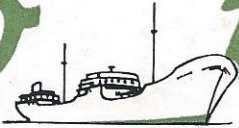




texaco tanker



Stortingsgaten sett fra Abelhaugen. I Torstedhjørnets 6. etasje har
Texaco sine kontorer.

Nr. 3 — September 1955
2. årgang

Sommeren er forbi

for denne gang. Den lenge planlagte og omdrømte tid er igjen lagt bak oss og vi har kun minnene igjen om de solrike dager på fjellet, ved sjøen, på fisketur eller hvor vi måtte ha vært. Ja, solrik har denne sommeren vært, så til overmål at det regnvær vi alltid ellers går rundt og er så livende redd for, i år ville blitt betraktet som en befrielse hvis det bare hadde kommet. Utbyttet av sommeren pleier være avhengig av været, for ikke å si proporsjonalt med de solstråler vi får absorbert, så den side av saken skulle i hvert fall være grei.

Nå har vi høsten og den mørkere tiden i vente, og den sjelens og kroppens «bensin» vi har suget fra sol og sommer skal være nok for mange måneder fremover. Er så dette energilager tilstrekkelig til at vår mekanisme ikke går trett? Ja, det kommer an på hvordan vi selv benytter kreftene våre. Hvis vi lar sommerens sol gjenspeile seg i våre ansikter selv på vinters tid, og går til vår gjerning, på sjø og land, med godt humør og fordragelighet i sinnet, sparer vi brenselforbruket både for oss selv og andre og vår bunkersbeholdning vil vare til neste sommers energifornyelse.

La oss derfor ta sommerhumøret med på jobben og la det bli et nytt, rikt arbeidsår for oss alle.

Red.

Utgiver: The Texas Company (Norway) A/S

Redaktør: J. C. Jenssen

Faste medarbeidere: Per Sundby, A. K. Røysem

Tegninger ved: Erik Hornfelt

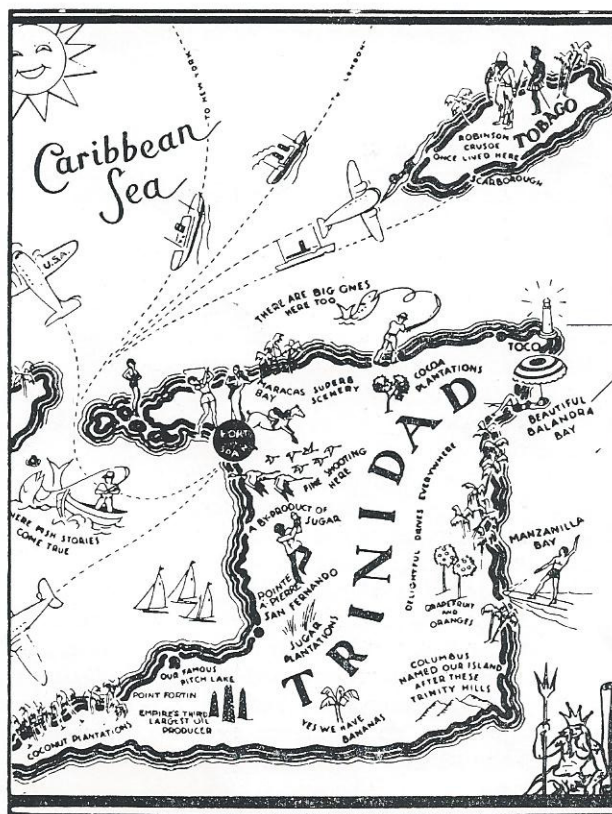
Trykk: Oscar Andersens Boktrykkeri, Oslo

FREMMEDE HAVNER

Artikkel IV

TRINIDAD

Av kapt. PER JESPERSEN



Trinidad, «The Land of the Humming Bird» ligger utenfor det Nord-Østre hjørne av Venezuela og er den sydligste øya i den lange øyrekke som strekker seg fra Floridastredet i nord til Orinocoelodens munning i syd, og som Columbus kalte West-Indien da han først kom dit. Øya kalles «The Land of the Humming Bird» på grunn av de bitte små colibrifugler som finnes der i store mengder.

Christopher Columbus oppdaget Trinidad på sin tredje reise over Atlanterhavet den 31. juli 1498. Øya var den gang befolket av de såkalte Carib Indianere. Etter oppdagelsen varte det mange år før noen europeiske innvandrere klarte å slå seg ned der da Carib Indianerne var et krigersk folk. Spanierne forsøkte gjentagne ganger å kolonisere Trinidad i det 16de århundre, men de ble jaget ut igjen av indianerne.

Engelskmenn og hollendere forsøkte å sette seg fast på Trinidad omkring år 1600, men de ble jaget ut igjen av spanierne, som da endelig hadde klart å bosette seg på øya.

I de tider var Trinidad også et meget yndet oppholdssted for pirater og sjørøvere, som opererte flittig i Det Karibiske Hav og farvannene der omkring.

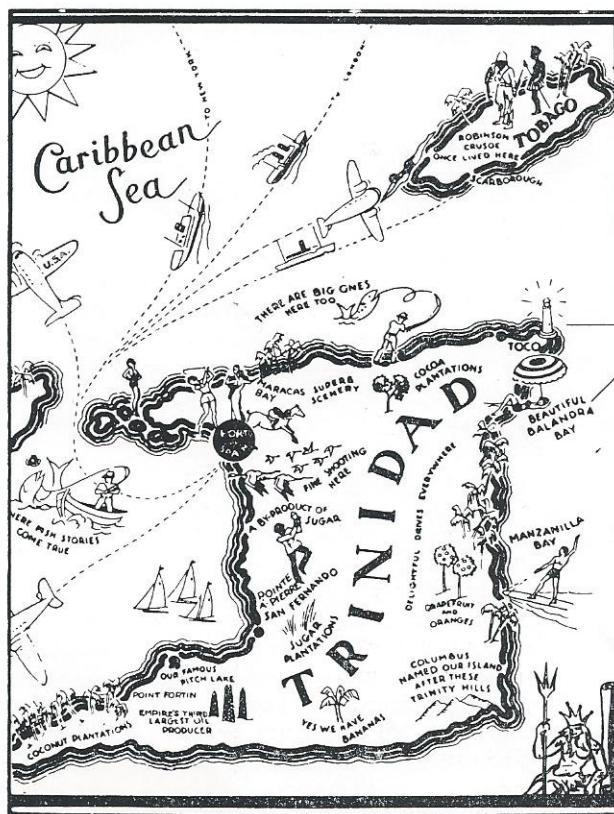
Tiden gikk, og Port of Spain, eller Puerto De Espana, som byen het den gang, ble et viktig handelssentrum, og var fra 1774 også sete for den spanske guvernør. Fra 1780-årene begynte franskmenn å innvandre til Trinidad i stort antall, særlig fra Martinique. De tok til med dyrking av sukker, og benyttet importerte negerslaver til arbeide på plantasjonene. Dermed ble grunnen lagt til sukkerdyrkingen, som til dags dato er den viktigste del av jordbruket på Trinidad.

FREMMEDE HAVNER

Artikkel IV

TRINIDAD

Av kapt. PER JESPERSEN



Trinidad, «The Land of the Humming Bird» ligger utenfor det Nord-Østre hjørne av Venezuela og er den sydligste øya i den lange øyrekke som strekker seg fra Floridastredet i nord til Orinocoelodens munning i syd, og som Columbus kalte West-Indien da han først kom dit. Øya kalles «The Land of the Humming Bird» på grunn av de bitte små colibri-fugler som finnes der i store mengder.

Christopher Columbus oppdaget Trinidad på sin tredje reise over Atlanterhavet den 31. juli 1498. Øya var den gang befolket av de såkalte Carib Indianere. Etter oppdagelsen varte det mange år før noen europeiske innvandrere klarte å slå seg ned der da Carib Indianerne var et krigersk folk. Spanierne forsøkte gjentagne ganger å kolonisere Trinidad i det 16de århundre, men de ble jaget ut igjen av indianerne.

Engelskmenn og hollendere forsøkte å sette seg fast på Trinidad omkring år 1600, men de ble jaget ut igjen av spanierne, som da endelig hadde klart å bosette seg på øya.

I de tider var Trinidad også et meget yndet oppholdssted for pirater og sjørøvere, som opererte flittig i Det Karibiske Hav og farvannene der omkring.

Tiden gikk, og Port of Spain, eller Puerto De Espana, som byen het den gang, ble et viktig handelssentrum, og var fra 1774 også sete for den spanske guvernør. Fra 1780-årene begynte franskmenn å innvandre til Trinidad i stort antall, særlig fra Martinique. De tok til med dyrking av sukker, og benyttet importerte negerslaver til arbeide på plantasjene. Dermed ble grunnen lagt til sukkerdyrkingen, som til dags dato er den viktigste del av jordbruket på Trinidad.

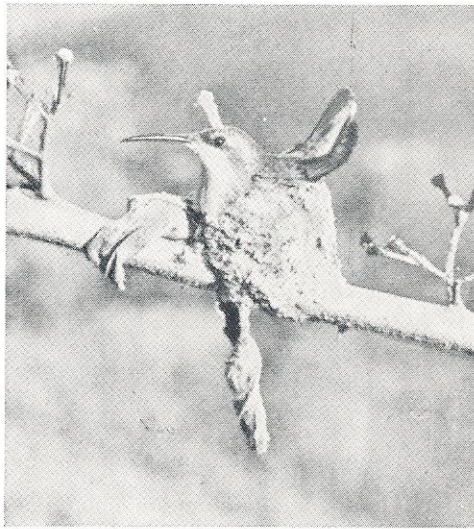
Innflyttere fra allverdens land kom etter hvert til Trinidad, og i denne tiden ble grunnstammen til den uhyre kosmopolitiske befolkning som bor der i dag, lagt.

I 1797 overtok engelskmennene herredømmet på Trinidad.

I 1840 ble slaveriet opphevet ved lov, og slavene som hadde utført alt arbeide på sukkermarkene ble fri. Dette forårsaket stor mangel på arbeidskraft, og av den grunn kom innvandring fra India igang. Disse innvandrere overtok arbeidet med sukkerdyrkingen. De var oldeforeldre og besteforeldre av den nåværende indiske befolkning, som i antall utgjør omtrent en tredjedel av Trinidads innbyggere idag, og er den største befolkningsgruppe der. I siste halvdel av det 19de århundre kom også en mengde kinesere til Trinidad, og deres etterkommere utgjør også en stor andel av dagens befolkning.

Alt dette forårsaket at Trinidad idag antagelig har verdens mest blandede befolkning. Det sies at det ikke finnes en folkerase eller nasjon i verden, som ikke er representert på Trinidad, blandt øyas 650 000 innbyggere. Folket på Trinidad er godlynte, de er muntre og glade, og later ikke til å ha større sorger og bekymringer. De forskjellige folkeraser omgås hverandre temmelig fritt, raschat eller stridigheter som er så store problemer i de fleste andre land med blandet befolkning, forekommer nesten ikke.

Trinidad er en meget vakker øy. Den har et flateinnhold på omtrent 4800 kvadratkilo-



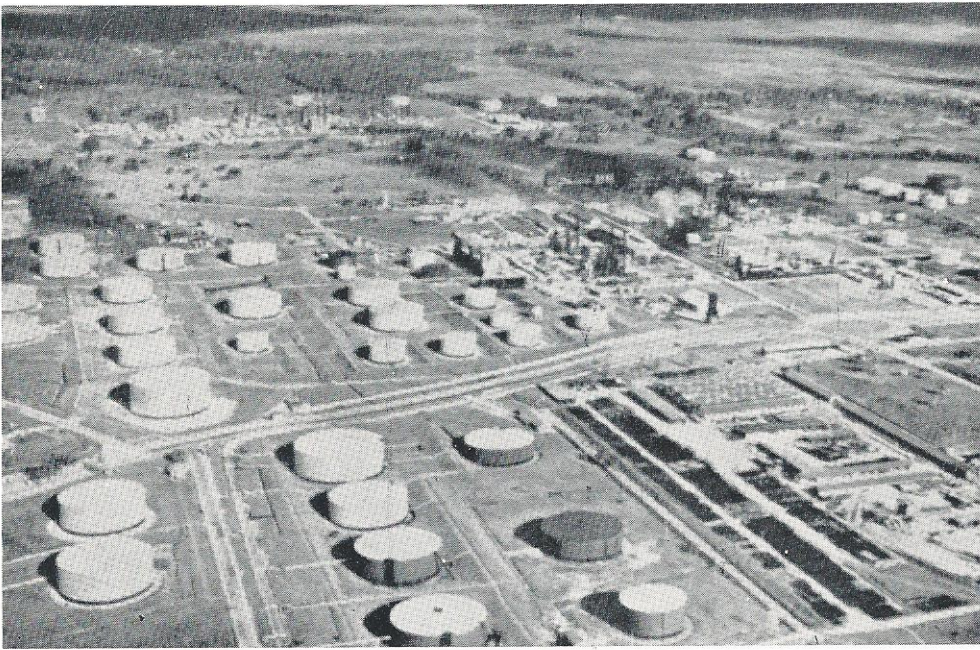
The Humming Bird.

meter, eller for å bruke en mere kjent størrelse, omtrent dobbelt så stor som Vestfold fylke. Øya er typisk tropisk av utseende, og har en meget vekslende natur. I den nordlige del er der forholdsvis høye fjell. I midten mest slette-land, og i den sydlige del er der lave åser med sletteland imellom. På grunn av det gode jordsmonn og den rikelige nedbør er det utrolig frodig vegetasjon over alt. Fjellene er kledd av tette skoger helt til topps, og et utall forskjellige tresorter er representert. Langs kysten dominerer kokospalmene vegetasjonen, mens sukkerdyrkingen foregår på de store slettene. Rundt kysten, særlig i nord og øst, er der en mengde naturskjønne bukter og vikar med idylliske palmeomkransede strender. Disse blir i stor utstrekning benyttet som utfartsteder, og de mest kjente er Maracas Bay og Toco Bay på nordkysten og Balandra Bay og Mayaro Bay på østkysten.

I våre dager er Trinidad et forholdsvis moderne og vel utviklet samfund med et rikt og variert næringsliv. Den viktigste eksportindustri



Sukkerplantasje.



Lagertanker og oljeraffineriet i Pointe-à-Pierre.

er oljeproduksjon og raffinering. Ved siden av denne gir jordbruket leveveien til de fleste på Trinidad.

Mest interesse for oss i TEXACO har oljeindustrien. Sammenlignet med jordbruket på Trinidad er denne av forholdsvis ny dato. Oljeindustrien er temmelig omfattende, og drives for tiden av 10 forskjellige firmaer, hvorav det største, Trinidad Leaseholds, Limited, har et meget intimt samarbeide med The Texas Company. Trinidad Leaseholds' raffineri og lasteplass for tankbåter ligger på Pointe A Pierre ved San Fernando, og er vel kjent av de fleste som seiler i TEXACO, da de stadig kommer der og laster tur etter tur.

Det første forsøk på å bore etter olje på Trinidad ble gjort allerede i 1867, uten noe videre resultat. Senere ble det gjort gjentatte resultatløse forsøk inntil 1907, da det første viktige oljefelt ble funnet nær La Brea ved Brighton.

Senere er der funnet flere gode oljefelter i de sydlige deler av Trinidad. Produksjonen vokste jevnt over en årrekke inntil 1940, da

årsproduksjonen kom opp i omtrent 20 mill. fat, det vil si omtrent 8000 tonn pr. dag. Etter 1940 har årsproduksjonen holdt seg omtrent uforandret hvert år. Trinidad Leaseholds' raffineri på Pointe A Pierre har etter de siste utvidelser og moderniseringer en dagskapasitet på omtrent 90 000 fat, og er et av de største raffinerier i det Britiske Imperium. Den olje de ikke kan få på Trinidad til å dekke kapasiteten, blir importert fra Venezuela og Colombia.

De raffinerte produkter blir eksportert fra Trinidad til mange kanter av verden. Det meste går til England, Brasil og West-Africa. Det er særlig farten på Brasil og West-Africa vi i TEXACO kjenner til, idet flere av båtene går regelmessig i denne farten.

I forbindelse med oljeindustrien må asphalt-«sjøen» ved Brighton nevnes. Denne «sjø» er et enestående naturfenomen, og består praktisk talt av ren asphalt. «Sjøen» dekker et område på omtrent 450 mål og dybden er ukjent. Det har vært boret ned 90 m gjennom asfalten uten å finne bunn. Overflaten er fast og kjennes



Asfaltsjøen.

ganske hård, omtrent som en asfaltvei. Det er allikevel bevegelse i massen, og der oppstår stadig ujevnheter i overflaten, som står full av vanddammer etter regnvær. Enkelte ganger kommer store gassbobler opp fra dypet som brister på overflaten og sender ut en meget illeluktende gass. Rundt omkring på «sjøen» er der små gress- og buskbevokste tuer.

Asfalten utvinnes, renses og eksporteres over hele verden. Utvinningen foregår mest med håndkraft med vanlige hakker og spader. Den hakkes og skuffes ut i store klumper. Når det under utvinningen blir gravet ut et hull, siger dette langsomt sammen, og fyller seg helt og forsvinner i løpet av et par dager.

Til i dag er det utvunnet 8 millioner tonn asfalt av «sjøen», og overflaten har av den grunn sunket omtrent 10 meter. Med det nå værende årsforbruk vil det gå flere hundre år før «sjøen» er uttømt.

De viktigste jordbruksprodukter på Trinidad er sukker, kakao, citrusfrukter og kopra samt også en del kaffe. Sukkerdyrkingen, som i stor utstrekning foregår på flatlandet langs veien mellom Port of Spain og San Fernando, er det utenforstående ser mest av og legger best merke til. Hovedveien mellom disse to byer går gjennom milevis av sukkerplantasjer, og utover høsten gror sukkerrørene høyere og høyere på begge sider av veien, til de ved nyttårstid danner omtrent 3 meter høy ugjenomsiktig vegg på hver side. Ut i januar, når regn-tiden slutter, foregår innhøstingen av sukkeret. Rørene blir skåret ned og kjørt til

fabrikkene, hvoretter landskapet fortoner seg helt annerledes fra veien. Da kan en se milevis utover igjen til fjellene begrenser utsikten i det fjerne.

Det meste av sukkeret blir eksportert til England i form av råsuksker og blir raffinert der. En del blir brukt på Trinidad til fabrikasjon av rum som er Trinidads nasjonale brennevin, og hvorav finnes flere ypperlige kvaliteter.

Som tidligere nevnt er Trinidads befolkning et muntert og livlig folkeferd. Alle de

forskjellige folkeraser har tildels holdt på sine gamle nasjonale tradisjoner og festligheter. En fest har de imidlertid alle sammen felles, og det er det årlige carnival. Dette har vært feiret på Trinidad helt siden den spanske tid, og



Toco Beach.

festen foregår hvert år i to dager, nemlig mandag og tirsdag før askesøndag.

Disse to dagene er hele befolkningen mer eller mindre på fest. Gatene er pyntet opp med lykter og papirstas. På åpne plasser er der satt opp store cirkustelt hvor der foregår mange slags underholdning. Det er en rekke opptog og prosesjoner i gatene av folk i all verdens rare og eksotiske kostymer. Til det hele nytes rikelig med rum og øl, men alt går likevel gemyttlig for seg. Under carnival har en annen typisk trinidadskikk sin høysesong. Dette er opptreden av de såkalte Calypso-sangere. Calypso er egentlig av gammel West-Afrikansk opprinnelse og kom til Trinidad med negrene. Det var sanger som negrene i Afrika sang for sine høvdinge, hvor disse, fortjent eller ufortjent, ble rost opp i sky på vers. Senere på Trinidad ble skikken med calypso-sanger brukt under arbeidet i sukkermarkene. I våre dager har det utviklet seg til en konkurranse mellom de forskjellige kor og sangere om hvem som kan lage og framføre årets beste calypso. Sangene blir nå for det meste laget over brennaktuelle emner fra Trinidad eller verden forøvrig, og mange av dem er meget morsomme og underholdende, selv for helt utenforstående.

Musikken til calypsosangene leveres for det meste av de såkalte «Steel Bands». Et av de viktigste og mest benyttede «instrumenter» i disse orkestre er laget av avkuttete oljefat. Fatene blir kuttet av i noe forskjellig lengde og bunnen varmet og hamret ut i forskjellige



Statue av Columbus.

felte og mønstre. Et par trommestikker med gummi på tuppene blir brukt til å spille på disse «Steel Drums». Med disse primitive «instrumenter» kan et godt «Steel Band» spille om trent hva som helst, fra gamle klassikere til de mest moderne slagere.

Trinidad danner nå, sammen med naboøya Tobago en engelsk kronkoloni. Den engelske guvernør har sitt sete i Port of Spain, som med sine 120 000 innbyggere er det administrative og kommersielle sentrum. Landet er fremdeles i rivende utvikling, og det blir gjort store fremskritt på alle områder. Det neste trinn mange av befolkningen ser frem til i utviklingen er opprettelsen av den såkalte West-Indian Federation. Når denne kommer i stand om noen år, vil alle de engelsk-styrte øyene i West-Indien bli sammensluttet politisk til en selvstendig Dominion, noe i likhet med Canada eller Australia. I denne federasjon venter Trinidad å komme til å spille en ledende rolle, og mange håper dette vil bevirke at landet vil gjøre et langt og hurtig skritt videre frem i utviklingen.



Læreren hadde fortalt om Henrik den 1. av England og slutta med å seia:
—Etter at sonen døydde, lo han aldri meir.
Elevane sat stille ei lita stund. Så rekte Erik opp handa. Kva han ville?
—Æg ville bare veda kva 'an gjore om någen kit'lan.

SKIPSTEKNISK FORSKNINGSINSTITUTT

sett gjennom lysventilen,

AV ØVERINGENIØR NIELS DANNEVIG

I storm og stille, i piskende regn og stekende sol, i vinterkulde og sommervarme, under gode og dårlige driftsforhold seiler daglig en norsk flåte på 7 mill. tonn på de 7 verdenshav. Skip til en verdi av over 7 milliarder kroner blir stadig utsatt for alle slags påkjenninger. Ombord befinner seg omtrent 35 tusen gode sjømenn, hvis liv i en farestund avhenger av at intet svikter. Samtidig blir konkurransen fra utlandet stadig skarpere, og Norges andel av verdens handelsflåte er idag ikke så stor som før krigen. Alle disse forhold krever at vår handelsflåte har det best mulige tekniske utstyr for å kunne løse sin oppgave. Norsk skipsfarts fremtidige suksess avhenger ikke bare av skipsredernes og sjøfolkenes årvåkenhet og dyktighet, men også av at skipenes skrog og maskineri er fullt på høyde med utlandets, eller helst litt bedre. Hittil er imidlertid de tekniske detaljer hovedsaklig blitt løst ved hjelp av erfaring, og resultatene har gjennomgående vært tilfredsstillende. Nå krever imidlertid konkurransen og transporttekniske og driftsmessige forhold at tekniske spørsmål blir tatt opp til behandling på en systematisk måte.

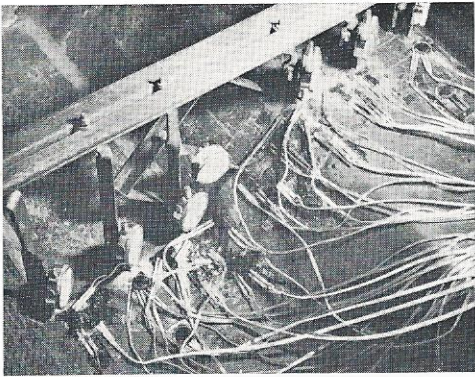
Det er derfor norsk skipsfartsnæring har skapt Skipsteknisk Forskningsinstitutt, som skal hjelpe til med å bringe handelsflåten på et høyest mulig teknisk nivå. Dets oppgave er å finne ut mulige konstruksjonsfeil som forekommer på skipene, slik at de kan bli utbedret der det er ønskelig, og finne frem til de beste løsninger av detaljer ombord, slik at nybygningene blir bedre og riktiger konstruert. Instituttets arbeidsfelt omfatter hele skipet fra stevn til stevn, fra kjøl til mastetopp, fra innerst inne i den minste materialbit og til det ytterste malingstrøk i huden. Det gjelder kort sagt å ha kjennskap til alt som flyter, og en kunne gjerne føye til også alt som ikke flyter. Ved systematisk forskning skal instituttet sørge for at de mest verdifulle kunn-

skaper om bygging og drift blir gjort kjent for de folk som trenger kunnskapene. Dette er ikke minst viktig i dag med de lange leveringstider. Da gjelder det å kunne planlegge en båt i dag som skal være mest mulig moderne ved levering om noen år.

Instituttet er ingen statsintituisjon. Det er rederiene, skipsverkstedene og Det Norske Veritas som har følt behovet, og er gått sammen om å opprette foretagendet og bidra til driften med sin medlemskontingent. En god del av midlene skaffes også ved betaling for spesielle undersøkelser som blir gjort. For ikke å risikere å stå på bar bakke i nedgangstider er det også opprettet 2 fond hvor rederier og verksteder har hjulpet til med store beløp sammen med banker og andre interesserte.

Resultatene av Instituttets undersøkelser blir brakt videre gjennom trykte meddelelser og rapporter. I de 4 år Instituttet har bestått er det utgitt et par slike større publikasjoner om året, og bak hver ligger det gjerne et veldig arbeide. Når det gjelder resultater som ikke krever mer enn noen få sider, blir disse utsendt som korte sirkulærer. Til støtte for enkelte undersøkelser må det samles inn opplysninger fra kapteiner, maskinsjefer, inspektører, konsulenter eller verkstedsingeniører, og disse blir også nådd gjennom sirkulærer eller i enkelte tilfelle direkte ved brev.

Når det gjelder resultater av undersøkelser som en oppdragsgiver betaler spesielt for, og som han ikke vil skal komme rundt til andre, blir dette ordnet direkte ved spesielle rapporter, eller ved at det holdes lukkede konferanser eller foredrag om emnet. Den intelligente leser (som det sto i min ungdoms kjære guttebøker om Rocambole) har kanskje allerede sett noen av trykksakene fra Instituttet. Det kan nok være nokså tungt stoff, og ikke akkurat slik underholdningslitteratur som yngstemann ombord pleier å kjøpe seg når han er i land, men den som vil prøve å skaffe



Dette virvar viser at det må mange mikrometerur og elektriske ledninger til for å kunne måle hva skjer under påkjøringene på et korrugert skott.

seg kunnskaper om tekniske problemer ombord og vil nå videre i egen utvikling, kan trøstig ta fatt på en av Instituttets publikasjoner, hvis han får fatt i en om det emne som interesserer. Det er kanskje ikke så lett å forstå alt sammen fordi en del kan være skrevet for andre forskere og spesialister her eller i utlandet. Men mesteparten vil sikkert kunne forstås, og vil kanskje kunne gi forklaring på ting en selv har lurt på uten å finne ut av det. Jeg tenker på slike trykksaker som meddelelsene:

«Korrosjon og begroing av skipsskrog».

«Sylinderslitasje i skipsdieselmotorer».

«En driftsøkonomisk sammenlikning mellom dieseldrevne og dampturbindrevne skip» eller «Skip og rust».

Dessverre er dog opplaget for de tre første slutt.

Noen korte sirkulærer om Kolloidal grafitt i sylindersmøreolje og forkromming av stempelfjærer vil også kanskje interessere.

For å forklare hvordan rapporten fra en slik undersøkelse bør være, kan vi jo sammenligne den med en damekjole. Den må være noe for seg selv og helst bringe noe nytt, skal virke fagmessig og ikke hjemmelaget, skal fremheve det vesentlige og vekke interesse og gjerne litt oppsikt. Den bør appellere til tankene, og litt eleganse er undertiden ikke av veien.

Det må dog være tyngde, bredde og saklighet fra øverst til nederst, men det er kanskje ikke så heldig for en dame.

Undersøkelsene gjøres av 19 fast ansatte funksjonærer, og i enkelte tilfelle med hjelp av andre spesialister eller institusjoner. 15 av funksjonærene arbeider ved hovedkontoret og laboratoriene i Trondheim, og 4 ved avdelingen i Oslo.

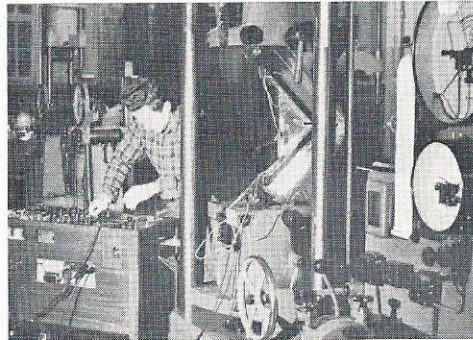
Nå er det jo så at ikke alle disse funksjonærer er så flinke til å slå en tyrkerknop, (men hvem er vel det?), eller å skrape inn på et lager på no time i ruskevær. Men de er flinke spesialister hver på sitt felt, og vi kan jo være enige om at det ikke alltid er folkene ombord som f. eks. kan uteksperimentere det beste bunnstoffet eller å regne ut på forhånd hvilket omdreiningstall hovedmaskinen ikke bør gå med for å undgå store rystelser eller fare for å miste propelleren.

Noen viktige undersøkelser som gjøres sammen med et annet institutt, og som man håper vil resultere i store økonomiske besparelser, gjelder korrosjon innvendig i tankskip. Om dette er det blandt annet utgitt heftene:

«Forholdsregler mot korrosjon i tankskip som fører Crude-olje fra Midt-Østen».

«Survey of Preliminary Investigations on Internal Tanker Corrosion».

«Kort meddelelse om forskningsprogrammet tankships forrustning», men disse heftene er, som rimelig kan være, bare sendt til de tankrederier som har vært



Kneplate i pulsasjonsmaskin. Påkjøringene registreres på automatisk skriver.

med på å finansiere denne store oppgave. (The Texas Co. deltar i dette forskningsprogram.) Senere vil det også bli sendt ut flere slike rapporter og holdt foredrag for de innviede.

Av publikasjoner som er i trykken og snart vil bli sendt ut til alle medlemmene, kan det nevnes en kort meddelelse om «Sveisede aluminiumskonstruksjon på skip» og «En praktisk håndbok om konstruksjon og fremstilling av propellere».

Ting som undersøkes nå, og som fremdeles vil kreve meget arbeide gjelder styrkemålinger av konstruksjoner med kneplater og målinger av korrugerte skott med store stivere på tvers av korrugeringene. Innsamlingen av opplysninger om drift og slitasje av dieselmotorer i norske skip for å finne gode botemidler gjøres også. Likeledes er det en stor oppgave å finne fram til gode bunnstoffer, og for å komme til bunns i denne sak er det lagt ut 12 pontonger langs kysten med prøveplater for alger og skjell og annet dævelskap.

I samarbeide med et annet institutt vil det

bli utgitt en håndbok om isolering av kjøle- og fryserom i skip.

Det vil bli for langt og kjedelig å snakke om de mer teoretiske arbeider som også gjøres. Men det kan jo nevnes at atomdrift kanskje vil være mulig i norske skip om noen år, og det undersøkes nå grundig om dette vil være lønnsomt.

Det er aldri ende på nye problemer i skipsfart og skipsbygging. Slikt følger med all sunn utvikling, og er grunnlaget for all forbedring. Det er derfor viktig at Skipsteknisk Forskningsinstitutt får disponere nok utstyr, folk og pengemidler til å kunne ta fatt på og arbeide med de mange langsiktige viktige oppgaver til gagn for alle som er knyttet til skipsfarten, og for Norge som helhet. Det er da også viktig at skipsoffiserer, rederifunksjonærer og andre vil hjelpe Instituttet med å skaffe sikre opplysninger fra praksis når det trengs, da slike opplysninger i mange tilfelle er det eneste grunnlag som kan gi en sikker løsning av problemene, til felles beste.



Refleksjoner

Stjernelys fra tusen kilder
borer hull i tropenattens mørke teppe.
Glitrende, uregelmessige bilder
som nomadebål på en høylandsk steppe.

Et legeme fra det store rom
tegner en lysende stripe
som forteller i retning hvorfra det kom
— og at det har latt seg gripe.

Det minner meg om
at jeg seiler avsted på et fnugg,
at skipet jeg synes er så stort, er som
en del av et glimt på et dugg.

Relativt er alt,
alt er i forhold til noe annet.
Stenen høyt der oppe, som falt,
sto kanskje stille i rommet.

Godt var det at den fortarte seg selv,
den hadde nær punktert min fornuft.
Fordel med et panser allikevel,
selv om også det er bare luft.

T. Natterud



G. LANGFELDT:

Sørlandssommer

O, Sørland du min moderjord,
 jeg synger ei med stolte ord
 din ære og din hæder.
 Du havgrå land, jeg kalder mit,
 hos dig gror græsset haardt og stridt,
 og skodden lav sig breder.
 Den bæk, som rinder over hei,
 den brød sig fra dit hjerte vei,
 og derfor stilt den græder.

Du bæk, som rinder over hei,
 fra samme dunkle dyb som dig
 er og mit væsen rundet.
 Hvorhen på jord jeg gik og stod,
 du strømmet i mit hjerteblod —
 mod dig jeg altid stundet.

Sørlandet, det er noe forlokkende ved det navnet. Man ser for seg de små hvite hus, koselige sund og vikar, fiskeskøyten som tøffer avsted og sjøfuglene som kretser rundt holmene. For de av oss som er vokset opp i denne landsdel, og det er jo mange i Texaco som er rekruttert fra «den bløde kyststriben»,

Den triste myr, den golde ur,
 den melankolske havnatur,
 den hadde sjælen bundet.

Nu staar jeg atter i mit hjem,
 og fra min barndom stiger frem
 de gammelkjendte klange.
 Snart lystige som dans ved vaar,
 snart som en graad saa hjertesaar
 i høstens natter lange.
 Og for dit folk — for smaa som stor —
 med dine egne simple ord
 jeg synger dine sange —
 O fædreland, o moderjord.

Vilhelm Krag.

er Sørlandet perlen på denne jord. Her er det godt å være, og for igjen å sitere Vilhelm Krag:

Og inde her ved buane
 og bryggane og stuane
 her er saa godt og mildt,
 aa jøs, saa her er gildt!

Og oppe mellom tuane
 gaar katten om, beskuanne
 hvor alt er lunt og lift;
 men han er lidet truanne,
 han skal visst ud paa vift.

Ja, kanskje her i Hellesund
 er graasteinsgraat og magert,
 og Dere heni Randosund
 har det mer fedt og fagert.
 Men lad mig ikke bruke snud,
 aanei, for kjere Dere,
 paa begge pladser er der jo
 præcis som der skal vere.

Men, jo det er et men, sommer må det
 være. Sørlandet er Sørlandet bare om som-
 meren. Og hit søker feriegjestene, også under-
 tegnede, for å nyde livet i det miljø som er
 så særpreget, og som for oss sørlendinger alltid
 vil være det vi vil søke tilbake til. Og nettopp
 i år opplever vi sørlandssommeren slik som
 vi alltid syntes den var da vi var barn, stekende
 sol hver eneste dag, 20 grader i sjøen og alle
 tar det med ro og slapper av. Langs brygge-
 kanten sitter karene og snur på skråen, spøtter
 i sjøen, skuler utover mot kystbåden som kom-
 mer dampende innover fjorden. Ja livet her
 er balsam for slitte nerver. «Å møe æ de for
 makrelen?» «Å koster regane?» «Har du'kke
 noe bleige ida?» Slik summer spørsmålene på
 fiskebrygga, på et sprog som jo er så inderlig
 koselig som sørlandsnaturen selv. Når vi
 snakker om fisk ja, da må jeg fortelle en
 liten historie om to Sørlandsoriginaler, Kjutta
 og Laumann, som skulle ut og forsøke fiske-
 lykken. De hadde som vanlig utstyrt seg med
 en halv kasse bayer og for 10 øre i reg til

agn. Da de vel var kommet passe langt ut,
 satte det inn med stiv nordvest kuling. Båten
 begynte å ta inn vann, og det så riktig nifst
 ut. Da reiser Laumann seg i båten og rober:
 «Kjere Dere Gud, stans det fæle vere, så ska
 Dere få alle ølflaskane». «Æ du galen», rober
 Kjutta, «du vil vel ikke gi han alle ølflaskane!»
 «Hysj!» sier Laumann, «hold tuden på dæ, vi
 skal jo bare narre han.»

I Sørlandets skjærgårdsparadis finner vi som-
 mergjester over alt som slikker sol, bader i
 den friske salte sjøen, og om kvelden søker
 fiskelykken. Men selv villingen gidder ikke
 bide i denne varmen. Av alt levende er det
 bare terna som er like sprelsk og på vakt, og
 kommer man dens enemerker for nær, kan
 man risikere å bli hakket i hodet slik som det
 hendte en kar nylig. Og dere som seiler ute
 skulle vel ønske at dere kunne reise hjem og
 nyde denne sørlandssommeren, men den er
 nok alt forbi. Den varer så altfor kort, men
 skaper allikevel problemer og gir grunnlag
 for refleksjoner, les bare dette som er sakset
 fra en petit-artikkel i en sørlandsavis:

«Problemet er å holde ølet kaldt», sier Her-
 mansen. «Problemet,» sa jeg, «er å få sove om
 natten. Etter hva jeg kjenner for nærværende
 er ryggpartiet allerede som en spekeskinke
 i en maurtue, eller deromkring. Kan du be-
 gripe åssen en ska klare å ligge?» Vi sank til-
 bake i coma, til den fullstendige solnirvana
 hvor intet eksisterer, hvor intet er unntatt
 terneskrikene og fjerne rop over knattene,
 sundblåst av solgangsbrisen: «Niiils, skal du
 uuuudi?» «Kan du begribe, Hermansen,» sier
 jeg, «at det skulle times oss å oppleve enda
 en sørlandssommer innen vi fikk trygda!»
 «Du sier noe,» medgav Hermansen slapt, «men
 når alt kommer til alt, så er det jo valgår?»

Fra en Porsgrunns-avis tillater vi oss å gjengi følgende historie:

«Det kunne vært Chaplin – i prøvelsens lange minutter.»

Det kom en dag brev fra en ulykkesfor-
 sikret til et forsikringsselskap. Det var en
 amerikansk ulykkesforsikring som gikk ut på
 på at mannen under arbeidsudyktighet etter

ulykke hadde krav på 175 kroner uken. Det
 fikk han, men brevet lød slik, ifølge Opp-
 lysningskontoret for Forsikring:

Det er nå en uke siden jeg tok min lille

søndagstur for å inspisere et bygg som jeg har under oppføring. Jeg gikk trøstig i vei oppover alle de stignene som nå sto der hvor trappene skal være i det ferdige huset. Fem etasjer opp. Der oppe i øverste etasje lå en haug med mursten som var blitt til overs, og jeg fant ut at jeg ville fjerne dem med det samme. I elevatorsjakten var det en tønne som hang i et tau. Jeg entret ned, dro tønna opp i femte etasje, satte tauet fast i første, entret opp etter stignene og fylte tønningen med mursten. Vel fornøyd med oppryddingen, krabbet jeg ned i første og løsnat tauet.

Men tønningen var uheldigvis blitt tyngre enn jeg. Før jeg visste ordet av det, var jeg på vei oppgjennom elevatorsjakten. Sterkt tiltagende hastighet. Jeg tenkte en stund på å slippe tauet, men rakk ikke å bestemme meg før jeg alt var så langt oppe i sjakten at det kunne bli vel så farlig å slippe som å bli hengende. Halvveis oppe møtte jeg tønningen på nedtur. Møtet ble kort, men livlig. Jeg kom mer til skade enn tønningen, men dro videre oppover. Øverst oppe slo jeg hodet i taket og mistet pusten samtidig med at tønningen crashet mot gulvet og mistet bunnen og all murstenen. Da var det min tur. Tønningen merket at jeg var blitt den tyngste og nå raste jeg ned gjennom heissjakten mens tønningen raste oppover. Igjen møttes vi på halvveien. Først fikk jeg en uppercut, så ble jeg sparket på skinnelaggen, fikk deretter en alvorlig trøkk i solar plexus. Det siste tønningen gjorde var å skrubbe meg i fjeset. Da vi endelig skiltes, fortsatte vi reisen i hver vår retning. Meget snart nådde jeg bunnen og landet så ettertrykkelig at jeg i befinnelsen slapp tauet. Den bunnløse tønningen hadde jeg ikke tak på lenger. Den falt fem etasjer ned og landet skarpt og energisk på mine skuldre.

Mine herrer, det hele tok to minutter, men jeg var på denne tiden blitt rammet av fem ulykker. Fem tunge prøvelser i løpet av to lange minutter. Da min forsikring gjelder 175 kroner uken etter ett enkelt ulykkestilfelle, må jeg be selskapet straks gå til utbetaling av det femdobbelte beløp pr. uke.



ved A. K. Røysem

Vi har nylig hatt en samtale med Velferdskontoret om idrettsarbeidet ombord i Texaco-båtene, men vi håper oppriktig at virksomheten ombord ikke er så skral som de få rapporter som er innløpt gir inntrykk av. «America» og «South America» danner heldigvis unntagelser, idet førstnevnte ligger på 2. plass i høydesprang u. t. og på 7. plass i svømmeknappkonkurransen, mens «South America's» karer foreløpig har svømt seg til en 9. plass og også er kommet med i lengde u. t. Videre er det hyggelig å høre at det er liv ombord i både «Nueva Andalucia» og «North America». I førstnevnte går det i fotball og selv om det nylig ble to tapte kamper i Hamburg, tror vi sikkert at laget med det nyervervede utstyr og mer trening kommer sterkere igjen. Lykke til!

Men hvordan står det så til ombord i våre øvrige 5 båter? Vi håper at stillheten kun er den berømte stillhet før stormen, og nå venter vi på resultatet av denne.

Skal vi bli enig om å gå inn for årets idrettsmerkekonkurranse? Som bekjent har Kongen satt opp en evigvarende pokal til det idrettslag som hvert år tar flest idrettsmerker i forhold til skipets besetning. «Skandinavia» vant konkurransen i 1953 og «America» var på nippet til å vinne ifjor. Skal vi si at en av våre båter blir best i år.

For å tilfredsstillte fordringene til merket må man innenfor et kalenderår avlegge en prøve i hver av gruppene: ferdighet — spenstighet — hurtighet — styrke og utholdenhet, og kravene er ikke større enn at en som holder seg litt i form med letthet skal kunne greie

dem. Skal vi derfor si at du og idrettslaget ombord i din båt går inn for merket iår og viser at dere virkelig holder formen?

Følgende øvelser skulle vel ligge best til rette for dere ombord:

Ferdighet: 18—41 år 42 år og over

Svømming, 200 m ubgr. tid ubgr. tid

Spenstighet:

Høydehopp m. till. 1,36 m 1,25 m

Lengdehopp u. till. 2,40 m 2,30 m

Hurtighet:

60 m løp 8,6 sek. 9,2 sek.

100 m løp 13,5 sek. 14,5 sek.

1500 m løp 5 min. 40 s. 6 min. 10 s.

Styrke:

Kulestøt, beste hånd 8,25 m 8,00 m

Kulestøt, sm.lagt 14,30 m 13,75 m

Utholdenhet:

1000 m svømming 30 min. 32 min.

15 km gang 1 t. 50 min. 2 t.

Resultatene må kontrolleres av to av skipets offiserer og innrapporteres på spesielle kort som skipet sikkert har fått tilsendt fra Vel-

ferdskontoret. Skjemaene må være Velferds-kontoret i hende senest 10/2—56.

På grunn av skipenes fart mellom de forskjellige verdensdeler og land hender det ikke så skjelden at de enkelte prøver blir avlagt på vidt forskjellige steder, og vi synes det er morsomt i denne forbindelse å nevne at elektriker L. Larsen som ifjor var ombord i «Brasil» fordelte prøvene således: Sykling i Trondheim, svømming og løp i Venezuela, stille lengde ombord under ekvator og kulestøt i Brasil. Spesielt kan det enkelte ganger være litt vanskelig å få arrangert utholdenhetsprøven, men litt oppfinnsomhet hjelper. Et bevis på dette er at «America» ifjor arrangerte 15 km kappgang i Dakar. Man målte opp en bane på 500 m i en av byens lengste, rette gater og merketagerne gikk distansen 30 ganger og det er ikke noe å si på at opptrinnet vakte stor oppsikt blandt byens innfødte.

Så ønsker vi lykke til og venter spent på å høre hvor mange merker ditt skip klarer å ta innen årets utgang. Som en orientering kan meddeles at M/T «Bjergsund» som vant ifjor tok 14 merker av en besetning på 44 mann, hvilket er lik 31, 8 %. «America» lå like etter med 29,3 %.



M/T «America's» mannskap tar utholdenhetsprøven.

NYTT FRA M/T „BRASIL“

M/T «Brasil» lastet i midten av juni i Baytown for å gå til Europa for den årlige dokking og overhaling. Denne gang gikk turen til Island, og det er vel første gang en av våre båter besøker sagalandet. «Brasil» losset først i Hvalfjördur, nord for Reykjavik og deretter i Hafnarfjördur, syd for Reykjavik. Den 2. juli var skipet utlosset og gikk til Deutsche Werft, Hamburg, for dokking og reparasjon.

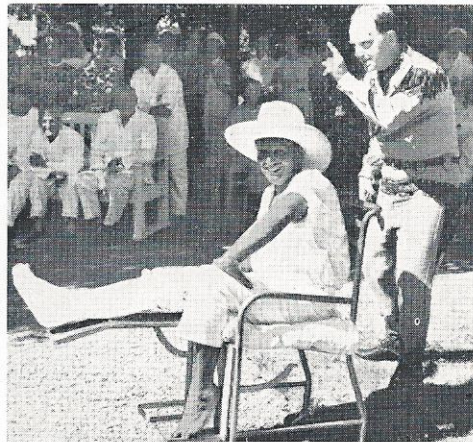
Under oppholdet i Hamburg mønstret en del av den gamle besetning av for å reise hjem på ferie, og nye folk kom ombord. Av kjente rederifolk som mønstret av kan nevnes første styrmann Yngvar Konnestad og pumpemann Einar Larsen, som begge hadde stått ombord siden «Brasil's» første tur i august 1952. Tredje maskinist Theodor Tollefsen og fjerde maskinist Jakob E. Eggesbø gikk i land etter to år ombord. Skipsfører Per Jespersen, som nylig var kommet ombord, måtte gå i land for å reparere på en fotskade han pådro seg i Maceio i april. Han ble innlagt til operasjon på Aker sykehus i Oslo. Skipsfører Waagsnes løste av midlertidig inntil Jespersen blir bra og kan komme ombord igjen.

Annen styrmann Sigmund Landa rykket opp til første styrmann og tredje styrmann Arne Berg til annen styrmann. Ny tredje styrmann Ølnes kom ombord etter å ha gått styrmannsskolen i Arendal.

Tredje maskinist Robert Rødsand og fjerde maskinist Gunnar A. Tangen, begge fra Nøtterøy, kom ombord i Hamburg.

Matrosene Nelson Nicolaisen og Leif S. Melum ble forfremmet til henholdsvis tømmermann og båtsmann og annen kokk Harry Olsen ble forfremmet til første kokk.

Blandt kjentfolk som var ombord før ankomst Hamburg og fortsetter ombord, er maskinsjef Eivind J. Ellefsen, annen maskinist Einar Løvendahl og stuert Karl Vikse. Som



Under sitt opphold på Aker Sykehus ble kaptein Jespersen valgt til «deputy cheriff» av fire syngende og skytende cowboys, som en dag underholdt de syke. På bildet ser vi kaptein Jespersen med det ene benet i gips og cowboyhatt på hodet, plasert midt i ildlinjen.

telegrafist kom Arne Nettet fra Nesodden ombord.

Forholdene ombord i «Brasil» har vært gode i det forløpne år, og det har vært drevet et aktivt idrettsarbeid. Dessverre stilnet det noe av i den senere tid, men vi får håpe at det finnes atskillige spreke karer blandt de nye som kom ombord i Hamburg, så det kan bli fart i sakene igjen. Idrettslederen, styrmann Sigmund Landa, er fremdeles ombord sammen med den beste aktive fra før, tømmermann Nicolaisen, og disse to vil nok få aktivisert sporten ombord i «Brasil» igjen.

«Brasil» gikk fra Hamburg den 16. juli bestemt for Puerto la Cruz hvor hun skal laste for de vanlige plassene i Brasil.

P. J.



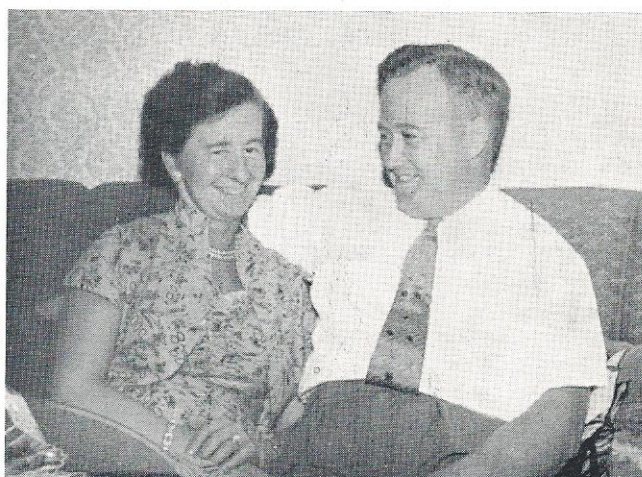
Ola hadde hatt hjelp når det skulle slaktes gris. Men nå ville han klare det alene. Grisen hadde fått trynebandet på, og Ola slo. Men det gikk ikke likere enn at grisen kom seg laus, og satte skrikende avgårde. Ola for etter og ropte:

—Ka e' de' du skringe itte? Eg vil deg ikje någe vondt.

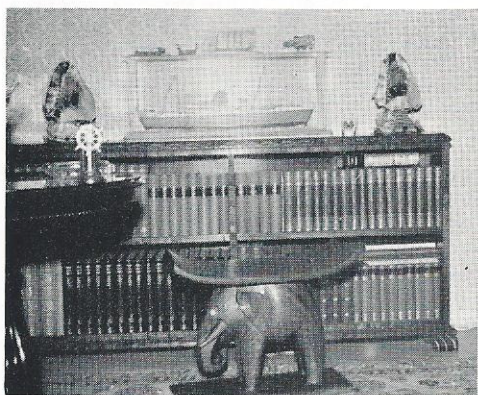
Vi besøker

familien

Loyd Granlund.



«Fødes der i Tromsø,
han vet hvem er far'n,»
sang vi på en Texaco-fest i 1948, og hvem
andre kunne dette være myntet på enn Loyd
Granlund. Det er selvfølgelig en mulighet for
at det foreligger en liten overdrivelse i denne
sangen, men at
Loyd Granlund's list
ikke kommer så langt etter Lloyds list
det er både sikkert og visst.

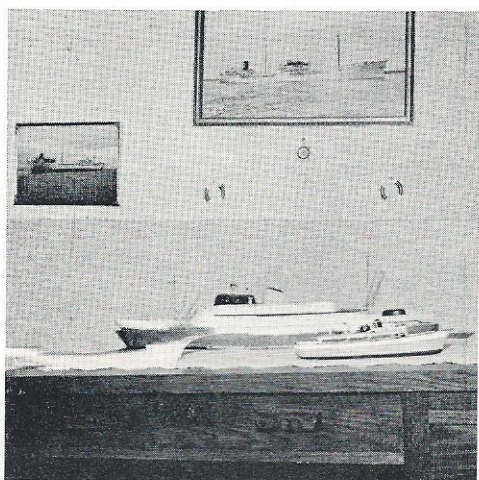


*I stuen hos Granlund fant vi dette motivet som
vi synes måtte være værd å forevige. Oppe på
montern som inneholder en selvbygd fantasimodell,
finnes også en liten selvlaget seilskute, et viking-
skip, en flaskeskute og et tankskip i lyspære.*

Alt som vedrører båter, såvel mannskapsfor-
hold som tekniske detaljer, er Granlunds største
interesse her i livet, og særlig er det da, natur-
lig nok, Texaco som får den største arkivplass
i hans hjernekiste. Der samles alt; ting som
for oss andre kvikt går hus forbi, avbildes på
hans netthinne for å bli der i årevis. «Ja,» sier
Granlund, «jeg tror han var en tur ombord
på «Solitaire» i 1939, men det var ikke så lenge
for jeg husker han var en tur oppe her —
det måtte være på høsten —» osv.

En av de få våre sjøfolk treffer når de er
oppom kontoret er Granlund, om de skal
mønstre på eller av er han på farten, med bil-
letter, pass, hjemreiseutgifter eller hva det
måtte være som skal ordnes, og for de av
våre lesere som ikke har truffet ham, skulle
han hvertfall være kjent for sine to artikler
i Texaco-Tanker — «Fra kanner og tønner
til tankskip» og «Olje, jordens flytende gull.»

Det er jo ikke så mange som bidrar med
artikkelstoff til bladet vårt, uvisst av hvilken
grunn, så det falt oss ganske naturlig å beskue
denne utpreget positive person litt på nært
hold. Vi tok derfor en aften med oss foto-
utstyr og dro en tur opp til Trettebakken på
Røa, hvor familien Granlund vanligvis be-
finner seg etter kontortid. Her i deres hyg-
gelige moderne leilighet har også Texaco fått
en bred plass, og fru Granlund, som lyder
navnet Lilly, er likeså interessert i vårt firmas



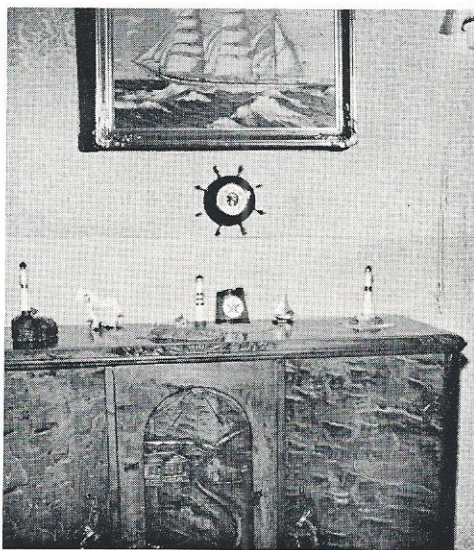
Et lite utsnitt av den produksjon som for tiden befinner seg på Granlunds beddinger. Helt til venstre på bordet skimter vi skroget av en seilskute, mens de to andre er en hypermoderne fjordbuss og en passasjerliner. En allsidig skipsbygger.

ve og vel som mannen. Hun liker å høre om problemene på kontoret, følge med i båtenes posisjoner og blir aldri lei av båtprat og Texaco-nytt. Da vi avla vårt besøk hos familien var også en tante av Granlund på besøk, og i samtalen løp viste det seg at det hun ikke visste om Texaco, var ikke verd å vite. Jeg mistenkte Granlund for å ha holdt aftenforelesninger for sin tante over emnet «Texacos historie», og jeg fikk en liten snev av medlidethet med denne gamle sympatiske damen. Min antagelse var imidlertid ubegrunnet og hennes kunnskaper var høyst naturlige; hun var nemlig søster av Mr. Charles Jackson som helt fra 1902 var ansatt i Texaco og endte som Manager of Marine Department i New York. I sitt Amerikaopphold, som hadde vart i 53 år, hadde hun en stor del av tiden bodd hos sin bror og hadde til daglig blitt så innpodet med Texaco-stoff at hun regnet en dag uten Texaco-snakke for en dårlig dag. Hjemme hos Granlunds ble således dagene ikke ødelagt av denne grunn og hun fortalte smilende lykkelig «Det er omtrent som å være hjemme hos Charlie.»

Mr. Jackson var bror av Granlunds mor, og

når vi så forteller at Granlunds far var skipper, er det jo innlysende at han allerede med morsmelken fikk inn disse saltvannspregede stoffene som skulle få så stor betydning for hans fremtidige vandel. Granlunds bror, Ove, har heller ikke unngått å vokse opp i samme miljø, og resultatet av den arvelige belastning har for hans vedkommende ført til sjømannsyrket, selvfølgelig i Texaco, hvor han nå er 1. styrmann.

Hjemmet bar også tydelig preg av interessen for skip og firma. Hvor øyet enn flakket møtte det skutebilder, det være seg seilskuter eller bilder av Texacos hvite svaner — selvbyggede fyrtårn og båtmodeller og for ikke å forglemme ratt. Ja, det fantes i alle versjoner som barometer, kompass, askebeget, bordlister osv. Navigeringen der i huset skulle hvertfall ha alle sjanser for å gå godt. I bokhyllen fantes vesentlig skipsfartslektyre med Norsk Skipsfartshistorie og Norge på havet som de mest ruvende verker. Da fru Granlund senere på kvelden serverte en forfrisk-



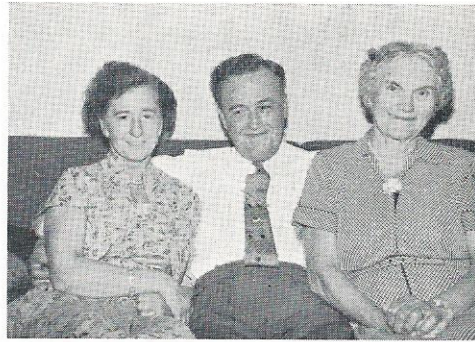
Vi holder oss fremdeles i stuen og det mangler absolutt ikke på skipsfartsmotiver. De fyrtårnene vi ser på billede stammer også egentlig fra Texaco, da materialene består av treholderen i utbrukte regnemaskinruller.

ning, var både brett og glass med skipsfartsmotiver.

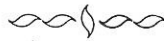
Granlunds store hobby er å bygge båtmodeller og fyrtårn såvel etter tegninger som etter fri fantasi, og jeg kan betro leserne at han har komponert sitt eget rederiflagg. Skulle det derfor en gang bli aktuelt med større prosjekter, er hvertfall den siden av saken allerede løst.

Vi takker familien Granlund for oss.

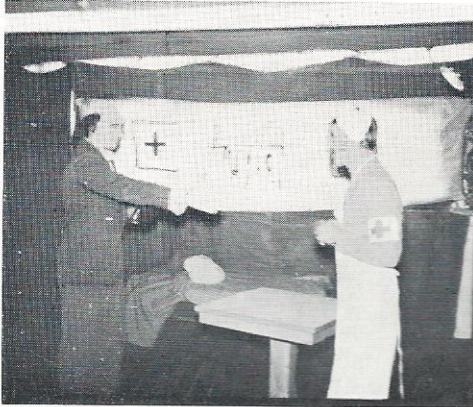
J. C. J.



Granlund med sitt harem.



M/T «North America»'s teatergruppe har igjen vært i virksomhet og vi bringer 2 bilder fra deres siste forestilling.



Under M/T «NUEVA ANDALUCIA»'s opphold ved Deutsche Werft i Hamburg i august i år inntraff en trist ulykke da lettmatros Harry Jensen falt overbord under maling av skutesiden og druknet. Fallet fra malingstillingen var ikke mer enn 1½ meter, men Jensen var dessverre ikke svømmedyktig. Til tross for øyeblikkelig sokning ble han ikke funnet før 1½ time etter at ulykken var skjedd, men det var da for sent.

Lettmatros Harry Jensen var ugift og bosatt i Danmark og hadde vært hos oss i 1 mnd. Han var en kjekk gutt som arbeidskameratene vil savne.

Vi lyser fred over hans minne.

SKIPSADOPSIJONSSAKEN

Ved sekr. Magne Graff

«Her er det ikke et kar som skal fylles, men en ild som skal tennes,» sa en lærer under en samtale om hvordan man skulle øke interessen for skipsfarten blandt skoleungdommen.

At ilden er tent kan konstateres på mange måter, men best merkes det vel blandt elevene på de skoler som er med i adopsjonsarbeidet. Da Norsk Skipsadopsjon startet for snart 10 år siden (etter en kort prøvedrift før krigen) var det 50 skoler som meldte seg som interesserte. Siden har det utviklet seg raskt, og det er nå ca. 450 skoler og like mange skip med i arbeidet.

Det er små og store skoler fra hele landet, fra Kristiansand til Kirkenes, og det er kanskje innlandsskolene som viser størst interesse.

For elever som aldri har sett sjøen — enn si et skip — er det et friskt pust inn i skolestuen når det kommer nytt fra skipet. «Kontakten med skipet har åpnet et vindu ut mot verden for oss,» uttalte en begeistret lærer. Barna får høre om fremmede land og folk, om andre forhold og hvorfor det er og må være anderledes enn her hjemme. Sjøfolkene er flinke til å fortelle og gir et godt innblikk i det daglige liv ombord, om fordeler og mangler ved å ha sjøen som yrke og alt som skal til for å holde et skip vedlike og i fart.

Interesserte lærere kan nyttiggjøre seg stoff om og fra skipet i nær sagt alle fag. Regning og matematikk blir spennende når det f. eks. gjelder å finne ut om det er plass til skolebygningen ombord i «skipet vårt,» og det viser seg at det blir god plass til både skolen, banken kinoen og den store forretningen på hjørnet. Eller hvor mange sauer må klippes for at «båten vår» skal få full last med ullballer? Det blir et imponerende tall. Skipet gjør så og så mange knop, men når elevene regner etter viser det seg at det vil ikke klare fordringene til skoleidrettsmerket! Slike sammenligninger maner til ettertanke — og til nye spørsmål til besetningen. Mange skoler har også fått verdifulle samlinger i årenes løp fra sine seilende venner. Det kan være eksotiske planter,

rare stener og skjell, utstoppede dyr, souvenirs, bilder etc. Sammen med beretningene fra sjøfolkene kan de brukes både i naturfag, historie og religion.

Elevenes iver smitter over på foreldre og foresatte, og mange lærere kan fortelle at de ofte blir stoppet av voksne som vil høre om det er noe nytt fra skipet og hvor det nå befinner seg.

At sjøfolkene på sin side setter pris på denne kontakten med hjemlandet, viser alt det arbeid og den omtanke de legger for dagen i sendingene hjem til skolen. «Dette er moro og da er det ikke strev og mas,» sa en 1. styrmann som skrev lange beretninger til sine små begeistrede venner, — og 1. styrmenn går jo for å være «den mest opptatte mann ombord.» «Jeg har aldri vært i Trondheim, men jeg har mange venner der likevel,» sa en annen. Slik er det i mange tilfelle, og det er ikke få sjøfolk som når de kommer hjem på ferie, legger turen om adopsjonsskolen selv om det er en ganske lang avstikker. Da får timeplan være timeplan og det blir en minnerik dag for begge parter.

Elevene lager gjerne små «aviser» til sine venner. De forteller løst og fast fra det daglige liv, om sorger og gleder, lager premiekonkurranser for sjøfolkene, tegner og maler. Til jul sender de julepynt, duker og andre gaver som de gjerne lager selv i sløyd- og håndarbeidstimene, og ombord blir det smil og glede når sendingene kommer med jevne mellomrom.

Kommer skipet på hjemlige breddegrader, er elevene velkommen ombord for å besiktige «skipet sitt.» Da er det stor stas, gode venner møtes og nye vennskapsbånd knyttes. Alt skal undersøkes og besees, guttene skal prøve seg som rormenn og pikene er imponert over hva stueren og kokken kan vise dem. Tiden går imidlertid fort under et slikt besøk og snart må elevene si adjø og ønske god tur for sine venner igjen. Det kan gå mange år til neste møte, men begge parter minnes besøket og går inn for enda bedre forbindelse.

Båtenes posisjoner

M/T «America» lastet i Puerto la Cruz 7.–8/6 og Trinidad 9.–10/6 og losset som vanlig i Brasilianske havner. Som en forandring lastet skipet deretter partlast i Port Arthur 30.–31/7. Restlasten ble tatt ombord i Puerto la Cruz og det hele ble losset i Recife, Vitoria og Rio de Janeiro i siste halvdel av august. Neste tur gikk fra Trinidad 9/9 til Ango-Ango.

M/T «Brasil». Dokkingen i Hamburg var hurtig unnagjort og skipet gikk derfra 16/7 til de faste lasteplasser i Vest Indien hvor det lastet første uke av august for i alt 5 lossehavner i Brazil og var utlosset i Macapa 31/8. Også neste tur gikk til Brazil etter lasting i Venezuela 5.–7/9.

M/T «Britannia» lastet på Curacao 13.–15/6, denne gang for Valparaiso, San Antonio og San Vicente i Chile. Etter denne avstikkeren til Syd-Amerikas vestkyst seiler nå skipet igjen i sin vanlige fart mellom Vest Indien og Brazil. Det lastet således på Trinidad 17/8 og var utlosset i Para 9/9.

M/T «Gallia». Etter avvekslingen med en Afrikatur i juni/juli gikk skipet fra Lagos 17/7 tilbake til sin gamle fart mellom havner i Venezuela og Trinidad.

M/T «North America» kom til Flushing i Holland 3/8, gikk 5/8 og kom så til Malmö 9/8 for en 3 ukers hvil i form av periodisk dokking og reparasjon. Deretter lastet «North America» i Sidon 14/9 for Los Angeles.

M/T «Nueva Andalucia» losset i Avonmouth 1.–3/7 og London 5.–6/7 og lå deretter ved Deutsche Werft i Hamburg fra 8/7 til 14/8 for klassereparasjon. Første lastereise etter reparasjonen gikk fra Curacao 31/8 og Punto Cardon til Cristobal og Balboa og neste tur gikk fra Puerto la Cruz 9/9 til Brazil.

M/T «Nueva Granada» fortsetter i farten mellom Vest Indien og Syd-Amerika, men skal laste i US Gulf i annen halvdel av september for Europa med påfølgende garanti-ettersyn i Hamburg.

M/T «Skandinavia» holder trofast ut i farten på Vest-Afrika. Lastet på Trinidad 15/8 og Puerto la Cruz 17/8 og losset i Accra og Lagos sist i august. Neste tur går til de samme havner etter lasting ca. 19/9.

M/T «South America». Etter å ha seilt endel turer mellom Venezuela og Philadelphia gjorde skipet en avstikker til Sidon hvor det lastet 9.–10/8. Lasten gikk til Montreal og den var utlosset en av de siste dager i august. De neste to turer går fra Venezuela til Philadelphia.