



texaco tanker



Holmenkollbakken.

Nr. 1 – Mars 1959

6. årgang

Hva er tjenestetid?

Det begynner å bli en del jublanter i vårt unge selskap. Stadig flere nummere av Texaco-Tanker bringer bilder og omtale av trofaste medarbeidere på sjø og land som har mange år på nakken i rederiets tjeneste.

Noen har vært med helt fra starten og har således 25 års tjeneste. Andre kom med i den store utviklingstiden før siste krig og har 20 års tjeneste i rederiet. Andre er nye og ferske og står ved begynnelsen av sin virksomhet for Texaco.

Hva ligger det så i dette at en mann har f. eks. 20 års tjeneste i rederiet? Det høres jo for såvidt greit ut, men det bør kanskje likevel gis en liten orientering slik at det ikke oppstår misforståelser.

I denne forbindelse regnes kun tiden fra det tidspunkt hvor tjenesten må ansees å ha vært sammenhengende. Et kortere tjenesteforhold — så ikke godkjent fravær en periode, — deretter nytt arbeidsforhold, kan ikke telle med i ansiennitetstiden. Det er innlysende at arbeid hos annen arbeidsgiver, det være seg på sjø eller land, heller ikke kan telle med.

Likeledes må vi også regne det for brudd på tjenesten når en mann finner ut at han vil være hjemme et par år. I slike tilfelle må vi nødvendigvis regne tjenesteforholdet for avsluttet, og regne tjenesteforholdet for nytt den dag han opptar sin virksomhet i selskapet igjen.

Tro nå endelig ikke at man må stå i kontinuerlig arbeid hele livet for å oppnå sammenhengende tjeneste. For våre tjenestemenn ombord regner vi vanligvis med at man etter 12—18 måneders tjeneste kan være hjemme 6 måneder etter at den opptjente ferietid er utløpet uten at det blir betraktet som brudd på tjenestetiden. I særskilte tilfelle hvor ny hyre ikke kan skaffes eller hvor spesielle forhold tilsier at man bør være hjemme, gis utvidet tillatelse til å være borte fra tjenesten uten at brudd blir registrert. Fravær på grunn av videre utdanning vil også bli godkjent, såfremt skoletiden begynner innen ovennevnte ramme. Men vi gjør oppmerksom på at rederiet, såfremt man ønsker å ha sammenhengende tjeneste, alltid må gis beskjed om ens disposisjoner.

Er man ikke tjenestedyktig etter 6 måneder på grunn av sykdom, må dette meddeles rederiet. Har man vært ute i flere år sammenhengende, blir selvsagt individuelle bestemmelser tatt i bruk, men da dette blir mer sjelden etter hvert, kan vi fastslå at ut over 6 måneder etter opptjent ferietid kan man ikke være borte fra selskapet uten å ha tillatelse.

Disse bestemmelser gjelder kun for ansiennitetsberegninger internt i selskapet og må ikke forveksles med den beregning som ligger til grunn for de tariff-festede lønningers alderstillegg. Bestemmelsene gjelder heller ikke for beregninger av fartstid for Norges Rederforbunds gullmedalje for 25 års tjeneste i samme rederi. Her legges som bekjent kun tiden fra på- til avmønstring til grunn, og 1 måneds ferie plusses på for hvert hele års tjeneste. Her regnes altså aktuell tjenestetid pluss ferie og tiden behøver ikke være det vi mener med sammenhengende.

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

Til kamp mot ulykker. Art. III.

Ta vare på livet!

Du har bare ett!

Førrige artikkel om å kunne beholde livet lengst mulig sammen med de farer som nå for tiden lurer på alle kanter, hadde brann som tema.

Mange har kanskje mistanke om at rederen også gjerne vil beholde skuta lengst mulig, og dette er også tilfelle. Han er riktignok gardert mot tap ved assurance, og assurance igjen forlanger alle mulige sikkerhetsforanstaltninger, foruten en stor premie. Dessuten kan et nytt skip bygges, mens man på et menneske ikke engang kan erstatte et avsvidd øre. Førrig kan det nevnes at for kort tid siden hendte et av de nevnte tilfelle i førrige artikkel på et av våre skip, nemlig selvantennelse. Det var på et så farlig tidspunkt som under lasting hvor gass kan ligge som en tåke rundt dekket. Brann i oljefiller lager en masse røk og varsler derved i god tid, men kall ikke dette for hell, for naturlovene lar seg ikke forandre. Hvorfor det ikke ble en katastrofe, kan helt enkelt tilskrives et brudd i trekanten, og det var sikkert ikke mange centimeters avstand mellom brennbar stoff og antennelse i dette tilfelle, for luften var tilstede. La dette stå som et eksempel til skrekk og advarsel.

Selvsagt kan man skrive helt til dommedag om alt som kan forårsake brann (alle tilfelle som i tidens løp kan ha vært brannårsak), og nå i teknikkens tidsalder får elektrisiteten ta ansvaret for en meget høy prosent av tilfellene. Vi skal derfor bare nevne at man ikke må overbelaste ledningene ved å sette inn større kokeplater eller andre apparater enn ledningene kan tåle. Et smeltestykke virker som oftest, men kan også slå feil, dessuten kan det fikses på og varmeutvikling er ikke til å unngå. Dette siste skulle ha vært nevnt førrige gang, men da det kan bli trettende å få for meget av slike saker på en gang, skal vi gå over til noe som er vel så viktig, og det er GASS.

Bensingassen er et lunefullt element som kan

opptre på samme måte som et krakilsk menneske og eksplodere for ingen ting. Til andre tider kan de tilsynelatende ignorere alt. Det beror i alle tilfelle på blandingen med luften, og vi har igjen trekanten luft — brennbar stoff — antennelse, og så kommer smellet. Mens en ved en brann har en chance til å slukke eller komme seg vekk, så gir en eksplosjon bare mulighet for himmelfart for den som er i passende nærhet. Vi har også denne gang et foto av de krefter som kan oppstå ved en slik eksplosjon og kan nevne at en vektmengde gass er 8 ganger sterkere enn tilsvarende mengde dynamitt, men vi må også forklare at gassen tar større plass. Under spesielle forhold kan bensingassen ligge som et teppe på bunnen av en tank, da bensingassen er tyngre enn luft. I et tilfelle på gamle «South America» ble to man sendt ned i pumperommet for å male. Styrmannen hadde selv vært nede og overbevist seg om at det var frisk og fin luft der, og matrosene begynte sitt arbeid. Den ene skulle avsette grått nede på dørken og satte seg ned, mens den andre stod oppreist og malte på med hvitmalingen. Etter en kort tid besvimte han som satt på dørken. Den andre skulle hjelpe ham opp og måtte bøye seg ned, kanskje han hadde bedre luktesans, for han merket straks gassen og fikk hentet hjelp til å få kameraten opp på dekk. Kapteinen hentet konjakken i medisinskapet og helte i ham. Det ble litt harking og hosting, så det stod til liv, og matrosen kom i arbeid dagen etter.

Denne gang var man altså heldig, men det har hendt at slike forgiftninger har ført til lammelse. (Det kan forresten nevnes at styreren hadde forsynt seg av konjakken og hatt tevenn på flasken isteden.)

Luktesansen vil alltid varsle bensingass, derimot er ikke nesen til noen hjelp hvor det ikke finnes gass med en bestemt lukt, f. eks. i en kofferdam eller tank som har vært avstengt i



lengre tid. I en slik tank vil surstoffet i luften gå over i stålskottene og danne ferro-oksyd eller m. a. o. rust. Går en ned i en slik tank straks den er åpnet, blir en rett og slett kvalt og faller ned. Kommer en og skal hjelpe, hender det samme. I et skip ble tre mann liggende på bunnen av tanken. Etter relativt kort tid kunne imidlertid andre gå ned og få dem opp selv om det var for *sent!* Det hadde da i mellomtiden kommet ren luft til tanken. Alle innestengte jerntanker må derfor luftes ut før noen går ned, ta derfor tiden til hjelp og luft godt ut enten med en luftslange, ventilator eller coppersblåser. Bruk det som er mest hensiktsmessig. I det hele tatt er gassmålere, gassmasker, surstoffapparater og friskluftapparater ombord for å brukes, men selvfølgelig hver ting til sitt bruk. Flere steder kan man heller ikke komme ned gjennom et mannhull med slike apparater på ryggen. Ta derfor for sikkerhets skyld sikkerhetsbeltet i bruk og ha folk til å passe på om det skulle være fare på ferde.

Det har hendt at en beruset person har gått med en tent sigarett over løpebroen, mistet den ved pumperummet under lasting hvor

sigaretten siden har brent opp seg selv uten at noe har hendt. Her har et vennlig luftdrag holdt gassen unna sigaretten. Bensin er, som sagt, et produkt som kommer inn under klasse «A» med et flammepunkt på under 40 ° C, og myndighetene i alle land har gitt meget strenge bestemmelser for transport, oppbevaring og bruk av produkter som kommer i denne klassen. Forøvrig følger bensingassen alltid nøyaktig sine regler, og det er best å ta hensyn til dem. Av andre gassarter som kan forekomme ombord i skip kan nevnes knallgass. Fra et tett akkumulatorbatteri utskilles vannstoffgass og surstoff som sammen danner knallgass, bare ordet forteller at den er meget eksplosiv, men da den samtidig er meget lett, stiger den rett til vær. Den har derfor bare betydning der hvor akkumulatorene er installert i spesielle rum. Forskriftene påbyr god ventilasjon her, og så lenge dette er tilfelle er det ingen fare. På tankskip er det i den senere tid innstallert «katodisk beskyttelse». Når magnesiumsanodene er i aksjon utskiller de den samme gass. Gassen samler seg under dekk i tankene og søker seg alltid til det høyeste punkt i tanken og her må den kunne

ledes bort, da det er en gass med stor futt i.

Alle moderne skip blir nå utstyrt med brenne- og sveiseapparater for å lette utførelsen av mindre reparasjonsarbeider. Med disse følger naturligvis acetylen og surstoffbeholdere. Når disse ikke er i bruk, skal de etter forskriftene anbringes utenfor maskinrummet og hver for seg. Det er ikke fritt for at det syndes litt mot dette. Forøvrig er det under benyttelsen av apparatet at den største fare for en brann kan oppstå.

En må også overbevise seg om at det blir brukt kullsyre eller freon på frysemaskin og ikke surstoff. Det er nesten dumt å nevne det, men ifølge Sjøfartskontorets beretninger hender det av og til at det blir brukt surstoff, med det resultat at oljen i maskinen antennes og eksploderer. Olje og surstoff er som alle vet en farlig blanding når den blir komprimert til antennelsestemperaturen.

I de av våre skip som har kullsyre-brannslukningsanlegg må alle forlate pumperum eller maskinrum når sirene går, da disse blir satt i gang når gassen blir åpnet. Denne måte å slukke en brann på, må ansees som siste utvei, men er til gjengjeld meget effektiv. Kullsyren strømmer ut nærmest som sne og foruten å kvele ilden, kjøler den varme steder på brannstedet slik at disse ikke tenner fyr på nytt. Ett slikt aggregat teller som oftest 120 beholdere. De er forsynt med en smeltepropp som smelter ca. 20 grader over den temperatur som har forekommet i Aden og kan derfor ikke eksplodere ved opphetning.

Etter en gasseksplosjon oppstår som regel brann hvis det er noe brennbart igjen. Da det ombord må avholdes regelmessige brannøvelser, vet vel hver mann hva han skal gjøre. Kan en i første omgang begrense brannen til startstedet, er meget vunnet. Det gjelder også å benytte de rette av de midler man har til rådighet. På et skip som er omgitt av bare vann, skulle en tro at der fantes ubegrensede midler. Kjemikalier er i mange tilfelle bedre, men kan bare medføres i mindre kvanta og således ansees som en god førstehjelp.

Vann ble før i tiden ikke ansett som noe godt middel til å slukke en oljebrann. Oljen eller bensinen ble flytende oppe på vannet.

Ved å anvende de såkalte dyser, kan vannet deles opp i passe store dråper og under fordampning tar de varme til seg og kjøler dermed flammen. Det forlanges nå på alle nye skip spredere over diselolje dagtanker i maskinrummet.

Skulle man forøvrig garderes mot alle farer her i livet, ville det være vanskelig å leve. Kanskje av den grunn går ca. halvparten av jordens befolkning rundt med en amulett, maskot eller gri-gri som det heter i Afrika. De er å få kjøpt mot en billig penge, og hjelper mot nær sagt alle onder, men da disse er utallige, blir utvalget begrenset og helgardert blir ingen.

Ved vulkanutbruddet av Monte Pelé på Martinique i 1902 ble alle mennesker (ca. 30.000) i byen St. Pierre drept unntatt en banditt som satt i fengsel. Han hadde ingen amulett i det hele tatt.

Som norske sjøfolk alltid har visst, er godt omdømme og ansvarsbevissthet den beste amulett en kan bruke og med slikt utstyr kan en seile på de 7 hav uten vanskeligheter.



**DON'T FOOL WITH
Strange Equipment**

*Forsøk aldri å eksperimentere med
ukjente apparater.*

JUBILANTER

Kaptein W. Taxt

Kaptein

H. M. Waagsnes

Stuert J. Johansen



Da gamle «*Britannia*» gled ny og fin tu fra Deutsche Werft i mars 1939, sto 3dje styrmannen, som også var telegrafist ombord, på vakt og mediterte. Hans tanker fløy hjem til Arendal, til dem han reiste fra. Det var jo helt naturlig å tenke på at det ville gå en tid før han så kone og barn igjen, men på den annen side var denne skuta så gild og fin og dette nye rederiet var også litt spennende, så de vemodsfylte tanker fikk ikke det taket på ham som han hadde ventet. 3dje styrmannen fulgte skipperens disposisjoner nøye og ønsket seg i hans sted.

En av matrosene ombord hadde samme tankegang. Han hadde riktignok ikke reist fra så stor familie, men likevel ... Han hadde også vært en tur på noen få måneder på en av rederiets andre båter. Men det var nå over 3 år siden og selv om det virket svært så bra i rederiet den gang, kunne jo flisa ha snudd seg. Sånt har jo hendt før.

3dje styrmannen het William Taxt og matrosen Henning Waagsnes, og hadde noen fortalt dem at de skulle være ombord i «*Britannia*» til 1946 – altså i nærmere 7 år – ja, så ville de vel neppe trodd noe særlig på det.

William Taxt ble kaptein på samme «*Britannia*» etter sin ferie i 1946 og hvor rart det enn høres ut, sto han også på broen som kaptein da vår nye «*Britannia*», ennå gillere enn den forrige skute ved samme navn, forlot Deutsche Werft i mai 1954 – 15 begivenhetsrike år tidligere. Drømmen fra den gang var gått i oppfyllelse.

Han er fremdeles ombord på «*Britannia*» og hadde sitt 20 års jubileum i selskapet mens båten var på Trinidad. Vi gratulerer!

Henning Waagsnes gikk alle gradene ombord på «*Britannia*» og vikarierte i 3 uker som kaptein ombord i slutten av 1945. Senere har han vært kaptein på «*El Caribe*», «*America*» og «*Brasil*» og har også vikariert på nye «*Britannia*» under kaptein Taxts ferie. Han befinner seg nå som kaptein på «*South America*» og feiret også 20-årsdagen for sin sammenhengende tjeneste i Texaco den 6. mars, han på vei mellom Paranaqua og Puerto la Cruz. Vi gratulerer!

Da «*Gallia*» lå klar for sin første tur på bøljan blå sto det en kokk og danderte mens lattersalvene runget fra hans strupe. Hans tanker dro nok også hjem til Fredrikstad på en liten streiftur – men for en glad og lystig ungkar var det også andre tanker som blandet seg med kjøttkakene. I 1942 overtok kokken bysessedepartementet ombord og har fra den dag vært stuert hos oss. Etter 7 års tjeneste på «*Gallia*» har han fordelt kaloriene på «*Europe*», «*Brasil*», «*Nueva Granada*» og er nå å finne ombord på nye «*Europe*». Stuert Jens Johansen har sitt 20 års jubileum i selskapet i juni i år og vi formoder det samme smittende humør og den samme utmerkede mat serveres av stuerten denne dagen som alltid ellers. Vi gratulerer!

Alle våre tre jubilerende seilere har stått ombord i samme skute i mange år. Skutene de kom ombord i er ute av dansen for vårt selskap og vi fristes til å snu på det gamle historiske ord og si:

– Mannen han stend om merket det fell.

Vi presenterer kontorets 20 års jubilant:

Kasserer C. Krogh



Våre folk ombord på båtene har vi stadig en viss kontakt med i våre spalter i form av et bilde eller kanskje litt omtale av og til. Vi får i hvert fall greie på hvor de forskjellige befinner seg ved å slå opp på midtsidene i bladet. Kontorets folk derimot vet de fleste svært lite om. Man ser enkelte navn av og til i forbindelse med skirenn f. eks., men da navn-gis jo bare premievinnerne og det er jo tross alt ikke alle.

Hvem vet f. eks. at vår kasserer Conrad Krogh den 24. april har syslet med Texacos kontanter i 20 år? Ikke desto mindre er dette riktig. Krogh kom, som den skarpe regnemester allerede vil ha funnet ut, til Texaco i april 1939 og begynte sin løpebane som «collector». Bokstavlig talt var dette også en løpebane, da den flotte tittel – altså «collector» – innebærer bl. a. et visst løp mellom de forskjellige bensinstasjoner for å hente hjem den klingende mynt fra dagens salg. Som kjent drev Texaco også markedsføring av petroleum-produkter på den tiden. Da firmaet i 1947 gikk over til kun å beskjeftige seg med rederivirksomhet, gjorde Krogh det samme, og da utelukkende som kasserer. Fra denne tiden har Krogh overvåket selskapets kontantbeholdning og kun en gang har revisor funnet misligheter. Kassebankoen var riktignok ikke på mer enn kr. 0,10, men det gikk likevel på Kroghs ære løs at det ikke stemte. Ved nærmere etter-telling viste det seg at summen – Kr. 0,10 – var lagt forkjært ved opptellingen slik at det stemte likevel. Det var faktisk intet underslag.

Hvis vi gransker ovenstående bilde av vår kasserer litt nærmere, ser vi et merke på jakkeslaget som trofast har fulgt med og slitt ut mange dresser i årenes løp. Vi tenker selv-

følgelig ikke på den maiblomsten anno 1939 som sitter i knappullet, men det lille beskjedne litt høyere opp. Ennu mer beskjedent en dette IOGT-merke er Krogh når det dreier seg om alkoholforbruk. Han har fra sine guttedager vært en ivrig forkjemper for totalavhold, et standpunkt det ikke er mulig å rokke hos ham tross harmløse forsøk fra mindre tørre Texacolleger. Vi har dessverre ikke spalteplass nok til å gjengi alle de foreninger Krogh er medlem av, men når han ikke er borte – vel, så er han hjemme hos sin kone og sine barn. Vi gratulerer Krogh med hans jubileum og ønsker ham fortsatt mange Texaco-år.



15 år

Den 23. mars 1959 er det 15 år siden pumpe-mann Einar Larsen på «North America» første gang tok til med sin pumpevirksomhet i Texaco. Han mønstret på gamle gode «Solitaire» i 1944 og var ombord helt til «Solitaire» la opp for godt i 1948. Siden har han vært ombord på «Nueva Granada» – «Brasil» – «Britannia», og har siden februar ifjor vært å finne på «North America».

Vi gratulerer med jubileet.

TANKMARKEDET

Ved Johs. Gamst

Tankmarkedet det siste året har vært hva man populært kan kalle en ørkenvandring. Reisefraktene lå i hele 1958 under lønnsomhetsgrensen for en vanlig moderne 18/19.000 tonner. Fraktindeksen til Norwegian Shipping News var i gjennomsnitt 54,2 points i 1958. Det tilsvarer Scale ÷ 45,8 %, eller omregnet kr. 17,62 pr. tonn for en rundreise Aruba/London/Aruba. Det er helt klart for enhver at dette ikke strekker til.

Under krisen i Midtøsten ifjor sommer steg fraktene riktignok til Scale ÷ 35 %, men det ble av kort varighet.

Likevel vil det ikke være riktig bare å tegne bildet svart. Selvom 1958 var et skuffende år, var det ikke uten fremgang. Den opplagte tonnasje falt fra ca. 6,5 mill. tons dw. midtsommers til ca. 4 mill. tons dw. ved årsskiftet. Hvis en bare regner med skip på 2.000 tons dw. og over, steg tonnassen ifjor med 6,2 mill. tons dw. etter at det er gjort fradrag for opphugninger, ombygninger, etc.

De moderne skip er imidlertid mer effektive og en kan derfor regne med en økning av ca. 15 %. Ved årsskiftet 1957/58 lå det ca. 3 mill. tons dw. opplagt. Det er således en ikke liten tonnasmengde som har kunnet absorberes av markedet i 1958.

Når det gjelder langsiktige slutninger, er det liten aktivitet. De få befraktere som er åpne for slike forslag vil gjerne ha billige skip, mens rederne ikke gjerne binder seg for lange perioder når fraktene er så lave. Det er gjort noen få slutninger, og jeg kan gi et lite, representativt utvalg som følger:

3/1958: 11.500 tons dirty, max.dypgående 26,3 befrakternes opsjon 5 år reiser fra juni 1959, Scale + 22½ %.

6/1958: 16.345 t.dw. 12¾ mil på 19 tons fuel-oil, 9 mndrs. T/C, 11/-, levering juni.

7/1958: 15.750 t.dw. 14¼ mil på 22 tons fuel-oil, 5 år clean eller dirty, 22/-, befrakternes valg ytterligere 2 år 25/-, levering juni 1959.

11/1958: 12.340 t.dw. 12 mil på 13 tons diesel, 3 års T/C levering januar 1959, 20/9d, clean og smøroljefart.

2/1959: 2/3.000 tons dirty, 5 reiser Persiske Gulfen/Kontinentet, Scale ÷ 52½ %, lasting 1. reise slutten februar, Scale ÷ 52½ %. Kuwait/Rotterdam = kr. 33,39 pr. tonn. Det koster ca. kr. 145.000 for en slik båt å gå gjennom Suezkanalen begge veier.

Ved årsskiftet var det ca. 25,6 mill.tons tanktonnasje under bygging eller i ordre. Det er den store tonnasmasse i bestilling som kaster så mørke skygger over markedet for den nærmeste fremtid. For norsk regning var det ved årsskiftet ca. 3,8 mill. tons under bygging eller i ordre.

Gjennomsnittsstørrelsen av nybygningene fortsetter fremdeles å stige. For ordremassen pr. 1/1-59 var den på 35.800 tons dw. Flåten som seiler hadde pr. 1/1-59 en gjennomsnittsstørrelse på 18.685 tons dw.

Det største tankskip som seiler idag er «Universe Apollo» bygget for Daniel K. Ludwig ved Kureverftet i Japan. Det seiler under liberisk flagg og har følgende hoveddetaljer:

Største lengde: 289½ m.

Lengde mellom perpendikulærene: 247,32 m.

Bredde: 41,15 m.

Dybde: 20,57 m.

Dypgående: 14,53 m.

Turbinmaskineri: 25.000 akselhestekrefter

Fart: 15½ mil.

Kubikk-kapasitet: 5.950.000 cbft. fordelt på 64 lastetanker.

Pumpehastighet: 800 tons pr. time fordelt på 4 pumper.

Besetningen på «Universe Apollo» er 65 mann.

Det største tankskip i ordre er for regning Niarchos og skal bygges i U.S.A. Det blir på 106.500 tons.

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 «Brasil»	J. C. Christensen	Y. Konnestad	A. Kristensen	K. Kristiansen	A. Lorentzen	G. Tangen	K. Rogne
M/T «Britannia»	P. Meyer Olsen	F. Olsen	P. Brandal	P. Hansen	H. I. B. Johnsen	A. Hansen	K. Lind Olsen
M/T «Europe»	J. L. Schlambusch	R. Johansen	R. Wiik	Bj. Susseg	Bj. Taxt	A. Dalseng	A. Gjølstad
M/T «North America»	K. Hallén	H. Helmeresen	H. Hagen	D. Eliassen	F. Jonassen	J. Johannessen	L. Andreasen
M/T «Nueva Andalucia»	O. Granlund	A. Strand	A. Berg	M. Kristiansen	P. Wold	T. Tollefsen	H. Schajā
M/T «Nueva Granada»	O. Andersen	R. G. Jensen	J. Bakke	F. Julsen	O. H. Kristiansen	H. Olsen	O. Bruskeland
M/T «Skandinavia»		T. Stensrud			B. Seines		
M/T «South America»	H. M. Waagsnes	A. K. S. Lau	R. Horseng	T. Fagerli	E. Ellefsen	T. Strandeli	A. Molden

På ferie eller på skoler

Kaptein	R. Pettersen
»	W. K. Paulsen
»	O. Solhøi
»	L. Lyng
»	W. Taxt
1. styrmann	H. Sukke
»	L. Reistad
»	M. Gjersøe
2. styrmann	J. Kristiansen
»	S. Myran
3. styrmann	Sverre Einvik
»	R. Larsen
»	B. Gjelsten
Maskinsjef	E. Wetlesen
»	O. Telnes
»	L. Sandal
2. maskinist	H. Mathiesen
»	N. B. Grøn
»	J. Johannesen
»	J. G. Hedberg
3. maskinist	J. Gundersen
»	F. Lund
4. maskinist	Jacob Eggesbø
»	L. A. Johansen
»	Arne Pettersen
Telegrafist/sekr.	L. Kunst
»	J. Amundsen
Pumpemann	Simon Vitinzeff
»	L. Johansen
»	R. Pettersen
Elektriker	H. Johnsen
Suert	Petter Fredriksen
1. kokk	Arild Sørensen
»	J. Grønnesby

De fleste har vel lyst til å høre hvor M/T «America» ble av. Ved overleveringen til skipsreder T. Klaveness den 17. november ble skipet omdøpt til «Mofjell». Etter overhaling og dokksetting ved Nylands Verksted her i Oslo forlot så skipet i slutten av november Oslo med kurs for Århus hvor skipet skal friste en rolig tilværelse som flytende oljelager. Inntil videre er kaptein L. Lyng ombord i skipet, men maskinsjef E. Wetlesen kom hjem til jul og bygger nå hus.

M/T «BRASIL»

har hele tiden seilt den vanlige vei mellom lasteplassene i Vest Indien og alle de forskjellige losseplassene i Brasil. Like før jul ble det imidlertid lasting i Puerto la Cruz og på Curacao for Ciudad Trujillo. Ved et pussig sammentreff kom M/T «Britannia» og M/T «Nueva Andalucia» samtidig til Curacao og da vi sendte ny 4. maskinist til M/T «Nueva Andalucia», så tok han med seg masser av fersk julepost og hilsner til skipenes besetninger. Senere ble det noen anløp på Cuba, men alt forløp uten uhell av noen art tross borgerkrigen der. I begynnelsen av januar ble smøreoljelast hentet i Port Arthur og forskjellige bensinprodukter ble lastet på Trinidad for Recife og Rio de Janeiro. En måned senere er skipet vel tilbake utenfor Pointe-a-Pierre,

FRA SKIPENE

GRANLUND

4. maskinist	Maskinass.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmern.	Elektriker	Pumpemann	Stuert	1. kokk
A. Helland		S. Nærbø	H. Bindingsbø	R. Johansen	R. Hauge	A. Strømnes	J. Waage	E. Almkvist
B. Skåland	B. Emanuel- sen	R. Wenner- sten	B. Knudsen	A. Hansen	G. Husdahl	H. Tingstad	B. Kittelsen	S. Vanebo
B. Amundsen		E. Eian	E. Rygh	F. Krüger	G. Tandberg	P. Antonsen	J. Johansen	E. Karlsen
H. Sørø	K. Mondal	R. Olsen	A. Andersen	R. Røberg	G. Knudsen	E. Larsen	E. Chris- tensen	H. Olsen
A. Ormholt		P. Carr	E. Ryberg	P. Altøy	O. Øyås	L. Nilsen	A. Karlsen	A. Christian- sen
Å. Nordby	A. J. Kilaas	A. B. Gjør- ven	P. Husby	L. N. Niko- laisen	E. Aandal	H. Grøtting	K. Vikse	A. Midtflå
W. Strand	J. Langerud	Ø. Myrvold	F. Wangberg	B. Brandal	H. Nord- tømme	E. Skog	O. Hansen	K. Storheil

Trinidad, for denne gang å laste for Boston. Imidlertid er det nå snart tiden for skipet til å vende nesene «hjemover» for periodisk dokking. I månedsskiftet februar/mars så M/T «Brasil»s mannskap igjen Trinidad's kystlinjer forsvinne akter i horisonten og denne gang er kursen lagt over Atlanterhavet med Avonmouth, Barry og Dublin som mål. Etter utlossing i disse havner blir det å seile videre til Sandefjord for å foreta den periodiske dokkingen ved A/S Framnæs mek. Værksted hvor skipet ikke har vært siden høsten 1954. Der blir det vel stor skifting av offiserer og mannskap, da en stor del av besetningen har kontraktstiden ute og allerede har meldt fra at de ønsker avsløsning.

M/T BRITANNIA»

har i lange tider ikke hatt stor avveksling i sin fart. Det har blitt å frakte crude olje fra de forskjellige utskipningshavnene i Venezuela over til raffineriet i Santiago på Cuba. Jevnt og trutt har denne farten pågått måned etter måned tiltross for borgerkrigen der nede. Enkelte ganger kom riktignok noen opprørere ombord, men det var bare for å få mat, så det gamle ordsprog: «Uten mat og drikke, duger helten ikke» gjelder nok også der nede. Men at forholdene der nede ikke var så bra, forsto vi da det i oktober kom forespørsel om M/T

«Britannia» kunne evakuere 40 amerikanske kvinner og barn fra Santiago over til Kingston på Jamaica. Skipet har jo ikke passasjersertifikat, men når slike nødsituasjoner oppstår, kan myndighetene gå med på at skip uten passasjertifikat medtar passasjerer og da særlig når det som i dette tilfelle gjaldt for så kort reise. Blant annet ble det innkjøpt ekstra livbelter. 39 passasjerer medfulgte skipet fra Santiago ved avgangen den 29. oktober kl. 0830. De fleste av offiserslugarene midtskips og akter ble stillet til rådighet for passasjerne, som alle var amerikanske borgere, — hustruer og barn til amerikanere ansatt ved raffineriet der. Ved ombordkomsten hadde passasjerene med seg 10 kasser Coca-Cola og en stor kartong iskrem, alt forsvant under reisen. Måltidene ombord måtte inntas i 3 avdelinger så stuert Kittelsen og salonggutt Carrera hadde nok sin fulle hyre med å greie oppvask, etc. mellom måltidene. Likeledes skulle det sørges for senger og 27 slike ble gjort istand. Ved middagstider møtte skipet endel dønning og flere av damene og barna ble sjøsyke og gikk derfor til køys. En av damene ble plutselig meget syk og lå omtrent bevistløs et par timer før ankomst til Kingston. Kaptein Taxt telegraferte da etter lege som kom ut med losbåten, og legen kunne konstatere at sykdommen kom av at hun hadde tatt 4 sjøsyke-tabletter på en gang. Ved an-

komst til Kingston ut på kvelden var alle passasjerene i full vigør og kom vel iland.

Like før jul fikk skipet vanskeligheter med roret og måtte til verkstedet på Curacao for dokking. I den farten skipet har seilt har det på grunn av forholdene der nede vært dårlig og mangelfull postforbindelse, men på Curacao ble det mottatt fersk julepost hjemmefra. Etter noen dagers opphold på Curacao fortsatte skipet i samme regelmessige fart som tidligere inntil utgangen av februar. Da satte skipet kurs for Aruba, men måtte gjøre tankrengjøring underveis, idet det i denne havn blir å laste en «clean» last for Trinidad for så deretter å laste en tilsvarende last for Avonmouth og Dingle. For dette skips vedkomme-nde blir det nå periodisk dokking ved Deutsche Werft A/G i Hamburg. Også her ombord vil de fleste av besetningen ha sin kontraktstid ute i den nærmeste fremtid, så stor skifting blant besetningen er nok ikke til å unngå.

M/T EUROPE»

har i det siste hatt flere lastereiser fra Vest Indien over til havner i Vest Afrika, bortsett fra en tur til Brasil i desember og dernest en avstikker opp til Philadelphia i første halvdel av januar. Dette var sikkert hyggelige avvekslinger i de nokså lange og rolige Vest Afrika-turene. Men i enkelte av disse havner kan det nok komme en del svartinger i kanoer langs skutesiden som for en tid kan utføre «skuespill» som kan gi besetningen underholdning og mangen sunn latter. Slik var det da M/T «Europe» anløp Port Harcourt i begynnelsen av februar. Skipet måtte ligge en tid til ankers ute i elven for å vente på kaiplass og «dreggen» var ikke før droppet, så kom det en mengde svartinger padlende ut i kanoer. Det var stekende varmt, men skipets besetning moret seg likevel med å kaste gamle klær, sko, tomflasker, blikkbokser og meget annet skrap overbord, og det ble straks et svare lurveleven i sjøen langs skutesidene. De fleste av negrene, menn som kvinner, stupte straks på hodet i vannet og dukket og sloss om sakene som alle ville få tak i. Oppvisningene var meget vellykket og det ble nok stor jubel ombord når negrene ropte «Pappa» til enhver av M/T

«Europe»'s besetning de så. Det var vel en og annen av mannskapet ombord som følte seg smigret da og av den grunn fort vokste noen centimeter.

Nå er skipet igjen tilbake i vest afrikanske farvann etter i mellomtiden å ha lastet i Puerto la Cruz. Denne gangen blir det lossing i Takoradi og Lagos hvor rederiets skip så ofte viser vårt «husflagg». Men skipet seiler stadig videre og neste last blir tatt inn på Santiago og på Trinidad i slutten av mars, denne gangen for å sette kursen nedover langs kysten av Brasil for å skaffe befolkningen der nede de oljeprodukter som levestandarden der forlanger.

M/T «GALLIA»

er det vel også mange som gjerne vil få rede på hvor ble av. Skipet ble solgt og overlevert i Cardiff til sine eiere den 20. november. Skipet fikk da navnet «Elias». Skipet seilte så til Hamburg hvor noen mindre reparasjoner ble utført ved Deutsche Werft A/G, og senere har skipet ligget klar for innsats, men har dessverre måttet friste skjebnen i opplagsbøyen som så mange andre skip nå idag. Et forlydende vet å fortelle at det har vært på tale å bygge skipet om til malmskip, men dette er foreløpig ikke blitt noe av, så vidt vi vet.

M/T «NORTH AMERICA»

anløp Donges i Syd-Frankrike i slutten av november, etter del-lossingen i Las Palmas. Da julen sto for døren, og endel av besetningen hadde sine kontraktstider ute, var det naturlig at det ble endel forandringer i skipets besetning. 3. styrmann S. Handagård ble avløst av skipets telegrafist D. Eliassen som også var i besittelse av styrmannssertifikat. Som ny telegrafist kom R. Olsen som ble ledig ved M/T «America»s salg. 3. maskinist S. Rossebø fikk avløsning av L. Andreassen som er ny hos oss. 4. maskinist P. Hübertz gikk også fra borde der og assistent H. Sørø ble forfremmet. Av de nye mannskapene som kom ombord er det vel bare motormann Grønnesby som vi kjenner fra før, han gikk forøvrig iland fra M/T «Nueva Andalucia» i sommer for å ha ferie.

Fra Donges satte skipet kursen til den velkjente havn Sidon hvor det ble lastning for Portland, Maine. I begynnelsen av januar kom maskinsjef F. Jonassen ombord i skipet igjen, og maskinsjef Bj. Henriksen kunne ta fatt på hjemreisen som hadde Tromøya—Arendal som mål. God ferie. Skipet har fortsatt sine reiser og bragt crude olje fra forskjellige havner i Venezuela til Portland, Philadelphia og Trinidad. Det hender ikke ofte at «North America» møter våre andre skip, så det var en kjærkommen avveksling da M/T «North America» og M/T «Europe» møttes i Puerto la Cruz den 19. januar. Når dette skrives er skipet utenfor Libanons kyster for å hente en ny last over til U.S.A. Deretter blir det vel lastning i Vest Indien for Europa med påfølgende periodisk dokking, hvor er enda ikke bestemt. Det vil være mange av besetningen som har sin kontraktstid ute og som da vil mønstre av for å få ferie nå som det går mot vår og sommer her.

M/T «NUEVA ANDALUCIA»

var utlosset i Victoria den 11. desember. Skipets 4. maskinist K. Buran hadde vært iland en tur på grunn av sykdom og måtte nå dessverre hjem for behandling. I hans sted sendte vi A. Ormholt ombord. Maskinist Ormholt kjenner vi fra flere års fartstid ombord i M/T «Gallia», han var ombord da skipet ble solgt i november og ble da ledig. Nå kom han ombord i M/T «Nueva Andaluca» på Curacao den 23. desember og han hadde blant annet med seg fersk julepost til besetningen fra de pårørende her i landet. Senere har vi fulgt skipet gjennom Panamakanalen med last til Cutuco og Puerto Masachapa, og dernest ble det del-lastning i Port Arthur og på Trinidad for brasilianske havner. Nå er skipet atter tilbake på Curacao hvor denne gang elektriker Olav Øyås og messegutt Åge Slettås kom ombord etter å ha foretatt «hoppet» herfra og dit ned via New York.

Videre blir det nå anløp av mange forskjellige havner i Vest Indien før skipet i begynnelsen av april laster smøreolje i Port Arthur for Brasil.

M/T «NUEVA GRANADA»

lastet i La Salina, Venezuela, 20. desember og førte oljen vel over «dammen» til Donges i Syd-Frankrike. Deretter ble kursen lagt for Hamburg hvor det slo seg til ro i 18 dager. Under oppholdet der fant følgende forandringer sted blant skipets besetning:

Kaptein O. Andersen overtok kommandoen ombord og P. Meier Olsen tok seg en tur hjem. 2. styrmann I. Bakke som tilhørte de ledige mannskaper fra «Gallia», kom nå ombord i M/T «Nueva Granada» som han forøvrig også var ombord i, da skipet var nytt. Ny 2.maskinist ble J. Johannessen som sist var med M/T «Skandinavia» til opplag og som nå gikk og ventet på å komme ut på «Blåmyra» igjen. Videre kom maskinassistent A. Kilås tilbake til oss igjen. Av de underordnede mannskapene som gikk ombord i M/T «Nueva Granada» kjenner vi lettmatros T. Knutsen, dekksgutt D. Fagerkind, pumpemann H. Grøtting, alle ex M/T «Skandinavia»; motormennene P. Jensen og S. Karlsen som har vært ombord i flere av våre skip, og smører Morten Petersen, — han måtte gå fra borde da M/T «Gallia» ble solgt så han var så glad det ordnet seg med ny hyre for ham igjen hos oss så snart. Etter avgang fra Hamburg ble kursen lagt for Sidon for å laste for Portland, Maine. Denne reise er forlengst avsluttet og nå befinner skipet seg under varmere klima, idet vi nå forsøker å følge skipet på de mange korte reisene mellom forskjellige lastehavner i Venezuela til Santiago, Cuba, hvor forholdene nå later til å ha blitt mer stabile.

M/T «SKANDINAVIA»

har slått seg til ro i Sandefjord inntil videre, og 1. styrmann Stensrud er den som hele tiden har vært ombord under opplegget for å ta vare på saker og ting, idet kaptein P. Sørensen måtte mønstre av for legebehandling hjemme i Skien. Styrmann Stensrud har for lengere eller kortere perioder om gangen hatt assistanse av kaptein L. Lyng, 2. styrmann I. Bakke, maskinsjef A. Lorentzen og 2.maskinist J. Johannessen. Det er nå bare å håpe på at det snart må bli bedre tider igjen for skipsfarten og da i særdeleshet for tankfarten, slik at skipet snart igjen kan gjøre nytte for seg.

Forts. s. 15

En verdensmester takker av

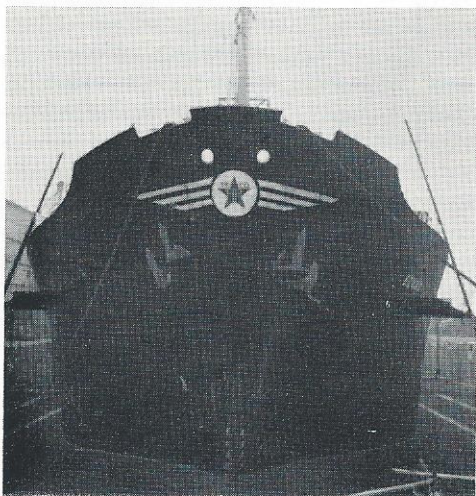
Av A. K. RØYSEM

Som nevnt i vårt forrige nummer har «Gallia» avsluttet sin tjeneste for Texaco idet den ble solgt og overlevert nye eiere i Cardiff 20. november ifjor.

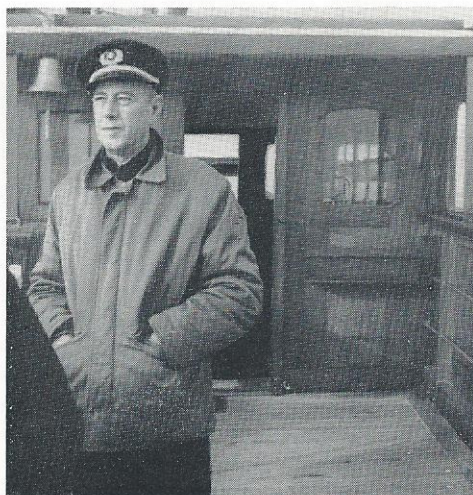
«Gallia» startet sin løpebane 20. juni 1939, da den ble levert fra Deutsche Werft A/G i Hamburg og har siden gjort en ypperlig tjeneste. For de av våre lesere som er kommet til i de senere år, kan vi nevne at «Gallia» i 1944 ble utropt som «tankfartens verdensmester», idet den da i løpet av krigens første fire år hadde fraktet mere bensin til Storbritannia enn noen annen båt. Den hadde til da over 50 krigsturer over Atlanteren uten uhell og hadde fraktet over 330.000 tonn flybensin og betydelig mengde fly. I samme forbindelse avla Kong Haakon og Kronprins Olav besøk ombord og dekorerte flere av officerene med Olavsmedaljen. Med denne historie som bakgrunn var det derfor nesten symbolsk at «Gallia»'s siste tur også skulle gå over Atlanterhavet til Stor-

britannia og som inspektør Andreas Larsen uttrykte det så var det med et visst vemod vi sa farvel til «Gallia» i Cardiff.

Da vår medarbeider var ombord i Cardiff, var en god del av folkene allerede reist hjem, men han fikk da knipset følgende bilder.



1) Verdensmesteren har ennå navnet «Gallia» på stb. bau, mens det nye navnet «Elias» allerede er påmalt på bb. side.



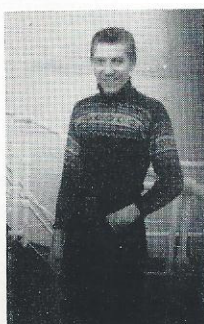
2) Kaptein Olaf Andersen ser noe betenkt ut under skiftingen fra tørrdokken, men alt gikk bra.



3) 2. styrmann Idar Bakke hadde nok å gjøre med å kontrollere at vi kom pent ut og inn av alle dokkene og slusene i Cardiff.



4) Pumpemann A. Strømsnes liker tilsynelatende jobben med spillet godt.



5) 3. styrmann H. Christensen har allerede kastet uniformen og avventer den siste firingen av flagget.

6) Smører Finn Finboe venter også på å komme hjem etter 18 mndrs. tjeneste ombord.

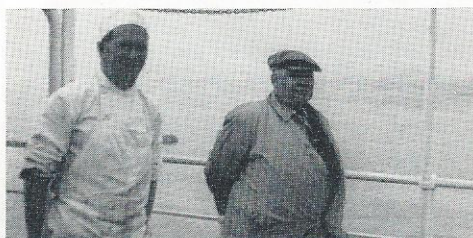


7) De som sørget for god mat og alle tiders bløt kake.

Fra v.: 1 kokk Odd Winckler, Stuert Sigurd Hansen, 2. kokk Erling Mathisen og foran byssegutt Einer Schei.



8) Maskinsjef Per Aasmul gleder seg tross alt til å feire jul hjemme hos familien.



9) Insp. Larsen holder seg inne med kokken.

Forts. fra s. 13

M/T «SOUTH AMERICA»

har vi ikke noe særlig å berette om denne gang, bortsett fra at skipet i slutten av november ifjor gikk over fra å seile med crude olje til igjen å frakte raffinerte petroleumsprodukter. I denne fart finner vi skipet i slutten av desember over i Avonmouth, Canvey Island (Themsen) og Immingham etter å ha lastet på Trinidad. Senere har det blitt et par lasteturer fra samme havn opp til Philadelphia for så i februar å ta med en last fra Santiago og Trinidad nedover til forskjellige havner i Brasil. Nå i mars blir det lasting i Puerto la Cruz for Accra og Lagos, så skipet farer nå videre om etter all Vest India farten.

Apropos MÅNERAKETTEN

Idéen om å bygge en månerakett som hobbyarbeid ombord har vakt ulike reaksjoner. Et par av båtene melder at de er i full gang med arbeidet og har endog planer om å forstørre og forbedre den. Vi forstår at man har satt seg som mål å bemanne raketten og synes dette er en god idé. Det er tydelig at ikke hvem som helst vil få æren av å følge raketten på dens flukt. I et hvert fall på en av båtene er det truffet vedtak om at piloten skal ha så høy offisers rang som mulig og ikke være belemret med for meget popularitet blandt gutta. Kort sagt: Rette mann på rette plass.

Midt oppe i dette får vi så et ganske uventet brev fra en båt som vil være anonym. Det lyder slik:

Kjære Texaco Tanker!

Vi er dypt skuffet her ombord over at dere ville ta inn noe slikt sprøyt som artikkelen om måneraketten i julenummeret. Vi fattet øyeblikkelig mistanke om at det hele var noe tøv og nedsatte et engere tyvemanssutvalg for å granske saken nærmere. Det er betegnende for samholdet ombord hos oss at utvalget etter seks stormfulle møter med 11 mot 9 stemmer stemplet tiltaket som sludder og vås. Utvalget hevder som sin mening at det må være forbundet med ganske usedvanlige eksplosjonsfarer å sende opp en rakett fra et tankskip og advarer derfor samtlige skip mot eksperimentet. Dessuten peker utvalget på at enhver sundt tenkende person må forstå at melkespann og kandaharbindinger ikke vil klare påkjenningen, kanskje særlig i utskytningsøyeblikket. Likeledes finner utvalget det barnslig å anvende vekkeklokker til tidsinnstillingen, men anser det på den annen side mulig å få raketten til å treffe månen eller sirkle rundt den såfremt man kan få låne de nødvendige tabeller av amerikanerne. Disse tabellene må selvsagt korrigeres.

Nei, her ombord er vi gått inn for en ganske annen fredelig og givende hobby, nemlig dyrking av blomster og planter. Hva kan en sjø-

mann ønske seg mer enn kontakt med naturen?

Det begynte med at vi slapp opp for «Orange-juice» slik at vi var truet av C-vitaminmangel og begynte å føle oss slappe. Stueren reddet imidlertid situasjonen ved å så karse på et vått trekkpapir slik at hver mann i dag får en klype grønt sammen med kaffebrettet på kjøya om morgenen. Styrmannen kunne selvsagt ikke være snauere og kjøpte 5 sekker prima matjord sist vi var på Trinidad. Nå har han sin egen lille potetåker på styrbord side i akterkant av midtskipet hvor han dyrker de fineste røde rosen-poteter. Kort etter oppdaget vi at ranker med vindruer vokste frodig på skotene hos 2. maskinisten. Interessen for jordbruk grep stadig om seg.

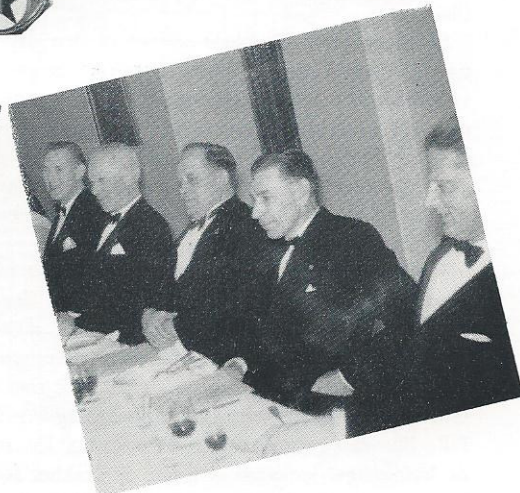
Men da grep skipperen inn idet han kunn-gjorde «Skal det være så skal det være!» Og resultatet uteble ikke. Idag vandrer vi mellom rekker av georginer, asters og tusenfryd i de vakreste farger og med de søtste dufter når vi passerer over gangvegen mellom poopen og midtskipet. Blomstene står i vakker dekorerte kasser opphengt på rekkverket på hver side. Forkant av midtskipet er overvokst med vildvin mens røde slyngroser klatrer grasiøst rundt hushjørnene i akterkant av midtskipet og forkant av poophuset. Ved siden av radar-masten svaier en velvokst furu og gressplenen på fordekket står nyslått og grønn. Bordene i messa er prydet med avskårne blomster og vi venter nå hver dag at blåveisen skal springe ut i stenedet utenfor byssa. Det blir årets store begivenhet for da skal vi alle på landtur til parken på båtdekket akter med eggesmørbrød, rød eventyrbrus og leikarring. Dessuten har stuerten lovet oss dobbelt rasjon karse så snart blåveisen springer ut.

Som dere ser går vi med blomst i knappullett alle her ombord. Vi synger og smiler og har det bare fint.

Hilsen
Mannskap og offiserer.
M/T ?

Våre
jubilarer
dekoreres!

Ved en høytidelighet på dir. Mathiesens kontor ble Norges Rederforbunds gullmedalje samt Texaco's erkjentlighetstegn for 25 års tjeneste overrakt maskinsjef B. Seines.



På årets Texacofest overrakte dir. Mathiesen Selskapets erkjentlighetstegn;

for 25 års tjeneste til:

Kapt. W. K. Paulsen.

Kapt. J. C. Christensen.

for 20 års tjeneste til:

Kasserer C. Krogh.

Dir. Mathiesen og ass. dir. Sundby med
de tre jubilarer ved sin side.



Kontor-skirenn uten olympiakandidater

Kontorstabens årlige repetisjonsøvelser på ski var også i år henlagt til kjente trakter i Lom-medalen og ble avviklet lørdag 21. februar. Gjennomsnittsalderen for kontorets skiløpere ligger nå på ca. 35 år, uten tillegg for overvekt, gammelt utseende, lite hår, e. l. og det synes som om alderen begynner å gjøre seg gjeldende. Ikke mindre enn 30 % unnlot nemlig å hente sine startnummer, enten på grunn av sykdom eller manglende interesse, og ved synet av den hårde slalåmbakken, fant ytterligere 15 % ut at de ville gjøre seg bedre som tilskuere.

På grunn av forholdene savnet vi den dristige kjøringen som tidligere har kjennetegnet våre løpere, men alle kom fra de to omganger uten mén, og vi tror også at resultatlisten gir et godt bilde av de enkeltes skiferdigheter i slalåmbakken uten at noen i øyeblikket kan karakteriseres som kandidater til neste års olympiade i alpine grener.

I det etterfølgende langrenn (to omganger på mest mulig lik tid) benyttet de enkelte forskjellig fremgangsmåte. De mest ivrige tellet seg gjennom omgangene for at tidsdifferansen skulle bli minst mulig, mens andre gikk tull i tellingen og heller måtte konsentrere seg om å falle like mange ganger i hver omgang. En av de kvinnelige deltagere som har en svakhet for blomster, brukte «gåsungemetoden», idet hun passet på å plukke med seg like mange kvister i hver omgang. Det viste seg senere at resul-

tatene ble like forskjellige som de metoder som ble benyttet.

Til skirennnet låner vi en mikroskopisk liten hytte og etter rennene benket alle seg i storstua på ca. 9 m² og fortærte med upåklagelig appetitt varme pølser med lomper, øl og dram, hvoretter kaffe-Lars, kringle og allsang skapte den rette hyttestemming. Under oppryddingen etterpå brukte vi en blanding av 2 deler Zalo og 4 deler lunkent pølsevann til gulvvasken. I tussmørket så resultatet glimrende ut og oppskriften kan trygt anbefales.

Resultatet av årets Texacomiske vinterleker ble ifølge dommernes journaler følgende:

STORSLALÅM

Under 40 år.	Herrer	
1.	E. Hornfelt	1.01.3
2.	A. K. Røysem	1.04.0
3.	P. Sundby	1.10.0
4.	J. C. Jenssen	1.10.6
5.	G. Langfeldt	1.30.0
6.	K. Aure	1.50.0

Over 40 år:

1.	J. Diesch-Pedersen	1.16.4
2.	A. Taxt	1.52.2

Damer.

1.	V. Sanne	1.22.6
----	----------	--------

LANGRENN

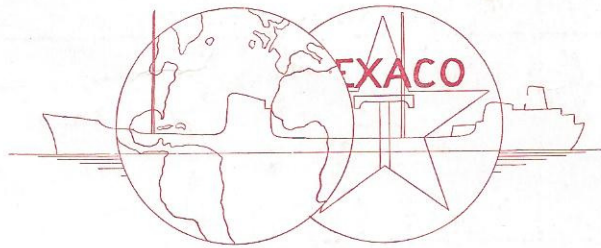
Under 40 år.	Herrer.	Tidsdiff.
1.	A. K. Røysem	13 sek.
2.	G. Langfeldt	23 »
3.	P. Sundby	30 »
4.	K. Aure	83 »
5.	E. Hornfelt	119 »
6.	J. C. Jenssen	122 »

Over 40 år.

1.	J. Diesch-Pedersen	1 sek.
2.	A. Taxt	124 »
3.	L. Tranberg	

Damer.

		Tidsdiff.
1.	G. Hähre (tidl. Askvig)	57 sek.
2.	V. Sanne	68 »
3.	G. Skalleberg	70 »



Båtenes posisjoner

- M/T «*Brasil*» feiret nyttårsaftnen i Havana og lastet deretter i Port Arthur 5/1 og på Trinidad for Recife og Rio de Janeiro 31/1. Så ble det lasting på Trinidad 11/2 og lossing i Boston 18/2. Nok en gang tok skipet inn last på Trinidad og denne gang ble kursen satt for England med lossing i Avonmouth 14/3, Barry 16/3 og Dublin 18/3. Det ble deretter dokking ved Framnæs mek. Værksted i Sandefjord fra 23/3 til 10/4. Deretter lastes i Puerto la Cruz og på Aruba for Ango Ango i West Africa.
- M/T «*Britannia*» hadde i hele januar og februar kun korte turer mellom Venezuela/Trinidad og Santiago på Cuba. Det ble så lasting på Trinidad 11/3 med etterfølgende lossing i Avonmouth 25/3 og Dingle 29/3 og turen gikk så til Hamburg for dokking og reparasjon. Avgang Hamburg blir ca. 17/4, men bestemmelsesstedet er uvisst, antagelig Santiago og Trinidad.
- M/T «*Europe*» avgikk Paranagua lille julaften ifjor og lastet på Trinidad 2/1 for Philadelphia. Neste tur gikk fra Santiago 15/1 og Puerto la Cruz 19/1 til Accra, Lagos og Port Harcourt. Deretter ble det igjen lasting i Puerto la Cruz med lossing i Takoradi 11/3 og Lagos 13/3. Så gikk turen igjen til Santiago 28/3 og Trinidad 2/4 hvor last ble tatt ombord for diverse havner i Brazil, nemlig Recife, Salvador, Rio Grande, Belem og Macapa. M/T «*Europe*» beregnes å være ferdig utlosset i slutten av april.
- M/T «*North America*» ankom Portland, Maine, første juledag ifjor for lossing. Deretter fikk skipet flere korte turer med lasting i Vest Indien og lossing i Philadelphia og var siste gang utlosset 18/2. Så la «*North America*» ut på en tur til Middelhavet og lastet i Sidon 8/3. Denne last ble losset i Portland, Maine 27/3. Neste last ble tatt ombord i Puerto la Cruz 5/4 og denne losses i Donges i Frankrike ca. 20/4. Deretter blir det reparasjon ved Kockum i Malmø fra ca. 25/4.
- M/T «*Nueva Andalucia*». Etter en tur til Brazil i desember måned ifjor, ble det tatt inn last på Curacao 22.–24/12 og i Santiago 26/12. Turen gikk gjennom Panamakanalen og lasten ble losset i Cutuco og Puerto Masachapa i Nicaragua. Deretter ble det lasting i Port Arthur 18/1 og Santiago 24/1 for Recife, Vitoria og Rio de Janeiro i Brazil. Neste last ble tatt ombord på Curacao 6/3 og i Santiago 9/3 og losset i Cristobal og Puerto Barrios. Etter en kort tur fra Santiago/Curacao til Ciudad Trujillo lastet «*Nueva Andalucia*» i Port Arthur 9/4 og på Trinidad 19/4 for havner i Brazil.
- M/T «*Nueva Granada*». Etter dokking i Hamburg 9.–27/1 var første lastehavn Sidon 8/2 og lasten ble losset i Portland, Maine, 24/2. Siden har skipet gått i fart mellom Venezuela og Santiago på Cuba med enkelte avstikkere til Trinidad. «*Nueva Granada*» lastet 15/4 i Punta Palmas for Los Angeles.
- M/T «*Skandinavia*» har siden 20. oktober ifjor hatt ferie og ligger fremdeles i Sandefjord i påvente av bedre tider.
- M/T «*South America*» fikk en last til England ved juletider ifjor og gikk deretter et par turer mellom Trinidad og Philadelphia. Så ble det lasting i Santiago 5/2 og på Trinidad 10/2 for havner i Brazil, og skipet var ferdig utlosset i Paranagua 2/3. Neste lastehavn var Puerto la Cruz 13/3 og lasten ble losset i Accra 28/3 og Lagos 29/3. Etter en tur fra Aruba til Trinidad lastet «*South America*» igjen i Puerto la Cruz 19/4 for Accra, Lagos og Port Harcourt.