



texaco tanker



Tankfarmen ved Tapline's Sidon Terminal — Tankene er bygget med tak som flyter på oljen (Se side 4.)

Nr. 1 — Mars 1958

5. årgang

25 år

Den offisielle fødselsdag for vårt selskap er 13. desember 1932 og dette vil si at vi siden forrige nummer av Texaco-Tanker har rundet de første 25 år. Begivenheten ble forbigått i beskjeden stillhet for det er vanskelig å feire et jubileum når de fleste av medarbeiderne er spredt omkring på de forskjelligste kanter av jorden.

Til et jubileum hører en takk for tiden som er gått og gode ønsker for tiden som ligger foran oss.

Min takk går til alle medarbeidere på sjø og på land og særlig til gamle «SOUTH AMERICA» ut på dens jomfrutur fra Nakskov i januar 1933. Ombord i «SOUTH AMERICA» den gang var Georg Tellefsen kaptein og Andreas Larsen maskinsjef. Karsten Hallen var 1. styrmann, Arthur Olsen 3. styrmann og telegrafist og Olav Solhøi matros. I juni måned kom Haakon Thune ombord som 2. maskinist mens Willy K. Paulsen, Olaf Andersen, J. C. Christensen og Barthold Seines ble ansatt litt senere på året. Jeg sender en spesiell hilsen til de seilende – kapteinene Hallen, Solhøi, Paulsen, Andersen og Christensen og maskin-sjef Seines.

Mitt ønske for fremtiden er at firmaet må få en god og sund utvikling og at båtene må seile med hell. Slår dette til, vil firmaet kunne fylle en viktig del av sin oppgave, nemlig å gi gode og stabile arbeidsforhold for alle oss som arbeider i det.

Haakon Chr. Mathisen

I ANLEDNING VÅRT

Gratulerer vi

25-ÅRS JUBILEUM



*Adm. direktør
H. C. Mathiesen.
Selskapets leder siden starten.*



*Sjefinspektør A. Olsen.
3. styrmann «South
America» Jan. 1933.*



*Kaptein K. Hallen.
1. styrmann «South
America» Jan. 1933.*



*Maskininspektør
Andreas Larsen.
Maskinsjef «South
America» Jan. 1933.*



*Tidligere ass. direktør
G. Tellefsen.
Vår første kaptein, «South
America» Jan. 1933. Trakk seg
tilbake ved oppnådd alders-
grense feb. 1956.*



*Kaptein O. Solhøy.
Matros «South Ameri-
ca» Jan. 1933.*



*Inspektør H. Thune.
2. maskinist — juni 1933.*



*Kaptein W. K. Paulsen.
Matros — nov. 1933.*



*Kaptein O. Andersen.
Båtsmann — nov. 1933.*



*Kaptein
J. C. Christensen.
Letmatros — nov. 1933.*

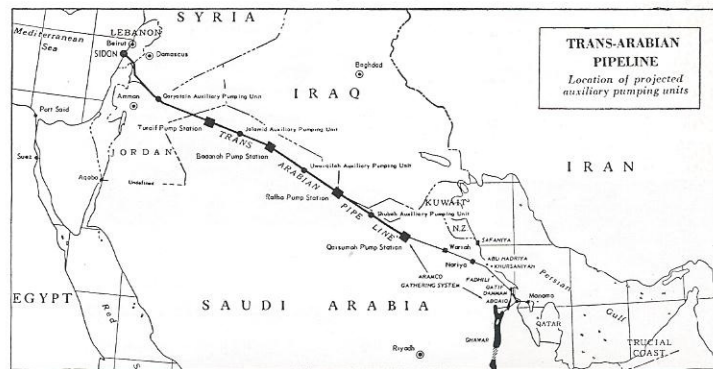


*Maskinsjef S. Seimes.
3. maskinist — nov. 1933.*

Fremmede havner
artikkel IX

TAPLINE'S SIDON TERMINAL

av Per Jespersen



Fra Qaisumah i Saudi Arabia går Trans Arabian Pipe Line Company's 30" og 31" (750 og 775 MM) crude ledning gjennom noen av verdens mest øde ørkenstrekninger, over det ufruktbare Jordan og Syrias golde vidder, over Libanons dype daler og forvitrede fjell til Middelhavskysten like syd for den Fønikiske havneby Sidon, 1214 km fra Qaisumah.

Fra Qaisumah hvor oljen kommer fra Arabian American Oil Company's samlesystem, til Sidon, har Tapline for tiden fire pumpestasjoner i drift omtrent 180 miles (290 km) fra hverandre. Ledningen leverer nå omtrent 350.000 barrels (46.670 tons) pr. døgn til Sidon Terminal.

Ved normal pumpehastighet blir trykket i rørledningen holdt på 430 pund pr. kvadrat-tomme (ca. 32 kg/cm²). Dette gjøres for å holde ledningen full der den går over fjellene så dannelse av vakuum og gassamlinger i ledningen unngås.

På Tapline's terminal blir den innkommende olje dirigert inn på en «tank farm» bestående av 20 store tanker med en total kapasitet av 3.600.000 barrels (ca. 480.000 tons). Den normale beholdning blir forsøkt holdt omkring 1.000.000 barrels (ca. 130.000 tons). De følgende tall gir en liten idé om terminalens størrelse:

Total lengde av rørledninger for crude olje: 23.16 miles (37.3 km). Total lengde av rørledninger for fuel olje: 12.18 miles (19.6 km). Totalt innhold av crude olje ledninger: 80.732 barrels (10.750 tons). Totalt innhold av fuel olje ledninger: 7.535 barrels (1.100 tons).

Trykket på den innkommende oljestrøm

kontrolleres ved hjelp av en såkalt «harpe» eller trykkreduksjonsstasjon. Når oljen kommer til «harpen», blir den delt opp i 12 mindre strømmer som hver passerer gjennom en kontrollventil og et friksjonsrør. De 12 strømmer blir så atter forenet og går inn på et batteri av ventiler hvorfra oljen dirigeres inn på de forønskede lagertanker.

«Tank farmen» er plasert på en høyde omtrent 350 fot (ca. 110 m) over havet. Takket være dette, kan oljen lastes ombord i båtene uten å bruke pumper. Den utgående olje til båtene blir kontrollert med et ventilbatteri på stranden med et kontrollhus like ved. Fem crude ledninger går fra «tank farmen» ned til ventilene på stranden, det er en ledning for hver lasteplass. Hver ledning er utstyrt med en hydraulisk operert sluseventil som står foran to parallele motoropererte pluggventiler. De hydrauliske ventiler kan stenges på noen få sekunder i tilfelle det trenges, om en eller annen vanskelighet oppstår ombord i båtene. De to motorkontrollerte pluggventiler på hver lasteledning blir operert elektrisk og er fjernstyrte. Den ene ventil kan bare åpnes helt eller stenges helt. Den andre kan låses i hvilken som helst stilling og er utstyrt med indikator på apparattavlen i kontrollhuset som viser åpningsgraden. Ved hjelp av denne ventil kan operatøren til enhver tid regulere oljestrømmen ombord i båtene. En trykkviser som tegner kurve er montert på apparattavlen for hver lasteledning, så operatøren kan registrere de minste forandringer i lasteforholdene.

Ledningene ut til lasteplassene varierer i stør-

relse mellom 20" og 30". Nylig er også en 18" bunkerledning tatt i bruk til crude i en av lasteplassene. På enden av hver rørledning ute i lasteplassene er montert åtte 25 fots lengder med 12" gummislanger. Tankbåter som kommer til Sidon for lasting, blir fortøyet med baugen ut mot sjøen. Begge skipets ankere blir benyttet til å holde baugen. Hver lasteplass er utstyrt med 5 store cylinderformede fortøyningsbøyer som er godt forankret og utstyrt med slippbuker til trosser. Bøyene er plassert ca. 500 fot fra skipet og ligger slik at de benyttes til en «breast line» på hver side, en line fra hver låring og en aktertrosse i midten. Sammen med ankrene gir dette en «elastisk» fortøyning med den nødvendige svikt i døining og sjø.

Tapline har 14 «Mooring Masters», alle forhenværende tankskipsførere, til å fortøye og etterse lastingen på båtene. Båtene blir tatt inn til lasteplassene ved hjelp av overrettmerker på land. Tankbåtene blir fortøyet slik at deres slangekoblinger blir innenfor en teoretisk sirkel, 25 fot (ca. 8 m) over lasteslangene.

Tapline har 7 motorbåter som tar skipenes trosser til fortøyningsbøyene. De opererer fra en liten L-formet kunstig havn og er bemannet med lebanesere.

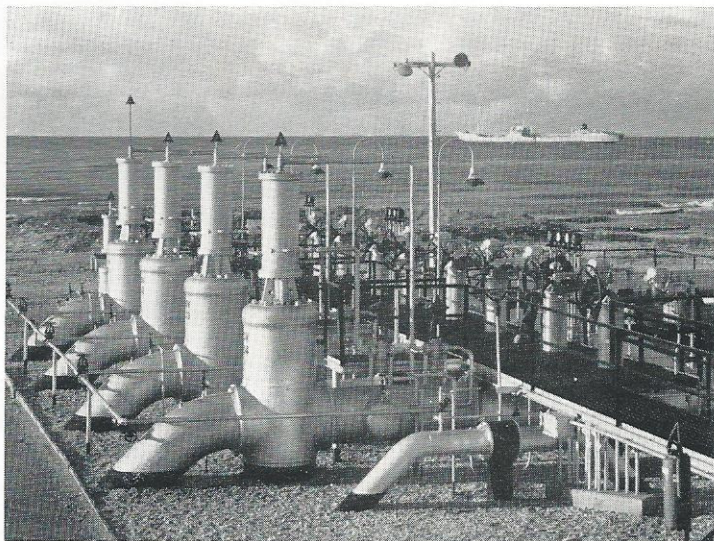
Laste- og bunkeringslanger ligger på sjøbunnen og er merket med små merkebøyer i hver lasteplass. Motorbåten tar opp tauet som lasteslangen hives opp i først, dette henger fastgjort i merkebøyen og sender det opp til skipets mannskap som hiver opp slangen med winsj og henger den av litt over dekkshøyde. Deretter koples opp ved hjelp av en 90 graders albue og en dekkslange til skipets lasteledning, og lastingen kan begynne så snart ballasten er ute. For skip som tren-

ger bunkers, blir bunkersslangen tatt opp og koplet på samme måte. For bruk under usikre værforhold har Tapline's personell laget en slippanordning for slangene som gjør det mulig å la gå og droppe slangene i løpet av mindre enn 60 sekunder, om nødvendig hvis fortøyningene brytter e. l.

Tapline opprettholder på 24-timers basis mellom- og kortbølge radiostasjon og ultrakortbølge radiotelefon for samband med skip i sjøen bestemt for Sidon og skip under fortøyning og lasting. Ved hjelp av radio kan skipene gi sine ETAs 72, 24, 12 og 2 timer før ankomst, og motta underretning om lasting, fortøyning, lokale værforhold og andre opplysninger av interesse.

Alle motorbåtene er også utstyrt med ultrakortbølge radiotelefon, og Mooring masterene har med seg transportable sett ombord i båtene. Under fortøyning og lasting gir disse telefonisett meget pålitelig samband mellom skip og land. For å assistere skip som kommer inn fra sjøen, opererer Tapline også en radiopeilestasjon døgnet rundt.

Været har alltid spilt en meget stor rolle under terminalens drift. Sidon Terminal ligger ved foten av en fjellkjede hvor enkelte topper



En supertanker laster i berth nr. 1. Indikatoren på toppen av ventilen lengst til venstre (nr. 1) viser at denne er åpen.

er 10.000 fot (3.000 m) høye, og takket være dette, er plutselige og kraftige stormer ofte forekommende om vinteren. De fremherskende vinder er fra vestlig retning, men vinden kan enkelte ganger, særlig om vinteren, skifte rundt med fantastisk hurtighet, og skipenes fortøyninger må være gode nok til å tåle dette. Plutselige stormer er særlig alminnelig i januar, februar og mars. Til tross for dette, blir havnen forholdsvis sjelden stengt av dårlig vær. Gjennomsnittlig stengetid siden åpningen av terminalen i desember 1950 har vært ca. 30 døgn pr. år. Siden Tapline begynte å operere er der skipet ut ca. 750.000.000 barrels (100.000.000 tons) crude olje fra Sidon. Tapline har håndtert og lastet mer enn 6.300 tankbåter i størrelsen fra 5.000 tons dw. til 87.000 tons dw.

I 1951 var den gjennomsnittlige skiping 298.768 barrels (ca. 40.000 tons) pr. døgn. Den gjennomsnittlige størrelse på hver last var 118.533 barrels (ca. 15.800 tons). I august 1957 kom skipingen opp i 340.960 barrels (ca. 45.460 tons) pr. døgn, og gjennomsnittslasten var 148.870 barrels (ca. 19.850 tons).

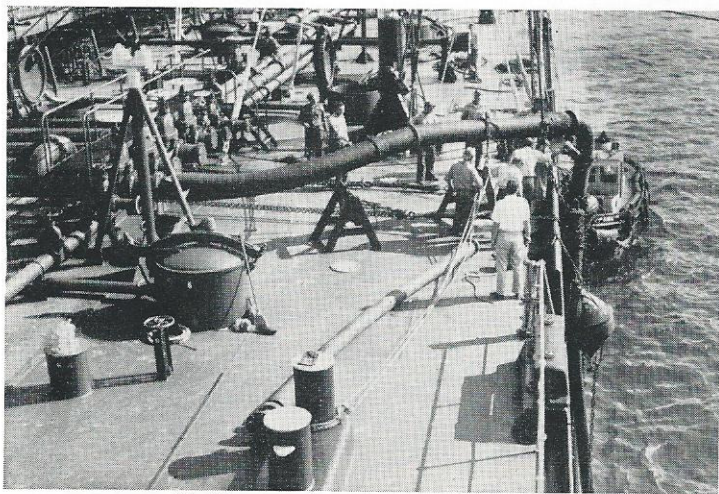
Tidlig i 1958 venter kompaniet å ha fullført sitt første utvidelsesprogram som vil bringe oljestrømmen til Sidon opp i minst 420.000 barrels (ca. 56.000 tons) pr. døgn. Denne forøkelse kommer i to trinn som følger:

1. En radiokontrollert hjelpepumpe drevet av en 5.000 hestekrefters gassturbin, vil bli installert på tre steder mellom eksisterende pumpestasjoner i Saudi Arabia, og en ny stasjon, gassturbindrevet, vil bli bygget i Jordan. Disse pumper vil bli radiokontrollert fra nærmeste eksisterende stasjon. Ennå en turbinpumpe vil bli installert i Turaif, som er den vestligste pumpestasjon, for å øke pumpehastigheten derfra. Alle disse gassturbinpumper på 5.000 hestekrefter hver vil brenne crude oil, som taes fra ledningen.
2. Tilleggs-pumper på 1.200 hestekrefter blir installert på de øvrige tre pumpestasjoner for å øke trykk og hastighet på oljen.

Store forbedringsarbeider blir også gjort på Sidon Terminal for å øke lastekapasiteten der. For øyeblikket kan Tapline levere last til tankbåt med en fart av opp til 35.000 barrels (ca. 4.700 tons) pr. time. Denne hastighet avhenger meget av den enkelte tankbåts rørsystem og utstyr. Tankbåter som nå laster ved terminalen, bruker gjennomsnittlig $7\frac{1}{2}$ time på å laste og har opp til 18 timer i havn når fortøyningstid, tid til lossing av ballast, tid til lasting og tid til å la gå, medregnes.

Det ventes at de nye større supertankere vil bli istand til å motta last med en hastighet av minst 40.000 barrels (ca. 5.300 tons) pr. time. Når dette blir aktuelt, ventes det at Tapline vil være istand til å levere med denne hastighet ved bruk av større slanger og andre forbedringer.

Supertankerne vil i de fleste tilfelle bruke omtrent samme tid i havn som de nåværende tankere, med unntagelse av de aller største kjempe-tankere, som vil trenge noe lengre tid. For eksempel med en lastehastighet på 40.000 bar-



Kobling av lasteslanger på tankbåt.

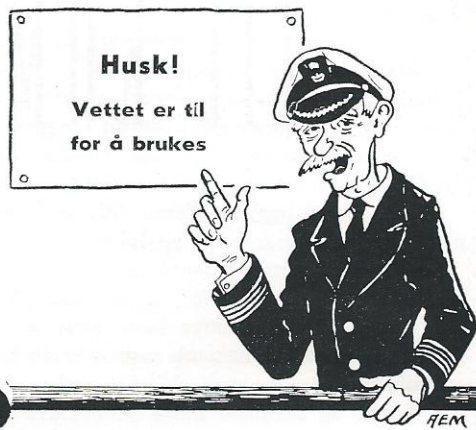
over i evigheten. Det blir en sorgens dag, og jo senere den kommer jo bedre er det.

Du vil kanskje innvende at heller ikke du selv har avgjørende myndighet til å bestemme hvilken dato du skal avslutte ditt jordiske liv. Det kan jo inntreffe så meget som du ikke er herre over. Hvor mange mennesker er ikke omkommet eller blitt invalide ved ulykker som har rammet dem som lyn fra klar himmel? Det skal ikke stort mer til enn å snuble i en trapp, gli på et bananskall eller få en taksten i hodet, — og hva kan ikke da inntreffe til sjøs? Selv om vi må betegne livet ombord som ganske trygt i våre dager, er det vel tross alt litt farligere enn livet bak en kontorpult eller på de fleste arbeidsplasser i land.

Du har fullstendig rett, for ingen har fått garanti for at han skal bli skånet for ulykker selv om han ikke medvirker til selv å nedkalle dem over sitt hode. Til gjengjeld må du gi oss rett når vi påstår at de aller fleste store og små ulykker som forekommer ombord i båter, kunne vært unngått. Vi tør påstå dette fordi vi vet at de fleste ulykker ombord skyldes utilstrekkelig aktsomhet, at det tilgjengelige sikringsutstyr ikke er benyttet, eller benyttet på feil måte. For eksempel har du kanskje sett folk male skutesida uten å ha tatt på sikringsbeltet eller brukt smergelskiven uten beskyttelsesbriller.

Selv i vår opplyste tid hersker det endel overtro. Blant annet har de fleste av oss lett for å tro at vi vandrer under en heldig stjerne, og at det er forutbestemt at ulykker ikke skal ramme oss. At andre kan være utsatt for ulykker fra tid til annen, svekker ikke vår overtro. Vi er uforbederlige optimister på området. Selv en soldat som skal ut på farlig oppdrag, har vanskelig for å tenke seg at han ikke skal komme helskinnet tilbake.

Vi våger et lite spørsmål til overveielse: Er ikke overtroen om egen usårbarhet den egentlige årsak til de aller fleste ulykker? Etter vår mening er svaret ubetinget ja. Den falske følelse av at «jeg greier meg nok alltid» gjør at vi tar unødige risiker, sluntrer unna med sikringstiltak og er mindre oppmerksomme og omtensomme enn forsvarlig. Dette gjelder vel



kanskje særlig de unge som har størst tiltro til sin raskhet og sine krefter.

Det har forekommet ulykker ombord i Texaco-båtene også; mindre uhell som allerede er glemt og dødsulykker som sent går av minne. Når vil den neste ulykke skje og hvem vil den ramme? Alt vi vet er at den mann har størst sannsynlighet for å bli rammet som er uforsiktig og ubetenksom og som ikke rådfører seg med sin fornuft om hvordan han bør innrette seg for ikke å utsette seg for unødige farer. Om ulykken ikke rammer ham selv, kan han nedkalle ulykken over en av arbeidskameratenes hoder, hvilket er ennå værre.

De aller fleste ulykker, særlig under arbeid, kan avverges, og Texaco-Tanker stiller seg her ved til tjeneste i *kampen mot unødige ulykker*. Hvordan kampen skal føres, vet vi ikke ennå. Kanskje dere ombord som skal ha den direkte nytte av den og som kjenner det daglige liv til sjøs ut og inn, kan komme med forslag til tiltak som bør treffes, farer der bør gjøres oppmerksom på o. l.

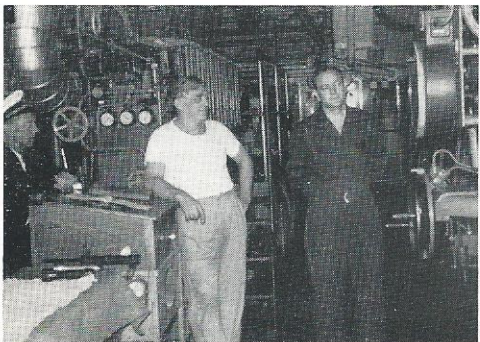
I håp om at hver mann vil innta en egoistisk holdning og ta spesielt godt vare på seg selv, forandrer vi det ønske vi uttrykte i artikkelens første linjer slik:

Vi tror du vil få et langt og lykkelig liv dersom du i ditt daglige arbeid ombord viser deg forsiktig og omtensom og benytter sikringsmateriellet på foreskrevet måte.

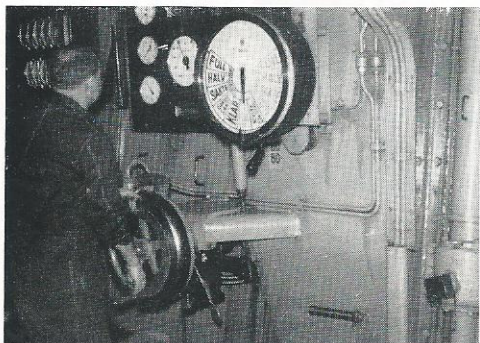
Vi manøvrerer litt - - -



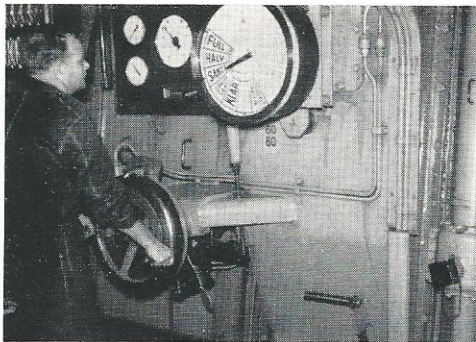
1. Babord side på maskindørken. Man ser Hovedmotorens manøvrerplass og en av hjelpemotorene.



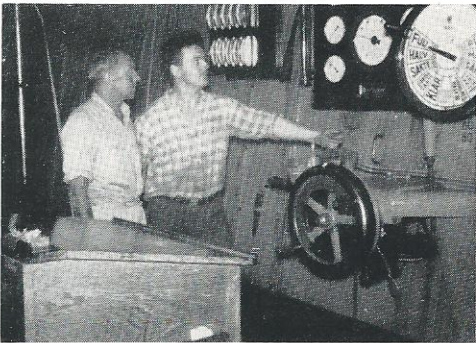
2 Stand by: Alt er klart og 2. maskinist Johnsen og 3. maskinist Bruskeland venter bare på at viseren på telegrafien skal bevege seg. Maskinsjef Utvik overvåker det hele.



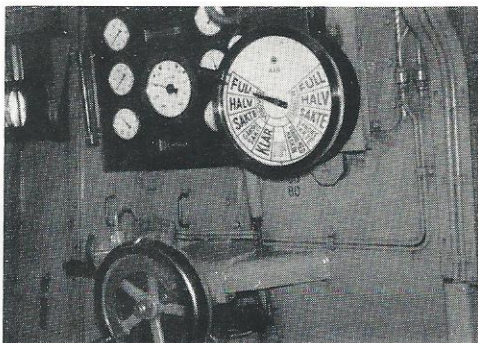
3. Den første manøver er foretatt, og det blir en stopp før neste.



4. Nå begynner det å gå forover, og alle trossene er sikkert kommet inn oppe på dekket.



5 Her er full fart forover, men litt finregulering er nødvendig, og maskinsjef Utvik forvisser seg om at 4. maskinist Strand gjør det riktig.



6. Nå er rattet på rette plass, og maskinistene får anledning til å passe på at alt annet fungerer som det skal. Omdreiningene er som vi ser nesten hundre p/min., og ti store stempler og veiver har nok å gjøre med å følge tiden og takten, for det skal jo gå i totakt og drive skuta fremover sjøen med 15 knop eller 28 km. p/t.

Tankmarkedet

ved Johs. Gamst

Siden ifjor sommer har det vært lite oppmuntrende å rapportere fra tankmarkedet. Ratene har falt til et nivå som for de aller fleste skip gir dårligere utbytte enn å ligge opplagt, enda det ikke er så rent ubetydelige utgifter som påløper for et rederi når båtene ligger i bøyen. De laveste slutninger som er gjort var for regning av italienske og franske befraktere til USMC ÷ 80%. Fra Mena al Ahmadi til Genoa er USMC-raten \$ 8.65. Med fradrag av 80% blir frakten \$ 1.73 pr. tonn eller ca. kr. 12.35. Herav går det med kr. 6.25 til passasje av Suez-kanalen i ballast og lastet. Rederiet har da igjen kr. 6.10 pr. tonn til dekning av alle andre utgifter inkl. bunkers. Det er uten videre klart at dette ikke er tilstrekkelig til å betale bunkers og havneutgifter, for ikke å snakke om de øvrige driftsomkostninger.

I midten av februar kom det en liten reaksjon på disse eksepsjonelt lave frakter. Det ble sluttet tonnasje til Scale ÷ 40% fra Persian Gulf til Spania eller Teneriffe. Dette tilsvarer en frakt av kr. 32.80 basis Mena al Ahmadi/Teneriffe, og der er ganske mange båter som kan seile omtrent balanse til denne frakt. Gleden over bedringen ble imidlertid av kort varighet. Når dette skrives (5/3) har fraktene fra Persiske Gulfen falt til Scale ÷ 60%, og fra Karibiske hav ble siste slutning gjort til Scale ÷ 68½%. På basis av Aruba/London er Scale ÷ 68½% = kr. 10.25 pr. ton.

For langsiktige slutninger har ratene naturligvis ligget noe høyere. Senhøstes ifjor ble det betalt 25/4½ d. for moderne 16.850 tonn 14 mil på 27 tons tungolje, 5 års timecharter, clean trade. Der er imidlertid få ordrer i markedet for lange perioder, og ratene har nok falt ytterligere i år. Slutningen av en 40.000 tonn i februar tyder på det. Den fikk \$ 2.70 for 15 års T/C fra slutten 1959. En lignende båt sluttet i sterling fikk 19/10½ d. for 10 år med levering april 1959. For kortere perioder ligger ratene lavere. En norsk 16.000 tonn fikk USMC ÷ 45% for konsekutive reiser fra april i år til utgangen av september 1960.

Den skal gå mellom Persiske Gulfen og Japan. Basis Mena al Ahmadi/Yokohama tilsvarer det en frakt av \$ 5.89 pr. tonn som gir en god balanse på driften, men der blir lite igjen til renter og avskrivning.

Et spørsmål er i stadig større grad blir opp tatt med når fraktmarkedet er slik gjelder varigheten av depresjonen. Det kan sies en hel del om dette, men det er ikke mulig i denne korte oversikt å komme inn på dette emne i hele sin bredde. Nybygningene kaster den mørkeste skyggen over fremtiden. Til tross for økonomiske tilbakeslag som en jo ikke helt kan se bort fra, synes det nokså opplagt at oljeforbruket vil fortsette å stige. Selv ifjor kan en regne med at oljeforbruket økte med ca. 5%. Det svakeste ledd var U.S.A. hvor oljeforbruket stagnerer og endog viste en svak tilbakegang. Av meget stor betydning for tanktonnasjen var også begrensningen av oljeimporten til U.S.A. Særlig transportene fra Midtøsten til U.S.A. er av stor betydning p.g.a. de lange reiser som gjør denne trade meget tonnasjekrevende. Men tilbake til nybygningene. Ved årsskiftet var der ca. 33 mill. t.d.w. i ordre som ventes levert slik:

1958	7.000.000 d. w.
1959	7.000.000 »
1960	6.000.000 »
1961	5.000.000 »
1962	4.000.000 »
1963 og senere	4.000.000 »

I transportkapasitet er nybygningene de fleste seilende skip overlegne. Hvis en forutsetter at alle tankskip over 25 år blir hugget opp skulle økningen i transportkapasitet av tanktonnasjen frem til 31/12 1962 bli som følger:

	% økning:
31.12. 1958	14.51
31.12. 1959	17.53
31.12. 1960	14.75
31.12. 1961	12.17
31.12. 1962	9.42

forts. side 23

HOBBY OMBORD

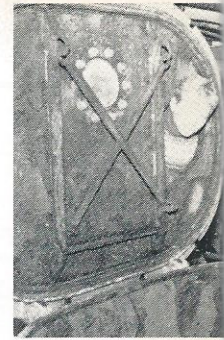


Slående likbet!

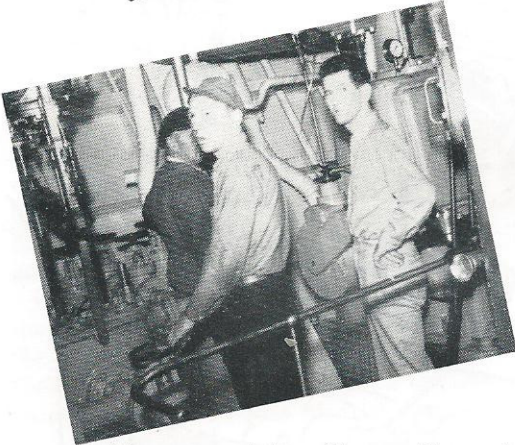
(Stjålet fra Range Light.)



«Ride, ride ranke — —». Kaptein J. Chr. Christensen med frue Olga på fanget. Det lykkelige smil mellom ektefellene skyldes tanken på at Christensen skal ha ferie til sommeren (for å male huset).



Jungmann Jostein karriere som salonggutt avansert til jungmann. Han lyder tilnærmet



Motormann Johan Trengereid og 3. maskinist Knut Dyrkorn. Trengereid har tidligere vært ombord i «North America» og «Britannia» og kom nå ombord i «Brasil» for annen gang. Dyrkorn mønstret av og reiste hjem etter å ha stått ombord siden «Brasil» gikk ut i juli 1956.



Maskinsjef Sandal og 2. styrmann Johan Kristiansen har tatt oppstilling for å bli forevige. Kristiansen som tidligere har vært ombord i «Nueva Andalucia» og «South America», hadde vært hjemme på ferie på Tunes i Sør Frøya.

MIT "B"

tok seg en fortjent 4-ukers ku
18/12 1957. Da Texaco-Tanker
del av besetningen mønstret av og
ikke kommet ombord. Vår lille
ikke uten mangler.



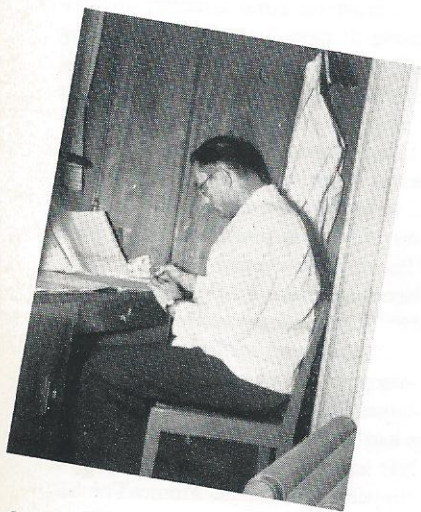
Salonggutt Jan Otto Waagen fra Follafooss ved Steinkjer tynges ikke av årene. Han mønstret på i Malmö og skal lære den edle kokekunst.



årdset begynte sin
tt i juli 1956 og har
(foreløbig). Han
net «Pus».

BRASIL

ved Kockum i tiden 19/11 –
dått sitt inntog i Malmö, var en
reist hjem og nye folk var enda
portasje fra oppholdet er derfor



Stuert John Waage setter
opp menyen. Han er fra
Stavanger og formodentlig
spesialist på fiskeboller som
har egen rubrikk i Provi-
antjournalen.

«Gid vi lenge leve må!»
Maskinsjef Lars Sandal og
frue Sigrid utveksler gode
ønsker, og vi slutter oss
til. Kanskje skåler de for
familiens yngste som
måtte bli igjen hjemme.



2. maskinist Ole Jørgensen som tidligere
har vært ombord i «America», mønstret
av i Malmö for ferie før han reiste ut
igjen med «North America». Jørgen-
sen er fra Sandefjord, og vi vet ikke
hvem blomsterbuketten er fra.



2. styrmann Nils Ølnes og båtsmann Leif
Melum later som om de har sett noe inte-
ressant. Ølnes reiste hjem til Arendal for
ferie etter 2½ år ombord i «Brasil». Melum
dro ut med «America» i oktober 1951 og
har senere vært på «Brasil» i to perioder
avbrutt av ferie hjemme på Oksvall i Fosna.

LØST OG FAST

VED LOYD

Hvor befinner de forskjellige seg!

Båt	Kaptein	1. styrmann	2. styrmann	3. styrmann	Maskinsjef	2. maskinist	3. maskinist
M/T «America»	L. Lyng	A. Kristensen	J. Paulsen	A. Pettersen	E. Wetlesen	N. B. Grøn	S. Langøy
M/T «Brasil»	R. Pettersen	H. Sukke	J. Kristiansen	R. Larsen	L. Sandal	H. Mathiesen	J. Gundersen
M/T «Britannia»	W. Taxt	M. Gjersøe	S. Myran	B. Gjertsen	O. Telnes	J. Johannesen	F. Lund
M/T «Europe»	O. Solhøy	R. Johansen	J. Westad	* A. Thoresen	B. Seines	A. Dalseng	S. Waaberg
M/T «Gallia»	O. Andersen	L. Reistad	I. Bakke	O. Pyykönen	F. Jonassen	R. Arnesen	K. Rogne
M/T «North America»	K. Hallén	H. Helmersen	H. Hagen	S. Handegård	Bj. Henriksen	O. Jørgensen	S. Rossebø
M/T «Nueva Andaluca»	J. L. Schlanbusch	G. Knutsen	A. Berg	R. Wiik	A. Lorentzen	T. Tollefsen	A. Løwehr
M/T «Nueva Granada»	W.K. Paulsen	P. Meier Olsen	E. Halvorsen	F. Julsen	O. H. Kristiansen	G. Johnsen	O. Bruskeland
M/T «Skandinavia»	P. M. Sørensen	T. Stensrud	H. Bjerkan	S. Einvik	H. Olsen	J. Sjørdal	K. Trydal
M/T «South America»	H. M. Waagsnes	A. K. S. Lau	P. Brandal	* R. Horseng	E. Ellefsen	K. Nilsen	T. Strandeli

* 2. styrmann jr.

På ferie eller på skoler

Kaptein J. C. Christensen
 Vikar-kaptein Ove Granlund
 1. styrmann Otto Brath
 » Rolf Jensen
 » Bernt Grimstvedt
 » Sigmund Landa
 » Frank Olsen
 » Y. Konnestad
 2. styrmann Nils Ølnes
 » Johan Isaksen
 » Arne Strand
 » Birger Eide
 3. styrmann Viktor Söderholm
 Telegrafist E. Juvkam
 Maskinsjef Hans I. B. Johnsen
 » Bjarne Taxt
 » Per Wold
 2. maskinist Ansgar Bakken
 » Jacob Johannessen
 » Alf K. Klausen
 » Einar Løvendal
 3. maskinist Knut Dyrkorn
 4. maskinist Arnold Gjølstad
 » W. Strand
 Pumpemann Simon Vitinzeff
 Stuert Olav Hansen
 » Jens Johansen
 1. kokk Arild Sørensen

M/T «AMERICA»

Etter Englandsturen i november ble det i desember lasting i Curacao og i Venezuela for kjente havner i Vest Afrika. Denne reisen ser ut til å ha forløpet uten noen særlige hendelser i motsetning til neste reise fra Trinidad og Curacao til Puerto Masachapa i Nicaragua og Cutuco i El Salvador. Dette er havner hvor vi ikke har skip så ofte og det var derfor interessant å få en rapport fra kaptein Lyng om M/T «America»'s anløp av førstnevnte havn idet dette skip er det største tankskip som har losset der. Vi gjengir nedenfor en del opplysninger om Puerto Masachapa:

«Denne havn ligger på Vestkysten av Nicaragua og het Puerto Somoza dengang M/T «Solitaire» i 1947 var en stadig gjest i denne by. Losseplassen er en åpen red hvor skipet fortøyer i bøyer 1,8 mil av kysten. Bøyene er hvitmalt og kan sees i en avstand av ca. 4 nautiske mil. Når en nærmer seg stedet fra syd, holdes fjelltoppen på vulkanen Momo-Tombo-

FRA SKIPENE

GRANLUND

4. maskinist	Maskinass.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmerm.	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
A. Wiggen		R. Olsen	O. Winther	E. Tømmer- nes	J. Geoffroy	O. Bostad	E. Almkvist	B. Krognes
A. Helland		L. Kunst	H. Bin- dingsbø	J. Øverdal	L. Johansen	H. Johnsen	J. Waage	J. Stavnesli
O. Larsen	L. Johansen	J. Amund- sen	O. Kalvik	J. Kristian- sen	R. Petter- sen	H. Haugen	B. Kittelsen	H. Lossius
B. Amundsen		E. Eian	G. Fjellseth	A. Eriksen	S. Hansen	S. Ognnes	K. Grøttan	G. Hagen
A. Ormholt		O. Lervik	F. Andersen	H. Lien	A. Strøm- nes		S. Hansen	O. Winckler
P. Hübertz	H. Sørø	D. Eliassen	A. Andersen	R. Røberg	E. Larsen	G. Knudsen	E. Chris- tensen	H. Olsen
F. Stolpestad		S. Strømsem	L. Rosø	L. Eklund	H. Grøtting	K. Hansen	A. Sandvik	A. Koteng
Å. Nordby	O. Hoeggen	A. B. Gjør- ven	P. Vagle	L. N. Niko- laisen	O. Hauge	E. Aandal	K. Vikse	A. Midtflå
T. Weden		B. Rønning	S. Strømskag	B. Brandal	E. H. Samu- elsen	M. Bang- field	A. Venes	R. Linne- mann
J. Eggesbø	T. Sæter	A. Hauglid	P. Arntsberg	L. Aune	E. Skålvik	O. Skogland	P. Fredriksen	W. Flønes

Volcano overrett med oljetankene som er godt synlige i en peiling av 357,5 grader.

Anlegget eies av Texaco og består av en 8" og en 10" undervannsledning som strekker seg omkring 11 000 fot fra land. Enden av ledningene er merket med en bøy. Månedene juni og oktober er de værste månedene å fortøye her da det på denne tiden blåser meget sterkt. I juli og november er det derimot pent vær. Strømmen setter i sydlig retning med ca. 3 knops fart.

Den beste tiden å fortøye på er tidlig om morgenen da det som regel er nesten vindstille. Det er ingen los, så kapteinen greier selv med skipets manøvrering til fortøyningsbøyene og fortøyningen, mens oljeselskapets representant som kommer ombord bare viser hvordan det skal gjøres. To motorbåter hjelper til å håndtere fortøyningene. Det er dårlig ankerbunn, så ankeret droppes bare for å holde baugen oppe under fortøyningen. Skipet ankom utenfor bøyene kl. 0700, men fortøyningsfolkene kom ikke ombord før kl. 1100 og da hadde vinden frisknet slik til at det var

uråd å få fortøyd til tross for flere forsøk. Det satte inn med en stiv kuling og det var ikke annet å gjøre enn å fortsette ut til sjøs igjen og vente på bedre vær. Kulingen viste intet tegn til å spakne med det første, så skipet seilte derfor til Cutuco og losset partiet bestemt på denne byen og returnerte så til Puerto Masachapa. Nå gikk det godt med fortøyningene. Vinden hadde løyet noe, men skipet slingret en del under hele lossingen på grunn av døning. Skipet var fortøyet med 10 stk. 9" manila trosser som helst må være 1000 fot lange. Representanten for tankanlegget leder arbeidet med tilkopling av slangene som hives opp fra bøyer. Hvis mulig skal det fylles ballast i tankene etter hvert som de blir tomme slik at skipet ikke blir for høyt i vannet. Det er 36 fot vann ved lavvann på losseplassen.

Kontakten med anlegget i land skjer ved hjelp av Walkie Talkie som blir sendt ombord. Slangene er koblet slik at de hurtig kan kobles fra i tilfelle dårlig vær. Lossingen går sent på grunn av stort mottrykk og nokså lang avstand til oljetankene i land.

Myndighetene er greie. Det er ingen bun- kers, ferskvann eller proviant å få kjøpt. Det er heller ingen mulighet for landlov for beset- ningen.

Ved avgang må skipet vente utenfor bøyene til det er helt sikkert at båtene med oljekom- paniets folk er kommet vel iland.»

M/T «BRASIL»

kom til verkstedet i Malmø 19. november og ble liggende der en måned. Annet sted i bladet bringer vi en billedreportasje fra et besøk ombord og skal her derfor bare se hvilke for- andringer det ble i skipets besetning under verkstedoppholdet: 2. styrmann Nils Ølnes ønsket ferie etter vel 2 år ombord og 3. styr- mann Ragnar Theodorsen ønsket også av- mønstring. Disse offiserer ble avløst av hen- holdsvis Johan Kristiansen og Ragnbert Lar- sen som begge er velkjente i rederiet fra før. Blant maskinoffiserene var det følgende for- andringer: 2. maskinist Ole Jørgensen ble av- løst av Hans Mathiesen som vi kjenner fra tidligere fartstid ombord i M/T «Nueva Anda- lucia». 3. maskinist Knut Dyrkorn fikk avløs- ning av Jens Gundersen som er ny hos oss. 4. maskinist Asbjørn Kilaas skulle fullføre sin utdanning og motormann Arne Helland ble forfremmet til denne stilling etter trofast å ha gått gradene oppover hos oss siden han i mars 1950 som skoleskipsgutt søkte hyre som sa- longgutt ombord i gamle M/T «Brasil». Elek- triker Rolf Moan besluttet seg også til å møn- stre av og som ny elektriker kom Harry John- sen. Blant den underordnede besetning var det også endel skifting og flere av dem som nå bestemte seg for ferie hadde over 2 års sam- menhengende tjeneste ombord, hvilket vel må tas som et bevis på at det også ombord i M/T «Brasil» har hersket et godt forhold hvor be- setningen har likt seg godt.

M/T «BRITANNIA»

har etter verkstedoppholdet i Hamburg seilt vesentlig i langfart, først mellom Sidon og Philadelphia og deretter mellom Venezuela og Los Angeles for så å laste i Venezuela igjen for Donges i Syd-Frankrike. Etter endt utlos- sing der seilte skipet så til Ras Tanura i Den

persiske Bukst for å laste for Trinidad. Dette er vel første gang et av våre skip foretar slik en lastereise. Når dette skrives får vi beskjed om at skipets neste tur blir lasting i Venezuela og lossing i Donges igjen så det er svært så dette skipet nå frakter crude-oljen rundt om til raf- fineriene i de forskjelligste verdensdeler. Ved ankomst til Donges har 1. styrmann Rolf Jen- sen sagt opp sin stilling til fratredelse der etter ca. 4½ års sammenhengende tjeneste hvorav 3½ år som 1. styrmann ombord på M/T «Britannia». Vi ønsker ham en god og velfor- tjent ferie og antar at det ikke er rennt lite vann i havet nede i Arendal siden han sist ferierte der. Som styrmann Jensens avløser kommer Markus Gjersøe som har hatt en kortere «ferie» hjemme i Sandefjord og skuffet sne etter avmønstringen fra M/T «North America». Mens dette skrives får vi beskjed om at 2. styrmann Birger Eide også ønsker ferie ved skipets ankomst til Donges. Etter den lange tiden har han stått ombord er det ikke noe å si på at han vil feriere her hjemme nå når det ser ut som vi igjen skal få vår og sommer.

M/T «EUROPE»

har latt høre lite fra seg i det siste. Det ser ut til å overtat M/T «America»'s forkjærlig- het for anløp av Vest Afrika for det er bare de velkjente havnene der nede som i den senere tid har fått skipets laster av raffinerte oljeprodukter fra Venezuela. Nå ser det imid- lertid ut til at det blir en liten tur nedover Brasilkysten etter lasting i Pointe a Pierre. I slutten av desember måtte skipet anløpe Trini- dad for å landsette 2. styrmann jr. Karleif Karl- sen som var blitt syk. I hans sted mønstret Andreas M. Thoresen da han ønsket å komme ut på «bøljan den blå» igjen idet han tenker på videre skolegang snart.

M/T «GALLIA»

seiler fortsatt i Vest Indiske farvann og tar enkelte avstikkere oppover Amazonas med last til Manaus. Som kaptein Lyng tidligere har berettet er disse seilasene spennende og fulle av opplevelser. Vi gjengir nedenfor litt av det kaptein Andersen nå har skrevet til oss om dette:

«Den 15. november ifjor, et par dager før ankomst til Manaus, ble det observert en flymaskin som sirklet rundt over skipet. Få minutter senere nødlandet flyet på elvebredden. M/T «Gallia» var det eneste skipet i nærheten og satte derfor kursen innover der hvor flyet hadde nødlandet og ankret opp der. Motorlivbåten ble satt på vannet, bemannet av 2. styrmann Idar Bakke, 2. maskinist Jacob Johannesen og 8 underordnede mannskaper samt en av losene. Det ble tatt med førstehjelpsutstyr. Vel to timer senere kom båten tilbake til skipet og det ble da opplyst at flyet tilhørte marinestasjonen ved Belem, besetningen på 3 mann var uskadd. Navigatøren på flyet fortalte at de var sluppet opp for bensin og derfor måtte foreta en nødlanding. Flyets radio var i ustand og han ba om at skipet måtte sende et iltegram for ham til hans overordnede, hvilket ble gjort. Noen få minutter etter at livbåten var tilbake heistes ankeret og M/T «Gallia» fortsatte reisen.

På turen nedover Amazonas noen dager senere, reddet skipet en mann fra å drukne. Det var en skilpaddefisker hvis båt hadde kantret 7 timer før vi kom til unnsetning. Vi så bare hodet hans over vannet. Det gikk fort å få ham ombord, hvoretter vi kjørte mot land. En annen liten båt med to mann i ble tilkalt og de tok mannen i land. På spørsmål om hva han hadde vært mest redd for den lange tiden i vannet, svarte han at det var de store slangene, «Anaconda».

I begynnelsen av februar kom M/T «Gallia» til Belem på reise oppover til Manaus igjen. Det var da losstreik på Amazonas og det lå mange skip ute på elven. De hadde ligget opp til en uke og ventet på los. M/T «Gallia»'s agenter klarte imidlertid å skaffe losere og disse kom ombord ekskortert av politi hvilket vel er en nokså sjelden begivenhet. I ly av mørket kom skipet seg så avsted.

Angående besetningen så har det vært noe sykdom ombord og 2. maskinist Jacob Johannesen samt matros Kjell Beckstrøm er kommet hjem for behandling her. Disse ble avløst av henholdsvis Rolf Arnesen som har vært hos oss tidligere, og Asbjørn Andresen.

M/T «NORTH AMERICA»'s

2. styrmann Johan Falkenvik ønsket seg ved ankomst til Palermo tilbake til sitt gamle rederi og han ble avløst av Henning Hagen som er ny hos oss. Videre ble telegrafist Patrick Carr avløst av D. Eliassen og ny 3. maskinist ble S. Rossebø. Senere har vi hatt den glede å få skipet med last hit til Nesodden ved Oslo og «kontorets besetning» avla da et besøk ombord. Det var første gang «storebror» blant båtene våre var her i Oslo og således også første gang vi landkrabbene på kontoret har sett skipet. Nærmere herom annet sted i bladet. Ved anløpet av Nesodden ble det ordnet slik at 1. styrmann H. Helmersen kom tilbake til skipet etter endt ferie og 1. styrmann M. Gjersøe tok en kortere ferie før han flyr til Donges for å løse av som 1. styrmann ombord i M/T «Britannia». 2. maskinist Ansgar Bakken hadde fått plass ved 1. maskinist-skolen og han ble avløst av O. Jørgensen som allerede hadde fått lyst på en tur igjen. Videre kom stuert E. Christensen og 1. kokk H. Olsen ombord, begge disse er nye hos oss. Pumpemann S. Vitinzeff ønsket nå å se sine venner i Fredrikstad igjen og ble avløst av Einar Larsen som var klar for utmønstring igjen.

M/T «NUEVA ANDALUCIA»

lastet i slutten av oktober ifjor ved det nye Texaco-raffineriet i Santiago, Cuba for Havana og vi bringer her et foto av skipet etter utlossing i Havana på sin videre reise til Port Arthur for å laste for Brasil.

Ellers har vi lite å berette fra dette skip denne gang. Julen ble feiret på vanlig måte der ombord men besetningen var vel litt heldigere enn de fleste. Skipet kom til Puerto la Cruz for lasting den 23. desember og måtte gå til ankers for å vente på tur. Det lå da 19 skip og ventet på å komme til for å laste. Skipene lå så tett, skriver kaptein Schlanbusch, at det var nesten umulig å finne ankerplass for «Nueva Andalucia». Saken ble ikke bedre da et av skipene som var foran blandet lasten under lasting. Ombord i M/T «Nueva Andalucia» hadde de derfor en fredelig julefeiring, styrmennene gikk riktignok sine vakter på

En hilsen fra

„Nueva Andalucia”

av motormann

Arve Grønnesby.



Til *Texaco-Tankers* forrige nummer fikk vi hilsen fra motormannen Grønnesby. Den kom dessverre etter at bladet var gått i trykken slik at vi ikke har fått den med før nå. Det er jo bedre sent enn aldri, så vi håper Grøn-

nesby er fornøy likevel. Såvidt vi i farten kan huske, er dette første livstegn *Texaco-Tanker* har fått fra «Nueva Andalucia» og vi håper Grønnebys innsats kan spore ham selv og de andre ombord til lignende epistler.

grunn av at skipene lå til ankers så tett innpå hverandre.

Ellers er det ikke stort mer å berette fra dette skip enn at besetningen for alvor venter på ordren om lasting for Europa med påfølgende dokking.

M/T «NUEVA GRANADA»

Her ombord går også alt sin rutinemessige gang uten noen spesielle hendelser ser det ut til. I slutten av desember lå begge Nueva-skipene våre fortøyet ved samme kai i Pointe a Pierre hvilket vel er første gang disse skipene som så trofast følger etter hverandre i Sjøfartstidendes ukentlig posisjonslister, har vært så nær hverandre. Gleden ble heller ikke av lang varighet. M/T «Nueva Granada» var ferdiglastet og seilte noen timer etter til New York med sin last, men M/T «Nueva Andalucia» lastet restlast og seilte den motsatte vei nedover Brasil-kysten. Nå blir det en tur til England med det første etter lasting på Trinidad og 1. styrmann Frank Olsen har anmodet om ferie og som ny 1. styrmann kommer Paul Meier Olsen tilbake igjen.

M/T «SKANDINAVIA»

liker seg nok best i Vest Afrika-farten, da det bare unntagelsesvis har vært en Brasil-tur i det

siste. 4. maskinist A. Dromnes kom ikke ombord igjen og i hans sted kom Tor Weden som er kjent ombord fra før og som har seilt gradene oppover siden han begynte hos oss i april 1952. Sist var han motormann ombord i M/T «Nueva Andalucia» og hadde kanskje gledet seg til å komme hjemover med dette skip. Han må nok vente til en gang utpå høsten med å se igjen gamlelandet, da M/T «Skandinavia» antagelig ikke kommer denne veien før.

M/T «SOUTH AMERICA»

har heller ikke rapportert noe spesielt og vi venter fortsatt på at en eller annen av besetningen som var med på turen til Hollywood vil ta bladet fra munnen og berette litt fra denne utflukten. Ellers ser skipets turer ikke ut til å by på noe spesielt. Det ser ut som om skipet er kommet inn i sin gamle rute igjen mellom Venezuela og Philadelphia/Portland. I slutten av januar kom kaptein H. M. Waagsnes ombord i Portland for å løse av Håkon Sukke som hadde vikariert som fører en tid. Sukke er nå hjemme på en kortere ferie og benytter anledningen til å planlegge nytt hus neste sommer. I den nærmeste fremtid kommer han antagelig til å gå ombord i M/T «Brasil» som 1. styrmann for å løse av Y. Konnestad som ønsker ferie.

Grunnen til at undertegnede har tatt pen-
nen fatt for å skrive er ikke at jeg har så mye
å skrive om eller at jeg er noen romanfor-
fatter — det vil vel også vise seg lenger uti om
det ikke alt er oppdaget. Grunnen er kort og
godt den at det har vært mast på stoff til
Texaco-Tanker og da burde det vel være på
sin plass at også vi her ombord på M/T
«*Nueva Andaluca*» lar høre fra oss. Texaco-
Tanker er et så godt og populært blad at det
ville være synd om det skulle på inn på grunn
av manglende brev og manuskripter.

Her ombord går livet sin vante gang, spise,
arbeide, sove og atter sove, og det blir det
vel også til for ettertiden. Alt begynte ganske
bra med en fotballkamp i Cristobal 2. juledag
1956. (Altså et år siden). Vi tapte da 4-0 og
med det hadde også interessen for fotball tapt
seg, for det er dessverre ikke blitt til noe mere.
Teateret var i sving et par ganger, blant an-
net i forbindelse med linjedåp på første tur
over ekvator. Dåpen og etterfølgende fest-
forestilling på båtdekket akter var meget vel-
lykket, så det ble vedtatt at det skulle vi fort-
sette med. Enda en kveld ble arrangert, og
alt gikk like godt da som første gang, men på
et eller annet vis er gløden i det hele sluknet,
så det ble også den siste. — Nå er vi faktisk helt
nede på bunnen med alt som heter velferd.
Det skal ærlig innrømmes at det er en skam
å skrive om det, men det er sannheten, dess-
sverre, og blant et mannskap som går så godt
sammen er det rart at det ikke går an å få til
noe. Alle venter vi vel på at en skal begynne,
men en er ikke nok, vi bør alle være med.
Så lenge det er på denne måten blir også
hjemlengselen stor.

Det kan også nevnes fra den «gode» siden
at det har vært en studiering i engelsk, og å
dømme etter deltagernes engelskkunnskap i
Texas så går alt meget fint. Så er det en del
av oss som har tatt diverse private kurser i
regning, skrivning osv., så litt tidtrøyte har
vi da.

Første gang i Rio de Janeiro var vi på en
fellestur og ikke mindre enn 20 mann var med.
Da besøkte vi forskjellige plasser og etterfølg-

ende turer har vi tatt for oss sjøl og gått
over alt som tenkes kan, fra Copacabana til
fattigkvarteret, og det er rart med det, en får
et aldri så lite innblikk i styre og stell i landet
når en ser den store standsforskjellen som
dessverre viser seg så altfor ofte.

Ellers er vel ikke vi noe bedre enn andre
mannskaper som kommer til land. Det for-
telles en liten historie om to mann fra
«*Nueva Andaluca*» som hadde gått seg vill i
Bahia. De kunne ikke finne den såkalte heisen
som skulle føre dem fra berget det blå og ned
til kaiene. Etter en del roting frem og tilbake,
fant de så heisen, og i god tro ruslet de inn
og kjørte—, ikke ned, men opp. Dette da som en
pekepinn, husk alltid å se etter hvilken vei
heisen går. Ellers kan nevnes at en del av oss
venter oss ganske mye av Bahia denne gangen.
Blant annet skal taxiprisene være meget lave.
Ikke mindre enn fire av oss gikk inn i en og
samme taxi sist vi var der, og på en eller
annen måte fikk vi forklart føreren av dette
vidunderet — som visstnok ga ideen til opp-
finnelse av bilen — at vi ville på en plass med
piker, vin og sang. Han nikket og satte i gang
og alt gikk bra. Fram kom vi, men dessverre
ikke en halv flaske øl å oppdrive. Well, til-
bake måtte vi, og endelig fant han en plass
og vi ut av bilen og etter føreren inn i huset,
og med det forsvant føreren. To timer etter
kom han og forlangte 800 sådanne raringer av
brasilianske penger. Dette var vel mye syntes
vi, og dermed var diskusjonen i full gang.
Enden ble at han gikk ned til 600, men vi ga
oss ikke og så gikk han ut og hentet 6 politi-
konstabler og vi måtte følge med til politi-
stasjonen. Det endte med at vi måtte betale
500 og så fikk vi gå. — Husk dette dere som
ikke er kjent med forholdene, betal taxien med
det samme og ikke vent, det blir dyrere.

*Grønnesby sluttet sitt brev med å ønske alle
en god jul. Dette er jo noe foreldet, men
hvis vi istedet legger — God Påske — i hans
penn, blir han sikkert ikke fornærmet for det.*

*Vi takker for innlegget og håper interessen
igjen kan bli vakt for både fotball, teater og
lignende fritidssysler.*

Nye ansikter i Texaco

Som et resultat av våre annonser såvel i Texaco-Tanker som i andre viktige aviser, ble Leif Tranberg ansatt hos oss fra 1. febr. i år. For at dere ombord skal ha litt kjennskap til ham, kan vi fortelle at han er en blid, hyggelig bergenser som i tiden før han kom til oss virket som driftsingeniør ved Marinekommando Østlandets verksted i Horten. Han har vært ca. 10 år i marinen og har grad av vernepliktig kapteinløytnant -M- (som for uinnvidde betyr at han tilhører maskinen). Av praksis fra sjøen kan vi nevne at han har seilt ombord på forskjellige marinefartøy bl. a. som maskinmester på jageren «TROMSØ».



Tranberg i full virksomhet.

Vi ønsker ham velkommen til oss.

Andre nye ansikter på vårt kontor siden sist er: frk. Tove Kippenes og volontør Gunnar Jensen.

Velkommen skal de være.

ADOPSJONSSAKEN

Fra Haslum skole har vi allerede mottatt første sending fra M/T «Europe». Et morsomt hefte med tegninger, løst og fast om juleforberedelser på skolen, juletreffest og utdeling av pakker. Elevene hadde laget en meget pen perm av peddig og om det hele var bundet en stor rød sløyfe. Det fulgte også med en lærebok i peddig til mannskapet ombord skrevet av klasseforstanderen John Myhre, så nå er det bare å sette igang med flettingen — Lykke til!

At det ikke alltid er så greit å være lærer, forstår vi når vi hører hvilke svar lærer Jon Myhre har fått av elevene i årenes løp, som når han f. eks. spør: «Hvor var Sverre Sigurdson født og oppfostret?» — For dem som ikke vet det: «Han var født i Nidaros Domkirke og oppfostret i snøstorm».

Likeledes er det da fra Steine skole i Bø i Vesterålen kommet en hel del hyggelige brev til M/T «Brasil».

Det var bl. a. bilde av Steine skole og mange gode tegninger, da særlig av skøyteløpere, så det ser ut til at interessen for sport er stor der oppe. De sportsinteresserte på «Brasil» får således helt referat fra Europamesterskapet og Norgesmeesterskapet på skøyter i år, med tegninger og avisutklipp i tillegg.

Elektriker Martin Bangfield på «Skandinavia» later til å være blitt svært populær oppe i Stokmarknes. Fra klasse 5A har vi til videreforsendelse mottatt en pen sigarettboks med lokk i nysølv til Bangfield og vi tillater oss og gjengi brevet som fulgte med:

«Klasse 5A ved Stokmarknes folkeskole har samlet inn et lite beløp for å kjøpe en liten erindring til Dem for det De har gjort for skolen. Våre sendinger har nok vært lite variert, mens sendingene fra «skuta vår» har vært interessante og varierte. Dette har vi nok herr Bangfield å takke for. Rattet og balsflåten som vi fikk er til dagelig beundring blant elevene.

Vi har nå selvfølgelig full vinter her på Stokmarknes. Men heldigvis så stiger sola for hver dag, og det er hovedsaken.

Vi sendte båt og mannskap en vennlig tanke
forts. side 23

Sports Spalten



ved A. K. Røysem

Texaco-idrett ute og hjemme

Sjømannsidretten

Sluttresultatene for fjorårets omfattende idrettskonkurranser for handelsflåten foreligger nå, og vi synes det er hyggelig at et par av Texaco-båtene også i år er kommet langt opp på listen i et par grener. Tradisjonen tro, er det «America» og «Britannia» som igjen har gjort det best. «America» la beslag på 5. plass både i høyde og lengde uten tilløp, mens «Britannia» kom så høyt opp som nr. 3 i lengde uten tilløp. Vi gratulerer lagene og benytter samtidig anledningen til å nevne noen av våre beste enkeltdelegerte:

Høyde u. t. (140 deltagere):

Nr. 9 1. kokk Per Berthelsen	
«America»	1.36
» 9 jungmann Svein Fredriksen	
«America»	1.36
» 21 maskinsjef Erling Wetlesen	
«America»	1.30

Lengde u. t. (229 deltagere):

Nr. 4 jungmann Helge Moksnes	
«Britannia»	3.05
» 9 jungmann Svein Fredriksen	
«America»	2.90
» 14 motormann Oddvar Ludvigsen	
«Britannia»	2.84
» 23 jungmann Gunnar Evensen	
«America»	2.77
» 23 2. kokk Håkon Johansen	
«Britannia»	2.77
» 23 maskinsjef Erling Wetlesen	
«America»	2.77

Nr. 30 1. kokk Per Berthelsen	
«America»	2.75
» 32 smører Hans Hersvik	
«Britannia»	2.74
» 32 motormann Magnar Skarpnes	
«Britannia»	2.74

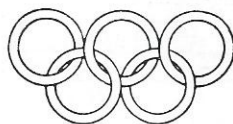
Også ombord i flere av våre øvrige båter drives det både idrett og annen sunn fritidsbeskjeftigelse, og kjenner vi karene på disse båtene rett, vil de gå hardt inn for å slå både «America» og «Britannia» i dette årets konkurranser.

Ved siden av sprang uten tilløp kan vi trygt anbefale idrettsmerke-konkurransen. Prøver må som bekjent her avlegges i ferdighet, løp, sprang, kast og utholdenhet, og gir således mulighet for en allsidig, sunn og morsom idrettsutfoldelse. Også svømmeknappkonkurransen burde være noe å gå inn for, og Texaco-båtene har tidligere bevist at de kan hevde seg også i disse konkurranser.

Hvis idrettsarbeidet ombord i din båt skulle være nede i en bølgedal, så ber vi deg ta initiativet, og vi er sikker på at både du og dine kamerater ombord får mange hyggelige idrettsopplevelser i det året vi nå er inne i.

LYKKE TIL!

De Texacomiske vinterleker 1958



Lørdag 1. mars møttes Texacotoristene igjen til edel kappesstrid i Lommedalen, og konkurransen i storslålåm- og langrennsløypene ble denne gang mer innbitt og spennende enn noen gang tidligere. I et såpass stort renn hvor topptrimmede mer eller mindre fyldige kvinner og menn møtes, spiller selvsagt nervene en stor rolle, og som så mange ganger før, røk mange gode slålåmkjørere overende, både en og flere ganger. De som imidlertid gikk til topps, viste sikker og god kjøring, og de har også tidligere bevist at de kan sin idrett.

Det var hyggelig denne gang å ha med vår nyervervede inspektør Leif Tranberg og yngstemann Gunnar Jensen. Frøken Tove Kippenes deltok også for første gang. Disse stilte opp uten kjennskap til bakken, men beviste ved fornuftig kjøring at de kommer sterkere igjen ved neste korsvei.

Langrennsløypa var heldigvis også i år svært kort, og det var full anledning til å få tillegg i tiden for uløste eller feil løste oppgaver underveis. Disse gikk ut på å gjenkjenne personer, firma-annonser, etc. av utklipp fra aviser og på å løse en tippkupong av svært sammensatt karakter. Et av spørsmålene gikk f. eks. ut på å tippe om det i en bil er 5000 - 7500 eller 10 000 deler. Som leserne vil forstå, skal en være klar i toppen og rask i hoderegning for å komme til det siste og riktige resultat. At Fearnley & Eger har større tonnasje enn Westfal-Larsen og Fred. Olsen var også ukjent for mange.

Etterat rennet var ferdig, var det mange som følte seg støtt både for og bak, men det etterfølgende måltid av pølser med lomper og kaffe og kaker smakte likevel fortreffelig.

De beste i årets konkurranser ble:

DAMER:

Slalåm:

1. V. Sanne	1.29.7
2. B. Widding-Iversen	2.00.3
3. T. Kippenes	2.17.0
4. G. Skalleberg	3.06.0



Fru Vivi Sanne 1. pr. damer.

Langrenn:

1. B. Widding-Iversen	22.45
2. G. Skalleberg	23.00
3. T. Kippenes	23.19
4. V. Sanne	25.27

HERRER:

Slalåm:

1. E. Hornfelt	1.18.4
2. E. Berge	1.18.6
3. J. C. Jenssen	1.20.5
4. P. Ellingsen	1.21.2
5. A. Kr. Røysem	1.30.3
6. P. Sundby	1.35.9



E. Hornfelt
1. pr. kl. A.



E. Berge
2. pr. kl. A.



J. C. Jenssen
3. pr. kl. A.



C. Krogh
1. pr. «Old Boys»

Langrenn:

- 1. B. R. Halvorsen 16.11
- 2. E. Hornfelt 16.50
- 3. E. Berge 17.12
- 4. J. C. Jenssen 20.13
- 5. G. Langfeldt 20.55
- 6. A. Kr. Røysem 21.11

ELDSTE KLASSE:

Slalåm:

- 1. C. Krogh 1.56.3
- 2. A. Taxt 2.07.0

Langrenn:

- 1. A. Taxt 18.57
- 2. C. Krogh 22.30

Adopsjonssaken

fortsatt fra side 20

under opprøret i Venezuela for en tid siden. Men dere var kanskje ikke der akkurat da.

Ha det så riktig bra, og vi håper å høre fra «Skandinavia» med det første.»

Brevet er undertegnet av klasseforstander og alle elevene.

At adoptivforeldrene går inn for å få så god kontakt som mulig med dere ombord, er det således ikke tvil om, og det gleder oss å høre at både «Europe»'s, «Brasil»'s og «Skandinavia»'s mannskap har vært flinke til å holde kontakten ved like.

Tankmarkedet

fortsatt fra side 10

Det må overlates til enhver å trekke konklusjonen om fremtidsutsiktene. I tankfarten har det så ofte vært gjort feilvurderinger om utsiktene endog av de største eksperter, at det maner til forsiktighet. Men etter statistikken ser de nærmeste år ikke oppmuntrende ut, med mindre det skulle bli storstilte kanselleringer av nybygningskontrakter eller politiske komplikasjoner skulle endre hele bildet totalt.

Pr. 5/3-58 lå ialt 311 tankskip på 4.774.000 tons d.w. opplagt.

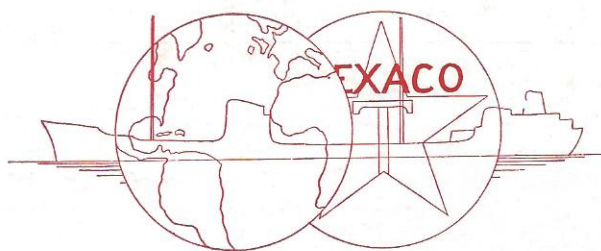
Løsning — Julekryssord

Utviklingen på kryssordgâte-løsningens område er meget gledelig. Jo vanskeligere kryssord, jo flere løsninger strømmer inn. Ikke alle er riktige, men det viktigste er å delta, ikke å vinne. Den hardeste nøtten å knekke denne gangen var visst nederste høyre hjørne. «Stykke fra høyre» later til å ha voldt en del hodebry, men kikker dere på løsningen, vil dere se at det ganske enkelt er å lese fra høyre mot venstre. Vi håper ikke at feilen på dette punkt skyldes uteblivelsen av det ene nøkkelordet. Vi prøvde å rette på dette så godt vi kunne og håper rettelsen rakk frem i tide. Forøvrig kikker nok mannskapene en del over skulderen på hverandre, for den samme feilen går igjen hos dem som er på samme båt. Vi har lovet en skorstensmodell til en av dem som har løst oppgaven riktig og premien tilfaller etter loddtrekning

*Fru Aasta Solhøy, Havstad 138, Arendal.
Vi gratulerer!*

B. W. I.

S	T	U	H	L	I	N	J	E	N	E	D	E	R	I				
T	S	I	S	U	S	I	U	T	U	K	T							
J	E	T	O	K	A	P	I	S	H	E	R	G	E	L				
E	N	E	H	E	R	R	E	T	Ø	Y	O	D	E	R				
R	E	H	O	K	H	O	A	R	K	A	D	E	R					
N	Ø	T	A	A	S	L	N	E	N	H	I	L						
E	H	B	A	R	D	I	S	K	S	T	H	E	B					
F	L	E	G	M	A	T	I	S	K	H	O	B	B	Y				
H	S	E								R	O	M	H	E	R			
A	V	H	Ø	R						U	N	A		K				
R	A	K	E							P	Y	N	T	E				
L	A	V	E							E	S	U	H	R				
I	L									R	B		K	O				
S	F	R	E							T	A	B	B	E	R			
B	I	R	Ø	K	T					K	A	I	R	O				
O	S	E	B	E	R					B	E	M	A	N	N	E	S	
A	K	T	H	A						S	P	H	A	K	G	E	N	I
E	N	K	V	A	E					Ø	K	S	R	N				
A	K	L	B	V	E	L				K	R	E	R	R				
S	V	Ø	M	M	E	L	I	N	E	R	L	E	N	E				
A	V	L	A	N	G	S	E	G			I	E	N	S				
S	E	I	R	E	N	E	G	E	H	V	I	T	E					
K	E	N	G	U	R	U	U	N	G	E	R	E	E					



Båtenes posisjoner

- M/T «*America*» lastet på Trinidad/Curacao i slutten av januar for to havner hvor vi sjelden anløper, nemlig Puerto Masachapa i Nicaragua og Cutuco i El Salvador. Den 19/2 lastet skipet igjen på Curacao/Trinidad – denne gang for Ciudad Trujillo. Neste last tok skipet fra Santiago de Cuba og Curacao med etterfølgende lossing i Balboa 15/3. Også neste last ble tatt ombord i Santiago/Curacao (23/3) og den skal losses i diverse brasilianske havner.
- M/T «*Brasil*» ble ferdig ved verkstedet i Malmö 18/12 og lastet i Puerto la Cruz/Trinidad 6/1 for Brazil. Deretter lastet skipet på Trinidad 10/2 for Accra og Lagos. Neste last ble tatt ombord på Aruba/Trinidad 20/3 og losset i Immingham 2/4 og Grangemouth 4/4. «*Brasil*» skal så laste i Port Arthur 21/4 og Trinidad 30/4 for Santos og Rio de Janeiro.
- M/T «*Britannia*» var i slutten av desember en tur i Los Angeles. Lastet deretter i Amuay Bay 9/1 for Donges i Frankrike 22/1. Det ble så en lang tur med lasting i Ras Tanura 13/2 og lossing på Trinidad 13/3. Skipet fikk så nok en tur til Donges og lastet i Cabimas 16/3. Deretter blir det en tur Sidon/Portland, Me. med lasting ca. 10/4.
- M/T «*Europe*» gjorde i januar/februar to turer Puerto la Cruz/West Africa og lastet deretter på Trinidad 1/3 for Recife, Vitoria, Maceio og Macapa. Skipet lastet så på Trinidad 30/3 for Accra 14/4 og Lagos 16/4. Neste lastreise går fra Puerto la Cruz 30/4, også til Accra og Lagos.
- M/T «*Gallia*» var en tur i Manaus 11/2 og har siden gått i fart mellom Venezuela og Santiago de Cuba. Den har nå fått to turer til Manaus og lastet første gang i Puerto la Cruz 24/3 og losset i Manaus 4/4.
- M/T «*North America*» forlot verkstedet i Palermo 25/12 og etter en tur Sidon/Portland, Me. tok skipet en last fra Aruba til Steilene, Oslo, hvor det ankom 10/2. «*North America*» gikk så innom Palermo for en mindre reparasjon og fikk nok en tur Sidon/Portland Me. Så ble det lasting i Puerto la Cruz 28/3 for Philadelphia 5/4 og deretter skal skipet laste i Ras Tanura.
- M/T «*Nueva Andaluca*» har siden desember ifjor gjort to turer West Indien/Brazil. Lastet så i Port Arthur 9/3 og Trinidad 19/3 for nok en tur sydover – denne gang for Recife, Salvador og Rio de Janeiro 3/4. Deretter blir det lasting på Trinidad ca. 18/4 for Immingham og Grangemouth. Skipet ventes utlosset ca. 6/5 og går så til Sandefjord for dokking.
- M/T «*Nueva Granada*» lastet 29/12 på Trinidad for New York og har så gjort to påfølgende turer Puerto la Cruz/Brazil. Deretter ble det lasting på Trinidad 18/3 for London 1/4. «*Nueva Granada*» går så tilbake til lasteplass i Caribbean.
- M/T «*Skandinavia*» Etter en tur Trinidad/Brazil i desember/ januar og en tur fra Aruba/Trinidad til West Africa i februar, ble det lasting i Puerto la Cruz 17/3 for Accra 3/4 og Lagos 6/4. Neste tur går fra Puerto la Cruz/Trinidad ca. 20/4 og til Recife, Vitoria, Rio Grande og Paranagua.
- M/T «*South America*» har siden desember ifjor lastet en gang i Sidon og en gang i Puerto la Cruz for Portland Maine. Deretter ble det to turer til Philadelphia, første med lasting på Trinidad 22/2 og andre med lasting i Covenas 10/3. Neste last ble tatt ombord i Sidon 2/4 og turen går til Portland, Me. (19/4).

Utgiver: The Texas Company (Norway) A/S

Redaktør: J. C. Jenssen

Faste medarbeidere: Per Sundby, A. K. Røysem,
L. Granlund

Tegninger ved: Erik Hornfelt

Trykk: Oscar Andersens Boktrykkeri, Oslo