



texaco tanker



Fujiyama med kirsebærblomster i forgrunnen, tatt fra innsjøen Kawaguchi.

(Se artikkelen om Japan, side 12.)

Nr. 2 — Juni 1955

2. årgang

Ett år er gått.

Det er nå ett år siden vi sendte ut det første nummer av bladet vårt, og selv om ett år ikke er noen tid å snakke om, faller det oss naturlig å stoppe litt opp ved dette lille jubileum og kaste noen raske blikk tilbake.

I vårt første nummer skrev vi: . . . «Det er dere ombord som danner tyngdepunktet innen selskapet, og det er også dere ombord som opplever mest, av almen interesse. Det er derfor den seilende del av oss som har størst krav på å sette kulør på bladet, og vi oppfordrer dere til å nytte denne rett fullt ut ved å sende inn det dere har på hjertet» . . .

Vi fikk mange hyggelige brev med oppmuntrende ord etter dette første nummer slik at fremtiden dengang fortonet seg stoffrik og rosenrød for oss i redaksjonen. De faktiske forhold har imidlertid avveket betraktelig fra våre dengang så lyse spådommer. De eneste som har reagert positivt er 1. styrmann Lars Lyng og telegrafist Trygve Natterud hvorav den sistnevnte er i land. Vi sender en hilsen til Lyng og «North America» for det ser ut til å være mere «fres» der ombord enn vanlig.

Vi forstår ikke hva den rådende passivitet, fra så vel de seilende som de hjemmeværende, kan skyldes. Den gjør imidlertid at vi har vanskelig for å få et inntrykk av om bladet tjener noen hensikt, og fremfor alt tar den fra oss den inspirasjon vi hadde for et år siden. Det er synd for så vidt vi vet er vi det eneste rederiet i Norge som utgir et blad av denne typen og sender det både ombord og hjem.

I forbindelse med vår artikkelserie Fremmede havner bringer vi i neste nummer en artikkel om Trinidad.

Den 5. april i år fikk vi levert vår 3dje nybygning fra Deutsche Werft i Hamburg, nemlig «Nueva Granada», et søsterskip til «Britannia» og «South America». Vi viser i dette nummer noen bilder fra innredningen på disse båter slik at dere hjemme kan få et lite inntrykk av hvordan det ser ut ombord.

I og med leveringen av «Nueva Granada» er vi ferdig med vårt nybygningsprogram ved Deutsche Werft og den neste tilvekst til vår flåte vil bli i slutten av neste år da vi vil få vår nye 16 000 tonner fra Framnæs Mek. Verksted i Sandefjord.

Vår flåte er i dag på 150 864 t. d.v. og vårt firma beskjeftiger vel 400 mann.

Texaco-Tanker ønsker sine lesere

EN GOD SOMMER!

Red.

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

OLJE — jordens flytende gull.

Av LOYD GRANLUND

Senere historieskrivere vil kanskje kalle den tiden vi gjennomlever for oljens tidsalder. Oljen har muliggjort vår tids rivende mekaniserte utvikling. Ingen kan i dag tenke seg hvordan vår tilværelse hadde vært uten oljen. Vi tenker da på slike dagligdagse ting som biler, fly, traktorer, skip, asfaltveier og smøreolje til alle slags hurtiggående og masseproduserende maskiner.

De gamle egyptere brukte oljelignende stoffer til balsamering av sine avdøde. I det gamle Babylon ble asfalt, som man fant i jordoverflaten, brukt til belegg på veier og i Amerika brukte en vidunderdoktor ved navn Rockefeller for ca. 85 år siden olje som universalmedisin mot revmatisme, kreft, brystlidelser og byller. Oljen sivet frem til overflaten her og der og ble brukt slik den var. Menneskenes tro på oljens magiske virkning var kanskje ikke helt uberettiget når man tenker på at visse høyraffinerte bestanddeler i dag spiller en betydelig rolle i farmasøytisk industri.

Noen oljeindustri i moderne forstand kan man ikke tale om før i midten av forrige århundre da mineraloljen avløste de osende og illeluktende vegetabiliske oljer. Det som satte virkelig fart i etterspørselen etter mineralolje, var de nye forbedrede lamper som da ble laget, idet man snart fant ut at jordoljen kunne gi en ypperlig lysolje, petroleum. Den første oljeboring ble foretatt av oberst Drake i Titusville, Pennsylvania, i 1859 der han fant olje i 21 meters dybde.

Til å begynne med utnyttet man ikke andre bestanddeler i oljen enn petroleum. Ved laboratorieundersøkelser hadde man riktignok funnet ut at oljen også inneholdt en rekke andre bestanddeler, men det gikk lang tid før man fant anvendelse for dem, og det ble derfor drevet rovdrift på oljen i den første tiden.

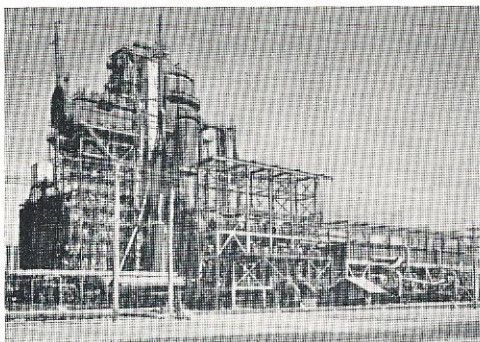
Etterhvert vokste imidlertid nye behov frem. Forbrenningsmotoren ble hurtig utviklet, og til den trengtes bensin som snart avløste petroleum som den viktigste råoljebestanddel. Diesel oppfant sin selvtennende

motor og det vokste frem et voldsomt behov for det spesielle brennstoff den krevet, gassolje eller solarolje. I våre dager går intet til spille av råoljen, alle deler utnyttes. De enkelte oljefraksjoner som fåes ved destillasjon, kan omdannes ved kjemiske prosesser alt etter behovet, og selv om atomspaltingen en gang i fremtiden vil redusere jordoljens betydning betraktelig som drivstoff, så vil oljens betydning på andre felter i samfunnslivet neppe bli mindre.

Jordoljen består vesentlig av kullstoff og vannstoff og det finnes ingen sikre bevis for oljens opprinnelse. Det er to hovedteorier: Den ene antar at oljen er dannet ved at vann har fått anledning til å virke på visse metallkullstoffer, metallkarbidene. Den andre hevder at oljen er dannet av døde forhistoriske planter og dyr som er sunket til bunns i stillestående vann. Prosessene regner en med har foregått i løpet av millioner av år og under innvirkning av uhyre trykk og stor varme har så oljen dannet seg. Vitenskapsmennene er nå tilbøyelig til å mene at oljen er dannet av planter og dyr. Visse bestanddeler som forekommer i levende organismer og som man også finner i oljen, synes å bekrefte dette.

Når oljeselskapene skal lete etter oljefelter, sender de ut trenede geologer, som etter en første undersøkelse av terrenget og dets geologiske beskaffenhet nokså sikkert kan avgjøre om det vil lønne seg å sette i gang grundigere leting. Det er de lagdelte bergarter som vanligvis inneholder olje, men bare på betingelse av at det porøse oljeførende lag er omgitt av tette ugjennomtrengelige lag.

Når geologene ved sine grundige undersøkelser har påvist oljeforekomster, blir så boringene satt i verk. Et oljetårn blir reist over det stedet man vil bore, tårnet er gjerne ca. 40 meter høyt. Det sørges for nødvendig drivkraft, pumper for vann og slam installeres, og en vinsj med tre tromler settes opp. Tidligere foregikk all boring ved å heve boret som var forsynt med en meisel i enden, og slippe det brått, som en rambukk. Nå blir all boring utført med roterende bor. Rør-



Et moderne Cracking anlegg.

blanding av to vesker med forskjellig kokepunkt, kan man skille veskene fra hverandre ved destillasjon. De oppstigende damper blir så fortettet og flyter deretter ned i store beholdere som er bestemt for hver enkelt destillata.

Destillering av jordoljen er en meget innviklet affære som jeg ikke vil forsøke å forklare, men vil bare kort nevne de viktigste produkter som fremkommer ved destilleringen, nemlig: Forskjellige sorter bensin, petroleum, solar- og diesoljer, fyringsoljer, smøreljer, spesialoljer og fett, parafinvoks, asfalt og spesialprodukter som white spirit, naftasyre, kresylsyre samt mange produkter til kjemisk, teknisk og farmasøytisk industri.

Ettersom bilindustrien vokste, økte også behovet for bensin. Tung jordolje gir bare ca. 10 % bensin, og man ble tidlig klar over at den vanlige destillasjonsmetode som gav forholdsvis lavt bensinutbytte, ville føre til rovdrift på oljen. I 1910 tok en kjemiker ut patent på et over 50 år gammel «uhell» som ledet til «cracking» metoden. Uhellet oppsto da en arbeider i 1861 var beskjeftiget med å fyre under kjelen i et raffineri for å få lysolje ut gjennom avkjølte slanger fra kjelen. Etter å ha fyrt riktig godt under kjelene, gikk arbeideren en tur og tilfelle ville at avløpsrøret på en av kjelene tettet til og resultatet ble voldsomt damptrykk. Under innflytelse av varmen og det store trykket utviklet destillasjonen seg på en ganske ny måte. I stedet for meget lysolje og litt bensin, kom det nå en nesten vannklar bensin og nesten ikke noe

lysolje. Den forsømmelige arbeider stakk av, for bensin hadde man jo på den tid lite eller intet behov for. I dag fremstilles omkring halvparten av all bensin etter denne metoden og den går i korthet ut på at oljen blir utsatt for høy temperatur og stort trykk, derved får man bensin med høye octan tall, noe som er nødvendig for bruk til fly.

Hvor meget olje har kloden? Hvor lenge vil «oljealderen» vare? Disse spørsmål er ofte blitt stillet. Oljeforbruket har jo økt kolossalt siden 1859 da oberst Drake daglig klarte å få opp ca. 4 000 liter jordolje av den 21 meter dype sonden ved hjelp av en gammeldags håndpumpe. 10 år senere var imidlertid dette område kranst av 1 000 oljetårn og i året 1939 ble det her produsert ca. 6. millioner fat oljeprodukter. I 1909 var verdens produksjon 41 millioner tonn og i 1954 700 mill. tonn. Det er imidlertid funnet stadig nye og rikere oljefelter og eldre yter mer enn beregnet. En av vår tids fremste oljegeologer, Mr. Knebel i New York, mener, at med dagens forbruk, vil de kjente oljereserver være tilstrekkelig for 25—30 års forbruk, så det er all grunn til å se fremtiden lyst i møte. Undersøkelsen etter nye felter pågår stadig, bare i 1954 ble det prøveboret på 53 000 steder hvorav mange brønner viste seg å være svært rike på olje. Boreteknikken har også utviklet seg voldsomt og i dag bores det ned til vel 5 000 meters dybde.

I den fuktige og lumre jungel i Sør- og Mellomamerika, på Sumatra og Borneo, i de varmedirrende ørkenstrekninger i Den Nære Orient hvor ofte sandstormene pisker alt som kommer i dens vei, må oljen bringes frem i lyset akkurat som i det nordlige iskalde Sakalin, hvis ikke vår verdenshusholdning skal komme i ulage. I U. S. A. finnes nå oljefelter i nærheten av Californias hyper-elegante badhoteller og i Oklahoma f. eks. finnes det oljekilder med boreårn midt i byens sentrum. I Detroit borer man nå pussig nok frem olje under de store Ford bilfabrikker. Mer en 18 mil fra kystene i Den meksikanske Gulf på forholdsvis grunn vann, «svømmer» i dag mengdevis av boreårn.

Olje og oljeprodukter forbrukes nå overalt i verden hvor der bor mennesker.

10 ÅR ETTER

Når vi i år feirer frigjøringens tiårsminne er det ikke med den jubel og fest som fyllte våre sinn i maidagene 1945. Dengang, da vi etter 5 lange og mørke år, igjen kunne begynne å leve som normale mennesker, var det naturlig at reaksjonen meldte seg med spontan jubel. Tankene gikk ikke lenger enn til den glede vi var blitt del i; vi var kvitt åket.

I år, 10 år etter, minnes vi først og fremst dem som ikke fikk ta del i den nyvundne frihet, de som betalte gleden med sitt liv.

På Akershus festning i Oslo la Kronprins Olav den 8. mai ned en krans på minnesmerket for de falne og avsluttet sin tale således:

«Må minnet om våre falne kamerater og landsmenn mane oss til samhold om våre grunnleggende idealer og arbeidet for å bygge landet vårt sterkere, vakrere og bedre, slik våre falne i siste stund sikkert har sett det for sine øyne. Når de ga sitt dyreste eie for å redde og trygge andre, var de vel vitende om at «om Norge skal kunne leve, må noen kunne dø.»

Av Texaco's sjøfolk som gjorde sin plikt mot vårt land og vår sak med livet som innsats, omkom følgende 50 mann:

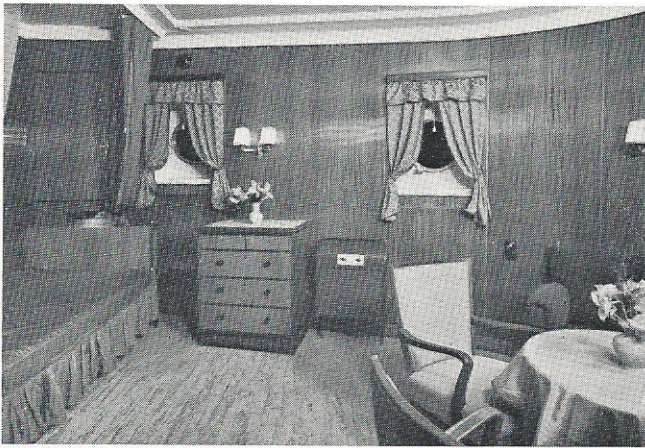
Kaptein	Anton Holm Paulsen.
1. styrmann	Fritz Bjerkan.
2. styrmann	Ingolf Thorbjørnsen.
2. »	Sigurd Tønnesen.
3. »	Knut Enge.
Båtsmann	Georg Olsen.
»	Arnold Samuelsen.
Tømmermann	Hans Gundersen.
»	Andreas Møller.
Matros	Thomas Alexandersen.
»	Edvin Brandal.

Matros	Hans Kjærdsalen.
»	Kristian Kristensen.
»	Karl Nilsen
»	Ole Johan Petersen.
»	Hjalmar Sande.
»	Godtfred Tveit.
Lettmatros	Martin Weisenc.
Dekkgutt	Knut Diebitsch.
Maskinsjef	Henry Alstad.
»	Rolf Bøhn.
»	Gerhard Gundersen.
»	Karl Normann Jensen.
2. maskinist	Johnny A. G. Hansen.
2. »	Per Aksel Karlson.
2. »	Georg Salvesen.
3. »	Lorentz Lauritzen.
4. »	Martin Boger.
Maskinassistent	Karl Fossbakk.
»	Nils Rødland.
Pumpemann	Karl Gustav Bentsen.
»	Halvdan Berg Hansen.
Motormann	Gunnar J. Andersen.
»	Erling Beckstrøm.
»	Harry Borgen.
»	Olaf Karlsen.
»	Kåre Liberg.
»	Sverre Selbo.
»	Oddvar Skjuls-Olsen.
»	Odd Johan Stalheim.
»	Kristian Tangen.
»	Wilhelm Wilhelmsen.
Smører	Halvor Aabakk.
»	Lars Ugland.
Maskingutt	Thor Aune.
»	Frank Magnussen.
Stuert	Arne I. Hansen.
1. kokk	Olav Løsnes.
Byssegutt	Knut Olsen
Messegutt	Gerhard Fuhs.

Vi minnes i ærbødighet og dyp takknemlighet disse våre trofaste karer.



Maskinsjefens dagrom.



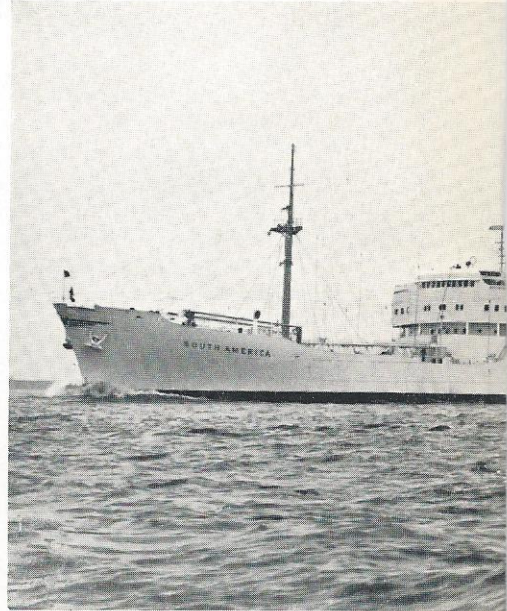
1. styrmannens lugar.



Offiserenes messe.

Vi har i løpet av det siste år
 „Britannia” • „South America”

Vi viser her



M/T „South

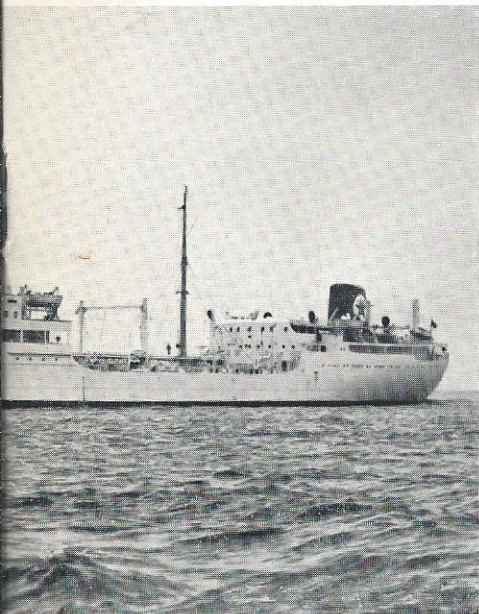


Styrehuset med radar, gyro og

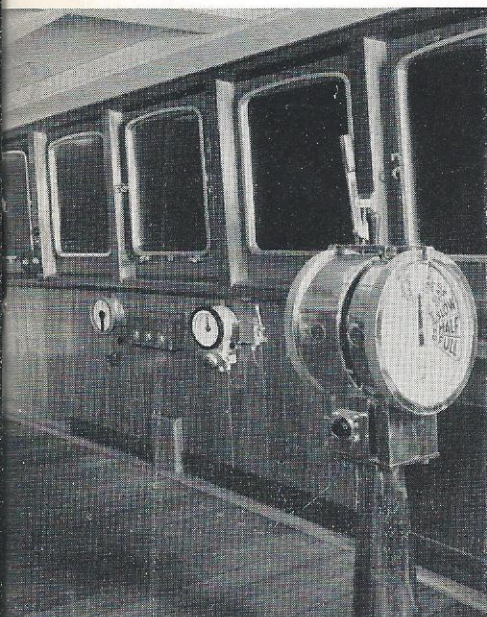
er fått levert:

rica" • "Nueva Granada".

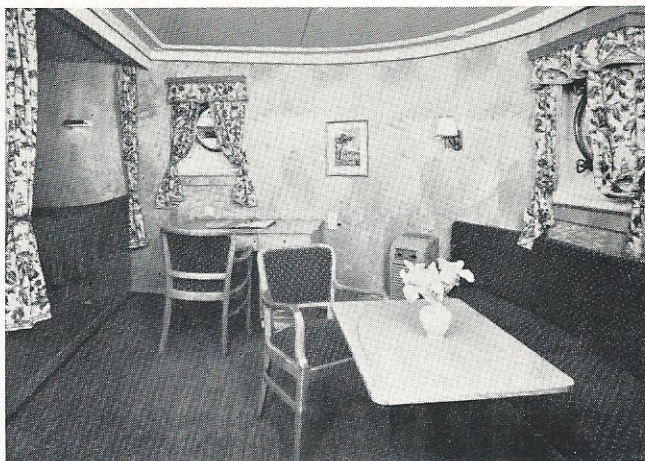
er noen bilder av innredningen.



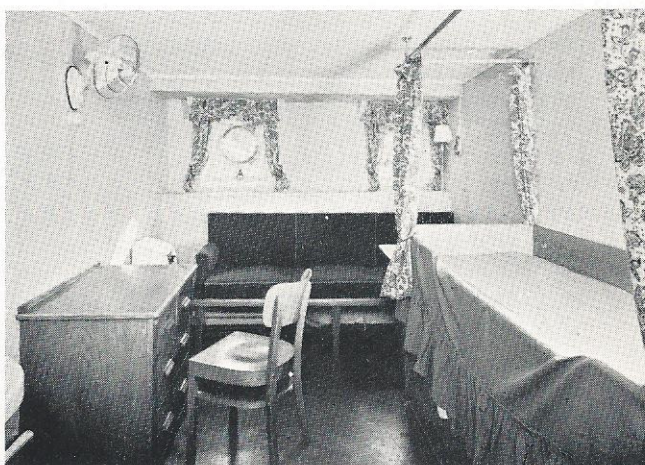
America".



alle moderne hjelpemidler.



3. mask. lugar.



Tømmermannens lugar.



Mannskapets messe.

FREMMEDE HAVNER

Artikkel III.

Reisebrev i tekst og bilder fra

Shimotshui, Japan.

Av LARS LYNG

Storesøster blant våre båter, «North America», har holdt til i Stillehavet siden siste høst. Turene har vesentlig gått med råolje fra Sumatra til U.S.A.s vestkyst og derfra med raffinerte produkter til Japan.

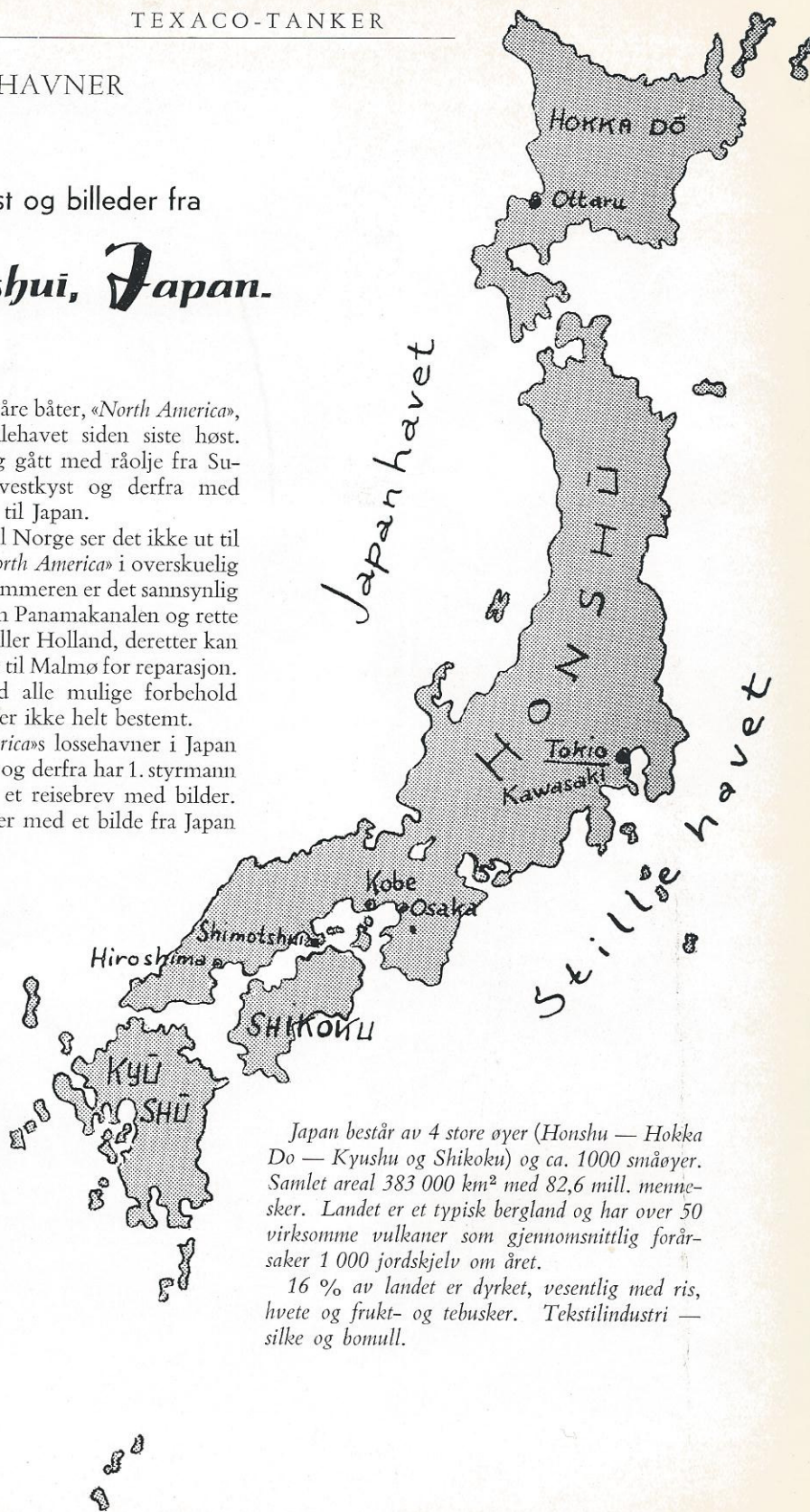
Noen reise hjem til Norge ser det ikke ut til at det skal bli for «North America» i overskuelig fremtid, men utpå sommeren er det sannsynlig at den vil gå gjennom Panamakanalen og rette kursen for England eller Holland, deretter kan det så bli en avstikker til Malmø for reparasjon. Vi får ta dette med alle mulige forbehold inntil videre for det er ikke helt bestemt.

En av «North America»s lossehavner i Japan har vært Shimotshui, og derfra har 1. styrmann Lars Lyng sendt oss et reisebrev med bilder. Vi takker og kvitterer med et bilde fra Japan på omslaget denne gang.

Lars Lyng skriver:

Byen Shimotshui er en ganske liten by som ligger i en bukt på den sydlige del av øya Honshu, den største i det japanske øyrike.

Det tar ca. 4 timer med tog til byen Kobe som med 960 000 innbyggere er en ganske stor sjøfartsby og atskillig bedre kjent. Innseilingen til Shimotshui er meget pen, med store fjell



Japan består av 4 store øyer (Honshu — Hokka Do — Kyushu og Shikoku) og ca. 1000 småøyer. Samlet areal 383 000 km² med 82,6 mill. mennesker. Landet er et typisk bergland og har over 50 virksomme vulkaner som gjennomsnittlig forårsaker 1 000 jordskjelv om året.

16 % av landet er dyrket, vesentlig med ris, hvete og frukt- og tebusker. Tekstilindustri — silke og bomull.

på alle kanter. Fjelltoppene er grønne nesten helt til topps og havene ligger i trappe-trinn oppover fjellskråningen. Her vokser appelsiner, epler, pærer og forskjellige grønnsaker. Japanerne dyrker også noen små frukter av størrelse som mandariner, men de er litt søtere i smaken. Blomster ser en også i praktfulle farger. Det ser ut som om hver flekk er dyrket, i hvert fall er det ikke mange plasser hvor jorden står unyttet.

Annen juledag fikk jeg anledning til å gå i land en tur. Reisen inn til byen foregikk med rickshaw på en nokså humpete vei. Det gikk ganske fort for kulien hadde sykkel og tråkket i vei det beste han kunne. Sikkert fin trening.



Japanisk pike med «Hago-Ita», en slags racket med dukkefigurer. «Hago-Ita» er et gammelt japansk spill, som kan sammenlignes med vårt badminton.



Fujiyama, Japans hellige fjell.

Mitt første inntrykk av Shimotshui var at den så nokså trist ut med umalte hus og trange gater. Husene var lave og folk med litt lengde måtte bøye seg godt ned for å komme inn i dem. Her var noen forretninger og selv om lokalene var små, manglet det ikke på varer som var utstilt i vinduene. I fiskeforretningene var det f. eks. makrell av litt blåere farge enn vi er vant til her hjemme, lange, tørrede småsild og blækksprut. Den sistnevnte skal etter hva det sies være rene delikatessen, men jeg tviler på at husmødrene hjemme ville like å tilberede den slags eller at far sjøl i stua ville sette pris på en slik overraskelse til middag.

Det svake kjønn bærer for det meste en kjole i spraglete farger og en pute på ryggen. Dette utstyret skal være nasjonaldrakten deres. En ser ingen damer på høyhelte sko, alle jeg så gikk i tretøfler som var å få kjøpt i alle størrelser og farger i forretningene.

Japanerne virket veldig hyggelige og greie å snakke med, men da jeg spurte en forretningsmann om å få se leiligheten hans, nektet han bestemt, så de har vel sin oppfatning av privatlivets fred.

Ved siden av gaten mot fjellskråningen vokste appelsintrærne, og frukten hang der, gul og fristende. Tenker nok at tennene ville løpe i vann hvis barna hjemme fikk se så fine saker.

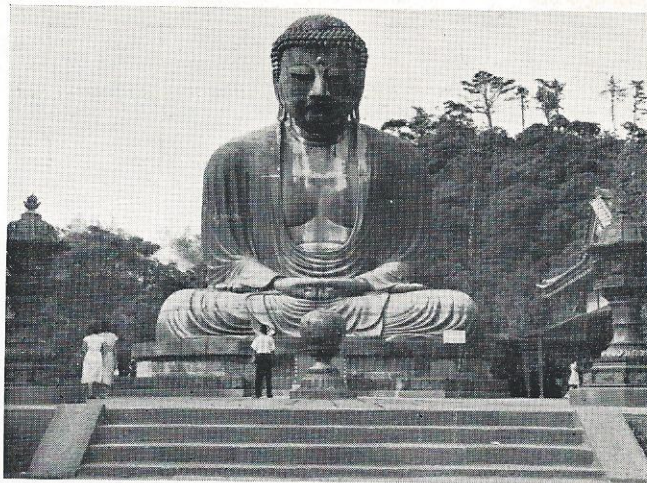
Bildet til høyre viser den store berømte Buddhafigur i Kamakura i nærheten av Tokio. Praktfulle Buddha-templer fins over hele Japan, Buddha-altare fins i de fleste hjem. Den buddhistiske lære om Karma, sjelevandringen, er rotfestet i hele folket. Buddhistiske seremonier og fester preger hele samfundslivet.

Buddhismen, som egentlig stammer fra China, har i høy grad bidratt til å mildne sedene og høyne moralen hos de asiatiske folk. Buddhismen har fem bud, som enhver buddhist må holde; Ikke drepe noe levende vesen, ikke stjele, ikke bedrive ukyskhete, ikke lyve, ikke nyte rusdrikk. For de buddhistiske munkene gjelder ytterligere fem bud: De må ikke spise til gale tider, ikke more seg, ikke pynte seg, ikke ligge bekvemt, ikke motta penger.

Buddhismen er ved siden av Kristendommen



Hirosake — slott i Aomori i Nord-Japan.



Store Buddha statue ved Kamakura i nærheten av Tokio.

men og Muhamedanismen blant de 3 store verdensreligioner. Denne religions opphavsmann, kongesønnen Gotama Buddha, levde i det femte århundre f. Kr. Sagnet forteller at han til tross for sin store rikdom med bl. a. 40 000 danserinner til å underholde seg bega seg ut i hjemløsheten for å søke fred for sin sjel. Her fikk han oppleve sannheten og forsto livets og tilværelsens mening. Han vandret omkring og forkynte for alle den vei til frelse som han hadde funnet.

Lyng skriver også at det begynner å bli sving på velferdsklubben ombord i «North America». Teatergruppen under ledelse av matros Ivar Eriksen og kokk Ola Gundersen som nå er gått i land, har gitt to gode forestillinger, mens matros Harald Knutsen står i spissen for idrettsgruppen og sørger for oppmyking av muskler på båtdekket annenhver kvell. Fotballgruppen er også organisert og lørdagskvellen byr ofte på gjettekonkurranser, sang og annen underholdning. Det er tydelig at det spirer.



Sports




Spalten

ved A. K. Røysem

Om årets idrettskonkurranser som nå er i full gang kan vi berette at det foreløpig ser ut til at Texaco's båter holder seg avventende. Imidlertid har «America» allerede angitt tonen ved foreløpig å legge seg på førsteplass i høydesprang u. t. Vi håper samtlige av våre båter etterhvert kommer med, og mens vi venter på flere resultater, benytter vi anledningen til å fortelle litt fra kontorets årlige skirenn som fant sted lørdag 5. mars. Det er kanskje noe sent å skrive om skirenn nå, men i betraktning av at gradestokken viste kuldegrader flere steder innenlands så sent som 26. mai, tar vi sjangsen likevel.

De Texacomiske Vinterleker ble også i år avviklet i Lommedalen utenfor Oslo og besto av 2 grener, et storslalåmrenn og et humoristisk/intelligens-betont langrenn på tønne-staver. Storslalåmrennet var liksom hovedkonkurransen og ble avviklet i en slalåmbakke som nå delvis er nedlagt og hvor trærne, som etterhvert har grodd til, danner naturlige porter i en ellers meget avvekslende og tildels krevende bakke. Det er således store muligheter for løperne til å komme ut i «geografien» hvis de ikke er påpasselige, og i år som tidligere, var det flere som ble svært reisevante og som brukte god tid på de to omganger. Men alle kom omsider i mål med lemmene i behold og det sies at de beste gikk til topps.

I tønne-stavrennet var det som ovenfor antydnet lagt inn endel oppgaver som ballongblåsing, avstandsbedømmelse, pilkast og diverse spørsmål i form av en tippekupong, og for at ikke spesialløperne også skulle dominere i denne gren, ble det lagt meget stor vekt på

resultatene av disse innlagte oppgaver. Før vi så gir resultatene, kan vi videre berette at premieutdelingen som vanlig fant sted i forbindelse med kontorets årlige fest hvor direktør H. C. Mathiesen overrakte trofeene til de beste, og disse var:

Storslalåm:

Menn:

1. A. Kr. Røysem.
2. E. Berge.
3. J. C. Jenssen.
4. P. Ellingsen.
5. G. Langfeldt.

Kvinner:

1. G. Askvig.
2. B. W. Iversen.

Tønne-stavrenn m/ oppgaver.

Menn:

1. G. Langfeldt.
2. P. Ellingsen.
3. A. Kr. Røysem.
4. P. Sundby.
5. A. Taxt.

Kvinner:

1. B. W. Iversen.
2. G. Askvig.

Nytt fra „North America”.

Fra 1. styrmann Lars Lyng ombord i «North America» har vi fått følgende hyggelige hilsen fra Sungai Pakning:

«Fotballaget har spilt en kamp mot M/S «Orania» av Arendal februar i år og tapte 2—0, hvilket ikke er så værst første gang og med liten trening. Idag, 31. mai, er det meningen at laget skal spille mot et lag fra land og de nye draktene prøves for første gang. 17de mai ble der holdt noen løp på dekk, og jeg sender en liste over resultatene.

Teatergruppen fremførte en påskerevy, men har senere tatt seg en pause for en tid. Håper at den snart tar fatt på ny frisk.

Velferden har arrangert to turer for oss i

Forts. side 18.



Kaptein
Petter Sørensen



3. styrmann
Anton Pedersen



Telegrafist
Knut Sommerstad



Båtsmann
Andreas Magnussen

Vi besøker M/T „SKANDINAVIA”

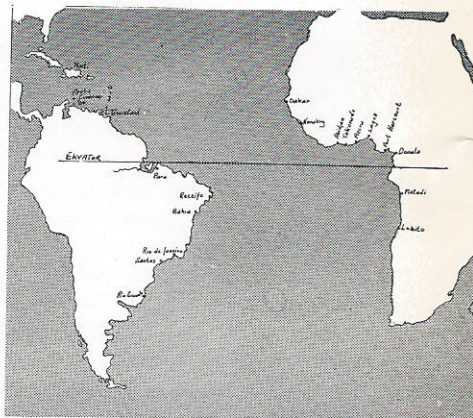
Av J. C. JENSSEN

«Skandinavia» har siden ifjor høst vesentlig oppholdt seg på reise mellom Vest India og Vest Afrika. Lastehavner, hvor hun har tatt ombord ca. 13 000 tonn bensin, dieselolje og parafin, har vært Puerto la Cruz og Trinidad og turene har som regel gått til Abidjan, Lagos, Takoradi og Port Harcourt. Alle disse byene ligger i Guinea-bukten. «Skandinavia» har i alt gjort 5 slike turer siden august i fjor.

Som en behagelig avveksling fra disse varme, halv-siviliserte havnebyene fikk vi ordnet det slik at «Skandinavia» etter å ha fylt seg med ca. 12 500 tonn flybensin og parafin på Amuay Bay og Aruba i slutten av mars, kunne sette kursen over Atlanteren med Bergen og Oslo som mål, hvoretter turen gikk til Sandefjord for det periodiske ettersyn.

Sandefjord pleier på denne årstid å vise seg i sin mest lysegrønne og fagre drakt. Såvel naturen med løvsprett og fruktknopper som de nylig hjemvendte, nyutsprungne hvalfangere pleier kaste sin karakteristiske vårlige glans over byen og distriktet. Den siste kategori var riktignok i år representert sikkert like spretne som før, men de andre vårlige tegn som Vår Herre pleier strø utover dette distrikt med raus hånd, lot i år vente lenge på seg. Det var som overalt ellers her i landet i år, kaldt og guffent. Alt var forsinket; bonden gikk og lurte på om tæl'an snart ville gå, og mannen med «snekka» gikk bare og værka etter å begynne å pusse båt, hvis det bare kunne holde opp å regne en dag innimellom.

Overgangen fra Afrika-kysten til dette naturens kjøleskap var nok vel brå for «Skandinavia's» folk hvis ikke bevisstheten om å være hjemme i Norge igjen, om så bare for en liten tur, mer enn oppveiet naturens kalde luner. Alle følte det sikkert ikke på samme måte, for det første jeg møtte da jeg kom opp landgangen, var to hutrende gutter med frakkene knappet igjen helt opp i halsen, skjelvende av kulde. Det lille jeg så av ansiktet mellom den godt nedtrukne lue og den vel tilknappede frakk, minnet med om ønskedrømmen fra påskeferiene på fjellet. De



var brune som negre. Tre andre kom også slengende like brunbarket og tilknappt, og hadde ikke den kjølige bris stadig minnet meg om det kalde nord, ville jeg trodd jeg var havnet i Vest Afrika. Det gikk opp for meg ganske snart at det ikke var alle som var blitt så smittet av sitt Afrikaopphold. Forklaringen var enkel, de fem svartingene var negre og jobbet ombord som matroser, motormenn og smørere.

Kapteinen, Petter M. Sørensen, ombord var ikke mer original enn de andre Texaco-kapteiner vi tidligere har besøkt; han var nemlig også opprinnelig fra det blide Sørland, nærmere bestemt Risør. Den eneste forskjell mellom ham og de andre var at han som 26 år gammel flyttet til Skien hvor han nå har bodd i 30 år og har aldri lengtet tilbake til «gummikysten». Han var atskillig eldre av år enn av sinn, og da jeg spurte ham om vi ikke hadde truffet hverandre før, svarte han: «Du traff meg i benet på siste revejakt». Han dro til sjøs som dekksgutt i 1916 med 1000-tonneren «Porto» av Risør, og ble styrmann i 1920. Tankfart siftet han først bekjentskap med i 1926 som matros. Til Texaco kom han som 2. styrmann på «Gallia» i 1945 og har senere vært styrmann på «Nueva Andalucia» og gamle «Brasil» og siden i mai ifjor skipper på «Skandinavia». Han sa at Texaco var det gildeste rederi og de greieste folk han hadde seilt for og håpet å få være resten av sin sjømannstid hos oss. Sørensen er gift og har to barn og to barnebarn. En riktig hyggelig og morsom bestefar.

1. styrmann Bernt Grimstvedt var ikke ombord da vi avla vårt besøk. Han begynte i Texaco som 3. styrmann på gamle «Brasil» februar 1950, var senere 2. styrmann på samme båt, og fra april 1952 har han vært ombord på «Skandinavia». Han er fra Hauge-sund og heller ikke lenger noen smågutt med sine 63 år.

2. styrmann Fritz Hansen er ny i vårt rederi, mens vi tidligere har truffet 3. styrmann Anton Pedersen ombord på «Europa» hvor han var i ca. ½ år. Han er 29 år og hadde nå en tid vært ansatt på Framnæs mek. Kveldene har han benyttet godt og var nå ferdig med sitt hus like i nærheten av verkstedet, hvor kone og 2 barn kan ha en hyggelig tilværelse mens de venter på «Skandinavia»s neste anløp av Sandefjord.

Telegrafisten het Knut Sommerstad og hadde vært ombord i ca. ½ år. Dette var hans første tankbåt og han hadde allerede fått spart sammen såpass at han ville ta seg en ferie.

Sjefen for maskinen var Odd Thorbjørnsen, fra Flosta. Han ble ansatt hos oss som 3. maskinist på «Gallia» i 1949, ble 2. mester på gamle «Nueva Granada» i 1951 og seilte første gang maskinsjef som 27 åring med denne båt etter at vi hadde solgt den. I mai 1954 ble han maskinsjef på «Skandinavia» hvor han liker seg godt og fortsetter til tross for konas inderlige ønske om å ha ham hjemme litt i sommer. Hun var en liten tur ombord samtidig med oss og hadde med seg deres store stolthet, datteren på vel 2 år. For hvem av de to chiefens øyne lyste mest, skal være usagt.



Maskinsjef
Odd Thorbjørnsen



Fra venstre: 2. stm. Fritz
Hansen, elek. M. Bangfjell,
4. mask. T. Mathisen.



Stuert Aasen t. v.
1. kokk Almkvist.



Familjeidyll,
maskinsjefen med Signe
og Gun Berit.

Thorbjørnsens hjelpere i maskinen var 2. maskinist Ansgar Bakken som med visse mellomrom har vært i vårt rederi siden 1946, og 3. maskinist Oskar Bruskeland som siden 1943 har viet sitt liv til maskinene på «Europe», gamle «Nueva Granada», «El Caribe» og nå «Skandinavia». Han unner seg aldri mer ferie enn en 14 dagers tid og da bare for å hygge seg med kona hjemme i Arendal.

4. maskinist John Mathisen mønstret av i Sandefjord for å ta seg ferie hjemme i Tvedestrand.

Mannen som sørget for at den slanke linje ble holdt med tilstrekkelig kaloritilførsel, var stuert Aasen som i sitt arbeide med å holde liv i gutta ble hjulpet av 1. kokk Emil Almkvist. Av den øvrige besetning ombord traff

vi de 2 old boys, elektriker Martin Bangfield og båtsmann Andreas Magnussen henholdsvis 63 og 70 år gamle. Bangfield har vært hos oss siden 1949 og reiste ut igjen med «Skandinavia». Han er sprek og synes det var bare moro å seile. Magnussen kom til oss i 1948 og hadde da allerede seilt i 47 år. Han er, sin høye alder til tross, spretten som en fole og hevder at han skulle følge hvem som helst i hva slags arbeid det skulle være ombord. Vi betviler ikke dette etter å ha sett ham. Han gikk imidlertid nå i land, men var ikke helt sikker på om han skulle gi opp sjøen for godt; prototypen på en sjømann, en type vi kanskje burde hatt flere av i dagens Norge.

De øvrige mannskaper så vi lite til i alt virvaret ombord.

SPORTSSPALTEN - Forts. fra side 15.

februar, både i San Francisco og San Pedro. Tror mesteparten av mannskapet satte stor pris på disse turene.

Resultatene fra 17de mai konkurransene:

60 meter.

Nr.		Tid:
1.	Matros H. Knutsen.....	8,4
1.	Messegutt H. Larsen.....	8,4
3.	Dekkgutt O. Brodal.....	8,9
3.	Maskinggutt C. Selbekk.....	8,9
5.	Maskinggutt T. Overrein.....	9,0
6.	Lettmatros R. Reinholdt.....	9,2
7.	Messegutt R. Bergmann.....	9,8
7.	Matros O. Hegerberg.....	9,8
9.	Salonggutt B. Røsøy.....	9,9
10.	1. styrmann L. Lyng.....	10,0

100 meter.

Nr.		Tid:
1.	Matros H. Knutsen.....	14,2
2.	Messegutt H. Larsen.....	14,9
3.	Jungmann E. Julsen.....	15,1
4.	Maskinggutt T. Overrein.....	16,1
4.	Salonggutt B. Røsøy.....	16,1
4.	Byssegutt J. Eriksen.....	16,1
7.	Messegutt R. Bergmann.....	16,2
8.	Matros E. Birkeland.....	17,2
9.	Messegutt H. Pedersen.....	18,0

Sekkeløp.

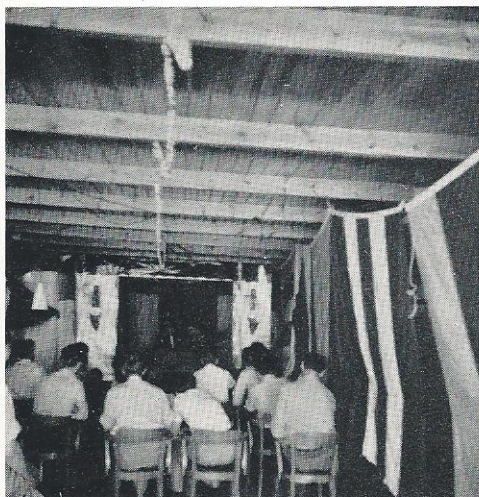
Nr.		Tid:
1.	Matros H. Knutsen.....	9,1
2.	Messegutt H. Larsen.....	11,2
3.	Jungmann E. Julsen.....	11,3
4.	Båtsmann R. Larsen.....	12,0
5.	Salonggutt B. Røsøy.....	13,1
6.	Messegutt R. Bergmann.....	13,3
7.	Smører H. Rian.....	13,4
8.	Maskinggutt T. Overrein.....	13,9



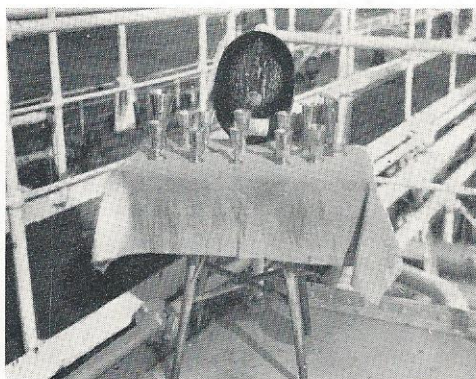
M/T «North America»'s teatergruppe.

Nr.	Eggeløp.	Tid:
1.	Messegutt H. Larsen	6,8
2.	Smører H. Rian	6,9
3.	Båtsmann R. Larsen	7,0
3.	Jungmann E. Julsen	7,0
3.	Messegutt H. Pedersen	7,0
3.	Byssegutt J. Eriksen	7,0
7.	Lettmatros B. Berg	7,2
8.	Matros H. Knutsen.....	8,0

Vi takker for hilsenen som vi håper ikke blir den siste, og vi sender våre beste ønsker for idretts- og velferdsarbeidet ombord. — Vi setter stor pris på slike hilsener og hører gjerne fra samtlige båter om virksomheten ombord.

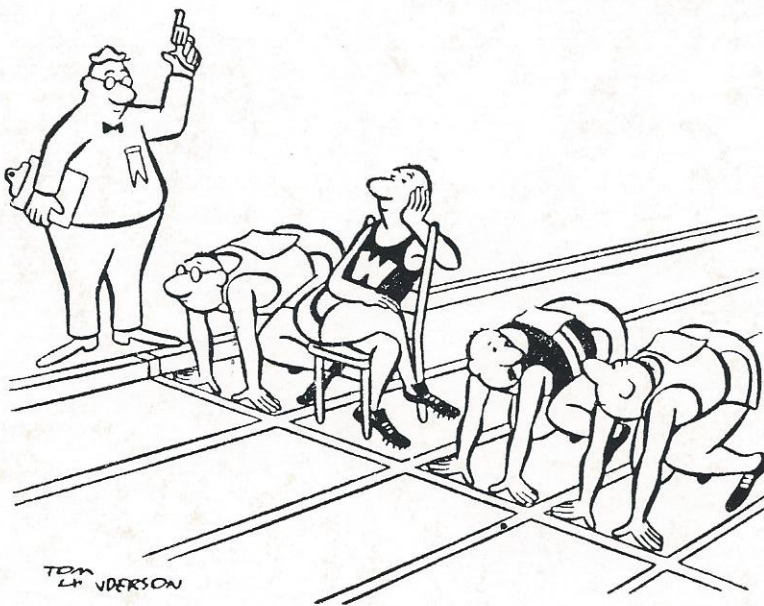


Teatergruppen i aksjon.



M/T „Skandinavia”s premiesamling i 1954. Kongepokalen (t.h.), Ditlev-Simonsens pokal (t.v.) samt skjoldet, er alle vandrepremier i idrettsmerkekonkurransen. Disse ble vunnet av „Skandinavia” i 1953, men siste år av M/T „Bjørøgsund”. Blir en av Texaco-båtene vinner i 1955? De øvrige premier er lagpremier i forskjellige grener vunnet til odell og eie av „Skandinavia”.

Foto: Stuert Aasen, „Skandinavia”.



«Han er visst favoritt – tar det helt rolig.»
Sat. Eve. Post.

Båtenes posisjoner

- M/T «*America*» lastet i Puerto la Cruz 1.—2/4 for havner i Brasil. Så ble det en avveksling med en tur på Trinidad 6/5 for Dakar og Abidjan. Neste reise ble igjen fra Puerto la Cruz og Trinidad 8.—10/6 for havner i Brasil.
- M/T «*Brasil*» er trofast i farten mellom havner i Vest Indien og Brasil. Losset i siste halvdel av mai i Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande, Paranagua og Para, hvoretter skipet i midten av juni lastet i Baytown for Island. Etter Island blir det dokking i Hamburg fra ca. 5/7.
- M/T «*Britannia*». Etter dokkingen i Hamburg lastet skipet på Trinidad 17.—18/5 og Curacao 20.—22/5 for Cristobal, Balboa, Cutuco og Limon. 15/6 lastes igjen på Curacao, denne gang for Chile.
- M/T «*Gallia*» har vært travelt beskjeftiget med sine korte reiser mellom havner i Vest Indien og Venezuela. I begynnelsen av juni lastet skipet imidlertid på Curacao for Norfolk og neste tur gikk fra Trinidad 25/6 for Takoradi og Lagos.
- M/T «*North America*» seiler i langfart mellom Sungai Pakning på Sumatra og San Francisco—Los Angeles og Japan. Lastet i Sungai Pakning 31/5 for San Francisco og deretter i Los Angeles 1/7 for Rotterdam for så å dokke i Malmö fra ca. 5/8.
- M/T «*Nueva Andalucia*». Etter endt lossing i Vest Afrika i slutten av mars gikk skipet til Port Arthur og lastet for Recife, Vitoria og Rio de Janeiro. Neste tur gikk fra Trinidad ca. 30/5 til Matanzas og Santiago. Dermed lastet skipet på Aruba 14/6 for England med påfølgende dokking i Hamburg fra ca. 6/7.
- M/T «*Nueva Granada*». Jomfruturen gikk til Puerto la Cruz hvor skipet den 21.—22/4 lastet for Rio de Janeiro, Santos, Recife og Para. Siden er samme farten fortsatt og siste tur gikk fra Puerto la Cruz 27/6 og Trinidad 29/6 for Recife, Bahia, Rio de Janeiro og Maceio.
- M/T «*Skandinavia*» gikk fra Sandefjord 14/5 etter endt reparasjon og lastet på Trinidad 1/6 for Accra og Lagos. Så ble det igjen en afrikatur fra Trinidad 4/7 med lossing i Ango-Ango.
- M/T «*South America*» gikk fra Hamburg 10/5 etter garantietersyn og er nå satt inn i «dirty» fart mellom Puerto la Cruz og Philadelphia.