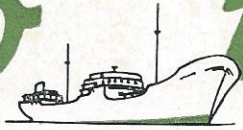




texaco tanker



Nr. 1 — Mars 1956

3. årgang

Ettersom dette er første nummer av *Texaco-Tanker* i år, er det på sin plass med noen små betraktninger.

For å snakke i «Olympisk stil» kan vi notere oss for enkelte personlige rekorder i 1955. Nybygningen «Nueva Granada» som ble levert i mai gjorde at flåten kom opp i 9 skip på vel 150 000 tonn d. v. Da tonnasjen var større enn noen gang før, økte også våre inntekter og utgifter. Parallellt med dette seilte vi inn mere utenlandsk valuta til landet enn noe år tidligere og har også lagt grunnen for betaling av et ganske pent beløp i skatter.

Like meget, eller mer, enn de økonomiske resultater betyr det at vi trives godt i vårt arbeid hva enten det er ombord eller i land. I et samfunn slik som vi finner det ombord i en båt er det ikke alltid lett å skape trivsel. Den seilende sjømann har sine spesielle problemer som adskillelsen fra familien og landlivets «goder» fører med seg. Alle yrker har sine fordeler og ulemper, som man må gjøre det best mulige ut av. Såvidt jeg kan bedømme har det gjennomgående hersket bra forhold ombord i båtene og jeg håper dette vil fortsette også i tiden fremover.

Dessverre kom vi ikke gjennom 1955 uten en dødsulykke. Øverst på ønskelisten for 1956 står at vi må bli skånet for alvorlige ulykker. Ulykker ombord er et hårdt slag for de pårørende hjemme og gjør et dypt inntrykk blant kamerater ombord. For oss på kontoret er rapporten om en ulykke den mest deprimerende beskjed vi kan få. Meget kan gjøres for å unngå ulykker og jeg ber alle være på vakt og påse at alt blir gjort som gjøres kan for å avverge dem. Ta alle tenkelige forholdsregler, bruk all mulig omtanke og ta ingen risiko av bekvemlighetshensyn.

Stanken Chr. Mathisen

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

Direktør Tellefsen går fra borde.

Den 17. februar fylte ass. dir. Georg Tellefsen 68 år og da dette er den aldersgrense vi praktiserer på kontoret trakk han seg samme dag tilbake fra daglig aktiv virksomhet.

Direktør Tellefsen har vært med i selskapet helt siden starten i 1933. Han var vår første kaptein og således læremester for mange av våre offiserer i dag. Imidlertid gikk han temmelig snart over til å ha med ettersyn av våre nybygninger da rederiet vokste raskt og i tillegg til dette har han etter krigen innehatt en sentral stilling gjennom sitt daglige arbeid på kontoret.

For å feire direktør Tellefsens avskjed ble det den 16. februar holdt en fest-soupé hvorunder adm. direktør H. C. Mathiesen i sin tale til ham blant annet sa:

«Jeg tror De har vært et av disse lykkelige mennesker for hvem arbeidet er en vesentlig glede i livet og dertil har De hatt en levende interesse for Deres arbeid og en plikt- og ansvarfølelse som sjelden finnes. Fra opprettelsen av vårt rederi i januar 1933 har De i alle 23 år lojalt gitt selskapet Deres fulle arbeidskraft uten innskrenkning, og De har påtatt Dem arbeid og ansvar i en utstrekning som det mange ganger har vært vanskelig å forstå.»

Få mennesker er begunstiget med en slik arbeidskraft og energi som direktør Tellefsen og mange er de som har hatt vanskelig for å følge med i tempoet. Sammen med sunn dømmekraft og stor autoritet har derfor direktør Tellefsen oppnådd en arbeidseffektivitet som man bare sjelden ser maken til.

Direktør Tellefsen skal ikke savne minner fra den tid han har arbeidet i Texaco. Etter soupéen ble han overrakt gaver både fra firmaet, fra offiserer ombord og fra kolleger på kontoret.

Gaven fra offiserene, et stort sølvkrus, ble overrakt på offiserenes vegne av inspeksjons-sjef Arthur Olsen, bl. a. med disse ordene:

«At De direktør Tellefsen ikke vil legge ned arbeidet helt, det forstår vi godt med den energi, arbeidskraft og arbeidsglede De er i



Ass. dir. Georg Tellefsen

besittelse av. Vi setter alle pris på Dem — om det er der ingen delte meninger — og som uttrykk for denne aktelse like overfor en fremragende mann har jeg derfor i dag den ære å overrekke Dem en gave fra våre kapteiner og offiserer. Gaven bærer innskriften:

«Fra kapteiner og offiserer i The Texas Company (Norway) A/S med takk for godt samarbeide.»

«Idet jeg overrekker gaven vil jeg samtidig få uttrykke vår takknemlighet og ønske Dem alt godt i årene fremover.»

Når man har nådd 68 år har man rett til å disponere sin tid etter eget forgodtbefinnende. Til tross for dette brenner imidlertid ikke direktør Tellefsen alle broer bak seg. Han vil ikke gå fra halvgjort arbeide og kommer derfor til å fullføre nybygningen vår ved Framnæs mek. Værksted inntil den blir ferdig førstkommende høst. Tellefsen vil derfor også en stund fremover bli å finne på kontoret fra tid til annen og vi er glad over å kunne holde kontakten på denne måten.

Begroning på skip.

Av cand. real Per Brynjulfsen — Skipsteknisk Forskningsintitutt.

De fleste av oss vil være kjent med at objekter som står eller flyter i sjøen blir bevokst med sjøplanter og dyr som naturlig finnes på stedet. På bryggepeler, bøyer, vrakgods og under båter vil den oppmerksomme iakttager ha funnet forskjellige dyr og alger (sjøplanter) — populært kalt begroning — som han ellers har sett i fjæra. Synderlig interesse for fjæras dyre- og planteliv vises fortrinnsvis av barn som synes det er morsomt å samle på rare skjell, fiske krabber, klemme vann ut av

dratmeteren. Ved fjære sjø kan vi se «skjellene» danne et vakkert belte langs stranda. Bortsett fra at dette i fjæra så uskyldige dyr voldet de badende endel ubehageligheter og besvær, så er færeruren og dens nære slektninger ikke så uskyldige likevel. Ruren koster nemlig landet millioner av kroner hvert år.

Det er først når man har gått til anskaffelse av en båt at interessen for fjæras fastsittende dyr og planter blir fanget. Båteieren hater av hele sitt hjerte dyr og alger som setter seg



Fig. 1. Skipsruren *Balanus improvisus*.

Dyrene sett forfra. Lokkplatene lukker igjen for murkronens åpning som er rhombeformet. Nederst på bildet millimeter-skala.

flyteblærene på tang eller grave opp fjæremark. Fjæras flora og fauna er dessverre helt overlatt til et fåtall biologer og naturvenner som her synes å finne en stadig frisk kilde til ny viten og estetisk dannelse. Av og til hender det dog at vi alminnelige dødelige stifter bekjentskap — dessverre ubehagelig sådant — med fjæras fastsittende dyreformer. Under bading hender det at vi skjærer oss på «færerur», denne eiendommelige skapningen som har sin bolig i små hvite, kraterformede «skjell». Vi kan finne tusenvis av dem på kva-

fast under båten hans. For ham gjelder det å bekjempe begroningen, og det gjør han da med mer eller mindre hell ved å smøre bunnen med en giftholdig maling, en «antifouling». Det er bare det kjedelige ved saken at disse organismene er ypperlig tilpasset et fastsittende levesett fra naturens side. De er derfor særdeles godt utrustet til å avvise og motstå begroningshindrende tiltak fra menneskenes side. Det er som kjent mange båteiere her i landet, og uansett om de er eiere av en liten fiskeskøyte eller en 30 000 tonns tanker, så

har de alle det felles problem å hindre begroning — «fouling» — på undervannsskroget. For det er klart, ruhet som skyldes at overflaten er blitt forandret av biologiske årsaker (fouling), vil nødvendigvis føre til øket motstand i vannet. Foruten den heravfølgende hastighetsreduksjon og forøkelse i brennstoffbruket kommer utgiftene til den periodevise dokking for rengjøring og stoffing av bunnen.

U. S. A. er vel den skipsfartsnasjon som har viet den økonomiske siden av saken størst oppmerksomhet. Deres beregninger viser at begroning koster landet årlig mellom 100 og 200 mill. dollars. I følge sakens natur er det meget vanskelig å si noe bestemt om størrelsen av de samlede utgifter som belastes vårt lands skipsfartsøkonomi på grunn av begroning, men for hele vår handelsflåte vil beløpet gå opp i flere hundre millioner kroner årlig. Sett på bakgrunn av disse økonomiske konsekvenser er det forståelig at det verden over idag innenfor de teknisk-naturvitenskapelige institusjoner og i industrien utfoldes de mest energiske bestrebelse for å trenge dypere inn i begroingsproblemet for å øke mulighetene for en mer effektiv bekjempelse av begroning.

Driftsutgiftene for vår handelsflåte har etter siste verdenskrig vist en jevnt stigende tendens. I 1954 var således utgiftene som ble betalt i utlandet kommet opp i 2000 millioner kroner. Det må derfor samfunnsøkonomisk sies å være sunn pengepolitikk å investere penger i forskningsprosjekter hvis målsetting er å effektivisere metoder for begroingsbeskyttelse. Den intensive forskning som har vært utført — og utføres — på antifoulingområdet har ført til at vi idag står adskillig bedre rustet i kampen mot begroning enn hva vi gjorde for 20—30 år siden. Imidlertid står meget igjen for vi behersker hele problemkjeden. Særlig er det den biologiske siden av begroingsproblemet som er mangelfullt utforsket. Forskerne har nå kommet til at de må ta langt større hensyn til at begroning er og vil forbli et biologisk fenomen. Det sier seg selv at man må kjenne godt til hva man angriper om angrepet skal bli vellykket.

Vi skal ta for oss et av begroingssamfunnets mest karakteristiske dyr, *skipsruren*, kanskje bedre kjent under navnet «Skjællhud» (fig. 1). Disse hvite eller svakt rødaktige koniske «skjell» finner man alltid i kolonier under skipene. Høyden på dem varierer, fra et par til 15—20 millimeter. Dyret hører til de mest motstandsdyktige av begroingsorganismene, for skallet — huset — vil bli sittende på skroget lenge etter at selve dyret har krepert. Overlag foretatt i England tyder på at ca. 25 % av handelsflåtens oljeforbruk går med til å overvinne tilleggs-motstanden som begroingen forårsaker og skipsruren er den begroingsorganisme som hyppigst forekommer i begroingssamfunnet. Kostbart dyr får en si!

Skipsruren har ikke noe med muslinger eller snegler å gjøre til tross for sitt kalkskall. Dyret hører med til krepsdyrene. Tenker vi på hummer eller krabbe så vet vi at disse har et hardt ryggskjold. Hos skipsruren har ryggskjoldet faktisk vokst omkring hele dyret. Ruren var lenge et stort mysterium for zoologene. For 150 år siden regnet man dyret til muslingene, men omkring 1830 påviste en engelsk amatørzoolog at ruren fra det befruktede egg utviklet seg gjennom en larveform som er helt karakteristisk for alle kreps-

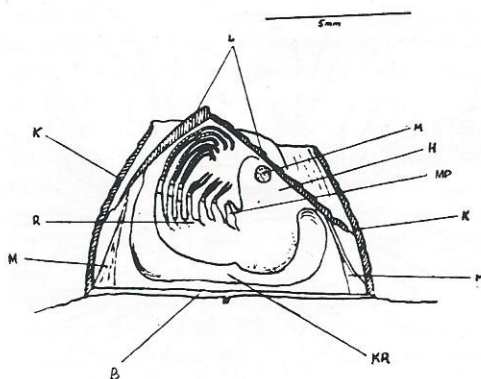


Fig. 2. Snitt gjennom en rur i hvilestilling og som viser dyrets beliggenhet i forhold til kalkhuset (skjematisk). B basalplate, H hodeparti, K kalkplate (murkrone), KR kroppshule, L lokkplate, M muskel, MP munnparti, R ben.

dyr. Dermed var slektsskapsforholdet klarlagt. Det voksne, fastsittende individ er altså omgitt av kalkplater (murkroner), som oftest 6 stykker. Mot åpningen heller platene innover så kalkhuset får form av en avskåret kjegle, — en vulkan — (fig. 2). Åpningen er dekket av 4 lokkplater som er bevegelig i forhold til hverandre, og til kalkhuset forøvrig. Ved hjelp av kraftige muskler kan dyret åpne og lukke lokkene. Bunnen på huset er som oftest forkalket og blir sittende igjen etter at veggene er fjernet. Den forkalkede bunnsplaten bidrar til å feste huset godt til underlaget. De bløte deler av krepsen finner en inne i «boligen». Her ligger den på ryggen med det sterkt omdannede hodeparti festet til to av lokkplatene; så dyret lever sitt liv bokstavelig talt stående på hodet. Øyne har dyret ikke bruk for, det lever jo sitt liv bundet til en plass og trenger derfor ikke øyne for å orientere seg i «terrenget», f. eks. for å søke etter føde. Det er føden som må komme til krepsen og ikke omvendt. Spesielle åndedretsorganer har den heller ikke. Den puster gjennom en tynn hud som omgir kroppen og innsiden av murkronen. Man kan riktignok finne et par follede vedheng fra hver side

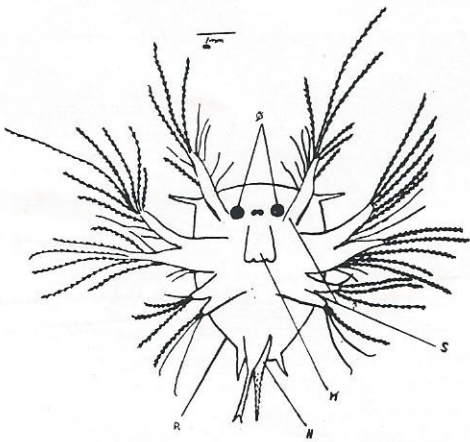


Fig. 3. Larve sett fra buksiden (skjematisk).
H halehorn, M munn, R ryggskjold, S svømmeben, Ø øyne.

av krepsen, men om disse bare står i åndedrettets tjeneste, er mer enn tvilsomt. Fordøyelseskanalen er uhyre enkel med et munnparti, et fordøyende parti og en endetarm. Ruren trenger jo ikke som andre småkreps bena til å gå eller svømme med. De har derfor fått en annen funksjon. Bena blir brukt til å fange inn føde og til å skaffe sirkulasjon i åndingsvannet. Dyret har 6 par ben som alle er kløftet i to grener og forsynt med fine hår. Bena blir faktisk brukt som et fangnett; de utallige, fine hårene holder tilbake mikroorganismene når ruren sveper bena som en trål gjennom vannet. Benbevegelsen foregår helt rytmisk; lokkplatene åpnes, bena føres opp og gjennom vannet som en lukket hånd (for å minske motstanden), derpå spres bena (hånden åpnes), føres tilbake mot åpningen for tilslutt å trekkes inn mot munnpartiet.

Pussig nok blir føden ved bevegelsene på en eller annen måte ballet sammen til klumper som så porsjonsvis forsvinner inn i munnen. Det er et meget vakket syn å se hundrevis av rur foreta disse karakteristiske ernærings- og åndedretsbevegelsene. Folkevittigheten har da også døpt dyra for «vinkende engler».

I motsetning til de fleste krepsdyr er ruren tvekjønnet, skjønt befruktningen er en kryssbefruktning. Den foregår ikke utenom dyret, men i selve kappehulen. Ruren lever sammen i kolonier, men avstanden til nærmeste nabo kan være relativt stor. Dette hindrer imidlertid ikke en kryssbefruktning, for dyra er utstyrt med et uhyre elastisk kopulasjonsorgan. Selv små rur, 6—12 mm brede, formår under befruktningen å strekke sitt 2 mm lange befruktningssredskap til det 10-dobbelte og vel så det. Isolerte individer forblir etter det man vet jomfruer og sveiner. Den vanlige skipsruren i våre farvann gyter 1000—2000 egg i slenget og ofte flere ganger i løpet av sommeren.

Når eggene er modne klekkes de ut og svermer som frittsvømmende larver eller nauplier (fig. 3) som de gjerne blir kalt. I sommerhalvåret er disse larvene et av de mest karakteristiske dyr i kystplanktonet hos oss. Det kan være så mange av dem at sjøen ser

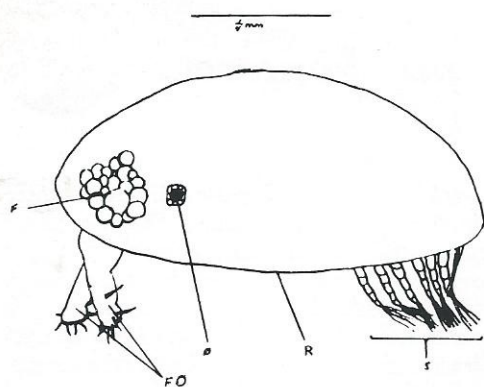


Fig. 4. Cyprislarve sett fra siden (skjematisk).

F fettkuler, FO fastheftelsesorganer, R ene halvpart av det toskallede «skjell», S svømmeben, Ø øyne.

rødfarget ut. Rødfargen skyldes larvenes øyne som er sterkt røde. Larvene svømmer og driver omkring med strømmingene i sjøen. Matlysten er upåklagelig og med jevne mellomrom kaster de hammen og blir større. Tilslutt er de ca. 3/4 mm lange. Etter 6 hudskifter forvandles larvene til en form helt ulik de foregående (fig. 4). Larven ser ut som et toskallet hengslet «skjell». 6 par ben har den også fått i motsetning til nauplienes 3 par. Dette larvestadiet — cyprisstadiet — er meget interessant. Cyprisen tar nemlig ikke næring til seg, tiden går utelukkende med til å finne et egnet underlag for fastheftelse. I akvarier har man iaktatt at cyprisen spaserer omkring og føler seg fram på underlaget. Underlagets beskaffenhet, lys og tyngdekraft er de viktigste fysiske faktorene som cyprisen tar mål av ved valget av tomt. Strømretningen og hastigheten på vannet betyr også meget for valget. Vel, cyprisen finner en egnet plass, sier farvel til sitt vagabonderende liv og begynner å skille ut et egghvitholdig sekret fra hodet. Sekretet limer cyprisen fast til underlaget, samtidig som cyprisen litt etter litt forvandles og antar den voksnes form i miniatyr. De unge rur kan sitte temmelig tett inn på hverandre, opp til 35 individer pr. cm². Av disse 35 vil bare noen få nå kjønnsmoden alder. Årsaken er at konkurransen om føden blir for stor. Allerede etter 4—5 uker vil de heldige ha vokst opp

til store, forplantningsdyktige individer til stor ergrelse for alle båteiere.

For å komme tilbake til beskyttelse mot begroning. Den vanlige metode er som kjent å bruke giftholdige malinger. Giften er som oftest kopper og/eller kvikksølvforbindelser. Disse har vist seg meget effektive mot en rekke begroingsorganismer, men ruren skaffer oss fremdeles meget bryderi på grunn av dens store toleranse for koppergifter. Det er selvfølgelig intet i veien for å dosere malingene med et tilstrekkelig stort innhold av kopper eller kvikksølv, men slike «supermalinger» vil bli kostbare for konsumentene. Man har derfor i de senere år forsøkt å finne frem til nye gifter, mer effektive og billigere enn de nåværende. For å hindre begroning av rur kan det komme på tale å bruke gifter som virker spesielt på dem. Kanskje gifter i retning av insektisidene. D. D. T. har vist seg lovende, men iblandet maling viser den seg dessverre lite effektiv.

Man har riktignok kommet langt når det gjelder å hindre begroning med giftige malinger, men fremdeles byr problemet på en rekke uløste kjemiske, biologiske, fysikalske og malingstekniske oppgaver, så et bunnstoff som kan påføres under de ugunstigste værforhold og som hindrer rust og begroning for flere år, er ennå bare en ønskedrøm. Ikke desto mindre utfoldes det verden over idag innenfor de tekniske vitenskaper og industrien de mest energiske bestrebelser for å øke mulighetene for en mer effektiv bekjempelse av begroning. Vi må se i øynene at utenlandske forskningsinstitusjoner i vesentlig grad arbeider innenfor rammen av sine egne lands interesser. Dette innebærer en potensiell fare for at vår flåte kan bli handicappet i konkurransen på fraktmarkedet hvis vi ikke forskningsmessig holder oss på høyde med utlandet. For vel et år siden iverksatte Skips-teknisk forskningsinstitutt et inngående systematisk begroingsstudium av såvel teoretisk som praktisk natur. Undersøkelsene er både kompliserte og langsiktige, men vi håper at resultatene vi etterhvert kommer frem til vil få praktiske konsekvenser til gagn for landets skipsnæring.

Forandringer på kontoret.

Den 18. februar satte vi i kraft en ny organisasjonsplan for kontoret og den medførte en del forandringer både innen administrasjonen, inspeksjonsavdelingen og regnskapsavdelingen. Årsaken til omorganiseringen var dels at direktør Georg Tellefsen's arbeidsområde måtte overtas av andre etter at han trakk seg tilbake, og dels at det var behov for en ajourføring etter de mange år som var gått siden vi innførte vår tidligere ordning.

På motstående side viser vi en skjematisk fremstilling av hovedtrekkene i den nye organisasjonsplan og vi gir derfor bare noen få utfyllende kommentarer.

Administrasjonen

Adm. direktør Haaken Chr. Mathiesen er som tidligere den ansvarlige leder av rederiet, assistert av kontorsjef Per Sundby. Avdelingen er nå blitt forsterket med sekretær Bjørn R. Halvorsen som tidligere var i inspeksjonsavdelingen og det kvinnelige innslag besørger av frk. Gudbjørg Askvig.

Administrasjonens arbeide består i å fastlegge retningslinjene for selskapets drift, overvåke det daglige arbeid og treffe bestemmelser i saker som ikke er av rutinemessig natur. Dessuten har administrasjonen spesielle oppgaver som f. eks. befraktning av båtene, kjøp og salg av tonnssje med tilhørende finansieringsopplegg, valutaspørsmål, osv. og den må følge med i hva som hender rundt omkring og som kan ha betydning for selskapets drift.

Inspeksjonsavdelingen

ledes nå av sjefsinspektør Arthur Olsen, sekundert av avdelingssjef Arne Kr. Røysem. Det påligger denne avdelingen å ta vare på den daglige drift av båtene, sørge for at forbindelsen med dem holdes, at vedlikeholdet er i orden og at de nødvendige mannskaper skaffes frem, at nybygninger får det nødvendige ettersyn. Det er et allsidig arbeids-

område og meget å passe på. Inspektørene Andreas Larsen og Haakon Thune arbeider henholdsvis med reparasjoner og nybygninger og hjelper hverandre så langt det er nødvendig. Lloyd Granlund steller med mannskaper og det samme gjelder Erik Hornfeldt som også er vårt private reisebyrå. Frøken Vivi Åkerman sørger for avdelingens skriftlige samkvem med omverdenen.

Innkjøps- og «claims»-avdelingen

bestyres av avdelingssjef Arne Kr. Røysem. I nødvendig utstrekning assisteres han av de øvrige innen inspeksjonsavdelingen.

Regnskapsavdelingen

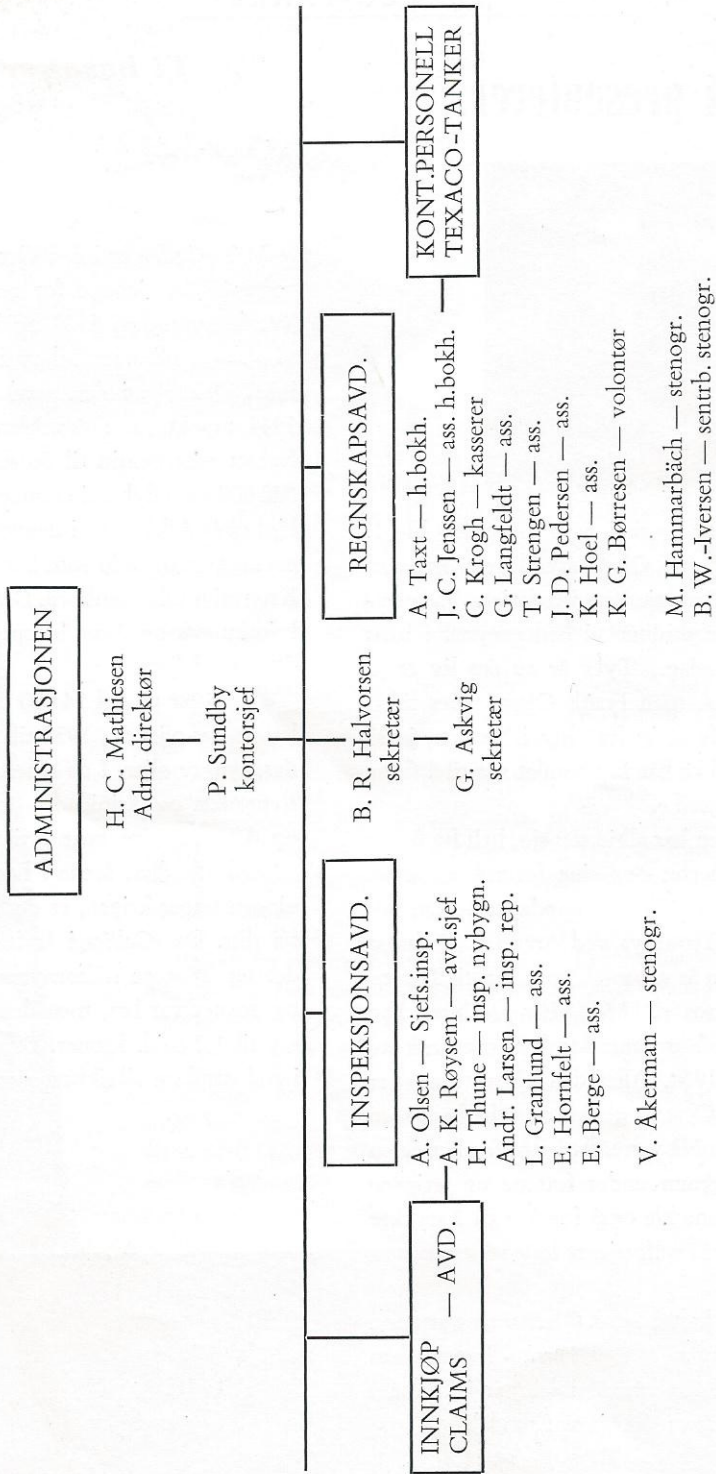
har som tidligere Alfred Taxt som sjef og Jens Chr. Jenssen som nestkommanderende. Gerhard Langfeldt behandler regnskapene fra båtene og Thorleif Strengen tar seg av de inntekter og utgifter som skriver seg fra båtens anløp rundt omkring i verden. Conrad Krogh er kasserer og Jan Diesch-Pedersen er spesialist i assurance-oppgjør med Skuld og Gard. Knut Hoel hjelper til hvor det trengs og fru Margot Hammarbäck besørger maskinskrivningen. Frøken Bjørg Widding Iversen formidler våre telefonsamtaler og dessuten holder hun orden i vårt arkiv og skriver på maskin.

En regnskapsavdeling er i dag er viktig ledd i organisasjonen. Å registrere alle inntekter og utgifter er bare en liten del av oppgaven. Alle utgifter skal nøye analyseres, det skal utarbeides statistikker og oppgaver over de forskjelligste forhold og firmaets løpende forpliktelser og rettigheter skal håndheves.

Ass. hovedbokholder Jens Chr. Jenssen sørger også for vårt kontorhold, hvilket inkluderer kontorpersonalet og vedlikeholdet av kontorene og det utstyret vi har. Som kjent er han også redaktør av «Texaco-Tanker».

THE TEXAS COMPANY (NORWAY) A/S

ORGANISASJON



Vi presenterer:



Under vårt besøk i M/T «America» ble 1. styrmann Frank Olsen overlevert firmaets merke for 20 års tjeneste i rederiet. På ovenstående bilde skimter vi hederstegnet i hans venstre jakkeslag. Tyve år av ens liv er jo litt av en tid, men Frank Olsen synes tiden har gått forferdelig fort her i Texaco, ja så fort at han ikke har fått somlet seg til å finne en livsledsagerske.

Frank Olsen har alltid sett sjø, helt fra første gang han sperret opp sine forundrede øyne den 23. august 1915 og oppdaget at han befant seg på Tromøya ved Arendal. I januar 1936, tyve-en år gammel, kom han til Texaco som lettmatros på M/T «Europe» hvor han avanserte til båtsmann før han mønstret av lille julaften 1938. Allerede i februar året etter fikk «Nueva Granda» gleden av å ha ham som 3. styrmann. Nå varte det lenge før han igjen kjente fast grunn under føttene og stripene på jakkeermene ble også forøket til 3 stykker før han fikk sin velfortjente ferie på sommeren 1946.

I de senere år har Frank Olsen vært styrmann på «Europe», «Gallia» og «America» hvorfra han avmønstret i Sandefjord i februar i år for å prise sommeren i sitt kjære Arendal.

Vi besøker

M/T „Gallia“

M/T «Gallia» er i dag vårt eldste skip og kan se tilbake mere 17 års tjeneste for rederiet. Den ble levert fra I Werft sommeren 1939 og kom altså til i en tid da de vise seg å bli stort behov for tanktonnasje. Og «Gallia» ikke. Den ble, i den norske regjerings organ i London 1944 utpekt som: «Tankfartens Verdensmester», da de fraktet mer bensin til Storbritannia enn noen annen b. 330 000 tonn flybensin samt en mengde fly ble betrodd på kjøp over Atlanteren i denne farlige perioden. «Gallia» er eneste av våre skip som har hatt æren av å ha Kong Ha Kronprins Olav ombord. Dette skjedde i forbindelse med krigsinnsats og 3 av båtens offiserer fikk ved denne anledningen Olavsmedaljen

«Gallia» er på vel 14 000 tonn d.w. og har gått med lettere gassoljer fra 1939 til 1947 og senere med såkalt d.d. dvs. tyngre oljer. I de senere år har farten vesentlig gått til Venezuela og Trinidad — en tur som bare tar ca. 20 dager og det er derfor blitt 2 til 3 slike reiser pr. uke.

Med alle disse årene i bensinfarten og med den store ulykken under krigen, er det ikke noe rart at skottene begynte å bli slitt. Da «Gallia» i år foretok den såkalte 16-årsklassen det seg at store stålfornyelser var nødvendig i tankene og dekket var bra, men den totale reparasjonsomkostning seg til 1,2 mill. kroner. Etter denne overhaling er «Gallia» i god stand og vil sikkert gjøre god nytte for seg i årene framover.

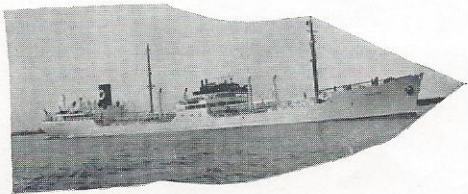


, mens hun ligger i Sandefjord.

på nær-
Deutsche
t skulle
sviktet
i mai
hadde
t. Over
«Gallia»'s
også det
kon og
«Gallia»'s
ledning

nsin og
rry last,
mellom
mer —

påkjen-
rner å
en viste
Huden
beløp
igjen
mover.



Øverst i masta har vi kapt. Lars Lyng. Det er første båt Lyng har som fast skipper, men han har vikariert som fører av «North America». Han er født i 1917 og er altså bare ungdommen. Til oss kom han i januar 1940 som matros på «Skandinavia» og har senere vært en trofast sjel. Han har nå en stund holdt seg hjemme i Kragerø hvor han har etterlatt seg kone og barn i sjømannshustruens vante ensomhet.

De tre staute styrmenn. Fra venstre: 1. styrmann Markus Gjersøe, som har vært hos oss fra 1942 — 2. styrmann Andreas Thoresen, som kom til Texaco i 1951, han er nå 1. styrmann på M/T «America» — og 3. styrmann P. Stranden, ny hos oss.

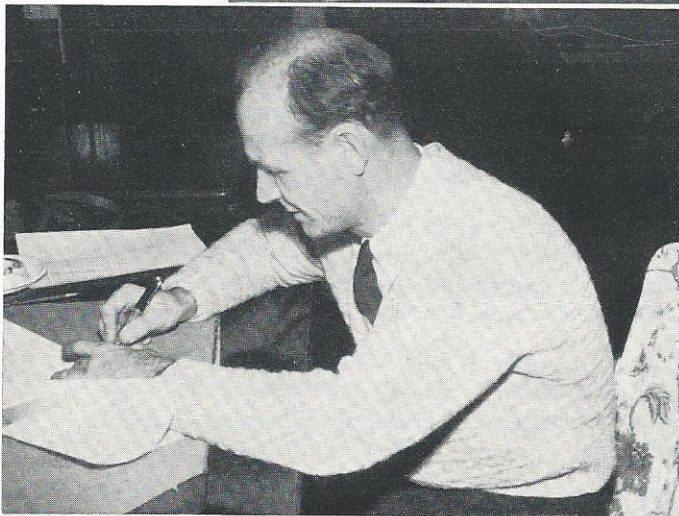
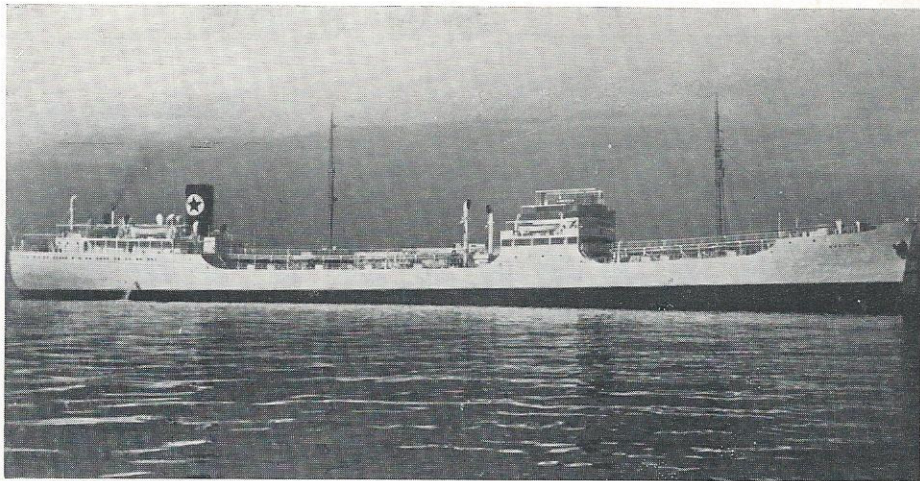
Tre maskinister. Fra venstre: 3. mask. W. Blankert, hollandsk statsborger med norsk kone, ansatt i Texaco siden 1947. S. mask. K. Jenssen som nå er avmønstret og 4. mask. Åge Nordby fra Tromsø som har vært her siden 1951.

Nederst fra venstre. Stuert Johan Olsen. Dernest maskinsjef Telnes med familie. Den lille tassen som befinner seg på det stolte pappafang er fornøyd over å se sin far for første gang. Maskinsjef Telnes mønstret på «America» i 1954 og kom litt senere samme år til «Gallia».

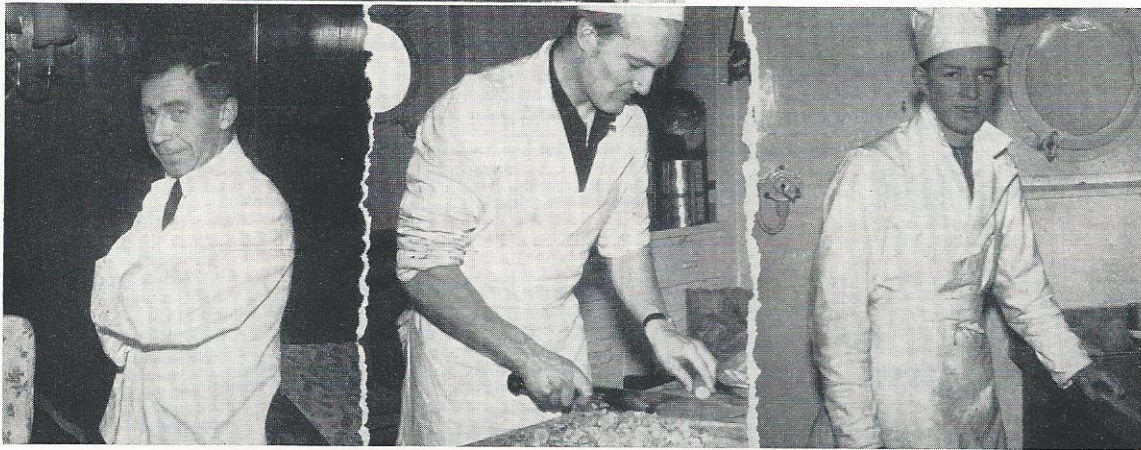
Så følger båtsmann Salvesen, og derpå styrmann Gjersøe i mer hyggelige omgivelser. Fru Gjersøe var glad for å få mannen sin hjem igjen. Helt til høyre får vi et lite inntrykk av hvordan det ser ut ombord under en reparasjon.



Ved
Framnæs Mek.
lå også
M/t „America”.



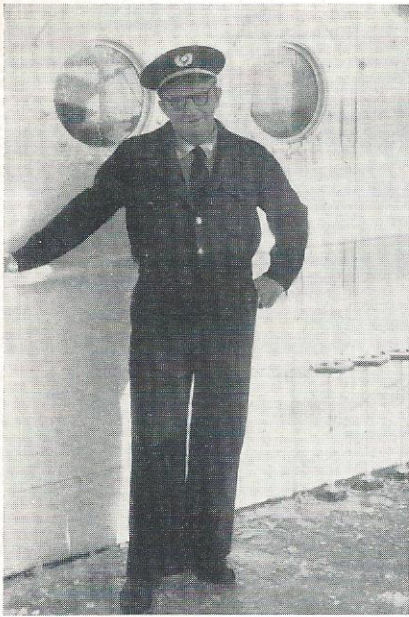
Kapt. J. L. Schlanbusch ved sitt skrivebord. Han begynte i vårt rederi mens enda alle hårene var på plass. Dette var i 1936 og vår gamle gode «Europe» hadde den tvilsomme fornøyelsen av å ha han som dekksgutt. Etter hvert har Schlanbusch vokst — såvel i stilling som gjennom sitt hår, men har enda ikke oppnådd den sosiale posisjon hvorved man får titelen ektemann. Skulle det være noen av våre lesere som finner denne opplysningen av interesse kan vi fortelle at han nå finnes i Arendal — formodentlig pussende båt — for sommerens strandhugg.



Stuert A. Aarland

1. kokk Per Bertelsen

2. kokk H. Elven



↑ 2. mask. G. Schlipper og 4. mask. H. Soro
← maskinsjef Sander Nilsen



Fra venstre
2. styr. Berge
P. Hansen
pumpemann
B. Siglen
båtsmann
F. Andersen
matros
K. Dragsnes



Til venstre
Salongutten
Til høyre
Telegrafistene
J. Kjenstadbakk
og E. Larsen



I naturkreftenes vold.

Reisebrev fra Kyrre Wenseth
M/T «North America».

Tirsdag den 13. desember begynte som en av de vanlige arbeidsdagene her ombord. Dagmennene tørnet som vanlig til klokken 7 for å ta til med sin daglige dont. — På dekk og maskinsiden hadde en alt begynt med julesjauen. Flittige hender svang pensler og vaskefiller i lugarer og oppholdsrum. — Her som heime skal alt være skinnende rent og pent til høytiden.

Men ut på dagen ble dette arbeidet stoppet. Maling og pensler ble brakt forut i malingskapet, og vaskepøsene ryddet bort. En helt annen traveltet spredde seg over skipet. Telegrafisten hadde fanget opp en uværmelding. — En tyfon var under oppseiling og beveget seg raskt henimot vår kurs. Dekksfolkene skalket dører og ventiler, og alt løst gods ble surret og stemplet forsvarlig. «Gnisten» mottok stadig meldinger om tyfonens styrke og kurs, som straks gikk videre til bestikken hvor skipperen og vakthavende styrmann sto bøyd over draftet og gjorde sine hurtige beregninger. — I håp om at vi skulle gå klar uværet ble kursen stadig lagt om. Men dengang ei. I kveldingen begynte vinden å øke. Snart fløyttet den i riggen med lange uhyggelige plystretoner i moll og dur.

— Tunge og grågrønne veltet bølgene seg fram i tunge kast. Alt i et ble den mørke tropekvelden revet opp av kraftige lyn, som lyste opp alt som om det var midt på lyse dagen. Helt uanfektet av stormens velde sitter en del av guttene samlet i messa til kveldens kaffepassiar. — Duften der inne er tung og røykfyllt, men humøret er på topp. — Uværsets uhygge har enda ikke nådd hit inn. En kan knapt nok høre vindens hyling gjennom de skalkede ventilene. — Det prates og vitses. Latteren runger slik at en av frivaktene stikker hodet inn døren, sur og grinet, for å bruke kjeft på den som er mest høylydt. Men ansikt til ansikt med «mengden» blir det ikke til stort mere enn et olmt blick og en tur inn i pantryet etter en kopp kaffe og en brødblings.

Trekkspillet som har fått hvile en times tid under bordet, kommer nå fram, og snart klinger «Fjellbruden» ut i det røykfylte messerummet. Som så mange ganger før, er det som om denne melodien setter meg i en egen sinnstemning og fører meg langt bort fra M/T «North America». I slike stunder er det heimlengselen griper tak i en og liksom prøver å knuge opp alt innvendig, mens tankene blir båret av musikken de tusener av mil heim. Den grønmalte messedørken stiger opp foran øynene mine, løser seg opp, og åpner for sekken med de mange vel bevarte minnene fra en begivenhetsrik sommer. — Sommeren da jeg møtte henne som nå står i gullforgyllt ramme på kommoden i lugaren nede. Glasset bærer preg av lengselens stunder i form av mange fingeravtrykk fra mine skitne maskinhender. — Men et brak og den singlende lyden av glass som ble knust, brakte meg snart tilbake til virkeligheten igjen.

Trettheten begynte nå så smått å melde seg, så jeg tørnet inn for å få noen timers søvn før jeg igjen skulle ned på vakt. Men nede i lugaren ble jeg lenge liggende våken og lytte til de mange underlige lydene som bestandig oppstår ombord i et skip i storm. Det knirker og knaker over alt. Bildene på skottet reiser fram og tilbake som klokkependler. Et sted der utenfor står en dør og slår. Hver gang den slår i, lyder smellet som et børsekudd i den tomme gangen. — Folkene har gått til ro. — Om litt innhentet søvnen også meg for en stund. Men lenge varte den ikke. Etter et par timer ble jeg vekket av en stor sjø som dundret opp i mot ventilen min. Hele skuta skalv og småhoppet som om den var begravet i vannmassene, og ikke klarte å riste seg fri. — Dette var den første virkelig store bølgen som hadde slått innover oss. Med bulder og brak, tordnet den inn på mellombroen, hvor den knuste den ene livbeltekassen til pinneved, for så å fortsette videre imot forkanten, hvor den frådende vannmassen bruste opp og knuste alle vinduene. — Båtsmannen som oppholdt seg i nærheten da bølgen kom, arbeidet med vannet langt oppover livet mens han prøvde å berge innholdet av kassen, og stumpene som var igjen av den.

I tre samfulle dager raste tyfonen rundt oss. Havet sto i et kok, og sjørøkket slo alt i et over skuta som over alt ble belagt av et tynt saltlag som imidlertid hurtig ble skylt vekk igjen av de kraftige regnskurene som rett som det var pisket mot skottene.

Den siste stormdagen, fredag den 16. desember opprant for oss som var på vakt nede i maskinrummet, som små lysegrå flekker oppe i skylightet's ventil. — Her nede var alt tørt og godt, bortsett fra vannet på fyrdørken som surklet fram og tilbake i takt med skutas bevegelser. Vannet her skrev seg ifra en sjø som tidligere på vekten fant på å ta seg en tur ned luftrøret for å hilse på oss som hadde det så lunt og godt. Vekten den morgenen gikk fort unna. Før jeg riktig visste ordet av det var klokken 0630, så jeg måtte begi meg opp de oljeglatte lederne for å purre ut. I det samme jeg åpnet døren til den første lugaren, lød der et dommedagsbrak oppe fra messa, hvor messegutten var i ferd med å dekke på til morgenkaffen. Det var en av ventilene der oppe som hadde sprunget. Sjøen veltet inn og feiet bordet rent for kopper og kar. I et nu strømmet vannet ut gjennom den åpne døren mot nedgangen til lugarene, og fossen ned trappen. Hele gangen framover fylles nå av vannmassen som braset bortover i høyde med dørstokkene. — Forskremte ansikter tittet ut av dørene, men forsvant snart da vannet strømmet over dørstokkene og kjølte av de hårete leggene som enda var varme etter en lang natts hvil i de varme køyene. Jeg trengte visst ikke å purre ut resten av fokene så det ut for, så jeg sprang opp i messa for å gi en hånd. Snart kom det også flere til. Støvbrett og tomme hermetikkbokser skrapet imot messedørken, og pøs etter pøs ble fylt og tømt i toalettene. Det innslåtte ventilglasset ble i all hast erstattet med et stykke presenning som ble strukket, og underrammen skrudd hardt til. — En stund etter var de fleste i ferd med å sette til livs den forsinkede morgenkaffen.

Litt over sju varslet maskintelegrafens stopp. Sjøen hadde igjen med voldsom kraft veltet innover poopen. Døren fra dekket til byssa ble revet av festene og trykket inn. 2. kokken

og noen av matrosene som akkurat da befant seg i byssa, fant det rådeligst å ta beina på nakken. Men «Rasmuss» var nok ikke fornøyd med den farten de satte opp. Med et krafttak tok han like godt den store potet-skrellemaskinen og slengte etter dem ut døren.

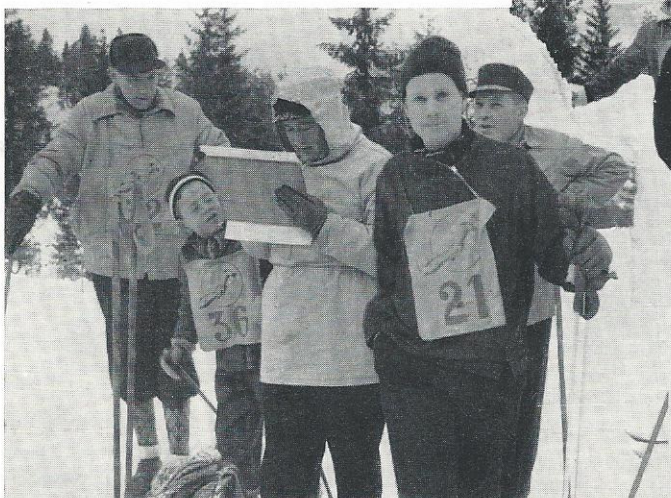
— Gang på gang slo sjøen inn over akterdekket. Ventilen til kokkens lugar ble også smadret. Som ved et under ble ikke kokken skadet da ventilen føyk inn i overarmen hans, mens han holdt på å kle på seg der inne. Hele jernskottet var trykket inn i en bue så tak og paneling hadde løsnet på innsiden.

Nede i provianten jobbet dekk- og maskinfolk side om side med å berge melsekker o. l. fra sjøvannet som seilte i en stadig strøm ned luftkanalene fra dekket. Oversmurt med klissen deig fra sprukne melsekker vaklet de fra hylle til hylle med tunge bærer. Den dagen var det ingen som tenkte på spisepausene. Men «Stormsuppen» som stuerten på en eller annen merkelig måte klarte å få i stand til middag forsvant så og si sporløst ned i de mange sultne magene til guttene som nå kunne ta seg en velfortjent hvil.

For vinden løyet stadig. Om ettermiddagen kunne vi for første gang på tre døgn gå ut på dekket uten å være redd for at en sjøplutselig skulle velte inn og feie en med i sitt kraftige favntak. Det var et jævlig syn som møtte oss på poopen. Av flaggstangen sto der nå bare en stump igjen. Ribbene til solseilene var knekket over som fyrstikker og jernstøttene sto og spriket opp i luften som avbrukne siv i vinden. Rekkverket var klemt innover, og et par av de tre solide jernfestene som bommen hvilte på, var revet løs fra dekket. Oppe på båtdekket hadde også Rasmus herjet stygt. Hele soldekket var blitt løftet opp og slengt ned på et luftrør som nå så ut som belgen på et trekkspill. Bølgene gikk enda høye utenfor, da vi igjen startet opp. Men nå var det ikke noen overhengende fare. For halv fart begynte vi igjen på den avbrutte reisen til San Pedro, hvor raffineriene ventet på vår dyrebare last.

I le side skar den buete ryggfinnen til en stor grå hai seg gjennom bølgene. Denne gangen var den blitt lurt for sitt bytte.

SPORT TIL LANDS.....



Noen av skirennets deltagere:
Dommer Granlund omgitt av nysgjerrige tilskuere.
De kvinnelige deltagere og Arendalsrepresentanten
Diesch Pedersen klar på toppen.



Ja, her tenker vi på De IX Texacomiske Vinterleker som også i år fant sted i The Pocket Valley (Lommedalen) lørdag 4. februar.

Etter Norges beskjedne medaljehøst i Cortina var humøret en tid på null, og vi hadde nesten innstilt oss på at nå var det ugjenkallelig slutt på vår storhetstid som skiløper-nasjon. Men her tok vi heldigvis skammelig feil. Det vi fikk se av stor skiidrett av Texacontoristene i årets renn ga oss atter håp, og vi ser nå lysere på situasjonen enn på lenge.

Storslålåmløypa, som var satt i prima stand, ble kjørt 2 ganger, og innsats og spenning manglet det ikke på. Det sies at favorittene vant, men det morsomme var at nivået ellers har jevnet seg slik ut at ingenting var avgjort før Sørlandsrepresentanten Langfeldt som sistemann for over mål og besatte en overraskende 4. plass i den hårde konkurransen i racerklassen. Det faktum at også denne del av landet kommer såpass høyt opp, tyder jo på stor bredde.

Ettersom årene er gått, er det enkelte som er blitt noe handicapet p. g. a. tiltagende

vekt og for å gi disse en fair chance til å «komme opp» på premielisten, ble resultatet av slålåmrennet slått sammen med resultatet av et noe bedageligere humoristisk langrenn. Dette foregikk på den måte at deltagerne gikk en oppmerket løype 2 ganger, og det var om å gjøre å gå de 2 omganger på mest mulig lik tid. Farten kunne deltagerne således bestemme selv, og i rennet var det også innlagt en erindringsoppgave, aktualitetsspørsmål i form av avisutklipp samt livlinekast.

Vi lot resultatet i slålåmrennet telle dobbelt og plass-poengresultatene for de beste i årets Texacokombinerte renn ble da:

Damer:	Slålåm	Langrenn	Sum
Vivi Åkerman ..	2	3	5
G. Askvig	4	2	6
B. W. Iversen ..	6	1	7

Herrer — Racerklassen

A. Kr. Røysem ..	2	3	5
Erik Hornfelt....	4	5	9
Per Sundby	10	1	11
G. Langfeldt	8	6	14
E. Berge.....	6	9	15

Herrer — over 40 år

C. Krogh	2	2	4
Alfred Taxt	4	1	5

..... OG TIL VANNS

I mellomtiden foreligger også sluttresultatene for Handelsflåtens idrettskonkurranser i 1956, og det viser seg at fri-idretten har hatt en voldsom ekspansjon i året som gikk. Således deltok hele 1679 norske sjømenn i den nordiske friidrettslandskamp som ble vunnet av Norge foran Sverige og Finland.

Også i den nordiske fotballserie ble det norsk seier ved M/S «Tasco», men da både nevnte friidrettskonkurranser og fotballen er avhengig av baner, har det ikke vært mulig for Texaco-båtene å hevde seg her da disse vesentlig anløper havner som ikke gir de rette muligheter. Resultatlistene av disse konkurranser gir derfor et skjevt bilde av idrettsaktiviteten ombord hos oss.

I våre favorittøvelser høyde og lengde uten tilløp, svømmeknappkonkurransen og idrettsmerkekonkurransen er vi imidlertid stadig med, og i år som ifjor var «America» den klart beste av våre, selv om ikke resultatene ble fullt så gode som sist. Det ble imidlertid en fin 2. premie i idrettsmerkekonkurransen med hele 11 merker, og ellers ble «America» nr. 5 i svømmeknappkonkurransen og oppnådde 7. og 8. plassene i henholdsvis høyde og lengde uten tilløp.

Vi gratulerer idrettslaget, enkelttagere og ledere ombord i «America» med denne fine innsats, men det kunne sannelig være morro om en eller gjerne flere av våre andre båter tok opp konkurransen med dere. «South America» har enkelte gode resultater, men det er nok bredden det skorter på.

På grunn av den sterke konkurransen er det ikke lett å nå toppen idag, hverken i sjømannsidrett eller ellers, men det er da morro å være med, og sunt er det også, så vi anbefaler samtlige lag å gå inn for en eller flere av ovennevnte øvelser i årets konkurranser. Dere andre vil vel heller ikke finne dere i at «America» skal være den beste av våre båter år etter år?

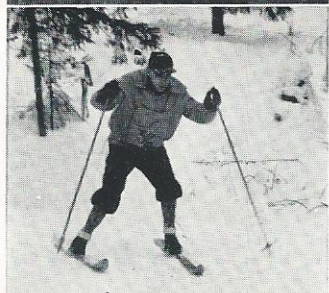
Årsaken til at det går opp og ned med idretten og velferdsarbeidet ombord i en båt, ligger nok i at det mangler en ildsjel som går i spissen og får de andre med. En slik kar finnes det sikkert ombord i din båt! Kanskje nettopp du skulle prøve å få liv i guttene? Du får sikkert hjelp av mange hvis du begynner.

Hermed ønsker vi samtlige Texaco-idrettslag og velferdsklubber lykke til med arbeidet i 1956.

De tre første
A. K. Røysem



Conrad Krogh



Vivi Åkerman



Noen bilder fra Texaco festen 1956



Fra middagen



Våre vikinger (Diesch Pedersen og L. Granlund) var igjen på besøk.



Sølvkruset som dir. Tellefsen fikk fra Skipsoffiserene.

JULEKRYSSORD

Kryssordoppgaven i vårt julenummer fikk såvel mannlige som kvinnelige hjerneceller til å tre i funksjon. Konkurransen om den oppsatte skorsteinsmodell ble omfattet med stor interesse og vi fikk en pen haug med løsninger.

Den lille fallgruben som kaptein Jespersen (oppgavens far) hadde lagt i nr. 58 vannrett og loddrett oppfylte helt sin hensikt, og mange gikk her loddrett i vannet. Den berømte danske komponisten bærer navnet Carl Nielsen — og bevisstløshet skrives på gresk — Coma. De fleste hadde her K — isteden for C. Bagatellmessig? vil kanskje mange si, — men bagatellene er tross alt viktige.

Til tross for vårt relativt nære slektskap med Island, bekreftet vår kryssord at kjennskap til islandske navn er svært fjernt. Nr. 53 loddrett ble besvart med de utroligste navn og kun noen få hadde det riktige Eirikur.

Blant de riktige løsningene ble båtsmann Leif Melum, *M/T «Brasil»*, trukket ut som seierherre, og hans skorsteinsmodell vil bli overlevert ved en passende anledning.

Vi takker alle for innsatsen og gratulerer premievinneren.



Dir. Tellefsen mottar gaven fra skipsosffiserene av Kapt. Olsen



Fra kontorpersonalet overrekker A. K. Røysem en krystallvase med blomster til dir. Tellefsen.

1	B	2	R	3	A	4	S	5	I	6	L	7	E	8	U	9	R	10	O	11	P	12	E
13	R	14	A	15	B	16	A	17	N	18	L	19	A	20	R	21	M	22		23		24	V
25	I	26	T	27	A	28	L	29	I	30	A	31		32	G	33	A	34	L	35	L	36	I
37	T	38	E	39		40	R	41	S	42		43	O	44	K	45	I	46	P				
47	A	48		49	N	50	E	51	A	52		53	K	54	U	55		56	S	57	A	58	G
59	N	60	U	61		62	S	63	K	64	A	65	R	66	P	67		68	O	69		70	R
71	N	72	U	73	E	74	V	75	A	76	A	77	N	78	D	79	A	80	L	81	U	82	C
83	I	84		85	V	86	I	87		88	D	89		90	R	91	O	92	T	93		94	E
95	A	96		97	A	98		99	A	100		101	A	102		103		104		105		106	H
107	O	108		109	G	110		111	P	112		113		114	P	115		116		117		118	A
119	S	120		121	R	122		123	U	124		125		126	S	127		128		129		130	A
131	O	132		133	L	134		135	A	136		137		138	E	139		140		141		142	M
143	L	144		145	E	146		147	N	148		149		150	K	151		152		153		154	I
155	I	156		157	A	158		159		160		161		162	U	163		164		165		166	R
167	T	168		169	A	170		171		172		173		174	A	175		176		177		178	T
179	A	180		181	A	182		183		184		185		186	I	187		188		189		190	O
191	I	192		193	L	194		195		196		197		198	D	199		200		201		202	R
203	R	204		205	E	206		207		208		209		210	N	211		212		213		214	A
215	E	216		217		218		219		220		221		222		223		224		225		226	C

Båtenes posisjoner

- M/T «*America*» gikk fra Aruba 4/1 og losset i London 21.—24/1. Lå deretter ved Framnæs mek. Værksted i Sandefjord i tiden 27/1—26/2 for periodisk dokking og reparasjon. Lastet 19/3 i Puerto la Cruz og 21/3 på Trinidad for Brazil.
- M/T «*Brasil*» har fortsatt i farten mellom Vest India og Brazil, men hadde i februar en avstikker over til Vest Afrika til Accra og Lagos etter lasting i Puerto la Cruz. Losser nå i Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande og Ceara etter lasting i Puerto la Cruz 4.—5/3 og Trinidad 6.—7/3.
- M/T «*Britannia*» fikk nok en tur til Bahrain hvor skipet lastet 12.—13/1 denne gang for London. Derfra ble kursen satt tilbake til Vest India med lasting på Curacao og Trinidad for Bahia, Rio de Janeiro, Recife og Para. Neste tur går fra Caribbean ca. 25/4 til Europa etterfølgende dokking i Hamburg.
- M/T «*Gallia*» fikk en lang og grundig overhaling ved Framnæs mek. Værksted i Sandefjord og gikk derfra den 9/3 for Covenas for å laste for Santos.
- M/T «*North America*» går rundturer i Stillehavsfart med jordolje fra Sumatra til California og raffinerte produkter tilbake til Japan. Deretter går den i ballast til Sumtra osv. Den 17/3 kom «*North America*» til Wilmington i California for lossing.
- M/T «*Nueva Andalucia*». Det har blitt vesentlig Vest India og Brazil fart for dette skip, men nå er det ute på en avstikker til havnene Point Noir og Ango Ango på Afrikas vestkyst etter lasting på Trinidad 1/3. Neste tur går fra Port Arthur og Puerto la Cruz til kjente havner i Brazil.
- M/T «*Nueva Granada*». Etter Englandsturen har det vært vanlig Vest India/Syd-Amerika-fart flere turer. Skipet lastet på Curacao 22/3 og i Puerto la Cruz 24/3 for Rio de Janeiro og Paranagua. Neste tur går så fra Puerto la Cruz ca. 24/4 for Vest Afrika.
- M/T «*Skandinavia*». Etter de stadige Vest India/Vest Afrika turene har skipet hatt en tur til Cuba og en tur på Syd-Amerika. Lastet imidlertid i Puerto la Cruz 14/3 og Trinidad 16/3 for Accra og Lagos. Neste tur blir fra Vest India ca. 18/4 til Europa med påfølgende dokking.
- M/T «*South America*». Fra Hamburg 8/12 gikk turen til Sidon og videre til Portland, deretter har skipet seilt i fart som tidligere mellom Venezuela og Philadelphia. Sist lastet skipet i Mamonal 7.—9/3 og skal losse i Donges, Frankrike. Dernest lastes i Sidon ca. 4/4 for Portland.