



texaco tanker



Julen 1966
13. årgang

Det har skjedd en omveltning i utdannelses-forholdene her i landet de siste tyve år. Før i tiden var det bare et fåtall som tok mer enn folkeskolen. Om få år vil nesten alle gutter søke en eller annen videregående utdanning etter folkeskolen for de går ut i arbeidslivet.

Dette tvinger skipsstarten til å myke opp tradisjonen, og i fremtiden også slippe til folk med videregående utdanning og kanskje også praksis fra andre yrker. De må slippes inn på det trinn deres alder og kvalifikasjoner tilsier — på samme måte som i andre næringer.

De sjøfolk som har gått «den lange vei», kan føle det som en trusel mot deres posisjon og muligheter at folk med annen bakgrunn slipper til ombord, og dette kan forårsake uro på skipene. Jeg vil derfor understreke at det som kommer til å skje, ikke innebærer noen tilsidesettelse av de tradisjonelle sjøfolk. Deres maritime utdanning og praksis vil fortsatt gjøre dem til ryggraden i handelsflåten. Avgjørende for karrieren skal være øyeblikkets kvalifikasjoner, og ikke hva en gutt kunne den gang han først kom inn i yrket. Konkrete tiltak vil bli gjort for å hjelpe dem som ønsker å bedre sine kvalifikasjoner.

Jeg ønsker alle våre lesere en riktig god jul.

Per Sundby



Juleandakt

Av pastor Egil Thorbjørnsen

Kristendommen bygger på facts — på kjennsgjæringer, på ting som virkelig har hendt. Den er ikke en tåket følelsesreligion uten holdepunkter i virkelighetens verden. Tvertimot bygger den på solid grunnvoll. Dengang da — julenatt — skjedde det noe, ikke i en drømmeverden, men i en verden som var ganske lik vår egen — med husnød og skattetrykk og arbeidspress og politiske intriger. Og vår trosbekjennelse summerer opp det som kunne konstateres og bevitnes av øyenvitner — Jesus ble født, korsfestet, og en tom grav var beviset — det første — på hans oppstandelse.

Disse virkelige historiske hendelser blir så forklart og gjort forståelig for mennesker til alle tider, først av Jesus selv, siden av de første disipler, siden igjen av en lang rekke kirkefedre og teologer opp gjennom tidene. Men den aller første forkynnelse var julenattens budskap: Eder er idag en Frelser født, som er Kristus, Herren.

Hva det betød for datidens mennesker, er vanskelig å forestille seg. Men det blir lettere å forstå betydningen av det når vi tenker på hva jødefolket hadde gjennomgått i sin 2 000-årige historie og at de var kuet under romeråket, — håpet og ventet på Messias, som skulle gjøre dem nasjonalt uavhengige og til herskere istedenfor undertrykte. De fromme hadde også et annet håp — og det kommer til uttrykk hos profetene — nemlig at de skulle bli forløst fra sine synder og få kraft til et moralsk høyverdig liv. Blant disse mennesker er det Messias som den lidende Herrens tjener, forløseren og forsoneren, som blir betonet. Og for disse mennesker fikk julebudskapet den rette betydning og det riktige innhold. Frelser — det var ikke en kriger til hest, men barnet i krybben, den ydmyke Herre på eselryggen, Guds representant som soner for folkets synder, og for alle folks synder til alle tider.

Hva betyr så julebudskapet for oss idag? Det som hendte da, angår det oss nå? «Eder er idag en frelser født» — men det var for 2000 år siden. — En hendelse i historien kan forandre hele historiens gang og menneskeslektens utvikling. Det har vist seg å gjelde det som hendte julenatt. Politikk, moral og kunst, livet i sin alminnelighet, ble etter Kristi fødsel preget av kristen ånd — tenk bare på hva for en omveltning det ble i vårt land, da hedenskapet ga tapt for Hvite-Krist. Og det som skjedde og skjer i stor målestokk politisk og nasjonalt og sosialt, det skjer i mindre målestokk i hvert menneskes liv når kristen tro og moral får overtaket.

Kristus er tidløs — trosbekjennelsen uttrykker det slik: «han sitter ved Guds høyre hånd» — og mennesket i enhver tid kan oppleve at han er Frelser, Forløser og Forsoner. Men det begynte dengang da gjeterne på Betlehemsmarken som de første hørte budskapet: «Eder er idag en Frelser født».

*En Frelser er oss født idag,
i mennesker Guds velbehag.
Gud være pris og ære.
Nu er han født i Davids stad.
Den sønn som englene tilbad
velsignet evig være.
Min sjel
denne nåde
fri fra våde,
melt ditt øye
nu med lyset fra det bøye.*

GASS- TANKERE

Av H. Thune



M/T «TEXACO PUERTO RICO»

I TEXACO TANKER's julenummer 1964 ble det gitt en kort beskrivelse av hovedproduktene i jordoljen og de stoffer som går over til petrokjemikalier. Antallet på disse produkter menes nå å ha overskredet millionen, så det er lett forståelig at en må holde seg til de få stoffer som har interesse for oss, nemlig dem som båtene frakter. «TEXACO BELGIUM» hadde forøvrig 20 forskjellige sorter på en gang med seg til Rotterdam og Terneuzen.

I artikkelen ble det nevnt litt om gasser også. Gass kan i likhet med luft gjøres om til væske, og selvfølgelig kan denne væske gjøres om til gass igjen. Væsken kan på denne måten transporteres i tankskip, eller i de såkalte LPG tankskip. LPG er forkortelse for Liquid Petroleum Gas = flytende petroleum gass.

De viktigste gasser i handelen er Propan, Butan og Metan som er rene produkter fremstilt ved raffinering. Naturgassen som den kommer opp av jorden, kan være en blanding av disse samtidig som den også inneholder Etan og andre gasser. Jordgassen må derfor foredles før den kan brukes, og deretter transporteres gjennom lange rørledninger til forbrukerne. I Amerika som alltid har vært et foregangsland på petroleumsområdet, har en hatt slike rørledninger i bruk i mange år. Fra Texas til områdene omkring New York og Chicago går både «Little Inch» og «Big Inch», og da en kan krysse gjennom «Big Inch», forstår en at det er store dimensjoner og mye gass som føres gjennom. Kunne en gjøre gassen flytende, og det er ingen kunst, ville en få transportert fra 300 til 600 ganger så mye gjennom ledningen beroende på

den gassart en skulle bruke. Kunsten er kanskje ikke så enkel allikevel, for en må enten opp i høye trykk eller ned i meget lave temperaturer. Ledningene ville derfor bli meget kostbare. I en tankbåt derimot kan en gjøre dette, her er en ikke avhengig av de lange rørledninger. Flere og flere slike skip blir bygget, det er omkring 60 av dem nå.

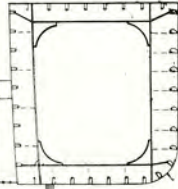
Vi var selv like om hjørnet for 3 år siden. Det gjaldt den gang å plassere 4 store trykk-tanker på fordekket ombord i «TEXACO NORGE» og «TEXACO SKANDINAVIA». Planene og beregningene ble imidlertid lagt på hylla, men kan tas frem igjen når som helst. I mellomtiden fikk vi allikevel anledning til å komme bort i dette interessante problem, for i juni dette år ble «TEXACO PUERTO RICO» levert fra Fredriksstad mek. Verksted. Her ble det innsatt 4 gassbeholdere, hver på ca. 70 kubikkmeter, og båten er dermed en såkalt jackass tanker.

Vi skal forsøke å gi en generell beskrivelse av «TEXACO PUERTO RICO». Hun fikk en trang fødsel, ble stående på stabelen fordi det var så kaldt at alt frøs til. Champagneflasken måtte dunkes tre ganger i skutesiden før den knakk, men seremonien var vellykket, og båten kom på vannet tre uker senere. Forsinkelsen av sjøsettingen gjorde ingen forskjell for leveringsdatoen, og den 22. juni dampet hun avsted etter en vellykket prøvetur.

En kan se på generalplanen at det bare er ett senterkott, men helt forut er det nr. 1 og 2 vingetanker. Disse er avsatt for å føre «Banana Spray», et insektmiddel som sprøytes på banan-

Forts. side 6.

ALTERATION	Draw No.	Scale	Date
Sheet No. 1, Deck plan			
Sheet No. 2, Deck plan			
Sheet No. 3, Deck plan			
Sheet No. 4, Deck plan			
Sheet No. 5, Deck plan			
Sheet No. 6, Deck plan			
Sheet No. 7, Deck plan			
Sheet No. 8, Deck plan			
Sheet No. 9, Deck plan			
Sheet No. 10, Deck plan			
Sheet No. 11, Deck plan			
Sheet No. 12, Deck plan			
Sheet No. 13, Deck plan			
Sheet No. 14, Deck plan			
Sheet No. 15, Deck plan			
Sheet No. 16, Deck plan			
Sheet No. 17, Deck plan			
Sheet No. 18, Deck plan			
Sheet No. 19, Deck plan			
Sheet No. 20, Deck plan			
Sheet No. 21, Deck plan			
Sheet No. 22, Deck plan			
Sheet No. 23, Deck plan			
Sheet No. 24, Deck plan			
Sheet No. 25, Deck plan			
Sheet No. 26, Deck plan			
Sheet No. 27, Deck plan			
Sheet No. 28, Deck plan			
Sheet No. 29, Deck plan			
Sheet No. 30, Deck plan			
Sheet No. 31, Deck plan			
Sheet No. 32, Deck plan			
Sheet No. 33, Deck plan			
Sheet No. 34, Deck plan			
Sheet No. 35, Deck plan			
Sheet No. 36, Deck plan			
Sheet No. 37, Deck plan			
Sheet No. 38, Deck plan			
Sheet No. 39, Deck plan			
Sheet No. 40, Deck plan			
Sheet No. 41, Deck plan			
Sheet No. 42, Deck plan			
Sheet No. 43, Deck plan			
Sheet No. 44, Deck plan			
Sheet No. 45, Deck plan			
Sheet No. 46, Deck plan			
Sheet No. 47, Deck plan			
Sheet No. 48, Deck plan			
Sheet No. 49, Deck plan			
Sheet No. 50, Deck plan			
Sheet No. 51, Deck plan			
Sheet No. 52, Deck plan			
Sheet No. 53, Deck plan			
Sheet No. 54, Deck plan			
Sheet No. 55, Deck plan			
Sheet No. 56, Deck plan			
Sheet No. 57, Deck plan			
Sheet No. 58, Deck plan			
Sheet No. 59, Deck plan			
Sheet No. 60, Deck plan			
Sheet No. 61, Deck plan			
Sheet No. 62, Deck plan			
Sheet No. 63, Deck plan			
Sheet No. 64, Deck plan			
Sheet No. 65, Deck plan			
Sheet No. 66, Deck plan			
Sheet No. 67, Deck plan			
Sheet No. 68, Deck plan			
Sheet No. 69, Deck plan			
Sheet No. 70, Deck plan			
Sheet No. 71, Deck plan			
Sheet No. 72, Deck plan			
Sheet No. 73, Deck plan			
Sheet No. 74, Deck plan			
Sheet No. 75, Deck plan			
Sheet No. 76, Deck plan			
Sheet No. 77, Deck plan			
Sheet No. 78, Deck plan			
Sheet No. 79, Deck plan			
Sheet No. 80, Deck plan			
Sheet No. 81, Deck plan			
Sheet No. 82, Deck plan			
Sheet No. 83, Deck plan			
Sheet No. 84, Deck plan			
Sheet No. 85, Deck plan			
Sheet No. 86, Deck plan			
Sheet No. 87, Deck plan			
Sheet No. 88, Deck plan			
Sheet No. 89, Deck plan			
Sheet No. 90, Deck plan			
Sheet No. 91, Deck plan			
Sheet No. 92, Deck plan			
Sheet No. 93, Deck plan			
Sheet No. 94, Deck plan			
Sheet No. 95, Deck plan			
Sheet No. 96, Deck plan			
Sheet No. 97, Deck plan			
Sheet No. 98, Deck plan			
Sheet No. 99, Deck plan			
Sheet No. 100, Deck plan			



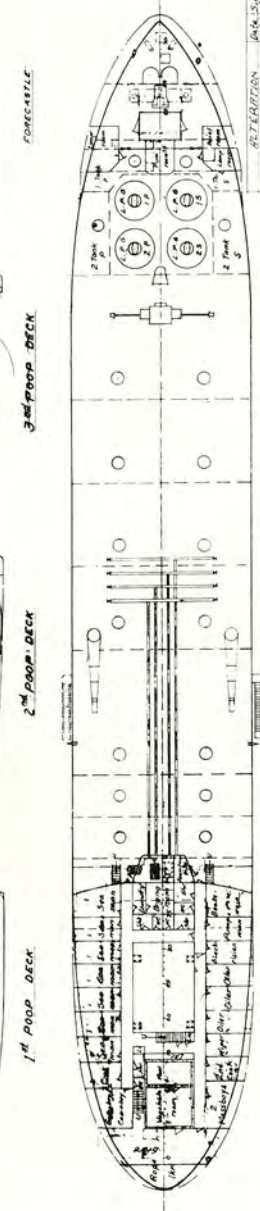
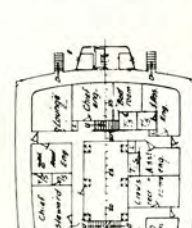
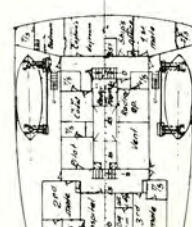
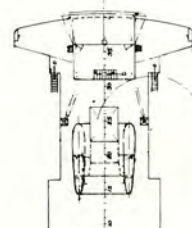
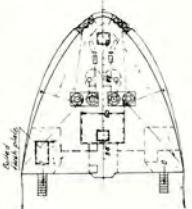
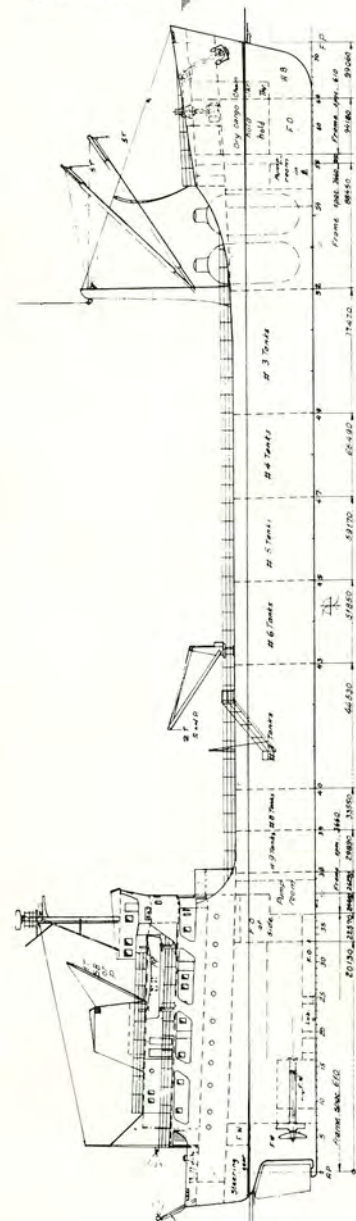
CAPACITIES.

Tank No.	Capacity	80% Full	85% Full
1	5500	4500	4650
2	4000	3200	3350
3	4800	3840	4000
4	4800	3840	4000
5	5000	4000	4150
6	5000	4000	4150
7	5000	4000	4150
8	14000	11200	11700
9	14000	11200	11700
Total	206500	165200	172000

TANKER OIL L.P.G.
5000 DWT.

Length o.a. 340'-0" = 103.93 m
 Length b.p. 325'-0" = 99.06 m
 Breadth mid 32'-0" = 9.75 m
 Draft 23'-3" = 7.09 m
 Draft s.l.l. 19'-4" = 5.89 m
 Speed loaded trial 3000 BHP old 13.8 knots

Paint machinery.
Two 8cyl. Sulzer DM 2 = 1760 BHP
at 250 r.p.m.



ALTERATION
By _____
Date _____
Checked by _____
1:2000 Scale

Yd No 0392	Ships No. 25
% FREDRICKSTAD MEK. VERHSTAD	25-63580

Notes

plantasjene. Stoffet blir pumpet i land med en Bingham-pumpe, den ligger neddykket i tanken og drives med en lang aksel fra dekket med en elektrisk motor.

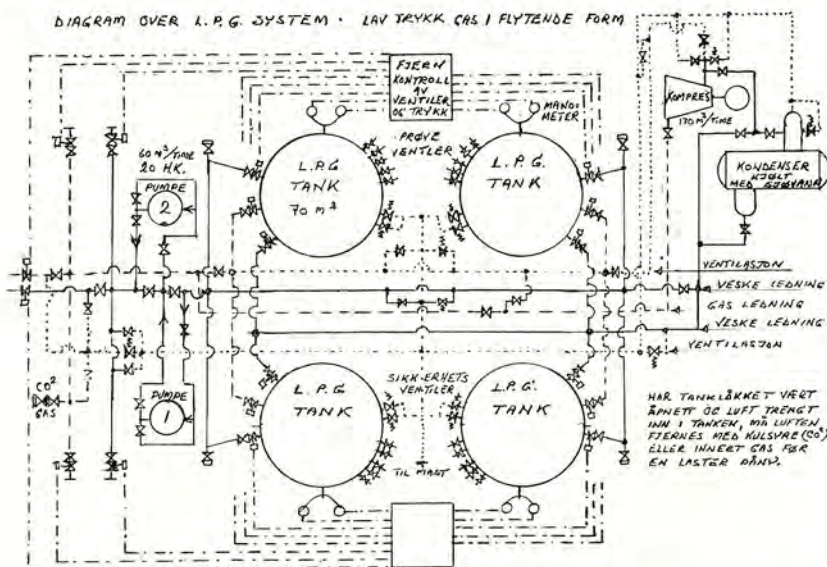
Lastetankene forøvrig blir pumpet på samme vis som på «TEXACO BELGIUM», ved hjelp av Bornemann skruepumper, men der er ikke noen sentral for fjernstyring av ventiler.

Det mest interessante er nok gasstankene. Systemet som er vist på skissen, er utarbeidet av Fredriksstad mek. Verksted som har lang erfaring i å lage trykkbeholdere. Verkstedet har tidligere bygget gasstankeren «Mundogas Brasilia». Sam-

holde trykket vedlike. Pumpene kan, som det fremgår av skissen, brukes i serie ved at den ene pumper produktet inn i den andre og lar denne trykke det videre.

«TEXACO PUERTO RICO» har italienske offiserer. Ingen hadde hatt noe å gjøre med gass før, men de var flinke til å sette seg inn i saken, og med gode instruksjoner går det som alt annet, selv om det er nytt.

En kan kanskje nevne flere ting av interesse, for naturligvis måtte båten manøvreres fra broen, en forøvrig enkel affære etter Sulzer's pneumatiske prinsipp. Da den har to hovedmotorer, ble



menlignet med denne er «TEXACO PUERTO RICO» atskillig enklere, for det anvendes høyt trykk, 14 kg/cm² ved 40°C, den er altså uten kjølemaskineri.

Nå er det så at en del av den flytende gassen vil koke, og for at den ikke skal gå tapt, blir den komprimert i en kompressor og derpå sendt gjennom en kondenser som blir avkjølt med sjøvann. Gassen blir nå flytende igjen og returneres til tankene.

Disse tankene er ikke isolert, og får derfor samme temperatur som omgivelsene. Ved fylling av tankene må en derfor påse at det ikke blir så sterkt trykkfall at en voldsom nedkjøling av tankene finner sted. En bør derfor ha litt igjen på bunnen av tanken etter ilandpumpingen for å

det også to skorstener. Ankerspill og vinsjer og forøvrig alt annet hjelpemaskineri blir elektrisk drevet, og tre store hjelpemotorer skaffer strømmen. Donkeykjelen er litt større enn en suppekjele og bare beregnet til oppvarming av lugarer, den er naturligvis helautomatisk. Til oppvarming av last blir det brukt en spannerkjele. De to Schat-kraner midtskips er luftdrevet og fine, lethåndterlige saker. Slikt får vi ønske oss i fremtiden.

Texaco, New York, hadde i samarbeide med Fredriksstad mek. Verksted lagt alle planer til rette. Vi her i Oslo overtok inspeksjonsarbeidet, så da skuta etter endt prøvetur den 22. juli ble overtatt, var alt i skjønneste orden, og Texaco en tankbåt rikere.

Skumslukking

Av H. Thune

Vi ble litt brent da det brant i maskinen på «TEXACO NORTH AMERICA», og alle mulige sikringstiltak ble diskutert for å hindre gjentagelse.

Å hindre brann har man holdt på med i tusenvis av år, så den siden av saken lar seg neppe løse da den tangerer den menneskelige faktor.

Er først brannen der, har en allikevel midler til å få den slukket, og vann er hovedmidlet. En skute som flyter i vann, har jo hele havet å ta av, en kan pumpe til dommedag uten at det tar slutt. Ved å benytte vandysjer under høyt trykk, har en både nedkjøling av heten og slukking av brannen. Kullsyregass som vi har ombord i 4 Texaco-båter, både kjøler og kveler ilden, men egner seg bare i lukkede rom, og er best når det brenner i bunnen av dette — og må alltid være klar til bruk.

Gamle «SOLITAIRE» hadde et slikt anlegg, men en gang i Mobile da det tok fyr i pumpe-rommet og gassen skulle settes på, var flaskene tomme. Vannslangene ble satt på, og brannen som oppsto av at det hadde tatt fyr i noen gamle pakninger som pumpemannen hadde tatt godt vare på, ble hurtig slukket.

Det siste på området er skumslukking, men det må store mengder til, og vannet er fremdeles den viktigste bestanddel i skummet. Et slikt utstyr finnes ombord i «TEXACO BELGIUM». En skal kunne sette kjeler og maskineri under et høyt lag skum, og hele dekket på skuta kan belegges med et skumlag på 6 tommer i løpet av kort tid.

På dekk er plassert 5 vannkanoner (monitører), og under prøve kunne en sende vann-

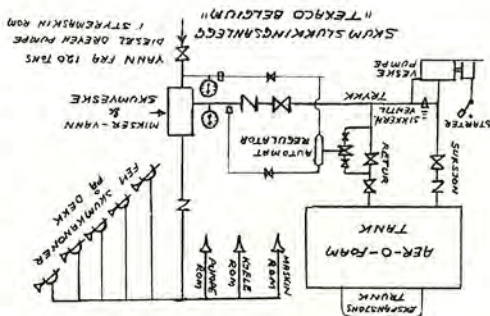
strålen over formasten med en av de to monitører som er plassert midtskips.

Slikt krever god pumpe, så vi fikk satt inn en 120 tons pumpe i styremaskinrommet. Den blir drevet av en 6 sylindret dieselmotor med selvstarter. Det er bare å trykke på en knapp, så går den. Slikt er meget viktig, for i et branntilfelle teller de første minutter etter utbruddet uhyre meget. Pumpen står helt atskilt fra maskinrommet i et tørt og varmt rom. Den vanlige plassering er nede i forskarpen slik loven sier, og for å følge den, må vi fremdeles ha en pumpe her. Nå kan vel ingen nekte oss å gjøre det bedre enn reglene tilsier, men for at vi skulle få godkjent dieselmotoren, måtte vi la det følge med en sveiv så pumpen kan settes i gang med håndkraft. Sveiven ligger der, men jeg tror ikke noen vil forsøke å få motoren i gang med den.

Skumaggregatet med skumpumpen er plassert under kontrollrommet i poopen i tilfelle det brenner i maskinen, og når det da ikke er noen strøm, vil nøddieselen på båtdekket besørge strøm til pumpen.

Vi mener at det er gjort hva gjøres kan selvom det i fremtiden kommer nye saker i billedet. Så er det bare igjen å holde pumpen og rørledninger i orden til det skal brukes. Det kan bli i morgen, derfor ikke «mañana» med den jobben.

Øvelse gjør mester, og det er godt å vite at på «TEXACO BELGIUM» er øvelsen holdt vedlike.



Skummet som kommer ut av mikseren, består av meget små såpebobler. De bobler som kommer i berøring med ilden, går over i damp, og tiltrekker varme. Boblene øverst i skumteppet forhindrer luften fra å komme til flammen.

Gamle minner M/T «Texaco Brasil»

Av H. Thune



Det kjedelige med gamle minner er at en blir gammel selv og ikke noe videre populær blant ungdommen. Det evige slit og arbeide en utførte for en billig penge, var det løft rederne trengte for å kunne seile for små frakter, og samtidig legge opp erfaring og kapital til den flåten som seiler i dag. Dette og andre ting bør en reflektere over når en hører om gamle dager og kommer ombord i et moderne fartøy med det arbeidsbesparende utstyr som følger med.

Motorene og skroget er blitt adskillig forbedret i tidens løp, forbedring som er foregått gjennom en årrekke.

Jeg hadde engang fornøyelsen av å bli assistent ombord i Norges første motortankskip under forrige verdenskrig, og husker ennå at vi hadde 19 motorstopp på 12 dager. Det var eksplosjoner og brann i kompressorene og grunnen var smøringen. Den eneste olje en kunne få tak i var Asbjørnsens damp sylinderoilje, utmerket til en dampmaskin, men dårlig til kompressorer. Her måtte en trøste seg med det gamle ordtak: «Det må gå, for det skal gå».

I serien «Gamle minner» er det «Brasil»'s tur. «Brasil» ble bygget ved Nakskov Skipsverft 1935 og var etter datidens forhold en supertanker på 12 300 tonn med moderne krysserhekk. De to hovedmotorer fra Burmeister og Wain, var av den vanlige trunktype og berømte smøreoljeslukere når sylindreforingene ble slitt. Skjerping av skrapefjærer måtte en begynne med straks det var vel i maskinen. Et slikt arbeide kan bli helt bortkastet hvis en tror at det med 45° vinkel på skraperen vil ta lengre tid for en behøver å skjerpe påny. Dette er sant nok, men en har også fått en fjær som skraper begge veier og øker forbruket. Smøreoljekjøleren var i minste laget, og det første en måtte gjøre når en kom til land, var å få den rengjort med Trichloræthylen; et grisearbeide som kunne medføre gass-

forgiftning. Da kjøleren ble dårlig på slutten av reisen, falt oljetrykket fordi temperaturen på oljen steg og den ble tynn som vann ved 90° på stempelkølningen. Hvem kunne dengang fortelle motorbyggerne at kjøleren var for liten? Noe måtte gjøres for å berolige nervene, og et rør ble satt opp i høyde med sylindrerne fra smøreoljeledningen. Boblet det litt olje fra kranen på toppen, var det iallefall smøring til krysspinnene. Engelske maskinister kom ombord da skuta ble solgt, og det hørtes senere at lagerne ble nedbrent.

Hjelpemotorene var totaktere og etter 3 ukers gange tok det fyr i spylekanalene så gnistene fok og maskinen stoppet. Her måtte det spesialbehandling til, og rytmen i overhaling av disse maskiner måtte overholdes før tre uker var omme. Jobben startet kl. 4 om morgenen med chiefen i spissen. Nesten hele motoren ble demontert og grundig rengjort, og hele jobben var ferdig kl. 8 om kvelden. Brann i spylekanalene ble det ikke mere av, men begge totakterne ble skiftet ut med nye firetakere i 1948. Slik gikk ferden fra havn til havn i de 2½ år jeg var ombord og i det store og hele trivdes meget bra. «Brasil» var dengang den fineste båt i rederiet utstyrt med mye som dengang ble betegnet som luksus.

«Brasil» ble solgt i 1952. Den hadde klart seg bra gjennom hele krigen. Hva for en skraphaug hun endte på er ikke godt å si, men navnet ble «Antarctic Tanker».

Et minne har vi fra båten. Det er en meget vakker modell som engang stod på kontoret i New York. Under en stor oljeutstilling i Houston Texas ble modellen sendt dit og må ha vært litt av en sensasjon blandt landkrabbene der, for jeg har sett et foto fra utstillingen hvor det sto fullt av folk rundt glasskassen, kanskje det var første gang de så hvordan en tankbåt så ut.

London . Edinburgh — Granton . Kristiansand S.

M/T «Texaco Norge» og M/T «Texaco Oslo»

Av G. Langfeldt

Leserne vil kanskje undre seg over hvilken sammenheng det er mellom de 3 byer i overskriften. Forklaringen er forsåvidt enkel, navnene representerer 3 hovedsteder, Englands, Skottlands og Sørlandets, dessuten fikk undertegnede anledning til å besøke disse tre byer på en reise nylig og havnet i sin fødeby.

LONDON

Verdensbyen med over 10 millioner mennesker, hvor innbyggerne selv må bruke kart hvis de skal finne frem til steder som ligger utenfor de områder de er vant til å ferdes i. Som sentrum for det mektige britiske imperium, som forøvrig har rystet adskillig i sine grunnvoller i de senere år, har London en sentral stilling blant annet som sjøfartsby, hvilket selysagt også har medført adskillige norske anløp i byen ved Themsen.

Oljeanleggene ligger imidlertid langt fra London sentrum, og fra plasser som Holehaven, Thameshaven og Canvey Island tar det fra 1½ til 2½ time med bil avhengig av trafikken, å nå inn til City.

For å få anledning til å bese kjente steder som Trafalgar Square, Westminster Abbey, St. Paul's Cathedral, The Tower osv., må man helst

ha lenger opphold enn M/T «TEXACO NORGE» fikk da skipet ankom Holehaven den 16/9 for lossing av partlast. Kaptein Helmersen fikk ved denne anledning sin frue ombord, maskinsjef Hedberg kom tilbake etter alle tiders ferie i Arendal, og maskinsjef Wetlesen kunne reise hjem til barnedåp på Kjernes.

I Holehaven fikk skipet besøk av «The Black Gang», dødsgjengen, som gikk til verks som sine norske kolleger. De fant intet ulovlig, og da de 5 drabanter fra H. M. Customs slappet av på stormbrua, anmodet Texaco Tankers utsendte fotograf om å få ta et foto. Prompte forsvant karene bortsett fra lederen som høflig fortalte at de var redd for at tollsjefen skulle få se bildet og feilaktig dra den slutning at karene slappet av på jobben.

Forts. neste side.



Big Ben



*«Change of the Guards»
foran Buckingham Palace*



Trafalgar Square

EDINBURGH

Skottlands hovedstad hvor havnebyen Leith nå er innlemmet. Der ligger også Granton med oljeanlegg hvor mange Texaco båter har losset partlast i de senere år.

Kaien i Granton ligger forøvrig vanskelig til, og i hard vind kan manøvreringen til og fra by på store problemer. Det kan høres underlig ut at en stor hovedstad med utstrakt handelsvirksomhet ikke har bedre havneforhold. Imidlertid er det nå under utbygging et nytt havneanlegg hvor store skip skal kunne gå inn med fullt dypgående.

Gjennom Edinburgh strekker det seg noen store høydedrag, og på det bratteste av disse, Castle Rock, ligger middelalderfestningen Edinburgh Castle hvorfra man har utsikt over et av de mest maleriske bybilder i Europa. Walter Scott, landets mest berømte forfatter, har skildret byen i sine romaner, og selv har han fått et imponerende minnesmerke i Princess Street, Edinburghs hovedgate med vakre parker på den ene siden og store forretningsbygg og lokaler på den annen. Minnesmerket som er 60 meter høyt, består av en søylerad av rød sandstein med nisjer hvor det står statuer av de mest berømte skikkelser i Scotts diktning.



Edinburgh Castle

Edinburgh er Skottlands kulturelle og administrative sentrum. Forretningslivet er konsentrert i Leith som bl. a. er midtpunktet for Skottlands store whiskyhandel.

Den norske sjømannskirken i Leith gjør en stor innsats for sjøfolkene, og bestyrer Einar



Utsikt mot Leith fra havnen i Granton

Andersen som har oppholdt seg i Skottland i en menneskealder, har nedlagt et imponerende arbeide og passer på å besøke alle norske skip.

M/T «TEXACO OSLO» ankom Granton den 18/9, siste lossehavn før skipet skulle gå til Kristiansands Mek. Verksted for dokking. Imidlertid var det ikke bare vanlig dokking som foresto denne gangen. Et verkstedopphold på bortimot 2 måneder var forestående idet samtlige lastetanker skulle sandblåses og deretter males med spesialmaling.



Walter Scott monumentet.

KRISTIANSAND S.

Texaco har ikke tidligere tatt skip til reparasjon i Kristiansand, og undertegnede, som selv en gang var ansatt på verkstedet der, ble med M/T «TEXACO OSLO» fra Granton for å sørge for at skipet kom vel frem. Da det dessuten viste seg at losen som kom ombord ved Oksøy fyr også het Langfeldt, var det ingen tvil om at det skulle gå bra, selv om et annet skip forsøkte å stenge veien for oss under innseilingen. Det viste seg senere at dette skip hadde hatt vanskeligheter med maskineriet, hvilket var årsaken til en noe underlig manøvrering.



Kristiansand — en av verdens beste havner.

Kaptein Karsten Hallén, nå bosatt i Kristiansand, var første selvskrevne gjest ombord i M/T «TEXACO OSLO». Vi hadde også ventet en annen selvskreven gjest, nemlig maskininspektør Andreas Larsen som nå nyter sitt otium i sin kjære hjemby. Skjebnen ville at han dessverre var blitt lagt inn på sykehus kort før M/T «TEXACO OSLO»'s ankomst.

Det er snart 20 år siden Texaco hadde skip i Kristiansand. Det var forresten ikke noe regulært anløp, idet kaptein Hallén med M/T «AMERICA» isvinteren 1946/47 måtte søke inn til Kristiansand. Skipet var på vei til Sverige, men ble liggende på havnen sammen med 60-70 andre skip som ble hindret av isen.

Sørlandets hovedstad ble grunnlagt av Kristian IV i 1641 og ble lagt på sanden ved elven

Otras utløp. Den gamle bydel med de rette gatene, den såkalte kvadraturen går nå over til å bli mer og mer kontor- og forretningsstrøk, mens boligstrøkene trekker seg utover i nabo-distriktene. Kristiansand er den by i Norge som har hatt sterkest vekst etter krigen, og som tidligere nevnt er havnen en av de beste i verden.

Videre er byen nå blitt en av våre største sjøfartsbyer. Med sin gunstige beliggenhet på Norges sydspiss, har byen naturlig nok fått en rekke skipslinjer som forbinder vårt land med kontinentale og oversjøiske havner. Dessuten vil flere flyruter bli opprettet i tillegg til de gamle forbindelser med Danmark. Hvorvidt Texaco's forbindelse med Sørlandets hovedstad gjennom verkstedet skal fortsette, det vil tiden vise.

Små glimt fra



Båtsmann B. Eggen
1. stymann A. Kristensen
Matros O. Sivertsen



Maskinsjef E. Wetlesen
Kaptein Helmersen med frue
Maskinsjef J. G. Hedberg

«Texaco Norge»



Forbrodring mellom rasene:
Matros G. Hacksbaw og B.
Handal

— og så er «Texaco Oslo» kommet til Kristiansand



Øverst til venstre: Sandblåsingsutstyret er kommet ombord.

Øverst til høyre: 1. styrmann S. Skåren-Rognvik, kaptein Lars Lyng, telegrafist H. Hogstad og 2. styrmann Egil Haugen.

Til venstre: Kaptein K. Hallén er i godt humør.

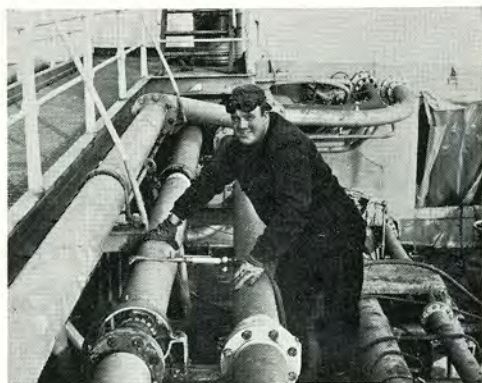
Under til venstre: Maskinoffiserene. 3. maskinist T. Ulvin, maskinsjef H. Engseth, elektriker G. Tandberg, redaksjonssekretæren som ikke har noe der å gjøre, 1. maskinist Th. Bærum og 2. maskinist K. Rogne.

Under til høyre: Stuert K. Grottan flankert av officersmessepike Karin Gundersen og salongpike Ragna Høybråten.





Til venstre kaptein Hallén og O. Granlund. Til høyre inspektør H. J. Riber, avdelingssjef G. Langfeldt og inspektør H. Thune. Under til venstre pumpe-
mann S. Fornes som demonterer inhibitoranlegg på dekk, og til høyre en del av mannskapet: Båtsmann B. H. Hansen, matros A. Stølan, lettmatros A. Ågård og motormann T. Walentin. Bakgrunnen er en del av sandblåsnings-
utstyret.



Nedenfor til venstre: Kalorisjefene, 1. kokk Z. Drazkowskij og 2. kokk B. Hansen, og til høyre ser vi lettmatros Jansen, matros H. Madu-

ro, messepikere fru Havik-Pedersen, assistent V. Hustad, tømmermann Havik-Pedersen, motormann G. Back og maskingutt B. Hansen.



VÅRE JUBILANTER



30 år

Maskinsjef Bjarne Henriksen begynte som maskinmester på «Solitaire» den 14. august 1936, så han har altså ikke gått gradene hos oss på tross av de 30 år. Den eneste forskjellen fra den gang representeres av ca. kr. 3 000,— mer i månedlig hyre. I løpet av sin første tid hos oss var maskinsjef Henriksen også ombord i «Europe», «Nueva Andalucia» og «America», og kom tilbake til «Europe» igjen i august 1939. Under hele krigen seilte han som maskinsjef på denne båten. Ikke før i mai 1946 ble det anledning til ferie. Etter tre turer med de gamle båtene, så han etter byggingen av maskineriet til «Texaco Europe» i Göteborg i 1955. Deretter tok han kommandoen over hestekreftene på «Texaco North America», og fra 1959 på «Texaco Bogota» som han ble med da hun la ut på sin jomfrutur fra Göteborg. I 1961 finner vi ham igjen til stede ved bygging av maskineri i Göteborg, denne gang for «Texaco Norge» og «Texaco Skandinavia». Fra 1962 tok han igjen over på «sitt skip», «Texaco Bogota», og i jubi-

leumsåret finner vi ham fremdeles ombord i samme båt.

Beviset på hans trofaste tjeneste hos oss, gull armbåndsur, vil bli overrakt maskinsjef Henriksen ved en senere anledning.

Vi gratulerer med jubileet!



Vi gratulerer også følgende jubilanter:

Seilende medarbeidere:

Stuert Petter Fredriksen	—	20 år - 17/8 -66
Maskinsjef O. H. Kristiansen	—	15 år - 5/11-66
Kaptein T. Stensrud	—	10 år - 1/11-66
Pumpemann H. Grøtting	—	10 år - 12/11-66
Kaptein A. Strand	—	10 år - 3/12-66

På kontoret:

Jan Diesch-Pedersen	—	20 år - 28/10-66
Bjørge Sitter	—	15 år - 15/9 -66



Gullgutten i år



Kaptein Willy K. Paulen skulle ikke trenge noen nærmere presentasjon. For 3 år siden feiret han sitt 30-års jubileum i Texaco. I år har 25 års aktuell tjenestetid bragt ham Norges Rederforbunds gullmedalje.

Det skal innsats til for å kunne smykke seg med denne utmerkelse.

Vi gratulerer, og takker kaptein Paulsen for de trofaste arbeidsår som har gjort ham fortjent til medaljen.



*Slik moter du kirken
når du kommer fra
speed-båten.*

**Små
glimt
frå**



Sjømannskirka Trinidad

Av Husmor Magnhild Isene.

Gledeleg jul, og takk for sist! Mange er dere som har vore innom kirka her i løpet av året, og eg ville gjerne på denne måte sende ei helsing til alle gode venner på dei forskjellige Texaco-båter.

Vi gleder oss alltid når vi høyrer at ein Texaco-båt er i vente, og vi undrast om det er same folka ombord. — «Vil det komme mange på kirka idag?» Ja, visst kjem dei — i flokk og følge. Ein del kappast om å hoppe først i svømmebassenget, der ute er det alltid liv og moro. Og det hender nok at ein og annan får seg ein ufrivillig dukkert.

Nokre skal poste brev eller veksle pengar, kjøpe suvenir eller lese aviser.

Mange festlege minner dukker fram: Ein dag eg stod på kjøkkenet og baka smultringer kom båsen frå Brasil innpå kjøkkenet. Eg spurde om han like smultringer, og det var det beste han visste. Han ville gjerne steike dei for meg, og eg var svært takksam over å få hjelp. Det var virkeleg «båsen» som kunne sine ting, så *vips* var heile baksten steikt på aller beste måte. I gjesteboka skreiv han: Chief-smultringsinspektør, og det var ein vel fortjent utmerkelse. No lid det snart til jul igjen, så kanskje det er fleire

som har lyst å ha same «utmerkelse». Det vert nok mange poeng i Neptuniaden.

I desse 16 mnd. eg har vore her, har eg fått uendeleg mange bevis på sjøfolkas gavmildhet og store hjertelag. Det er vanskeleg å kunne finne ord til å takke nok for dette. Lat meg ta nokre eksempel:

På ein båt samla dei inn pengar til radio. Frå ein annan kom det ein fin penge-sum som vart brukt til combi-radio og platespiller. Vi er glad over å ha desse tinga, og sjøfolka koser seg med å spille plater.

Ein dag kom det nokre karer frå Britannia innom for å sjå på kjøkkenet. «Har du ingen ordentleg komfyr?» sprude dei. Nei eg hadde bere ein liten hybelkomfyr. «Ja, du skal ha ein betre, det er sikkert». Nokre dagar etter fekk vi dollar 315.— som gave frå folka på Britannia. Det var ei stor uventa glede for oss å ta imot så mykje pengar. Ovnvart kjøpt og stod på plass til neste gong Britannia kom. Det har vore steikt mange gode kaker i den. Takk skal dere ha!

Vi trengde hagestolar ute ved basenget og var i byen for å finne noko brukbart. Men huff kor

Forts. side 34.

Oslo — Roma — Milazzo og «Texaco North America»

Av Alfred Taxt

Jeg sitter i 7.500 meters høyde og ser ned over et hvitt dekke med daler og topper og andre viltre formasjoner mens solen skinner fra en skyfri himmel. Av og til er det liksom det hvite teppet revner, og jeg kan skimte landet under oss.

Jeg er underveis med en «Alitalia Caravelle» fra København til Roma.

Flykapteinen opplyser at vi nå skulle være over Frankfurt, og at det vil bli mindre skydekke etter hvert, og snart ser vi tydelig elver og veier som bukker seg frem gjennom landskapet. Der ligger Zürich. Den ser ut som en liten landsby, men flyplassen utenfor byen med fingre sprikende i alle retninger viser at det er en stor by som ligger der i nordvestre enden av en stor sjø som må være Zürichsjøen.

Landskapet har nå forandret karakter. Fra å være flatt som en pannekake reiser det seg i de mektige fjellformasjoner som er Alpene. Det er umulig å skjelne noen enkelt topp ut, men de høyeste har en pen, hvit kalott av sne. Det hel er en prektig opplevelse som jeg kommer til å huske lenge.

Vi forlot København kl. 10.00 og vi skulle ifølge ruteplanen være i Roma kl. 13.30. Klokken min var bare 12.00, så jeg ble temmelig forbauset da vi en liten stund senere ble anmodet om å spenne beltene fast for å gjøre klar til landing i Roma. Det viste seg senere at Italia ikke hadde forlatt sommertiden slik som vi gjorde i Norge i år.

Det var lett å merke at vi var kommet til et sydligere klima. Varmen slo imot oss med det samme vi kom ut av flyet; 34° i skyggen ble det meldt fra Roma på en lørdag i begynnelsen av september.

Det viktigste for meg under mitt besøk i Roma var imidlertid å få se Peterskirken og Vatikanet, og jeg hadde derfor sørget for et hotell like i gaten som fører ut fra Petersplassen. Det var for sent til å gå noe sted på sight-seeing den dagen, så det fikk være til neste dag.

Det var en opplevelse for meg som katolikk å komme til kristenhetens sentrum for første gang.

Utenfor Roma, en times biltur i østlig retning, ligger det et gammelt palass med haver med rinnende vann og fontener. Stedet heter Tivoli og ble i sin tid bygget av kardinal d'Este som en sommerbolig. Tilfeldigvis fikk jeg samme kveld anledning til å komme med på en biltur dit. Slottet var en del forfallent, men vegg- og takmalerier utført av de gamle kunstnere var utmerket bevart. Men det var de flombelyste fontener og fossefall som imponerte. Alt var laget for flere århundre siden, og det at vannet og tidens tann hadde tæret, gjorde det hele enda mer skjønt og gedigent.

Neste morgen var det Peterskirken som sto for tur. Etter å ha tatt noen fotografier av kirken og eksteriørene, vandret jeg ærbødig inn i det veldige kirkerom. Jeg vil ikke gi meg ut på å beskrive mine inntrykk, men i flere timer gikk jeg rundt fra alter til alter, beundret skulpturer og sarkofager, og forsøkte å huske det jeg tidligere hadde lært om alt dette. Jeg måtte til slutt rive meg løs og foresatte meg å spasere helt opp i toppen av kuppelen, 132 meter over Petersplassen. Det tok uendelig lang tid rundt og rundt, høyere og høyere. Oppe i kuppelen måtte man gå helt på skjeve for å komme frem. Som billedet viser, ble man belønnet med en praktfull utsikt over Roma.

Jeg hadde bare denne ene dagen til disposisjon, og resten av dagen måtte jeg ofre på Vatikanmuseet. I uendelige korridorer fra den ene etasje til den andre kan man gå i timevis, ja i dagevis, og beundre kunsts-kattene, og som toppen av alt: Det Sixtinske Kapell, med Michelangelos berømte fresker.

Neste dag satt jeg igjen på flyet på vei til Sicilia, nærmere bestemt Palermo, hvorfra jeg skulle videre med jernbanen langs kysten til Milazzo, og der gå ombord i M/T «TEXACO NORTH AMERICA».

M/T «TEXACO NORTH AMERICA» skulle komme til Milazzo samme dag og jeg tippet sta-



Utsikten fra Peterskirken.

dig ned på det blå Middelhav for muligens å se den fra luften, vi passerte over flere tankskip og andre fartøyer, og det var morsomt å se dem pløye havet slik fra luften.

Efter 1½ times flytur, dukket et brunsvidd fjellandskap opp foran oss, og riktig typisk siciliansk var den lille landsbyen vi så landet i. Texacos representant plukket meg straks ut blant passasjerene, og geleidet meg til sin bil.

Palermo lå over en times biltur fra flyplassen, så vi hadde ikke mer enn tiden for å rekke toget videre derfra. Det var nærmest et trist landskap jeg så, på den ene siden havet og på den andre brunsvidda marker og over det hele lå det en fuktig varmedis som nesten visket ut konturene av fjellene som kneiste like innenfor kyststripa. Hadde markene og fjellene vært grønnkledd som de sannsynligvis var om våren, ville det vært vakkert, men nu hadde 3—4 måneders tørke svidd av alt som var grønt, unnatt trærne, og enkelte palmer som livet opp i det ensformige brune.

Hjemmefra var jeg blitt utstyrt med jernbanebillett med nummerert sitteplass, men noe slikt fantes ikke på det toget. Jeg var så heldig at agenten ordnet en plass for meg, ellers hadde jeg vel måttet stå de 3 timene det tok å komme til Milazzo.

Det var mørkt da vi kom fram. Agenten var på pletten på stasjonen, og det var ikke lenge før jeg var på vei ut til skipet med agentens båt. M/T «TEXACO NORTH AMERICA» lå ved raffineriets kai og det tok vel et kvarters tid å komme ut til den. Det var ikke stort å se i mørket, men den flombelyste skorstenen med

«TEXACO» kunne man plukke ut på lang avstand.

M/T «TEXACO NORTH AMERICA» var den første virkelige nybygging i rederiet etter krigen, og jeg hadde fulgt med den helt fra den ble kontrahert i 1949. I juni 1952 da den ble levert fra Kockums Mek. Verkstad i Malmø, var jeg også med på prøveturen. Etter alt det fremmede som jeg hadde opplevd i de siste dagene, var det som å komme hjem å få sette foten på dekket. Kaptein Stensrud var på plass og bød meg hjertelig velkommen.

Byen Milazzo ligger i en lagune-lignende havn på nordsiden av Sicilia, og på østsiden av en liten halvøy som stikker nordover et stykke vestenfor Messina. Raffineriet lå på den østlige side av lagunen, og ruvet ganske bra i landskapet. Selve byen lå midt i lagunen og strakk seg et godt stykke utover på den andre siden. Så godt som alle husene var hvite, og virket ganske pittoreske ute fra havnen. Langs havnen et stykke kunne man se en strandpromenade under skyggefulle trær, og over byen oppe i fjellskrånningen ruvet det en gammel romerborg.

Havnen Milazzo er av forholdsvis ny dato som oljehavn, raffineriet er av ganske store dimensjoner og begynte sin virksomhet i 1963. Det eies av private og baserer seg på import av crudeolje, særlig fra Midtøsten. Jeg fikk ikke rede på kapasiteten, men den må være

Forts. side 32.



Kaptein T. Stensrud med sin opppasser Janker M. Singh fra Trinidad. Han var mønstret dekksgutt, men trivdes bra i salongen.

LØST OG FAST

VED LOY

Hvor befinner de forskjellige seg?

Båt	Kaptein	Overstyrm.	1. styrmann	2. styrmann	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist
T/T «Texaco Belgium»	O. Granlund	S. Einvik	Th. Skarsvåg	O. Aune	E. Wetlesen	N. C. Fiskerstrand	J. Vargdal
M/T «Texaco Bogota»	J. Bjørge	K. E. Kristiansen	B. Johansen	J. Eriksen	Bj. Henriksen	J. Nilsen	O. Hovind
M/T «Texaco Brasil»	R. Horseng	S. G. Sivertsen	G. Stallvik	B. Snekkenes	T. Strandelid	Løvland	A. Schefte
M/T «Texaco Britannia»	O. A. Isaksen	S. Flø	K. Rønning	T. Skjølseth*	Bj. Madsen	H. Borgersen	H. J. Jacobsen
M/T «Texaco Europe»	O. Lindtner	H. Rode	J. Chr. Hvoslef	A. Hanstveit	A. M. Hval	R. Volstad	R. Schjølberg
M/T «Texaco Norge»	H. Helmeresen	J. Holt	A. Kristensen	K. Holm*	J. G. Hedberg	A. Johansen	H. H. Granlund
M/T «Texaco North America»	A. Strand	M. Gjersøe	L. J. Johnsen	O. Olsen	M. Svarholt	J. Johannesen	I. Larsen
M/T «Texaco Nueva Granada»	S. Myran	J. L. Paulsen	T. Skogli	E. Bolandsås	O. H. Kristiansen	K. Amundsen	J. Engø
M/T «Texaco Oslo»	R. G. Jensen	H. Hagen	S. Skårn-Rognvik	E. Haugen	H. Engseth	Th. Bærum	A. Sordal
M/T «Texaco Skandinavia»	O. Brath	A. Frøystad	K. Helberg	H. Liseth	A. Vestre	T. Weden	E. Johnsen
M/T «Texaco South America»	Y. Konnestad	T. Salvesen	K. Pedersen	W. Aaslund*	K. Aamann	T. J. Hansen	R. Tokerud

*) 1. styrmann jr.

På ferie eller på skoler:

Kaptein	O. Andersen	Telegrafist	O. H. Henriksen	1. maskinist	K. Lyngved
»	P. Brandal	»	O. Mørk	»	Å. Nordby
»	J. C. Christensen	»	E. Ottosen	»	A. Nødland
»	K. Hallén	»	»	»	T. Pedersen
»	L. Lyng	Tømmermann	F. Enger	»	M. Risvold
»	T. Stensrud	»	Th. Gjersøe	»	Ø. Toppen
»	H. Sukke	»	I. Hårstad	»	»
»	»	»	O. Omholt	»	»
»	»	»	Th. Thorvaldsen	2. maskinist	S. E. H. Granlund
Overstyrmann	I. Bakke	»	»	»	S. Hammervold
»	O. Ludvigsen	»	»	»	G. Karlsen
»	F. Olsen	Båts./arb.l.	E. Ervik	»	P. Olausen
»	»	»	A. Kristensen	»	L. Petersen
1. styrmann	A. Berg	»	E. Ødegård	»	K. Rogne
»	K. Johansen	»	N. Årø	»	K. Rosten
»	B. Nicolaisen	»	»	»	D. Sørvik
»	T. Pedersen	Maskinsjef	N. S. Hansen	»	B. Worpvik
»	F. Sannerød	»	H. I. B. Johnsen	»	»
»	Th. Svanteson	»	E. Lian	»	»
»	»	»	L. Sandal	»	»
»	»	»	T. Soldal	3. maskinist	G. Dalsheim
2. styrmann	O. R. Henriksen	»	M. Zalik	»	H. Gilberg
»	K. Kristiansen	»	»	»	K. Gåsvik
»	O. Løseth	1. maskinist	A. Andersen	»	A. Larsen
»	I. Pedersen	»	S. Holdhus	»	T. Ophaug
»	E. Søbstad	»	S. Langeseth	»	T. Sæter

ST FRA SKIPENE

YD GRANLUND

3. maskinist	Maskinass./ rep.	Telegrafist	Båtsmann	Tommermann	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
S. Vollan	E. Borge	L. Kunst	P. Altøy	L. Jøssund	H. Grøtting	A. Asp	K. J. Vikse	H. Pedersen
	B. Svindland	Ø. Åvik	L. Selstrøm	P. Pedersen	L. Johansen	G. Fredrik- sen	E. Skjøre- stad	E. Malm
B. Stensrud	L. Rømuld	A. Furu	F. Wangberg	E. Klemmet- sen	M. Nordmo	O. Faxe	H. Steinvik	J. Bakketun
J. Langerud	K. Bugge	T. Bjørnsen	I. Kristian- sen	B. Høyland	E. Millian	W. Jensen	B. Strøm	N. Johannes- sen
R. Grande		A. Andersen	G. Iversen	Chr. Baily	O. Folgerø	J. Larsen	L. Malm	O. Eidsvåg
L. Høpstad	O. Sjøstrøm	I. J. Svend- sen	B. Eggen	S. Kleven	J. Veiga	K. Holm	J. Waage	A. Flaten
P. Pettersen		K. Roaldseth	J. Trosterud	J. Johannes- sen	S. Karlsen	Chr. Fiskåen	P. Johansen	T. Johanne- sen
H. Sørø	G. Kraft	A. Eliassen	N. P. Nilsen	J. Johansen	B. Larsen	J. Norén	Å. Løvik	R. Larsen
T. Ulvin	V. Hustad	H. Hogstad	B. H. Hansen	K. Havik- Pedersen	S. Fornes	G. Tandberg	K. Grøttan	B. Johansen
B. Sørø	O. Pettersen	E. Midthaug	S. Henriksen	K. Øverland	N. Gausdal	S. Nielsen	O. Ormseth	L. Trana
E. Skjegge- dal	R. Signebøen	K. Hundve- bakke	A. Sveen	J. Spencer	J. Benum	K. Pedersen	E. Almkvist	R. Kristian- sen

T/T «Texaco Belgium»

losset i midten av juli både i Rotterdam og Tern-
euzen, og siden dette anløp var i det man van-
ligvis kaller for feriemåneden her hjemme, skal
vi se litt på den forandring som nå fant sted
blant besetningen. 1. styrmann Th. Svanteson
reiste hjem for en avkobling før videre skole-
gang, og i hans stilling ombord rykket K. Johan-
sen opp. T. Skarsvåg kom nå tilbake til tjeneste
som 1. styrmann jr. etter 10 mndr. på skole-
benken. Elektriker L. Sandvik ble avløst av
A. Asp som nå har mange år hos oss, og nå fikk
anledning til å komme ombord i dette skipet
hvor det er så meget nytt og sikkert lærerikt på
mange felter.

Etterat lasten vel var ute, ble kursen på ny
satt mot Trinidad. Hit kom skipet en av de siste
dagene i juli. Etter snaue to døgners opphold,
var ny last vel inne, og så skulle også denne
lasten fraktes nøyaktig samme vei som den for-
rige. Under anløpet av Rotterdam i midten av
august, var det 1. kokk J. Millerjords tur til å
få avløsning først for en kortere ferie, og så inn
på stuertskolen. Avløseren ombord ble A. Ri-
kardsen. 3. mask. S. Torgersen mønstret også

Elektriker	H. Bjugan
»	K. Holmberg
»	H. Nilsen
»	L. Sandvik
»	T. Siljan
Pumpemann	R. Madsen
»	M. Olsvik
»	R. Pettersen
»	J. Røsholt
»	R. Skauge
Stuert	P. Fredriksen
»	O. Hansen
»	Bj. Kjærstad
»	H. Aandahl
1. kokk	A. Bjerkan
»	Z. Draskowski
»	R. Fladby
»	W. R. Jensen
»	T. Lindberg
»	J. Millerjord

I spesialoppdrag:

Kaptein	W. K. Paulsen
Maskinsjef	B. Chr. Urvik

(Redaksjonen avsluttet ultimo november.)

av, og i hans sted kom S. Vollan. Ekstra pumpe- mann L. Johansen som midlertidig hadde vært ombord i dette skip i opplæringsøyemed, skiftet over til M/T «Texaco Norge» for å vikarere en tur.

Den 16. august finner vi skipet på ny under seiling fra Terneuzen og langt der fremme under synsranden venter nok en gang Trinidad med en ny last. «Texaco Belgium» ser ut til være ganske rask til å sluke sjømilene over Atlanteren, for snau 10 døgn senere er skipet vel for- tøyet ved vanlig lasteplass i Pointe-a-Pierre og på ny fylles skipets indre av de forskjellige olje- produkter som denne gang skulle fraktes over Atlanteren og losses til anleggene i Avonmouth og Dingle. Også under dette anløp i Europa ble det noen forandringer blant skipets besetning idet det var noen blant de underordnede som hadde sin kontraktstid oppe og foretrakk å komme hjem en tur.

Som vanlig gikk alt også denne gangen greit og hurtig, og tre døgn etter ankomst av første losschavn, er hele skipets last vel iland. På ny dukker Trinidads velkjente konturer opp etter 9 døgn i sjøen. Denne gang skulle det bli en liten avveksling i programmet idet den neste lasten bare skulle fraktes over til Tallaboa i Puerto Rico. Dette var jo bare en kort reise som ikke sto lenge på, for 6 dager etter siste lasting tok til på Trinidad, finner vi skipet på ny ved kaien i Pointe-a-Pierre. På ny ble det Europatur, Rotterdam og Antwerpen sto i lastepapi- rene oppført som mottagerhavner.

Under innsailingen til Rotterdam og skiftingen til Antwerpen fikk man en forsmak på noen av de problemer som høsten fører med seg, tåken gjorde sitt forsøk på å forsinke både skip og de folkene som denne gang skulle ta fatt på sin tjeneste ombord. T/T «Texaco Belgium» garanti- ttersyn og periodiske dokking sto snart på programmet, og flere av offiserene hadde stått ombord siden før skipet forlot verkstedet som nytt. Med så mange nye tekniske finesser ombord, fant vi det greit at de nye som skulle over- ta, fikk seile med en transatlantisk tur for å bli dus med alt det nye ombord. Kaptein O. Granlund som hadde vikariert en kortere periode ombord i «Texaco Oslo», kom nå ombord i «Texaco Belgium» for å se på systemet før han løser av kaptein J. C. Christensen. 1. styrmann

K. Johansen mønstret av i Antwerpen uten å vente til skipet kom til Norge, hans avløser ble O. Aune som tidligere seilte hos oss før han avla styrmannseksamen.

Maskinsjef E. Wetlesen som tidligere hadde tjenestegjort ombord for å få sitt maskinsjefser- tifikat også for damp, kom nå tilbake igjen for å overta ansvaret for «Texaco Belgium's hester når maskinsjef N. S. Hansen skal få mønstre av. Maskinsjef L. Sandal ble revet ut av sin ferietid på Vestlandet og var med en tur for å gjøre ferdig skipets reservedelskartotek sammen med maskinsjef Wetlesen. 1. kokk A. Rikard- sen hadde fått stilling i land, og siden han bare var mønstret vikar, forlot han oss og ble avløst av H. Pedersen som kom fra «Texaco South America».

Den 12. oktober seiler «Texaco Belgium» på ny gjennom Den engelske kanal på reise mot Trinidad. Dette ble så skipets siste anløp der- nede før verkstedsoppholdet, så spenningen var vel stor hvilke havner skipet skulle losse i denne gang. Den 25. oktober ble det kastet loss, og den lasten som nå var ombord, skulle fordeles på anleggene i Themsen og Rotterdam. Den 4. no- vember kom skipet til Themsen, og neste dag gikk reisen til Rotterdam. Det gikk som vanlig sent her, men den 8. var skipet på vei mot Fred- rikstad. Garantiettersyn er i full gang, og den 23. regner vi med at alt er klappet og klart for fortsatt ferd over Atlanteren. Før skipet går ut i gjen, går overstyrmann I. Bakke iland, og S. Einvik kommer ombord.

M/T «Texaco Bogota»

lastet i Pembroke 24.—26. juni og losset i Karlshamn 5 dager senere, og så ble det havne- anløp på den svenske østkysten, Örnsköldsvik og Norrköping. Herfra seilte skipet 5. juli med kurs for Pembroke, og det så ut til at skipet nå skulle få en ny periode i engelsk kystfart. Lasten fra Pembroke ble losset i Immingham og Granton, samt til et av anleggene i Themsen. Så var kystfarten over for denne gang, for den nye lasteordre lød på: Trinidad for Sverige. Disse transatlantiske reisene ser ut til å være fine ar- beidsreiser da mye godt skipsvedlikeholdsarbeide blir utført i som regel bra vær. Endel av disse arbeidene er naturlig nok meget vanskelig å få

utført under kystfarten på England, så det smaker nok for alle mann å få rolige langturer innimellom. 7. august er skipet igjen nede på lastemerket i Pointe-a-Pierre for å ta inn last for Göteborg, Karlshamn og Norrköping. Ved ankomsten til Göteborg 20. august stod tre nye besetningsmedlemmer klare.

At langturen frem og tilbake til Trinidad var blitt benyttet vel, kom det bevis på fra Norrköping i slutten av august idet vi fikk tilsendt et foto av skipet under lossingen der, og brevet som fulgte forteller at skipet var «mycke vackert og sken som en yacht». Det er slik det skal være.

Farten på Sverige ser ut til å være stigende og «Texaco Bogota» har nok tatt mål av seg til i det vesentlige å frakte de produkter som skal dit. Etter endt utlossing i Norrköping ble kursen på ny lagt via Kielerkanalen og Den engelske kanal mot Trinidad. Hit kom skipet 9. september for neste dag å ta fatt på retur-reisen med en ny last bestemt for anleggene i Karlshamn, Örnsköldsvik og Norrköping. Hit kom skipet i slutten av måneden.

Denne gang var det overstyrmann S. Einvik som hadde anmodet om en kortere høstferie, hans avløser ble K. E. Kristiansen, som ikke hadde vært lenge ombord i «Texaco North America», og nå ble innvilget bare noen dagers permisjon hjemme i Sandefjord før plikten kalte ham til tjeneste ombord i «Texaco Bogota». Elektriker J. Agmund hadde sin kontraktstid ute og reiste snarvei hjem til Danmark på ferie. Maskinassistent H. Håkonsen reiste hjem til Molde, men når dette skrives er han forlengst tilbake i tjeneste, nå ombord i «Texaco Brasil».

Etter at lasten var kvittert for i Norrköping, var det atter å gi seg ut på en ny reise mot Vest-India. Fra Trinidad ble det denne gang en kort reise over til San Juan, Puerto Rico. Ved retur til Trinidad 21. oktober skulle det vise seg at også Tallaboa i Puerto Rico skulle få en last petroleumsprodukter fraktet på dette skipskjøl. Dette er jo bare snarturen, og det var derfor ikke mange døgnene før vi igjen noterte at «Texaco Bogota» på ny suger til seg produkter fra lagertankene ved raffineriet i Pointe-a-Pierre.

Den 29. oktober la så M/T «Texaco Bogota» ut på ny reise mot Sverige. Ruskevær og tåke forsøkte å legge hindringer i veien, men skipet

kom vel frem til Karlshamn den 14. november. Her skjedde nok en gang forandringer blant besetningen. 2. maskinist S. E. H. Granlund hadde sagt opp, og avløseren ble A. Scheffe. Han fikk reisefølge med pumpemann L. Johansen som kom fra vikariatet ombord i M/T «Texaco Oslo». 1. kokk E. Malm og 2. kokk E. Hansen kom også ombord i Karlshamn, og kokkene T. Stalium og J. Smidt samt pumpemann R. Pettersen kom hjem. Siden det lakker mot slutten av året, var det også noen av den underordnede besetning som gikk fra borde.

Örnsköldsvik og Norrköping skal også ha hver sin del av lasten, og deretter regner vi med at kursen blir satt for Pembroke for å laste for Antwerpen og Rotterdam.

M/T «Texaco Brasil»

seilte fra Port Everglades 30. juni og i denne havn benyttet reparatør S. E. Stallum anledningen til å mønstre av for ferie da han nå hadde lang tid ombord. Hans etterfølger ombord ble L. Rømuld som hadde vært motormann ombord, og nå så og si bare går og venter på å få utstedt sitt maskinistsertifikat.

Etter utlosingen i Port Everglades styrtes på ny mot Trinidad og neste last skulle fraktes derfra til Boston og Bayonne. Under anløpene her i midten av juli mønstret overtyrmann N. Berg Pedersen av. 1. styrmann S. Sivertsen ble forfremmet, og 1. styrmann G. Stallvik kom tilbake til oss igjen rett fra skolebenken.

Etter det vi har forstått her, var besetningen ombord i «Texaco Brasil» med i årets Neptuniade helt fra starten og forskjellige arrangementer har gått av stabelen og gitt skipet verdifulle poeng på listen. Det passet sikkert derfor beleilig da neste reise viste seg å skulle bli litt lenger og samtidig også by på litt avveksling. Lastingen fant sted på Trinidad, det er nesten en selvfølge det, men denne gangen kom Canadas flagg til å vaie i fortpopen ved landkjenningen. Anleggene i Montreal og Toronto tok mot hver sin del av produktene. Under anløpene her måtte maskinsjef J. Johannessen gå fra borde på grunn av sykdom hjemme. 1. maskinist H. Uppheim overtok da midlertidig ansvaret for skipets hestekrefter. 2. maskinist P. Olausen hadde tiden ute og tenkte på sommerferie hjemme, hans av-

løser ble I. Evjen som vi nå kunne gratulere med ferskt maskinistsertifikat.

Den 10. august passerte «Texaco Brasil» Escoumains for utgående etter Canada-turen og igjen var det Trinidad som var reisen mål. Ved ankomsten hit 19. august ventet maskinsjef T. Strandelid på å ta fatt på nye plikter ombord. Både vi på kontoret og sikkert også skipets besetning hadde på dette tidspunkt ventet at «Texaco Brasil» hadde fått en Europa-tur, men det er ikke alltid at «solemerker» og «byssetelegram» slår til. Det ble Vest-Afrika tur. Dakar, Conakry, Freetown, Buchanan og Cotonou skulle hver ha sin del av lasten. Med så mange lossehavner kan man nesten si at skipet for en kortere periode seilte i vest-afrikansk kystfart. Det er ikke mange havner våre skip anløper uten at det er forandringer blant besetningen, nesten hvor som helst i verden kan man nå hurtig og bekvemt få flymuligheter. Besetningen har nå fri hjemreise etter 12 måneder, og når da skipene holder seg borte fra beleilige farvann for mannskapsskifte, så er det bare å la flyene foreta transportene. I dette tilfelle valgte vi Freetown og hit fløy da motormennene M. Berg og J. Kålen samt lettmatros L. Dreier. Byssegutt R. Krogh hadde gjort sin tjeneste ombord og fikk flytur hjem.

Den 8. september var skipets tanker på ny «tørre» og så var det å se seg om etter en ny last. Trinidad hadde nå som tidligere igjen de nødvendige produkter på lagertankene, disse produkter skulle fraktes til Santo Domingo. Denne gang bare en kortere Vest-India reise som snart var utført. Men nye oppdrag venter heldigvis bestandig, alltid skal et skip «leve» hektisk, hastende, alltid underveis. Neste last ble hentet på Curacao i slutten av september, denne last gikk til anleggene i Limon, San Andres og Puerto Barrios, alle i Sentral-Amerika. Selvom det ble mange havner å fordele lasten på og ekspedisjonen i havnene gikk sent, så varte det ikke så lenge. I midten av oktober finner vi «Texaco Brasil» igjen ved sin vanlige kaiplass i Pointe-a-Pierre i ferd med å forsyne seg med anleggets forskjellige produkter. Kursen ble lagt mot Montreal og Toronto. Det gjaldt å få nok en last dit opp før St. Lawrence Seaway må stenge for vinteren, isen kan legge seg tidlig der oppe. Heldigvis gikk alt fint, og M/T «Texaco Brasil» passerte vel for siste gang denne sesong Escou-

mains 4. november på reise tilbake til Trinidad. Hit kom skipet den 12. november og seilte videre med full last for Tallaboa. Den 18. ligger skipet igjen under lasting i Pointe-a-Pierre. Bestemmel- sesstedene er Cristobal og Balboa. Skipets pe- riodiske dokking nærmer seg, men det blir vel neppe Europatur med etterfølgende verksted- opphold før etter årsskiftet.

M/T «Texaco Britannia»

lå under lasting på Trinidad sist vi hørte om skipet, og ferden skulle gå mot Europa. Forskjellige lossehavner i England dukket etterhvert opp i posisjonslistene. Til slutt ble det anlegge- ne i Immingham og Dingle som delte lasten. Mens lasten kom vel i land i Dingle, var det endel som hadde sin kontraktstid ute og nå skulle få ferie, mens nye folk sto klar til å ta fatt om- bord.

1. styrmann F. Sannerød hadde lang og trofast tjeneste ombord sammen med sin forlovede, sa- longpike frk. Margit Kristoffersen, og nå skulle de hjem for å gjøre forberedende arbeider med tomt etc. for en ny tjenesteperiode vil muliggjøre byggearbeidene. Ombord ble 2. styrmann K. Rønning forfremmet, og ny mann hos oss T. Skjølseth aksepterte som 1. styrmann jr. 1. ma- skinist R. Volstad hadde tenkt endel på ferie og senere skolegang. I hans sted ombord kom K. Lyngved som var interessert i et vikariat i skoleferien. 2. maskinist L. Pettersen hadde fått plass ved maskinistskole fra august, og hygge- lig var det med litt ferie før leksepugget tok til. Maskinist H. J. Jacobsen ble forfremmet ombord, og nok engang tok J. Langerud over som 3. maskinist.

Som avløser for stuert H. Aanstad vikarierte 1. kokk B. Strøm inntil videre. Som ny 1. kokk kom N. Johannesen fra Sandnes. 2. kokk K. Ramstad var også blant skoleguttene som nå gikk fra borde, og ombord fikk byssebutt P. Sagmyr forfremmelse.

Ellers var det også noen flere blant skipets underordnede besetning som satte nesen hjem- over etter utstått tjeneste, og vi håper som så ofte ved slike anledninger at de fleste ikke glemmer adressen, når utferdstrangen etterhvert får overtaket. Tømmermann A. Skårn unte seg en kortere ferie, men er forlenget tilbake i tje-

nesten, denne gang som matros ombord i «Texaco Skandinavia».

Den 6. juli var skipet på nytt sjøklart, og Englands kyster sank i havet, mens kursen som ble styrt lenge så ut til å bringe skip og besetning tilbake til Trinidad. Imidlertid tikket snart telegrafan ombord ny beskjed. Fortsett til Curacao for der å laste for Limon, Puerto Barrios, Cortes, San Andres og Gonaives.

På en måte en kort reise utmålt i antall sjømil, men reisen varte likevel i 14 dager da alle disse havneanløpene tar sin tid. Det er ikke så raskt tempo i Sentral-Amerika. De første dagene av august er skipet igjen vel fortoyed i Pointe-a-Pierre. Denne lasten var det anlegget i Tallaboa som sto som mottager for. Nok en kort Vest-India reise før en ny Europa-tur fra Trinidad. Rotterdam ble denne nye reizens mål. Hit kom skipet i slutten av august.

1. maskinist K. Lyngveds skoleferie var nå omme, og han måtte snarest tilbake til sin plass på skolebenken. 1. maskinist Hans B. Borgersen var ferdig med sin sommerferie for i år og tok nå fatt igjen ombord i «Texaco Britannia».

Den 29. august får igjen skipet salt vann under kjølen og en ny Atlanterhavsreise ligger foran. Nok engang var Rotterdam i markedet for en last petroleumsprodukter og denne rundturen varte en måned. Disse langturene ble benyttet til mere enn bare arbeide, på frivaktene var det stadig arrangementer for Neptuniaden på programmet og «Texaco Britannia» ligger da også foreløpig godt an med hensyn til en pen plassering i teten.

I Rotterdam fikk skipet en passasjer med på sine videre reiser før det forestående verkstedsopphold, idet rederiets kasserer Conrad Krogh nå på nært hold skulle få følge med i litt av det han bestandig så velvillig betaler for. Her kom også skipets tidligere elektriker V. Jensen tilbake til tjenesten etter ferien hjemme i Nysted. Tidspunktet for ankomsten til verkstedet var ikke helt klarlagt, derfor ble det først tid til en kortere lastereise fra Pembroke til Avonmouth. Den 2. oktober ble så skipet utklarert for Milazzo for å hente en last bestemt for Sverige. Imidlertid skulle dette vise seg ikke å holde stikk. Da «Texaco Britannia» var kommet omtrent midt i Biscaya og lå der og bakset i en pen storm, styrke 9, mottok kapteinen be-

skjed. Skipet snur straks og setter kursen mot verkstedet i Hamburg, mens det gjøres tank-sjau underveis. Den 9. oktober sto skipet opp Elben, endel tåke forsinket reisen noe, men endelig kunne konturene av Hamburgs store havneområde skimtes, og taubåtene hjalp til med å få skipet vel fortoyed ved Deutsche Werft, Avdeling Reiherstieg. Her roet skipet seg til 21. oktober.

Da skipet vel var ferdig ved verkstedet, ble det å fortsette der hvor det ble gjort vendereis sist. Igjen lokket Middelhavet og Sicilia med Milazzo. Hit kom «Texaco Britannia» i slutten av oktober og forsynte seg med ny last. Reisen gikk herfra til Örnskjöldsvik og Luleå. Til Örnskjöldsvik kom skipet den 14/11, og en sjelden begivenhet fant sted da motormann Morgan Michaelsen og salongpike Elli Nilsen inngikk ekteskap hos häradshövding Lars Ålund i Tinghuset. Vi gratulerer. I Luleå ble maskinsjef E. Lian avløst for ferie, og det var maskinsjef B. Madsen som nå en tid skal kue kreftene. Den 18. november går ferden via Gibraltar for bunkers til Bahrain for å hente last til Immingham. Dette blir litt av en langtur som sikkert vil vare 5—6 uker.

M/T «Texaco Europe»

begynner vel snart å bli litt av et spøkelsesskip på Englandskysten, så lenge som det nå trofast har seilt der borte. Det passer som bestilt for farten der og er blitt meget populært. Hvor mange ganger det nå har hentet last i Pembroke, er ikke lett å holde rede på, men det kan se ut som om skipet har hatt vel 60 anløp av denne havn, så det er ikke få tonn raffinerte petroleumsprodukter som er fraktet på skipets kjøll fra Pembroke rundt til mottageranleggene i Avonmouth, Cardiff, Themsen området, Immingham, Killingholme, Granton og Dingle eller hva de nå heter alle disse havnene som stadig går igjen i posisjonslistene fra kaptein O. Lindtner. Det har jo ved flere anledninger vært antydning fra skipets befraktere at fra den og den dato skulle «Texaco Europe» ut av kystfarten, men hver gang kom kontraordre. En meget viktig årsak til at «Texaco Europe» og et par av våre andre skip fortsatte i kystfarten, var den vanskelige forsynings-situasjonen under sjømannsstreiken. Uten-

lanske skip kunne ikke settes inn på grunn av streiken, men de som allerede seilte i engelsk kystfart, fikk lov til å seile for om mulig å holde hjulene igang i industrien.

Den 1. august kom maskinsjef A. M. Hval-Hansen tilbake til skipet etter ferien hjemme i Sandefjord. Maskinsjef Kr. Aamann som vikarierte ombord i «Texaco Europe» dro nå hjem for å feire en familiebegivenhet og samtidig ta ferie. Styrmann L. Reistads vikariat var også omme, og han reiste hjem til roligere forhold nede i Hidrasund. Ombord overtok J. Chr. Hvoslef som 1. styrmann. Han er ny offiser hos oss, men enkelte vil antagelig huske ham som matros ombord i rederiets første «Nueva Granada». Som ny 1. styrmann jr. kom B. Nicolaisen tilbake for et kortere vikariat inntil 2. styrmann A. Hanstveit kunne tiltre. 1. maskinist Å. Nordby hadde lang tid ombord og også hans tid for ferie kom. Her fikk skipets 2. maskinist M. Risheim forfremmelse siden han nå hadde fått utstedt sitt 1. maskinistsertifikat. Som 2. maskinist kom A. Schefte som var ferdig med skolegang og nå sto klar for ny tjeneste, han var kjent ombord i «Texaco Europe» fra tidligere tjeneste ombord. Telegrafist A. Andersen, tidligere «Texaco Oslo», kom ombord i «Texaco Europe». Endel underordnede mannskaper hadde etterhvert sine kontrakter oppe og vi noterer at også disse mønstret av for ferie da anledning bød seg og nye kom ombord for å fylle de tomme plassene. I denne forbindelse kan nevnes at vi i sommer hadde tre kjekke skolegutter fra Fredrikstad ombord i «Texaco Europe» i skoleferien. Nå er det ikke lett å forhyre skolegutter til et tankskip for tjeneste bare i noen korte hektiske sommeruker, men i dette tilfelle passet det meget bra med «Texaco Europe». Guttene utførte sitt arbeide meget bra, og ved avmønstringen hadde de alle tre sikret seg et pent beløp i oppspart hyre til lommepenger under den videre skolegang.

På grunn av skipets hyppige havneanløp er det i disse spalter ikke lett å angi nærmere detaljer om ankomst og avgang til og fra de forskjellige havner. I begynnelsen av september ble 1. maskinist M. Risvold avløst av R. Volstad, som i grunnen hadde tenkt på siste maskinistskole i vinter etter tjenesten ombord i «Texaco Britannia», men utsatte det et år, og

trådte nå inn i de aktives rekker igjen. Elektriker H. Nielsen hadde igjen sin kontraktstid oppe hos oss. Han reiste hjem til Danmark på ferie, mens han landsmann B. Larsen meldte seg til tjeneste som ny elektriker ombord.

2. maskinist A. Schefte var ferdig med sitt vikariat ombord og reiste hjem for en kortere ferie. Den nye 2. maskinistens navn er R. Scholberg. Dette er en ny offiser i «familien».

I slutten av september sluttet «Texaco Europe»'s kystfart idet skipet den 28. september begynte å laste i Pembroke. Denne last skulle gi England «hård valuta», nærmere bestemt U.S. \$, da lasten skulle fraktes over til USA. Men før skipet forlot Pembroke, hadde 3. maskinist T. Sæter benyttet anledningen til å mønstre av, og han ønskes god ferie etter lang tjenestetid ombord. Hans plikter ombord ble overtatt av R. Grande som nok lengtet tilbake til «Texaco Brasil» igjen, men ikke kunne vente da dette skips anløp av Europa med påfølgende mannskapsskifte, var «i det blå». Pumpemann M. Olsvik er også blant dem som er drøye i tjenesten, men da nå skipet antagelig for en tid forlot europeiske farvann, mønstret han av for å unne seg ferie. I hans sted ombord meldte pumpemann O. Folgerø seg tilbake til oss til tjeneste.

Den 29. september hadde skipet full last på 13 830 l/tons fyringsolje i sine tanker, og reisen mot vest tok til. Dette skulle vise seg å bli en reise som lenge vil bli husket ombord, for det ble litt av en «huskestue». Skipet fikk WNW vind økende fra styrke 4 og oppover til 10. Av rapporten senere mottatt fra skipet skrives kaldt og rolig: Voldsom slingring og mye overvann. Malerflåten som lå surret på dekket fikk en slem medfart av sjøene selv om skipet stadig seilte med redusert fart og kursen ble lagt noe unna været. Heldigvis spaknet været noe etterhvert, og skipet kom vel fram til Portland Me. 9. oktober. Ved besiktigelse viste det seg at uværet nok hadde påført skipet endel skader som bøyde rekkestøtter, avslitt isolasjon på steamledninger etc., men at stormen også hadde tatt med seg natthuset til kompasset som er plassert på «monkey-island» eller bestikk-taket, det var utrolig.

Nå senere har M/T «Texaco Europe» seilt i Vest-India fart. Den 7. november lastet skipet

i Puerto la Cruz. Denne lasten skulle til Portland Me. På denne tiden har flere av besetningen sin kontraktstid oppe, og det blir litt av et problem for oss å få sendt nye folk, for den videre fart for M/T «Texaco Europe» er foreløpig ukjent.

M/T «Texaco Norge»

ankom i slep til verkstedet på Curacao 6. juli, og søsterskipet «Texaco Skandinavia» kom samme dag for å låne ut sin reserveaksel. Arbeidet med å få «Texaco Norge» seilklar igjen tok derfor til med full kraft. Denne noe vidløftige reparasjon ble heldig utført på 6 døgn. Den 12. juli viste prøvekjøringen at alt fungerte som det skulle. Under oppholdet på Curacao hadde kaptein H. Helmersen overtatt kommandoen ombord og frigjorde kaptein W. K. Paulsen for andre oppdrag.

Etter verkstedsoppholdet førte skipet et par laster fra Trinidad til henholdsvis Tallaboa og San Juan/St. Thomas. 1. styrmann R. Hamre mønstret av og A. Kristensen dro den lange vei ned til Trinidad for å overta den ledige styrmannsstillingen ombord. Som bekjent er dette bare kortere reiser, så derfor finner vi «Texaco Norge» under ny lasting på Trinidad 28. juli. Nå skulle det bli Europa-tur som så mange ventet på. Canvey Island, Themsen ble første lossehavn, og mens lasten rant villig gjennom skipets losseslanger til anlegg i land, samt til lektere langs siden, foregikk det endel forandringer blant besetningen.

For å ta en titt på mannskaplisten ovenfra og nedover:

Telegrafist frk. L. Martinsen hadde kontrakten ute og ønsket å få skip med fart på Østen, hvilket vil si at hun må forlate oss sammen med sin forlovede, matros T. Imset. Den nye telegrafisten var også en kvinne, frk. I. J. Svendsen. I påvente av tiltredelsen ombord hadde vi god hjelp av henne i regnskapsavdelingen i ferietiden her. Maskinsjef H. I. B. Johnsens vikariat var omme for denne gang, og maskinsjef E. Wetlesen tok over inntil maskinsjef J. G. Hedberg ble ferdig med sin ferie. 2. maskinist B. Vorpvik var også blant de heldige som sto for tur til å få ferie. Avløseren her ble H. H. Granlund som kom tilbake til tjeneste etter endt ferie. Han

var jo kjent ombord fra fartstid med dette skip for maskinistkolen. Pumpemann J. Veiga avløstes for en kortere periode av L. Johansen, stuert J. Wåge ordnet seg med at 1. kokk A. Flaten rykket opp til stuert mens Wåge var hjemme i Stavanger. 1. kokk ombord i denne periode ble Z. Drazkowski som vil være kjent i rederiet fra tidligere. Han kom nå rett fra skolebenken etter avsluttet eksamen. Ellers var det også endel underordnede som etter vel utført tjeneste nå skulle hjem for ferie og etterfølgende skolegang. Noen måtte også trekke i «Kongens klær». Heldigvis sto nye karer klare for å overta de ledige plassene. Imidlertid roet skip og besetning seg ikke lenge i Themsen, flere ventet på å få sin del av lasten. Rotterdam sto nest på listen, og resten av lastetankenes innhold skulle anlegget i Teesport ved Middlesbrough få. Da så disse losseoperasjonene var heldig utført, ble kursen nok en gang lagt mot kjente kyster av Trinidad. Hit kom skipet den 31. august, og ny lasting tok straks til. Themsen og Rotterdam skulle igjen dele lasten. På en måte er det vel ikke riktig å skrive at Rotterdam skal ha en del av lasten. Denne losses riktignok i nevnte havn, men lossing foregår for en stor del til lektere som senere fordeler lasten over store områder av Holland, Tyskland og helt opp til Sveits. Disse vannveiene og elvene er jo så sterkt trafikkert med en slik uendelighet av lektere, at Rotterdam og andre havner som for eks. Amsterdam og Antwerpen blir bare store transitthavner. Under anløpet av Rotterdam kom maskinsjef J. G. Hedberg og pumpemann J. Veiga tilbake til skipet igjen etter endt ferie. Maskinsjef E. Wetlesen og pumpemann L. Johansen kom hjem igjen for å vente på ny tjeneste, og behovet meldte seg snart.

«Texaco Norge» var utlosset i Rotterdam 20. september, og for en tid var det da slutt på dette skips transatlantiske reiser. Pembroke-farten tok til. Første last gikk «utenriks» helt til Antwerpen med mesteparten, resten ble losset i Immingham, ikke så langt fra Hull. Neste last ble fraktet fra Pembroke til Themsen hvilket jo var meget kortere enn helt fra Trinidad. Her gikk 2. styrmann I. Pedersen fra borde etter lang tjeneste. 1. styrmann jr. K. Holm meldte seg til tjeneste. Senere har så «Texaco Norge» jevnt og trutt seilt fra Pembroke rundt Englands-kysten

med de forskjellige petroleumsprodukter til alle de kjente mottagerhavnene der borte.

I slutten av oktober meldte stuert J. Wåge seg tilbake i tjenesten, og A. Flaten gikk tilbake som 1. kokk igjen. Z. Drazkowski reiste til Kristiansand for å løse av ombord i «Texaco Oslo», mens 1. kokk B. Johansen fikk noe fri under dette skips lange verkstedsopphold der.

M/T «Texaco Norge» fortsetter i kystfarten, men nå raser høststormene langs den engelske kyst, og er det ikke vind, så er det tåke. Det ser heller ikke ut til å bli noen forandringer i farten med det første. Skipet laster i Pembroke den 17. november, og lossehavner blir Canvey Island og Granton.

M/T «Texaco North America»

seilte stadig med last mellom Trinidad og U.S. østkysthavner, en rolig og fin fart som det ser ut til at besetningen liker og trives med, da svært mange av dem tøyte tjenesteperioden langt før de bevilget seg ferie.

Maskinsjef L. Tollefsen hadde sin kontraktstid oppe, og han ble avløst av maskinsjef M. Svarholt. Stuert H. Aandahl skulle hjem for å fortsette sin utdanning etter en meget lang og trofast tjeneste ombord. Etterfølgeren ble P. Johansen. Han kom nå med ferske eksamenspapirer, og ønsket å starte sin tjeneste som stuert hos oss. Telegrafist O. H. Henriksen hadde også tatt peiling på sommerferie. O. M. Mørk sto klar til å løse ham av. Pumpemann O. Pedersens etterfølger ble J. Røsholt. Nevnes bør også motormann V. Hustad som nå hadde 4 år ombord, riktignok med ferie midtveis i tjenestetiden, men likevel litt av en prestasjon. Den ferien han unte seg i sommer var likevel ikke så lang, antagelig er det maskinistutdannelsen han tenker på, og til det må man legge seg opp endel sparepenger.

I annen halvdel av august kom så den forløsende «sailing order» for «Texaco North America». Denne beskjednen gikk ut på at skipet skulle losse sin foreløpig siste last fra Trinidad i denne perioden i Baltimore 24.—25. august, og deretter fortsette til en for oss ny lastehavn, Milazzo, Sicilia. Losseplass et eller annet sted i Nord-Europa med påfølgende dokking i Sandefjord. Om Milazzo kan vi lese annet sted

i bladet, da regnskapssjef Taxt har skrevet en beretning etter å ha vært med som passasjer. Lasten fra Milazzo ble losset i Stadersand og Brunsbüttelekoog. Under anløpet av Stadersand gikk overstyrmann K. E. Kristiansen fra borde for å få en liten tur hjemom og så tjeneste ombord i «Texaco Bogota». Til «Texaco North America» kom igjen M. Gjersøe som overstyrmann.

Endelig kunne skipet ta fatt på siste etappe over Nordsjøen og inn Oslofjorden for å bli mottatt av Framnæs mek. Verksted. Mens skipet fikk sin periodiske «make up» der, hadde både vi og mønstringsmannen vårt arbeide med dem av besetningen som gikk og kom.

Kaptein T. Stensrud hadde ikke hatt julen hjemme på lenge og kaptein A. Strand fører nå skipet inntil kaptein T. Stensrud utpå nyåret kommer tilbake igjen. 2. styrmann O. Løseth hadde lang tid ombord, men hadde nå ikke noe valg, han måtte skifte styrmannsuniformen med «blåkraven». Hans stilling ombord ble overtatt av O. Olsen. Telegrafist O. Mørk var så heldig å få fortsette sine studier, og den nye «gnisten»s navn er K. Roaldseth. Tømmermann E. Øyangen ble avløst av J. Johannessen som var godt kjent ombord fra tidligere tjeneste. Som erstatning for båtsmann B. Liverød som også var blant de heldige som fikk avløsning, kom S. Trosterud, sist matros ombord i «Texaco Europe». Han hadde nå bare vært hjemme noen dager for å besøke familien før han igjen la ut på langfart. 1. maskinist S. Holdhus hadde likt seg bra ombord, men lengtet som rimelig er etter ferie og han ble avløst av Johs. Johannssen. Han skulle jo ha vært tilbake til «Texaco Brasil» igjen, men siden dette skip er blitt forsinket med sitt verkstedsopphold, gikk han ombord i «Texaco North America». 3. maskinist O. Dalsheims plass ved maskinistskole var i orden, og hans plikter ble derfor overtatt av P. Pettersen. Pumpemann J. Røsholt nådde hjem til en familiebegivenhet, og pumpemann heter nå S. Karlsen. Motormann S. Eilertsen kom tilbake etter ferien. 1. kokk R. Johnsen og frue sa også farvel. Som 1. kokk kom T. Johannessen som sist var ombord i «Texaco Brasil», men senere har tatt stuerksamen og også gjort seg ferdig med sin borgerplikt i «Kongens klær». Så får vi se om anledningen byr seg slik at han også får brukt sine

lærdommer fra stuertskolen. 2. kokken ombord lyder navnet B. Rogne, og han er sønn av maskinisten ved samme navn.

Skipet forlot Sandefjord igjen den 15. oktober. I månedsskiftet oktober/november var skipet vel tilbake i kjent farvann nede på Trinidad, og hentet en last for frakting opp til Portland, og det ser ut til å bli flere slike lastereiser fremover.

M/T «Texaco Nueva Granada»

var utlosset i Killingholme den 6. august, og så ble ikke ballastreisen lang til verkstedet i North Shields for periodisk dokking. Riktignok måtte det gjøres en sving ut i sonen i Nordsjøen på grunn av utpumping av oljeholdig vann etc. etter tankrengjøringen, men etter et par døgns forløp slapp de engelske verkstedsarbeiderne til ombord. Verkstedsoppholdet benyttet noen av besetningen til å få endel fridager for å besøke familien. Andre hadde lengere tid ombord og benyttet seg av retten til fri hjemreise og ferie.

Telegrafist Å. Olsen kunne nå etter utstått kontrakt tenke seg å seile med et linjeskip, så vi finner neppe ham i disse spalter senere. Som etterfølger ombord kom A. Eliassen. Han var hos oss for noen år siden som førstereis, og hadde tross skolegang i mellomtiden ikke glemt adressen. 1. maskinist S. Langeseth syntes også at det ville bli hyggelig med en avveksling, og 1. maskinistens plikter ombord ble nok en gang overtatt av K. Amundsen som nå var ferdig med sin sommerferie. 2. maskinist R. Lefstad ble avløst av J. Engø som er ny hos oss, men som en tid hadde praktisert ved verkstedet i Fredrikstad for å få sin resterende verkstedspraksis for sertifikat. Elektriker S. Larsen ønsket å avlegge familien et feribesøk før videre sjøfart. J. Norén trådte inn i rekkene for ny tjeneste etter sin ferie. Det samme var også tilfelle med 1. kokk R. Larsen som overtok da T. Lindberg gikk fra borde.

Den 25. august var selve reparasjonene utført, men senere finjusteringer og kontroller av forskjellige lagre i maskinen tok sin tid, slik at skipet ikke klarte å «rive seg løs» fra kaien i North Shields før den 3. september. Ja, hvor skulle nå kursen legges annet enn mot Trini-

dad. Etterhvert blir vel besetningen bedre kjent der enn på sine hjemsteder her i landet. Ved en titt på skipenes posisjonslister ser man at det så og si ikke er en dag uten at et eller annet av våre skip enten er under inn- eller utseiling der nede. Ikke så sjelden forekommer det at skipene samtidig får ligge ved kai, noe som sikkert byr på mange gjensidige besøk.

I midten av september hadde «Texaco Nueva Granada» forsynt seg med en ny last fra anlegget i Pointe-a-Pierre, og kursen ble lagt mot Westville, Philadelphia. En passe lang reise frem og tilbake, for snaue 14 dager senere finner vi igjen skipet under lasting på Trinidad. Denne gang skulle lasten bare den den korte reisen til Tallaboa. Ikke mange dagene etterpå finner vi skipet på ny under utseiling fra Trinidad med full last denne gang for fordeling mellom anleggene i Halifax og Westville.

I slutten av oktober forsynte «Texaco Nueva Granada» seg igjen av lagertankenes innhold nede i Pointe-a-Pierre, denne nye lasten skulle leveres i Rotterdam. I midten av november kom skipet dit. Ettersom vi forstår, har endel ruskevær bremsset noe på skipets fart underveis. Mens lossingen pågikk, var det en del av besetningen som mønstret av. Reparatør G. Kraft var blant dem som ble avløst. Isteden kom O. W. Wick tilbake fra ferie. Motormann J. Fr. Skårestuen kom tilbake til oss. Ellers var de fleste av dem som kom ombord nye ansikter for oss, men vi håper å få anledning til å bli kjent i tiden fremover.

Etter endt lossing i Rotterdam ser det ut til at skipet først skal hente en last i Pembroke for frakting til Rotterdam igjen, deretter skal en last hentes nede på Sicilia, nærmere bestemt Milazzo og denne lasten skal leveres i Brunsbütelkoog antagelig ca. 6.—7. desember .

M/T «Texaco Oslo»

losset i Hamburg fra 21. til 23. juni, og som såvidt nevnt i forrige utgave av bladet, var det da endel blant besetningen som fikk avløsning for sommerferie.

1. styrmann jr. S. Lien ønsket seg tilbake til stykkgods-fart, den nye 2. styrmannen ble E. Haugen som nå var ferdig med sin styrmanns-eksamen. Maskinsjef H. Engseth hadde lang

tid ombord, og nå løste skipets 1. maskinist T. Soldal ham av. Som ny 1. maskinist kom som vikar i skoleferien, T. Pedersen. 3. maskinist H. H. Granlund hadde også sin tid oppe, og mønstret av for en kortere ferie. Hans etterfølger ombord ble T. Ulvin. Elektriker Å. Eriksen var også blant dem som nå forlot skipet, og i hans stilling ombord kom G. Tandberg tilbake til oss etter å ha arbeidet noen år iland. 1. kokk B. Johansen rakk å bli ferdig med sin kokk-eksamen i Sandefjord før han også ble med flyet ned til Hamburg for å overta etter K. Strøm. Skipet fikk også ny 2. kokk, T. Mørch fra Trondheim. Alt i alt kom det under oppholdet i Hamburg 15 nye ombord, og «Texaco Oslo» kunne på ny legge ut på en ny reise.

Foreløpig seiltes det Trinidad for ordre. Ved ankomsten kom ordren til å lyde på lossing i svenske havner. Etter et par dager var lasten vel ombord, og 12—13 døgn lå foran baugen. Lysekil var første havn som skulle få tildelt endel av lasten, men om hvor resten skulle fraktes, kom det stadig ordre og kontraordre. Stockholm var lenge med i konkurransen, men måtte senere trekke seg til fordel for Göteborg og Karlshamn. I slutten av juli var lasten vel iland, og den 28. juli finner vi skipet i ballast under utseiling fra Karlshamn på jakt etter ny last. Denne gang ble det bare en kort ballastreise, for fra nå av og til den forestående periodiske dokking, ble det bare engelsk kystfart. Pembroke ble den første havn som skipet stadig vendte tilbake til straks en last var levert der den skulle. Noen avveksling ble det da lastene ble fraktet til henholdsvis Rotterdam, Avonmouth, Canvey Island, Themsen, Immingham, Killingholme, Granton og Dingle, Liverpool. I midten av august sa 1. maskinist T. Pedersen foreløpig takk for seg. Skoleferien var snart omme, og han måtte derfor se å komme seg hjem for å få fullført sin maskinsjefeksamen. Etterfølgeren ombord ble Th. Bærum.

Tiden for «Texaco Oslo»s periodiske dokking og reparasjon nærmet seg. Det var bestemt at alle lastetanker skulle sandblåses og etterpå males med spesialmaling. Dette var noe som meget nøye måtte forberedes og så gikk da tiden, og da kaptein L. Lyng i begynnelsen av september ønsket å få noen dager hjemme, løste O. Granlund ham av inntil «Texaco Oslo» kom

til verkstedet. Skipet fortsatte i Pembroke-farten enda en tid, men ved endt utlossing i Granton 20. september, var det foreløpig slutt. Tank-sjauen måtte gjøres hurtigst mulig, for reparasjonshavnen skulle bli Kristiansand, og dit var det ikke lange reisen. Hit kom skipet allerede den 21. september, og la seg til ro ved A/S Kristiansands mek. Verksted. Det var antydning at arbeidet ville vare i ca. 2 mndr. Noen dager etter ankomsten til verkstedet overtok så kaptein L. Lyng igjen kommandoen ombord, og kaptein O. Granlund reiste til andre tjenesteoppdrag. Under et så langvarig verkstedopphold fikk endel av besetningen fri en tid. Nå falt det seg så heldig at kaptein K. Hallén som tidligere har ført skipet og som nå er gått over i pensjonistenes rekke stilte seg velvillig til tjeneste for å assistere kaptein L. Lyng. Det er en uendelighet av detaljer som skal passes på overalt.

Dette er bare fjerde gangen i rederiets historie at vårt rederis farver vises i Kristiansands havn. Første gang var i 1938 da «Nueva Granada» anløp her for landsetting av syk maskinist. Neste gang var da «America» lå her i slutten av februar den store isvinteren 1947 og ventet på isbryterassistanse for en hel konvoi av tankskip over til Göteborg. «Texaco Belgium» hadde som snarest et meget kort opphold ute ved Oksøy fyr i begynnelsen av november ifjor for å landsette endel som hadde fulgt med skipet fra Fredrikstad på jomfruturen. Hyggelig hadde det vært om vår tidligere maskininspektør gjennom så mange år, Andreas Larsen, hadde kommet ombord. Tiden vil vise om hans helse vil tillate det.

Det nærmer seg nå tiden da «Texaco Oslo» ventes å være klar for ny tjeneste, og da vil maskinsjef H. Engseth ha kommandoen i maskinrommet. Som fører overtar R. G. Jensen, slik at L. Lyng får en vel fortjent ferie.

M/T «Texaco Skandinavia»

forlot vi sist under lossing i Los Angeles og Martinez 20.—24. juni. Den etterlyste artikkel om anløpet her er dessverre ennå ikke mottatt.

Skipet anløp Curacao 6. juli for å hjelpe søsterskipet «Texaco Norge» som var i mangel av reservepropelleraksel. Et par døgn senere for- tøyde «Texaco Skandinavia» ved vanlig laste-

plass i Pointe-a-Pierre. Konnossementet denne gang ga beskjed om at den nye lasten skulle leveres i Antwerpen, hit kom skipet den 22. juli. Da dette var et meget beleilig tidspunkt for ferie, ble det endel forandringer blant besetningen. Kaptein H. Sukke kom tilbake til skipet igjen, og kaptein S. Myran reiste over til «Texaco Nueva Granada» i Pembroke for å løse av kaptein R. G. Jensen. 1. styrmann O. Ludvigsen og frue mønstret av etter utstått kontrakt, og håpet å få se midnattsolen. T. Pedersen var blant de heldige som fikk forfremmelse, og som ny 2. styrmann kom H. Liseth, han hadde også sin frue med, hun tjenestegjør som lugarpike. Maskinsjef H. Bredesens vikariat var slutt, og A. Vestre tok over som maskinsjef. Dette er en ny offiser hos oss, og vi ønsker ham velkommen under stjernebanneret. 2. maskinist D. Sørvik foretrakk å bli ferdig med sin tjeneste i det militære, og hans plikter ombord sto E. Johnsen klar til å overta etter endt ferie. 3. maskinist T. Ophaug hadde fått løfte om resterende verkstedspraksis for sitt maskinistsertifikat. Den nye 3. maskinists navn er B. Sorø. Han var nå ferdig med sin maskinistskole, sertifikatet kommer senere når resten av verkstedspraksisen er opp-tjent. Elektriker H. Bjugans tjenesteperiode var også utløpet, og han mønstret derfor også av for ferie. Etterfølgeren ombord ble S. Nielsen, han kom fra København, en by som vi ofte må henvende oss til for å få mønstret elektriker på de tider da det er vanskelig å få forhyret elektriker her i landet.

To dager etter ankomsten til Antwerpen er skipet på ny klar for seilas, og da «Texaco Skandinavia» først var i europeiske farvann, var det kanskje naturlig å løse litt av i Pembroke-farten. Litt kjedelig blir det jo med lossing bare i engelske havner, litt bedre er det med turer av og til til f. eks. Rotterdam/Amsterdam eller Antwerpen. «Texaco Skandinavia» var heldig og fikk etterhvert flere slike utenlandsreiser med last fra Pembroke. I midten av august var det 1. styrmann T. Pedersens tur til å få av-løsning. Som ny 1. styrmann ble forhyret K. Helberg, han fikk følge av sin frue som salongpikere.

Under anløpet av Canvey Island, Themsen, den 19. august måtte kaptein H. Sukke reise hjem for å behandle sine bihuler. Han kom hjem og

fikk den nødvendige behandling, og er for-lengst frisk og klar til ny tjeneste. Telegrafist E. Ottosen gikk også iland under anløpet i Themsen etter lang og vel utført tjeneste. Etterfølgeren ble E. Midthaug som nå kom tilbake etter endt ferie. Vi fikk for kort varsel på oss til å sende ny kaptein til skipet, så overstyrmann A. Frøystad som har sitt skipsførersertifikat i orden, førte skipet opp til Granton. Her kom så O. Brath ombord for å føre skipet inntil videre.

Etter endt utlossing i Granton 24. august var kystfarten slutt for denne gang. Kursen ble lagt mot Trinidad, senere kom telegrafisk underretning om at partlast først skulle lastes i Puerto la Cruz, resten skulle raffinieret i Pointe-a-Pierre levere. Som en riktig avveksling skulle denne nye lasten leveres i Las Palmas på Kanariøyene. Hit kom skipet 18. september, og tok straks fatt på lossingen. Da lasten var vel iland, var det bare å ta imot ny last samme sted. Alt gikk greit, og bare 48 timer fikk besetningen oppholde seg der nede hvor så mange av oss gjerne kunne tenke seg å oppholde oss i ferien både en og to uker. Las Palmas-lasten leverte «Texaco Skandinavia» i Avonmouth 24. september. Der nest lokket Trinidad med nok en last som ventet på transport. Boston, Bayonne og Philadelphia delte lasten. Vi er så kommet frem til 18. oktober da skipet igjen har tørre tanker, og ballasten tas inn for utseiling fra Philadelphia for ny reise til Trinidad. Det ble lastet for San Pedro, Los Angeles og Redwood City. Etter hva vi forstår, var dette igjen litt av en «drømmereise» som besetningen syntes var en meget hyggelig avveksling. Restlasten var vel iland i Redwood City den 9. november, og etterpå ser det ut til at en kortere Vest-India reise venter før skipet igjen stevner over Atlanteren mot antagelig Rotterdam. Hit venter vi skipet i midten av desember, og forbereder oss da på at endel av besetningen ønsker avløsning for å feire julen hjemme. Såvidt vi nå vet, kommer da kaptein H. Sukke ombord igjen, og styrmann O. Ludvigsen overtar som overstyrmann.

M/T «Texaco South America»

lastet i Puerto la Cruz 27. og 29. juni, og styrte med full last inn mot Englands kyster. Underveis kom så telegrafisk ordre om at hele lasten skulle losses til anlegget på Canvey Island, Them-

sen. Hit kom skipet den 12. juli, og la oss med en gang ta en kikk på de forandringer som da fant sted blant besetningen. Som elektriker T. Silands etterfølger kom K. Pedersen. Motormennene K. Lovstrand og E. Skålvik kom nå tilbake i tjeneste, det samme gjorde 1. kokk H. Pedersen. De som mønstret av, håper vi har hatt en fin ferie, og at de snart er tilbake i våre rekker igjen.

Oppholdet i Themsen ble bare av vel 1 døgn varighet og derfor varte det ikke lenge før skipet på ny ble vugget av Atlanterhavets bølger, stadig var det Trinidad som skulle være reiseens mål. Lasten skulle leveres i Cristobal, den neste last ble fraktet fra Las Minas til Balboa. Det varte ikke så mange dagene før «Texaco South America» igjen lå under lasting på Trinidad. Den 10. august var skipet klar for ny reise over «dammen», og lossehavner ble Immingham og Canvey Island igjen. Under oppholdet her måtte nok en gang konsulen tilkalles for nye av- og påmønstringer. I farten noterer vi bl. a. at pumpe-mann S. Karlsen ønsket å skifte skip, hvilket var mulig ved at J. Benum nå kom tilbake til tjenesten igjen. Det lyktes oss å forhyre reparatør også til dette skip, hans navn er R. Signebøen og dette er hans første tur til sjøs. Vi håper det etterhvert blir flere.

Så var det for en tid slutt på langfarten, da Pembroke farten tok til i slutten av august. En og annen hyggelig avveksling har det da vært med hensyn til lossehavner. København er en havn som våre skip sjelden gjester, og «Texaco South America» var så heldig å få et par dager der i midten av september. Ellers ble lastene jevnt fordelt fra Pembroke til Avonmouth, Canvey Island, Immingham, Killingholme og Granton. Da 3. maskinist H. Gilberg mønstret av etter utløpet av sin tjenesteperiode, ble han

avløst av ny mann, E. Skjeggedal. Ellers var det fra tid til annen enkelte blant skipets underordnede besetning som ved kontraktstidens utløp, benyttet seg av anledningen til å skifte skip. Englands-farten er krevende, men enkelte liker den farten, andre synes mindre bra om de hyppige havneanløpene på Englands-kysten.

I begynnelsen av oktober ble 1. kokk-hyren ledig ombord i «Texaco Belgium», og da H. Pedersen i lengere tid hadde søkt om å få komme ombord der når anledning bød seg, ordnet dette seg nå ved at 1. kokk R. Kristiansen ble dimitert fra KNM «Norge». Han «bordet» «Texaco South America» i Pembroke og overtok etter H. Pedersen som tok sitt neste skip i Rotterdam. I slutten av oktober var det maskinsjef B. Madsens tur til å få avløsning, og maskinsjef Kr. Aamann reiste derfor over til Pembroke for å overta overoppsynet med skipets hester. Maskinsjef Madsen slo seg ikke til ro så lenge denne gang, men gikk ombord i «Texaco Britannia» den 18. november for å løse av E. Lian.

Under skipets opphold i Immingham måtte 1. maskinist A. Andersen dessverre mønstre av da helsen slo seg vrang, hans frue som var messepike, mønstret da også naturligvis av. Som ny 1. maskinist kom T. J. Hansen som sist var ombord i «Texaco Bogota» og i mellomtiden hadde hatt fin ferie. 2. styrmann R. Henriksens tjenesteperiode var også utløpet, og nå passet det fint at styrmann W. Aaslund kom tilbake til vår tjeneste, og at han tok med sin frue som salongpike.

«Texaco South America» skal levere restlast i Granton ca. 24. november, og etter listene å dømme kan dette bli siste anløp av havn i U. K. på en tid. Neste last skal fraktes fra Pernis, Rotterdam til Le Havre og deretter, ja, det vil neste nummer av bladet fortelle om.

*Texaco Tanker ønsker alle sine lesere på
sjø og land en riktig God Jul*



Fin Texaco-innsats i Neptuniaden

Neptuniaden 1966 er avsluttet og selv om den endelige resultatliste ennå ikke foreligger når dette skrives, er det klart at to av våre båter har gjort en imponerende innsats, idet «Texaco Britannia» antagelig har lagt beslag på en 15. plass og «Texaco Nueva Granada» sannsynligvis blir nr. 22.

Det opplyses at ca. 600 skip har deltatt i årets Neptuniade og vi er derfor ikke så lite stolte av at vi har fått to Texaco-båter så høyt opp på premielisten.

Før årets øvelser startet, satte rederiet opp en pokal til beste Texaco-båt. Kampen mellom «Texaco Britannia» og «Texaco Nueva Granada» har imidlertid vært så spennende og tildels jevn at vi gjerne vil premiere begge lagene, og sølvpokalene kommer ved første leilighet. Foreløpig sender vi en hjertelig gratulasjon fra hele Texaco-familien!

Det heter i innbydelsen til Neptuniaden at det viktigste ikke er å vinne, men å delta, og vi er glad for at også andre Texaco-båter har deltatt i årets Neptuniade.

Ideen med Neptuniaden er ikke konkurranse i seg selv, men gjennom denne å stimulere

til selvlagde arrangementer ombord og i land for å skape sunn fritidsbeskjeftigelse, godt kameratskap og trivsel. Etter besøk ombord på en av båtene, kan vi bare underskrive at hensikten i så måte der var oppnådd, og vi håper nå på at de båter som gjennom Neptuniaden har fått en sammensveiset besetning, fortsetter med liknende arrangementer i tiden fremover. Neste Neptuniade er i 1968 og da vil vi gjerne ha med alle Texaco-båtene til en riktig «familiedyst».

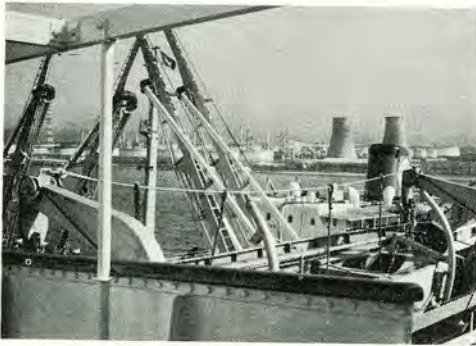
Hensikten med Neptuniaden er bl. a. å få engasjert flest mulig ombord, men uten ildsjeler og foregangsmenn hadde det sikkert blitt så som så med den brede deltagelse. Uten å kunne nevne navn, vil vi derfor få rette en spesiell og oppriktig takk til alle dere som har gått foran, og utrettelig har gått inn for oppgaven.

Det vil føre for langt å gå i detaljer om alle de forskjellige arrangementer som har vært avholdt, men rapportene bekrefter at oppfinnsomheten har vært stor. Vi kan nevne idrett, sightseeing, hyggekvelder, livbåtkapprising, pilkast, skyting, linekast, rebusløp, ølstaffett i svømmebassenget, langrenn — 3 mann på hvert par ski, bridge, bingo osv., osv. Billedmateriellet er foreløpig noe tynt, men vi bringer et par glimt fra arrangementer ombord i «Texaco Britannia».

Forts. side 32.



Går det ikke strykende, går det ikke fykende, tre mann oppe på ett par ski.



Utsikt fra båten til raffineriet i Milazzo.

**OSLO—ROMA—MILAZZO OG
«TEXACO NORTH AMERICA»**

Forts. fra side 17.

ganske betraktelig. Etter hva jeg fikk opplyst, hadde bare Texaco en kontrakt om raffinering av ca. 600 000 tonn i år, og 2 millioner tonn neste år, så det er vel sannsynlig at det blir flere anløp av Texaco skip her fremover.

Havneforholdene var meget gode, skipene kan faktisk seile på egen hånd helt fram, og taubåter

NEPTUNIADEN —

Forts. fra side 31.

Foranstående ble skrevet før den offisielle premieutdeling som fant sted i forbindelse med en sjomannssending fra Store Studio 3. november hvor HKH Kronprins Harald foretok premieutdelingen.

Vi kan nå gratulere «Texaco Britannia» med 15. premie og «Texaco Nueva Granada» med en fin 25. plass. Særskilte premier ble utdelt til de skip som i forbindelse med Neptuniaden hadde gjennomført de mest realistiske sikkerhetsøvelser, og på vegne av «Texaco Britannia»'s besetning mottok maskinsjef E. Lian 3. premie, kr. 200,— til skipets velferdsklubb. Vi gir alle ombord ekstra applaus for denne fine og overraskende plassering.

Vi takker alle som har vært med i årets Neptuniade for innsatsen, og håper at de fine plasseringer som er oppnådd av Texaco-båter i år, kan spore til enda større deltagelse neste gang til glede og gagn for alle.

er det bare bruk for når skipene skal gå inn til oljepirene. Av disse er det to stykker og det kan ligge 4 skip og losse eller laste på en gang. Ved denne anledning lå «TEXACO NORTH AMERICA» på siden nærmest byen. På den andre siden av piren lå «TEXACO ARKANSAS» som lastet for Rotterdam. Ved den andre piren lå det en større PB tanker og Ludv. G. Braathen's M/T «BRALINDA» på 50 000 tonn.

Lastingen gikk fort, og det så ut som alle fire skip ville bli ferdige til å seile søndag/mandag morgen. Vi for vår del var ferdig med å laste ved midnattstid.

Før et skip kan forlate lasteplassen må imidlertid alle papirer fra myndighetene være i orden, men det var jo søndag, så før utpå mandag formiddag kunne det ikke bli noen avgang. Foreløpig ordre var mandag ved 11 tiden.

«TEXACO ARKANSAS» kom seg avsted ved 11 tiden, og så hastet taubåtene avsted og fikk ut «BRALINDA». Men hva ble det til med oss? Klokken ble 2, men ingen papirer. Kaptein Stensrud besluttet å seile, og så fikk man sende papirene efter. Taubåtene ble tilkalt og vi kom oss ut fra piren. For sikkerhets skyld tok vi forbindelse med agenten for å si fra, og fikk da beskjed om å vente. Ankeret ble låret, og vi ble liggende med alt klart. Først ved 4 tiden kom endelig papirene og vi kunne sette kursen vestover med Stadersand, Hamburg, som mål.



Maskinsjef B. Svarholt (t. b.) og 1. maskinist S. Holdbus i bauen på fergebåten fra byen og ut til «Texaco North America». Raffineriets område er stengt for gjennomgang, så man må ta seg en liten ekstra sjøtur hvis man vil i land.

**M/T «Texaco
North
America»
i Sandefjord**



Kaptein Stensrud og kaptein Strand knipset på vei til mønstringskontoret for å foreta det nødvendige notat på skipets rulle at kaptein Strand nå skal være «skipper'n» ombord. 2. styrmann Ole Olsen og 1. styrmann Lars Johnsen linsefanget i forbiifarten. Begge fortsetter ombord. Deretter 1. maskinist S. Holdhus som reiser hjem på ferie, stuert Johansen som blir ombord og telegrafist Mørch som også sier takk for seg.



Provianten er kommet, og båtsmann Trosterud bærer gutta. Matros Indreråk er sterk, han bærer en sekk over hver skulder — (vi sier ikke at det er ris). Motormann Hagelin skulle sikkert ønske at han kunne lagre sin last i lugaren — men den gang ei — matros Ferrer likeså.



Innfjeldt ser vi n'Hjallis, og vårt bilde er tatt i oppholdsrommet under et hyggelig og stimulerende møte hvor det gikk i idrettsprat og trønderskrøner.

SMÅ GLIMT FRÅ SJØMANSKIRKA
TRINIDAD

Forts. fra side 15.

dyre dei var. Vi nemde dette for kapteinen på North America. Han tilbød å kjøpe for oss i Statene. Vi var takksame for det. Neste gong båten kom, så kom kapteinen + nokre til frå båten med 10 stoler + 2 liggestoler. Det skulle vere ei gave frå alle ombord. Dette vart mest formykje av det gode. Men — alt var ordna og betalt, dei kom heilt på huset med stolane, så vi kunne berre takke og ta imot. Hjarteleg takk



Slik ser det altså ut etter at svømmebassenget er ferdig.

skal dere ha! Slike minner hugser vi lenge med glede.

Ein dag kom det eit telegram: Texaco Britannia vil lage til fest på kirka neste gong dei kjem til Trinidad. Søndagen kom, og det vart stor fest. Alle frå båten som hadde fri kom i flokk og følge. Dei hadde med kaker, smørbrød og kaffe, — og masse godt humør. Det vart først friidrett av forskjellige slag. Poeng til Nep-tuniaden. Så samlast vi til ein riktig koseleg fest med konkurranser, sang, matpause, opplesing og avslutta med gudsteneste i kapellet. Nueva Granada fekk høyre om dette, og ville gjerne gjere det same. Så dei laga også til ein koseleg fest her ein laurdagskveld. Dei hadde og med kaker, kaffe og tilbehør, attåt dette hadde dei med eit 4 manns orkester, som spela for oss. Stor applaus! Ei av damene ombord sang norske songer, og vi hadde ein riktig gild fest ilag.

Slik går dagane og vikene med store og små opplevelser. Eg er ofte i byen og ordner forskjellige ting for sjøfolka. Kjøper sko og mykje anna. Ja endåtil kjoler eller kjolestoff for koner, døtre eller søstre. Det er jo ikkje alltid så enkelt å finne noko passande til eit ukjent menneske. Men sjøfolka er glade og takksame for alt, så det er moro å få gjere litt for slike folk. No er det fleire fine blondestoff-kjoler i arbeide hos sydama, det skal nok bli ei fin julegave til ei eller anna kjær heime i Norge.

Idag har vi hatt nokre engelske sjøfolk på besøk. Vi er glad over alle som finn vegen hit, same kva nasjon dei høyrer til. Men sjølv-sagt er det aller gildast med alle dei norske sjøfolka som kjem.

Du ukjende venn som les dette, og endå ikkje har vore på sjømannskirka i San Fernando, du er hjarteleg velkommen hit når båten kjem til Trinidad. Her kan du slappe av frå arbeidet dersom du har ein fridag: Bade, sole deg, sitte i ein god stol og lese, skrive, høyre fin musikk eller gå i hagen og titte på blomster, prydbusker og frukttrær eller gullfiskene i dammen. Sjølv-sagt skal du få kaffe, vafler og kanskje smulringer eller lefse. Takk for praten, no kjem det inn ein ny båt, så det er best å lage ferdig vaffel-røra.

Eg sender mi beste julehelsing til dere alle med det kjende juleverset:

Stjernen ledet vise menn, til den Herre Kristus
hen.

Vi har óg en lederstjerne, og når vi den følger
gjerner

kommer vi til Jesus Krist.

Denne stjerne lys og mild, som kan aldri lede
vill,

er Hans guddoms ord det klare, som han lot
oss åpenbare,

for å lyse for vår fot.

Helsing Magnbild.



JULEKRYSSORD 1966

VANNRETT:

1. Også en hovedstad.
12. Skog.
19. Hvile.
20. Fabeldyr.
21. Kort.
22. Rekke.
23. Preposisjon.
24. Lærling.
25. Som hører til nesene.
27. Myntenhet.
29. Land.
31. Tatt slutt.
32. Trinn.
34. På kaffekjele.
36. Fyr.
37. Drikk.
38. Rom.
42. Kvinnenavn.
44. Preposisjon.
46. Morene.
47. Merke.
48. Drikk.
50. Føres i spesialtanker.
52. Var til sengs.
53. Med mangelfullt ordforråd.
56. Gripe.
58. Fisk.
60. Port , by.
62. T , kommunikasjonsmiddel.
64. 1 X 2
67. Kvinnenavn.
68. Rekken.
69. I dyner.
70. Preposisjon og adverb.
71. Vid.
72. Moderne ungdomsforbrytelse.
73. Kjederøker.
76. Næringsmiddel.
78. By i Irak.
79. To like.

81. Sa.
83. Skli.
84. Dessert.
85. Møblering.
89. Måleenhet.
91. Uskjønn.
93. Apparaten.
96. By i Norge.
99. Bibelsk mansnavn (omv.)
100. Griper.
101. Fugl.
103. Bokholderiuttr. (omv.)
104. Tone.
106. Stjernehimme (omv.)
108. Engelsk svarord.
109. Moderne våpen.
112. Presens.
113. Vær hilset.
114. Viktig rom.
115. Plante.
116. Artikkel.

LODDRETT:

1. Måleinstrument.
2. Kvinnenavn og vals.
3. Dessert.
4. Trinn.
5. Populært kalt avbetalingsvimpel.
6. Ventetid.
7. Alm. fork.
8. Langvarig arbeide.
9. Kvinnenavn.
10. Landtunge.
11. Kart.
12. Felles-Slakteriet.
13. Velg.
14. Skorpe.
15. Interviewet.
16. Greidde seg.
17. Konjunksjon.
18. Sykdom.

26. Skotsk oppdagelsesreisende.
28. Steil.
30. Hår.
33. Bestikk.
35. Plante.
39. Staken.
40. Sprog.
41. Klovdyr.
43. På seilbåter.
45. Farlig tunge.
49. Dikt.
51. Sted ved Oslofjorden.
54. I verden.
55. Gjør hanen.
57. Gips.
59. Gresk bokstav (opp).
61. Land.
63. Er styrbord (opp).
65. Bør man gå først.
66. Sykdom.
69. Ku.
71. Som kan brenne.
74. Erobre.
75. . . . - biskop og fiende.
77. Bekledningsgjenstand.
78. Der måtte «Texaco Britannia» snu.
80. Konfiskere.
82. Stammesymbol.
86. Spise middag.
87. Dessert.
88. Hule.
90. Kvinnenavn.
92. Til baking i England.
94. Se bort fra.
95. Troskyldige.
97. Angrep.
98. Adverbium.
102. Rovdyr.
105. Fottøy.
107. Preposisjon.
110. Tre (opp).
111. Nedbør.

Båtenes posisjoner

- T/T «*Texaco Belgium*» — har lastet tre ganger i juli-september på Trinidad for Terneuzen, Rotterdam og engelske havner, før skipet hadde en liten avstikker til Tallaboa 22/9. Siden gikk to laster fra Pointe-a-Pierre for Holland for garantireparasjon i Fredrikstad i november. 4/12 blir det lastet Trinidad for 4 havner i U.S.A.
- M/T «*Texaco Bogota*» — seilte fra U. K. i juli til Pointe-a-Pierre der last ble tatt inn for svenske havner. 8/9 var hun på Trinidad etter last for Sverige igjen. 21/10 Trinidad for Tallaboa, og lasting 26/10 på Trinidad for Karlshamn—Örnskiöldsvik og Norrköping. 5/12 lastes det på Curacao for Santo Domingo.
- M/T «*Texaco Brasil*» — lastet i slutten av juli på Trinidad for Toronto og Montreal. Pointe-a-Pierre var lasteplass igjen 20/8 for last til 5 havner i Vest-Afrika. I september var det Vest-India og Sentral-Amerika fart før en ny last Trinidad 12/10 for Canada. To korte reiser til Tallaboa og Panamakanalen i november før seilingsordrene ble Trinidad for Sverige hvor skipet vil losse kort før jul.
- M/T «*Texaco Britannia*» — losset i juli i forskjellige havner i Sentral-Amerika og var klar 6/8 på Trinidad for last til Rotterdam. Etter en tur innom Pembroke og Avonmouth, dro skipet til Hamburg for overhaling ved verksted i oktober. Alt var klart 21/10 da ferden gikk til Milazzo, Sicilia, etter en last til Örnskiöldsvik og Luleå. Bahrain, Persiske Gulf, er lastestedet ca. 12/12, og julen passerer Suezkanalen på vei nordover til Killingholme, England.
- M/T «*Texaco Europe*» — trofast i fart på Englandskysten til 29/9 da hun forlot Pembroke med last for Portland Me. Så anløp av Trinidad i oktober og november for USA-havner. Puerto la Cruz ble besøkt 20/11 for last til Portland og St. Thomas. Deretter lastes det i Trinidad 8/12 for USNH.
- M/T «*Texaco Norge*» — lastet Vest-India i juli/august tre ganger for U. K./Continentet før skipet ble satt i engelsk kystfart 23/9. Siden har Pembroke vært fast lastehavn.
- M/T «*Texaco North America*» — seilte i farten Trinidad/Venezuela og USNH til 25/8, da banen ble vendt mot Sicilia der det ble lastet for Stade nær Hamburg. Etter verkstedopphold i Sandefjord 28/9—16/10 ble kursen igjen satt for Vest-India for å komme inn i den vante fart på Statene.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» — hadde i sommer fast fart rundt Englands kyster inntil august da dokking/reparasjon ble arrangert i North Shields. Pointe-a-Pierre var målet 15/9 med lasting for Westville. Lettet anker på Trinidad igjen sist i oktober med kurs for Rotterdam, og etter utlossing der en reise til Milazzo ca. 27/11 etter last for Tyskland.
- M/T «*Texaco Oslo*» — kom fra Trinidad i juli med last for Lysekil, Göteborg og Karlshamn. Derfra ble hun sendt i fart på England til hun dro over Nordsjøen i september til Kristiansand for verkstedopphold og maling av lastetanker. Sist i november kom skipet igjen i fart da hun vendte tilbake til Pembroke og Englands-fart.
- M/T «*Texaco Skandinavia*» — seilte i juli i «kystfarten» på U. K., men stakk til Puerto la Cruz og Pointe-a-Pierre i september etter last for Las Palmas og Avonmouth. 8/10 var skipet igjen ferdig lastet på Trinidad og seilte til USNH. Neste reise gikk fra Pointe-a-Pierre til Los Angeles og havner i nærheten. I november gikk en last fra Trinidad til Tallaboa. Trinidad ble besøkt igjen 25/11, og det ble lastet for Danmark og Holland.
- M/T «*Texaco South America*» — lastet i juli på Trinidad for Cristobal og Balboa. 10/8 stakk hun ut fra Trinidad med kurs for England, og seilte deretter fast i Englandsfarten hele høsten til slutten av november da det ble lasting i Pernis for Le Havre. I desember er skipet tilbake i Vest-India etter ny last.