

# texaco tanker



**JULEN 1960**

7. årgang



Julen står atter for døren, og jeg vil gjerne stanse opp et øyeblikk og se tilbake på det året som nå ebber ut.

To nye båter har sluttet seg til vår flåte, nemlig «Texaco Bogota» i januar og «Texaco Oslo» i august. Begge to har således allerede vært i fart noen tid, og de ser ut til å være gode og hensiktsmessige skip.

Samtidig har vi slettet «Skandinavia» av manntallet. Den 22. juni ble hun slept fra opplaget i Sandefjord til Grimstad hvor hun blir bugget opp. «Skandinavia» var en god skute, og det var stor stas da hun kom bit på sin første tur i 1940. Med hovedsakelig enmannslugarer og utsøkt innredning var hun forut for sin tid. Daværende kronprins Olav var blant gjestene som dengang var ombord og uttalte sin beundring. Senere har «Skandinavia» gjort en stor innsats både i krig og fred. Mange er de Texaco-menn som har trådt sine sko på hennes dekk og rister og som vel synes det er vemodig at hun har falt for oppbuggerbånd. Med de påkostninger og fornyelser vi hadde gjort på «Skandinavia», kunne hun gjort tjenesten i mange år enda, men hun falt som offer for de dårlige tider innen skipsfarten.

Vi hadde regnet med å kontrahere to nye skip i 1960, men hendelsene på Cuba og skipsfartspolitiske vanskeligheter i Brasil har forsinket dette noe.

Planene har nå tatt fastere form, og vi regner med å kunne kontrahere to nye skip på ca. 19 000 dvt. for levering i 1962–1963. Dette er en gledelig nyhet å kunne bringe idet vi da vil kunne holde et konstant antall skip og – ikke minst – holde jevn beskjeftigelse.

Den gamle garde begynner å trekke på årene, og i 1960 fikk vi 2 nye pensjonister, nemlig inspektør Andreas Larsen og maskinsjef Barthold Seimes, begge med 27 års tjeneste i rederiet. Dette bringer pensjonsspørsmålet frem i dagen, og det er med glede jeg kan fortelle at vi med virkning fra 1. oktober i år har opprettet en fast pensjonsordning for våre sjøfolk. Senere i dette nummer gir vi en del foreløpige opplysninger om denne pensjonsordningen. Vår ordning er ment å skulle supplere den offentlige sjømannspensjonering, og jeg håper den blir godt mottatt.

Hittil i år har vi ikke hatt noen ulykker ombord, men derimot en dødsulykke i land. Det var en trist hendelse som kostet en ung kjekk gutt livet.

Jeg benytter anledningen til å sende en hilsen til alle på sjø og land idet jeg takker for året som er gått og ønsker hver især av dere en God Jul og et Godt Nytt År.

*Frank Chr Mathisen*

Utgiver: The Texas Company (Norway) A/S

Redaktør: J. C. Jensen

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

Tegninger ved: Erik Hornfelt

Trykk: Oscar Andersens Boktrykkeri, Oslo

# Pensjonsordningen

Det er med glede at vi kan meddele at vi har bragt rederiets pensjonssak inn i faste former. Fra 1. oktober er alle våre seilende og ferierende sjømenn som har vært hos oss i minst 5 år og som har fylt 25 år, sikret de forskjellige pensjonsytelser som ytes under en fullt utbygget pensjonsordning.

I vårt land er det opprettet offentlige pensjonsordninger for noen yrker som arbeider under spesielle forhold. En av disse yrkesgrupper er sjøfolk som dekkes av »Pensjonstrygden for Sjømenn». Pensjonstrygden finansieres dels av sjømennene selv, og dels av rederiene. Hvis de innbetalte premier ikke dekker pensjonsforpliktelsene dekker staten underskuddet. Pensjonen som utbetales fra trygden, er imidlertid i laveste laget. Hensikten med vår egen ordning er derfor å sikre våre folk pensjoner i tillegg slik at deres samlede pensjonsinntekt blir rimelig stor. Med dette mener vi at en mann som har arbeidet hos oss den vesentlige del av sin tid, skal kunne trekke seg tilbake med en samlet pensjon svarende til ca. 50 % av den hyren han hadde.

Pensjonens størrelse avhenger således av den tid en mann har stått i vår tjeneste og de stillingene han har innehatt. Lengre tjenestetid gir høyere pensjon enn kort tjenestetid. Høyere stilling gir høyere pensjon enn en lavere stilling. Dette vil man finne i alle pensjonsordninger. En pensjonsordning er en kostbar affære, og en arbeidsgiver kan bare yte pensjoner i forhold til tjenestetiden.

Vår pensjonsordning omfatter ialt fire pensjonsformer. For det første alderspensjonen som er den grunnleggende pensjon og som de øvrige pensjonsformer står i forhold til. De andre ytelsene er enkepensjon, barnpensjon og invalidepensjon, eller uførepensjon som den nå heter på godt norsk.

Vi arbeider med et hefte som vil bli sendt til hver og en som er med i pensjonsordningen.

Det kan imidlertid ta noen tid før heftet blir ferdig, og vi skal derfor i det følgende fortelle litt om pensjonsformene og de andre viktigste trekk.

## Alderspensjon

Denne regnes som sagt på grunnlag av tjenestetid og stilling. Vi har her adoptert et system liknende det som brukes av Pensjonstrygden for Sjømenn, idet vi regner antallet fartsmåneder og har fastlagt en skala som viser den årlige pensjon som opparbeides i hver enkelt stilling for hver fartsmåned. Denne skalaen ser slik ut:

*Årlig pensjon pr.  
fartsmnd.*

Kaptein	kr. 14,00
Maskinsjef	» 11,50
1. styrmann	» 10,00
2. maskinist	» 8,50
Stuert	» 7,00
2. styrmann	» 6,00
3. maskinist	» 6,00
3. styrmann	» 5,50
4. maskinist	» 5,50
Telegrafist	» 5,50
Elektriker	» 5,50
1. kokk	» 5,00
Båtsmann	» 4,50
Tømmermann	» 4,50
Maskinassistent	» 4,50
Pumpemann	» 4,50
Matros	» 4,00
Motormann	» 4,00
Lettmatros	» 3,50
2. kokk	» 3,50
Smører	» 3,00
Jungman	» 2,50
Andre underordnede	» 2,00

Ved å multiplisere disse satsene med det antall fartsmåneder man har hatt i de forskjellige stillinger, kan man finne ut hva pensjonen blir. (Som tjenestetid regnes også den tiden man har vært på opptjent ferie). Man kommer da frem til den opptjente pensjon for tiden som er gått. I tillegg får man pensjon for fremtidig tjeneste, og denne regnes under forutsetning av at man forblir i sin stilling til pensjonsalderen, med korrigering av pensjonsbeløpene når stillingen endres. Som en veiledning skal vi gi et lite eksempel:

Beregning foretatt for en kaptein pr. 1/10, 1960. Vi tenker oss at han da er 45 år gammel og begynte hos oss i en alder av 20 år.

#### Tidligere tjeneste:

20 mndr. som matros	a kr. 4,00 = kr. 80,00
36 mndr. som 3. styrmann	a kr. 5,50 = kr. 198,00
60 mndr. som 2. styrmann	a kr. 6,00 = kr. 360,00
60 mndr. som 1. styrmann	a kr. 10,00 = kr. 600,00
60 mndr. som kaptein	a kr. 14,00 = kr. 840,00

Pensjon for tidligere tjeneste ialt kr. 2078,00

Fremtidig tjeneste:

240 mndr. som kaptein a kr. 14,00 = kr. 3360,00

Alderspensjon ialt fra 65 år pr. år kr. 5438,00

Grovt kan en si at en kaptein som har tilbragt mesteparten av sin tid hos oss, og hatt en noenlunde normal karriere, vil få ca. kr. 6000,- i alderspensjon. Tilsvarende beløp for en maskinsjef blir ca. kr. 4500, for en 1. styrmann ca. kr. 4000, for en 1. maskinist (tidligere het han 2. maskinist) ca. kr. 2600 og for en stuert ca. kr. 2600. Alderspensjonen begynner å løpe fra fylte 65 år. Som dere vet, er aldersgrensen i Pensjonstrygden for Sjømenn 60 år. Ifølge norsk lov har vi imidlertid ikke tillatelse til å benytte en lavere pensjonsalder enn 65 år, så det er noe vi ikke kan gjøre ved.

### Enkepensjon

Denne utbetales fra den dag mannen dør og så lenge enken lever.

Størrelsen av enkepensjonen skal være 50 % av den alderspensjon mannen ville vært beret-

tiget til om han hadde levd til pensjonsalderen. Dør f. eks. en mann når han er 45 år, får enken halvparten av det beløp mannen ville ha opparbeidet i alderspensjon om han hadde stått i samme stilling og levd til han fylte 65 år.

### Barnepensjon

Den løper fra den dag mannen dør og til barnet er 18 år. Pensjonen utgjør

40 % av enkepensjonen for 1 barn under 18 år
60 % » » » 2 » » » »
75 % » » » 3 » » » »
90 % » » » 4 » » » »
100 % » » » 5 eller flere barn under 18 år

Dersom barna ikke har sin mor i live og enkepensjon derfor ikke blir utbetalt, blir barnepensjonen fordoblet.

### Uførepensjon

En mann som er helt arbeidsufør, vil få denne pensjonen fra 3 månedersdagen etter at uførheten inntrådte. Pensjonsbeløpet er det samme som han ville fått i alderspensjon om han hadde fortsatt i uforandret stilling til pensjonsalderen. Uførepensjonen løper så lenge han er ute av stand til å utføre sitt arbeid eller til han får alderspensjon eller dør.

Har mannen uførepensjon og barn under 18 år, får han ett tillegg på 10 % for hvert av dem.

Er han delvis arbeidsfør, men minst 25 %, får han tilsvarende mindre uførepensjon.

Vi har funnet det ønskelig å dekke vår pensjonsordning under en kollektiv pensjonsforsikring og har gjort avtale om det med forsikringsselskapet Norske Folk A/S som er det største på dette området i Norge. Texaco vil betale premien for forsikringen til Norske Folk som til gjengjeld vil utbetale pensjonene direkte til våre folk eller deres etterlatte på våre vegne. En oppgave over pensjonsbeløpene vil bli sendt hver enkelt i begynnelsen av hvert år.

Pensjonsordningen bekostes i sin helhet av

rederiet uten innskudd fra medlemmene. Alle årlige premier som Texaco betaler til Norske Folk, tilhører den enkelte sjømann og vil under ingen omstendighet bli krevet tilbake.

En pensjonsordning i så faste former som den ordning vi har bragt istand, peker hen på et tilsvarende fastere forhold mellom Texaco og den enkelte mann. For at ordningen skal virke på en fornuftig og rimelig måte, må derfor begge parter ta konsekvensen av dette. Texaco innser på sin side at det kan være gyldige grunner for en mann til å være hjemme noen tid utover den ferie han har opparbeidet, og vil i slike tilfelle betale premie for ham i inntil ytterligere 1 måned for hver 4 måneder han stod ombord under siste periode; dog ikke utover 6 måneder, som svarer til en tjenesteperiode på 24 måneder. Det kan jo også hende

at det ikke er stilling ledig ved utløpet av ferien og at oppholdet i land av den grunn må strekkes ut.

Skulle vedkommende ferierende sjømann av tungt veiende grunner ikke være klar til å reise ut etter utløpet av denne tilleggsperioden, kan han fortsatt stå tilsluttet pensjonsordningen i inntil 6 måneder mot selv å betale premien. Et slikt ekstraordinært fravær fra tjenesten må ha rederiets godkjenning. Hvis tilbakekomsten utsettes uten at avtale er gjort, må vi betrakte tjenestemannen som sluttet og melde ham ut av pensjonsordningen.

Denne orienteringen er ikke fullstendig og etterlater sikkert noen ubesvarte spørsmål. Den er da også bare ment som en foreløbig orientering i påvente av en utførlig beskrivelse som vil bli sendt ut om ikke så lenge.

## Det er lenge siden sist

Texaco Tanker har hatt en Tornerose-søvn. Sist vi kom ut var før jul ifjor, og vi håper vi har vært savnet. I et hvert fall har redaksjonen hatt en snev av dårlig samvittighet, og vi iler derfor med å fremføre vår beklagelse. Til vår unnskyldning kan vi anføre at vi har hatt ganske meget å stå i med i hele år, og derfor har vi stadig måttet utsette arbeidet med Texaco Tanker til den berømte «morgendag». Alle vet hvordan det går med saker som utsettes til imorgen, men nå er da i alle fall dagen omsider kommet.

Vi har forsøkt å ta med de ting av interesse som har hendt siden sist. Noen nyheter er derfor gamle for enkelte, men forhåpentlig nye for andre.

Vi skal ikke gi oss ut for noen spådom hva angår Texaco Tankers fremtid, men kan love at vi skal gjøre hva vi kan for å holde bladet vårt i live. Levedyktigheten avhenger også av dere ute på båtene, så hvis dere vil ha et livsfriskt blad, kjenner dere medisinen. Vi hører

så ofte at dere ombord ikke opplever noe av interesse. Vi tror at mange både morsomme interessante ting kan meddeles oss til glede for såvel de andre ombord som landkrabbene. Lesekretsen har siden sist også blitt adskillig større da vi fra og med dette nummer vil sende bladet ut til samtlige pårørende. Desto mer grunn er det for å ta til pennen.

Vår målsetting med bladet er i all beskjedenhet å styrke samholdet mellom rederiets medarbeidere på sjø og land og dessuten gi de pårørende hjemme en idé om det rederi mannen eller sønnen seiler i. Skal vi ha noen mulighet for å nå dette målet, må innholdet ikke være ensidig informasjon fra kontoret.

Vår plan er å komme med et nytt nummer i mars/april 1961 og ser gjerne at manuskriptene til dette nummer er oss ihende omkring midten av februar (husk vi har stor postboks). Med dette sender vi våre beste ønsker for julen og det nye år til alle våre lesere på sjø og land.

## En begivenhetsrik reise i Caribbean Sea

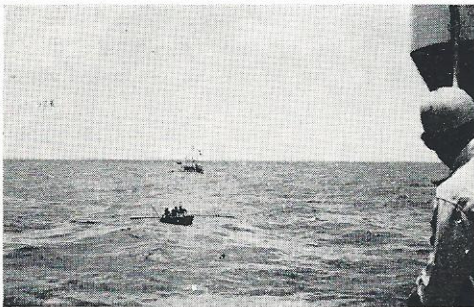
Av journalist (kaptein) W. Taxt — Fotografier ved fotograf (matros) Mølman

Den 17. mars drog «Britannia» fra Santiago de Cuba, bestemt for Trinidad, etter et litt usedvanlig opphold, idet vi først lå sammen med «Texaco South America» og deretter «Texaco Nueva Granada». Det ble storvisetter frem og tilbake, fotografiapparatene gnistret og alle dialekter svirret i luften, med trøndermålet som god nummer 1, og alle så ut til å kjenne alle.

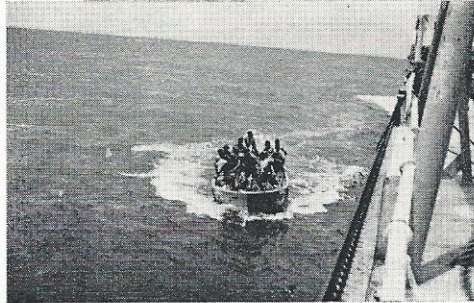
Søndag middag den 20. mars, ca. 85 mil NW av Trinidad, fikk vi se et lite skip som lå og drev. Det hadde nødsignal oppe og lå så merkelig dypt i vannet. Skipet lignet nærmest typen på en stor amerikansk havnetaubåt. Da vi nærmet oss, fikk vi se at flåter og livbåt var satt på vannet, og hele besetningen stod oppstilt på båtdekket og ropte og viftet med armene. Bak seg hadde de en hel stabel med kufferter.

Vi stoppet i nærheten, og 3 mann rodde over til oss i livbåten, som i grunnen var en liten hjemmelaget flatbunnet pram. Den ene av folkene var styrmannen ombord, og han forklarte følgende:

Skipet var «Blue Star» av Trinidad på reise fra Port of Spain til Grenada med en last av sement og stykkgoods. For 3 dager siden var



«Blue Star» av Trinidad har satt livbåter på vannet, og styrmannen kommer roende over.



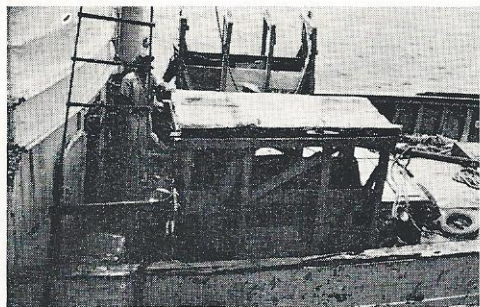
Første ladning med skipbrudne kommer langs skutesiden på «Britannia».

skipet sprunget lekk i hylsen under storm. Nå var lasterommene og maskinrommet fulle av vann, så de ventet at skipet ville synke når som helst.

Besetningen bestod av 16 mann som ønsket å bli tatt ombord. Vi satte ut vår motorlivbåt midtskips og begynte å frakte folkene ombord. Under dette ble vi oppmerksomme på at de hadde to hester i staller stående på fordekket, og styrmannen forklarte at det var veddeløpshester som skulle til Grenada for å delta i veddeløp der. Det ble besluttet å avlive hestene, men etter nærmere omtanke bestemte vi oss til å forsøke og berge dem, selvom vi kunne risikere at «Blue Star» tippet over hvis vi dunket bort i den på grunn av dønningene. Imidlertid gikk det hele fint, og skuta lå snart fortøyet langs akterdekket på «Britannia».

Bommen ble løftet, den ene hestestallen lagt an i stroppen, og så kom noen spennende øyeblikk. — Med stallen hengende høyt over skuta begynte stroppen å slure litt så den ble hengende på skrå. Hesten ble redd og begynte å sparke i stalldøren så flisene føyk. Tilslutt fikk den det ene bakbenet igjennom, men ble så hengende fast og la seg ned i stallen. Vi fikk landet stallen på noen planker, dyttet bakbenet inn igjen, og hesten var like god.

Den andre hesten kom ombord så fint som



På fordekket sto «Blue Star»s gjenværende hestekrefter.



Maskinsjef Johnsen er bortskjemt hva gjelder hestekrefter og synes selv han må hjelpe til.

om vi aldri skulle ha gjort noe annet, men maskinsjef Johnsen syntes visst vi hadde for lite hestekraft ombord, for han jumpet selv ned på skuta og var med og la an stroppen. Stakkars dyr, de hadde ikke fått vann på 3 dager, så nå slukte de i seg. Stueren kunne ikke senere forstå hvor alle sukkerbitene hans var blitt av; de var nok gått samme veien.

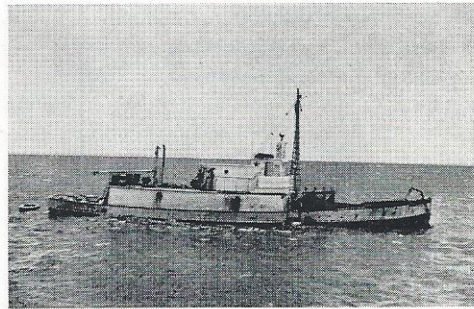
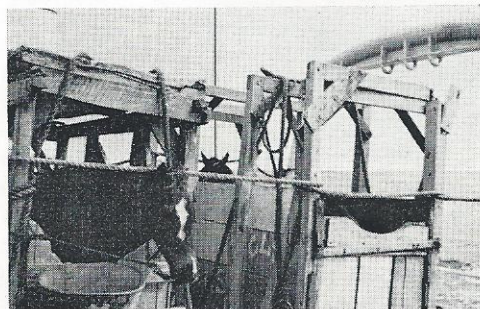
Mens vi holdt på med hestene, benyttet folkene anledningen til å berge utstyr — radioer, vifter, stoler, kjeksbokser og meloner kom seilende over rekka. Vi overveiet muligheten av å ta skuta på slep, men måtte oppgi den tanken.

«Blue Star» hadde allerede sunket dypere mens vi hadde den langs siden, for vi hadde skvulpet endel sjø inn på dekket på den. Fra Trinidad mottok vi melding om at det var tauerbåt ute og søkte etter skipet, så i tilfelle den skulle holde seg flytende, ble en parafinlampe tent og heist i masten. Derpå forlot vi

den. — Folkene var meget utkjørte etter å ha lempet sement i 3 dager for å forsøke å holde skipet flytende.

I henhold til mannskapslisten som skipperen gav, bestod besetningen av 14 mann og to passasjerer. Stuert Kittelsen foretok opptelling og kom til ialt 18 mann. Skipperen påstod det var 16. De telte igjen og kom til 18. Det viste seg da at det var 2 blindpassasjerer med. En av mannskapet tilstod at han hadde smuglet dem ombord og hadde holdt dem gjemt helt til skipet ble forlatt.

Det var et sørgelig redningsmateriell «Blue Star» var utstyrt med til så mange mennesker. 2 små flåter med åpen flettverkbunn som til nød kunne holde 4 mann flytende hver, og prammen som kanskje kunne ta 6 mann. Det var langt fra plass til alle, og de som hadde kommet på flåtene, ville ikke ha greidd seg svært lenge. — De var sannelig heldige som ble funnet i tide.



Vel ankommet ombord i «Britannia» er både folk og fe, så det får ikke hjelpe om «Blue Star» nå må ofres til Neptun.

## Karriere

Vi rører her ved et ømt punkt for mange av oss, nemlig forfremmelser.

Både ombord og her på kontoret finnes det folk som i utdannelse, erfaring og personlige egenskaper er skikket til å inneha en høyere stilling enn den de tjenestegjør i. Stort sett kan vi bare gjøre en unntagelse, nemlig for maskinoffiserer. De er fremdeles mangelvare og kan lettere bli anvist stillinger som svarer til hva de maksimalt kan vente på grunnlag av utdannelse og fartstid.

For de andre grupper, særlig dekkslinjen (og kontorfolk), er imidlertid situasjonen den at mange går med gyldige papirer og gode skussmål i lommen og håper på forfremmelser som ofte har en tendens til å la vente på seg. Og så kan det med tiden begynne å skorte på tålmodigheten.

Det kreves to ting for at en forfremmelse skal komme istand. Den første er at mannen selv har de nødvendige kvalifikasjoner (utdannelse, fartstid og personlige egenskaper). Den andre er at rederiet har en ledig stilling å tilby ham. For dekksoffiserer, særlig i de høyere grader, er det som regel mangelen på stillinger som er nåløyet.

Tar vi dette som utgangspunkt og er villige til å gjøre visse forutsetninger, skulle vi være istand til å regne oss til noenlunde hva en tredjestyrmann kan vente seg av forfremmelser i årene fremover. Vi forutsetter da at tredjestyrmannen tiltrer sin stilling i en alder av 24 år, og at han seiler til han er 60 år. Videre tenker vi oss at alle styrmenn skaffer seg skipsertifikat, og at handelsflåten holder seg noenlunde konstant i størrelse.

Vi får da det resultat at den aktive tjenestetid blir 36 år som fordeles med 9 år på hver av de fire grader. Den tredjestyrmann vi har under observasjon, skulle altså bli 2. styrmann når han er 33 år, 1. styrmann når han er 42 år og kaptein når han er 51 år gammel.

Dette er ikke oppmuntrende tall når man sammenligner med utviklingen hittil etter krigen. Å rykke opp til kaptein i 35 års alderen eller deromkring, har ikke vært noe sær-

syn etter krigen, men det skyldes de unormale forhold og flåtens usedvanlig raske vekst. På den annen side stemmer tallene ikke så dårlig med forholdene det siste 10 år, før krigen. Da var det nok ikke vanlig å vente til man var omkring de 45–50 før det ble noen kapteinstilling.

I vurderingen av disse tallene får enhver legge inn de korreksjoner han mener er fornuftige. Meget avhenger av flåtens fortsatte vekst, til hvilken alder folk vil seile i tiden fremover, avgangen fra yrket osv.

Det skulle være unødvendig å understreke at disse betraktninger gjelder for verdensflåten som helhet. — Og så er det opp til hver mann å bedømme mulighetene innen sitt rederi, — slik han har gjort det før.



ET DANSK ORDSPRÅK SIER:

«Han har skjegg — han må være en svært ung mann». Det holdt også stikk denne gang. Matros Kjell Wangberg ombord på «Texaco Brasil» er en ung mann og har, såvidt vites, Texacoflåten flotteste skjegg. Dette er ingen oppfordring til andre om å la skjegget gro.



# Julebrev

Kjære venn.

Mens julesneen henger i luften og enda betenker seg på å gjøre klart til julefest, går tankene mine tilbake til en herlig vårdag for noen år siden.

Ute på det store tunet hos Olsen-Nauen, det gamle klokkestøperiet i Vestfold, var det folk fra alle kanter. En bussrekke på 40 fortalte at store ting skulle skje: Begge de herlige kirkeklokkene til sjømannskirken i Gøteborg skulle slå sine malmtunge slag for første gang, og da de var gaver, skulle jeg få lov til å være med på å ta imot dem.

Konsul Rolf Nielsen og frue fra Larvik hadde skjenket den ene klokken, og det har sin egen historie:

En riktig tåketykk dag i London var konsul Nielsen på vei til sjømannskirken, men det var uråd å finne fram, så det var bare å forsøke og famle seg fram til fortauskanten for å vente. Han forstod han var på villstrå. Da hender det: Kirkeklokken klemter og villstråmann finner vei.

Den dagen det ble aktuelt med klokker til kirken øst for Kjølen, var idéen født. I mitt stille sinn har den ene fått navnet juleklokken, for støpt i bronse finner du: «Freden ringer jeg, frelsen bringer jeg».

Tone skal den over havn og skute for å kalle ut av tåken som vil føre vill. Den sier så lett inn over oss nå til julehelg. Juleskinner og juledram, pakkenelliker og julestri, hjemlengsel og ensomhet . . . alt sammen vil tåkelegge julebudskapet så vi hverken hører kirkeklokker eller fornemmer ord fra Gud.

«Freden ringer jeg.». Ja, det er bare et budskap til den som vet hva ufred er. Bare fredløst sinn kan lengte etter fred. Legg merke til hvordan gjeterne i natten reagerte. Redsel kom over dem fordi de ante at Gud var nær. Slik alltid med den som kjenner at Gud er i nabolaget. Merkelige menneske! Vet det ikke at det er fred han kommer med? Nei, mennesket vet det ikke. Det venter Gud med dommen. Derfor ble det skrekk på

hyrdene også. Jeg forstår dem så godt, jeg. Når Gud kommer med sin fred, så må jo mennesket gi fra seg alt det som skaper ufred. Det er ikke småtterier det. Vi kan jo bare tenke på hvor vanskelig det er i en liten grend og nabolag, kanskje ombord også. Enda værre er det at mennesket trives med litt spenning på fredens regning. Det er herlig å være Gud-løs, lettvindt er det også. Det er sannelig plagsomt å være under et slikt diktatur.

Men den arme samvittighet slår seg ikke til tåls med slikt snakk. Den sier: Slutt fred med Gud. Han kommer jo med fred til deg. Slik fortsetter mennesket dansen omkring seg selv i stadig krets – om og om igjen – i krig med sin samvittighet. «Fred over jorden, menneske fryd deg. Oss er en evig frelser født». Silk taler Gud. – «Frelsen bringer jeg», synger klokken. Men sannelig blir *frelsen* også tåkelagt. Mennesket sier til seg selv: Frelse? Hvorfor skulle jeg frelles, og så reiser det seg stort og sterkt. Jeg er da ikke forlist! Men skulle det mot formodning være en eller annen som ikke var så sikker på sin frelse, så slår det seg til ro med de utroligste argumenter.

Så blir det julekveld, og en engel jubler: «Eder er idag en frelser født. . . .», akkurat som klokken. Og nå må jeg tilstå at jeg stoler mer på engler enn på manneprat enda jeg kjenner mange meget fornuftige mennesker.

Så får det bære eller briste, men ett vil jeg: Høre klokkens klang gjennom verdens tåker: «Freden ringer – frelsen bringer jeg».

Tro det vil jeg også.

Da blir det julefred og julefrelse!

Så kan vi synge:

«Jeg er så glad hver julekveld  
for da ble Jesus født.

Da lyste stjernen som en sol  
og engler sang så sødt».

Med de varmeste julehilsner og ønsket om en slik jul.

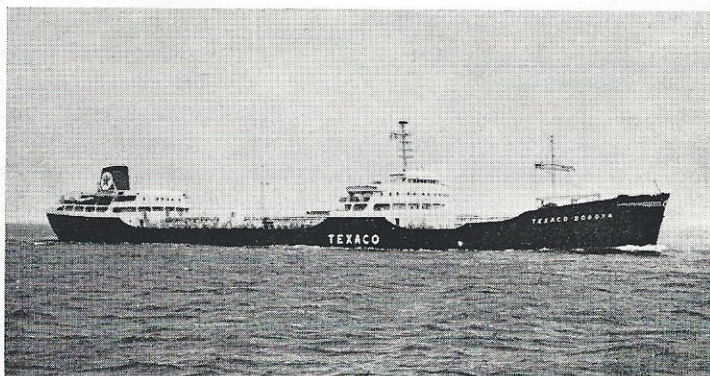
Hilsen

*Sjømannsprest Hedegaard Jacobsen  
ex Kjerka Gøteborg*

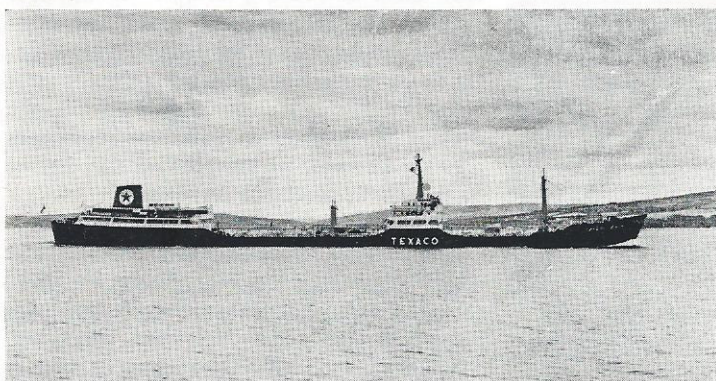
## NYE SKIP

I 1960 har vi fått to nye skip til vår flåte. Den 4. januar ble «Texaco Bogota» levert fra Eriksbergs mek. Verkstads A/B i Göteborg.

Av tekniske detaljer nevner vi at skipet er på 19.800 t. dv. Lengden er på 171 m og største bredde 22 m. Farten på full last er 15¼ knop. Hovedmotoren er en B & W's 7 sylindret to-taktmotor enkeltvirkende, overladet. Hestekrefter 8.750 (BHK) ved 115 omdr. pr. minutt.



Den 11. august ble «Texaco Oslo» levert fra Blythswood Shipbuilding Company Limited i Glasgow.



Størrelsen her er 18.810 t. dv. Lengden er 175 m, bredden 22 m og farten er 15¼ knop på full last. Hovedmotoren er en 6 sylindret Rowan-Doxford overladet diesel med motgående stempler. Hestekrefter 8.000 (BHK) ved 115 omdr. pr. minutt.

Begge skip har to gjennomgående langskips-skott, og tankområdene er inndelt i 30 tanker hvorav nr. 7 og 8 senter- og vingtanker er spesielt utstyrt for føring av smøreoljer. Ennvidere er tank nr. 1 senter- og vingtanker anordnet for føring av petrokjemikalier og har sine egne pumper og ledningssystemer for dette formål. Begge fartøyer har to pumperom.

Begge fartøyer er utstyrt med alle moderne hjelpemidler såsom gyro – ekkolodd – radar – peileapparat m.v. Ennvidere radio med kortbølgetelefoni, kommandohøytaleranlegg etc. Innredningen er holdt i moderne stil med lyse

vennlige farger. Mannskapslugarer, dagrom og messer er kledd med plastlaminat, og hver lugar er tilknyttet felles antenneanlegg. Servering for mannskap og underoffiserer skjer ved kafeteriasystem, mens offiserene blir servert i sine messer.

Alle lugarer og oppholdsrom er luftkondisjonerte, og skipene er rikelig utstyrt med kjøleskap og koldt vannfontener. For mannskapets fritidsbeskjeftigelse er det innredet hobbyrom med godt utvalg av verktøy. Vår flåte teller nå 9 skip med en samlet tonnasje på ca. 162.000 t. dv.

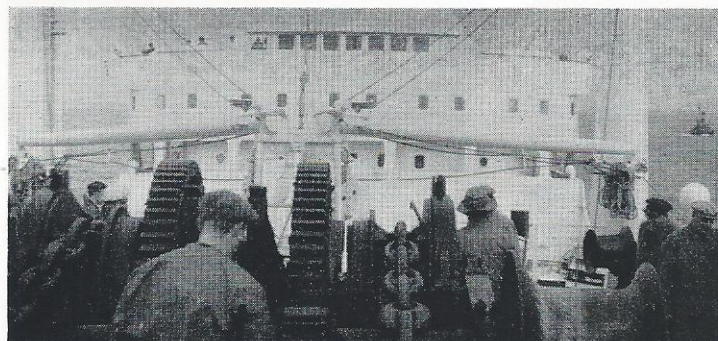
**Fra „Texaco Bogota"’s prøvetur**



*Radaren granskes. Under toppluen skjuler seg inspektør Arthur Olsen.*



*Inspektør Thune ser nokså betenkt ut — (men han var svært fornøyd, det vet vi).*



*Ankerspillet prøves — og alt virket*



*som det skulle.*



*Alt er funnet i orden — overleveringen har skjedd. Direktør Sundby takker verkstedets direktør Hæggstrøm og ønsker kaptein Hallén lykke til.*

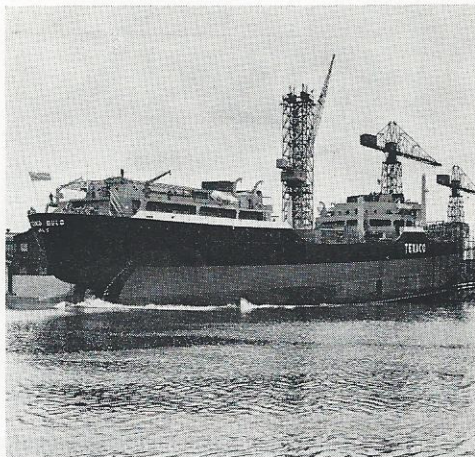
## „Texaco Oslo“

Stabelavløpning

Interiører →



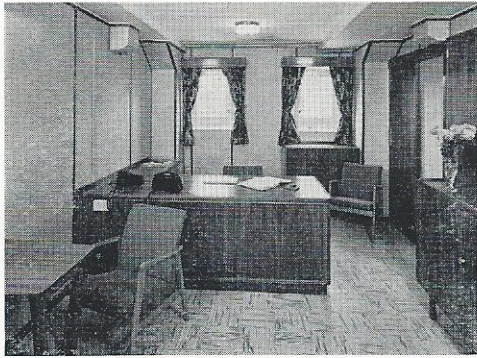
Fra stabelavløpning av MIT «Texaco Oslo». Skipets gudmor Mrs. Dawson, flankert av sin mann Vice President i Texaco, Mr. F. M. Dawson og direktør H. C. Mathiesen. På dir. Mathiesens annen side fru Sundby, og ytterst til venstre ass. dir. P. Sundby.



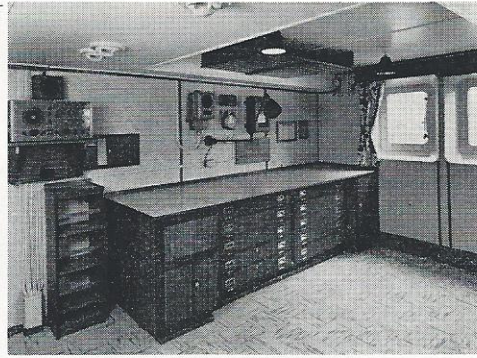
«Texaco Oslo» får den første føling med vann under kjølen.



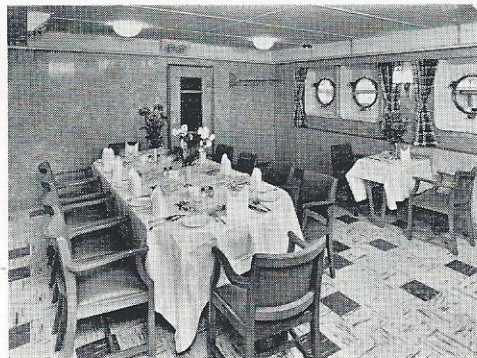
«Sekkepiperen» Verkstedets direktør Mr. Campbell Brown Det er ikke noe å si på linjene  
akkompanjerer. takker gudmoren for vel utført arbeide. — eller hva?



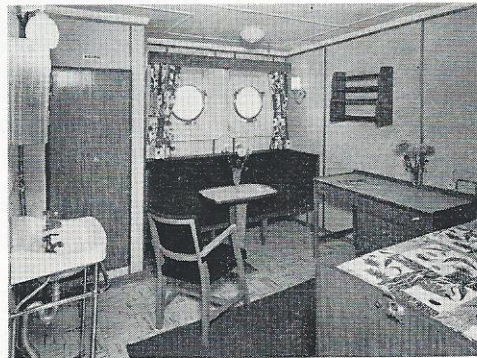
*Kapteinens kontor*



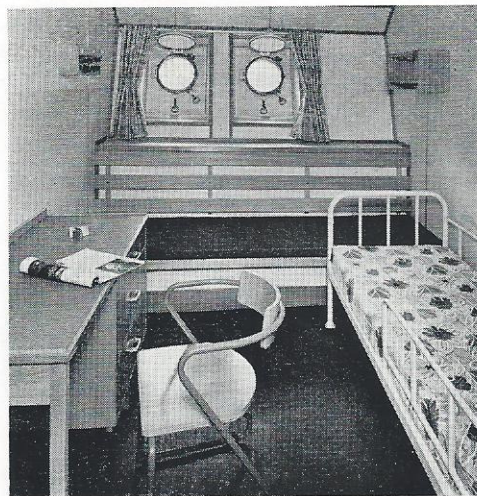
*Bestikken*



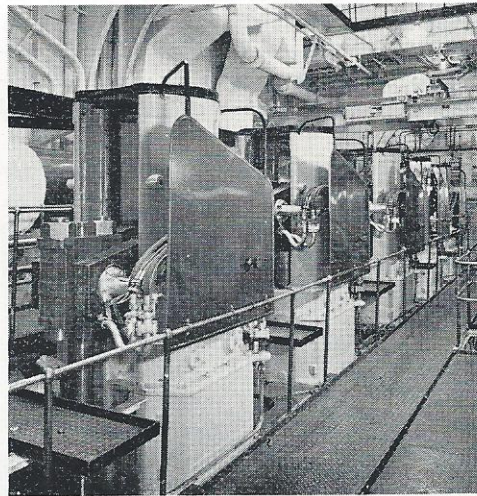
*Offiserenes messe*



*Offiserslugar (3dje styrmann)*



*Mannskapslugarar*



*Fra maskinrommet*

## 'SKANDINAVIA'

*blir  
til spiker*

Etter sin lange hvile i Sandefjord, fikk «Skandinavia» såvidt kjenne de salte sjøer mot baugen igjen på turen til Grimstad, men det varte bare en stakkels stund. Norsk Skipsopphugning Co. A/S tok snart hånd om henne, og det varte ikke lenge før brekkjern

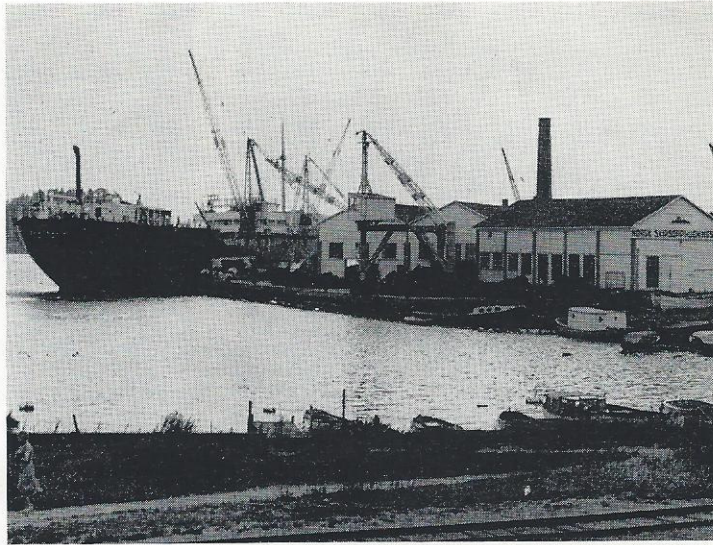
og brennere var i sving og omdannet denne stolte svane til et kaos som vi får et lite inntrykk av på de bildene vi bringer.

Opphugningsselskapet i Grimstad het opprinnelig Grimstad Opphuggings Co., men Christiania Spigerværk kjøpte aksjemajoriteten i 1956, og i 1958 ble Stavanger og Grimstad Opphugningskompanier slått sammen til Norsk Skipsopphugnings Co. A/S. Bedriften har idag omkring 35 mann beskjeftiget.

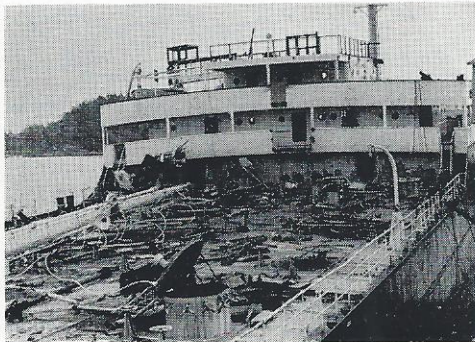
Det første huggerne går løs på, er innredningen. Lugarinnredningen går i stor utstrekning til hytter, og bare en ganske liten del

finner igjen veien til nye skip. Deretter kommer turen til overbygningene og dekket, skipssidene og maskineriet. Til slutt blir bunnen halt opp på land og delt opp i små stykker.

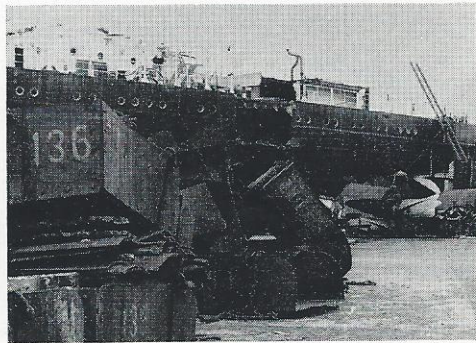
Alt blir ikke hugget opp. Vi har allerede nevnt innredningen som finner anvendelse, og det er mange andre deler som kan benyttes både på skip og iland og hos privatpersoner. Livbåter er bl. a. en ettertraktet vare. Alt stålet sendes med skip fra Grimstad til Oslo, mens støpegodset i stor utstrekning sendes til Tyskland som er en stor avtager av støpejern.



*«Skandinavia» til ankers ved Norsk Skipsopphugnings Co. i Grimstad.*



*Kommentarer er overflødig*



*Hun er på vei til å bli spiker*

## POSTEN

Det er to ting som er alminnelig å «kikke» på når man er ombord – nemlig kosten og posten. I begge tilfelle er det rederiet som får den oppsamlede irritasjonsbølge skyllet over seg. Vi lar imidlertid i denne forbindelse kost være kost og konsentrerer oss litt om post.

Postens betydning for dere ombord er vi fullt oppmerksom på. Vi kjenner den forventede stemning som er tilstede når skipet nærmer seg havn, og agenten entrer med posten hjemmefra. Hvis det ikke er noe post, må en eller annen henges, og det er adskillig lettere å henge rederiet for sommel med posten enn å henge den som kanskje ikke har skrevet det brevet man venter på.

Vi kan fortelle at vi legger veldig mye arbeid i å få posten hurtig frem. Brevene som kommer over vårt kontor samles og sendes i nummererte samlekonvolutter til den havn hvor det ifølge erfaring og opplysninger fra dere ombord, er den mest ordnede postgang. Vi kjenner til enhver tid til de forskjellige omdirigeringer av skipene og kan ha det hele under en viss kontroll. Når vi likevel er nødt til å ta en liten reservasjon, er det fordi det

hender at skipene blir omdirigert etter at posten er sendt herfra. Da må vi stole på at agentene som mottar vår telegrafiske beskjed, snarest handler etter vår ordre. Likevel kan forsinkelser ikke unngås.

Intet system er 100 % sikkert sålenge den menneskelige faktor er implisert, og i sommer gjorde vi oss skyldig i en beklagelig forglemmelse da vår postforsendelse i siste halvpart av juli og noen dager av august delvis sviktet. Vi skal ikke på noen måte unnskyldte oss. Det hele skyldtes uheldige omstendigheter, da de to som stelte med postforsendelsene til båtene uteble fra kontoret, den ene havnet på sykehus etter en kollisjon og den andre sluttet.

Da vi andre glemte å ta oss av saken, var resultatet at noen av båtene fikk sin post noe forsinket, og vi kan ikke gjøre annet enn å beklage hendelsen og ta imot den berettigede kritikk. Kikkingen var i dette tilfelle på sin plass. Vi lover at slikt ikke skal gjenta seg. Av skade blir man som bekjent klok, og den uheldige hendelse har ansporet oss til enda større nidkjærhet på dette område enn noen sinne tidligere.

☆☆

### Premiekonkurransen nr. 3, 1959

Som dere husker, hadde vi i fjorårets julenummer en liten premiekonkurrans som gikk ut på å finne en fotografisk feil i bladet. Mange forslag er kommet inn til redaksjonen, og de utroligste feil er antydnet. Vi skal ta oss dette ad notam. Det er imidlertid én som har funnet

den egentlige feilen. På side 6, øverst til venstre, er filmen speilvendt slik at f. eks. masten kommer på den gale siden av stormbroen. Den heldige vinner av 1 kasse sigarer var matros John Johannesen på M/T «Texaco North America». Vi gratulerer!

Stålet brennes av i passende stykker ombord og fraktes deretter til en stor kuttemaskin som deler stålet opp i mindre stykker.

Når det er på det travleste, kommer det opp til to båter i uken og fraktes stålet til Oslo hvor Christiania Spigerværk tar hånd om det. På Spigerværket foregår så en omdannelsesprosess som resulterer i en rekke forskjellige ferdige produkter, fra spiker og ståltråd til armeringsjern og jernbaneskiner, eller f. eks. haveredskaper.

I kontorets verktøykasse finner vi en spiker

som er 2 1/3" lang. For moro skyld tenker vi oss stålet i «Skandinavia» omgjort til slike spiker, og finner at vi vil få et antall av hele 2.000.000.000. Tenker vi oss stålet fra «Skandinavia» omgjort til jernbaneskiner av gjennomsnitts lengde og vekt som brukes av Norges Statsbaner, vil vi få 80 000 meter skinner, eller 80 km. Det skulle være nok til å legge nye skinner fra Oslo til Drammen.

Når dere en gang i 1961 får ombord en ny pakke spiker, slå derfor forsiktig, det kan være «Skandinavia» dere slår på.

## LLOYDS 200 ÅR

Lloyds Register of Shipping feirer i år sitt 200 års jubileum, noe som uten tvil er en viktig milepel i skipsfartens historie. Da vårt rederi har alle sine båter klasset hos Lloyds, er det passende at også Texaco Tanker nevner denne givenheten.

Institusjonens formålsbestemmelser sier i paragraf 1:

«This Society founded in 1760 and reconstituted in 1834, was established for the purpose of obtaining for the use of merchants, shipowners and underwriters, a faithful and accurate classification of mercantile shipping.»

Overnevnte referanse fra Institusjonens paragraf gir i et nøtteskall en idé om hensikten med å grunnlegge den. Få forstår dens sjeldne, for ikke å si enestående, grunnlovsregel. Der er ingen aksjekapital, ingen aksjonærer og ingen som skal ha noe utbytte. Hvis Institusjonen har et lite overskudd, blir det lagt til et fond til bruk i dårlige tider. Noe som er nødvendig for å få kontinuitet og for å kunne opprettholde sin verdensomspennende service som alltid må stå klar til å tjene skipsfarten. Det er interessant å studere Institusjonens historie fra den spede begynnelse og til det den er vokset til idag med over 1000 besiktigelsesmenn i alle større havnebyer verden rundt.

Offentligheten i sin alminnelighet kjenner svært lite til Lloyds Register of Shipping og forbinder den svært ofte feilaktig med det store assuranseselskapet Lloyd's. Det er i virkeligheten ingen forbindelse mellom dem, bortsett fra at de begge ble grunnlagt i Edward Lloyd's Coffee House i London.

For 200 år siden var det en gruppe assurandører som pleide å møtes i Lloyd's Coffee House og ledet sine forretninger fra kaféen. De bestemte seg for å utgi et Register omfattende alle fartøyer. Man kan vel tenke seg behovet for et slikt register, for de ble som assurandører bedt om å assurere laster på fartøyer som de kjente lite eller ingenting til. Et felles system med inspeksjon og registrering ville uten tvil være til alles fordel, og det første Register utkom i 1764. Registeret inne-

holdt opplysninger om skipsbygger, eier, kaptein, tonnasje, bestykning m. v. Det gav også en karakteristikk av fartøyets forfatning i en symbolsk bokstav. Bokstavene A, E, I, O, U, gav uttrykk for skrogets forfatning. «A» var «very good» og «U» «very bad».

I begynnelsen hadde ikke Lloyds faste besiktigelsesmenn og krevde ingen betaling for sine inspeksjoner. En håndfull erfarne menn, vesentlig pensjonerte kapteiner, ble betalt for hver enkelt jobb, og de gav fartøyet sin klassifikasjonsbetegnelse. Godtgjørelse til besiktigelsesmennene ble utredet av inntekten ved salg av Register-boken. Dette var i og for seg en mindre heldig ordning da det ikke var noe som hindret flere rederier i å eie et eksemplar av Register-boken i fellesskap. Systemet hompet og gikk, og økonomien var på gyngende grunn. Først i 1834 ble det en forandring da Lloyds gikk sammen med en annen konkurrerende institusjon som en del redere hadde opprettet. Etter rekonstruksjonen fikk den navnet Lloyd's Register of British and Foreign Shipping. Komitéen skulle heretter bestå av like mange representanter fra assurandører, redere og handelsmenn. Som tidligere skulle de arbeide på frivillig basis. En annen fordel ved det nye opplegg var at fartøyets klasse heretter ville bli bestemt av komitéen og ikke av den enkelte besiktigelsesmann. Det ble således en mer ensartet bedømmelse av fartøyene. En annen og like stor forandring var at man heretter skulle betale for besiktigelsen.

Det var på høy tid at forandringen kom istand, for den industrielle revolusjon var i full sving og innvirket også på skipsbyggingen. Regler for bygging av treskuter ble utgitt i 1834, og allerede to år senere fikk Lloyds anmodning om å klassifisere et fartøy bygget av jern. Det var tydelig at det var behov for regler for fartøyer av jern, men man kan lett tenke seg vanskelighetene med å formulere byggeregler på en tid da skipsbygging slik som vi kjenner den idag, ennå var i sin barndom. Etter omfattende prøver av materialer og inspeksjon av de forskjellige byggemetoder ved verftene i Storbritannia, utkom i 1855 de



første regler for konstruksjon av fartøyer bygget av jern. Disse regler ble i 1888 fulgt av regler for bygging av skip i stål.

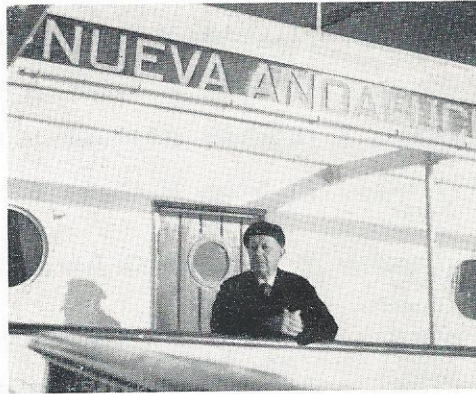
Til å begynne med var Lloyds svært lite villig til å påta seg ansvaret for dampkjeler og maskineri. Alt Institusjonen forlangte var at sertifikatet måtte være utstedt av en kvalifisert maskinist. Dette var på det daværende tidspunkt uten tvil en riklig avgjørelse da Lloyds selv ikke hadde noen til å foreta slike besiktigelser. Det var først i 1874 at Lloyds utnevnte sin første besiktigelsesmann for maskin. Da den først hadde vedkjent seg sitt ansvar også på dette felt, gikk utviklingen hurtig, og behovet for besiktigelsesmenn av denne kategori øket stadig slik at fordelingen idag mellom bestiktigelsesmenn for skrog og maskineri, er at 30 % av dem er for skrog og 70 % for maskineri. Deres fagområde spenner over de forskjellige former for fremdriftsmaskineri samt over elektrisitet, kjølemaskineri m. v.

Lloyds store fremgang i Storbritannia gikk ikke upåaktet hen i utlandet, og Institusjonen fikk på et tidlig tidspunkt anmodning om å oppnevne besiktigelsesmenn i havnebyer i utlandet. Den første utnevning fant sted i 1852. Da ble en besiktigelsesmannstilling opprettet i Kanada med arbeidsområde i Quebec og St. Lawrence-distriktet. Institusjonen ble helt internasjonal da den i 1914 sløyfet ordene «British and Foreign» og ble til Lloyds Register of Shipping.

Selv en såpass kort beskrivelse om Lloyds som denne er ikke komplett uten at man nevner en av dens andre funksjoner, nemlig utstedelse av fribordssertifikat. Fribord-tabellene som Institusjonen utarbeidet i slutten av forrige århundre, har dannet grunnlaget for bestemmelsene angående fribord for alle sjøfarende nasjoner, og Lloyds nyder så stor tillit at den er godkjent for utstedelse av dette viktige sertifikat i de fleste land.

Ingen kunne i 1760 ha forutsett Institusjonens vekst og anseelse i 1960, og det er neppe tvil om at den tekniske utvikling vil føre til minst like radikale forandringer i de neste 200 år av Institusjonens liv som de den allerede har gjennomlevet.

### **Pastor Johan Nielsen og Den norske Sjømannsmisjon på Trinidad**



*Pastor Johan Nielsen ombord.*

Til tross for sine 76 år, er pastor Johan Nielsen stadig i aktivt arbeid i San Fernando og nedlegger et stort og meget prisverdig arbeid for de sjøfarende som besøker Trinidad, og da spesielt San Fernando.

Pastor Nielsen er vel kjent for de fleste fra sitt mangeårige virke, bl. a. i Østen, og nå har han i snart 3 år fartet omkring både sent og tidlig over hele Trinidad for å besøke norske skip. Han har travle dager da det ofte er ca. 40 anløp av norske skip i måneden.

Dessverre er hans arbeid i San Fernando forbundet med mange vanskeligheter. Et stort problem er at man ikke har kunnet skaffe lokaler som er egnet for Sjømannsmisjonens virksomhet. Foreløpig har pastor Nielsen opprettet sitt hovedkvarter i midlertidige lokaler i San Fernando. Disse er ikke helt tilfredsstillende, men Sjømannsmisjonen har foreløpig ikke maktet å sette igang bygging.

Det er imidlertid tydelig at mange setter pris på det som gjøres, og dette blir understreket av de bidrag som kommer inn, ikke minst fra sjøfolkene selv.

Pastor Nielsen er en ildsjel og gir nok ikke så lett opp, og vi håper det finnes en løsning på problemene. Vi ønsker ham hell og lykke i det videre arbeidet.

# LØST OG FAST

VED LOYD

## Hvor befinner de forskjellige seg!

Båt	Kaptein	1. styrmann	2. styrmann	3. styrmann	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist
M/T «Nueva Andaluca»	L. Lyng	L. Reistad	J. Kristiansen	O. Kjihl	J. G. Hedberg	R. Rafteseth	K. Buran
M/T «Texaco Bogota»	K. Hallén	H. Sukke	A. Berg	B. Gjelsten	Bj. Henriksen	J. Johannesen	J. N. Løvland
M/T «Texaco Brasil»	J. C. Christensen	Y. Konnestad	A. Kristensen	K. Kristiansen	A. Lorentzen	R. Arnesen	K. Rogne
M/T «Texaco Britannia»	W. Tæxt	A. Strand	J. Westad	A. Bråthen	H. I. B. Johnsen	B. Skåland	O. Bruskeland
M/T «Texaco Europe»	O. Solhøi	R. Johansen	H. Havmo	S. Einvik	E. Wetlesen	U. Strømme	T. Wedén
M/T «Texaco North America»	J. L. Schlanbusch	M. Gjersøe	K. Nordhaug	K. Heggdal	F. Jonassen	F. Bjørnberg	R. Johnsen
M/T «Texaco Nueva Granada»	P. Meier Olsen	R. G. Jensen	I. Bakke	J. Kuløy	L. Sandal	H. Mathiesen	P. Nakken
M/T «Texaco Oslo»	W. K. Paulsen	A. K. S. Lau	R. Horseng	A. Vangen	B. Chr. Utvik	T. Tollefsen	A. Kilaas
M/T «Texaco South America»	R. Pettersen	T. Stensrud	T. Fagerli	* K. Rasmussen	E. Ellefsen	A. Molden	S. Holdhus

\* 2. styrmann jr.

## På ferie eller på skoler

Kaptein	O. Andersen
»	O. Granlund
	E. Th. Pedersen
	P. Sørensen
1. styrmann	H. Helmersen
»	F. Olsen
2. styrmann	P. Brandal
»	H. Hagen
3. styrmann	P. Hansen
»	M. Kristiansen
2. maskinist	K. Larsen
»	H. Olsen
»	T. Strandelid
»	J. Sjørdal
»	G. Tangen
3. maskinist	F. Lund
»	A. Nordby
»	K. Lind Olsen
4. maskinist	K. Jensen
»	S. Meek
Elektriker	G. Husdahl
»	K. Paulsen
Stuert	E. Christensen
»	O. Hansen
»	B. Kittelsen
1. kokk	S. Vanebo
»	O. Winckler

## M/T „NUEVA ANDALUSIA“

— får denne gang toppe listen over våre skip idet hun ikke får lov til å smykke seg med firmanavnet foran sitt eget. Til tross for at skipet nå må sies å ha sett sine beste dager, seiler hun fortsatt jevnt og trutt rundt til de forskjellige losseplasser med mange sorter last. Styremaskinen kan av og til få noen «nykker», men likevel stadig på farten. Kaptein L. Lyng overtok kommandoen i begynnelsen av juni og kaptein O. Granlund kom hjem på ferie. Ellers har det jo i det forløpne år vært litt skifting i besetningen. F. eks. fikk 2. maskinist R. Arnesen seg en flytur fra Syd-Amerika til Syd-Frankrike for å overta 2. maskiniststillingen ombord i M/T «Texaco Brasil». Ombord i «Nueva Andaluca» ble det foretatt opprykning blant de øvrige maskinister, og motormann R. Jacobsen ble ny 4. maskinist. I den senere tid har det ikke blitt turer til Syd-Amerika så ofte. Skipet var i september/oktober en tur i West Africa med en last fra Trinidad. Når det skrives, er det lasting på Trinidad/Puerto la Cruz for Limon, Puerto Barrios og Puerto Cortes i Sentral-Amerika.

# FRA SKIPENE

## GRANLUND

3. maskinist	Maskinass.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmerm.	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
R. Jacobsen		A. Christian- sen	B. Johansen	G. Kvarnsnes	R. Grande	J. Vigen	K. Grøttan	K. Vemund- stad
T. Sæter	O. Tørvik	S. Isaksen	F. Wangberg	O. Omholt	N. Gausdal	L. Sandvik	P. Fredriksen	H. Elven
A. Helland		A. Gjørven	H. Bindings- bø	W. Thun	K. Madland	N. H. Munk	E. Almkvist	W. Johansen
F. O. Stolpe- stad	S. Wie	K. Kristoffer- sen	I. Kristiansen	A. Hansen	O. Svanes	E. Amdal	E. Skjørestad	S. Husebø
O. Klausen		M. Karlsen	W. Døske- land	J. Kristian- sen	H. Juhl	A. Reinertsen	J. M. Waage	Å. Håskjold
H. Aakre	O. Solberg	P. Michelsen	R. Cornelius- sen	K. Tellefsen	E. Larsen	K. Dør- mænen	K. Vikse	O. Fossum
K. Kristian- sen	A. Ulmann	H. Eriksen	J. Kjærvåg- sund	B. Henriksen	H. Grøtting	O. Eidem	A. Midtflå	I. Bjørvik
H. Sørø	B. Emanuel- sen	S. Nærbø	P. Husby	O. Gotås	P. Antonsen	A. Asp	J. Johansen	O. Sørensen
K. Johansen	J. Hansen	K. Helberg	A. Skårn	O. Pettersen	E. Jørstad	T. Christian- sen	Å. Løvik	B. Kjærstad

Hvor kursen legges etter utlossing i disse havner, står foreløpig bare skrevet «i stjernene». Men skipet fortsetter nok sin travle seilas over havene med sin dyrebare last ennå et års tid før det muligens kan komme på tale å gi opp til fordel for nyere og mer moderne tonnasje i rederiet.

### M/T „TEXACO BOGOTA“

har snart vært i fart et år, og for ikke lenge siden var skipet tilbake ved Eriksbergs mek. Verkstads A/B for garantiettersyn. I mellomtiden har skipet besøkt havner i Nord- og Syd-Amerika og også i West Africa. Før ankomst til Gøteborg førte skipet med seg en last til England, og når dette skrives, er kursen igjen lagt fra Trinidad til Avonmouth.

Som ofte under verkstedsopphold ble det endel skifting blant besetningen. Noen skulle hjem for å gå på skole, andre hadde mottatt brev om at «kongens klær» ventet på dem.

3. maskinist F. Lund skal inn på teknisk skole, og vi ønsker ham lykke til med den.

Som hans avløser kom J. N. Løvland helt fra Tromsø. 4. maskinist W. Bratne skulle hjem

en tur, og i hans sted kom T. Sæter som tidligere har tjenestegjort ombord i M/T «South America».

Elektriker L. Sandvik, pumpemann N. Gausdal og assistent O. Tørvik er nye folk hos oss, og vi håper at også disse vil trives godt i «familien» i tiden fremover.

Ombord i M/T «Texaco Bogota» benyttes hobbyrommet ivrig såvidt vi forstår, særlig til bygging av båtmodeller. Det skulle være morsomt om en av besetningen ville ta til pennen og fortelle oss litt om dette. Ved «sjøsetting» av skipsmodellene kan det f. eks. bli tatt fotos som utlånes til oss for en liten reportasje i bladet vårt.

### M/T „TEXACO BRASIL“

førte med seg en last til England i april og fortsatte deretter til Hamburg for «make up». Skipet dokket der den 2. mai, «men fant ved kaien ei ro, bedre var det store bølgende hav», og allerede den 14. s. m. stakk skipet igjen til havs, denne gang med kurs for Berre (nær Marseilles) i Syd-Frankrike for derfra å føre en last til Ango i Congo.

I Hamburg gikk telegrafist/sek. S. Nærbø iland på ferie, og hans avløser ble A. Gjørven som igjen bestemte seg for å «pløye bølgen blå» ennå en tid. Pumpemann I. Strømnes hadde kjøpt tomt og måtte hjem for husbygging. Hans avløser ble L. M. Nilsen. 2. maskinist G. Tangen skulle hjem på ferie og senere turbin-kurs, og han ble foreløbig avløst av H. Mathiesen som var kjent ombord fra før. Han kunne imidlertid ikke være med lenger enn til Berre, da han måtte reise til Amsterdam for å gå ombord i M/T «Texaco Nueva Granada» som 2. maskinist. Til M/T «Texaco Brasil» kom, som vi tidligere har hørt, R. Arnesen som 2. maskinist med fly fra Santos.

M/T «Texaco Brasil» var i oktober tilbake i England med last fra Trinidad, og pussig nok så tok skipet med seg en last fra to lasteplasser i Themsen over til Ciudad Trujillo og Barahona i Den Dominikanske Republikk.

Under anløp England måtte pumpemann Nilsen gå iland, og K. Madland fra Stavanger ble hans avløser. Videre ble det noe skifting blant skipets underordnede besetning. Skipet skal med det første over i tykkoljefart, og neste tur ser ut til å bli fra Trinidad til Freetown, West Africa.

#### M/T „TEXACO BRITANNIA“

— utførte den 20. mars i år en redningsdåd utenfor Trinidad, og vi siterer nedenfor et telegram mottatt fra kaptein W. Taxt i den anledning:

”20/3 1600 GMT BJERGET 18 MANN OG  
”TO VEDDELØPSHESTER FRA FRAKTE-  
”SKUTEN BLUE STAR AV TRINIDAD  
”FUNNET SYNKENDE TILSTAND MED  
”SEMENT OG RUMMENE VANNFYLTE  
”STOPP TAUBÅT SENDES MULIGENS  
”FRA TRINIDAD STOPP LANDSETTER  
”FOLKENE I POINTEAPIERRE INATT”.

Vi viser til artikkel av kapt. Taxt annet sted i bladet og gratulerer med redningsaksjonen!

Skipet har siden mai i år stadig fraktet olje fra West Indien til Philadelphia og Montreal/Port Credit i Canada. På en måte kan dette vel være en ensformig fart, men på den annen side er det jo ganske spennende med stadig veksling mellom sluser og kanaler.

Skipets periodiske dokking har latt vente på seg, men i oktober ble det alvor av å legge kursen østover mot europeisk havn — som denne gang ble Hamburg. Nå er det travel virksomhet ombord for å få skipet seilklart snarest mulig, da neste reise allerede er klar. Denne gang skal skipet til Wadi Feiran på Sinaikysten ca. 80 miles fra Suez for å laste for Trinidad. Ja, hvorfra og hvortil fraktes ikke oljen nå for tiden.

I Hamburg kommer 1. styrmann F. Olsen til å gå iland for ferie. Hans avløser blir A. Strand, for tiden midlertidig 2. styrmann ombord i M/T «Texaco Oslo». 2. styrmann P. Brandal vil nok feire julen hjemme i Ålesund, og i hans sted ombord kommer J. Westad fra Kristiansund N. 3. styrmann P. Hansen vil også ha ferie, men ny offiser her ble A. Bråthen.

2. maskinist J. Sjørdal har også latt seg friste til ferie hjemme på Frøya, og i hans sted fremmes B. Skåland. 3. maskinist K. Lind Olsen reiser hjem til Harstad, og som hans avløser kommer O. Bruskeland. Ny 4. maskinist ombord blir F. O. Stolpestad som også er kjent i rederiet fra før.

Elektriker G. Husdal blir avløst av E. Amdal som er ny i rederiet. Likeså er stuert E. Skjørestad ny, og han løser av B. Kittelsen som har stått ombord i 3 år i trekk og naturlig nok ønsker ferie.

#### M/T „TEXACO EUROPE“

— var i England med last i april og siden det da stundet til vår og sommer her hjemme, bestemte 1. styrmann R. Johansen, tømmermann F. Krüger og stuert J. Johansen seg til å ta ferie. Avløsere ble A. Lau, J. Kristiansen og J. Waage som alle er velkjente i rederiet. Etter turen til Europa har skipet ført en svært omflakkende tilværelse, snart i West Indien for lasting, snart over i West Africa med dyrebar føde for biler, fly og traktorer etc. Dette skip har også vært flere turer med last til kjente losseplasser i Brasil. I juli tok den svenske sjømannspresten i Rio de Janeiro mannskapet med på en meget vellykket busstur. I samme havn ble det også kjøpt inn nytt fotballutstyr. Et «byssetelegram» vet å fortelle at utstyret skulle prøves i Puerto la Cruz senere i måneden. Hvor-

dan denne prøven falt ut, kjenner vi dessverre ikke til, da vi ikke har fått noe referat av kampen. Var det kanskje noe som burde forbigrås i all stillhet? Vi tror ikke det.

Senere var M/T «Texaco Europe» i New York, der er jo våre skip meget sjeldne gjester. Her kom 1. styrmann R. Johansen tilbake fra ferie, og A. Lau gikk iland for å reise med fly til Scotland hvor siste nybygg, M/T «Texaco Oslo» nærmet seg fullførelsen. I annen halvdel av august var skipet igjen i England med last, og det er hyggelig at skipene stadig oftere får turer dit. Forbindelsen med dem her hjemme blir jo da så meget lettere. I skrivende stund ser vi igjen at skipets novemberlast skal fra Trinidad til Immingham ved Hull, og da skulle det passe å få mesteparten av julepakkene ombord. Brev og telegrammer går jo hurtigere frem, så slike hilsener kan sendes meget nærmere jul.

#### M/T „NORTH AMERICA“

— losset i Providence i staten Rhode Island, U.S.A. i slutten av april. Kaptein W. K. Paulsen hadde da fått underretning om at han ville bli avløst av kaptein J. L. Schlanbusch, slik at kaptein Paulsen kunne ta en liten «pust i bakken» (det er nokså bratt oppover til Frydøntopp 588 i Arendal) før han skulle over til Glasgow for å sjekke utrustningen av sitt neste skip, M/T «Texaco Oslo». Vi røper vel ingen hemmelighet når vi forteller at kaptein Schlanbusch i siste ferie gjorde alvor av giftemål, og nå er fruene med ute og seiler. Skipet har nå i lange tider seilt i West India-fart med avstikkere opp til Philadelphia og New York og Baltimore. Mobile og Port Arthur har også vært besøkt. I ganske lang tid har det vært tale om å få skipet til verksted for periodisk dokking, men det har vært så god bruk for skipet at Europa-reisen stadig er blitt utsatt. Det er vel neppe så kjekt for dem ombord å måtte gå slik å vente, men godt er det likevel å kunne konstatere at det er så god bruk for våre skip i en tid med så mye ledig tonnasje.

Den 17. oktober var imidlertid skipet utlosset i Philadelphia, og kursen ble lagt mot Amsterdam hvor Nederlandsche Dok En

Scheepsbouw Mij. vil fikse opp alt som er «skakt og skjevt».

Under verkstedoppholdet vil endel offiserer få avmønstring for ferie hjemme. 1. styrmann H. Helmersen blir avløst av M. Gjersøe som har vært ombord tidligere og nå en tid har gått og ventet på hyre. Han ble nemlig «skuteløs» da M/T «Skandinavia» den 22. juni i år under slep forlot Sandefjord for siste gang. 2. styrmann H. Hagen har hele 3 år ombord, og i hans sted rykker skipets nåværende 3. styrmann opp. Det blir da for oss å sende ny 3. styrmann, bare vi visste hvor vi i øyeblikket best skulle få tak i en sådan offiser!

2. maskinist K. Larsen blir avløst av 3. maskinist F. Bjørnberg som altså rykker et trinn videre oppover rangstigen. Så blir det ny 3. maskinist og han er ikke ansatt enda. 4. maskinist S. Meek reiser også hjem, og maskinassistent H. Aakre tar hans plass. Elektriker G. Paulsen går også fra borde, så her må enda en ny man forhyres.

Stuert E. Christensen har også vært så lenge ombord at det skal smake med en ferie, og her har vi K. Vikse klar for ny innsats. 1. kokk O. Winckler har også anmodet om avløsning.

Videre blir det som vanlig ved verkstedopphold også skifting av endel underordnede mannskaper, så det blir nok en god del nye og forhåpentlig blide ansikter å se ombord.

#### M/T „TEXACO NUEVA GRANADA“

dokket og reparerte i Amsterdam i mai/juni, og her var det også en god del som gikk fra borde for å nyte ferielivet hjemme en sommer. Kaptein O. Andersen reiste hjem til Arendal, og i hans sted kom P. Meier Olsen som er godt kjent ombord fra tidligere tjeneste. Han hadde også benyttet sin siste ferie godt ved bl. a. å trede inn i ektestanden.

3. styrmann A. Haug fikk avløsning av J. Kuløy.

Maskinsjef B. Seines mønstret også av og ny mann i hans sted ble L. Sandal. 2. maskinist H. Olsens avløser ble H. Mathiesen. 3. maskinist O. Bruskeland overlot jobben og lugaren til Å. Nordby. Den nye 4. maskinist K. O. Kristiansen har tidligere seilt med rederiets første «Nueva Granada». Nå er han gift og bosatt i Amsterdam. Maskinassistent A. Kilaas

skulle hjem for å ordne sitt maskinistsertifikat, og mannen i hans sted ble A. Ulmann som i lengre tid hadde vært nær sagt «altmuligmann» ombord i M/T «Skandinavia» under opplegget i Sandefjord.

Stuert K. Vikse reiste hjem for å besiktige sitt nye hus ute på Husøy ved Tønsberg, og i byssa ble det opprykning for alle mann. A. Midtflå har seilt stuert hos oss tidligere, så han hadde ingen betenkeligheter med å stå for guttenes daglige tildeling av kalorier, vitaminer etc. og ikke minst rederiets kontroll i vekt og kroner over innkjøp og forbruk til livets opphold ombord.

Etter verkstedoppholdet har skipet seilt trofast mellom West India og Montreal/Port Credit med råstoff til raffinering der opp. I Canada er det nok meget som har vært interessant for besetningen å se, og i juli ble det arrangert en sightseeing-tur til Niagarafallene. 30 stk. av besetningen hadde anledning til å være med på denne turen som kaptein Meier Olsen forteller var meget vellykket.

I august fikk vi beskjed om at 3. maskinist Å. Nordby var innmeldt ved maskinistskolen her, og han kom da hjem. I hans sted kom ny mann til oss, P. Nakken fra Hjørungavåg ved Ålesund. Han begynte da sin tjeneste hos oss med en flytur til Trinidad, en tur som kanskje de fleste av oss ville like å få en eller annen gang.

#### M/T „TEXACO OSLO“

er forlengst i fart og er behandlet i egen artikkel annet sted i bladet. Likeså vil det av oppstillingen på midtsidene fremgå hvem som er hva ombord. Det skal imidlertid nevnes her at jeg hadde den store glede å reise over med skipets underordnede mannskaper med charterfly til Renfrew flyplass ved Glasgow og deretter med buss til skipet i Greenock. Det var en hyggelig tur. Ca. halvparten av disse sjøguttene hadde tidligere seilt hos oss. Jubelen var stor da vi fikk se det nye flotte skipet ligge på Clyden. Jeg takker dere alle for hyggelig reisefølge og håper alle trives godt ombord og også yter sitt beste på alle måter.

Første tur gikk fra Trinidad til Philadelphia mens neste tur gikk fra West India til Avonmouth og Dingle (ved Liverpool). Her måtte

dessverre tømmermann S. Wethal mønstre av. Alle gode ting er tre, sies det, og skipets tredje last føres også til England til samme havner som sist, og når dette skrives, har vi kaptein W. K. Paulsetn på radiotelefonen, og han forteller at de venter å være i Avonmouth lørdag 29. oktober. Da går 2. styrmann A. Strand iland for å ta fly til Hamburg hvor han skal løse av F. Olsen som 1. styrmann ombord i M/T «Texaco Britannia». Ny 2. styrmann ombord i «Texaco Oslo» blir R. Horseng som har vært hjemme og fått tid både til å ta skippreksamen og å gifte seg.

#### M/T „TEXACO SOUTH AMERICA“

har ikke hatt stor variasjon i sin fart dette året. Før sesongen med fart opp St. Lawrence Seaway til Montreal/Port Credit, gikk skipet fast mellom Venezuela og Trinidad/Cuba. Anløpene i sistnevnte land er det nå slutt på, men det har ikke vært noen vanskelighet med videre beskjeftigelse ser det ut til.

Blant skipets besetning har det også vært stille og fredelig. I mai kom 2. maskinist T. Strandelid på en velfortjent ferie og senere skolegang. Stuert O. Hansen ønsket seg en blid Sørlandssommer, og 1. kokk K. Storheill måtte hjem å hjelpe til på gården hjemme på Helgeland før han senere på året skulle ut igjen med nybygget i Glasgow.

Avløser for T. Strandelid ble 3. maskinist A. Molden som inntok 2. maskinistens plikter, og ny 3. maskinist ble I. Skovly. Stuert var også ny hos oss, hans navn er A. Løvik. I selve byssa rykket 2. kokk B. Kjørstad opp og ny kokk, T. Myhrhaug, fikk fornøyelsen av å fly sammen med 3. maskinisten og stuert ned til skipet på Trinidad.

I slutten av oktober kommer så underretning om at det ønskes avløsning for 3. maskinist I. Skovly, og at maskinassistent J. Langerud også ønsker avløsning for ferie etter over 2 år ombord. Vi har nå 3. maskinist S. Holdehus og maskinassistent J. Hansen klare til å fly over til Montreal lørdag 29. oktober.

Det er nok snart slutt med farten opp og ned «Seawayen» fra Montreal til Ontariosjøen for i år, så nå blir de vel for M/T «Texaco South America» å ta til med West India-farten igjen.

## Service Awards

Ingen Texacomann eller -kvinne med noen år bak seg i rederiet kan ha unngått å støte på begrepet Service Awards. For de som er uinnvidd i dette mysterium, kan vi fortelle at ordet betyr: Erkjentlighetstegn for tjeneste.

Vi har følgende typer erkjentlighetstegn:

Etter sammenhengende tjeneste i	får man følgende erkjentlighetstegn
10 år	Bronsenål med tallet 10
15 år	Sølvnål med tallet 15
20 år	Gullnål med tallet 20
25 år	Gullnål med diamant og tallet 25
30 år	Armbands- eller lommeur med inskripsjon



10-15 år



20 år



25 år

Selskapet har hatt 20, 25 og 30 års awards gjennom mange år, og ivrige lesere av Texaco Tanker vil ha sett at flere av våre folk er blitt tildelt 20 og 25 års tegnet. Siden rederiets historie først begynner i desember 1932, kan vi ikke vente å ha noen 30 års jublanter – bortsett fra vår adm. direktør H. C. Mathiesen som startet Texaco her i Norge i 1930. (De første 2 år drev selskapet som ren salgsforretning for Taxaco's petroleumprodukter). Det skal imidlertid ikke gå mer enn 2 år før vi kan feire flere 30 års jublanter i rederiet da mange som var med fra 1933, er «still going strong». Merket for 10 og 15 års tjeneste ble imidlertid først innført i 1960, og alle som har mellom 10 og 15 år hos oss i år, har derfor fått tilsendt sitt 10 års tegn, og alle med

tjeneste mellom 15 og 20 år, har fått 15 års tegnet.

Det går kanskje en og annen og føler seg urettferdig behandlet da han mener å fylle betingelsene, men ikke har mottatt noe erkjentlighetstegn. Vi vil derfor poengtere at tjenesten må ha vært sammenhengende, d. v. s. intet avbrudd må ha funnet sted som ikke er godtatt av rederiet. For dere som seiler, ville det være urimelig om selskapet ikke ville godkjenne en tid hjemme når han tar sin ferie etter 1½ års fartstid eller mer, og vår praksis er at inntil 6 måneder blir betraktet som en rimelig tid hjemme etter utløpet av den betalte ferietid. Tid hjemme utover dette, av velferds-, skole- eller andre viktige grunner, blir gjenstand for spesiell avtale.

Dere som mener at betingelsene er tilstede for et av erkjentlighetstegnene uten å ha fått det, tenk dere om – det er sikkert et brudd en eller annen gang.

Som nevnt annet sted i bladet, vil sammenhengende tjenestetid også bli lagt til grunn for fremtidig medlemskap i vår nyetablerte pensjonsplan. Det gjelder derfor å ta vare på den sammenhengende tid ved allerede ved avmønstringen å avtale med rederiet hvor lenge dere kan være hjemme uten å få brudd i tjenestetiden. Skulle spesielle forhold tilsi at dere må være hjemme noe lenger enn vanlig tillatt, skal vi love å strekke oss så langt vi kan.

I 1960 hadde Texaco følgende jublanter:

	30 år	
Adm. dir. H. C. Mathiesen	ansatt	1/1 1930
	25 år	
Inspektør Helge J. Riber	»	28/11 1934
	20 år	
Kaptein Lars Lyng	»	10/1 1940

## Mellom 15 og 20 år

1. styrmann Markus Gjersøe	»	1/8	1942
3. maskinist Oskar Bruskeland	»	12/5	1943
Pumpemann Einar Larsen	»	23/3	1944
Stuert Karl J. Vikse	»	5/3	1945
Kaptein Ove Granlund	»	11/8	1945

## Mellom 10 og 15 år på båtene

Kaptein J. L. Schlanbusch	»	16/5	1946
Telegrafist Andreas B. Gjørven	»	16/5	1946
Stuert Petter Fredriksen	»	17/8	1946
2. maskinist Johannes Johannesen	»	2/1	1947
Maskinsjef Finn Jonassen	»	11/1	1947
1. styrmann Reidar Johansen	»	27/1	1947
Maskinsjef Johan G. Hedberg	»	20/3	1947
» Lars Sandal	»	30/3	1947
1. styrmann Halvdan Helmersen	»	30/3	1947
Stuert Olav Hansen	»	15/6	1947
1. styrmann Rolf G. Jensen	»	1/12	1947
Maskinsjef Eivind Ellefsen	»	31/3	1948
1. styrmann Arnold Lau	»	3/7	1948
Kaptein Petter M. Sørensen	»	15/7	1948
1. styrmann Yngvar Konnestad	»	28/7	1948
Maskinsjef Baard Utvik	»	2/8	1948
1. styrmann Håkon Sukke	»	2/8	1948
2. maskinist Theodor Tollefsen	»	10/5	1949
Kaptein Ragnar Pettersen	»	8/2	1950
4. maskinist Håkon Sørø	»	28/2	1950
Kaptein Paul Meier Olsen	»	5/8	1950

## Mellom 10 og 15 år på kontoret

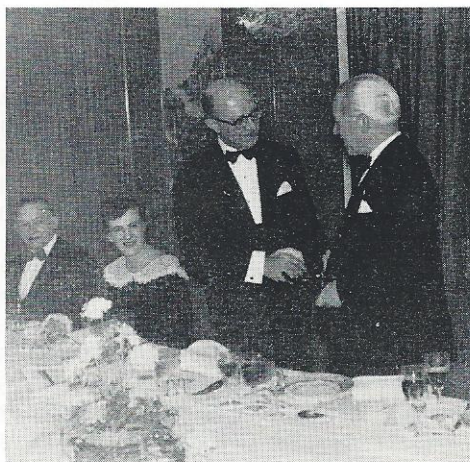
Hovedbokholder Alfred Taxt	ansatt	5/11	1945
Avd.sjef Jens Chr. Jenssen	»	11/3	1946
Avd.sjef Arne Kr. Røysem	»	1/4	1946
Kontormann Loyd Granlund	»	1/5	1946
Bokholder Gerhard Langfeldt	»	5/6	1946
Bokholderiassistent Jan Diesch-Pedersen	»	28/10	1946
Ass. direktør Per Sundby	»	1/3	1947
Bokholder Thorleif Strengen	»	10/3	1947
Sekretær Bjørn R. Halvorsen	»	1/8	1947
Kontormann Erik Hornfelt	»	20/8	1947

## Jubilanter i 1960

## 30 år

Vår adm. direktør H. C. Mathiesen kunne i 1960 se tilbake på 30 års virksomhet for Texaco. Han ble tilsatt som selskapets leder fra starten 1. januar 1930. Det er således ikke mulig å ha lenger ansiennitet i vårt Texaco-selskap. Dir. Mathiesens arbeide for Texaco daterer seg imidlertid ennå lenger tilbake i tiden da firmaet Moltzau & Mathiesen A/S, hvor han var medinnehaver, i mai 1926 fikk Norges-representasjonen for salg av Texaco fett og smøreljer. Alle vi ansatte i Texaco er Dir. Mathiesen takknemlig for at han, etter masse slit, greidde å vinne så stort innpass med Texaco-produktene på Norgesmarkedet at The Texas Company, besluttet å opprette et eget selskap her.

På vår årlige firmamiddag ble Dir. Mathiesen hyldet for sin innsats for selskapet gjennom alle disse årene, og vår celebre gjest for anledningen, General Manager for Marine Depart-

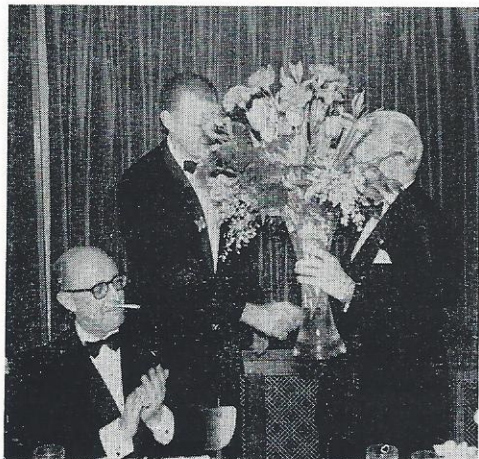


General Manager i Marine Department N.Y. J. V. C. Malcolmson takker adm. dir. H. C. Mathiesen for vel utført arbeide gjennom 30 år.



ment i New York, J. V. C. Malcolmson, bragte med seg moderselskapets hyldest samt selskapets 30 års award, gullarmbåndsur med inskripsjon. De ansattes hilsen ble overbragt av ass. dir. P. Sundby som også takket dir. Mathiesen for alt han hadde lært oss unge som først kom til Texaco i årene etter krigen.

Vi gratulerer med jubileet!



Ass. dir. Per Sundby overrekker blomster til jubilanten.



## 25 år

Inspetør Helge Riber begynte i Texaco i november 1934 og har således vært i rederiet i mer enn 25 år.

Han begynte som reparatør på gamle «Europe» hvor han befant seg så vel at han sto ombord helt til oktober 1944. Han var da avansert til 2nen maskinist. Etter krigen finner vi ham som maskinsjef på «El Caribe» og «Nueva Andalucia» inntil han i 1954 ble inkludert i vår kontorstab som assisterende inspektør.

På vår firmamiddag ble han overrakt selskapets erkjentlighetsmerke for 25 års tjeneste. Vi gratulerer!



Insp. Helge Riber får sitt 25 årstegn. Dir. Mathiesen foretar den høytidelige handling.



Insp. Helge Riber lykkønskes av direktørene Malcolmson og Mathiesen.

## Maskininspektør Andreas Larsen legger inn årene

Siden forrige nummer av Texaco Tanker har en av selskapets veteraner trukket seg tilbake fra aktiv tjeneste. Etter oppnådd pensjonsalder fratrådte maskininspektør Andreas Larsen sin stilling i Texaco den 27. mars 1960, etter mer enn 27 års trofast tjeneste.

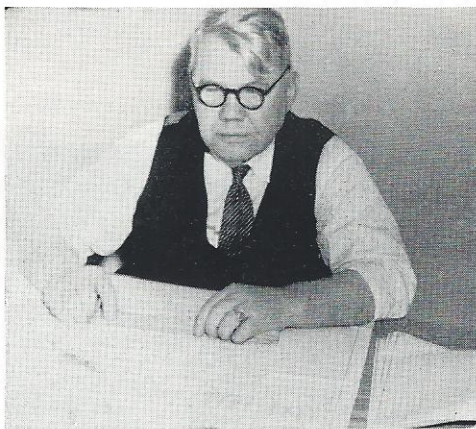
Andreas Larsens navn er knyttet til Texaco helt fra rederiets start, idet han seilte som maskinsjef på vårt første skip, *M/T «South America»*, som gikk ut fra Nakskov i januar 1933.



*Maskinsjef Andr. Larsen i 1933.*

Ettersom rederiets flåte vokste, ble det behov for en inspeksjonsstab ved kontoret, og det var da naturlig at valget av maskininspektør falt på Andreas Larsen. Med sin rike erfaring og kjennskap til faget var han selvskreven til den jobben.

Foruten å delta i planleggingen av nye skip, har det vært inspektør Larsens spesielle oppgave å overvåke skipenes reparasjoner. Ved verkstedene dirigerte han dette arbeidet med fast hånd, og satte seg kraftig i respekt, først og



*Inspektør Larsen ved skrivepulten på kontoret.*

fremst ved sin faglige innsikt. Hans faste oppreden kombinert med den diplomatiske evnen til å få tingene til å gli, sikret våre skip den hurtigste og beste verksted-service, og derved minst mulig tidstap for rederiet.

Andreas Larsens store interesser har vært Texaco og fødebyen Kristiansand, og vi vet at han har sett frem til den dagen da han igjen kunne slå seg ned i Sørlandets hovedstad, hvor han nå daglig «inspiserer» skipene langs kaiene i «en av verdens beste havner».

Ved firmaets årlige fest for funksjonærene



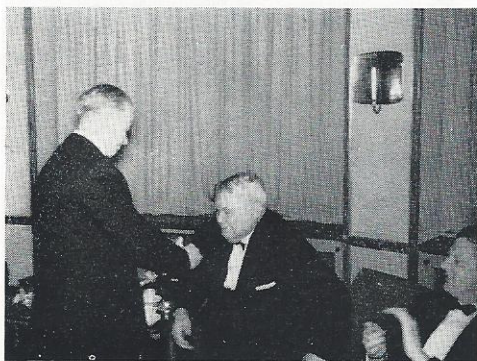
*Inspektør Larsen i inspeksjonsarbeide.*

ble Andreas Larsen hjertelig hyldet fra alle hold innen firmaet. Adm. direktør H. C. Mathiesen takket i sin tale Andreas Larsen for verdifull innsats for Texaco gjennom en lang arbeidsdag. Inspektør Haakon Thune overrakte ham et vakkert sølvkrus med inskripsjon på vegne av skipsoffiserene, og bysbarnet Gerhard Langfeldt bragte ham på vegne av kontorpersonalet en krystallkaraffel og glass med Texacoflagg og monogram inngravert. Inspektør Larsen har jo alltid hatt et godt øye til damene (og de til ham) og fru Sitter overrakte på vegne av firmaets damer et album som i tekst og bilder gir et tverrsnitt av Andreas Larsens innsats i Texaco.

Texaco Tanker slutter seg til hyldesten og ønsker Andreas Larsen fortsatt mange gode år hjemme i hans elskede Kristiansand.



*Fra offiserer i The Texas Company (Norway) AIS med takk for godt samarbeide.*



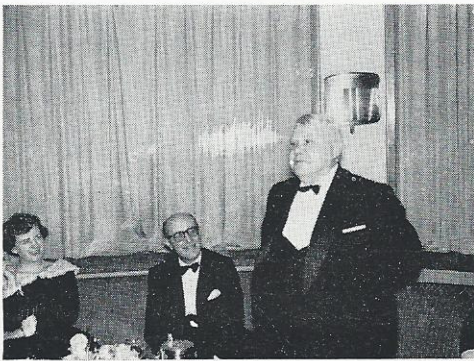
*Inspektør Thune overrekker sølvkrus fra skipsoffiserene.*



*Gerhard Langfeldt bringer takk og gave fra kolleger.*



*Fru Sitter overrekker damenes gave.*



*Andreas Larsen takker for gaver og hyldest.*

## MASKINSJEF BARTHOLD SEINES *går i opplag*

Maskinsjef Barthold Seines gikk i sommer over til pensjonistenes rekke etter nesten 27 års Texacotjeneste. Han begynte som 3dje maskinist på «Solitaire» den 13. november 1933 og har siden vært å finne som maskinsjef på flere av våre skip. Maskinsjef Seines er den mest dekorerte Texacomann vi vet om, da han i tillegg til våre hederstegn for 20 og 25 års tjeneste også har fått Olavsmedaljen for sin krigsinnsats. Som den første i vårt rederi har han også Norges Rederforbunds gullmedalje for 25 års tjeneste i samme rederi.

Maskinsjef Seines er alltid i godt humør, og han har evnen til å få andre til å bli det samme.

Vi takker Seines for alle disse årene og ønsker ham rolige og hyggelige dager i sin residens på Ljan.



*Maskinsjef Seines med Texaco-dekorasjonene og Rederforbundets gullmedalje.*



*Maskinsjef Seines kan liksom ikke la sjøen være. Om sommeren krysser han og fruen rundt i motorbåten — og om vinteren — — —*

## Sjømanns- kirken i Hamburg

Vi bringer her et bilde av den nye, moderne og hyggelige sjømannskirken i Hamburg, som allerede vil være godt kjent av mange offiserer og mannskaper i Texaco-flåten.

Ved et nylig opphold i Hamburg avla en av bladets medarbeidere et besøk i kirken på en av torsdagsfestene, og som landkrabbe ble en slått av den hjemlige hygge som sjømannspresten, hans assistenter og husmor klarte å lage. Det var tydelig at de mange sjøfolk og norske fastboende i Hamburg her hadde et samlingssted som de satte pris på.

Sjømannsprest Jacobsen som nylig avløste sjømannsprest Trondsen, kunne også med noen tall vise at her var det liv og røre. I 1959 ble kirken besøkt av ikke mindre enn 66.000 sjøfolk og andre, og presten og hans assistenter



hadde avlagt besøk på i alt 1153 norske skip. Av post ble det i samme år ekspedert 15 000 brev, 500 pakker og 950 pengebrev og videre formidlet kirken 1786 telefonsamtaler med sjøfolkene pårørende i Norge. At sjøfolkene har tillit til «kjerka» bevises også ved at den i 1959 besørget hjemsendt ikke mindre enn ca. kr. 450 000,—. De fleste av våre sjøfolk vil også i år måtte feire julen ute, og sjømannskirkens forskjellige stasjoner vil da bli det naturlige samlingssted for dem som ligger i havn, og som har en av kirkene i nærheten.



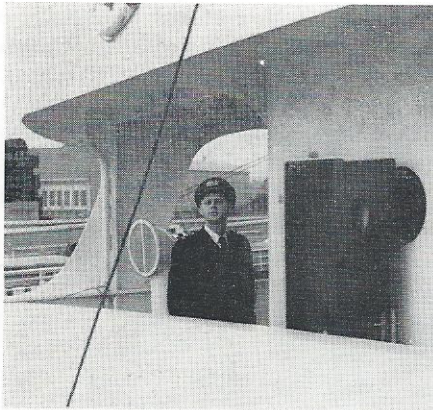
Under «Texaco Bogota»'s anløp av Rio Grande den 2. mars i år omkom den 19 år gamle matros Sten Andreas Johnsen ved et ulykkestilfelle i land. Begravelsen fant sted på den protestantiske kirkegård i Rio Grande og jordfestelsen ble foretatt av den svenske misjonsprest Birger Olausson. Vi ser her kisten bli båret av hans skipskamerater.

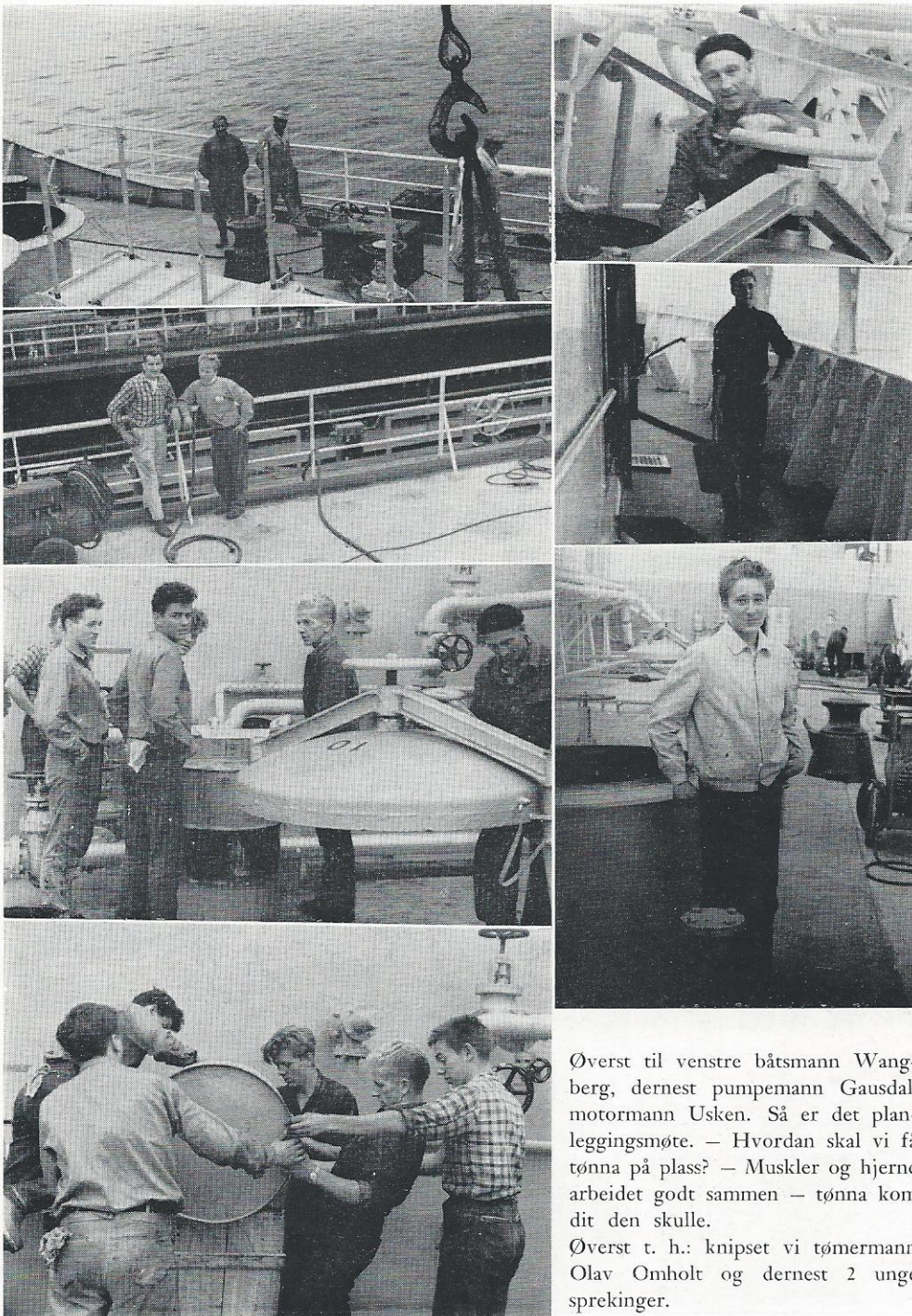
## M/T „TEXACO BOGOTA”

### *i Gøteborg*

«Texaco Bogota» har hatt sitt første garanti-ttersyn, og vi avla et besøk i Gøteborg og lar kameraet fortelle:

På toppen står kaptein Hallén og skuer ut-over sitt folk og sitt «land». Hva ser du mon derfra «Capten»? Jo, på skrå ned har vi 2. styrmann Berg, dernest 1. styrmann Sukke, stuert P. Fredriksen og 3. styrmann B. Gjelsten. Den svært opptatte herre med det beslutsomme blikk, taktfast marsjerende på gangwayen er telegrafist Stein Isachsen. Han er på vei til 2. maskinist Johannesen med et brev, og det er jo tydelig at 2. mester'n står og venter på det.

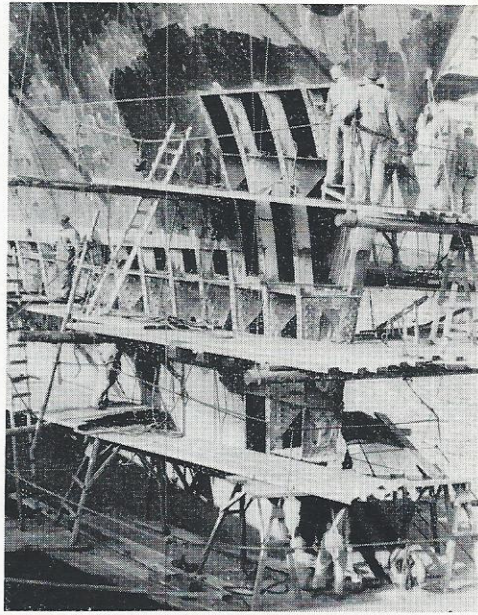




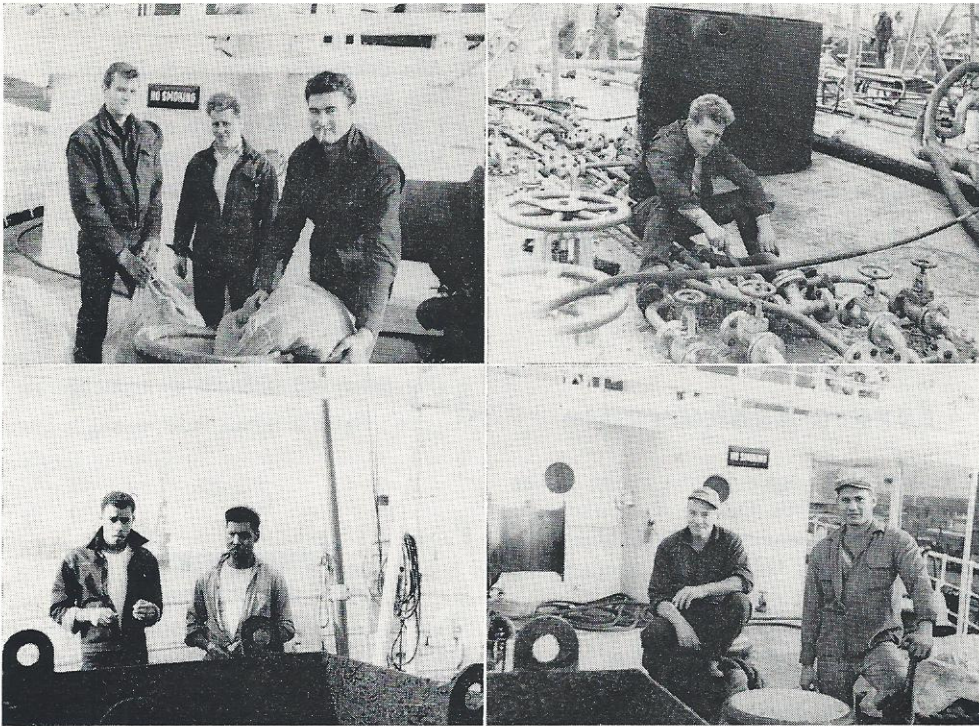
Øverst til venstre båtsmann Wangberg, dernest pumpemann Gausdal, motormann Usken. Så er det planleggingsmøte. — Hvordan skal vi få tønna på plass? — Muskler og hjerne arbeidet godt sammen — tønna kom dit den skulle.  
 Øverst t. h.: knipset vi tømermann Olav Omholt og dernest 2 unge sprekinger.

## M/T „TEXACO BRITANNIA“ i Hamburg

Da «Britannia» kom tilbake til sitt fødested Deutsche Werft i Hamburg 17. oktober, var det ikke bare for å bli omdøpt til «Texaco Britannia». I likhet med andre skip som trafikerer St. Lawrence Seaway, har «Britannia» tydelige merker etter skarpe kaikanter og trange sluser fra tre rundturer Trinidad – Port Credit (Toronto), og disse skader måtte utbedres. Vi håper dette instruktive bilde av baureparasjonen er blitt så tydelig at leserne får et inntrykk av hvor omfattende reparasjonen kan bli når skipets motstander har vært







en hård betongkai, og vind og strøm var på motstanderens side.

Vår fotograf tok endel fotografier av mannskapene, men p. g. a. manglende blitz måtte han konsentrere seg om de objekter som var i naturlig lys.



Øverste rekke — fra venstre: Kaptein W. Taxt og inspektør H. Thune ser tross alt fornøyde ut. 2. styrmann J. Westad kom ombord i Hamburg og avløste

2. styrmann Peter Brandal.

Neste rekke: Birger Kittelsen var tydelig fornøyd over å ha familien i Hamburg og over å reise hjem på ferie etter 3 år ombord.

Båtsmann I. Kristiansen ser litt betenkt ut.

Hvilken problem han strir med turde vi ikke spørre om.

Matros Ragnar Sundberg beviser sin kraft.



Øverste rekke — fra venstre: Lettmatrosene I. Isachsen og B. Gellein og jungmann K. Støp er i ferd med å sikre potetforsyningen. Gjennom en puller tømmeres potetene rett i det underliggende potetkjølerom.

Lettmatros Gellein har tatt seg 5 min. til en meditasjon. Det ser ut for at han synes det er ting i verden som er morsommere enn å skrape gammel maling av dampør.

Neste rekke: Salonggutt David Mathews og jungmann S. Hernandez begge fra Trinidad. De trives begge godt ombord. David ønsket seg over i maskinen og blir nå maskingutt.

Tømmermann A. Andal Hansen og matros Xavier Bonifacio. Den første fra Trondheim, den andre fra Trinidad.



## Texaco-konkurranse

I hinede hårde dager var det mange spreke karer i Texaco-flåten. De tok svømmeknapper og drev friidrett, om ikke til den store gullmedalje, så i hvert fall med bra resultater, og alle hadde mye moro av det.

Vi mener selvsagt ikke å antyde at Texaco-karene ikke er like spreke idag, det er bare det sørgelige faktum at Texaco Tanker ikke får tilsendt noen opplysninger om alle de bragder som utføres.

Julen står for døren, og det vanker sikkert litt ekstra godt og juleflesk som legger seg bra på sidebena. Texaco Tanker mener derfor at litt mosjon og moro i fredelig kappestrid måtte være tingen på nyåret.

Texaco Tanker innbyr derfor nå samtlige offiserer og mannskap til å delta i flåtemesterskap i høydehopp og lengdesprang uten til-løp. Si ikke straks «æsch — sånt tøys hakke vi ti' tell!»! Tenk ikke lenger over saken, men les nedenstående veiledning og gå straks til handling. Vi er sikre på at dere vil ha moro av det.

Texaco-mesteren i begge øvelser sammenlagt, vil bli tildelt Texacometerskapets gullmedalje, og de to som yter ham størst konkurranse, vil bli hedret med sølv- og bronsemedalje. I tillegg vil det også bli premie til hver enkelt blant det mannskap som tilsammen oppnår den høyeste sammenlagte poengsum for høyde og lengde.

Reglene for denne Texaconkurranse er som følger:

1. Hvert skip får tilsendt en liste hvor resultatene føres.
2. Alle deltagerens navn føres i navnerubrikken. Lengder og høyder i centimeter føres i de respektive rubrikker for høyde og lengde. Poengene blir regnet ut på kontoret ifølge Norges Idrettsforbunds tabeller.
3. Resultatlisten underskrives av skipets kaptein, maskinsjef og tillitsmann som bevitner at alt er gått riktig for seg.
4. Resultatlistene må være mottatt av Texaco Tanker før 1. mars 1961.
5. De 40 beste individuelle resultater på hvert skip teller ved kåringen av mesterskipet.

Motto: Bedre å hoppe i det enn å la være.



## Texaconøtt

(Høyere opp og lengre frem)

For at de hjemmeværende og pårørende ikke skal sitte uvirksomme under flåtemesterskapet, innbyr Texaco Tanker til deltakelse i følgende tipp konkurranse:

Hvor langt og høyt hopper sammenlagt de førti beste av mannskapet på mesterskipet?

Som bilag til Texaco Tanker, finner De en lapp som bes utfylt og innsendt til

Texaco Tanker

Postboks 1680

Oslo V.

innen 15. februar 1961.

Det vil bli oppsatt en bokpremie til den beste tipper.



## Julekryssord 1959

Vi synes å kunne spore en aldri så liten fremgang i interessen for kryssordløsning. Det har også gledet kryssordforfatterinnen meget å ha mottatt hyggelige brev sammen med besvar-elsene. Premien for siste oppgave har jo latt vente på seg, men nå er loddtrekning foretatt og

*Fru Ingeborg Ellefsen, Grimstad, Tjøme* er nå eier av en skorstensmodell. Vi gratulerer!







## Båtenes posisjoner

- M/T «*Nueva Andaluca*» har i årets løp gått i fart med bensin og andre raffinerte produkter fra Port Arthur og Vest Indien til Brasil, Vest Afrika og Mellom-Amerika. Til avveksling lastet «*Andaluca*» på Trinidad midt i november for Immingham i England og går så tilbake til vanlig fart i Vest Indien.
- M/T «*Texaco Bogota*». Første nykommer i år, ble levert fra Eriksberg i Gøteborg 4. januar og dro på første reise til Trinidad der det ble lastet for Vest Afrika. Neste tur gikk til Syd Amerika og deretter til U.S.A. for å gjøre seg kjent med farvannene for farten i årene fremover. I august kom «*Bogota*» tilbake til Gøteborg for garantiettersyn, og har siden lastet på Trinidad for England og nå sist for Donges i Frankrike.
- M/T «*Texaco Brasil*» begynte året i Vest Indien med laster til Brasil, Kongo og til Angola. En last fra Trinidad til England ga «*Brasil*» posisjon for å gå til verksted i Hamburg for reparasjon. Fra verkstedet gikk ferden til Marseilles der hun tok inn last for Kongo. I sommer var det fart i Vest Indien og turer til Vest Afrika, med en tur til Montreal og en til England på høstparten. Nå er det igjen fart fra Trinidad til Vest Afrika.
- M/T «*Texaco Britannia*» varierte 1. halvår med fart mellom havner i Vest Indien, endel turer til Rio, Santos og Rio Grande og en avvekslingstur til England. I juli begynte farten til Montreal og Port Credit i Canada, som fortsatte til ut i oktober da kursen ble rettet mot Hamburg for dokking og reparasjon. Etter reparasjonen lastet «*Britannia*» i Wadi Feiran på Sinai halvøya for Trinidad og kom således tilbake til kjente farvann igjen.
- M/T «*Texaco Europe*» åpnet 1960 med å gå nyreparert og fin fra verksted i Hamburg til Marseilles der det ble lastet for Kongo. Siden har det vært fart mellom Vest Indien og Brasil og Vest Afrika med et par turer til England som variasjon. Oktober/november bragte en reise til Mellom Amerika som skapte forsinkelser. En planlagt tur til Europa før jul ble sløyfet og i stedet ble det lossing i Philadelphia.
- M/T «*Texaco North America*» har i hele 1960 gått trofast fra Vest Indien og Venezuelanske havner til forskjellige losseplasser i U.S.A., kun avbrutt av en tur til Vest Afrika i april. I oktober ble kursen lagt for Amsterdam for dokking og reparasjon.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» gikk i årets første måneder mellom Vest Indien og U.S.A. og flere turer til Cuba. På vårtiden tok hun opphold på verksted i Amsterdam for periodisk dokking og reparasjon. Fra juni har det vært fart til Motreal gjennom St. Lawrence kanalen til Port Credit. I oktober ble farten gjennom kanalen slutt for i år. Nå blir det lastet i Vest Indien for havner i U.S.A. igjen.
- M/T «*Texaco Oslo*». Vår annen nykommer i år ble sjøsatt ved Blythswood den 25. april, og gikk fra Glasgow ny og fin den 12. august på jomfrutur til Trinidad og Philadelphia. Siden har der vært tre turer tilbake til England fra Pointe-a-Pierre.
- M/T «*Texaco South America*». I løpet av vinteren og våren var skipet i fart mellom Vest Indien og U.S.A. og flere turer til Cuba. Siden har det vært lasting i Venezuela og Trinidad for Montreal og Port Credit til i oktober da vinteren satte stopper for farten på St. Lawrence kanalen. Nå er det igjen fart i Vest Indien.