



texaco tanker



M/T „Nueva Andalucia” passerer klippene ved Dover.

Nr. 2 – Juli 1958

5. årgang



Sommeren er kommet — endelig har vi Norges-boere rett til å si. Mange av dere ombord får sikkert nok av sommer og varme, men vi her på berget, hvor vi gjennom de siste år ikke akkurat kan sies å være bortskjemt med disse gaver, går og lengter etter sol — sommer — og lysere tider.

Ja — lysere tider er vel noe vi lengter etter i flere henseender, det står mye igjen å ønske — både i den politiske og den økonomiske situasjon i verden i dag. Den lille korte leveregel — å være god mot hverandre — ser ut til å være svært vanskelig å følge. Vi skal ikke innlede til politisk eller humanitær diskusjon og heller ikke prøve å reformere verden — vi kan bare ønske og håpe på større forståelse folkene seg imellom som vil eliminere motsetningsforhold og skape virkelig lysere tider.

Den økonomiske situasjon kunne også gjerne vært noe lysere. Levestandarden er riktignok høyere enn den noen gang har vært — men våre kjære kroner blir mindre og mindre verdt. Alt stiger i pris og mindre blir det å få igjen for våre surt ervervede moneter.

Skipsfartsinntektene, som er en av hovedbidragene i vår nasjonalhusholdning, har sviktet sterkt. Dette er jo ikke et spesielt norsk fenomen — men virkningen av en slik svikt får større betydning for oss enn for våre store konkurrenter som ikke er så avhengige av nettopp denne ene næring. Det er et trist syn å se alle de skip som nå frister sin tilværelse i opplagsbøyene. Ifølge oppgave i månedsskiftet juni/juli i år, er 42 norske tanskip på 649 212 t. d.w. uvirksomme. Ingen av våre skip har måttet legge opp — og det ser heldigvis ut til at vi skal slippe å få noen lediggang for våre båter i et hvert fall foreløbig.

I slike tider er det mer nødvendig enn noen gang at hver mann — på sjø og på land — går samvittighetsfullt inn for sin oppgave. Ved å ta vare på de ting som er betrodd den enkelte, vil vi legge et bedre grunnlag for en tryggere økonomisk fremtid.

Red.

Til kamp mot ulykker. Art. II.

Ta vare på livet!

Forrige Texaco Tanker inneholdt en artikkel om hvor lett en kan bli av med livet, nå kommer en som viser at det går an å beholde det når reglene følges:

B - B - B - B

I seilskutetiden betydde de fire B'er: Brennevin, Båtsmann, Bart lys, Brann. Dengang som nå hendte det at det ikke ble noen tilbake som kunne gi en bedre forklaring. Seilskuter er gammeldags og ute av dansen, oppskriften til brann er derfor modernisert. Båtsen og drammen er ikke den eneste syndebukk lenger, for nå kan hvem som helst få til en brann. Den moderniserte oppskrift ser slik ut i dag:

Brennbart stoff - Antennelse - Luft

og kalles «trekanten».

Tar en bort bare én av disse faktorer, blir det intet av hele brannen.

Dette høres enkelt ut og for å begynne med det første: «Brennbart stoff», så skal bensin aldri oppbevares på annet enn bestemte kanner og fat (smøreoljefat er ikke egnet). Det forutsettes bare reserve til livbåtmotoren og ikke til å vaske dongeri med. Tenk på de uhyre store mengder bensin som daglig transporteres rundt om i verden uten at ulykker skjer når bare reglene følges.

Av annet brennbart stoff kan nevnes oljeholdige filler som av en eller annen grunn blir tatt vare på. Her er både selvatennelse og brennbart stoff til stede, men hvis fillene ligger i en jernkasse med tett lokk, kommer det ikke luft til, og det er brudd i trekanten. Det er greitt nok, og alt dette vet sjøfolk fra før og mer til, men det er nå engang slik at ved daglig omgang med farlige stoffer uten at noe skjer, tror en til slutt at det ikke er så farlig likevel.

Så er det den andre årsaken, antennelsen. Enkelte steder i England er myndighetene så strenge at det ikke er lov til å røyke ombord under bensinlossing, og alle fyrstikker må samles

inn før lossingen begynner. I The Texas Company er det et gammelt forbud mot å ta slike fyrstikker ombord som kan tennes «à la Cowboy» på buksebaken. Slike fyrstikker har nemlig også den uvane at de tenner når en trår på dem. Alle vet at bensingass kan tennes ved en nesten usynlig gnist fra bryteren på en vanlig lommelykt og at et slag med en stålhammer mot stål kan gjøre det samme. I den senere tid er det til og med konstatert at et tanklokk har hatt så stor statisk elektrisitet at en gnist har sprunget over i karmen. Dette kan bare skje når hengslet er godt isolert med fett og lokket isolert med gummipakning, dessuten må den som åpner luken ha gummistøvler på. Når denne kombinasjon inntreffer, vet en ikke, og derfor skal slike luker ha jordledning i likhet med losse- og lasteslanger.

Den siste del av trekanten er den vanskeligste. Luften er allesteds nærværende og absolutt nødvendig for vår eksistens. Men få den bort fra det sted det brenner! Med andre ord tilfør ikke ny luft. Slikt skal kunne gjøres unntatt i fri-luft.

Ved brann i et maskinrom for eksempel, skal skylightet lukkes, speil i ventilatorer og skorsten likeså, vifter stoppes osv. Alle disse remedier har Sjøkontrollen sørget for, og dens inspektører er meget nøye med alt, — også brannmateriell for øvrig. Det er bare om å gjøre at alt er i orden den dag det skal brukes. La det derfor bli en rutinesak at alt er klart til øyeblikkelig bruk, for hvert sekund teller.

Maskinrommet er forresten det sted som nå for tiden er mest i forgrunnen. Det som oftest forekommer er lekkte oljerør. Hvis nå oljestrålen treffer et tilstrekkelig varmt exhaustrør, så har en brann med det samme. Denne mulighet har også Sjøkontrollen forutsett ved å anordne hurtigtømming av dagtankene, og disse ventiler skal alltid være i orden, samtidig som det skal være tilstrekkelig kubikk til overs på bunntanken for å motta oljen.

Enhver chief vet dette fra før, men det på-ligger ham også å instruere de andre maskin-

istene om saken, for her som overalt ellers, fins det nybegynnere.

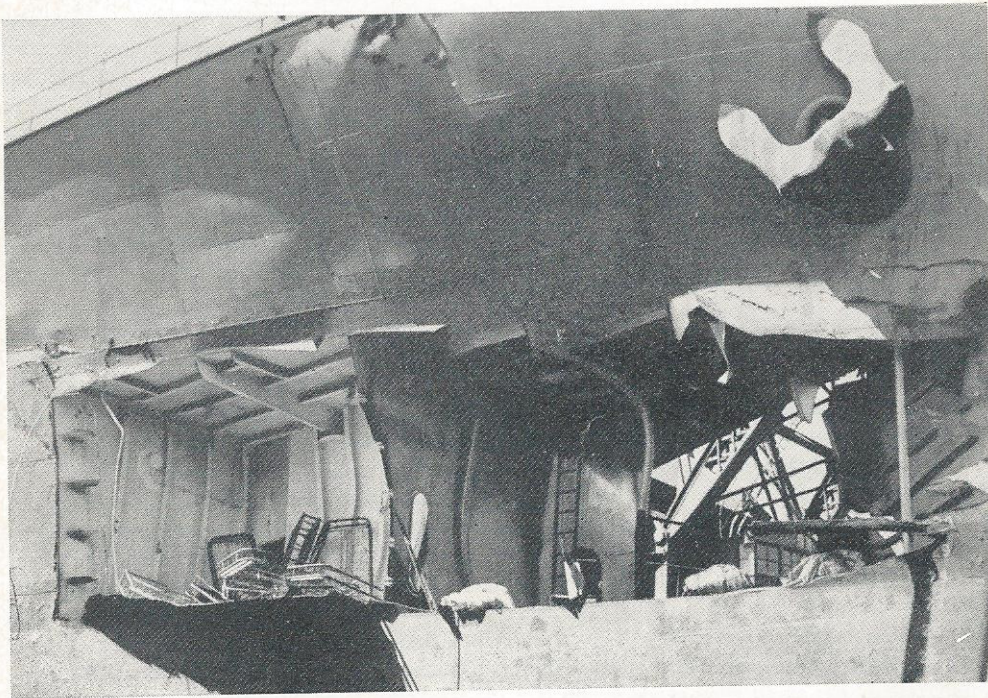
En bagatell som en åpen mellomventil i maskinrommet når det er brann der, kan sette pumpen forut ut av funksjon ved å la vannet gå overbord i steden. Dette hendte for ikke så lenge siden.

De fleste slike uregelmessigheter blir oppklart, mens det i andre tilfelle ikke er noen overlevende som kan fortelle årsaken til eksplosjon eller brann.

fin har den egenskap at den holder på elektrisiteten som således kommer ned i tanken og samler seg på overflaten. Når nå oljemengden stiger i tanken, kan overflaten nå en web eller leder stiver, gnisten slår over, og gassen er tent.

Tankanleggenes folk kjenner til dette og tar sine forholdsregler. De bruker fognozzles som lager en vanntåke, og denne klarer å lede bort elektrisiteten uten gnist.

Vil man ikke ha vann i lasten, kan kullsyreis



Her et et foto hvor 7 mann forsvant med skutesiden. Vi får skylde på røyking i mangel av noe bedre, men hvorfor var det bensin her? Eksplosjoner og brann kan også skyldes naturfenomener, men slikt klarer vitenskapen opp for oss.

Det ble nevnt noe om statisk elektrisitet; kort sagt et elektrisk ladet element eller en gjenstand som ikke har ledende forbindelse med andre ting. Statisk elektrisitet kan oppstå ved friksjon eller gnidning og forekommer derfor i rørledninger hvor det strømmes oljer med dårlige ledningsevner. Spesielt jet-fuel og para-

slippes ned i tanken, og det legger seg da et kullsyreteppe over lasten og luften kommer ikke til. Dessuten har de sine regler for hvor meget det kan lastes i timen, altså unngå friksjon mest mulig.

Texaco har nå i 25 år være forskånet fra de eksplosjoner og brannulykker som skjødesløshet forårsaker. Noen vil si vi har vært lykkelike, men lykke kan bare oppnås når alt blir gjort for å unngå ulykker.

En kan ikke se inn i fremtiden, men ved å holde seg til reglene, har en store muligheter for å seile på de syv hav i syv år til.

HT

Fremmede havner: Artikkel X.

„Britannia”s mannskap besøker Disneyland

Av 1. styrmann Rolf G. Jensen.

De artikler Texaco-Tanker hittil har hatt i serien «Fremmede Havner» har uten unntagelse behandlet forholdene i forskjellige havner og land som mer eller mindre regelmessig anløpes av selskapets båter. Uttrykket «fremmede» har således mest vært mynnet på dem hjemme.

Ifjor høst fikk imidlertid 19 av oss på «Britannia» anledning til å delta i et arrangement av velferdssekretær Rød til «et land» som også sikkert er ukjent for mange av dere ombord — nemlig Disneyland i nærheten av Hollywood, mens «Britannia» lå i Los Angeles.

«Amerika av igår, i dag og imorgen» ville vært et mer treffende navn på denne Stat i Statene. Men under mottaet «Æres den som æres bør», er det helt rimelig at dette ønskelandet har sitt navn etter skaperen, Walt Disney, mannen som gjennom dette gigantiske mesterverk har gjort film til virkelighet.

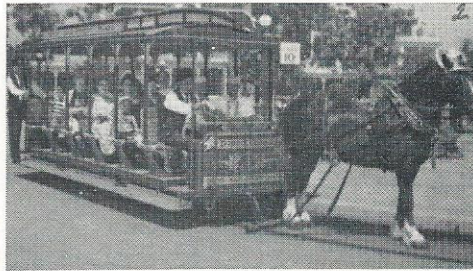
Disneyland er et velregulert rike og består av: Tomorrow-land, Fantasy-land, Frontierland og Adventure-land. Gjennom disse fire landene går gaten: The Main Street.

Når du skritter fra din verden og over i Walt Disneys, står han på terskelen til Main Street og ønsker deg velkommen med disse ordene: «Disney-land er fra nå av ditt land. Det vil gi deg lærdom om det som har passert, samtidig som det vil gi deg løfter om det som venter deg i fremtiden. Disneyland er et stykke land, bygget på idealer, drømmer og de virkelige sannheter som har skapt Amerika. Det er samtidig mitt håp at dette landet vil gi glede og inspirasjon til enhver gjest fra hele verden.» Etter denne lille velkomsttalen sparerer vi inn i

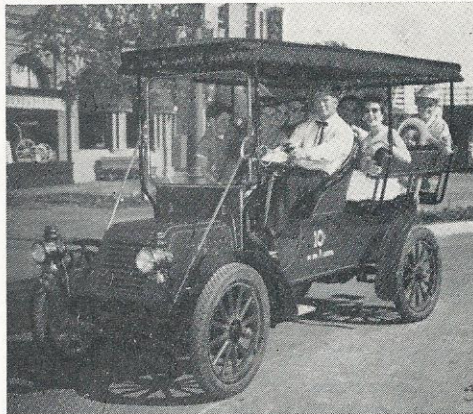
Main Street.

Derved er du vendt tilbake til de lykkelige fordums dager i Amerika. Bygningene på begge sider av gaten gir en tro kopi av disse kose-

lige og sorgløse byene som skjøt opp lik paddehatter i slutten av det 18. og begynnelsen av det 19. århundre og dannet hjørnesteinen til Amerikas senere skyskraperbyer. Transportmidlene her er ikke Cadillac eller Pontiac, men



heste-trikker, brannvogn anno 1895, også heste-drevne. Men skal det absolutt være bil, så vær så god å stige på modellen 1905 med parafinlykter og frynsepyntet tak. Plasert i et



av disse kjøretøyene vil du gjennom impulser fra forretningenes vindusutstillinger, gradvis synke tilbake til olde- eller bestefars ungdomsdager. Krinoliner og nakkehatter, floss og sjaketter, spinetter og gjøkur. Er du interessert i «gammel kjærlighet» så ta deg en tur på Main street kino. Der vil du snart oppdage at kunsten å elske i den tiden lå fullt på høyde med

vår tid, enda de manglet både sex-bomber og røde rubiner. Well, vi jumper av på torget og av redsel for å bli gammeldagse, drar vi rett inn i:

To-morrow-land.

En dristig verden av håp og drømmer, en levende kopi av vår fremtid. I dette riket merker du hvordan pulsslagene tiltar, spennin-gen stiger fra minutt til minutt og vips – er fremtiden blitt akkurat nå i din fantasi.

Her kan du ta en tur til månen i TWA-raketten, fly gjennom luften i Astreo-jet eller se hele Amerika fra en romstasjon for en pris av Kr. 3,00.

Er du interessert i å kjøre gjennom landet i biler uten brennstoff eller vil du se hele Disney-



land sånn litt fra oven, så koster fornøyelsen Kr. 2,10.

Er du nordmann eller kineser og lurere på hvor mange klokken er i øyeblikket i gamlelandet, ta en titt på framtidsuret som gir deg år, dag og tiden på sekundet.

To-morrow-land er en kombinasjon av vitenskap og industri som åpner framtidsperspektiver av dimensjoner, ikke bare for Amerika, men for hele den frie verden. Fra stål og betong-konstruksjoner, teknikkens harde og kalde ansikt, glir vi sakte over grensen til



Framtidsuret

Fantasy-land,

landet som fører deg tilbake til barndommens eventyrbøker. Her finner du eventyrenes uinntagelige borger og slott. Snehvit i sin søteste søvn, dvergene, heksa på krigsstien, kakehuset, ja hele Walt Disney-filmen «Snehvit og de 7 dvergene» får du oppleve i virkeligheten. Husker du «Dumbo», den flygende elefant? Bli barn igjen og ta deg en tur med ham. Opplev hele eventyrlandet og ta deg en tur gjennom riket med lilleputt-toget Casey Jr. Bla videre i eventyrboka, jump ombord i kanalbåtene og nyt Pinocchios landsby, de tre små grisers by eller en hvilkensomhelst annen by fra eventyrene. Alt dette og mere til gir Walt Disney lov til å kalle dette jordstykket for «En verden av fantasi».

Mens dette landet representerer barnas eventyrbok, gir det neste landet bilde av de

voksnnes. Et hart og realistisk stykke eventyrhistorie er:

Frontier-land.

Amerikas historie, fra de første innvandreres dager, lever opp igjen i Frontier-land. Eventyret om forfedrene som skapte Amerika om fra en usivilisert verden til et forum for frihet og lykke, ikke bare for sitt eget folk, men for millioner av dem som trenger beskyttelse under «Frihetens Gudinne», fremstilles her med fantastisk ekthet.

Gå inn i dilligencen og møt præriens stepper og urskogens villnis. Eller hopp opp på en flåte og besøk Tom Sawyers øy. Benytt samtidig anledningen til å studere sivilisasjonens utpost, Fort Wilderness på denne øya. Er du cowboy-minded, står Western Salooner med sheriffer og gullgravere i full mundur til din disposisjon.

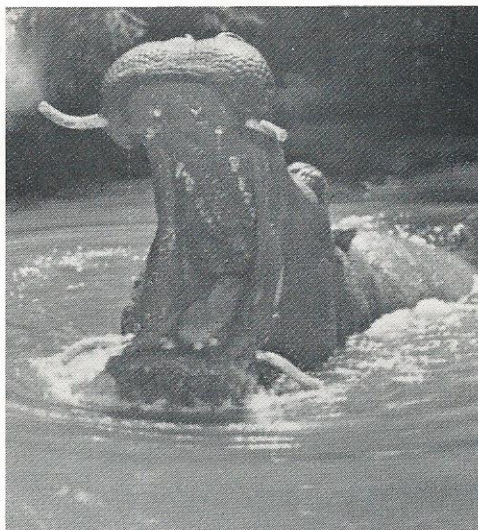
Uansett hvilke attraksjoner du har valgt å se, vil du forlate Frontier-land med den dypeste respekt for disse Vestens sønner som med sine stramtsittende klær, skafstøvler og revolvere har vært grunnmuren i Amerikas oppbygging såvel materialt som kulturelt.

Men der finnes land som også amerikaneren lengter etter å se, og det har Walt Disney ikke tatt ille opp, tvert imot har han løst det problemet ved å skape

Adventure-land,

tropelandet som skal tilfredsstillere amerikanernes utferdstrang. Et fargerikt skuespill av flora, elver, fossefall og dyreliv. Ta en fottur gjennom tropenes jungel og med jegerens skarpe blikk ville du f. eks. få hilse på hurtigløperen i dette landet, giraffen eller elvekongen, flodhesten som tar en liten gjesp etter middags-søvnen. Ja, ingen av innbyggerne mangler, men hvorvidt du møter dem eller ikke er avhengig av jaktlykken.

Føler du deg litt matt i knærne etter disse stevnemøtene, ta da en båttur på Adventure-land River. Her kan du sitte trygt og betrakte elveslanger, krokodiller eller «storebror» på nært hold, ja han har ikke noe imot å la seg forevige i fotoapparatet ditt heller. I dette



„Storebror”

landet har Walt Disney gitt sitt folk utløsning for den trang til å oppleve mystikk og fargerikhet, som alltid har vært det primære i amerikanernes eventyrlyst. Og det har lyktes ham til fullkommenhet.

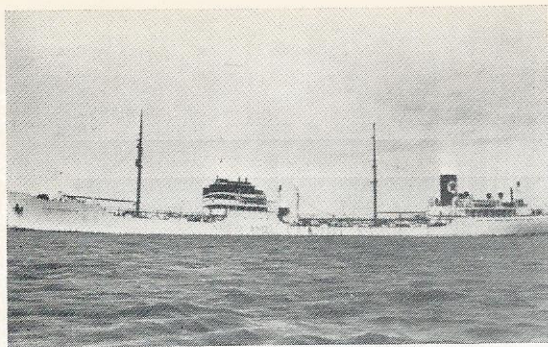
Før vi forlater dette drømmeriket, tar vi en tur inn på Opplysningen og merker oss noen data:

I gjesteboka finner vi at besøkende nr. 5 millioner skrev sitt navn den 4. oktober 1956, 15 måneder etter landets offisielle åpningsdag. 40 % av alle besøkende er utlendinger og representerer hele 63 forskjellige land.

Det gjennomsnittlige forbruk pr. person er \$ 2,29. For denne summen har du adgang til parker, transport, underholdning, utstillinger og parkering av bilen din.

«The Disneyland Band» gir hele 1460 konserter i året. Over 900 funksjonærer og 106 kunstnere er ansatt for å gjøre besøket til en opplevelse for den enkelte. 24 restauranter og automater betjener 8000 personer i timen, og i løpet av et år blir det spist 935.460 varme pølser.

Fra hvilken som helst plass i verden kan du løse flybillett direkte til Disneyland. Forbindelse mellom landet og U. S. A.'s flyplasser opprettholdes av 4 Disney-Helikoptere.



M/T «NUEVA»

For første gang siden 1954 – det år vi begynte med Texaco Tanker – fant endelig «Nueva Andaluca» det for godt å henlegge sin fornyelseskur såpass nær oss at vi med god samvittighet kunne avlegge et besøk ombord.

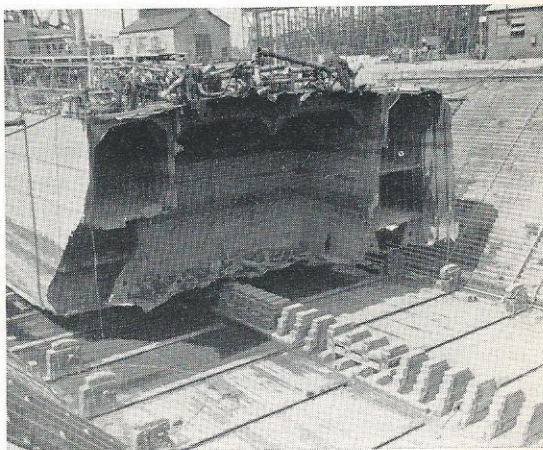
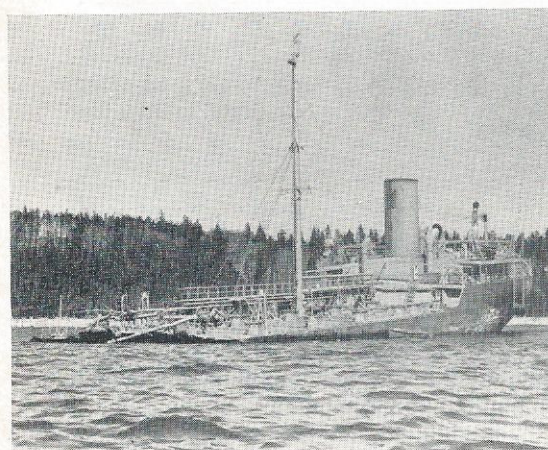
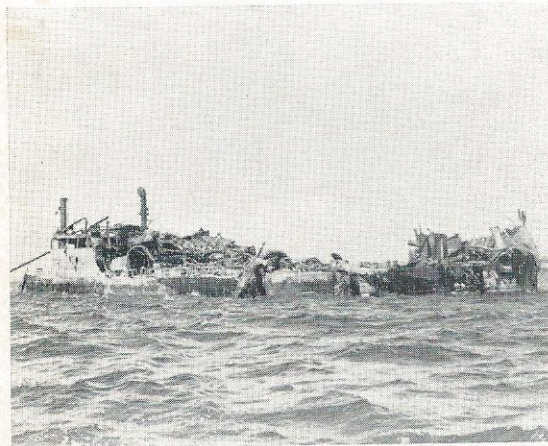
Det har således kun vært uheldige omstendigheter som har forårsaket at vi ikke tidligere har viet «Nueva Andaluca» behørig spalteplass.

«Nueva Andaluca» er vel den av våre båter som har den mest interessante fortid, og la oss før vi går over til vårt lille besøk ombord, dvel litt ved – Det var engang.

«Nueva Andaluca» ble bygget ved Deutsche Werft og levert 8. mars 1940. At hun «kom til verden» i en dramatisk periode, skulle hun få føle mer enn de fleste. Hun var den gang hvitmalt, med navnet i store typer på skutesiden, som var vanlig i krigstiden, og var etter den tids målestokk et smekkert moderne skip på vel 14 000 tdw. Det skulle dessverre ikke gå mer enn to år før hun måtte nedlegge sin virksomhet for mange år fremover.

I likhet med våre andre skip, ble «Nueva Andaluca» »rekvirert av Regjeringen, og under charter til United States Maritime Commission grunnstøtte hun i stor snestorm i Halifax og brakk i to den 22. mars 1942. Hun var fullastet med bensin, og forskipet tok til å brenne og ble totalskadd. Som vi ser av bildet, er det ikke stort igjen av de smekkre linjer.

Ingen mennesker omkom, og det rare hendte at akterskipet ble stående på grunn i Halifax's



ANDALUCIA»

havn uten å bli antent, og 35 000 bbls. ble red-
det av lasten.

Sommeren 1942 ble akterskipet tauet inn til
New York og ble lagt opp der til krigens slutt.

Tauingen vakte en viss oppmerksomhet, og
det var visst enkelte som mente de så syner.

I mars 1946 ble så den halve «Andalucia»
dokket i Newport News, og at dette om ikke
lenge igjen skulle bli en hel skute, er ikke så
lett å få inntrykk av. Stålplatene er revet over
som om de var papir.

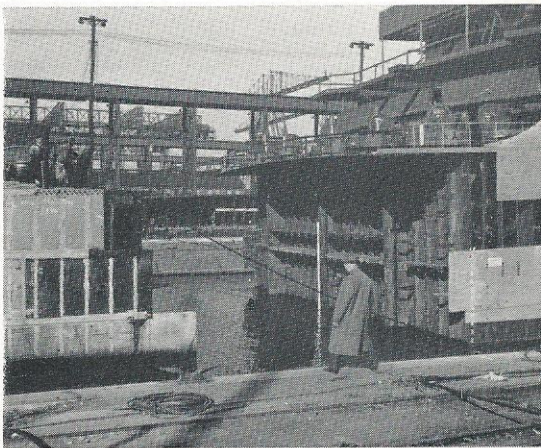
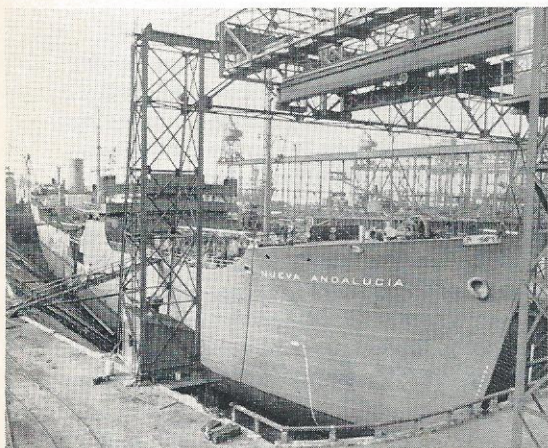
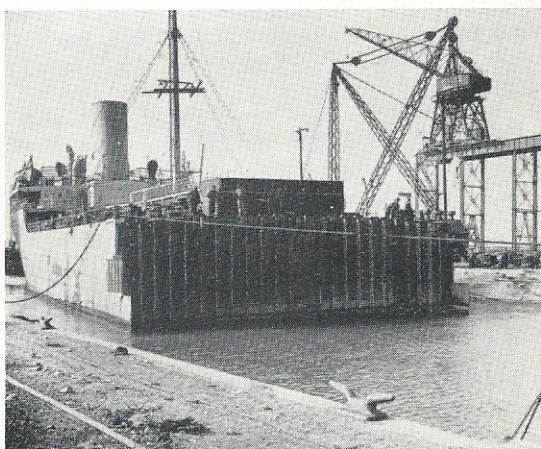
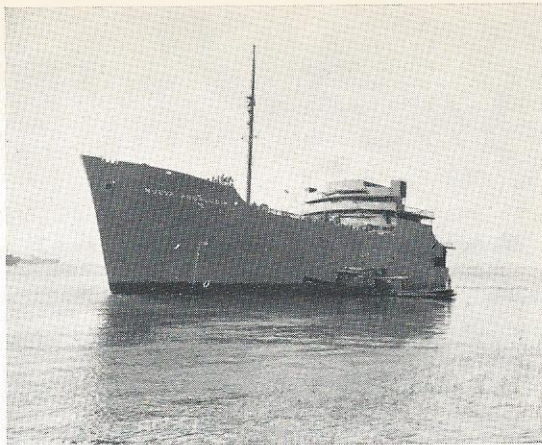
Store reparasjonsarbeider ble satt igang, mens
nytt forskip ble bygget, og dette var i desem-
ber 1946 klart for å møte sin, om ikke bedre,
så eldre halvdel.

På samme tid ble et annet skip også delt i
to i Newport News, dette for opphugning, og
det er kanskje ikke så rart at det gikk litt rundt
for dem som så de 4 halvparter komme seilende.

Akterskipet er også blitt ferdig reparert. Kli-
maks i rekonstruksjonen er nær forestående da
de to deler skal settes sammen til den nye
«Nueva Andalucia». Dokkmaster Thomas føl-
ger nøye med, og vi tar vel ikke mye feil når
vi antar at han føler en viss spenning.

De to deler passet bra sammen,
og «Nueva Andalucia» kan gå ut på sin annen
prøvetur den 21. februar 1947, etter det vanske-
ligste reparasjonsarbeide som var utført i New-
port News' Shipbuilding and Drydock Com-
pany's 60-årige virksomhet.

Snipp — snapp — snute — —



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»	J. L. Schlambusch	R. Johansen	R. Wiik	Bj. Susseg	Bj. Taxt	A. Dalseng	A. Gjølstad
M/T «Gallia»	O. Andersen	L. Reistad	I. Bakke	O. Pyykönen	P. Aasmul	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 Andaluçia»	Ove Granlund	Å. Strand	A. Berg	T. Martinius	P. Wold	T. Tollefsen	H. Schjå
M/T «Nueva Granada»	W.K. Paulsen	P. Meier	E. Halvorsen	F. Julsen	O. H. Kristiansen	G. Johnsen	O. Bruskeland
M/T «Skandinavia»	P. M. Sørensen	T. Stensrud	O. Kornelius	L. Pervost	H. Olsen	J. Johannessen	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	Olav Solhøi
»	J. C. Christensen
1. styrmann	Georg Knutsen
»	Rolf G. Jensen
»	Andreas Thorezen
»	Bernt Grimstvedt
»	Sigmund Landa
»	Frank Olsen
»	Yngvar Konnestad
2. styrmann	Nils Ølnes
»	Jarl Wstad
»	Johan Isaksen
»	Haakon Bjerkan
»	Birger Eide
3. styrmann	Viktor Söderholm
Telegrafist/sekr.	Erik Juvkam
»	Bjørn Rønning
Maskinsjef	Hans I. B. Johnsen
»	Barthold Seines
»	Finn Jonassen
»	A. Lorentzen
2. maskinist	Alf Klausen
»	Einar Løvndahl
»	J. Sjørdal
3. maskinist	Knut Dyrkorn
»	Alf Løwehr
4. maskinist	Wilhelm Strand
»	Jens Langerud
Maskinassistent	Toralf Sæter
Elektriker	Kjell Hansen
»	Svein Ogenes
Pumpemann	Simon Vitinzeff
Stuert	A. Sandvik
»	Olav Hansen
»	Arthur Venes
1. kokk	Arild Sørensen
»	Arne Koteng

M/T «AMERICA»

har siden vi sist førte pennen seilt endel kortere turer rundt i Caribbean med forskjellige sorter raffinerte oljeprodukter, men fikk i slutten av mars en avvekslende tur fra Santiago/Curaçao til de mer kjente havner i Brasil som Rio de Janeiro, Rio Grande, Paraganua og Belem. Senere ble det tilbake til Caribbean-farten og nå i annen halvdel av mai ble det en tur tilbake til Puerto Masachapa som vi fikk nærmere beskrevet forrige gang og til Cutuco på Vestkysten av El Salvador i Sentral Amerika.

M/T «BRASIL»

fikk etter verkstedsoppholdet først en tur fra Trinidad/Puerto la Cruz til kjente havner i Brasil og neste tur ble fra Trinidad til Accra og Lagos. Deretter ble det en kortere tur til Caribbean og så kom nok overraskelsen da «Sailing Orders» lød på lasting i Pointe-a-Pierre for Immingham ved Hull og Grangemouth i Skottland. Som ventelig, ble det da en del av mannskapet som benyttet anledningen til å mønstre av for velfortjent ferie nå på denne fine årstid. Kaptein J. C. Christensen kom muligens noe tidlig hjem for å male huset, men så ble det vel

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. Grønnesby
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	E. Rygh	F. Krüger	P. Antonsen	G. Tandberg	J. Johansen	E. Karlsen
A. Ormholt		O. Lervik	F. Andersen	H. Lien	A. Strøm- nes		S. Hansen	O. Winckler
P. Hübertz	H. Sjørø	D. Eliassen	A. Andersen	R. Røberg	E. Larsen	G. Knudsen	E. Chris- tensen	H. Olsen
K. Buran		P. Carr	H. Lysø	R. Vollebekk	L. Nilsen	S. Nilsen	A. Karlsen	A. Christian- sen
Å. Nordby	O. Hoeggen	A. B. Gjör- ven	P. Vagle	L. N. Niko- laisen	O. Hauge	E. Aandal	K. Vikse	A. Midtflå
T. Weden		Å. Strømmen	S. Strømskag	M. Pettersen	H. Grøtting	M. Bang- field	K. Grøttan	J. Bakker
J. Eggesbø	S. Næbb	A. Hauglid	P. Arntsberg	L. Aune	E. Skålvik	O. Skogland	P. Fredriksen	W. Flønes

skjekta som ble pusset og stelt først. Som hans avløser ombord i skipet, kom Ragnar Pettersen som i sin ferie hadde fått fullført huset og nå ville ut for å tjene penger til renter og avdrag.

1. styrmann Y. Konnestad har hus fra før, så han skulle hjem og bare feriere, hans avløser ble Håkon Sukke som bare ble en kort tid hjemme denne gang og ville være ute til neste vår da han skal i gang med de gleder og bekymringer husbygging medfører. Telegrafist/sekr. E. Juvkam ønsket også ferie, og han ble avløst av L. Kunst som vi kjenner fra tidligere fartstid ombord i M/T «BRITANNIA». Videre var det et par av den underordnede besetning som til høsten skal inn på skoler og derfor mønstret av allerede nå.

Fra Grangemouth seilte skipet tilbake til Caribbean og lastet for de velkjente sør-amerikanske havner, og i slutten av mai ble det lastet i Puerto la Cruz for Accra, Lagos og Port Harcourt.

M/T «BRITANNIA»

la ut på langreis mellom Sidon og Portland Maine etter Frankrike-turen, senere ble det nok noen av disse masete shuttle-turene nede i Caribbean, men på selveste 17. mai ble det av-

gang fra Pointe-a-Pierre med last for Montreal. Etter endt utlossing der, ser det ut som om det blir retur til Caribbean for ordre. Ellers ser alt ut til å gå sin vante gang også her ombord: hyra dreier og kokken bakker opp.

M/T «EUROPE»

ser ut til å seile vekselvis mellom de faste losse-plasser i Caribbean og kjente og ukjente havner i Brasil og Vest-Afrika. Som vanlig når det nærmer seg tiden for tur hjemover, blir nok tiden lang ombord nå, men den 1. mai var lossingen ferdig i Lagos, og kursen ble satt for Pointe-a-Pierre på Trinidad hvor det ble en liten ekstratur med last på kysten av Trinidad opp til Chaguaramas. Dernest seilte skipet tilbake til Pointe-a-Pierre og lastet for Themsens og Immingham. Skipet var utlosset der i midten av juni og kursen ble satt for Sandefjord hvilket de ombord ikke hadde noe særlig imot.

M/T «GALLIA»

er tro mot sin oppgave og seiler fortsatt for det meste fra Venezuela og opp Amazonas med crudeolje til raffineriet i Manaus, bare avbrutt av enkelte turer med samme sort olje til raffineriet i Santiago, Cuba. I april ble dessverre skipets maskinsjef Finn Jonassen syk, og da det

først var meningen at han skulle komme tilbake etter et kortere sykehusopphold, sendte vi midlertidig 2. maskinist Jacob Johannessen som hadde vært ombord her tidligere og som i slutten av mai skulle ombord i M/T «SKANDI-NAVIA» i samme stilling. Senere viste det seg at det var best at maskinsjef Jonassen kom hjem for rekonvalesens, og vi måtte da ansette en ny mann, maskinsjef Per Aasmul, også fra Bergen. Han fikk da til å begynne med en fin flytur fra Bergen helt ned til Manaus, en tur som tok vel 1½ døgn inklusive bytting av fly og overnatting underveis. Han hadde da tilbakelagt ca. 12200 km. Nei, det er ingen avstand i dag å reise halve jorden rundt.

Fra Manaus seiler skipet til Puerto Rico for å gå i dokk og skifte propellere da det er så meget drivtømmer i Amazonas, at skipets propellere tross forsiktighet får bendt bladene. Jobben i Puerto Rico står vel ikke på mer enn et par døgn, og så blir det vel atter å friste skjebnen i videre fart på Amazonas. 3. styrmann O. Pyykönen skal på skole til høsten, og det blir da å ordne med hans avløsning så snart skolene er ferdige ved St. Hans-tider.

M/T «NORTH AMERICA»

seilte fra Oslo via Palermo til Sidon og hentet der crudeolje til Portland, Maine. Så ble det en kortere tur fra Puerto la Cruz til Philadelphia, og dernest en virkelig lang tur ned til Ras Tanura for å hente råstoff til raffineriet i Pointe-a-Pierre. Dette er, dessverre får en nesten si, også et taust skip med hensyn til «løst og fast» fra livet ombord. Redaksjonen vil sette pris på om en eller annen av besetningen vil sende bladet noe stoff som sikkert vil ha interesse.

M/T «NUEVA ANDALUCIA»

har vi nylig hatt i Sandefjord. Dette ble en drøy periode denne gang, men endelig passertes Færder fyr etter utlossing i Holehaven, Immingham og Grangemouth. Mandag morgen 19. mai var skipet vel fortøyet ved verkstedkaia i Sandefjord. Flesteparten av besetningen har sin kontraktstid ute, og det blir derfor stor skifting av folk. 1. styrmann G. Knutsen og 3. styrmann R. Wiik ønsket begge ferie og ble avløst av henholdsvis 1. styrmann Arne Strand og 2. styr-



«Nueva Andalucia» på vei til Grangemouth. Broen som skal passeres virker noe i laveste laget – men dette er bare et synsbedrag. Denne jernbanebroen over Firth of Forth er en av verdens største.

mann jr. Tor Martiniussen. Telegrafist/sekr. S. Strømsem har fått jobb ved Sjømannskontoret i Trondheim så det er en mann vi fortsatt håper å få glede av. Hans avløser ombord i skipet ble Patric Carr som vi kjenner fra han var ombord i M/T «NORTH AMERICA». Som ny båtsmann kom Hermod Lysø som tidligere har seilt med gamle M/T «BRASIL». Maskinsjef AR. Lorentzen vil også ha sommeren hjemme, og maskinsjef Per Wold kom nå tilbake til skipet etter endt ferie. 3. maskinist Alf M. Løwehr ønsker også ferie etter lang tid ombord og hans avløser ble H. Schajā. Videre mønstret også 4. maskinist Fritz Stolpestad av for å ta ferie i Larvik, og i dette tilfelle rykket motormann Kjell Buran opp, idet han har både maskinistskole og verkstedpraksis. Videre mønstret stuert Sandvik og 1. kokk Koteng også av under verkstedoppholdet for velfortjent ferie, og nye folk i disse stillinger ble henholdsvis Knut Karlsen og Arnfinn R. Christensen.

Når dette leses er skipet vel tilbake i vestindisk farvann, denne gang med kaptein Ove Granlund på broen idet kaptein J. L. Schlanbusch, etter en kortere ferie hjemme i Arendal, avløste kaptein Solhøi på M/T «EUROPE».

M/T NUEVA GRANADA»s

tur til England ble skipets siste tur foreløpig som rent skip, idet også dette skip har gått over til å seile med skitten last, «dirty oils», og blir vel følgelig ikke å finne oftere i brasili-

anske havner på en tid. Det ser ut til vesentlig å bli seilinger mellom Venezuela og Philadelphia. I England mønstret 1. styrmann Frank Olsen av for vel fortjent ferie i sommer nede på Torjusholmen utenfor Arendal og som ny 1. styrmann kom, som vi tidligere har hørt, Paul Meier Olsen. 4. maskinist Wilhelm Strand ønsket også å tilbringe sommeren hjemme og i hans sted kom Åge Nordby som vi kjenner fra før. Han hadde nå blant annet benyttet ferien til å ta maskinistskolen. Ellers var det en del av skipets underordnede besetning som ble skiftet og blant annet kom nå Alf Midtflå som 1. kokk tilbake til oss igjen.

M/T «SKANDINAVIA»

har vi heller ikke så meget å berette om denne gang. Skipet seiler for det meste med laster til vest-afrikanske havner, og det så lenge ut til at skipet ikke skulle komme denne vei før utpå høsten. Dette passet imidlertid mindre bra for noen av besetningen som har fått plass på skoler her hjemme fra august måned, og det var derfor nå planlagt at disse skulle fått avmønstring i Carriibbean og hjemreise muligens med M/T «EUROPE». Dette ordnet seg imidlertid selv, idet M/T «SKANDINAVIA» nå kommer til å laste på Trinidad ca. 9. juli for England hvor vi kommer til å ordne med avløsninger. Ny 2. maskinist Jacob Johannessen kommer, som vi tidligere har hørt, fra M/T «GALLIA» i Vest-India i slutten av mai, og 2. maskinist Jens Sjørdal går i land ved ankomst til England for ferie og senere maskinistskoler. Det er også kjent at både 3. styrmann Sverre Einvik og 2. kokk B. Brynjulfsen skal på skoler til høsten, og det blir derfor også ordnet med avløsning for disse i U.K. Skipet skal ikke til verksted etter utlossing i U.K., og det er vel sannsynlig at flere av besetningen da ønsker å få mønstre av for ferie her hjemme på bjerget i sommer.

M/T «SOUTH AMERICA»s

turer er nok også av de vanlig regelmessige, uten mellomhavner i Caribbean og opp til Philadelphia/Portland, Maine, eller lasting i Sidon for lossing i de samme ovenfor nevnte havner. Forskjellige ting tyder på at det nå nærmer seg tiden da skipet skal til Europa for dokking, og vi noterer med tilfredshet at de

En gjest ombord



Sjømannsprest Nielsen ombord på M/T «Nueva Andaluca».

Et gammelt ordsprog sier at prester ombord betyr ulykke. Vi har fra tid til annen opplevd at ordsproget, i hvertfall for oss, ikke har noen rot i virkeligheten, og vårt siste prestebekjentskap, danner heller ingen unntagelse.

Sjømannsprest Johan Nielsen som i den senere tid har vært på Trinidad i spesielt oppdrag for Den Norske Sjømannsmisjon, reiste hjem til Norge med «Nueva Andaluca», og såvel presten som mannskapene, sitter igjen med de beste inntrykk av turen. Som den geskjeftige mann Nielsen er, var han stadig på farten med omsorg for skipper, offiserer og mannskaper.

Sjømannsprest Nilsen er passert de søtti, og kan se tilbake på et hendelsesrikt liv viet våre sjøfolks trivsel i utlandet. Han har virket i Buenos Aires, Shanghai og Hongkong, og har etterlatt seg betydelige spor på disse steder. Kirkene er her blitt bygget i hans funksjonstid, og hans evne til å lede velferdsarbeide, vil det gå frasagn om i mange år.

Ved «Nueva Andaluca»s ankomst Sandefjord var mange av sjømannsprest Niensens venner møtt frem for å ønske ham velkommen hjem, og vi slutter oss til med ordene

Velkommen til gamlelandet!

~~~~~  
lange turene over Atlanteren blir benyttet til å pusse opp og fikse over alt slik at skipet skal se ekstra pent og velholdt ut ved ankomsten til verkstedet.

*Mt "North  
America"  
avlegger en  
snarveisitt i  
Oslofjorden.*

og ikke bare Texaco-Tanker, men hele konorstaben fikk anledning til å bese «Storebror» blandt båtene litt på nært hold. Det var første gang «North America» fant det passende å ta seg en tur til hjembyen og dette måtte selvfølgelig feires. Det var høytidelig blomsteroverrekkelse ved den utvalgte representant fru Sanne, og som sees av bildet var fotografen i et dilemma hvorvidt han skulle få med noe av fru Sanne i det hele tatt og kutte litt av kaptein Hallen eller om han skulle fotografere Hallen helt opp på bekostning av vår blomsteroverrekkerse. Vi håper hans kompromiss faller noenlunde heldig ut og at kaptein Hallen ikke har tatt skade av at han har mistet noe av hodet. Vi kan forsikre leserne om at han har resten av hodet i behold.

Så begynte undervisningen. — Under in-



struksjon av kaptein Hallen ble funksjonærene radarspesialister. De to damene i forgrunnen,



frk. Askvig til høyre og frk. Widding-Iversen til venstre, ser noe uoppmerksomme ut, det skyldes vel formodentlig den sjarmerende fotograf og bevissheten om å ta seg så godt ut som mulig da sjansen til å komme i Texaco-Tanker var til stede.



Maskinrummet fikk heller ikke være i fred og vi ser her frk. Skalleberg i en liten manøvrering, mens frk. Askvig som skulle illudere maskinsjef og gi strenge ordre, ikke ser ut som om hun tar situasjonen alvorlig nok.

Det var ikke det sted hvor åsgårdsreien ikke måtte snuse, selv kjølerummet måtte sømfares og særlig da av husmoren (vår eneste frue) fru Sanne. Vi vet ikke om hensikten var å ta



med seg denne skinken – det ser jo nesten ut som om hun drømmer om å spare noen kroner av husholdningspengene – hun la den i hvert fall fra seg med mer eller mindre tungt hjerte da vår blitzlampe røbet at hun var sett.



Den etterfølgende wienterschnitzel med tilbehør var helt i stil med det øvrige arrangement og det ser da også ut til at kapteinen liker gjestene.

Livets urettferdighet er alltid til å ta og føle på – og mens alt viste seg fra den mest rosenrøde side for oss – måtte gutta ombord

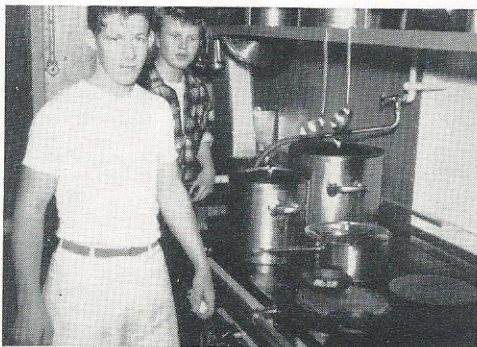


slite med sitt. Kaloriene for neste tur skulle sikres og både båtsmann Alvin Andersen og lettmatros Hopstad var ivrig opptatt med matnyttige ting.

I byssa var det heller ikke fred å få og

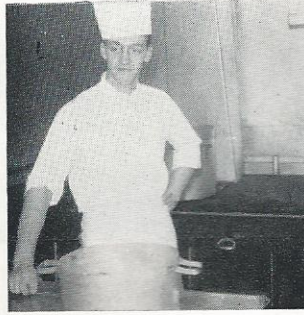
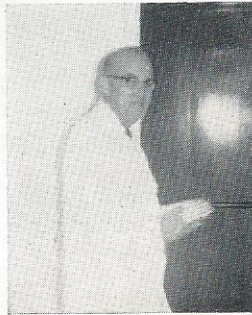
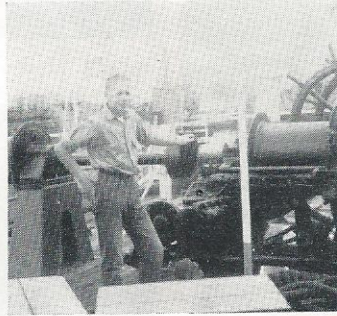
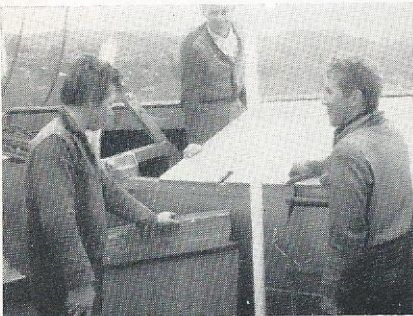
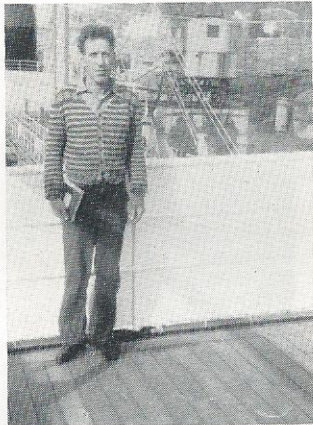
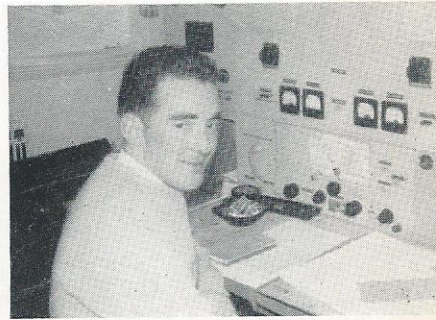
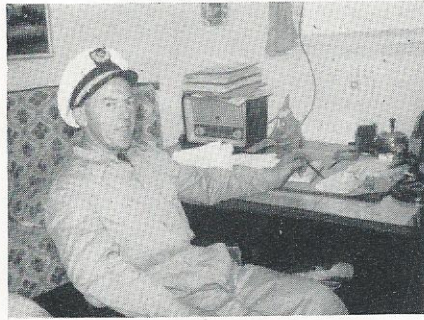


kokken Hedly Olsen (ivrig beskuet av frk.



Widding-Iversen) samt 2. kokk Harald Steinvik og messegutt Odd Skjold hadde nok å gjøre med å tilføre de andre drivstoff for å holde blodsirkulasjonen i orden.

# Vi avlegger et besøk på





## «Nueva Andalucia»

Ved «Andalucia»s lille ferieopphold ved Framnæs, tok vi oss en liten tur ombord. Mange av de trofaste sjele gjennom de siste 18 måneder siden båten var i dokk, var riktignok allerede mønstret av da vi kom ned, men noen var det da igjen, og enkelte nye var kommet ombord.

Kaptein Johan L. Schlanbusch hadde vært ombord i 19 måneder og skulle ha seg en liten ferie hjemme i Arendal, mens Ove Granlund skulle overta roppinnen på «Nueva Andalucia». Denne ferien blir ikke av så lang varighet, da han allerede i slutten av juni skal avløse kaptein Solhøy på «Europe». Kaptein Schlanbusch har vært i Texaco uavbrutt siden 1936 og hører faktisk med blant veteranene — tross for sine få (h)år.

Styrmann G. Knutsen har stått ombord i 21 måneder og ville nå hjem til Brevik. Han er i likhet med Skipper'n ungar, men lurte på om det ikke ville bli slutt på denne standen nå når han kommer til å reise land og strand rundt i sin nye bil. Det ville nå være rart om det ikke dukket opp et eller annet. Lykke til — med ferien!

Telegrafist Patric Carr fra Irland tok en kraftig fasadepuss før han ble fotografert. Han lurte på om bladet ble sendt ut til et for ham egnet jaktmarked, og ville da helst gjøre det mest fordelaktige inntrykk. Han skal heldigvis være med båten ut igjen slik at han ikke kommer til å gå Skipper'n og 1. styrmannen i nærheten på den ovennevnte jakt. Han begynte å tilegne seg litt av sproget og kunne nå noen flere ord enn «Skål». Han hadde tidligere vært med på «North America» og ville gjerne fortsette på norske båter.

Båtsmann Harald J. Lysø fra Lysø i Lysøysund kom ombord i Sandefjord og var også ungar. Han kunne ikke skjønne hvorfor man skulle pådra seg slike unødvendige forpliktelser som kone. Han har tidligere vært ombord på gamle «Brasil».

Pumpemann L. N. Nilsen har tidligere vært på «North America» og gledet seg nå til å stille sine muskler til disposisjon for Texaco igjen.

Blant den yngre garde ombord fant vi S. C. Steigen (t.v.) fra Løkken Verk. Han begynte som messegutt og var avansert til lettmatros. Til tross for 18 måneder ombord, skulle han fortsette en periode til da han fortest mulig skulle komme seg på styrmannsskole og skipperskole. Det skulle nemlig ta kortest mulig tid for ham å bli skipper. Et godt mål å arbeide mot.

Odd Hein (t.h.) fra Trondheim hadde tatt på seg søndags ettermiddags gåbortdressen, for han skulle mønstre av å reise hjem til Trondheim. Han vill ha hyre snart igjen, helst med «Europe», og det har han fått. Han hadde sjømannsblod i årene da både bestefar, far og bror var til sjøs.

Matrosene Karl Skåren (i livbåten) og Bjarne Strige var nye ombord, og dekksgutt Bjørn Smith gledet seg til å prøve kreftene og sjøstyrken.

I maskinen fant vi «Chiefen» — Arnt Lorentzen (bakerst) og 2. maskinist T. Tollefsen. Lorentzen skulle hjem på ferie på småbruket sitt i Nøtterøy, og han ble avløst av maskinsjef P. Wold. Lorentzen dannet faktisk en av unntagelsene ombord — han var gift. Riktignok hadde han ikke vært såpass hjemme i de 3, tre årene siden han tok sin kvinne til ekte at han hadde fått tid til noen familieforøkelse. Det kommer nok. Tollefsen hadde kona med seg fra London til Sandefjord, så det var ikke så ille for ham nå å skulle reise ut igjen.

Disse tre gade laksene er fra venstre motormann Gunnar Kokvold fra Røros, påmønstret i Sandefjord, 4. maskinist Kjell Buran som har stått ombord som motormann i 18 måneder. Han var fra Trondheim, og han ba oss understreke fra byens west-end. Han turde ikke å reise hjem nå da det var så plagsomt med alle jentene som kom til å henge etter ham. Slikt ble han så sliten av at han foretrakk å bli ombord en periode til. Den tredje laks er Bjørn Emanuelsen fra Vollen i Asker. Ifølge Buran kan man mønstre folk derfra når det ikke finnes flere i Trondheim. Emanuelsen skulle ikke fortsette ombord, men vile gjerne tilbake til Texaco snarest igjen.

Smører Nils Sæter var ny ombord, og kom fra Hommelvik. Stedet som i tillegg til smørere, også fortrer statsministre.

Sjefen for kaloriavdelingen stuert Arne Sandvik ser lur ut, og det kommer nok av at han venter kona på besøk. Han skulle hjem på ferie så det er vel ikke noe rart om han har hentet fram smilet.

Kokken Arne Koteng lot oss motvillig ta bilde av seg, han ville mye heller bli fotografert om morgenen da han på den tiden av døgnet var adskillig penere — mente han. Han skulle hjem å gifte seg og håpet på jobb i land, hvis kona var snill vel å merke. Hvis ikke, fikk han ta seg en tur ut igjen.

Siste mann i denne avdelingen var bysseguttene Arne Flaten fra Steinkjer. Han er 15 år og har tidligere kun vært ombord på fiskeskøyter. Han håpet på at han hadde unnagjort den værste sjøsyken og at de store hav ikke ville behandle ham for ille.

Tidlig krøkes — — —

## Adopsjonssaken

Så ser vi gjennom posten som er kommet fra diverse «adoptivforeldre» til båtene.

Helt fra Polmak i Finnmark har vi mottatt en stor forsendelse til M/T «Britannia». Polmak ligger ved Tanaelven, og i et brev fra en av elevene ved Polmak Skoleinternat, Thorfinn Dybvik, får vi bl. a. vite:

«Flesteparten av de som bor her er samer. Selv er jeg fra Narvik. — Alle barna i klassen vår snakker samisk unntagen jeg, men de kan norsk også, så jeg klarer meg fint.»

I Tanaelven, som er Norges rikeste lakseelv, driver så å si alle med laksefiske, nordmenn og samer på den ene siden av elven, og finner på den andre. Elven er nemlig grenseelv til Finland. Fra Åge Solbakk som er 14 år, er det kommet et langt, hyggelig brev om «Laksefiske i Storfossen». Her forteller han bl. a. at han i fjor sommer tok årets største laks på 22 kg og at han til og med fikk premie fra Gresvig i Oslo for sin gode fangst.

Foruten alle de hyggelige brev til kaptein og mannskap, samt gode tegninger av Polmak skole og samer på ski med sine lassoe, finner vi en hel del forskjellige ting som samene bruker av klær og redskap, som bl. a. gapir, noftokat, gistæt, galsokat, soupan og en gafegevdni. For dem som ikke forstår samisk, skal vi for ordens skyld oversette. Gapir en en lue som brukes av kvinnene, noftokat — allemansfotplagg om vinteren, brukes ofte uten strømper og fylles med tørket sennegress (myrgress). Gistæt er skinnvotter, og galsokat er nærmest et par skinnstrømper som trekkes utenpå leggene og rekker et stykke oppover lårene.

Soupan er en ekte fjellsamelasso som brukes til å ta inn reinen med, og en gafegevdni er ganske enkelt en kaffekjele. I sendingen var det også en nibi, en typisk pyntekniv, og et tre år gammelt reinhorn, courvi, samt en nydelig brodert løper, som vi tipper at jentene har vært mester for.

Dere ombord vil sikkert få stor glede av denne sendingen, og for dere oppe i Polmak blir det nå å vente på brev og hilsner fra «Britannia».

Til M/T «Nueva Andalucia» har vi fått tilsendt nok et nummer av «Andalucia-posten» fra Kviltorp skole i Molde.

Hovedemnet i denne avisen var Moldes nye kirke som ble innviet like før jul. Her finner vi også referat av et intervju som to av pikene i klasse 7A hadde hatt med prost Birkeland. Vi forstår at dette har vært en stor begivenhet i Molde, for avisen inneholdt også en del avisutklipp fra den store dagen da kirken deres ble innviet.

Ellers inneholder «Andalucia-posten» vitser, skrøner og løst og fast fra Kviltorp skole.

Så har vi fra Ekeberg skole, Holmestrand, mottatt første nummer av «Ekeberg-posten» til «South America». Her får mannskapet litt av hvert å underholde seg med, bl. a. skolenytt, lokalnytt, billedsider, sport, «lett blanding», samt mange gode tegninger.

Avisene vil sikkert interessere og glede mannskapene ombord, og i brev fra lærer Arne



Frk. Bjørg Widding-Iversen iført: Gapir — Noftokat — Galsokat — Gistæt. Hun har liten trening i bruk av soupan og har ennå ikke hatt følelsen av å kjenne soupan falle over courvi, men har derimot mange ganger benyttet gafegevdni — om ikke den hun her viser frem — så i hvert fall en annen.

# Sports Spalten



Ved A. K. Røysem

## Hvordan står det til med idrettslivet ombord?

Våren her hjemme har vært usedvanlig sen og kald i år, og av den grunn har forsommerens idrettsutfoldelse vært noe tam. Mange terrengløp og fotballkamper måtte avlyses i april på grunn av sne, og selv om de fleste vårstafetter med Holmenskollstafetten i spissen er gått etter programmet og enkelte også har prøvet seg i de første friidrettsstevner, er det tydelig at vi enda må vente en tid på de helt store resultater. Våre «spisser» ser imidlertid ut til å ha skjøttet treningen bra, og vi håper selvsagt på en god norsk innsats under EM i Stockholm i august.

Jacobsen på Kviltorp skole og lærer Dillan på Ekeberg skole, ser vi at dere ombord er meget flinke til å holde kontakten med «adoptivforeldrene» ved like.

Fra klasse 5A ved Stokmarknes skole har vi mottatt en ny sending til M/T «Skandinavia» med mange hyggelige brev og fine bilder. Fra skipet har klassen fått tilsendt et stort atlas som vi forstår at både lærer og elever setter meget stor pris på. Vi mistenker elektriker Martin Bangfield for å ha hatt en finger med i spillet her. I håp om fortsatt god forbindelse med «Skandinavia» til høsten, slutter elevene med å ønske dere alle ombord en riktig god sommer.

Det er imidlertid tydelig at det ikke bare er her hjemme på berget at sesongåpningen har vært noe svak. Ved henvendelse til en av Velferdskontorets idrettssekretærer blir vi meddelt at det hittil i år ikke foreligger en eneste rapport fra Texaco-båtenes idrettslag, så nå synes vi det er på tide det blir litt fart i sakene.

Nå skal vi villig innrømme at trening på en gyngende skogsti omkranset av nyutsprunget løvskog eller på en tykk gressmatte er mer innbydende enn et kjedelig jerndekk, men på den annen side er det ikke tvil om at en fornuftig tilpasset trening sammen med skipskameratene og et etterfølgende bad, er en meget morsom og fornuftig adspredelse som både gir følelse av velvære og styrker kameratskapet og arbeidsleden.

Minst et par treningskvelder i uken er å anbefale og disse kan selvsagt legges opp høyst forskjellig. Vi anbefaler imidlertid at hver kveld begynner med oppvarming ved lett løping (jogging) rundt omkring på dekket i 5–15 minutter og at man deretter tar litt gymnastikk i form av strekk – tøye og spenstighetsøvelser. Kvelden kan så avsluttes med trening i en eller flere «spesial-øvelser» som høyde og lengde u.t., kulestøt, sprintløp (f. eks. potetløp frem og tilbake en eller flere ganger på stormbroen) eller utholdenhetsløp arrangert som forhindringsløp rundt om på dekket o.l. Vi kan garantere at det etterfølgende bad smaker fortreffelig og at man deretter føler seg som et nytt menneske.

I nevnte øvelser kan det så fra tid til annen arrangeres konkurranser, og vi ber om at resultatene sendes til Velferdskontoret, idet resultatene i f. eks. høyde og lengde u.t. teller i Handelsflåtenes enkeltmanns- og lagkonkurranser. Vi vil også mer enn gjerne gi spalteplass til slike resultater.

Som bekjent går det også en svømmekonkurranse og idrettsmerkekonkurranse og det skal bli moro å se hvilke av Texaco-båtene som i år får flest avlagte prøver i disse konkurranser.

Vi ønsker dere lykke til med de forhåpentlig mange vellykkede trenings- og konkurransekvelder ombord.



## Båtenes posisjoner

- M/T «*America*» losset i Rio de Janeiro, Santos, Rio Grande, Paranagua og Belem i siste halvdel av april. Lastet så på Trinidad 8/5 for Santiago hvor også ny last ble tatt ombord og losset i Ciudad Trujillo. Neste last ble tatt inn på Curacao 19/5 og Santiago 23/5 med etterfølgende lossing i Cutuco 3/6 og Puerto Masachapa 6/6. Deretter lastet «*America*» i Puerto la Cruz 16/6 og på Trinidad 18/6 for velkjente havner i Brazil.
- M/T «*Brasil*» lastet partlast i Port Arthur 25/4 og resten ble tatt inn i Santiago 30/4. Lossingen foregikk i Recife 12/5, Santos 17/5 og Rio de Janeiro 20/5. Deretter ble det lasting i Puerto la Cruz 2. -3/6 og denne gang gikk ferden til Vest Afrika med lossing i Accra 17/6 og Lagos 19/6. Neste reise går fra Port Arthur 12/7 og Trinidad 20/7 med lossing i Bahia 30/7, Santos ca. 3/8 og Rio de Janeiro ca. 4/8.
- M/T «*Britannia*» seilte med last fra Sidon 16/4 og losset i Portland, Maine 4/5. Etter et par turer mellom Pamatacual og Pointe-a-Pierre lastet så skipet i sistnevnte havn for Montreal. Det var utlosset der 27/5 og fortsatte ferden over Atlanterhavet til Sidon hvor det lastet 12/6 for Portland, Maine hvor det losset 30/6.
- M/T «*Europe*» var utlosset i Lagos 16/5 og fortsatte til Pointe-a-Pierre hvor det lastet 27/5 for Chaguaramas, en havn litt lenger oppe på kysten av Trinidad. Denne reisen var hurtig unnagjort og allerede den 29/5 var skipet tilbake i Pointe-a-Pierre og lastet for England. Her ble det denne gang lossing i Themsenroveret den 12/6 og Immingham 15/6 og derfra er det kort vei for en langveisfarer over til Sandefjord hvor det ankom 18/6 for dokking og overhaling. Etter endt reparasjon 3/7 seilte skipet sydover til varmere himmelstrøk for å ta ombord last i Puerto la Cruz 17/7 og på Trinidad 19/7 for havner i Brazil.
- M/T «*Gallia*» laster som regel i Venezuela og fører lasten vekselvis enten til Manaus eller til Santiago. Fra Manaus 18/5 gikk imidlertid skipet til verksted i San Juan for å skifte en av propellene. Den 2/6 fortsatte det til Puerto la Cruz med ankomst 4/6 hvor ny last ble tatt ombord for Manaus. Også neste reise går fra Puerto la Cruz til Manaus.
- M/T «*North America*» Etter utlossing i Philadelphia 8/4 seilte skipet til Ras Tanura hvor det lastet 5/5 for Pointe-a-Pierre 4/6. Dernest ble det lasting i Puerto la Cruz 6/6 og lasten ble denne gang losset i Philadelphia 14/6. Neste reise går fra Ras Tanura 11/7 med lossing på Trinidad 10/8.
- M/T «*Nueva Andalucia*» kom til Sandefjord 19/5 for reparasjon og fikk denne gang en hurtig ekspedisjon idet skipet seilte igjen allerede 5/6. Det blir lasting i Puerto la Cruz 22/6 og Trinidad 24/6 for diverse havner i Brazil.
- M/T «*Nueva Granada*» seilte fra Canvey Island 3/4 og kom til Puerto la Cruz 15/4 hvor det lastet for Philadelphia. Senere ble det flere slike turer mellom Venezuela og Philadelphia. Siste gang var skipet utlosset der 2/6 og lastet deretter i Sidon 18/6 for Philadelphia.
- M/T «*Skandinavia*» tok inn last på Trinidad 24/4 og losset denne i Recife 5/5, Vitoria 9/5 og Rio Grande 14/5-17/5. Neste last ble ført fra Curacao 4/6 til Balboa 7/6-11/6. Derfra seilte skipet til Pointe-a-Pierre hvor det lastet 16/6 for Avonmouth og Dingle (Liverpool).
- M/T «*South America*» fikk to turer mellom Sidon og Portland, Maine i april/mai. Det var siste gang i Portland 24/5 og seilte så til Amuay Bay og lastet for Santiago. Senere har det blitt kortere turer mellom forskjellige lasteplasser i Venezuela og lossing enten på Trinidad eller Santiago.

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