



texaco tanker



Nr. 4 – Julen 1957

4. årgang



Da dette er det siste nummer av Texaco Tanker 1957 og jeg på denne måten lettest kan nå dere alle, vil jeg benytte anledningen til å takke for samarbeidet i året som ebber ut og ønske hver især en God Jul.

Vi har dessverre hatt 2 dødsfall ombord i båtene våre i 1957. I januar døde 1. kokk Idar Angell-Olsen på «South America», og nå like før bladet skal trykkes, har vi fått det triste budskap at maskinsjef Sigfred Olaissen på «Skandinavia» er gått bort. Deres bortgang betyr ikke bare et stort tap for familiene — de vil også bli savnet blant arbeidskameratene ombord og av oss andre i Texaco som kjente dem.

Vi har heller ikke i år hatt noen alvorlige arbeidsulykker ombord. Dette må vi ta som tegn på at alle går helhjertet inn for å gjøre sin arbeidsplass så sikker som mulig. Jeg vil be alle gjøre det de kan for å øke sikkerheten slik at vi står best mulig rustet til å unngå ulykker.

Som det vil være kjent, har det heller ikke i år vært så lett å skaffe folk til de forskjellige stillingene ombord. Særlig var vanskelighetene store i sommer. Dette medførte at vi måtte be enkelte avbryte sin ferie og gå ut igjen før det egentlig var meningen. Jeg vil gjerne få takke for den velvilje som vi ble møtt med i disse tilfellene. Det er ikke hyggelig for oss å be noen avbryte ferien før tiden, men jeg håper dere forstår at vi har våre vanskeligheter på dette område. At vi likevel noen ganger har måttet la båtene gå med en mann eller to for kort, er jo noe dere kjenner til.

Når dette skrives, er vi inne i en periode hvor mange tankbåter går til opplagsbøyene. Vi husker alle de triste årene etter 1930 med store opplag og stor arbeidsledighet. Vi får være optimister og tro at dette ikke vil gjenta seg. For vårt vedkommende skulle det ikke være noen overhengende fare, da alle båtene våre er sluttet på langsiktige certepartier for ennu noen år fremover. Det er umulig å spå noe om fremtiden, men vi ser lyst på den og har kontrahert 2 nye båter for levering i 1959 og 1960.

La meg til slutt uttrykke håpet om at 1958 må bli et fredelig og godt år for oss alle.

Stanken Chr Mathisen



Jul i sjømannskirken



Av pastor Arthur Thorbjørnsen.

I nedre bydel av Brooklyn ligger New York sjømannskirke. Omringet av et hagegjærde med hekk på innsiden ligger den der på hjørnet av First Place og Clinton Street, hvor et automatisk trafikkllys med sine røde og grønne blink dirigerer strømmen av biler på vei mot «downtown Brooklyn», hvor de berømte broer med et eneste stort spenn forbinder Brooklyn med Manhattan, — New Yorks hjerte. Sjømannskirken er en stor, brun sannstenskirk med tårn og buede vinduer og dører i romansk stil. Majestetisk, men på samme tid så enkel og beskjeden ligger den der, — katedralen blant de norske sjømannskirkene i Sambandsstatene.

Idag vaier flaggene utenfor kirken. Det korsmerkede norske i rødt, hvitt og blått og The Star Spangled Banner i de samme farger, smelter i vinden. Luften er klar, og himmelen høy og blå. Det er høytidsstemning i luften, — en stemning som bare en juledags morgen kan fylle sinn og tanker med.

Vi er på vei til juledagsgudstjeneste i sjømannskirken. Og vi er i godt følge, sammen med norske sjømenn som skal til gudstjeneste i den kirken som med stolthet bærer deres navn.

Kommet fram til inngangsdøren oppdager vi at her gjelder det å være tidlig ute. Gudstjenesten begynner kl. 11. Men allerede en halv time før er den store kirken med sine 900 sitteplasser fylt til trengsel. Tallet på tilstedeværende stiger til 12—1300. Hundrevis kommer ikke inn og må gå hjem igjen, — skuffet. Folk står i alle ganger og kroker. De som er kommet inn, tar til takke med hva som kan bys dem av sitteplasser. Trappene opp til kor og prekestol blir hurtig okkupert, og knefallet rundt alterringen blir tatt i bruk. Jo, idag kan man sannelig med rette tale om fullt hus!

Oppe i koret står et veldig juletre. Kirkens vaktmester som har satt det opp og pyntet det, kan forsikre at det måler sine 10 meter. Den tradisjonelle stjerne i toppen er erstattet med et stort lysende kors. Og midt på treet,

omgitt av glitter og kulerader, stråler et stort anker laget av små hvite elektriske pærer. Man kan ikke la være å legge merke til disse to gamle kristne symboler, korset og ankeret. Sterkere enn ord taler de til en om det som i en sum er julens gave: Frelse og håp. — —

Gudstjenesten i sjømannskirken er begynt. Orgelet bruser festlig under det høye kirkehvelv. En festglad menighet har falt inn i salmen sammen med dem hjemme i Norge, og fra kirkens alter lyder det gamle, men evig nye julens evangelium: «Se, jeg forkynner eder en stor glede: Eder er idag en Frelser født!»

Juledag i sjømannskirken! Man er ikke lenger alene i fremmed land. Avstander forsvinner og grenser viskes ut. Man er sammen med sine kjære der hjemme, i Fredsfyrstens salige rike. Sorgen er borte. Lyset har seiret. En frelser er født. Det er solhverv i hjerter og solrenning over alle land og hav. Det er høylys dag efter natten, — den lange og mørke. Juledag!

— — —

Men stemningen skifter fort. Det er ikke langt fra det glade smil til en stille tåre hos en sjømann som feirer julen ute, — langt borte fra hjem og fedreland. Dypt på hver hjertebunn finnes en fredet plett hvor minnene om hjem og kjære har til huse. Og det er når tankene beveger seg inn på disse hellige enemerker, at klumpen kommer i halsen og øyekroken blir våt. Man drar igjen på langreis, og ferden går over de store hav til hjemmet og landet hvor nordlyset flammer over en stjernesådd himmel; — landet som en sjømann aldri kan glemme og som lokker og drar og tenner lengselens og savnets sviende smerte i ensomme nattevakter.

— — —

Juledagsgudstjenesten i sjømannskirken er forbi. En sjømann håndhilser med presten ved utgangsdøren og ønskes god jul og velkommen igjen. På veien tilbake til båten går han og tenker på det som sjømannspresten talte

NYBYGNING *ved Eriksbergs mek. verksted*

Vi har siden sist undertegnet kontrakt med Eriksbergs Mek. Verkstads A/B, Göteborg, for levering av et 19.400 dwt. tankskip i siste kvartal 1959. Dermed har vi økt vår bestand av nybygningskontrakter til to, idet vi som tidligere meddelt, har en 19.000 tonner i kontrakt ved Blythswood Shipbuilding Co. Ltd. i Glasgow for levering i slutten av 1960. Eriksberg vil sikkert være kjent for de fleste. Navnet sees ofte i våre aviser i forbindelse med mange sjøsettinger og leveringer til norske redere.

Eriksbergs Mek. Verkstad er et stort og meget moderne verksted som bygger alle slags skip, som stykkgodsbåter, kjøleskip, tankskip og marinefartøy. Verftet har 5 beddinger hvor det kan bygges skip på opptil 34.000 dwt., men er i full gang med en ny dokk hvor man skal kunne bygge skip på opptil 100.000 dwt.

Vår nybygning blir verkstedets byggenummer 524, og var opprinnelig kontrahert av et annet norsk rederi, men vi overtok kontrakten. Båten var planlagt med all overbygning akterut, men etter nærmere overveielse fant vi det imidlertid mer hensiktsmessig i den fart skipet skal gå, å beholde midtskipshuset, og skipet blir i alt vesentlig lik M/T «Europe» i linjene.

Lastetankene blir inndelt i 10 sentertanker og 20 sidetanker, 6 av tankene blir spesialinnredet for føring av smøreolje. Det blir 2 pumperom med 3 damppumper akter og 2 damppumper forut. Den totale pumpekapasitet blir ca. 2.300 tonn vann pr. time. Hovedmaskineriet blir en 7-sylindret Eriksberg B & W dieselmotor med supercharge som blir laget på Eriksberg på lisens. Fremdriftsmaskineriet vil utvikle ialt 8.750 bremsehestekrefter som skal gi skipet en fart av 15¾ knop på prøveturen med full last.

Hjelpemaskineriet skal bestå av femsylinderede dieselmotorer også med supercharge på 280 KW hver. I tillegg blir det en turbin-generator som skal drives med damp fra en spanner kjele. Denne kjele varmes av exhaustgassen fra hovedmotoren etter at den har passert supercharge turbinene. Denne turbin-generatoren erstatter den vanlig dampmaskindrevne generator.

Prisen på denne nybygning reguleres etter glideskala-prinsippet; d.v.s. at den stiger med høyere lønninger og materialpriser eller reduseres hvis lønninger og priser skulle synke. Hva den endelige pris vil bli, kan vi derfor ikke si idag.

om: Den store glede. — Det er jo nettopp den gleden han lengter etter og ønsker å eie.

Og lenge efterat han har krøpet tilkøys den kvelden og lyset i den lille lugaren er slukket, synger ennu dette verset som han var med og sang ved juledagsgudstjenesten i sjømannskirken:

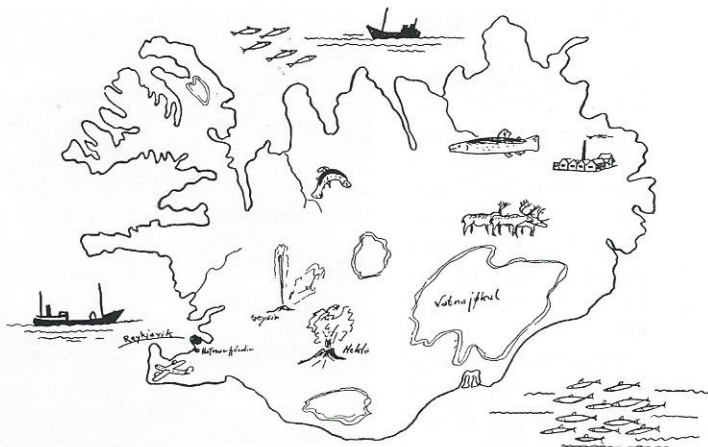
O Jesus, du barnlill,
Deg lenges jeg så til!
Kom, trøst meg allesinne,
Tred inn om her er smått,
La meg deg se å finne,
Å da har jeg det godt!
Drag meg efter deg!



Fremmede havner artikkel VIII.

*Vi besøker***ISLAND**

av ass. dir. PER SUNDBY



Som en avveksling fra farten i det lunkne tropevann, har et par av båtene våre tatt seg en kald avrivning i Nordishavet de siste årene ved å avlegge besøk på Island. «Brasil» har vært der fire ganger, og sist var «Europe» der i juni. Disse spredte besøk er tilstrekkelig grunn for oss til å skrive litt om Island. Det er et interessant land, og det er bare synd at plassen ikke gir rom for mer enn noen spredte iakttagelser som «Texaco Tanker»s utsendte medarbeider har gjort på Island.

«Texaco Tanker»s lesere var flinke på skolen og fulgte godt med i geografitimen så det er unødvendig å repetere slike ting som at Island er en vulkansk øy hvor enkelte av vulkanene fremdeles er i live, og at de fleste islendinger bor i kryststrøkene fordi innlandets fjell, daler og flyer vesentlig består av lite fruktbar størket lavamasse. Det karrige jordsmonn sammen med tidligere generasjoners rovhugst, har gjort Island nesten trebart, men islendingene av idag går hardt inn for å gjenreise skogen. Heller ikke er det nødvendig å minne om at det bor 160 000 mennesker på Island, hvorav over tredjeparten i Reykjavik og omegn.

Island ligger ikke så langt nord som vi har lett for å forestille oss, og klimaet er atskillig vennligere enn navnet gir uttrykk for. Det er såvidt Islands nordligste punkt berører polarsirkelen som hos oss går et godt stykke syd for Bodø, og Reykjavik ligger ikke lenger nord enn Steinkjer. Island nyter som vi, godt av tilskuddsvarmen fra Golfstrømmen, og klimaet

langs syd- og vestkysten ligner meget på vårt vestlandsklima med milde vintre og relativt kjølige somre med en god del regn. På nordkysten er det mer «innlandsklima» med kaldere vinter og varmere sommer.

På grunn av den korte sommer og mange steder karrige jordsmonn, er jordbruket på Island forholdsvis begrenset. Kornet blir ikke modent og islendingene konsentrerer seg derfor om husdyrhold, vesentlig sauer, samt dyrking av poteter og grønnsaker. Fra egne drivhus, oppvarmet av de varme kildene, leveres druer og andre sydfrukter.

Det var nordmannen Ingolv Arnarson som fikk æren av å bli erklært som Islands første innvandrер eller «landnåmsmann» omkring år 870. Han hadde vært litt brå av seg hjemme i Norge og kom i skade for å ta livet av en av sine uvenner. Selv om han mente det skjedde i selvforsvar, fant han det klokest å dra av landet, og med gudenes hjelp fant han veien til Island hvor han til sist slo seg ned der hvor Reykjavik ligger nå. Senere fikk Ingolv følge av mange andre «landnåmsmenn», og deres etterkommere har bygget opp Island til en moderne stat med alle dens kjennemerker som sosiale goder og høye skatter, tarifforhandlinger og streiker, byregulering, inflasjon og avholdspolitikk. Det eneste Island mangler er jernbaner og trikker med tilhørende underskudd. Men, islendingene greier seg minst like bra med busser og særlig fly, som spiller en stor rolle både i innen- og utenrikstrafikken.

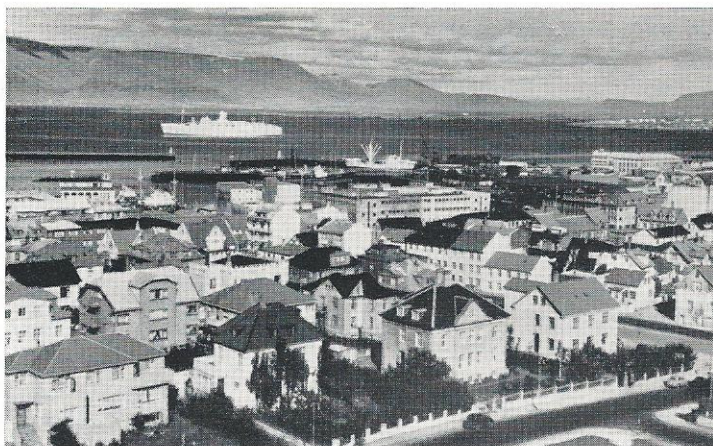
Island kan rose seg av å ha Europas eldste demokrati. Allerede i år 930 ble Altinget samlet første gang på Tingvellir, som ligger en times biltur inn i landet fra Reykjavik. Tingvellir var Altingets møtested helt til det ble flyttet til Reykjavik.

Hovedstaden Reykjavik er verdt et kapittel for seg og kan ta opp konkurransen om skjønnhetsprisen med Europas byer. Husene

er gjennomgående store og flotte, vegger og tak er malt i friske sterke farger, og gatene er brede og gode, tildels med dobbelte kjørebane og gressplen i midten. Islendingene er flinke arkitekter. Det finnes ikke en skorsten i hele Reykjavik, og alt er rent og velstelt selvom husmødrene klager fra tid til annen over støvet fra lavamarkene. Det er et syn å se Reykjavik en klar solskinnsdag med alle byens kraftige farger mot det blå havet og de snedekte fjellene.

Reykjavik gir inntrykk av velstand, men butikkvinduene forteller tydelig at det er dårlig forretning for en nordmann å handle der. Etter den offisielle kurs må vi betale 44 norske øre for en islansk krone som imidlertid neppe har en kjøpekraft som overstiger 25 norske øre. Dette kan illustreres med at en 25 øres sjokolade som koster 1 krone i Norge, koster 4 kroner på Island. Et brød koster 5 kroner og en liter melk ca. 3,50 islandske kroner. En teaterbillett på en beskjeden plass i det flotte nasjonalteateret i Reykjavik – kalt Djodleikshusid – koster 65 islandske kroner. Andre priser står i forhold til dette, og det hele skyldes at Island har hatt og fremdeles lider under en ondartet inflasjon med kappløp mellom priser og lønninger.

De varme kildene er en av Islands turistattraksjoner. Det finnes mange av disse kildene; noen er utnyttet mens andre bobler til ingen

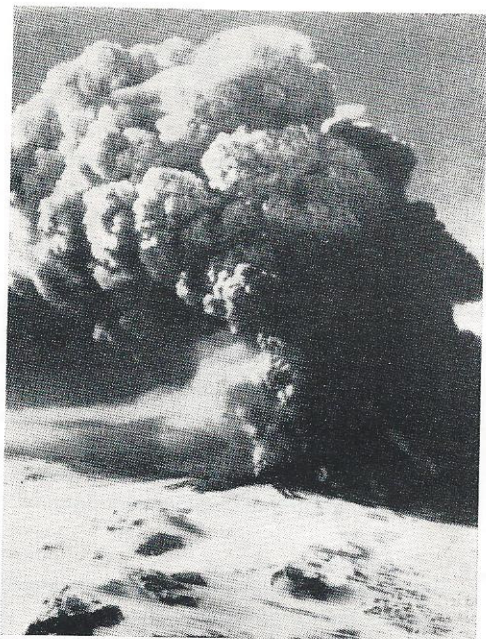


Utsikt over havnen i Reykjavik.

nytte. De varme kildene må være bekræftelse på «helvedes-teorien», og det kan ikke være tvil om at varmen som stiger opp fra jordens indre, skyldes våre forfedres fyrbøttertjeneste hos underverdenens herre. Dampen fra kildene lukter til og med ganske sterkt av svovel. Islendingene tar med glede imot denne varmende håndsrekning fra forfedrene og utnytter den til oppvarming av vann, hus og gartnerier. Det er billig og enkelt, og derfor kan islendingene dyrke sine druer selv.

Islendingene er en liten nasjon, men holder desto mer på sin egenart og sine tradisjoner. Språket er vel nærmest en form for modernisert gammelnorsk som vi til nød kan lese, men som er helt uforståelig når det tales. Islendingene har en spesiell frykt for fremmedord og selv ord som vi ikke tenker på som fremmede, er lite velsett i det islandske vokabular. Telefon heter f. eks. «simi» og kontor «skriftstova». I tillegg til morsmålet taler de fleste islendinger «skandinavisk» som mest ligner dansk med norsk uttale, og dessuten er kjennskap til engelsk utbredt.

Islendingene sier alltid «du» til hverandre og tiltaler hverandre ved fornavn. De mener at fornavnet er ditt egentlige navn, mens etternavnet bare skal fortelle hvem du er sønn eller datter av. Følgelig slutter nesten alle etternavn på ...son eller ...dottir. Dette følges så konsekvent at selv telefonkatalogen er ordnet etter



Hekla — kald og stille i over 100 år — våknet plutselig i 1947 og ble en av verdens mest berømte vulkaner.

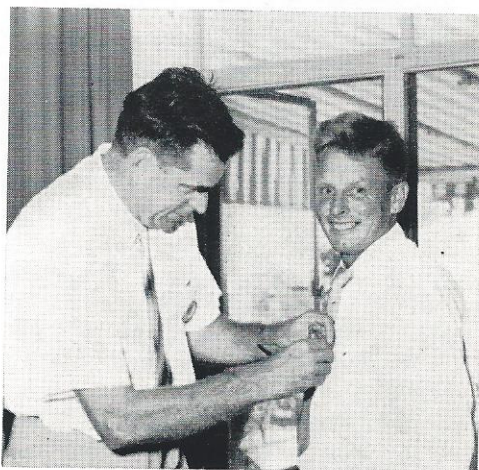
fornavn. En kvinne skifter heller ikke etternavn når hun gifter seg, derfor kan godt Olaf Jønsen være gift med Helga Andersdottir, men de må ha vigselattesten med for å få dobbeltrom på hotel i utlandet.

Islendingene benekter ikke at de for en stor del er etterkommere av utvandrede normenn og skandinaver forøvrig og vel også av folk fra de britiske øyer, men en islending av idag skal ha seg frabedt å bli betegnet som annet en islending. Etter å ha brutt unionen med Danmark så sent som i 1944, er det bare naturlig at islendingene er mer nasjonalbevisste enn vi kanskje er. De legger ikke skjul på sin stolthet over at de har vært flinkere til å holde fast ved sin nasjonale egenart når det gjelder språk og skikker, enn de fleste andre nasjoner. Og dersom vi ikke visste det før, så vet vi nå, at Leiv Erikson som oppdaget Amerika, var islending og ikke normann. Det står statue av ham i Reykjavik for den som vil bli overbevist.

20-års „service-pin” til forhen- værende texaco-skipper

Under en lunsj som ble holdt av TAPLINE i Sidon den 21. august 1957, ble Mooring Master Captain Per Jespersen, forhenværende skipsfører i The Texas Company (Norway) A/S, tildelt «service pin» for 20 års tjeneste i TAPLINE og «parent companies».

Per Jespersen begynte å seile for The Texas Company (Norway) A/S som matros ombord i gamle M/T «Brasil» den 5. juli 1937. Han var ombord i dette skip til krigen sluttet i 1945, og hadde da i mellomtiden avansert til 1. styrmann. I 1945 gikk han i land i New York, reiste hjem til Oslo og gikk på skipper-skolen i 1945/46. Han gikk ombord i gamle «Brasil» igjen sommeren 1946 på Kaldnes mek. Verksted og som fører tok han skipet ut derfra i august måned. Han førte fartøyet inntil våren 1951. Senere førte han gamle M/T «Nueva Granada», gamle M/T «Europe» og den nye M/T «Brasil» inntil juli måned 1956 da han tok imot stillingen som Mooring Master ved TAPLINE i Sidon. Han trives ypperlig i sin nye stilling og håper at helse og politiske forhold vil tillate ham å fortsette der i mange år fremover.



Kaptein Jespersen mottar sin 20 års «service-pin» av kaptein Brickhouse.

POSTEN *Kontakten mellom hjemme og ute.*

AV LOYD GRANLUND

Det er med berettiget stolthet at vi nordmenn konstaterer at landet fortsatt holder sin plass blant nasjonene i skipsfartseventyret, for et eventyr er det at et så lite lands uforferdede og djerve rederstand, siden slutten av forrige århundre, så klokt og fremsynt har gjort sine disposisjoner slik at Norges handelsflåte er nr. 4 i verden, og skipene hører med blant de mest moderne som idag pløyser de syv hav.

Men rederne hadde ikke fått utrettet stort med sine skip om det ikke hadde vært for mennesket i skipsfartseventyret, — sjømannen —, som alltid forblir tro mot sitt kall til yrket,

og ufortrødent fortsetter oppover gradene ombord inntil han når det mål han har satt seg, og er med og kaster heder over standen og Norges flagg. På grunn av sjømannsyrkets egenart er sjømannen alltid henvist til sin isolasjon og ensomhet i sitt eget lille samfunn, som et skip i stadig fart over verdenshavene er. Sjømannen savner et normalt familieliv og har liten anledning til å få del i samfunns- og kulturgoder. Den voksende fritid er for svært mange sjømenn litt av et problem for hva skal de fylle den med.

Imidlertid, kontakten med gamlelandet hol-



Den 29. oktober mottok vi det triste budskap at maskinsjef Sigfred Olaissen på M/T «Skandinavia» var død mens skipet lå i Rio de Janeiro. Maskinsjef Olaissen hadde vært i

land og gjort noen innkjøp og sto på kaia og ventet på båttillegget. Etter en halvtimes venting seg han sammen og da han sto nær kaikanten, falt han i vannet og gikk til bunns, uten å gi livstegn fra seg. Han kom ikke opp igjen — og da han etter en halv times tid ble funnet, kunne legen bare konstatere at han var død. Maskinsjef Olaissen var en dyktig svømmer, så det mest sannsynlige er at han er blitt rammet av slag.

Maskinsjef Olaissens bære er nå underveis til Bergen og han vil bli gravlagt på sitt hjemsted.

Sigfred Olaissen begynte hos oss i desember 1949 som 4. maskinist på «America» og har senere vært tilknyttet vårt rederi. I 1951 finner vi ham som 3. maskinist på M/T «Brasil» hvor han var til skipet ble solgt 10 måneder etter. Senere har han vært 3. maskinist på M/T «Skandinavia» og 2. maskinist på «Gallia» inntil han 1. juni 1956 ble maskinsjef på «Skandinavia».

Maskinsjef Olaissen var meget dyktig i sitt arbeid og hans vennesele natur gjorde ham godt likt av alle han kom i kontakt med. Han etterlater seg mange venner blant dem han i årenes løp seilte sammen med. Hans bortgang er et stort tap for hans arbeidskamerater ombord og for oss andre som kjente ham og hvilket tap det er for hans hustru og barn, kan vi vanskelig nok tenke oss.

Sigfred Olaissen var født 3. september 1922 og ble således ikke mer enn 35 år. Han var bosatt i Laksevåg pr. Bergen hvor han etterlater seg hustru og 3 barn.

Vi lyser fred over hans minne.

des, og posten hjemmefra er vel en av de største oppmuntringer for sjømennene. Den som ikke har opplevet stemningen ombord når skipet nærmer seg havn og posten ventes ombord, kan vel vanskelig tenke seg hvorledes spenningen da føles. Det er vel få som blir mottatt med større glede enn den som kommer med posten. Selv om enkelte skip ofte anløper havn, er det alltid en viss spenning om det kommer post. Noen får konvolutter med kjente skrifttrekk, andre få ren tilfeldig hilsen, og enkelte får intet, og skuffelsen er i siste tilfelle stor. En etter en forsvinner de andre i ro og mak for å nyte brevene, det blir stille ombord.

At denne kontakten med slekt og venner er en meget viktig faktor for trivselen ombord er vel de fleste enige i. Brevene leses mange ganger. Ikke så få skjebner avgjøres gjennom brevene. For de som har ansvaret for at posten til sjøfolkene kommer hurtigst frem, er det av stor betydning at avsenderen av posten er best mulig orientert. Vi skal derfor se litt nærmere på hvorledes samarbeidet mellom rederiet og de pårørende kan bli til gagn for alle.

Avsenderen må sette fullt navn på mottakeren, samt nøye angi skipets og rederiets, eventuelt agentenes navn og fullstendig adresse. Dette er en meget viktig regel som dessverre ikke alltid så nøye følges.

Til de skip som seiler i fast rute mellom bestemte havner er det som regel ingen problemer med posten. Verre er det med tank- og trampskipene som går i løsfart, eller for ordre til et eller annet tilfeldig anløpssted, disse skip må stadig has under observasjon. Stadig vekk forekommer det at disse skip får nye instruksjoner underveis. Er da allerede posten sendt til det opprinnelige bestemmelsessted, er det ikke så lett å få den omdirigert. Idag har vi riktignok flyet i postforsendelsens tjeneste og telegrafene er god å ha når nye forsendelsesadresser skal gis. Men er posten allerede underveis, må den først nå frem til bestemmelsesstedet før den på ny kan omadresseres. Likeledes er det vanskelig å beregne om et skip kan bli forsinket på en reise eller under opphold i havn slik at posten kunne ha rukket å

bli ettersendt. Videre forekommer det at ekspederingen av skipene går hurtigere enn beregnet, og da kommer kanskje endel post forsent og må ettersendes.

De som er hjemme, regner ut tiden brevet har brukt fra avsendelsesstedet og mener at svaret trenger like kort tid for å rekke skipet. Få tenker på at de selv har fast adresse, mens skipene går i stadig fart over havnene og oppholder seg i havnene kanskje bare noen timer av gangen, eller i høyden ett døgn eller to. Dette må imidlertid tas hensyn til når man regner ut hvor posten kan rekke skipene. Selv om brevposten nå bare sendes med fly er det likevel mange havner, for eksempel i Brasil, hvortil det ikke er flyforbindelse og hvor det følgelig ikke er mulig å sende post med fly til skipene.

Ikke alle som skriver til sjøfolk tenker på det som er nevnt ovenfor, ei heller vet alle når de skriver hvor skipet befinner seg eller hvor det skal hen. For å være sikker på at brevet kommer hurtig frem, bør man da benytte seg av Aeroogrammer, som fremsendes med fly over alt i verden uten tilleggsporto. Det må imidlertid ikke legges noe inne i Aeroogrammene da disse i så fall blir videresendt som alminnelig post. Mange sier at det blir korte brev med Aeroogram, men man kan jo heller skrive flere brev. Aeroogram behøver ikke veies eller ekspederes på postkontor, men kan legges i postkasser når det passer, da Aeroogrammer er påtrykt flypostfrimerke. Vanlig flypostbrev må som regel ekspederes på postkontor og må da veies og ved beregning av portoen må adressestedet vites.

Hvis alle som skriver regelmessig, nummererer brevene kan mottakeren straks se om noen er kommet bort. Derved kan han håpe at han får det senere, eller han kan gjøre avsenderen oppmerksom på forholdet. Det hender nok at både de hjemme og de ute går og venter på svar på siste brevet før de skriver noe nytt. Skulle så brevet være kommet bort, kan det bli lang ventetid. Av stor betydning er det også at i fall det er skrevet brev ombord mens skipet var i sjøen, så bør ikke disse brev postes før posten hjemmefra blir bragt ombord

Forts. s. 17.

LØST OG FAST

VED LOYD

Hvor befinner de forskjellige seg!

Båt	Kaptein	1. styrmann	2. styrmann	3. styrmann	Maskinsjef	2. maskinist	3. maskinist	4.
M/T «America»	L. Lyng	A. Kristensen	J. Paulsen	A. Pettersen	E. Wetlesen	N. B. Grøn	S. Langøy	A.
M/T «Brasil»	J. C. Christensen	Y. Konnestad	J. Kristiansen	R. Larsen	L. Sandal	O. Jørgensen	K. Dyrkorn	A.
M/T «Britannia»	W. Taxt	R. Jensen	B. Eide	* S. Myran	O. Telnes	J. Johannesen	F. Lund	A.
M/T «Europe»	O. Solhøi	R. Johansen	J. Westad	* K. Karlsen	B. Seines	A. Dalseng	S. Waaberg	B.
M/T «Gallia»	O. Andersen	L. Reistad	I. Bakke	O. Pyykönen	F. Jonassen	J. Johannesen	K. Rogne	A.
M/T «North America»	K. Hallén	M. Gjersøe	H. Nordtømme	S. Handegård	Bj. Henriksen	A. Bakken	S. Rossebø	P.
M/T «Nueva Andaluçia»	J. L. Schlanbusch	G. Knutsen	A. Berg	R. Wiik	A. Lorentzen	T. Tollefsen	A. Løwehr	F.
M/T «Nueva Granada»	W.K. Paulsen	F. Olsen	E. Halvorsen	F. Julsen	O. H. Kristiansen	G. Johnsen	O. Bruske-land	W.
M/T «Skandinavia»	P. M. Sørensen	T. Stensrud	H. Bjerkan	S. Einvik	H. Olsen	J. Sjørdal	K. Trydal	A.
M/T «South America»	H. Sukke	A. K. S. Lau	P. Brandal	* R. Horseng	E. Ellefsen	K. Nilsen	T. Strandeli	J.

* 2. styrmann jr.

På ferie eller på skoler

Kaptein Henning M. Waagsnes
 » Ragnar Pettersen
 Vikar-kaptein Ove Granlund
 » Paul Meier Olsen
 » Halvdan Helmersen
 1. styrmann Otto Brath
 » Bernt Grimstvedt
 » Sigmund Landa
 » Andreas Thoresen
 2. styrmann Nils Ølnes
 » Johan Isaksen
 » Arne Strand
 3. styrmann Viktor Söderholm
 Maskinsjef Hans I. B. Johnsen
 » Bjarne Taxt
 » Bård Chr. Utvik
 2. maskinist Alf K. Klausen
 » Einar Løvendal
 » Idvald Nærbøvik
 4. Maskinist Håkon Sørø
 » Åge Nordby
 » Kristian L. Olsen
 Pumpemann Henry Antonsen
 » Einar Larsen
 Stuert Olav H. Hansen
 » Erling Alstad
 » Johan Olsen
 » Alf Midtflå
 » Jens Johansen
 1. kokk Arild Sørensen

M/T «AMERICA»

fikk endelig løsrevet seg fra kaipelene i Hamburg den 9. oktober, nå med kaptein Lars Lyng på broen. Han var ferdig med sin ferie nede i Lyngør og ønsket seg ut på «Blåmyra» igjen. Kaptein Ove Granlund hadde vært ute over 1½ år og fikk seg nå en velfortjent ferie sammen med familien her i Oslo. 1. styrmann Andreas Thoresen ønsket også ferie og 2. styrmann Arne Strand skulle hjem å bygge hus til familien. Som ny 1. og 2. styrmann, kom Arne Kristensen og Johan Paulsen som tidligere hadde seilt sammen på M/T «Nueva Granada» er par års tid, dengang begge to en grad lavere. Nå hadde de vært hjemme i Sandefjord og Namsos på ferie, men sjøen kalte — og ut igjen. Som 3. styrmann kom Atle Pettersen helt fra Vesterålen. Telegrafisten Roar Olsen er fra Moss, og at fotballaget der nede ikke nådde opp i finalen i år, kom muligens av at lagets centerhalf reiste ut som telegrafist/sekr. Skipet dro over til Vest Indien hvor det laster i Santiago og på Trinidad for England igjen.

FRA SKIPENE

GRANLUND

Maskinist	Maskinass.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmerm.	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
Wiggen		R. Olsen	O. Winther	E. Tømmer- nes	J. Geoffroy	O. Bostad	E. Almkvist	B. Krognes
Kilaas		E. Juvkam	L. Melum	K. Sagdal	L. Johansen	R. Moan	J. Waage	J. Stavnesli
Pettersen	O. Larsen	J. Amund- sen	O. Kalvik	J. Kristian- sen	R. Petter- sen	H. Haugen	B. Kittelsen	H. Lossius
Amundsen		E. Eian	G. Fjellseth	A. Eriksen	S. Hansen	S. Ogenes	K. Grøttan	G. Hagen
Ørmholt		O. Lervik	F. Andersen	H. Lien	A. Strøm- nes		S. Hansen	O. Winckler
Hübertz	R. Linge	D. Eliassen	O. Olsen	R. Røberg	S. Vitzinzeff	T. Opdahl	S. Borch- grevink	A. Vansvik
Stolpestad		S. Strømsem	L. Rosø	L. Eklund	H. Grøtting	K. Hansen	A. Sandvik	A. Koteng
Strand	E. Olsen	A. B. Gjør- ven	P. Vagle	L. N. Niko- laisen	O. Hauge	E. Aandal	K. Vikse	T. Tuft
Dromnes		B. Rønning	S. Strømskag	B. Brandal	E. H. Samu- elsen	M. Bang- field	A. Venes	R. Linne- mann
Eggesbø	T. Sæter	A. Hauglid	P. Arntsberg	L. Aune	E. Skålvik	K. Paulsen	P. Fredriksen	W. Flønes

Der tenker vi på å være «julenisse» for skipets besetning.

M/T «BRASIL»

er endelig på reise hjemover til verkstedsopp- hold i Malmø. Men først må skipet anløpe tankanleggene i Hvalfjordur og Hafnarfjordur nær Reykjavik for å losse den lasten skipet tok inn på Aruba. Dette blir skipets tredje anløp av «sagaøya» langt der ute i vest. Av rederiets øvrige skip, er det bare M/T «Europe» som har losset i ovennevnte havner. I Malmø er alt klart for å gi skipet grundig overhaling, og da er det nok mange av besetningen som sikkert vil mønstre av for en god-og velfortjent ferie.

M/T «BRITANNIA»

kom til Hamburg den 13. oktober og roet seg der i 21 dager etter dysten med Nord Atlante- rens naturkrefter. Noen ro ombord ble det naturlig nok ikke med verkstedsfolk overalt og skifting av offiserer og mannskap. Flere av be- setningen hadde over 2 års tjenste og ønsket seg naturlig nok en tur hjem til sine. Som

vanlig bragte Fred. Olsen's charterfly den nye besetning ned til Hamburg om morgenen og returnerte samme kveld med de som var mønstret av.

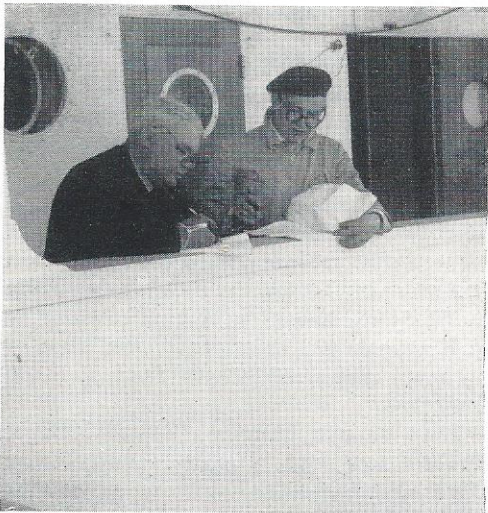
2. styrmann J. Isachsen som hadde 3½ års sammenhengende tjeneste i rederiet, ferierer i Harstad. Skipets 3. styrmann B. Eide ble for- fremmet og ny 3. styrmann var ikke å oppdrive. Som så mange andre norske skip for tiden, seiler derfor også M/T «Britannia» med to 2. styrmenn, idet Sverre Myran er mønstret 2. styrmann jr. Telegrafist J. Kunst reiste hjem til «tulipanenes land», og i hans sted kom J. Amundsen. Tømmermann O. Jonassen hadde to års tjenste ombord og fikk nå avløsning av J. Kristiansen som hadde feriert noen måneder i Horten etter avmønstringen fra M/T «North America».

Blant de nye matrosene finner vi Birger Paulsen som også tidligere var ombord i M/T «North America» og ønsket seg ut igjen etter feriebesøket hjemme på Vikna. Maskin- sjef Bjarne Taxt ønsket å feire julen hjemme i år og fikk avløsning av O. Telnes som var

ferdig med ferien etter tjenestetiden ombord i M/T «Gallia». Maskinsjef Taxt ble imidlertid med skipet på reisen til Sidon for å sjekke opp at «kverna» fungerer som den skal etter overhalingen i Hamburg.

2. maskinist Ingebrigtsen som er gift i Montreal, gikk iland der for å feriere sammen med familien, og den nye 2. maskinisten Johs. Johannessen stod på kaia og ventet i Hamburg. Han er en tidligere bekjent av oss med lang tjenestetid i rederiet. Han hadde nå vært hjemme i Vikeland på ferie og hadde benyttet ferien godt, idet han hadde giftet seg. 3. maskinist J. Langerud og 4. maskinist A. Gjølstad hadde henholdsvis 2½ og 1½ års tjenestetid ombord og ønsket å komme hjem. I deres sted kom F. Lund fra Tønsberg og A. Pettersen fra Trondheim.

Skipet har seilt foruten maskinassistent en tid, men nå ble O. Larsen forhyrt i denne stillingen. Han kjenner vi også fra før med forstid ombord i M/T «North America». Pumpemann E. Larsen reiste nå hjem til Bergen med det håp at han kunne få feriere i eget hus derborte. Han ble avløst av Reidar Pettersen som tidligere hadde samme jobben ombord i M/T «Nueva Andalucia».



Våre to inspektører Andr. Larsen og Haakon Thune sjekker opp at verkstedet har gjort det som gjerast skulle og at det er vel gjort.

Blant smørerne finner vi G. Storm fra Sør Audnedal, tidligere ombord i M/T «Nueva Granada» og M/T «Europe». Stuert A. Midtfl. hadde også 2 års tjenste ombord, og lengselen til Trondheim var blitt stor, at han måtte reise hjem. Han ble avløst av B. Kittelsen som var hjemme på ferie etter tjeneste ombord i M/T «North America». Det ble i grunnen mange «Nord-Amerikanere» ombord i «Britannia». Skipet la ut på reise til Sidon for å laste for Portland.

Kommandoen er igjen overtatt av kaptein W. Taxt som overtok førerstillingen under verkstedoppholdet, så det kaptein H. M. Waagness tar en kortere ferie hjemme i Arendal.

M/T «EUROPE»

har vi lite å berette om denne gang. Det var jo stor rapportasje derfra i siste nummer og selvom det denne gang ikke er noe særlig å berette, så får vi håpe at ingen nyheter er gode nyheter. Skipet har hatt flere turer over til Vest Afrika med en avstikker opp til Montreal med last fra Aruba. Ved skipets tilbakekomst til Vest Indien ble 2. maskinist Harry Olsen som hadde maskinsjefsattest, overført til M/T «Skandinavia» som ny maskinsjef der ombord etter den triste hendelse med maskinsjef S. Olaissen. Som ny 2. maskinist til M/T «Europe» forhyrte vi Arnulf Dalseng som reiste til Venezuela hvor Harry Olsen går iland og venter et par dager på M/T «Skandinavia».

M/T «GALLIA»

har etter avgang fra Sandefjord ikke hatt fullt så ensformige reiser som før, idet skipet ikke bare har hatt sine vanlige turer opp til Manaus, men også hatt enkelte turer til Santiago, Cuba og Philadelphia. Lasteplassen er som regel den samme, nemlig Puerto la Cruz, så oljen derfra blir fraktet til svært forskjellige steder. Nå er skipet igjen med last i Manaus og skal deretter bringe et par oljelaster fra Las Piedras til Santiago, Cuba. Besetningen ombord er omtrent den samme, så det skulle ikke være mer å fortelle fra «Gallia» denne gangen.

M/T «NORTH AMERICA»

losset i Willington 21.-23. oktober etter vel

40 døgns reise fra Ras Tanura. Wilmington er jo en del av havnen til Los Angeles og i en annen del av denne store havnen, San Pedro, losset samtidig M/T «*South America*». Dette er sikkert første gang «nord»- og «sydamerika» er så nær hverandre uten å ha sentralamerika mellom seg.

Etter endt lossing seilte begge skip så å si ifølge til Vest Indien, men storebror ble nok underveis litt distansert av sin mindre bror slik at skipene passerte Panama-kanalen med ca. et døgns forskjell. «*North America*» fortsatte til Texaco's oversjøiske «homeport» Trinidad for å laste for Las Palmas på Canariøene. Det er sjelden vi har anløp der, så det ville være interessant om bladet fikk noen ord derfra.

Fra Las Palmas gikk så ferden videre til verksted, denne gang i Palermo på Sicilia. Dette arrangementet er nok ikke det som blir satt mest pris på ombord, og det gjør ikke vi her på kontoret heller. Men siden det var så vanskelig med frakter til Europa og skipet etter verkstedoppholdet skal laste i Sidon eller Ras Tanura, er det jo utvilsomt mest praktisk med denne ordningen. Skipet beregnes å passere Gibraltar ca. 21. november og har da på de 3 månedene siden det sist passerte samme sted, foretatt hel jordomseiling.

I Palermo ser det kun ut for å bli noen få av- og påmønstringer, da skipet fikk mange nye folk i England i august.

M/T «NUEVA ANDALUCIA»

frakter stadig dyrebar smøreolje i store kvanta i noen av skipets lastetanker fra Port Arthur til brasilianske havner. På reisen nedover blir det som regel restlasting av bensinprodukter enten i Puerto la Cruz eller Trinidad. Lossehavner er som regel Bahia, Rio de Janeiro og Santos. På ballastreise oppover fra disse havner tok skipet nå i november med seg en last fra det nye Texaco-raffineriet i Santiago på Cuba til Havana, — også på Cuba. Skipet fikk således en hyggelig avveksling fra sine vanlige turer med en kort reise i cubansk kystfarvann. M/T «*Nueva Andaluca*» er nr. 2 av våre skip som har lastet ved dette nye raffineriet, idet M/T «*America*» var først da det lastet part-

last der den 29. oktober samtidig som M/T «*Gallia*» losset en last jordolje ved samme anlegg for raffinering.

M/T «NUEVA GRANADA»

har vi lite å skrive om denne gang. Alt ser ut til å gå stille og rolig for seg, og farten er den vanlige opp og ned langs Brasilkysten med lasting og lossing i kjente havner.

M/T «SKANDINAVIA»

Som omtalt annet sted i bladet, mistet vi en av våre beste menn da maskinsjef Sigfred Olaisen omkom i Rio de Janeiro i slutten av oktober. «*Skandinavia*» hadde fraktet en last fra Venezuela til Rio og nærliggende havner. Dessverre tok det litt tid for oss å skaffe skipet ny maskinsjef, men 2. maskinist J. SørDAL og 3. maskinist K. Trydal, samt 4. maskinist A. Dromnes greide brasene inntil maskinsjef Harry Olsen kom ombord i skipet i Puerto la Cruz den 17. november. Derfra går så ferden videre til Trinidad for restlasting for Recife, Fortaleza, Para og Macapa.

M/T «SOUTH AMERICA»

fraktet oljelasten fra Sidon vel over til Montreal og fortsatte derfra ned til Venezuela for der å hente en last som skulle til California. På ballastreisen var skipet innom Kingston på Jamaica for å bunkre, og denne havnen blir heller ikke så ofte besøkt av våre farver.

I California ble det lossing i San Pedro, og herfra ble det ordnet med en utflukt til Hollywood for de av besetningen som hadde anledning til å delta. Såvidt vi har fått å erfare, fikk ingen av gutta noe filmtilbud denne gang — men turen ble likevel satt stor pris på. Alle vi andre i Texaco som ikke har vært der, ville synes det var hyggelig å høre litt om denne byen, for *det* må da vel være noe å skrive «hjem om».

Etter endt utlossing i San Pedro, fikk skipet som før nevnt, følge med M/T «*North America*» som var utlosset så og si samtidig i Wilmington.

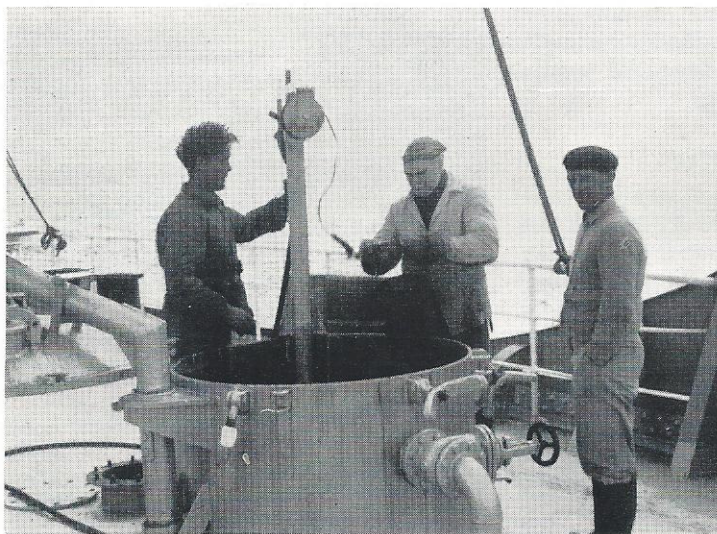


I søkelyset:

TANKSJAU

«Tanksjau». Selve ordet høres ikke så farlig ut, men det finnes neppe en mann ombord som gleder seg til «tanksjau». Før i tiden var tanksjauen både farlig og slitsom, da man måtte balansere på ledere i slingring med én neve for spyleslangen og én til å holde seg fast med. Våt ble man som en katt, for det var ingen som ville spandere oljehyren i oljesølet. Etterpå måtte en møysommelig hale opp pøser fulle med rust og slam, og det ble mindre og mindre skinn i nevene ettersom arbeidet gikk frem. Så hadde en noen såkalte ejektorer som skulle suge gassen ut. Spektaklet de laget overskred effekten minst 100 %.

Det er gjort meget på tanksjauens område den senere tid for å lette arbeidet og spare tid. «Pyrate» eller «Butterworth» apparater foretar skyllingen. Noen skip har luftvinsjer



Båtsmann Martinsen og tømmermann Olsen tar imot skitten som bringes opp ved hjelp av luftvinsjen. Til høyre står styrmann Frank Olsen og overvåker det hele.



Her er gutta nede i tankene og tar opp rust.

til å hive opp rusten med, og de såkalte «Knurrepumper» tar det meste av vannet.

Er det så noe mer som kan gjøres?

Ja, for å få tankene gassfri, må de luftes ut, og det betyr at det skal rigges opp jomperstag som må strekkes godt og «vindmenn» må hives opp. Så blir det å gå og passe på disse og tørne dem rundt etter som kurs og vindretning forandres. Skulle det ikke være vind, er effekten dårlig, og det var akkurat det som hendte et av våre skip engang ute på Langgrunn.

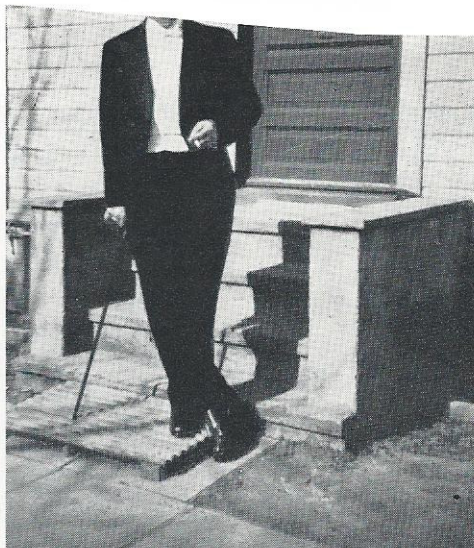
Etter 5 dagers tørring på vindmenn kom

båten inn til Framnæs så full av gass at det var på nære nippet den ikke ble sendt ut igjen. Det tok nye 5 dager å få rettet på saken, og i mellomtiden var det forbudt å utføre noe arbeide som kunne medføre fare for eksplosjon. Ja, verkstedfolkene sa det var best bare gå rundt og hviske, for de hadde sørgelig erfaring fra to kraftige smell tidligere.

Nå stiller vi vindmennene i søkelyset. Mekanisk ventilasjon er jo i bruk ellers så hvorfor ikke til tankene. Elektriske vifter er en skeptisk overfor på grunn av gnister. Mens derimot en dampdrevet injektor viser seg å være meget effektiv. Dampen kondenserer naturligvis på skottene hvilket er en fordel ved rengjøringen, men fuktigheten øker rustdannelse.

To av disse apparater er nå ombord i «Nueva Granada», men kom dessverre for sent til å benyttes ved siste tanksjau.

Det er nå kommet nye saker på markedet, de såkalte «turbinvifter». Det er alminnelige turbindrevne vifter, og exhausten fra turbinen kan brukes til forvarming av luften, så nå er en kommet langt på vei. Apparatet er så lett



Kjenner noen av dere denne sjarmøren? Vi kan hjelpe dere litt på vei. Han er ikke blant de mest kjente i Hollywood — men derimot en god bekjent av oss. Vi lar dere forsøke. For å bekrefte at dere har gjettet riktig, finner dere navnet på en av sidene. Gjett og let.



...gave som sikkert vil bli å finne på skutas julebord.

Huff — huff — stort bløtere får det ikke blitt. Julepresangen — en nydelig brodert duk — er også underveis. Vi tippet også at denne vil bidra til å skape god julestemning ombord.

Steine Skole — Bø i Vesterålen — og M/T «Brasil» hadde bra forbindelse for 1½ år siden. Nå har det vært dødt i lengre tid, men i høst har forbindelsen blitt gjenopptatt da skolen har sendt sin avis til båten. Vi håper forbindelsen nå vil vare og ønsker lykke til med arbeidet.

Tømerås Skole som har forbindelse med «America» har også sendt sin første sending av året til båten.



Vi omtalte i siste nummer en bok som var sendt fra «EUROPE» til Haslum skole. Vel — slik ser den ut. Det er bare så synd at vi går glipp av de nydelige fargene.

Tømmerås-posten var en rikholdig avis hvis innhold varierte fra rene lokalnyheter til omtale av Sputniker og annet storpolitisk stoff.

Stokmarknes folkeskole har en utstrakt forbindelse med «Skandinavia» og særlig da med elektriker Martin Bangfield. Han går på sin side inn for dette arbeide med liv og sjel, og vi synes det er morsomt at han viser slik interesse for saken. Vi får håpe hans iver også

vil smitte over på de andre ombord. Klassens avis er underveis med presentasjon av elevene og bilder fra Stokmarknes.

Vi sender vår hilsen til alle dere som er med i adopsjonsarbeidet og håper innsatsen blir til glede for alle parter.

Texaco Tanker ønsker alle de små adoptivforeldre en riktig God Jul!

(fortsett fra side 9)

slik at de hjemme straks får beskjed om posten hjemmefra er kommet vel ombord.

Enkelte pårørende praktiserer å sende sin post via skipenes befraktere i New York hvilken ordning ikke er å anbefale da våre skip sjelden eller aldri anløper denne havn. Befrakterne i New York er selv et stort rederi så det er store mengder post som mottas der borte og skulle da f. eks. ikke skipets navn være påført, resulterer det i at posten blir betydelig forsinket på grunn av vanskelighetene med å få klarlagt til hvilket skip og hvilken havn det skal videresendes. Vi vil derfor anbefale at all post sendes via vårt kontor eller etter adresselisten vi hver uke sender til forskjellige aviser.

All brevpost som daglig mottas på vårt kontor blir snarest videresendt pr. flypost i nummererte samlekonvolutter til den havn hvor posten hurtigst kan nå de respektive skip. I hvert tilfelle underretter vi vedkommende skips kaptein om at samlekonvolutt med det og det nummer er videresendt til skipet. Vi angir da nøyaktig dato for avsendelsen og angivelse av mottagerhavn.

Rederiets små flypostbrev kommer som regel meget greit og hurtig frem slik at kapteinen straks posten kommer ombord kan kontrollere om all mannskapsposten sendt til den havnen er blitt bragt ombord. Er dette ikke tilfelle, kan han gjøre henvendelse til agentene som igjen undersøker videre ved postkontoret på stedet.

Vi sørger meget nøye for at skipspost ikke

blir liggende på vårt kontor lenger enn absolutt nødvendig.

At lesestoff alltid er etterspurt ombord er en kjent sak. Lesesoffet bør sendes som rekommandert trykksaker, for da kommer dette hurtigere frem enn om det sendes som alminnelig pakkepost.

Ved forskjellige anledninger ønskes det sendt gaver til sjøfolkene, dette bør sendes som trykksaker eller småpakker. Slike forsendelser blir nemlig behandlet som brevpost, og det er høyere vektgrense for trykksaker til utlandet enn innenriks. Småpakker er billigere å sende enn vanlige pakker og de kommer hurtigere frem, og kan eventuelt ettersendes skipet uten at mottakeren må betale tilleggsporto. Ønsker man imidlertid å sende følgebrevspakke, så skriv da til rederiet og undersøk om det er pakkepostadresse til skipet. Derved unngås mange ergrelser. Spesielt gjelder dette når det nærmer seg jul. Vårt rederi praktiserer, i god tid før jul, å sende sirkulære til alle sine mannskapers pårørende angående juleposten. Følgebrevpakker forsinkes alltid og de må tollbehandles på mottakerstedet. Enkelte steder tillates de bare hentet av mottakeren selv, og det kan bli vanskelig.

Det er å håpe at ovenstående orientering kan være til hjelp for alle som ønsker å sende post til sine kjente eller slektninger ombord i rederiets skip, det er i alle fall vårt ønske at postforbindelsen alltid skal være den best mulige og positive forslag til eventuelle forbedringer i denne forbindelse mottas gjerne.

Lykke til!

Sports




Spalten

ved A. K. Røysem

Når vi nevner navnet Birger Ruud, er tankene straks forbundet med norsk vinter og skirenn i slalom-, utfor- og hoppbakker. Enkelte av leserne befinner seg høyst sannsynlig under tropesol og har kanskje vanskelig for riktig å kombinere denne med norsk vinter, men for en nordmann hører likevel julen og hvit vinter sammen.

Hvorfor vi nevner denne vår hoppstjerne i skibakken fra 1930–1940 årene — en tid da nordmenn enda toppet premielistene i større hopprenn ute og hjemme — er at vi for noen uker sidne hørte Birger Ruud kåsere om hvordan gutta på den tid drev sin idrett, og vi tror nåtidens ungdom har noe å lære her. Det var tydelig at det var idrettsgledden som dengang var drivfjæren og ga de store resultater. Riktignok måtte det trening til, men som Birger Ruud sa: «Vi lekte idrett og tenkte ikke på at vi var i toppform før vi sto på toppen av stillaset i vinterens første store renn». — Med små eller ingen midler ryddet Kongsberg-gutta seg en liten plass oppe i skauen hvor de hele sommeren løp, spilte fotball, stupte kråke, slo salto, etc etc. Senere gravde de seg et svømmebasseng i all beskjedenhet, men stort og dypt nok til at de ble rene sirkusartister fra stupebrettet.

I mange nåværende idrettslag her i landet, ja, sikkert også blant skipsidrettslag, går arbeidet tungt, det skorter på interesse både hos aktive og ledere. Hva kan så årsaken være? Jo, vi tror gleden ved å drive idrett i mange tilfeller er kommet i bakgrunnen eller blitt borte. Det er vel et faktum at ungdom for tyve- femog-

tyve år siden hadde idrett som hoved-fritidsbeskjeftigelse i større grad enn ungdommen idag. Idag må idretten «konkurrere» med ungdommens mange andre interesser, men vi tror likevel hovedsaken er at jenter og gutter dengang drev idretten mer som lek enn ungdommen gjør idag. Nå for tiden er det et faktum at manges idrettsinteresse fort svekkes hvis ikke toppresultater oppnås ganske snart. De tar med andre ord idretten for alvorlig. Den må imidlertid være et middel og ikke noe mål.

Det finnes imidlertid mange unntagelser, og vi har mange norske skip hvor idrettsgledden fortsatt flourerer og hvor alle er med, fra den spretne yngstemann til tungvekteren i «old boys»-klassen. Alle driver sin idrett for morro skyld og hver mann føler trivsel og velvære.

Hvis idrettsarbeidet ombord i din båt tilfeldigvis skulle være nede i en bølgedal, så prøv å finne igjen gleden ved idretten. Ikke ta deg selv eller dine kamerater for høytidelig, men forsøk å samle dere og lek idrett!

I første nummer på nyåret skal vi gi sluttresultatene fra årets idrettskonkurranser for handelsflåten. Denne gang innskrenker vi oss til å nevne at både «America» og «Britannia» ligger langt fremme i sine spesialgrener. «Britannia» har foreløpig en 3. plass i lengde uten tilløp og «America» ligger som nr. 4 i lengde og 5 i høyde.

Tilslutt ønsker vi alle aktive og passive ombord og iland en riktig god jul og vel møtt til mange hyggelige idrettsleker i 1958.



Skal disse to pikene bli telegrafister en gang i fremtiden?

JULEKRYSSORD

Vi bringer også i år en kryssordoppgave med svarskjema liggende løst ved, slik at de som ønsker å beholde bladet helt, kan slippe å rive det istykker.

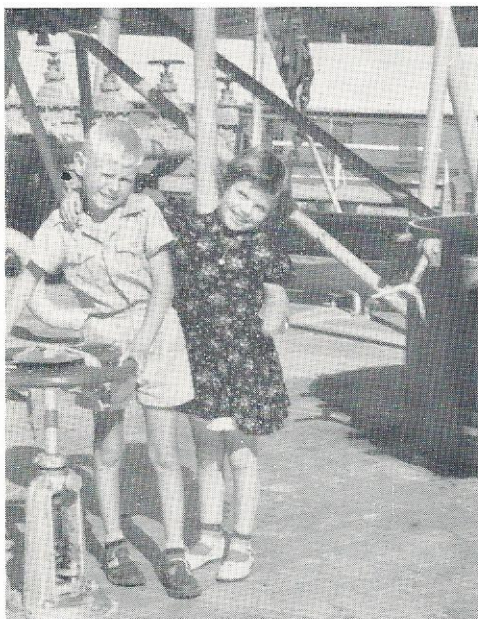
Denne gang er også oppgaven laget av «Texaco's Stemme», vår sentralborddame frøken Bjørg Widding-Iversen, og hun danner ingen unntagelse fra sine medsøstre – hun blir vanskeligere med årene, og som damen – så også oppgaven – årets kryssord er adskillig vanskeligere enn ifjor.

Vi setter opp vår tradisjonelle skorstensmodell til den som blir trukket ut blant de riktige løsningene.

Vennligst send oss løsningen slik at vi har den i løpet av mars måned.

Sjarmøren på side 15 er ingen ringere enn Stuert Jens Johansen.

Hva mener De om kvinner ombord?



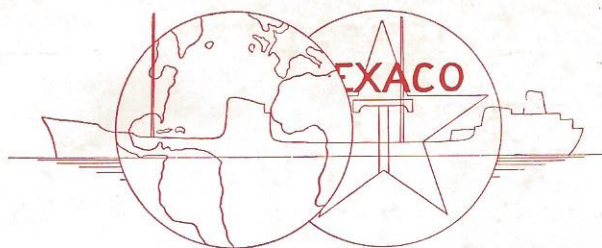
Kanskje litt vel innpåslitne? Ikke så bra for moralen?

VANNRETT:

- | | |
|----------------------------|-------------------------------|
| 1. Taus | 52. Rette |
| 4. F. eks. Fred Olsen | 53. Se bildet |
| 11. Innsatsvilje | 55. Lager |
| 13. Uttrykk | 56. Rør |
| 14. Mykle-emne | 59. I verbum |
| 16. Motor | 61. Stillhet |
| 18. Drøvtygger | 62. Oppholdssted for satelitt |
| 22. Slipestoff | 65. Feil |
| 24. Uten make | 68. Pass |
| 25. Bekleddingsgjenstander | 70. Hovedstad |
| 27. Det samme omvendt | 71. Skipsgrav |
| 28. Dør baklengs | 73. Får besetning |
| 29. Bueganger | 76. Bilde |
| 32. Spiste og drakk | 77. Bør en tolk være |
| 33. Norsk dikter, død | 79. Seig masse |
| 35. Artikkel | 81. Redskap |
| 36. Elv | 82. Teppe |
| 37. Forekommer | 84. Bra |
| 38. Serveringssted | 85. Skap |
| 40. Trakt | 88. Bør en sjømann kunne |
| 42. Rolig | 90. Fuglene |
| 43. Interesse | 93. Ikke rund |
| 46. Øyne | 95. Gled |
| 47. Se bildet | 96. Stykke fra høyre |
| 48. Eksaminer | 98. Kan være dyrekjøpt |
| 51. Fyr | 99. Om plommen |
| | 101. Oppbevares i pung |
| | 102. Like |

LODDRETT:

- | | |
|-----------------------|---------------------------|
| 1. I toppen | 50. Ble fiasko |
| 2. Falsk | 54. Maskiner |
| 3. Tone | 55. Hovedstad |
| 4. Ramme | 57. Sportsmannen |
| 5. Voks | 58. Se bildet |
| 6. By i Norge | 60. På biler |
| 7. Fugl | 63. Fraktefartøy for fisk |
| 8. Jentenavn, opp | 64. Opplys |
| 9. Munn | 66. Knall |
| 10. President | 67. I julepølsen |
| 12. Bydel i London | 69. I utrede |
| 15. I utlegg | 72. Se bildet |
| 17. De skal spire opp | 73. Petroleum |
| 19. Flåte | 74. Rett oppover |
| 20. Skål | 75. Fugler |
| 21. I Rivieraen | 77. Sku |
| 23. Bløtes | 78. Altså |
| 26. Våpen | 79. Finner |
| 30. Før Eden | 80. Hele |
| 31. Rett til jul | 82. Gud |
| 34. Fryse opp | 83. Rovdyret |
| 38. Se til | 85. Vrinsk |
| 39. Spille | 87. Utbytte |
| 41. Boks | 89. Japansk skip |
| 44. Arbeid | 91. Sjødyret |
| 45. Eie | 92. Hilse |
| 47. Forsterker | 94. Drøvtygger |
| 49. Krok | 97. Titt |
| | 100. Eksisterer |





Båtenes posisjoner


- M/T «*America*» forlot verkstedet i Hamburg 9/10 og etter lasting i Santiago og Trinidad, satte skipet atter kurs for Europa hvor lasten ble losset i Immingham nær Hull 22/11. Neste last ble tatt ombord på Curacao og Puerto la Cruz og losses i Takoradi julaften og Lagos 26/12.
- M/T «*Brasil*». Etter en tur fra Puerto la Cruz/Trinidad til havner i Brazil, lastet skipet på Aruba 29/10. Lasten ble losset i Reykjavik 12.–15/11 og skipet fortsatte til Malmö for periodisk overhaling. Avgang beregnes til 15/12 og turen går så til Trinidad (ca. 30/12).
- M/T «*Britannia*». Fra Montreal 2/10 gikk skipet i ballast til Hamburg hvor det ble overhaldt i tiden 13/10 til 2/11. Det lastet deretter i Sidon 14/11 med etterfølgende lossing i Portland 30/11. Neste last ble tatt ombord i Pamatacual 8/12 og losses i Philadelphia 15/12. Deretter går turen tilbake til Caribbean.
- M/T «*Europe*». Sist i oktober lastet «*Europe*» på Aruba for Montreal. Deretter ble det lasting Trinidad/Puerto la Cruz for Accra 27/11 og Lagos 29/11. Neste lasting blir på Aruba/Puerto la Cruz midt i desember og bestemmeslesstedet er Luanda og Ango i Vest Afrika.
- M/T «*Gallia*». I siste kvartal har «*Gallia*» gjort tre reiser Puerto la Cruz-Manaus med en kort avstikker til Santiago. Som en sikkert kjærkommen forandring kommer «*Gallia*» til å laste på Trinidad 19/12 for Abidjan og Takoradi.
- M/T «*North America*». Etter lossing i Los Angeles 21/10 gikk turen gjennom Panama med lasting på Trinidad. Lasten ble losset i Las Palmas, Kanariøyene, 17.–19/11 og reisen fortsatte til Palermo for dokking og reparasjon. Etter verkstedsoppholdet laster skipet i Sidon ca. 16/12 for Portland.
- M/T «*Nueva Andaluca*». Etter reisen til Brazil i oktober gjorde skipet en liten tur fra Santiago til Havana og lastet deretter i Port Arthur og Puerto la Cruz midt i november for Salvador og Rio de Janeiro. Neste tur går også til Brazil, men denne gang fra Puerto la Cruz/Trinidad ca. 19/12.
- M/T «*Nueva Granada*». Midt i oktober lastet skipet på Trinidad for Ciudad Trujillo. Neste last ble tatt ombord på Trinidad (28/10) og turen gikk igjen til havner i Brazil. Etter nok en tur til Ciudad Trujillo gikk turen fra Curacao 9/12 til Panama. Julaften laster igjen «*Nueva Granada*» på Trinidad.
- M/T «*Skandinavia*». Etter et par småturer i Caribbean i begynnelsen av oktober har «*Skandinavia*» gjort to turer Vest India–Brazil. Også neste tur går fra Trinidad 15/12 til Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande og Paranaagua.
- M/T «*South America*». I begynnelsen av oktober lastet skipet i Pamatacual og turen gikk til Los Angeles. Skipet var tilbake i Vest India de første dager av november og lastet i Las Piedras 4/11 for Philadelphia. Siden har «*South America*» gjort to turer Vest India–Philadelphia og laster i Puerto la Cruz 14/12 for Portland 22/12. Det ser ut som om skipet skal fortsette i denne farten en tid fremover.


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

1		2	3	4				5	6		7	8	9	10	
	11		12				13			14				15	
16	17		18		19	20	21		22	23					
24			25					26			27				
28							29			30				31	
32				33			34			35			36		
37			38	39					40		41				
	42									43					44
45			46							47					
48	49	50								51					
	52									53			54		
55											56			57	
										59	60		61		
62	63		64				72 L.			65		66			67
68											70				
71							72		73	74		75			
76								77							
			78		79		80			81					
82		83								85			86	87	
88				89				90	91					92	
	93						94		95				96		97
	98							99			100				
101													102		

58 L. 

47 V. 

53 V. 

72 L. 

Navn:

Bar (evnt. adresse):

T I L O P P S L A G

I TEXACO-TANKER's Julekryssord er dessverre falt ut nøkkelordet til 86 loddrett. Interesserte bes vennligst notere at dette skal være:

Svöpe, nynorsk