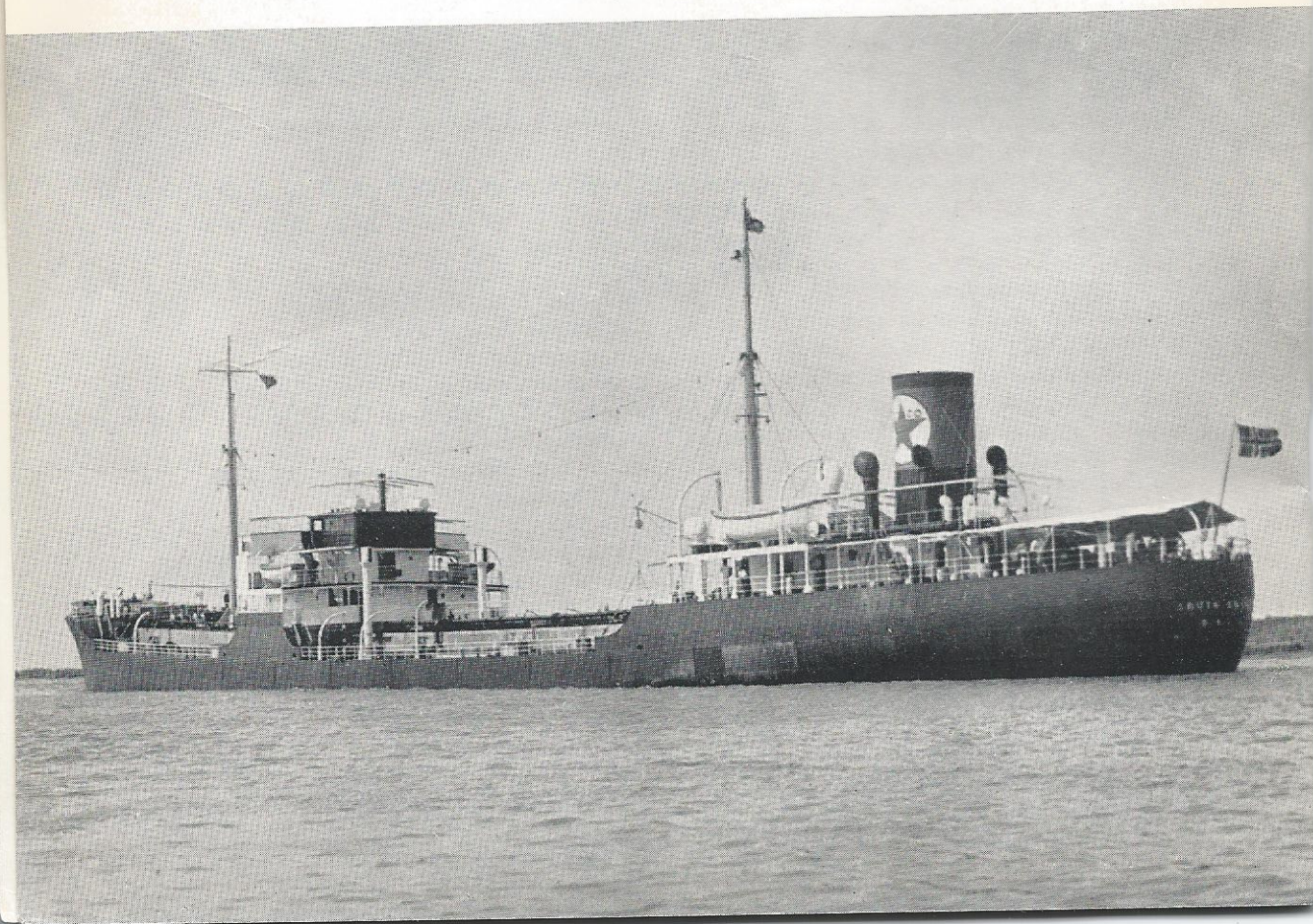
Karsten Hallen, Olaf Solhøi og Kåre Vollen fører henholdsvis «North America», «Nueva Andaluca» og «Skandinavia». Kaptein Anton Holm Paulsen omkom dessverre ved M/T «India»s krigsforlis, og kaptein Kr. Tellefsen fratrådte sin tjeneste hos oss høsten 1953.

Dette var altså den spede begynnelse til vårt skipsrederi. Fra nå av finner det sted en rivende utvikling, og allerede 20. mai samme år kjøpte vi fra The Texas Company, Delaware, motorskipet «Solitaire» på 3 350 t. br., som i likhet med «South America» ble bortfraktet til The Texas Company i New York for 10 år. Da det viste seg at disse skipene gjorde god nytte for seg ved sin økonomiske drift og sin diesel-trenede besetning, ble The Texas Company interessert i å befrakte flere skip under norsk flagg. I mai 1934 ble det derfor sluttet kontrakt med A/S Nakskov Skipsverft for bygging av et 12 000 tonnsmotortankskip for £ 13 000, eller ca. kr. 2 600 000 («Brasil») og et liknende skip på 12 750 tonn fra Odense Staalskipsverft

(«Europe») for samme pris. Som en kuriositet kan nevnes at «Brasil» i 1952, 15 år gammel, ble solgt for n. kr. 11 800 000.

Til «Solitaire», «Europe» og «Brasil» ble det også forhyret mannskap som senere har gått igjen blant Texaco's faste stab. På «Solitaire» ble f. eks. Georg Andersen hyret som 1. styrmann; han var inntil nylig Marine Superintendent i Bahrain Petroleum Co., mens kapteinene W. K. Paulsen og J. C. Christensen ble henholdsvis matros og lettmatros. Nåværende maskininspektør Seines gikk ut som 3. maskinist. På «Europe» stifter vi bekjentskap med de nåværende kapteiner Olaf Andersen og Emil Th. Pedersen, som ble forhyrt som 2. styrmann og matros. Her gikk nåværende maskinsjef Helge Riber ut som reparatør. Kaptein Hallen fikk æren av å føre «Europe» som ny. På «Brasil» merker vi oss at kaptein Arthur Olsen nå er blitt 1. styrmann, og at kaptein Henriksen ble forhyrt som båtsmann. På grunn av sykdom i familien måtte ass. direktør G. Tellefsen, som var kaptein om-

M/t «South America»



bord, her gå i land, og kaptein Arthur Olsen fikk således sin første tur som skipsfører.

Da det var i denne tiden at stammen av våre sjøfolk ble grunnlagt, har jeg dvelt nok så lenge ved disse første år i vår historie.

I november 1935 inngikk vi den første kontrakt med Deutsche Werft i Hamburg, nemlig for et 14 000 tonn tankskip til en pris av ca. n. kr. 3 000 000, som fikk navnet «Nueva Granada». Dette skip ble solgt i mars 1952 etter 15 års drift for n. kr. 17 150 000, pluss en meget fordelaktig kontrakt for levering 2 år etter.

Vår forbindelse med Deutsche Werft ble ytterligere utvidet da vi i 1939 fikk levert følgende skip fra dette verksted:

31. januar M/T «Germania» (senere omdøpt til «India»).

10. mars M/T «Britannia».

20. juni M/T «Gallia».

30. juli M/T «Italia».

I skjebneåret 1940 fikk vi ytterligere to skip, nemlig «Skandinavia» i januar og «Nueva Andalucia» i mars. Blant mannskapet til disse Tysklandsbåtene hefter vi oss ved kapteinene W. Taxt og H. M. Waagsnes som begge første gang ble forhyrt med «Britannia» som henholdsvis 3. styrmann og matros, og maskinsjefene Hans. I. B. Johnsen og Sverre Halvorsen som ble forhyrt som 2. maskinister på henholdsvis «Gallia» og «Nueva Andalucia». Vi hadde også kontrahert 4 søsterskip til ved Deutsche Werft, men disse ble ikke levert på grunn av krigen. Den ene kontrakt, Nr. 233 («North America»), ble ferdig sommeren 1940, men holdt tilbake av tyskerne og brukt som bunkringsskip. Det fant sitt endelige i nærheten av Azorene, senket av engelskmennene i forbindelse med sjøslaget med «Bismarck».

Det ville ikke være riktig å gå fra denne perioden uten å nevne oljeforretningen som dengang ble administrert fra samme kontor og som i disse årene vokste sammen med rederivirksomheten. Jeg kan nevne at vi i 1938 begynte med eget tankanlegg, forøvrig det første selskap som fikk anlegg i den nye oljehavn på Sjurøya. Samtidig hadde vi 7 bensinstasjoner i virksomhet i Oslo. Kontorpersonalet hadde vokst fra ca. 10 i 1930 til ca. 70 i 1939. Vårt behov for større kontorlokaler

hadde stadig steget, med derav følgende omflakkende tilværelse. Nå hadde vi imidlertid fått lokaler i Torstedhjørnet, Stortingsgt. 30. Denne gleden varte dessverre ikke lenge, for disse kontorene likte tyskerne godt, og vi havnet til slutt i teppeavdelingen hos Steen & Strøm, hvor vi var helt til slutten av 1946.

Den første alvorlige føling våre skip hadde med krigen var allerede 11. februar 1940, da «Gallia» på reise fra Port Arthur, Texas til Amsterdam lå forankret på The Downs i England for kontrabandekontroll. En drivende mine eksploderte mot skutesiden og slo et hull på ca 20×20 fot fra vannlinjen og nedover. Merkelig nok kom ingen til skade, og det eneste som skjedde var at tørrlasterommet fyltes med vann. Da kaptein Arthur Olsen mente det var like risikabelt å bli liggende i The Downs som å gå ut med skaden ureparert, fikk han etter mange vanskeligheter myndighetenes tillatelse til å seile og kom til Amsterdam 18. februar, hvor reparasjonen fant sted.

Da Norge kom med i krigen, ble våre båter, i likhet med den norske flåten forøvrig, rekvirert av Nortraship, og vi fikk lite eller ikke noe med dem å gjøre. Oljeforretningen deltok med kvoter i forhold til salget før krigen, og generatorknott ble vår viktigste salgsartikkel. På kontoret ble det derfor mindre og mindre å gjøre, og personalet ble sterkt redusert.

Båtene derimot, som samtlige gikk i sin farefulle fart, gjorde en stor innsats for de allierte, beklageligvis ikke uten meget følelige tap.

Allerede den 15. juni 1940 fikk vi den triste melding at «Italia» var torpedert utenfor den britiske kyst. Hele maskinbesetningen på vakt samt de sovende mannskaper akterut omkom, bortsett fra elektriker Olaf Larsen som greide å komme seg ut gjennom en ventil og ble tatt opp sammen med den reddede del av mannskapet av en britisk destroyer.

Den 22. mars 1942 gikk «Nueva Andalucia» på land ved Halifax, U. S., fullastet i stor snestorm, og brakk i to. Ingen av mannskapet omkom. Akterskipet ble i september samme år tauet inn til New York, hvorfra det i mars 1946 ble tatt til New Port News Shipbuilding Co. og bygget på nytt forskip.

Den 25. april 1942 reddet «Gallia» 6 over-



M/t «South America»s offiserer.

levende fra *S/S «Otho»*. De hadde tilbragt 22 døgn på 2 redningsflåter.

Den 17. september 1943 er siste dag noen har hørt fra *M/T «India»*. Skipet var da på reise fra Peru til Australia og er antagelig blitt torpedert. Hele besetningen, ialt 38 mann, omkom.

Den 6. oktober 1943 ble *«Britannia»* torpedert på reise fra Durban til Abadan. Ingen av mannskapet kom til skade, og skipet foretok foreløpig reparasjon i Bombay.

Den 2. januar 1944 reddet *«Britannia»* 71 overlevende fra den torpederte *S/S «Albert Gallatin»*.

Den 6. april 1944 ble *«South America»* torpe-

dert og sank i Nord-Atlanteren. Hele mannskapet ble reddet.

I 1944 avla Kong Haakon og Kronprins Olav visitt ombord i *«Gallia»*, og jeg synes det kan være av interesse i gjengi litt av en artikkel i *«Norsk Tidend»* (Den norske Regjerings organ under krigen) fra 6. mai 1944 under overskriften: *«Norsk båt er tankfartens verdensmester»*:

«Tankfartens verdensmester er en norsk båt, den tanker som har fraktet mere bensin til Storbritannia enn noen annen båt. Under hele krigen har den seilt uten uhell, gjort over 50 turer over Atlanterhavet, fraktet noe over 330 000 tonn flybensin til Storbritannia for-

uten betydelige mengder fly, samt har den videre fraktet en del bensinlaster til Middelhavet. I sannhet en verdifull krigsinnsats.

Kong Haakon og Kronprins Olav la for dagen sin varme anerkjennelse av denne innsats ved forleden å avlegge besøk ombord i båten i en engelsk uthavn. Under besøket bekorerte Kongen tre av båtens menn med Olavsmedaljen. To mann av den 47 mann sterke besetning — kaptein Reidar Henriksen og assistent Egil Melsom — har Olavsmedaljen tidligere.»

De tre som fikk Olavsmedaljen var:

1. styrmann Kåre Hjalmar Vollen,
- Telegrafist Finn Ove Andersen,
1. maskinist Barthold Seines.

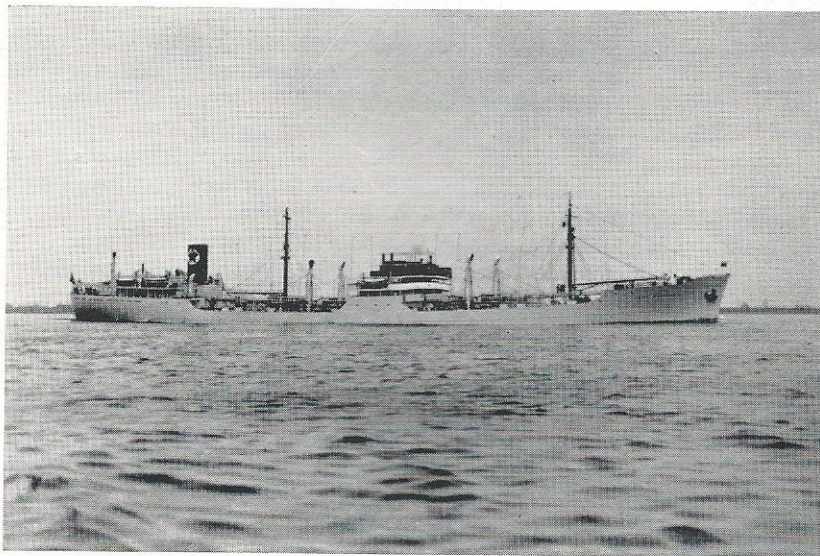
Under krigen omkom 60 av våre sjøfolk, og flåten ble redusert fra 11 til 7 skip.

Båtene ble levert tilbake av Nortraship den 30. september 1945, hvorefter en overgangsordning, den såkalte U.M.A. periode hvor båtene gikk på charter til United Maritime Authority, varte til 1. mars 1946. Fra denne dato fikk vi igjen full disposisjonsrett over båtene, som samtlige ble sluttet på 10 års certepartier til The Texas Company i New York. Disse syv gjenværende skipene var nå sterkt redusert i sin yte-evne, både på grunn

av den større alder og den uforholdsmesside harde kjøringen under krigen. Store reparasjoner og fornyelser var derfor i første omgang nødvendig. Kontorpersonalet i rederiet var helt nytt, bortsett fra Tellefsen og Larsen, og våre kontorlokaler i Steen & Strøm's teppeavdeling ble etterhvert så trange at vi så å si satt opp på hverandre. Arbeidsforholdene var kort sagt meget vanskelige.

Allerede den 6. november 1946 fikk vi som første rederi etter krigen levert en ny båt, nemlig *M/T «America»*. Dette var en av de 4 ordrer vi hadde plasert ved Deutsche Werft før krigen som jeg tidligere har nevnt ikke ble levert dengang. Dette skipet ble imidlertid satt på vannet i 1941, men ikke gjort noe mer med. Hvor usannsynlig det enn høres, var det bare blitt truffet av en liten bombe som gjorde ubetydelig skade på skroget. Utstyret var blitt bortgjemt og befant seg i ubeskadiget stand, slik at det gikk svært fort å bringe båten i orden igjen.

Som jeg tidligere har nevnt, ble *«Nueva Andaluçia»*s akterskip tauet inn til New Port News Shipbuilding Co. for å få bygget på nytt forskip, og den 28. februar 1947 kunne vi igjen notere båtens tilbakekomst til vår flåte. Skipet var i tipp topp stand takket være



M/t «Nueva Granada».

godt arbeid fra verkstedets side og et dyktig inspeksjonsarbeid for maskineriets vedkommende utført av inspektør Thune. I mai samme år kjøpte vi en mindre båt, M/T «El Caribe» på 1 435 t. dv., for fart i Vest-Indien.

Vi hadde nå fra krigens slutt forøket vår flåte med 30 165 t. dv., nemlig «America», 14 300 t., «Nueva Andalucia», 14 430 t. og «El Caribe», 1 435 t., og hadde ialt 117 000 t. dv. Det kan være av interesse å nevne at de totale omkostninger ved rekonstrueringen av «Nueva» beløp seg til 10,8 mill. kroner, mens skipet som nytt i 1940 kostet kr. 5,5 mill.

Verdens tonnasjebestanden var stadig stigende, og vi begynte nå å se oss om etter kontraheringsmuligheter. Resultatet ble at vi i 1948 kontraherte 2 skip ved Kockums i Malmö for levering i 1952.

I 1950 kontraherte vi ytterligere 3 skip ved Deutsche Werft for levering i 1954, samt ett ved Framnæs Mek. Verksted i Sandefjord for levering i 1956. For å skaffe nødvendig kapital til disse kontrakter, som kommer inn under den særegne norske bestemmelse om 100 % valutamessig selvfinansiering, måtte vi selge endel eldre tonnasje. I 1950 solgte vi derfor «Solitaire» og «Britannia» og i 1952 «Brasil», «Nueva Granada» og «El Caribe». I 1952 fikk vi så levert de to båtene fra Kockums, nemlig «North America» og «Brasil». Prisene på ny tonnasje var steget slik at disse to nybygningene kostet oss tilsammen vel 41 mill. kroner.

Hva gjelder de 3 kontrakter ved Deutsche Werft, så vil ass. direktør Tellefsen behandle disse i en egen artikkel i neste nummer.

Medregnet disse tre nybygninger vil vår tonnasje i de første måneder av 1955 komme opp i ca. 163 000 t. dv., altså for første gang mer enn vi hadde ved krigsutbruddet i 1940.

Oljeforretningen og skipsrederiet ble adskilt i desember 1947 da Norsk Caltex Oil A/S overtok salget av de tidligere Texacoprodukter i Norge. Skipsrederiet flyttet til nye kontorer i Stortingsgaten 30, forøvrig de samme lokaler som selskapet hadde før krigen. Kontorpersonalet har siden 1946 bestått av ca. 20, og jeg synes det er morsomt å vite at det på alle disse årene bare har sluttet 2 mann, og det for å gå over i selvstendig virksomhet. Alt i alt består vårt firma idag av ca. 360 ansatte, hvorav ca. 340 sjøfolk.



Kringkastingens kortbølgesendinger til nordmenn i utlandet er den eneste daglige kontakt dere ombord har med hjemlandet. Vi har derfor innledet samarbeid med Norsk Rikskringkasting om disse programmene.

Mannen som har den daglige ledelsen av kortbølgeprogrammene til nordmenn i utlandet er programsekretær Gunnar Nygaard. Dere har hørt stemmen hans mange ganger og idag bringer vi et bilde av ham.

Nygaard forteller:

«Dette er Norge. De hører Norsk Rikskringkastings spesialsending til nordmenn i utlandet, har vært å høre i eteren på kortbølge hver eneste dag siden midten av desember 1947. Ikke en dag er gått siden den gang uten at lyttere et eller annet sted på kloden har hørt anropet en eller flere ganger i døgnet.

Spesialdendingene på kortbølge som ble Offisielt åpnet av H. M. Kongen den 3. januar 1948, kom som en fortsettelse av de norske kortbølgesendingene fra USA. under krigen. Legg merke til at jeg ikke sier som en fortsettelse av sendingene fra London, for de gikk på mellombølge og var direkte beregnet på Norge. Kortbølgesendingene fra De Forente Stater derimot var beregnet på og rettet til den norske handelsflåten. Allerede før krigen hadde Norge sendt inn bestilling på de tre kortbølgesenderne som nå står i Fredrikstad, og dette gjorde at vi kunne få materiellet fra Amerika på et tidlig tidspunkt etter at krigen var over.

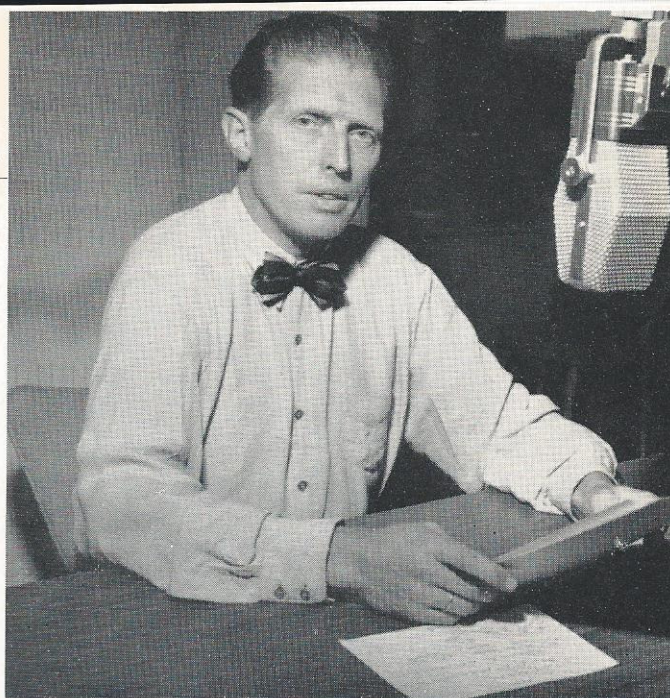
I dag sender vi på en 100 kilowatt-sender og to ti-kilowatt-sendere med retningsantennar fra Fredrikstad. Dessuten bruker vi en liten provisorisk sender på 250 watt i Fredrikstad og en 5-kw-sender på Lambertsøer ved Oslo, som begge sender på rundstrålingsantennar. Oslosenderen går i 13-meterbåndet og den lille Fredrikstadsenderen i 48-meterbåndet.

Senderne i Fredrikstad ligger på Øra, like ved den gamle Kongsten festning. Antenneanlegget dekker et areal på omlag 900 mål og har 30 antennemaster som er fra 35 til 120 m høye, pluss en hel skog av vanlige telefonstolper som bærer tilførselsledningene med tilbehør til de forskjellige antenner.

Når vi trenger så mange master er det fordi vi må ha en antenne for hver bølgelengde i hver senderetning. Hver antenne består i virkeligheten av to nøyaktig like antenner, som henger helt parallelt i kort avstand fra hverandre. De virker slik at når den ene brukes som antenne, virker den andre som reflektor og omvendt. En slik antenne kan altså brukes i to diametralt motsatte retninger.

I løpet av døgnet sender vi i seks forskjellige retninger som er omtrent 45° , 95° — 110° , 150° , 225° , 275° — 290° og 330° . De områder vi søker å nå til de forskjellige tider kan dere se av frekvenslisten. I noen tilfelle kombinerer vi et par senderetninger og da velger vi de frekvensene som etter prognosen (radioforutsigelsene) rekker best frem til de områdene vi vil dekke. Et godt eksempel på dette er sendingen kl. 17—18 (16—17 GMT). Da bruker vi ialt 3 antenner i forskjellige retninger, nemlig: 275° mot Nord-Atlanteren—Nord-Amerika, 225° mot Midt-Atlanteren—Sør-Amerika og en i 150° mot Indre Middelhavet—Rødehavet—Øst-Afrika. I alle disse områdene er det dagtid når vi har dagslys hjemme i Norge, og derfor er mottakingen temmelig stabil. Mottakingen er nemlig best hvis det mellom sender og mottakersted er enten dagslys hele veien eller natt hele veien. Rapportene viser da også at denne sendingen er den mest effektive vi har med hensyn til å nå store områder.

Men ellers bruker vi i de fleste tilfelle så mange frekvenser som mulig i en og samme retning, slik at lytterne skal kunne ha noe å velge mellom og for at vi samtidig skal kunne dekke flere forskjellige avstander i samme senderetning. En bestemt frekvens vil nemlig ikke være like god for alle avstander i senderetningen. I retningen mot Det Fjerne Østen kan mottakingen for eksempel være god på 19-meter-frekvensen i Korea og Japan, mens 25-meteren er best ved New Zealand og Øst-Australia.



Programsek. Nygaard ved mikrofonen.

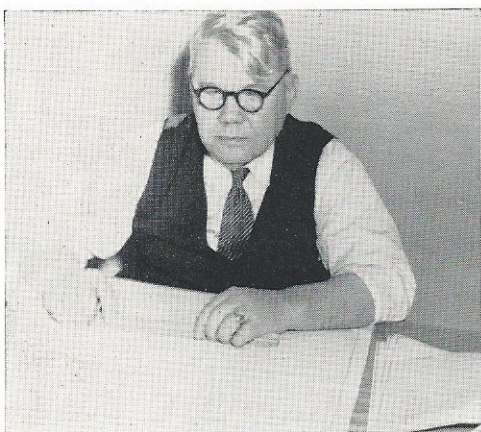
Vi vil derfor råde våre lyttere til å prøve seg frem på alle de frekvensene som står oppført for hver enkelt sending. Forholdene kan dessuten forandre seg fra dag til dag på samme mottakersted, slik at 25 m kan være brukbar den ene dagen, mens 19 m er best den neste.

Videre vil noen av sendingene overlappe hverandre. Ved Philippinene, Indochina og i deler av Australia kan man således høre sendingen kl. 11—12 GMT som går til Det Fjerne Østen like godt som sendingen kl. 13—14 GMT til Det Indiske Hav. Det samme kan være tilfelle i Midt-Atlanteren og rundt Central-Amerika for henholdsvis Sør-Amerikasendingens og Nord-Amerikasendingens vedkommende.

Vi har gjort oppmerksom på dette i svarbrev til lyttere som har klaget over dårlig mottaking. Senere har vi fra de samme lyttere fått rapporter som går ut på at de etter å ha tatt hensyn til de foran nevnte forhold, daglig tar inn i et hvert fall *en* av de norske sendingene med god kvalitet.

En annen ting som er verdt å merke seg, er at sendinger som er 12 timer forskjøvet i forhold til hverandre, ofte kan høres på samme sted. Vi har for eksempel hatt brev fra Sør-Georgia, hvor det meldes at sendingen til Det Fjerne Østen kl. 11 GMT høres like godt som sendingen til Sør-Amerika kl. 23 GMT. Det samme gjelder Madagascar, hvor

VI PRESENTERER



INSP. ANDR. LARSEN

Den første vi presenterer i denne spalten er en mann som de fleste kjenner av utseende, nemlig vår Superintendent Engineer Andreas Larsen.

Larsen så dagens lys 27. mars 1892 i Sørlandets hovedstad — altså Kristiansand. Han tok middelskoleeksamen i 1907 og hadde verkstedtid fra 1907 til 1911. I verkstedtiden tok han teknisk aftenskole og i 1913, etter ca. 2 års fartstid, tok han maskinistskolen med tilleggskurs i elektroteknikk. Dette ga ham 2. klasses maskinistsertifikat for damp, bare 21 år gammel. Under første verdenskrig gjorde han tjeneste i marinen og seilte også som

programmet kl. 04 GMT høres vel så godt som sendingen kl. 16 GMT. For Indias vedkommende gjelder det samme for sendingene kl. 13 GMT mot Indiske Hav og kl. 01 GMT mot Nord-Amerika. Dette kommer av at slike sendinger følger samme storsirkel rundt kloden, men de går bare med motsatt senderetning ut fra Fredrikstad.

Og så vil jeg til slutt gjenta det vi sier i hver eneste sending: Vi hører gjerne fra dere, hva dere synes om programmene. Hvis det er noe dere synes mangler, så syng bare ut. Vi vil også gjerne vite hvordan *mottakingen* er, hvilke *klokkeslett* dere har lyttet på, og NB. også *hvilke bølgelengder*.

Vel møtt i eteren!»

3. og 2. maskinist i handelsflåten inntil han i 1916 fikk sertifikat som maskinsjef og mønstret som sådan på D/S «Rein». Men Larsen var ikke fornøyd med sin utdannelse, og allerede i 1920 tok han eksamen ved Hortens Tekniske Skole med tilleggseksamen i skipstegning og beregning. Man skulle nå tro han var ferdig med skolebenken, men så begynte man i stadig større utstrekning å bygge motorskip og etter noen års fartstid med motor, tok han 1. klasses motormaskinistkurs i 1924.



Med den solide utdannelse Larsen nå hadde, var det ingen tilfeldighet at han i 1925 ble ansatt som tilsynsførende inspektør ved byggingen av de første motorskip for A. F. Klaveness ved Deutsche Werft. Etter å ha seilt maskinmester i omtrent 3 år, ble han igjen tilsatt som inspektør — denne gang ved bygging av fruktskipet «Harboe Jensen» ved Götaverken for Osloredieriet av samme navn. Her hadde han inspeksjonen av såvel skrog som maskineri og fikk en meget god og allsidig praksis. Denne stilling førte til at han også fikk tilsynet med M/T «Henrik Amelen» ved Nakskov Skibsverft for samme rederi. Som kjent ble skipet senere overtatt av oss i januar 1933 og døpt om til «South America».

Fra denne tid har Larsen vært tilknyttet vårt rederi, i noen år som inspektør og maskinsjef, men etter hvert som firmaet vokste og nybygningsprogrammet økte, ble Larsen i 1938 tatt iland og har senere bare vært beskjeftiget som inspektør, en stilling som har gitt ham rik anledning til å benytte alle sine kunnskaper, erhververt såvel ved skoleutdannelse som praksis.

I 1952 fikk Larsen Texaco's hederstegn for 20 års vel utført tjeneste, en utmerkelse som han i fullt monn fortjente. Larsen har kun 2 store interesser i livet, nemlig «Texaskompagniet» og Kristiansand, og for tilslutt å illustrere hans bypatriotisme, vil vi sitere Larsen: «Kristiansand har en av verdens fineste havner, — det er kun Sidney og Rio som er bedre».

Turene hjem til Norge.

ved P. Sundby

Målet for den norske tankflåte er ikke å frakte olje-produkter til Norge. Tvertimot; dens virkefelt er det store internasjonale tankfraktmarked hvor olje transporteres i enorme mengder til de forskjelligste land. Rundt regnet kan vi si at bare 5 % av den norske tankflåten deltar i transporten til Norge, mens hele 95 % går i fart mellom fremmede land. Det er da lett å forstå hvorfor de aller fleste norske tankskip sjelden eller aldri kommer til hjemlandet.

Hva kan det da komme av at våre Texaco-båter har hatt så mange reiser til Norge i tiden etter krigen? Spørsmålet er berettiget, for stort sett har båtene hatt en reise hver til Norge i året de siste 6—7 år, og det kan derfor se ut som vi står i en særstilling når det gjelder slike reiser.

Det var den såkalte «Fraktkontrollen» som i 1947 ga støtet til at båtene våre begynte reisene til Norge. Fraktkontrollen, som er opprettet i henhold til en norsk lov fra 1946, er en institusjon som har til oppgave å sørge for at norske importører til enhver tid kan skaffes nødvendig tonnasje for import-lastene sine til en bestemt maksimalfrakt. Denne tonnasjen skaffer Fraktkontrollen tilveie ganske enkelt ved å rekvirere norske båter etterhvert som importørene melder fra at de har et transportbehov.

Fraktkontrollens någjeldende fraktsats, f. eks. for olje fra Arbua til Oslo, er 46 kroner pr. tonn. Kan en importør ikke skaffe seg billigere frakt i det åpne marked, går han til Fraktkontrollen som rekvirerer en båt for ham til en frakt av 46 kroner. Hensikten med å gi de norske importørene fordelene av en slik rimelig maksimal frakt er at store svingninger på det internasjonale fraktmarked ikke skal innvirke på prisnivået i Norge. Fraktkontrollen er med andre ord et ledd i myndighetenes bestrebelser for å holde et mest mulig konstant prisnivå innenlands.

Det kan hende at et rederi som får en båt rekvirert av Fraktkontrollen, taper på rekvisisjonen. Rederiet kunne kanskje ha sluttet

båten i det åpne marked og fått en langt høyere frakt. I et slikt tilfelle har rederiet krav på å få erstattet det tap det lider fra Fraktkontrollens søsterinstitusjon, som heter «Skjønnsnemnda». For å skaffe seg midler til å utbetale slike erstatninger, krever Skjønnsnemnda inn en avgift fra alle norske rederier, og denne avgiften beregnes slik at de rederier som tjener mest, også betaler mest. Systemet med Fraktkontrollen og Skjønnsnemnda virker altså slik at rederiene må stille billig tonnasje til rådighet for landets importører og selv betale utgiftene som følger med. Systemet er med andre ord ganske utpekulert, men slik kan det altså gjøres.

Både Fraktkontrollen og Skjønnsnemnda er egentlig offentlige organer, men etter overenskomst med myndighetene administrerer Norges Rederforbund begge institusjonene. Da rederiene, som sagt, selv må betale erstatning til de båtene som taper på å bli rekvirert av Fraktkontrollen, er det forståelig at Fraktkontrollen har hatt en tilbøyelighet til å rekvirere båter som har reduserte muligheter for å seile inn gode frakter i det åpne marked og som derfor ikke kan gjøre krav på erstatning fra Skjønnsnemnda. Når det gjelder tankbåter, fant da Fraktkontrollen ut at en gruppe båter som ble sluttet på langsiktige certepartier på et tidlig tidspunkt etter krigen, seilte på tilstrekkelig lave rater til at rederiene ikke kunne påberope seg noe tap ved rekvisisjonen. Våre båter befant seg alle i denne gruppen, og de er også blitt flittig rekvirert av Fraktkontrollen i tiden som er gått. Fraktkontrollen har nemlig forbeholdt seg rett til å rekvirere de fleste båter som går på tids-certepartier for en reise til Norge pr. år. Frem til idag har vi utført ialt 27 reiser til Norge som følge av Fraktkontrollens rekvisisjoner, og det er et ganske anseelig antall.

Man skulle kanskje vente at de norske importørene ville føle seg forpliktet til å øve gjengjeld overfor rederiene som takk for at rederiene på egen bekostning stilte billig tonnasje til disposisjon for importørene på

et høyt fraktmarked. Dette kunne gjøres på flere måter, f. eks. ved at importørene var villige til å betale Fraktkontrollens rate også når fraktmarkedet er dårlig. Men dette har ikke skjedd. Tvert om har importørene skaffet seg tonnasje i det åpne marked til lave frakter så snart de har funnet det lønnsomt. Dette hendte i perioden 1949—50 da fraktmarkedet var dårlig, og vi er også nå inne i en slik periode som har vart helt siden utgangen av 1952. I slike slappe perioder går importørene altså utenom Fraktkontrollen som blir liggende i dvale.

I de perioder Fraktkontrollen har vært ute av virksomhet har båtene våre allikevel utført sine reiser til Norge eller våre naboland, og grunnen er denne:

Overfor utenlandske tidsbefraktere har systemet med Fraktkontrollen uheldige virkninger, og det står ikke til å nekte at det har redusert norsk skipsfarts goodwill på mange hold. Når fraktmarkedet er høyt og de utenlandske tidsbefraktere har god bruk for den tonnasje de har befraktet, kommer Fraktkontrollen med sine rekvisisjoner. Men når markedet er dårlig, og tidsbefrakterne kanskje har overskudd av tonnasje, trekker Fraktkontrollen seg tilbake. Det har derfor hendt at når en tidsbefrakter har hatt valget mellom en norsk og f. eks. en gresk båt, har han foretrukket den greske. Da behøver han nemlig ikke å frykte at Fraktkontrollen kommer og rekvirerer båten fra ham på et tidspunkt da han har mest bruk for den.

For å bøte litt på dette uheldige forholdet har vi gått inn for at vi skal ta båtene en reise hver i året til Norge eller nærliggende land for vår egen regning når markedet er svakt og Fraktkontrollen er ute av virksomhet. Derved avlaster vi våre tidsbefraktere for en del tonnasje som de kanskje har vanskelig for å finne beskjeftigelse for selv. Og for oss har saken den fordel at vi kan få reparert båtene i Norge og sparer utgifter til avløsningsmannskaper, hvilket kanskje oppveier at vi fra tid til annen kan tape på noen av disse reisene. I alt har vi opp til nå utført 14 slike reiser til Norge eller nærliggende land.

Så lenge vi kan følge denne fremgangsmåten synes det som om våre båter fortsatt skal få en reise til Norge eller et av våre naboland pr. år, enten tvunget av Fraktkontrollen når markedet er høyt, eller frivillig i dårlige markedsperioder. Men her er det på sin plass med sterke reservasjoner. For det første avhenger det hele av at vi i hvert tilfelle kan ordne oss med tidsbefrakterne, Texaco i New York. For det annet kan valutamessige grunner forhindre oss fra å ta båtene på egne certepartier i svake perioder. Og for det tredje har vi ingen sikkerhet for at vi kan finne passende laster. Transporten av olje fra Caribbean til Europa reduseres stadig, og på dagens dårlige fraktmarked har vi store vansker med å finne passende laster. Vi har derfor ingen garanti for at båtene fortsatt vil få hver sin reise til Norge i året — i ethvert fall ikke med samme regelmessighet som hittil.

Trykkfeilsdjevlen.

Det finnes mange eksempler på morsomme trykkfeil. Her er en som for noen år siden gikk gjennom verdenspressen. Sitatet stammer visstnok fra «Göteborg Handels- och Sjöfartstidning».

I et referat om avduking av et monument het det: «Og denne vakre, høyreiste minnestein var kunstferdig laget av farmor».

Dagen etter sto følgende rettelse: «I vårt referat i går om avduking av monumentet hadde det inn-sneket seg en kjedelig feil. Det skulle selvfølgelig ha stått: «Og denne vakre, høyreiste minnestein var kunstferdig laget av mormor».

En dag sa Adam til Eva: Jeg kommer ikke hjem til middag i dag for jeg skal på jakt.

Adam kom hjem senere enn beregnet og Eva ble mistenksom.

— Hva har du gjort hele dagen, spurte hun.

— Vært på jakt, naturligvis.

— Du skjuler noe for meg, du har møtt en eller annen.

— Men, kjære Eva, du vet da vel at vi er de to eneste mennesker på jorden.

Eva svarte ikke, men da Adam sovnet, tellet hun ribbenene hans.

Vi besøker - - -

Som det fremgår av overskriften har vi til hensikt å besøke en eller annen, og la oss betroe en ting med det samme, vi tenker å gjøre det i hvert nummer. Ingen kan føle seg for trygge for å bli besøkt, men vi håper at alle føler seg trygge for besøket. Vi lover nemlig å oppføre oss pent, selvom vi skulle finne på å besøke et av de Texacohjem hvor mannen er ute på sjøen. Skulle noen av de seilende ektemenn ha bange anelser, skal vi straks forsikre at det er ubegrunnet.

For ikke å skape noen direkte forstyrrelser, har vi denne gang tatt oss en tur til et Texacohjem hvor mannen også er tilstede nemlig til inspektør Haakon Thunes hjem, i Korsvollbakken i Oslo. Dette besøk fant sted før Thune reiste til Hamburg for å inspisere verkstedets nybygg nr. 654. Inspektør Thune er som de fleste vet en av vårt firmas veteraner. Han begynte som 2. maskinist på «South America» den 23/6 1933, 34 år gammel, og har senere vært maskinsjef på følgende båter: «Solitaire» allerede 6/7 1934, deretter

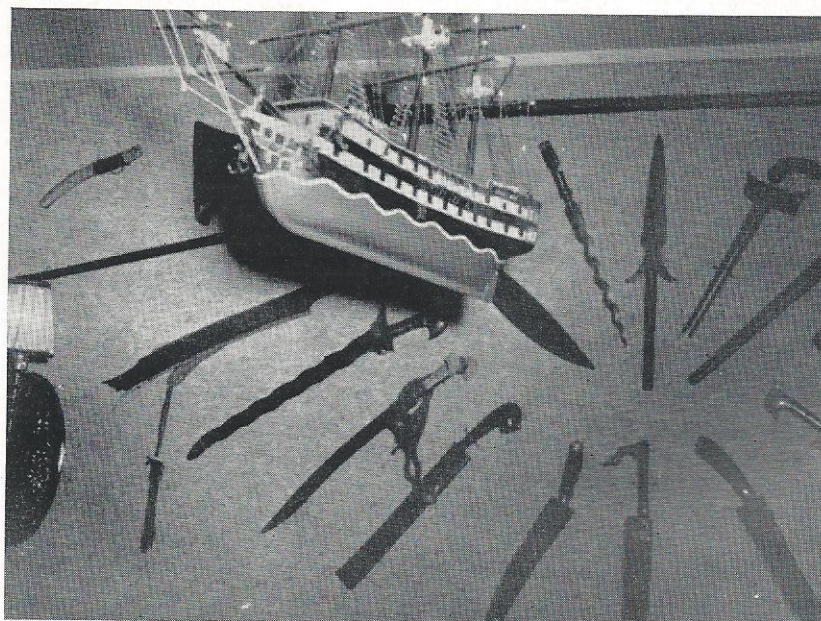
«South America», «Brasil», «Italia», «Britannia» og «Nueva Andalucia». Siden 1/9 1950 har Thune vært fast tilknyttet kontoret som ass. superintendant, hvilket fine ord rett og slett betyr inspektør. Når Thune er på kontoret, hjelper han til daglig ass. dir. Tellefsen med tegninger og planer vedrørende nybygningsprogrammet, og da det har vist seg umulig å skaffe ham stor nok pult, er det svært alminnelig å se ham kripe smilende omkring på gulvet med blyanten i hånd og tegninger strødd utover. Han riktig koser seg på gulvet, og jeg tror at dette er et ledd i treningen for å komme i trim til inspeksjonen ved verkstedet, hvor denne spretne fyren må kripe gjennom mannhull og liknende.

Det viste seg også ved besøket hjemme hos Thune at familien måtte være interessert i denne forhåndstreningen, for hans hustru fortalte at han hver dag også kryper på gulvet hjemme, under bord og divaner, men her for å lete etter tøflene sine som familien forståelsesfullt har gjemt bort for ham.

Jeg hadde aldri vært hjemme hos Thune før og var ikke helt sikker på hvor han bodde, men jeg fant da huset i Korsvollbakken 9 i Vestre Aker og ruslet opp havegangen litt



Fam. Thune i kosekroken.



Et utsnitt av Thunes samlinger.

usikker på om dette var det riktige huset. Jeg skulle imidlertid ikke ta mer enn en rask titt inn gjennom vinduene før jeg forsto at jeg var gått riktig. For det første jeg så var tre skutemodeller hengende under taket. Jeg ringte på og ganske riktig, — han far sjøl i stua med god gammel krokpipe a la bestefar lukket opp. Det var ingen antydning til at han hadde vært med kona på kjøkkenet og vasket opp, hvilket også fru Thune senere i samtalen bekreftet med begrunnelse at han bare går i veien. Det første inntrykk da jeg kom inn i Thunes stuer, var en lett skjelving i buksene ikke for at kona eller noen av barna så farlige ut, tvertimot, men min første tanke var at «Dette hus må da minst gjemme en sjørøver». En hel vegg var nemlig dekket av forskjellige slags kniver og geværer — en samling på ca. 40 stk. av kriser, barronger, jatagan, hodejeggersverd o. l. Thune karakteriserte samlingen som forskjellig slags skaffetøy som selvfølgelig også blir brukt til å partere mennesker med. Jeg måtte love Thune at hvis jeg nevnte noe om dette, måtte jeg endelig forsikre at han ikke var noen kanibal.

Denne bemerkning gjorde meg jo litt

roligere, men ved et blick på neste vegg ble jeg igjen noe usikker for den var nemlig prydet av en fin samling boomeranger og andre primitive våpen fra Australia og Syd-havsøyene. Av andre «småting» kan nevnes et av de opprinnelige arabiske gevær med et løp på 2 m, som ifølge Thunes beskrivelse var adskillig farligere for skytteren enn for offeret.

Som bevis på det mer fredelig instinkt hos familien Thune kan nevnes en samling strengeinstrumenter som gitarer, kinesisk fiolin, «vanlig fele» og en slags mandoliner med navn casaroler, et instrument jeg aldri hadde sett. Det viste seg at dette navn kom av instrumentets bunn som besto av en slags kasserolle, konstruert og laget av Thune selv. I tillegg til dette hadde han også et strengeinstrument som brukes av geishaene, gledes-pikene i Østen. Hvordan han hadde fått tak i det, var jeg for diskret til å undersøke. Hvis jeg så nevner skutemodellene og en fin samling selvmalte malerier, tror jeg nesten jeg har tatt med det grøvste i dette individualistiske hjem.

Familien var ikke som den morderiske del av dekorasjonene, derimot mer som malerie-

ne, fredelige og harmoniske. Ved en kopp kaffe og en skipperdrink (skipperdrink = whisky) kom jeg familien litt nærmere inn på livet. Foruten Thune og kone består idyllen av en datter Kari 21 år og en sønn Asbjørn 17 år. Kari er ansatt i et av Oslos reisebyråer og er svært interessert i håndball. Ennu ikke forlovet, men småforelsket i en ung mann som for tiden er militær, han er noe på «ral». Den håpefulle pode lever og ånder for jazz og atter jazz og har en platesamling på over 100 plater. Man kan trygt si at farens antall grå hår står i et visst forhold til sønnens antall jazzplater. Vi fikk en del prøver på platene og min aktelse for Thune steg ytterligere samtidig som mine bange anelser ved min ankomst totalt forsvant. Hadde ikke Thune vært den fredelige mann vi kjenner, hadde han sikkert for lenge siden brukt ett eller flere eksemplarer fra sin samling.

Vi satt og småpratet litt utover kvelden, og fru Thune fortalte at mannen var ganske snill, dog ikke noe flink til å hjelpe til med de huslige sysler, da hun som tidligere fortalt, syntes han bare gikk i veien. «Far sjøl i stua» var ikke så helt enig i dette, da han fremholdt at han stadig ble satt til litt av hvert under foregivende av «du som er så sterk o. l. kan ikke du gjøre det og det». Hvilket jo selvfølgelig en bra ektemann gjør, til tross for at han forstår den falske kvinnelige smiger. Jeg begynner så smått å forstå at alle kvinner er like.

Det å være gift med en sjømann er jo ikke alltid bare moro for kona, og fru Thune mente nok at hun nu var blitt litt bortskjemt med å ha mannen hjemme så lenge. Hun så ikke med glede tiden i møte nå når mannen skulle reise til Tyskland hvor han sannsynlig kommer til å være et års tid. Hun mente det kanskje ville bli lettere å være alene nå enn tidligere for barna var jo mer voksne. Thune har jo hatt det som de fleste andre sjøfolk, ikke sett noe til barna fra de var bitte små til de ble store slamper.

Jeg hadde en riktig hyggelig aften med familien Thune, og vi kunne jo pratet meget mer enn vi gjorde. Men da klokken ble mange, måtte jeg dessverre gå og si takk for meg. Jeg vil her gjenta det samme på vegne av bladet — *Takk for oss.*



ved A. K. Røysem

Det er en kjennsgjerning at idretten som fritidsbeskjeftigelse ombord i handelsflåten har fått en god og berettiget plass, og det er vel neppe noen fritidssysel som er sunnere når den drives med måte. Spesielt ombord i båter hvor det for de flestes vedkommende kan bli mangel på mosjon, har idretten sin store oppgave, og enhver vet selv hva det betyr for ens sunnhet og trivsel å holde seg i fysisk god form. Videre er det vel ingen annen ting som kan sveise gutta sånn sammen som idretten. Vi tenker da på sunn konkurranseidrett og spesielt på lagidrett hvor hver og en på laget (båten) går inn for saken med sitt hele jeg, for at hans lag eller hans båt skal nå til topps. Et godt kameratskap opparbeidet gjennom idretten gjør sitt til at trivselen i det lille skipssamfunnet blir bedre, noe som igjen gir seg utslag i større arbeidsglede. Og her er vi fremme ved et av skipsidrettens mål ved siden av at idretten skal være en sunn fritidsbeskjeftigelse som gir fysisk styrke og velvære.

Hvordan står det så til med idrettsarbeidet ombord i Texaco's båter? Som på de fleste andre tankbåter har det dessverre vist seg vanskelig å få noen større sving på fotballen. I 1948 fikk båtene fullt fotballutstyr, og de første årene ble det også spilt endel tilfeldige kamper, men vi forstår at den gnisten som da var tilstede, nå er sluknet. Grunnen til dette er at tankbåtene ligger kort tid ved land, ofte langt fra byene og idrettsplassene, og det har ikke vært mulig for lagene å delta i de fotballserier som har vært arrangert av Statens Velferdskontor.

Er det da helt dødt med idrettsarbeidet ombord i båtene våre? Sant å si så har det

vært vanskelig for oss å følge med i hva som har skjedd, idet vi hittil sjelden eller aldri har fått noen rapport fra båtene. Det falt oss da naturlig å oppsøke idrettsutvalget i Statens Velferdskontor for Handelsflåten som ga oss en del opplysninger.

Av disse opplysninger fremgår at det i 1948—49 ble dannet idrettslag ombord i samtlige våre båter, og som allerede nevnt ovenfor ble det spilt endel fotballkamper de første par årene. For å bote på vanskelighetene med fotball for tankbåter og for også å utvide idrettsarbeidet, er det etter hvert blitt satt igang friidrettsserier, konkurranse i lengde- og høydesprang uten tilløp og idrettsmerke- og svømmeknapp-konkurranser.

I 1950 utmerket «Europe» seg ved å besette 1. plassen i høyde, — og 2. plassen i lengdesprang uten tilløp, men nu har «Skandinavia» overtatt hegemoniet. I konkurransene i 1953 la nemlig båten beslag på 1. plassen i hele 3 grener, nemlig i svømmeknapp-konkurransen, idrettsmerkekonkurransen og i lengdesprang uten tilløp, dessuten ble båten nr. 2 i høydesprangkonkurransen. Også «Brasil» hevdet seg godt i fjorårets konkurranser, og vi gratulerer disse båter med de fine resultater. Dessverre har «Europe» falt sterkt av de siste årene.

Ombord i våre øvrige båter er det øyensynlig helt stille med idrettsarbeidet, og grunnen er antagelig at disse båter mangler eller tror de mangler en kraft til å ta seg av arbeidet. Vi tar vel imidlertid ikke meget feil dersom vi antar at det ombord i hver av disse «døde» båter finnes en eller flere som har vært med i et idrettslag, enten som aktiv eller som

administrator, og som med litt godvilje vil kunne blåse liv i idrettsarbeidet ombord igjen. Vi retter derfor en anmodning til «America», «Europe», «Gallia», «North America» og «Nueva Andalucia» om snarest å sette noe inn på å få reetablert idrettslaget ombord. Skulle det være ting i forbindelse med organiseringen av laget som båten gjerne vil ha rede på, er det bare å spørre Velferdskontoret eller oss.

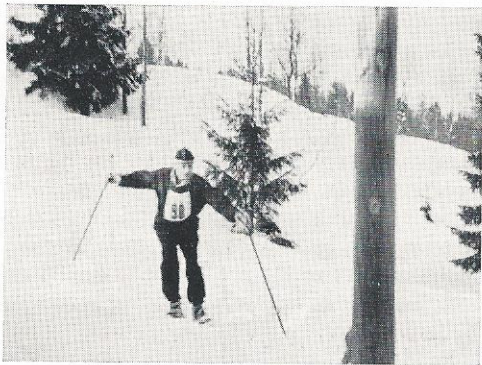
Fotballserier vet vi nå av erfaring ikke passer for tankbåter, men skal vi si at samtlige av rederiets båter går inn for lag- og enkeltmannskonkurranser i høyde- og lengdesprang uten tilløp og lagkonkurransene i idrettsmerke- og svømmeknappkonkurransene i 1954? Innbydelser til disse konkurranser for Handelsflåten er allerede sendt båtene fra velferdskontoret. Det er mulig at vi også setter opp en premie for de beste prestasjoner, men dette kommer vi tilbake til senere.

Vi håper at vi allerede i neste nummer vil kunne bringe melding om nystartede idrettslag og de første resultater fra konkurransene. Vi ber om at rapporter herom og ellers alt om idrettsarbeidet ombord sendes pr. flypost så snart det er noe å meddele. Ovenstående gjelder selvsagt også vår nye «Britannia».

Vi ønsker samtlige vel møtt til denne kappstrid og til hyggelig prat om rederi-sport i bladets neste nummere.

De Texacomiske vinterleker 1954.

Som det sikkert vil være kjent over det meste av verden møtes Texaco's funksjonærer hver vinter til dyst på ski og andre egnede fremkomstmidler i sne, det være seg tønne-



Seierherren i løypa.



Seierkvinnen i løypa.

staver, enmannsbob (sklier'n) o. l. Disse leker har fått navnet «De Texacomiske Vinterleker» og ligger i sin natur svært nær opp til «storebror» De Olympiske Leker.

I 1954 ble lekene i likhet med tidligere år arrangert i Lommedalen, referert i utenlandspresen som «The Pocket Valley», og programmet besto av Storslalåm, den store idrettskonkurransen, og et humoristisk-intelligensbetonet langrenn på tønnestaver, spesielt beregnet på dem som hevder at deres intelligens er større enn deres skiferdighet. Av ferdslopsoppgaver kan nevnes isying av knappspikerslag-pilkast-løsning av intelligenstippe-kupong o. l. Hver feil som blir gjort dømmes med et kraftig tillegg i langrennstiden.

Resultatet av de to konkurransene ble:

Storslalåm.

Menn:

- 1) A. K. Røysem
- 2) J. D.-Pedersen
- 3) J. C. Jenssen
- 4) Per Ellingsen
- 5) Erik Hornfelt
- 6) P. Sundby.

Kvinner:

- 1) V. Åkerman
- 2) B. Svartdal
- 3) B. Widding-Iversen

Humoristisk-intelligensbetonet langrenn:

Menn:

- 1) E. Hornfelt
- 2) A. K. Røysem
- 3) J. C. Jenssen
- 4) J. D.-Pedersen
- 5) A. Lie
- 6) G. Langfeldt.

Kvinner:

- 1) V. Åkerman
- 2) B. Widding-Iversen
- 3) B. Svartdal

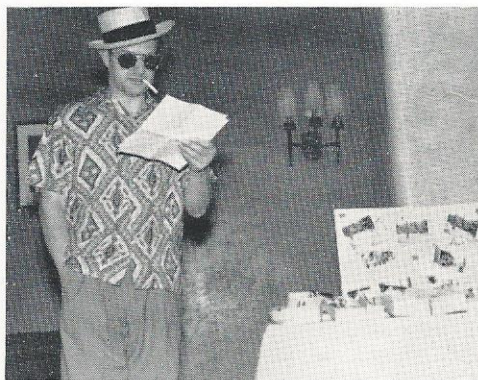
Noen bilder fra premieutdelingen



Norske vikinger på besøk.



Dir. Mathiesen taler under middagen.



En «amerikansk» journalist refererer skirennnet.

Skipsadopsjonssaken.

Begrepet skipsadopsjon trenger sikkert ingen forklaring for leserne, men vi synes likevel at adopsjonssaken skal ha sin plass i bladet vårt.

Av meldinger gjennom kringkasting, presse og tidsskrifter har de fleste etterhvert fått inntrykk av at flere og flere skoler i vårt langstrakte land har knyttet solide og vellykkede forbindelser med norske skip og sjømenn på alle hav, men at hele 435 skoler idag er «adoptivforeldre» for like mange båter, visste vel de færreste. Videre er det kanskje ikke kjent for alle at Norges Rederforbund har opprettet et eget kontor — Norsk Skipsadopsjon — som formidler forbindelser og er bindeleddet mellom båtene og skolene. Dette viser at adopsjonssaken omfattes av stor interesse og at man har et våkent øye for den betydning det har for sjøfartsnasjonen Norge at ungdommen allerede på skolen gjennom brevene fra båten og besøk ombord lærer norsk skipsfart å kjenne. Vi har tradisjoner å hevde på sjøfartens område, og det er det unge Norge som skal bringe disse videre.

På skolene er båtbrevene blitt svært populære, enten de inneholder reisebeskrivelser eller omhandler livet ombord og iland, og ikke bare elever, men også lærere setter pris på brevene som et ledd i geografiundervisningen.

Forbindelsen mellom skolene og båtene består som man vil forstå vesentlig i brevveksling, men også enkelte skoler har vært så heldige at de har fått knyttet direkte kontakt med båt og mannskap ved besøk ombord. På grunn av båtenes fart og skolenes beliggenhet, er imidlertid mulighetene for slike besøk svært begrenset dessverre. Forøvrig skifter fotografier og små souvenier svært ofte eiere, og til jul har mange skoler vært flinke til å sende små julepakker ombord i adopsjonsbåten, kanskje som takk for julepresangene fra båten året før.

I vårt rederi er det kun «America» og «Brasil» som i øyeblikket har kontakt med hver sin skole, nemlig med Tømmerås skole i Svelvik og Steine skole, Bø i Vesterålen. Vi har inntrykk av at disse forbindelser har vært meget gode og besøket som elevene fra Tømmerås skole avla ombord i «America» i Sandefjord i 1951 og kaptein Solhøis gjenvissitt på skolen i Svelvik året etter sammen med to av skipets styrmenn og stuert, var svært populære.

Bø skole har ikke fått anledning til å besøke «Brasil», men forbindelsen har vært god og det morsomme er at den lærer som har tatt seg av arbeidet tidligere har seilt med rederiets gamle «Britannia».

«Nueva Andalucia» og «Skandinavia» har også vært adoptert av hver sin skole, men vi forstår at forbindelsene nå er slutt, noe som vesentlig skyldes manglende interesse fra skolenes side.

Til slutt vil vi kun anbefale adopsjonssaken så varmt vi kan, og det ville være hyggelig om flere av båtene gikk inn for arbeidet. Skriv i tilfelle til oss eller direkte til Norsk Skipsadopsjon, det er stadig mange skoler som er interessert i å adoptere båter. Vi vil også benytte anledningen til å si at dere ombord ikke skal være så redde for at dere ikke skal kunne finne på noe å skrive om. Dere skal huske på at brevene for det meste går til elever i folkeskolen og at slike ting som for dere ombord synes svært alminnelige og lite å skrive om, i de fleste tilfelle vil være interessante og lærerike for barna. Dere skal også huske på at mange av skolene ofte ligger i trange dalfører og bygder langt fra havet og det store utland.

Det var vår mening at vi i hvert nummer skal bringe litt om adopsjonssaken og det kunne være hyggelig å få med en hilsen fra dere ombord. Hvis derfor noen har noe på hjertet eller noe å berette om adopsjonssaken, gir vi gjerne spalteplass.



Dengang da menneskene arbeidet 16 timer i døgnet, hadde de ikke et problem som kaltes fritid. Dodstrett etter dagens slit måtte man tidligst mulig kaste seg i sengen. Det var bare de rike og mektige som hadde fritidsproblemer og fritiden ble da fordrevet med jakt, kortspill, kvinner og liknende også i dag kjente fritidssysler. Den barske nåtidskvinnen, jaktlover o. l. legger imidlertid hindringer i veien for fri utfoldelse i denne form for utnyttelse av fritiden. For ikke å snakke om hvilke vanskeligheter sjøfolkene har med å bedrive de gamle aktede fritidssysler.

Da vi har forstått at de aller fleste i våre dager har en eller annen fritidsbeskjeftigelse, særlig skal sjøfolkene være flinke til å utnytte fritiden, har vi funnet det riktig her i våre spalter å gi ordet fritt til å fortelle om sine forskjellige hobbyer. Denne gang gir vi ordet til bladets faste tegnemedarbeider, Erik Hornfelt, som også driver med modellbygging:

Alle har forskjellige interesser, noen bytter koner og andre bytter frimerker, og jeg for min del holder meg til modellbåter og lommekniven. Det ligger nær å interessere seg for skip når en er ansatt i et rederi, og etter hvert er det blitt en liten modell av nesten alle Texaco's skip. Av plasshensyn er det ikke så store modeller, men en liten båt med flest mulig detaljer utført i skala, byr på mange vanskelige finesser og hyggelige timer for byggeren.

Etter hvert er jeg kommet frem til at en modell i skala ca. 1 : 500 vil virke mest dekorativ. Lengden blir da ca. 35 cm for en 11 000 tonner og 38—40 cm for en 15—16 000 tonner. De er vannliniemodeller alle sammen og de kan kanskje virke «flate» hvis de ikke settes på en tykk, solid bunnsplate.

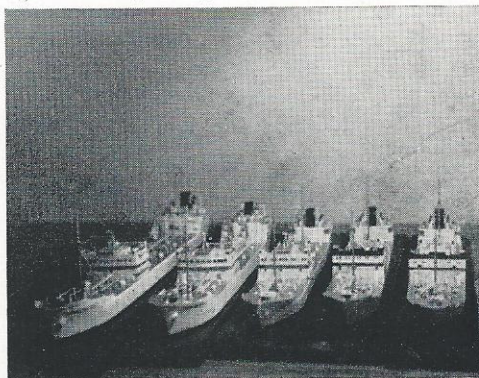
Det vil føre for langt her å beskrive byggingen trinn for trinn, men til en orientering for mulige

interesserte kan jeg nevne at skrog og overbygningen er skåret ut i balsa, sparklet og evt. kledd med tynn, stiv kartong (gamle fotos). Til skanse-kledning, tette rekker o. l. er fotografiene også fine. Alt mulig småtteri kan brukes; knappenåler, hårnåler, melkekapsler osv. er fine materialer. Ledninger på dekk er bøydd til av messingtråd og malt. Tanktopper, vinsjer, spill og lufrør må skjæres ut i tre og males, bare dette skaffer en nok å stelle med i 4—5 kvelder. Det er alle disse småting som får en modell til å se «virkelig» ut men på småmodeller kan det fort virke mot sin hensikt hvis ikke alle detaljene er riktig avstemt. Mye pirk blir det med alle lufrørene som bare er ca. 1 mm tykke, flere vinsjer som måler 3—4 mm o. l.; men når en liker det, så går det greit.

Når det gjelder verktøyet, er det ikke så meget som skal til. Selv bruker jeg en skarp pennekniv til nesten alt mulig, men det lønner seg å ha en liten fil, nebbtang og saks for hånden. Hvis vi da føyer til litt fint sandpapir og stålull til den siste skrogoverhalingen, så skulle det greie seg. Hurtigtørrende modellim og knappenåler er helt nødvendige ting for alle som pirker med modeller, og under byggingen lønner det seg ikke å spare på noen av delene.

Det beste er å male ferdig alle delene etter hvert som de er ferdig tilpasset, for senere blir det altfor trangt å komme til med penselen.

Så snart modellen er ferdig, begynner støvet å samle seg. En slags monter er derfor å anbefale og kan lett lages av glassplater eller plastic.



Litt av Hornfelts prestasjoner.

Følgende sannferdige historie bekrefter det vi allerede vet, nemlig at skottene har svakhet for whisky og styrke i sparsommelighet:

I mange år hadde MacDonald hatt en flaske beste sort whisky liggende på kiste bunnen i forgyves påvente av en passende begivenhet til å sprette den.

En dag folte MacDonald seg uvel og gikk til legen, som måtte meddele ham at han sannsynligvis ikke hadde mange dagene igjen å leve.

Da MacDonald var kommet hjem, tilkalte han sin beste venn, fortalte ham den sorgelige nyheten og sa: «Du har vært min beste venn, og nå vil jeg be deg om en siste tjeneste. Når jeg er død og begravet, skal du hente frem flasken og stenke innholdet på graven».

«Det skal være meg en fornøyelse», svarte vennen, «og jeg håper da at du ikke har noe imot at jeg lar innholdet passere gjennom nyrene først».



Hva
skal
bladet
 hete?

Som ethvert skikkelig barn må også vårt nye lille Texacoprodukt døpes innen rimelig tid.

Navnet har jo tross alt en stor betydning, selv om det ofte sies at «navnet skjemmer ingen». I mange familier er navnet på den stakkars nyfødte ofte et stridens eple, og sjelden er vel alle enige om at det navn som er valgt, er pent eller riktig. Stakkars de foresatte som ikke har rådspurt sine nærmeste.

Med disse erfaringer i minne, tør ikke redaksjonen alene ta ansvaret for navnet, men oppfordrer alle i Texacofamilien til å delta i en navnekonkurranse. I mangel av noe bedre har vi kalt dette første nummeret for «Texaco-bladet», men du har sikkert et bedre forslag.

Send forslaget til oss snarest. Det beste blir premiert.

NAVNE- KONKUR- RANSE.

