

texaco tanker



JULEN 1961

8. årgang

Stein Nilse

Kjære medarbeidere på sjø og land.

Dette er siste gang jeg har anledning til å bringe dere en hilsen på denne plass. Som dere vil se annet sted i bladet, er tiden kommet da jeg trekker meg tilbake fra den daglige ledelse av rederiet.

Jeg har vært med siden rederiet ble startet i 1932 og vår første båt levert i 1933, og gjør således krav på å høre til veteranene. Jeg er ikke alene i denne gruppen da flere av dere som i dag innehar de høyeste stillinger ombord, har vært med fra de tidligste år. Når jeg nå går fra borde, vil jeg gjerne sende en spesiell hilsen til dere med håp om at alt fortsatt vil gå dere vel. Den gamle garde skulle vært større i antall, men krigens innhugg i våre rekker må ta skylden for det.

Min etterfølger som administrerende direktør, Per Sundby, skulle ikke være en ukjent mann for dem av dere som har vært noen tid i rederiet. Han har arbeidet ved min side siden 1947, og jeg er sikker på at den kjennskap og erfaring han og hans medarbeidere på kontoret har om rederiets drift, borger for en lys fremtid for vårt selskap.

Så vil jeg enda en gang sende en hilsen til mine medarbeidere på sjø og land og en hjertelig takk for den tiden vi har arbeidet sammen.

God jul og godt nytt år til dere alle.

Stein Nilse

Den nye adm. direktør har ordet.

Vi har nå nådd det stadium i rederiets historie da det første generasjonsskifte er i ferd med å finne sted. Noen av de menn som var med fra rederiets første tid, nyter allerede sitt otium, og andre følger etter.

Den 1. november kom turen til hovedmannen innen den eldre garde, administrerende direktør H. C. Mathiesen. Det var han som tok initiativet og bar byrden med å bygge opp rederiet fra intet i 1933 til 11 moderne, og etter den tids begreper, store tankskip da krigen kom i 1940. Det var også han som først og fremst kom til å stå for gjenoppbyggingen av flåten etter krigen.

Vi i annen generasjon er kommet til dekket bord, og det tilkommer oss å takke direktør Mathiesen og hans menn for det de har lagt til rette for oss. De har bygget opp en tidsmessig flåte og et vel forankret rederi, og kan trygt gå fra borde med vissheten om at de har gjort et dugelig dagsverk.

Direktør Mathiesen er ung av sinn og ikke gammel av år. Han vil virke aktivt i mange år ennå, og vi i Texaco skal vite å dra nytte av dette når han fortsetter som styrets formann.

For oss yngre som overtar, blir det å føre linjen videre, og jeg håper at vi med godt samarbeide mellom skip og kontor og en smule medvind skal komme oss godt frem.

Vårt rederi står kanskje på et punkt i en særstilling. Vi har et langsiktig transportopdrag å løse, og hele vår drift følger de



Dir. Per Sundby.

langsiktige linjer. Vi baserer ikke vår drift på å skumme toppene av de høye frakter som fra tid til annen forekommer. Til gjengjeld berøres vi lite av dårlige tider med opplegg av skip.

Man kan derfor regne med stor stabilitet i driften, og dette går ikke minst igjen i vår personal-politikk. Vi er interessert i varige forbindelser med gode sjøfolk, og der hvor interessen er gjensidig, kan en sjømann regne med at en arbeidsplass i Texaco er en så sikker arbeidsplass som det praktiske liv tillater. Samtidig forsøker vi å legge forholdene slik til rette ombord at de gir størst mulig trivsel og arbeidsglede.

Med dette sender jeg en hilsen til alle medarbeidere og ønsker dere en god jul og et godt nytt år.

Per Sundby

Dir. H. C. Mathiesen

legger inn årene

Den 1. november i år fant direktør H. C. Mathiesen tiden inne til å trekke seg tilbake fra sin stilling som den daglige leder av vårt selskap. Han kunne da se tilbake på mer enn 35 års arbeide for Texaco i Norge.

Allerede i mai 1926 — flere år før Texaco fikk noen filial her i landet — begynte han å markedsføre Texaco-produkter. Selskapet Moltzau & Mathiesen A/S ville nemlig forsøke seg på noe som de mente også hørte fremtiden til, og valget falt på olje. De fikk representasjonen i Norge for Texaco-produktene, og de unge stridslystne fyrer tok kampen opp med de allerede innarbeidede konkurrenter, og vant. Vi kan godt forstå direktør Mathiesen, når han med et smil om munnen forteller om vanskelighetene dengang, at det skjuler seg et og annet salgstrick, er vi ikke i tvil om, men hvilke, det skal visst forbli hans hemmelighet.

Etter hvert må salget ha gått bra, for 1. januar 1930 ble The Texas Company (Norway) A/S opprettet med direktør Mathiesen som sjef. Det bør nevnes at kompanjongen fra de første vanskelige år — direktør Arne Moltzau — flyttet til Brussel hvor han ble leder av den europeiske avdeling for Texaco Marine Smøreoljer.

Direktør Mathiesen har således fra den absolutt spede begynnelse vært krumtappen i vårt foretagende. De første årene var selskapet riktignok kun beskjeftiget med salg av petroleumsprodukter, men i 1932 ble virksomheten også utvidet til å omfatte skipsrederidrift.

Vårt selskaps stiftelsesdato regner vi å være 13. desember 1932, og allerede den 2. januar 1933 ble det holdt ekstraordinær generalforsamling hvor det ble «godkjent innkjøp fra Danmark av tankskipet M/T «Borneo» for en kjøpesum av 1 200 000 norske kroner», og at skipet skulle bære navnet M/T «South America» etterat det ble overført til norsk flagg. Det var således ikke tomme fraser



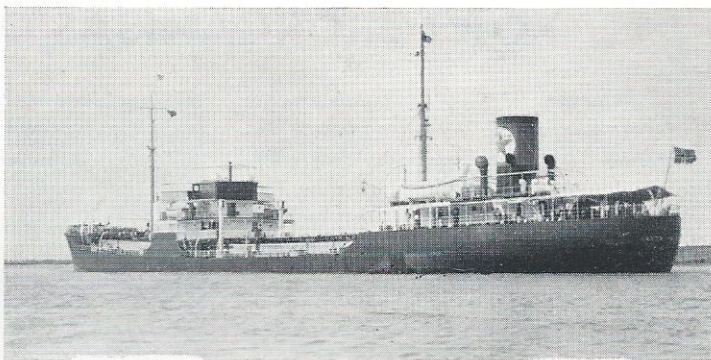
Dir. H. C. Mathiesen.

og ønsketenkning å utvide selskapets formålsparagraf — det ble handlet raskt og utvilsomt riktig. Vi som idag er beskjeftiget i rederiet, og alle som har hatt sin arbeidsdag hos oss, er glade for dette initiativ. I tiden som fulgte ble det heller ikke nølt med utvidelsesplanene, og hellet forårsaket ikke at det ble foretatt dumdristige disposisjoner. Flåten vokste omtrent med en båt pr. år i årene frem til 1940. I disse tidene med stor arbeidsledighet og økonomisk usikkerhet, var det mange som fikk seg en sikker og god arbeidsplass, og vårt land som sådant hilste denne tiltakslyst med glede. Det er kanskje naturlig for oss i rederiet å nevne vår del av virksomheten først, men det ville ikke være riktig å unnlate å nevne at oljeforretningen, som dengang ble administrert fra samme kontor som rederivirksomheten, også hadde ekspandert ganske vesentlig. Direktør

Mathiesen hadde ikke på noen måte ofret salgsteknikken sin på rederieventyrlystens alter. Så langt fra. Kontorpersonalet hadde vokst fra 10 stk. i 1930 til 70 stk. i 1939, og for dem som ikke mener at antall ansatte er noe mål for arbeidets mengde, nevnes at selskapet hadde fått 7 bensinstasjoner i Oslo. Eget tankanlegg

var også bygget opp på Sjursøya ved Oslo — for øvrig det første i den dengang nye oljehavn.

Gjenoppbyggingen av såvel oljeforretning som rederi etter krigen ble også direktør Mathiesens sak, og vi som har vært med i denne tiden, vi vet at det ikke alltid har vært lett. Driften har imidlertid hele tiden vært ført etter rene linjer, aldri infisert av spekulative interesser — noe vi ansatte setter meget høyt. En arbeidsplass i vårt selskap har vist seg å være en god anbringelse av vår yteevne. For noen få år siden trakk direktør Mathiesen seg tilbake som den daglige leder av oljeforretningen, som i 1947 ble utskilt fra



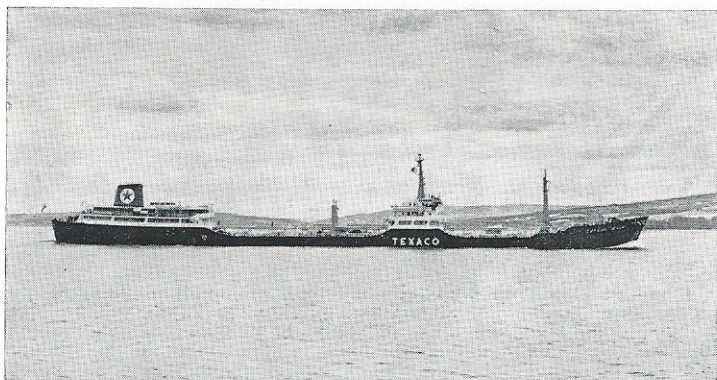
M/T «South America», levert jan. 1933.

rederiet under navnet Norsk Caltex Oil A/S.

Vi vil gjerne få takke direktør Mathiesen for de årene vi har fått arbeide sammen med ham. Vi synes ofte han har vært streng — men dette har vært et nødvendig ledd i hans oppdragelse av oss alle som håper på fortsatt å kunne ha vår arbeidskraft deponert hos Texaco. Vi takker også direktør Mathiesen for hans aldri sviktende interesse i å dele sine rikholdige erfaringer med oss og for at han således har gjort oss mer modne for de stillinger vi skal inneha.

På direktør Mathiesens fratredelsesdag ble det overlevert presanger fra kontorpersonalet (krystall blomstervase) og fra de seilende «gamlekara» (sølv lystaker og sølvskål).

Vi vet at direktør Mathiesen har mange jern i ilden, og mange hobbies som skal dyrkes. Texaco skal imidlertid ikke falle helt ut av bildet for ham, da han skal fortsette som formann i styret. Vi er glade for at vi således ikke helt mister kontakten med ham.



M/T «Texaco Oslo», levert aug. 1959.

TEXACO TANKER ØNSKER ALLE SINE «ABONNENTER»

GOD JUL

KONTORORGANISASJONEN

Som allerede kjent for endel av våre lesere, er det i forbindelse med direktør H. C. Mathiesens fratredelse som administrerende direktør foretatt en viss forandring av kontororganisasjonen, og vi skal i det følgende gi en nærmere redegjørelse for de forandringer som har funnet sted.

På motstående side vil leserne finne et organisasjonskart som viser organisasjonens oppbygning og på hvilken «gren av treet» de respektive er å finne.

I tillegg gir vi nedenfor en presentasjon av et utvalg av kontorstaben, og for at leserne skal få et inntrykk av personene som skjuler seg bak navnet, har vi utsmykket (?) siden med bilder fra vårt rikholdige arkiv.

Vår nye adm. direktør Per R. Sundby vil være kjent for de fleste fra sitt virke i Texaco siden 1947 som direktør Mathiesens høyre hånd. Han har nå den daglige ledelse og trekker opp de store linjer for driften av selskapet.

Kontorsjef Halvorsen begynte også i Texaco i 1947 og tilbragte de første år som assistent for kaptein G. Tellefsen med varierte gjøremål. Siden 1956 har han arbeidet i administrasjonsavdelingen som sekretær for direktørene Mathiesen og Sundby. Hans nåværende oppgave er å assistere direktør Sundby i hans daglige ledelse av selskapet.



Kontorsjef Bjørn R. Halvorsen.



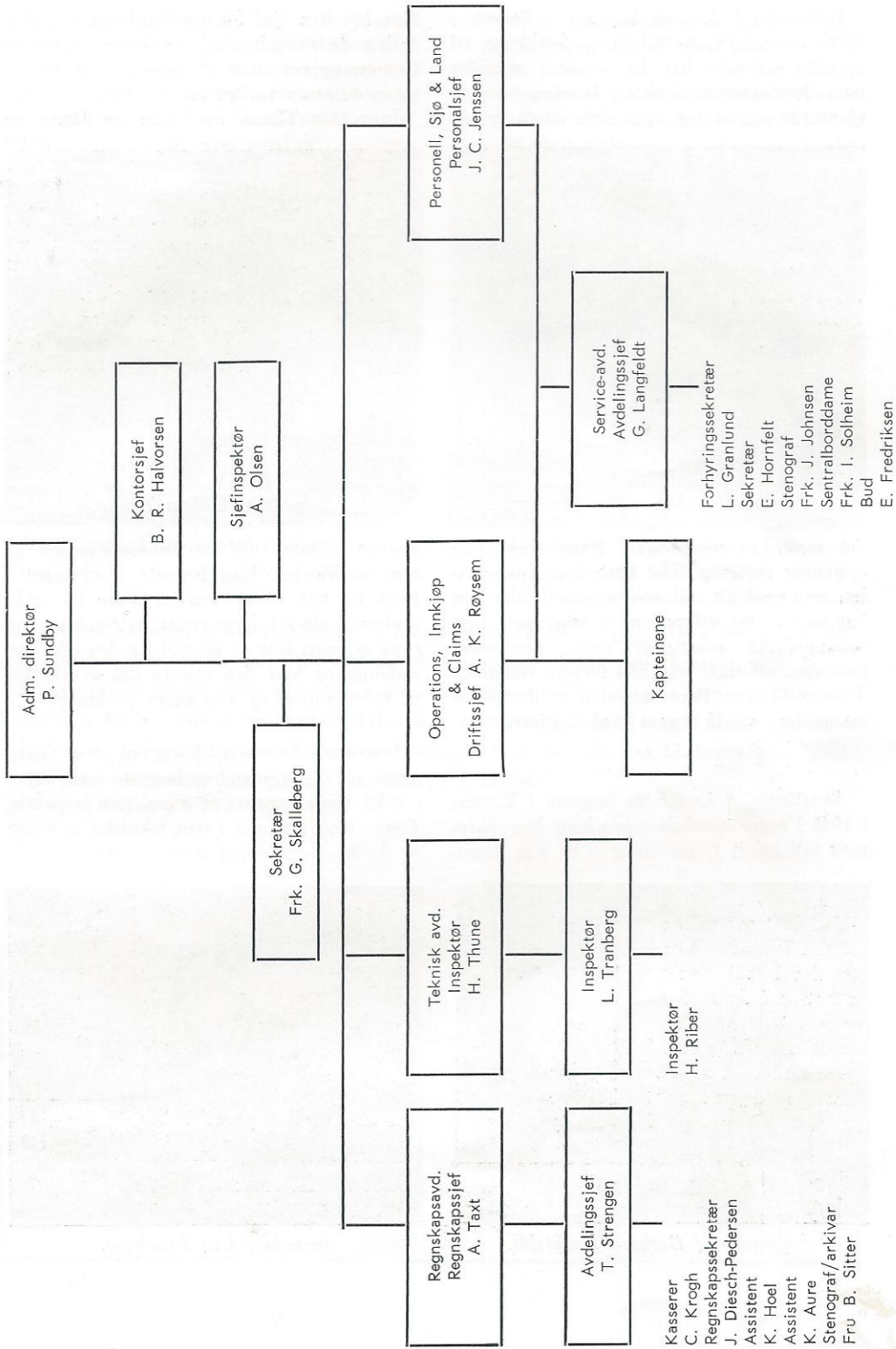
Sjefinspektør Arthur Olsen.

Sjefinspektør Olsen er vel kjent for de fleste fra tiden han seilte med Texaco-skip (1933—48) og senere fra hans arbeide på kontoret hvor han har forestått den daglige drift av flåten. Inspektør Olsen er nå flyttet over i administrasjonsavdelingen, hvorfra han bistår alle avdelinger innen vår organisasjon med sine sjøkyndige kunnskaper.

Driftssjef Røysem begynte i 1946 som assistent for kaptein G. Tellefsen og har senere forestått alle innkjøp og behandlet assuranskrav, samtidig som han har ledet kontorarbeidet innen inspeksjonsavdelingen. Driftssjef Røysem overtar nå den daglige ledelse av skipene, samtidig som han fortsetter arbeidet med innkjøp og assuranskrav.



Driftssjef Arne Kr. Røysem.



Personalsjef Jenssen begynte i Texaco i 1946 i regnskapsavdelingen. I tillegg til regnskapsarbeide har han senere arbeidet med kontropersonalsaker, lønninger, pensjonsordning, og sist, men ikke minst, arbei-



Personalsjef Jens Chr. Jenssen.

det med Texaco Tanker. Hans fremtidige oppgaver omfatter ikke bare kontropersonalet, men også alt seilende personell, idet han har ansvar for utførelsen av selskapets personalpolitikk, ansettelsler, ferier, pensjoner, post etc., samtidig som han fortsatt redigerer Texaco Tanker. Personalsjefen er derfor en mann dere vil få meget med å gjøre.

Avdelingssjef Langfeldt begynte i Texaco i 1946 i regnskapsavdelingen hvor han syslet med tall inntil 1. november i år. Fra denne



Avdelingssjef Gerhard Langfeldt.

dato ble han sjef for en såkalt Service Avdeling hvis stab skal assistere driftssjef Røysem og personalsjef Jenssen med det arbeide de er ansvarlige for.

Inspektør Thune har, som de fleste av



Inspektør Haakon Thune.

leserne vil vite, seilt for Texaco i mange år som maskinsjef. Han begynte i selskapet i 1933, og har senere vært å finne på verkstedene både for ettersyn av nybygninger og reparasjoner. Han er nå sjef for den tekniske avdeling og vier den største del av sin tid til nybygninger og alle deres problemer.

Inspektør Tranberg hører til den yngre garde i Texaco, idet han begynte i selskapet i 1958. Hans oppgave er å assistere inspektør Thune med arbeidet i den tekniske avdeling og da først og fremst reparasjoner.



Inspektør Leif Tranberg.

Regnskapssjef Taxt begynte i selskapet i 1945 som sjef for regnskapsavdelingen hvor han sørger for å holde styr på pengene som går inn og ut, behandler budsjetter, skatter og regnskapsstatistikk slik at vi til enhver tid har full oversikt over selskapets stilling.



Regnskapssjef Alfred Taxt.

Avdelingssjef Strengen begynte i regnskapsavdelingen i 1947 hvor han siden har arbeidet. Han er nå leder av det daglige arbeide innen regnskapsavdelingen. Han er vår spesialist i statistikk, og leserne vil kjenne ham fra hans grafiske fremstillinger i bladet.



Avdelingssjef Thorleif Strengen.

Dermed avslutter vi presentasjonen av kontorstabten for denne gang. De vi her har nevnt og vist hvordan ser ut, er de på kontoret dere hyppigst vil komme i kontakt med. Noen vil være kjent fra tidligere, og andre som ikke er nevnt spesielt, vil være kjent fra tidligere omtale i bladet. Alle er imidlertid viktige ledd i organisasjonen vår, og i senere nummer av Texaco Tanker vil vi fortsette presentasjonen slik at dere ute kan bli bedre kjent med alle dem som steller med håtene våre her på kontoret.

Konkurransen

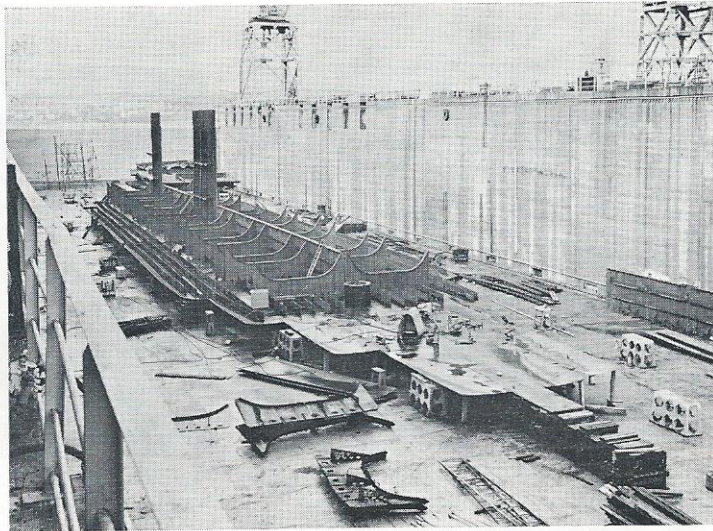
Året 1961 lakker mot slutten og dermed også Texaco Tanker's åttende årgang. For å vokse seg stor og sterk er det nødvendig for vår åtteåring som for andre åtteåringer å få den nødvendige vitamininnspøyning. Vårt barn, Texaco Tanker, skrangler og går tross den svært beskjedne stofftilførsel som kommer utenfra.

Vi lever i håpet om en forandring på dette, og for å stimulere interessen, inviterer vi til en konkurranse om den beste skildring fra: Livet ombord — eller: Et morsomt besøk i land, bilagt med bilder. Manuskripter som blir brukt, blir honorert.

Våre nybygninger No. 377 og 378 v/ Fredriksstads mek. Verksted A/S

Nå er vi så godt som ferdig med «blyanten» hva gjelder våre to nybygninger. Tegningene for skrog og maskineri har vært gjennom de forskjellige instanser, og No. 377 og 378 begynner nå å ta form på F.M.V. Mars-utgaven av Texaco-Tanker ga endel detaljer om skipenes størrelse og utstyr, og vi lovt å komme tilbake med mere nytt. Fotoene er et synlig bevis på at «Texaco Norge», altså No. 377, vokser seg stor og sterk i F.M.V.s store, fine dokk. Som det vil ses av bildet, er det ikke noen liten boremaskin som lager boltehull i bunnrammen.

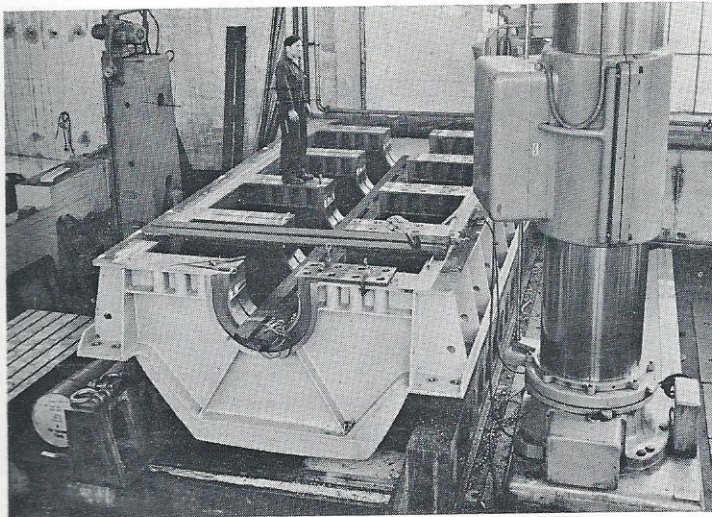
For skute No. 378 er kjølen blitt strukket og navnet bestemt til «Texaco Skandinavia». Den blir bygget på bedding og blir



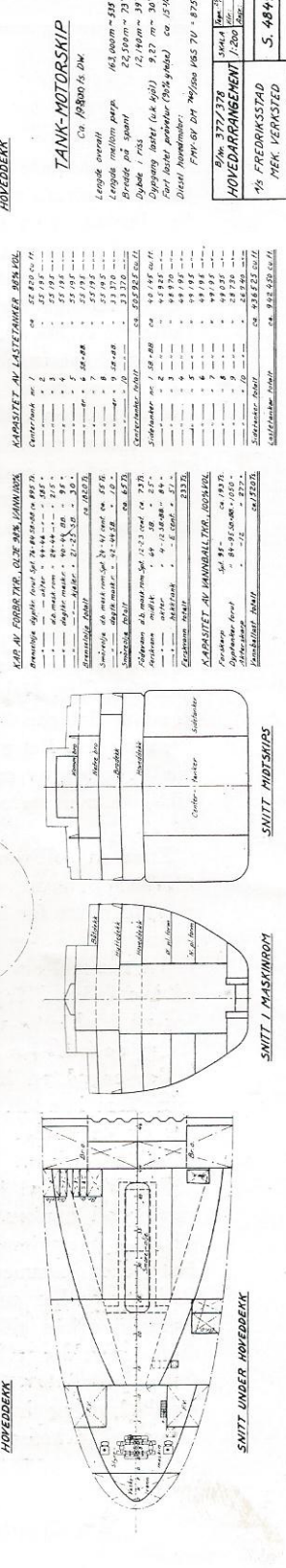
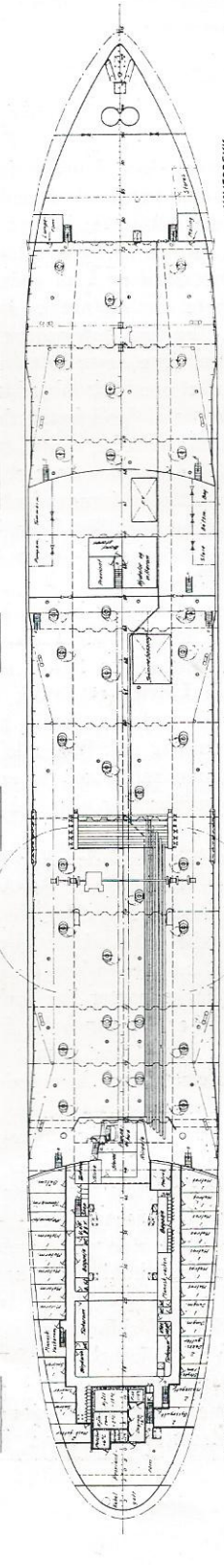
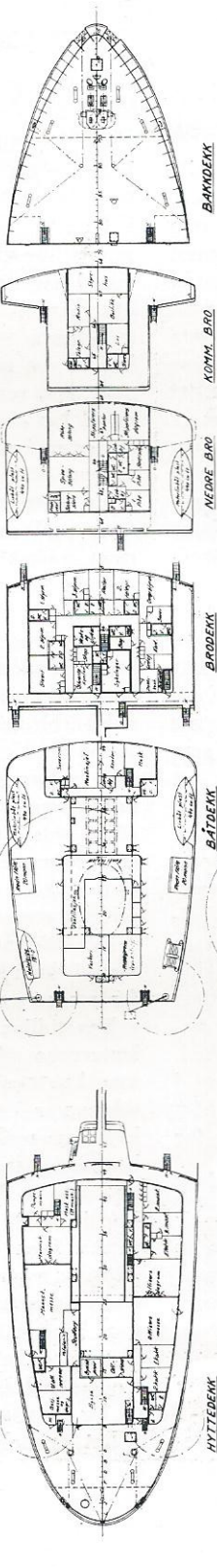
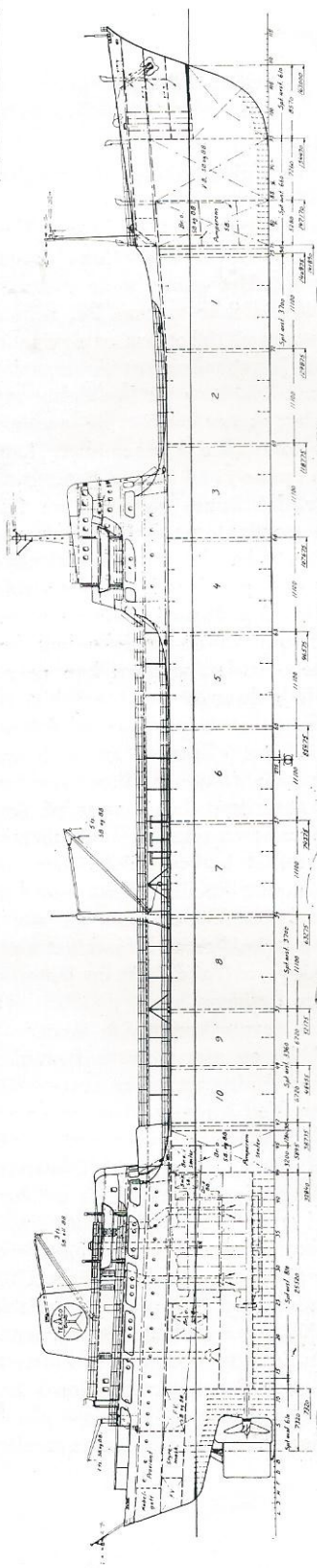
naturligvis sjøsatt på vanlig vis med et plask i sitt rette element. Sjøsetting av No. 377 blir noe nytt for oss, men kommer antagelig til å foregå slik at når flasken er knust og skuta således behørig døpt, slippes vannet inn i dokken til skuta flyter — hvorpå den blir trukket ut. Ja, selv moderne tid inneholder

litt av gammel overtro for at ønsket om hell og lykke skal følge skipet på alle hav.

General-arrangementets tegning viser hvordan disse skipene vil bli, og som nevnt i forrige nummer av Texaco-Tanker, blir de i de store trekk lik «Texaco Oslo» og «Texaco Bogota». Neste Texaco-Tanker vil vise flere fotos av byggingen slik at vi alle kan følge litt med og se hvorledes våre «babies» vokser.



NAV	CONSTRUCTION
DESIGNER	...
DATE	...
SCALE	...
PROJECT	...



TANK-MOTORSKIP
Ca 19200 t. DW

Langde overall 163,00 m - 531' 0"
 Brejde på spant 15,00 m - 49' 3"
 Dypgang (bått) (ca 80%) 9,27 m - 30' 5"
 Fast laster kapasitet (20% guld) ca 1500 tonn
 Dist. hovedmotor: FRY-6Y DIT 10500 HPS 7U + 8750 RIK

NAV	177/178
HOVEDARRANGEMENT	1/200
1/3 FREDRIGSSTAD	
MEK. VERKSTED	S. 48494

KAPASITET AV LASTEPLASER, BERØK

Plasstype	Antall	Nettovekt	Samletvekt
1	2	52 198	104 396
2	2	52 198	104 396
3	2	52 198	104 396
4	2	52 198	104 396
5	2	52 198	104 396
6	2	52 198	104 396
7	2	52 198	104 396
8	2	52 198	104 396
9	2	52 198	104 396
10	2	52 198	104 396
11	2	52 198	104 396
12	2	52 198	104 396
13	2	52 198	104 396
14	2	52 198	104 396
15	2	52 198	104 396
16	2	52 198	104 396
17	2	52 198	104 396
18	2	52 198	104 396
19	2	52 198	104 396
20	2	52 198	104 396
21	2	52 198	104 396
22	2	52 198	104 396
23	2	52 198	104 396
24	2	52 198	104 396
25	2	52 198	104 396
26	2	52 198	104 396
27	2	52 198	104 396
28	2	52 198	104 396
29	2	52 198	104 396
30	2	52 198	104 396
31	2	52 198	104 396
32	2	52 198	104 396
33	2	52 198	104 396
34	2	52 198	104 396
35	2	52 198	104 396
36	2	52 198	104 396
37	2	52 198	104 396
38	2	52 198	104 396
39	2	52 198	104 396
40	2	52 198	104 396
41	2	52 198	104 396
42	2	52 198	104 396
43	2	52 198	104 396
44	2	52 198	104 396
45	2	52 198	104 396
46	2	52 198	104 396
47	2	52 198	104 396
48	2	52 198	104 396
49	2	52 198	104 396
50	2	52 198	104 396
51	2	52 198	104 396
52	2	52 198	104 396
53	2	52 198	104 396
54	2	52 198	104 396
55	2	52 198	104 396
56	2	52 198	104 396
57	2	52 198	104 396
58	2	52 198	104 396
59	2	52 198	104 396
60	2	52 198	104 396
61	2	52 198	104 396
62	2	52 198	104 396
63	2	52 198	104 396
64	2	52 198	104 396
65	2	52 198	104 396
66	2	52 198	104 396
67	2	52 198	104 396
68	2	52 198	104 396
69	2	52 198	104 396
70	2	52 198	104 396
71	2	52 198	104 396
72	2	52 198	104 396
73	2	52 198	104 396
74	2	52 198	104 396
75	2	52 198	104 396
76	2	52 198	104 396
77	2	52 198	104 396
78	2	52 198	104 396
79	2	52 198	104 396
80	2	52 198	104 396
81	2	52 198	104 396
82	2	52 198	104 396
83	2	52 198	104 396
84	2	52 198	104 396
85	2	52 198	104 396
86	2	52 198	104 396
87	2	52 198	104 396
88	2	52 198	104 396
89	2	52 198	104 396
90	2	52 198	104 396
91	2	52 198	104 396
92	2	52 198	104 396
93	2	52 198	104 396
94	2	52 198	104 396
95	2	52 198	104 396
96	2	52 198	104 396
97	2	52 198	104 396
98	2	52 198	104 396
99	2	52 198	104 396
100	2	52 198	104 396

KAPASITET AV INNHULLTILFOR, BERØK

Plasstype	Antall	Nettovekt	Samletvekt
1	2	52 198	104 396
2	2	52 198	104 396
3	2	52 198	104 396
4	2	52 198	104 396
5	2	52 198	104 396
6	2	52 198	104 396
7	2	52 198	104 396
8	2	52 198	104 396
9	2	52 198	104 396
10	2	52 198	104 396
11	2	52 198	104 396
12	2	52 198	104 396
13	2	52 198	104 396
14	2	52 198	104 396
15	2	52 198	104 396
16	2	52 198	104 396
17	2	52 198	104 396
18	2	52 198	104 396
19	2	52 198	104 396
20	2	52 198	104 396
21	2	52 198	104 396
22	2	52 198	104 396
23	2	52 198	104 396
24	2	52 198	104 396
25	2	52 198	104 396
26	2	52 198	104 396
27	2	52 198	104 396
28	2	52 198	104 396
29	2	52 198	104 396
30	2	52 198	104 396
31	2	52 198	104 396
32	2	52 198	104 396
33	2	52 198	104 396
34	2	52 198	104 396
35	2	52 198	104 396
36	2	52 198	104 396
37	2	52 198	104 396
38	2	52 198	104 396
39	2	52 198	104 396
40	2	52 198	104 396
41	2	52 198	104 396
42	2	52 198	104 396
43	2	52 198	104 396
44	2	52 198	104 396
45	2	52 198	104 396
46	2	52 198	104 396
47	2	52 198	104 396
48	2	52 198	104 396
49	2	52 198	104 396
50	2	52 198	104 396
51	2	52 198	104 396
52	2	52 198	104 396
53	2	52 198	104 396
54	2	52 198	104 396
55	2	52 198	104 396
56	2	52 198	104 396
57	2	52 198	104 396
58	2	52 198	104 396
59	2	52 198	104 396
60	2	52 198	104 396
61	2	52 198	104 396
62	2	52 198	104 396
63	2	52 198	104 396
64	2	52 198	104 396
65	2	52 198	104 396
66	2	52 198	104 396
67	2	52 198	104 396
68	2	52 198	104 396
69	2	52 198	104 396
70	2	52 198	104 396
71	2	52 198	104 396
72	2	52 198	104 396
73	2	52 198	104 396
74	2	52 198	104 396
75	2	52 198	104 396
76	2	52 198	104 396
77	2	52 198	104 396
78	2	52 198	104 396
79	2	52 198	104 396
80	2	52 198	104 396
81	2	52 198	104 396
82	2	52 198	104 396
83	2	52 198	104 396
84	2	52 198	104 396
85	2	52 198	104 396
86	2	52 198	104 396
87	2	52 198	104 396
88	2	52 198	104 396
89	2	52 198	104 396
90	2	52 198	104 396
91	2	52 198	104 396
92	2	52 198	104 396
93	2	52 198	104 396
94	2	52 198	104 396
95	2	52 198	104 396
96	2	52 198	104 396
97	2	52 198	104 396
98	2	52 198	104 396
99	2	52 198	104 396
100	2	52 198	104 396

Ta vare på livet

Artikkel nr. VI

De foregående artikler om å utvise forsiktighet og omtanke i den daglige ferd ombord, har beskrevet en god del av de hensyn som må tas for å oppnå å bli en riktig «old-timer».

Meningen med artiklene er å gi gode råd slik at du kan ivareta ditt og andres liv på beste måte. Mange ting kan fortone seg som selvfølgeligheter, men ikke desto mindre ser vi av rapportene når noe galt skjedde, at det er nettopp disse selvfølgeligheter det er syndet mot, og følgene er ofte meget triste. Vi på land må også innrette oss etter normer basert på visse forsiktighetsforanstaltninger, men en sjømann må se adskillig flere farer i øynene enn vi landkrabber — eller jordbundne.

En sak vi tidligere ikke har behandlet er kollisjoner. Dette er et vanskelig tema, men også her er den menneskelige faktor sterkt med i spillet. Ifølge Lloyd's statistikk forekommer det ca. 45 kollisjoner daglig rundt om i verden. Det er riktig nok ikke alle som medfører tap av menneskeliv, som jo er det viktigste, men store verdier står alltid på spill til sjøs.

Etter en kollisjon blir det i de aller fleste tilfelle oppnevnt en kommisjon bestående av sjøkyndige for å fastsette skylden for kollisjonen, og det er ikke alltid så lett. Det er jo en gammel arv blant mennesker å skyldes på hverandre. Når begge parter har forklart seg på forskjellig vis, er det vanskelig å forstå at en kollisjon allikevel har funnet sted.

Det er nå en internasjonal kommisjon i sving som har tatt opp årsakene til kollisjoner og de midler som står til rådighet for å forhindre dem.

Fra før har vi ispatruljene med sine advarsler på bankene. Gjennom radio oppgir de store passasjerskipene sine posisjoner og fart: «her kommer jeg, hold dere unna». Radaren er her en meget god hjelp. Ingen kommisjon kan allikevel forhindre is, storm, tåke, snetykke eller strømforhold. Da de fleste kollisjoner forekommer ved de store trafikkårer og havner, har kommisjonen i første rekke konsentrert seg om disse. Fore-

løbig er det bare undersøkelser og forslag, men det er iallfall en begynnelse.

I en tid hvor farten skal opp for enhver pris, stilles det større og større krav til navigasjonssystemet. Det gamle gode systemet kan man imidlertid ikke komme fra, nemlig at det er av største viktighet hva en navigatør kan se fra sin kommandoplass. Avstandsbedømmelse vet vi kan bero på forskjellig syn og på hva en ser, og her kommer de moderne remedier inn som gode hjelpemidler. Lanternene skulle kunne gi en idé om et møtende skips størrelse. Nå finnes ganske store fartøyer med en topplanterne forut og en omtrent midtskips, men det blir likevel ikke godt å bedømme skipets lengde. Skutas giring vises heller ikke så godt med så kort avstand mellom lanternene. Loven er ikke helt bestemt på dette området, men en kan nevne et kuriøst tilfelle hvor et stort seilskip til ankers ble pårent av en steamer ved århundreskiftet. Seilskipet «France» hadde hengt opp lanterner både forut og akter, og kapteinen trodde naturligvis her å være på den sikre side. Steameren H.M.S. «Blenheim» trodde imidlertid at her måtte det være to skip og gikk da midt imellom. Resultatet var selvsagt store skader for seilskuta. De vise i Admiralitetet gav imidlertid krigsskipet rett, for seilskuteskipperen hadde ført en lanterne for meget etter datidens lov.

Den tidligere nevnte kommisjon mener at lanternene må ha en meget større lysstyrke som kan trenge bedre gjennom regntykke, tåke og snevær. Ved å plasere lanternene så høyt som mulig, vil de bli bedre synlige på lengre avstand. Den foreslår også å utstyre alle skip med blinklys som viser til hvilken side et fartøy har tenkt å legge kursen. I trafikken i en storby er disse retningsvisere på biler uunnværlige, og skulle også være til like stor nytte ombord i skip. Slike lys må være synlige 360° og sees både dag og natt. Noen amerikanske fartøyer er allerede utstyrt med slike lys, men det må internasjonal lov til for at alle skal ha det.

Det er heller ikke noen bestemte regler

for lydsignaler. Ved et nybygg kan en godt velge mellom en billig pipe og en dyr tyfon. Det er bare den forskjell at en dyr tyfon kan høres dobbelt så langt (basstone under 700 svingninger), og med dampdrift også være synlig. I denne forbindelse er det verd å nevne at kommandobroen må være fri for støy slik at man har de beste muligheter for å høre andre fartøyer.

De skip som går på de kanadiske innsjøer har f. eks. broen helt fremme på bakken for bedre å kunne greie navigeringen i de vanskelige farvann. En meget viktig ting under manøver er å kunne se hvorledes akterenden på skuta snur seg. Det er nemlig den og roret som bestemmer retningen under styring, og den sees best fra en bro som er plassert så langt forut som mulig. I tåke har man også en langt bedre «posisjon» med broen forut. På «all aft»-skipene er dette forsåvidt rettet på med en utkikkstønne forut, men navigatøren kan ikke sitte her, og han er således avhengig av at gutten i tønna passer godt på. I den store overbygning akter får sterke vindkast godt tak, og manøvreringen blir derved vanskeliggjort. En kaptein eller los må beregne sine manøvrer på forhånd og kan ikke kalkulere med forskjellige vindkast. Det ser derfor ut til at slike skip skulle ha tendens til å foranstalte flere kollisjoner en den konvensjonelle type med broen midtskips. Flere og flere slike «all aft»-skip blir nå satt i fart, og det er vel bare et tidsspørsmål når nye navigasjonsmetoder blir oppfunnet som gjør disse skip like sikre som andre. Det kan sikkert interessere de uinnvidde å høre at «all aft» ikke er en ny mote. Våre kvinners ymse narrestreker er som regel en gjentakelse, — slik også her. Moten var nemlig på høyden etter forrige verdenskrig. Spesielt berømte var tre amerikanere: «Permian», «Brunswick» og «Winckler», alle på ca. 9000 tonn.

Til «all aft»-skipenes fordel må bemerkes at de blir billigere å bygge, og de har store luker for lossing og lasting.

Utsynet har som sagt den aller største betydning, og den ideelle kommandobro skulle selvfølgelig være konstruert slik at en fritt skulle kunne se 360°. Det finnes også

slike fartøyer, og Eriksberg har bygget M/T «Hongkong» for Brostrøm. Dessverre er det ikke blitt mote ennå og heller ingen internasjonal lov som påbyr dette.

Selv om utsynet i noen tilfelle er godt, er det andre forhold som kan innvirke på sikten. Solstråler og måneskinn reflekteres på sjøen og kan være meget sjenerende for øynene. Her kan en hjelpe seg med farveglass, og slike skjermer er blitt installert på de to siste nybygg for Texaco. Rødt-blått lys, såkalt «sort lys», har heller ikke så stor blendevirkning og skulle brukes på broen om natten, men merkelig nok liker ingen rødt lys her.

Selvlysende maling på master har også vært på tapetet, et forslag som sannsynligvis er fremmet av en fabrikk som lager sådan maling.

Det er imidlertid fremmet mange idéer i forbindelse med mer sikker navigasjon. En er å installere periskop i forbindelse med katoderør, altså et slags televisjon som kan kompliseres ytterligere ved å sette det i forbindelse med gyrokompasset og derved ta peilinger hvis denne snurrigheten virker.

Radaren stillet en store forhåpninger til da den kom ut på markedet. Den ser gjennom tåke, regn, snestorm og mørke. En kollisjon skulle kune unngås hvis radaren benyttes riktig på begge sider. Navigering etter radar er imidlertid ennå ikke godtatt av sjøfartsmyndighetene av den gode grunn at et slikt apparat kan slå feil. Det er således foreløpig bare en god rettesnor for navigatørene og ville bli enda bedre hvis det ble pålagt alle skip å ha et slikt apparat. Kommisjonen arbeider hårdt for å få dette innført, men dessverre finnes det de som vender det døve øret til, og det er særlig de nyere sjøfartsnasjoner. Når alle engang får radar og den blir kombinert med IFF (identification find or foe), skulle en ved kodesignaler kunne gi andre skip beskjed om kursendringer osv.

Båtene blir nå utstyrt med VHF telefoner. Disse kunne anvendes i kommunikasjon med møtende fartøyer, men her er det de forskjellige språk samt atmosfæriske forstyr-

(Forts. side 21.)

LØST OG FAST

VED LOYD

Hvor befinner de forskjellige seg?

Båt	Kaptein	Overstyrm.	1. styrmann	2. styrmann	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3.
M/T «Texaco Bogota»	K. Hallén	R. G. Jensen	T. Fagerli	B. Gjelsten	J. G. Hedberg	J. Johannesen	M. Svarholt	O
M/T «Texaco Brasil»	O. Granlund	R. Horseng	S. Myran	E. Knutsen	A. Lorentzen	Å. Nordby	K. Rogne	A
M/T «Texaco Britannia»	J. C. Christensen	J. Westad	I. Bakke	L. Ludvigsen	O. Telnes	O. Hansen	O. Bruske-land	F
M/T «Texaco Europe»	P. Meier Olsen	H. Hagen	S. Einvik	S. Flø	T. Strandelid	U. Strømme	H. Kristiansen	K
M/T «Texaco North America»	H. Sukke	M. Gjersøe	A. Kristensen	K. Hegdal	B. Seines	F. Bjørnberg	R. Johnsen	O
M/T «Texaco Nueva Granada»	O. Andersen	F. Olsen	K. Kristiansen	J. Kuløy	E. Ellefsen	H. W. Mathiesen	T. Pedersen	A
M/T «Texaco Oslo»	W. K. Paulsen	H. Helmer- sen	A. Kristian- sen	H. Haddal	G. Tangen	T. Tollefsen	H. Sørø	E
M/T «Texaco South America»	L. Lyng	P. Brandal	K. Duesund	K. Helland	O. H. Kristiansen	T. Bærum	T. Overrein	J

På ferie eller på skoler:

Kaptein	R. Pettersen	2. maskinist	K. Buran
»	O. Solhøy	»	R. Jacobsen
»	J. L. Schlanbusch	»	P. Nakken
»	P. M. Sørensen	»	A. M. Løwehr
»	W. Taxt	»	T. Weden
Overstyrmann	R. Johansen	3. maskinist	A. Ansen
»	J. Kristiansen	»	S. Meek
»	Y. Konnestad	»	T. Sæter
»	L. Reistad	Elektriker	T. Sørting
»	A. Strand	Maskinassistent	B. Emanuelsen
»	T. Stensrud	»	J. Langerud
1. styrmann	A. Berg	»	S. Wie
»	H. Havmo	Pumpemann	H. Bindingsbø
»	M. Kristiansen	»	J. Edø
»	K. Nordhaug	»	E. Jørstad
»	K. Rasmussen	Stuert	P. Fredriksen
»	R. Wiik	»	Å. Håskjold
2. styrmann	O. Kjahl	»	J. Johansen
Telegrafist	H. Eriksen	»	Å. Løvik
»	P. Michelsen	»	A. Midtflå
»	T. Fornes	»	J. Waage
Båtsmann	I. Kristiansen	1. kokk	S. Alexandersen
»	R. Sundberg	»	I. Bjørvik
»	O. Taknes	»	B. Kjærstad
Tømmermann	O. Omholt	»	S. Vanebo
Maskinsjef	K. Gjølvik		
»	B. Henriksen		
»	H. I. B. Johnsen		
»	F. Jonassen		
»	L. Sandal		
»	B. Chr. Utvik		
1. maskinist	S. Holdhus		
»	O. Kaik		
»	A. Kilaas		
»	J. Nilsen Løvland		
»	A. Molden		
»	B. Skåland		

M/T «Nueva Andaluca»

er nok, ifølge «byssetelegrammer», blitt solgt til opphugning mange ganger. Nå er det imidlertid ikke lenger noe rykte — opphugningen er i full gang ved Grimstad. Vi tar likevel med noe av det som er hendt der ombord siden sist.

I begynnelsen av juli finner vi skipet på

FRA SKIPENE

GRANLUND

Maskinist	Maskinass.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmerm.	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
Tørvik	O. Arntsen	S. Isaksen	F. Wang-berg	J. Johansen	L. Eliassen	L. Sandvik	T. Angel	H. Elven
Wiik		A. B. Gjorven	K. Didriksen	A. Kvitnes	L. M. Mil-sen	G. Tandberg	O. Hansen	K. Iversen
Stolpe- stad	R. M. Olsen	K. Kristof- fersen	V. Døske- land	A. Larsen	A. Alexan- der	E. Amdal	E. Skjøre- stad	R. Cabardo
F. Johan- sen		M. Karlsen	L. Rosø	C. Baily	S. Hansen	B. Jensen	E. Almkvist	K. Darell
W. Wick	F. Holm	P. Carr	R. Cornelius- sen	J. Johann- nessen	E. Larsen	K. Dørmæ- nen	K. Vikse	T. Sjøstad
Helland	A. Ulmann	A. Røen	J. Kjærvåg- sund	B. Henrik- sen	H. Grøtting	H. Chr. Lind Hansen	K. Clementz	W. Johansen
Nordgård Hansen	H. Leirvik	S. Nærbø K. Helberg	P. Husby K. Øverdal	S. Sandberg W. Thun	P. Antonsen R. Grande	A. Asp B. Hast	K. Grøttan O. Fossum	O. Sørensen A. Riise

Curacao, og da ble det en del skifting blant besetningen. 1. styrmann R. Wile tok seg en tur hjem, og M. Kristiansen, som hadde vært ombord tidligere, og som nå hadde tatt en fin skipsførereksamen, kom ombord i hans stilling. Overstyrmann J. Kristiansen aktet seg inn på skipsførerskolen, og ønsket naturlig nok litt ferie etter 20 måneder ombord. I hans sted kom T. Stensrud som var kjent ombord fra før. Stuert K. Grøttan sa ikke nei takk til en flytur til Montreal hvor han tok over stuertstillingen ombord i M/T «Texaco Oslo», og som hans avløser ombord i M/T «Nueva Andalucia» kom Aage Haaskjold som sist var 1. kokk ombord i M/T «Texaco Europe», og nå var hjemme på ferie.

I september sa 1. maskinist O. Kaik farvel til skipet og bega seg hjemover. Som ny offiser her kom A. Kilaas ombord i skipet 3. oktober og da var det lasting i Pointe-a-Pierre, denne gang for Halifax. Der hadde jo skipet vært en gang tidligere, for ca. 19 år siden, så det var vel med en viss spenning kaptein Sørensen stakk ut kursen dit. Etter hvert hadde nå planene om skipets endelig festnet seg, så det var vel neppe noen hemmelighet lenger at skipet om ikke lenge skulle trekkes tilbake fra aktiv tjeneste. Det var derfor nesten symbolsk med turen til Halifax. Imidlertid skjedde det, som det så ofte

skjer, at M/T «Nueva Andalucia» ble om-dirigert til Montreal med lasten. Her var det lossing fra 17. til 20. oktober. Den nye seilingsordren lød da på lasting i Pointe-a-Pierre den 31. oktober for Avonmouth og Dingle (ved Liverpool). Dette blir siste last, og etter endt utlossing der ca. 18.—20. november, gjøres det gassfritt underveis over Nordsjøen idet kursen da settes for Grimstad hvor Norsk Skipsopphugning holder til og hvor skipets dager er talte.

Det er hyggelig å konstatere at M/T «Nueva Andalucia» har ytet rederiet en meget god innsats. Helt til det siste er det ført opptil 6—7 forskjellige sorter last. Hvordan disse lastene er kommet heldig inn i skipet og like heldig ut igjen, kan vel bare skipets dyktige offiserer gi forklaring på. Maskineriet har muligens voldt maskinsjef Gjøvik noen ekstra bekymringer, men også her har det ved felles anstrengelser lyktes å holde «kverna» i driftsmessig stand.

Vel blåst, M/T «Nueva Andalucia»!

M/T «Texaco Bogota»

forlot vi siste gang i Lagos 19. juni. Derfra seilte skipet tilbake til sin velkjente lasteplass i Pointe-a-Pierre for denne gang å føre lasten over til Avonmouth og Dingle, som så mange ganger tidligere. Ved ankomst dit i midten av juli benyttet tømmermann O. Om-

holt og noen av den underordnede besetningen anledningen til å mønstre av for ferie her i landet. Ny tømmermann ble J. Johansen som kom fra Molde, og vi håper han vil trives hos oss.

Frem og tilbake er som kjent like langt, og en av de siste dagene av juli ligger skipet igjen ved sin lasteplass i Pointe-a-Pierre for å ta inn en ny last for de samme mottagerhavner i England. Under oppholdet i Pointe-a-Pierre benyttet besetningen anledningen til å vinne en fotballkamp, og vi forstår at skipets fotballag kommer meget heldig ut av sine dyster idet det svært ofte blir seire. M/T «Texaco Bogota» har holdt trofast ut i farten Trinidad—England. Fire slike turer ble utført. Den 13. september gikk overstyrermann H. Sukke i land på ferie etter ordre fra rederiet idet han etter våre planer skulle løse av som fører ombord i M/T «Texaco North America» i november. Hans avløser skulle vært R. G. Jensen, men da hans hus ikke var ferdig, måtte han få utsettelse med tiltredelsen. T. Fagerli, ex M/T «Texaco South America», hadde ikke noe imot å vikariere så lenge.

Så kom skipet tilbake til sin fødeby, Gøteborg, får å få foretatt de nødvendige inngrep ved Eriksbergs mek. Verkstad. Da det ikke var så mange som ønsket å mønstre av, ble det en del familiebepok ombord, og en del av besetningen tok også en avstikker over grensen i fridagene under verkstedoppholdet.

I Gøteborg gikk maskinsjef Bj. Henriksen i land for ferie etter mer enn 2 års sammenhengende tjeneste. Han ble avløst av maskinsjef J. G. Hedberg som kom med fly fra M/T «Texaco Brasil». Hans reise ble litt problematisk idet hans skip først skulle ha lastet på Curacao, men i siste øyeblikk ble omdirigert til Trinidad. Heldigvis skulle skipet bare til Balboa med lasten, så maskinsjef Hedberg ble avløst der av maskinsjef A. Lorentzen, og Hedberg tok fly til London/Liverpool hvor M/T «Texaco Bogota» ventet på ham. Han fikk således anledning til å studere maskineriet i gang før han skulle overta.

Under verkstedoppholdet kom overstyrermann R. G. Jensen ombord, og T. Fagerli

fortsatte som 1. styrmann idet A. Berg mønstret av for ferie i Trondheim etter lang tid ombord. 1. maskinist J. Johannessén kom tilbake til skipet igjen frisk og uthvilt til ny innsats. 1. maskinist J. N. Løvland ønsket ferie hjemme i Tromsø, og vi håper at vi har ham tilbake i rekkene her igjen når den er vel overstått. 2. maskinist T. Sæter gikk også i land for ferie, og i hans sted ønsker vi en ny mann, M. Svarholt, velkommen i rederiet. Maskinassistent S. Levang gikk også i land på ferie, og som ny mann her kom også en som ikke har seilt hos oss tidligere, O. Arntsen. Ellers noterer vi oss at motormennene P. Jensen, A. Garstad og E. Usken mønstret av etter god innsats. Avløserne ble J. Hammervold, A. Espaa, E. Johnsen. Stuert P. Fredriksen bestemte seg for å slippe av litt hjemme før ny dyst, og i hans sted ønsker vi også vår nyeste stuert, T. Angel, velkommen til rederiet.

Nå har skipet for lengst «løstrevet» seg fra kaipelene i Gøteborg og er på ny reise til Trinidad for å hente en ny oljelast, men hvorhen, det er enda bare skrevet i stjernene.

M/T «Texaco Brasil»

lastet i Pointe-a-Pierre 21.—22. juni, og her kom 2. styrmann E. Knutsen ombord idet han ikke var ferdig med sin eksamen da skipet seilte fra Bremerhaven. I mellomtiden hadde skipets tømmermann A. Kvitnes med kystskippersertifikat vikariert for ham. Den første lasten skulle føres til Accra og Lagos, og ved ankomst dit møtte 1. maskinist Å. Nordby skipet, og maskinist K. Buran kunne derfor mønstre av for hjemreise til fortsatt praksis ved verkstedet i Fredrikstad. Denne Vest Afrika-turen ga nok mersmak, for neste lasting på Trinidad 26.—27. juli skulle bringe skipet tilbake til de samme mottagerhavner over i Vest Afrika. Den 25. august var det lasting i Puerto la Cruz, og mottageren av denne last var Texaco i Halifax, hvor skipet fikk den ære å være det første tankskip som losset ved selskapets nye dypvannskai, idet bare mindre kysttankere hadde anløpt der tidligere. Fra Halifax ble kursen lagt for Trinidad igjen, og denne gang lød lasteordren på føring av lasten til Rota i nærheten

av Cadiz, Spania. Her ble det losset 22.—24. september, og vårt rederiflagg har vel ikke tidligere vært vist i denne havn. Det er i det hele tatt meget sjelden vi har noen av våre skip i spanske havner, da det nå er hele 25 år siden gamle «Brasil» og «Solitaire» losset i La Coruna i Nord Spania. I begynnelsen av oktober er skipet igjen lasteklar i Vest India. Det var da først bestemt lasting på Curacao dit også maskinsjef A. Lorentzen reiste for igjen å ta hånd om maskinkreftene ombord. Imidlertid ble skipet i siste øyeblikk omdirigert og lastet istedet i Pointe-a-Pierre for Cristobal, Limon og Puerto Barrios i Sentral Amerika.

Som vi tidligere har hørt, måtte maskinsjef Lorentzen derfor reise videre med fly til Cristobal og løse av maskinsjef Hedberg i den havnen. Med den farten M/T «Texaco Brasil» nå er satt inn i, kan man si at M/T «Nueva Andalucia» har fått en verdig etterfølger i forsyningstjenesten rundt til sentral-amerikanske havner. Lastehavner er nå blitt Emmastad og Bullen Bay på Curacao, og lossehavner er i tur og orden Cristobal, Balboa, Limon, Puerto Barrios, Puerto Masachapa og Cutuco, alle velkjente havner for de fleste av oss.

Vi forstår at det ble holdt bryllup ombord i skipet på reisen fra Emmastad til Bullen Bay, Curacao, den 20. oktober. Det var assistenten ved sjømannskirken som ønsket å gifte seg på norsk grunn. Skipet seilte utenfor 3 mils-grensen mellom disse havner, og siden bryllupsseremonien da ble holdt ombord i norsk skip i internasjonalt farvann, var dette et stykke Norge. Ombord i M/T «Texaco Brasil» har vi en meget dyktig amatør fotograf i l. maskinist Å. Nordby, og vi håper han ikke lot denne sjeldne begivenhet foregå uten at han tok noen fotos som vil interessere bladets lesere. Vi kunne også tenke oss at kaptein Granlund sender oss en liten orientering om denne noe ekstraordinære hendelsen.

M/T «Texaco Britannia»

losset i Philadelphia den 6. juni, og maskinsjef H. I. B. Johnsen nyttet da høvet til å mønstre av for ferie etter mer enn 2 års sam-

menhengende tjeneste ombord. Hans avløser ble maskinsjef O. Telnes som hadde vært ombord i samme stilling tidligere. Dette skipet har for det meste trofast lastet i Pointe-a-Pierre selv om losseordrene har ført skipet til vidt forskjellige mottagerhavner. I slutten av juni ble det først losset en last i Providence mens neste last ble levert i Fall River, Massachusetts. I miden av juli hentet skipet en last i Puerto-la-Cruz for levering i Jacksonville, Florida. Deretter ble det levert to laster i Paulsboro, New Jersey, den ene fra Amuay Bay, den andre fra kjære Trinidad. I slutten av august var det anløp av Port Arthur, Texas, en sjelden havn for våre skip nå, selv om dette var fast lasteplass i tidligere tider.

Under enkelte av anløpene i USA og på Trinidad ble det avmønstringer blant de underordnede. Enkelte skulle hjem for en velfortjent ferie, mens andre hadde ordnet seg med videre skolegang. En del avløsere ble sendt herfra, men det ble også mønstret midlertidige mannskaper fra Trinidad.

I begynnelsen av september ble kursen lagt fra Trinidad til Freetown og Monrovia, Vest Afrika. Ved ankomst hit kom kaptein J. C. Christensen ombord for å overta kommandoen, idet kaptein Taxt nå syntes han trengte til noe ferie. Fra Monrovia seilte skipet med kurs for Wadi Feiran, Rødehavet, men måtte anløpe Las Palmas, Kanariøyene, for bunkers. Dette er en lang reise, og lasten ble ikke tatt ombord i Wadi Feiran før 8.—9. oktober. Ved passering av Suez passet det oss at overstyrmann A. Strand mønstret av for ferie, og i hans sted rykket l. styrmann J. Westad opp. I. Bakke kom med fly fra Oslo for å overta stillingen som l. styrmann. I slutten av oktober anløp M/T «Texaco Britannia» igjen Trinidad. Først gjaldt det å få i land lasten fra Egypt, og dernest ble det lasting for Revere, Boston, Massachusetts. Hvor dets videre ferd går, er ikke gitt oss å ha kjennskap til nå, men vi hører herom i neste utgave av Texaco Tanker.

M/T «Texaco Europe»

lå i Sandefjord fra 9. til 24. juni og foretok en del indre inngrep som var nødvendige

etter 18 måneders tjeneste, samt en del pyn-ting av fasaden. Blant besetningen ble det naturlig nok også en del forandringer. Kap-tein O. Solhøi hadde vel 2 års tjeneste ombord og ønsket sommerferie på Sørlandet. Hans avløser ble P. Meier Olsen. 1. styrmann H. Havmo hadde tenkt seg inn på skole, og her rykket S. Einvik opp, og ny 2. styrmann ble S. Flø fra Ålesund. Han nådde såvidt å avslutte sin eksamen før han pakket kuffer-ten for å reise til skipet i Sandefjord. Båts-mann W. Døskeland ble avløst av L. Rosø som tidligere var ombord i M/T «Nueva Andalucia». Tømmermann J. Kristiansen mønstret også av, og i hans sted ble matros C. Bailey fra Trinidad forfremmet. Han har mange års tjeneste ombord.

Maskinsjef E. Wetlesen ønsket også å få ferie, men sa seg villig til å stå med skipet fra Sandefjord til Trinidad for å sjekke opp at alt funksjonerte som det skulle etter re-parasjonen. Ny maskinsjef ble T. Strandelid som tidligere seilte med M/T «Texaco South America». Han fikk nå bare den høyst nød-vendige tid etter å ha avlagt sin maskinsjef-eksamen, til å pakke sitt vitnemål og de klær han har bruk for — for å begi seg til Fram-næs mek. Værksted. Han nådde skipet selv om det bare var såvidt. 2. maskinist T. Weden mønstret av for å ikle seg «Kongens klær», og han har dessuten mere skolegang på ønske-listen. På grunn av liten tilgang på ledige maskinister, sa R. Jacobsen seg villig til å tjenestegjøre ca. en måneds tid før han skulle inn på maskinistskolen. 3. maskinist O. Klausen ble avløst av en ny mann hos oss, H. Kristiansen fra Slagen pr. Tønsberg.

Blant de underordnede var det en del kjente ansikter å se, men også mange nye som vi ønsker velkommen til oss og ombord.

Stuert J. Waage hadde tenkt litt på ferie, men foretrakk å vente til senere slik at han skulle få julen hjemme.

Fra Sandefjord fikk M/T «Texaco Europe» med seg den nye motor-launch for kaptein V. Anderson på Trinidad. Denne tilvekst til Texacos flåte var nesten ubemerket bygget i Risør.

Ved ankomst til Trinidad 11. juli forlot så maskinsjef Wetlesen skipet for å fly hjem,

nå var endelig ferien kommet. Fra Trinidad ble kursen satt for Accra og Lagos, og her kom så avløsning for maskinist Jacobsen, idet 3. maskinist H. Kristiansen rykket opp og 3. maskinist K. Johansen, ex M/T «Texaco South America», nå kom tilbake til tjeneste etter endt ferie. Sammen med ham kom også elektriker B. Jensen. Etter at Reinertsen gikk i land på ferie i Sandefjord, hadde skipet seilt uten elektriker. I begynnelsen av august anløp skipet Curacao for å frakte lasten derfra til Puerto Cortes, Honduras, og Puerto Barrios, Guatemala. Neste lastetur førte ski-pet fra Trinidad til Philadelphia og Bayonne, New York. Dernest passet det å ta inn en last i Puerto la Cruz, og kursen ble lagt for Vest Afrika, denne gang Accra, Lagos og Port Harcourt. Oktober bragte M/T «Texaco Europe» fra Trinidad til England, og ved denne anledning kom stuert E. Almkvist ombord for å løse av stuert J. Waage, slik at han kunne få ferie som ønsket. På grunn av at mange tankskip var kommet til England samtidig, særlig til Dingle ved Liverpool, tok det lang tid før kaptein Meier Olsen kunne stikke til sjøs igjen. Den 25. oktober var alt klart, og kursen ble lagt for Trinidad. Dagen før seilte M/T «Texaco Bogota» fra Gøte-borg med samme bestemmelsehavn. Skal vi gjette på at det der var mulighet for en aldri så liten kappseilas?

M/T «Texaco Nueva Granada»

seilte fra Newark 12. juni og anløp Kingston, Jamaica for bunkers. Neste lasting ble i Covenas, og mottagerhavn denne gangen var Philadelphia. Senere på sommeren var skipet travelt beskjeftiget med å føre forskjellige laster fra og til de kjente havnene i Ca-ribbean: Balboa, La Salinas, Trinidad, Puerto la Cruz og hva de nå heter alle sammen.

I juli måned hadde telegrafist Eriksen to år ombord og da smakte det nok godt med hyggelig ferie hjemme i Trondheim. Som hans avløser ønsket vi telegrafist Atle Røen fra Halden velkommen til oss. Ny elektriker, Hans Chr. Lind Hansen fra Middelfart, Danmark, kom samtidig ombord og er like hjertelig velkommen til oss.

Den 30. juli var skipet utlosset i Portland,

hvoretter det ble en riktig langtur over Atlanteren, gjennom Middelhavet og Suezkanalen til Wadi Feiran i Rødehavet. På reisen ble det tid til et meget kortvarig anløp av Ceuta i Nord Marokko for bunkers. Oppholdet her varte bare i 4 timer, og da vi for første gang i historien skulle sende 5 avløsningsmannskaper til denne havnen, var det ikke plass til mye «slinger i valsen» før det eventuelt kom til å klikke. Alt gikk imidlertid etter planen, og matros Bråthen som var en av de fem, sendte oss som anmodet en hyggelig hilsen med beskjed om fin tur og greie, hjelpsomme agenter. M/T «Texaco Nueva Granada» seilte fra Wadi Feiran med full last ombord den 20. august og ikke før 7. september dukket den kjente kyststripen av Trinidad opp av horisonten. Alt har jo imidlertid en ende, selv om pølsa har to, og den lange og vel noe ensformige reisen tok da omsider slutt. Men skipet måtte stadig videre, den 9. s. m. var skipet sjøklart igjen etter først å ha losset lasten fra Wadi Feiran og dernest å ha lastet på nytt, denne gangen for Baltimore. Dette ble jo bare en 7 dagers tur og var sikkert en hyggelig avveksling fra foregående «langtur». Neste tur førte skipet fra Puerto la Cruz til Montreal. På den tid skipet var utlosset her i begynnelsen av oktober hadde vi så smått begynt å forberede periodisk dokking for skipet i Hamburg i november. Imidlertid ser det ut til at det fortsatt er for meget å gjøre. M/T «Texaco Nueva Granada» lastet i midten av oktober i Covenas for Trinidad og deretter i La Salina, også for Trinidad. I slutten av måneden la så skipet ut på ny langtur fra Trinidad, denne gangen til Conakry, Vest Afrika. Den 15. november slet skipet nok en gang kaipelene på Trinidad, dennegang for å laste for Balboa, og så uten å vite noe helt sikkert i skrivende øyeblikk, tipper vi ankomst Hamburg omkring midten av desember.

M/T «Texaco North America»

losset Sidon-lasten i Portland i midten av juni, og deretter ble det for skipet å ta fatt på en del kortere Vest India-turer med enkelte sikkert meget kjærkomne langturer opp til losse-havner på U.S.A.s østkyst. Enkelte

av rederiets «mindre» skip har jo seilt i lengere perioder i shuttlefart mellom Venezuela og Pointe-a-Pierre, men når storebror i flåten tar fatt på disse til dels meget korte reisene, kan man lett tenke seg hvor hektisk det hele må bli. I de første dagene av august ble det en god avveksling for skip og mannskap idet lastemottagerne holdt til helt oppe i Montreal, en havn dette skip, såvidt vi kan huske, ikke har anløpet tidligere.

Vi hører ikke så meget fra skipet, men vi håper at den gamle regel: «No news is good news» også er tilfelle her. Den minimale skifting blant besetningen tar vi som et tegn på at alt er vel ombord.

Fra 2. til 6. oktober anløp ikke mindre enn 4 av våre skip Pointe-a-Pierre. Det var M/T «Texaco Europe», «Texaco North America», «Nueva Andalucia» og «Texaco Brasil», og det hører vel til sjeldenhetene at så mange av skipene har stevnmøte i en havn. Vi formoder det ble utvekslet hyggelige skipsbesøk.

I midten av november ble kaptein J. L. Schlanbusch avløst av H. Sukke som nå har hatt en kortere ferie hjemme på Nøtterøy. Kaptein Schlanbusch har nå vært ute i lang tid, og vi vet han gleder seg til å komme hjem og se (og høre) sin førstefødte. God ferie!

M/T «Texaco Oslo»

var utlosset i Avonmouth 26. juni og «sailing order» derfra lød: Lasting på Trinidad 9. juli for Philadelphia og New York. Under anløpet av Avonmouth benyttet maskinist Kilaas anledningen til å monstre av da han hadde tatt peiling på videre utdanning. I hans sted ombord ble det foretatt opprykninger idet H. Sørø og motormann R. Nordgaard ble henholdsvis ny 2. og 3. maskinist. 2. maskinist I. Haltland tok seg en tur hjem, og i hans sted kom H. Haddal fra Ålesund. Etter U.S.A.-turen ble det en litt lengre tur mellom Venezuela og Montreal. Stuert Jens Johansen fant ut at han nå ville ta en «pust i bakken» og komme hjem til Fredrikstad en tur for «sjekk opp». Som ny stuert kom, som vi tidligere har hørt, K. Grøttan fra M/T «Nueva Andalucia». Matros B. Stormo og

motormann T. Pollestad hadde meldt seg til henholdsvis styrmanns- og maskinistskole og tok snarreste veien hjem fra Montreal. Vi ønsker lykke til med skolegangen, og håper at vår adresse ikke blir glemmt under alt leksepugget.

I midten av august ble det lasting både i Puerto la Cruz og Pointe-a-Pierre, og denne gangen ble kursen lagt for Freetown og Abidjan. Dette er nok turer som ikke byr på så store avvekslinger, og vi tror derfor at de neste turer i september fra Trinidad til Philadelphia og New York var mere å trakte etter. Oppholdene under land er jo bestandig korte og da skal så meget utføres med skip og last så det blir vel ikke bare «sightseeing-turer» her heller — selv om det var mange ønsker i slik retning. Under oppholdet i New York den 8. oktober overlot maskinsjef Bård Utvik til 1. maskinist G. Tangen å ha overoppsynet med alle hestekreftene ombord og gikk så i land for ferie hjemme hos familien i Horten. Som 1. maskinist kom vår gode gamle venn T. Tollefsen som jo var lokal-kjent ombord fra før. Den 16. og 18. oktober var en ny last tatt inn ved de kjente oljeinstallasjonene i Vest India, og så var det igjen Afrika som kalte, nærmere bestemt Accra og Lagos. Neste tur ser ut til å bringe M/T «Texaco Oslo» fra Trinidad til Philadelphia og New York igjen.

M/T «Texaco South America» var utlosset i Montreal 28. juni og tok en kortere avstikker til Quebec for sjekking av lagre i maskinen. Disse lagre hadde skaffet maskinsjef Kristiansen og andre meget bryderi og muligens også grå hår etter verksted-oppholdet. Fra Quebec ble det å seile til La Salinas og Trinidad, og her kom så elektriker B. Hast ombord idet skipet inntil da hadde måttet seile uten slik offiser. Neste seilas førte skipet opp til New York med last, og her ble høvet nyttet til å få verksteds-assistanse for de lunefulle lagre. De nødvendige inngrep ble gjort, og så ble det også slutt på vanskelighetene. Neste tur ble bare en av de korte, fra Montreal til Trinidad. Her ble det først lossing og deretter lasting for

(Forts. side 22.)

Fra M/T «Texaco Bogota» har vi mottatt følgende brev:

M/T «Texaco Bogota», 11/11-61.

Hallo Texaco Tanker

Det er M/T «Texaco Bogota» som kaller igjen. Vi har noen få fotballresultater: Vi sparket på Trinidad den 28/7 mot M/S «Sunland». M/T «Texaco Bogota» vant da med 1—0. Neste kamp hadde vi på Trinidad den 6/11 mot M/T «Polyhymnia». M/T «Texaco Bogota» vant da med 8—0.

Det ble holdt et møte i dagligrommet fredag den 10/11. Det ble da dannet en fotballklubb hvor båtsmann Finn Wangberg ble valgt til formann, kasserer ble telegrafist Stein Isaksen, materialforvalter ble matros Eivind Høvik og som treningssjef ble valgt matros Leif Karlsen.

Det ble sendt rundt en liste ombord, for at vi kunne få inn noen penger til å begynne med. Startkapitalen kom opp i ca. kr. 700,—. Det skal også bli en bestemt medlemskontingent pr. mnd. Pengene skal da bli brukt til reiseutgifter til fotballkamper og til turer når vi ligger under land.

Det ble også satt opp et fotballag på dekk og et i maskinen, så hvis det ikke er noen båter å sparke mot, spiller de to lagene mot hverandre.

Vi vil også si til de andre Texaco-båtene: Om dere skulle møte M/T «Texaco Bogota» i en eller annen hvan, så er vi klar til å sparke hvis det ikke kommer noen hindringer i veien. Det skulle være artig å få i gang et Texaco-mesterskap i fotball.

Det var det vi hadde denne gangen.

Vi ønsker alle god jul og godt nytt år.

Vennlig hilsen Svein-Erik Granlund,

M/T «Texaco Bogota».

Vi lykkønsker den nye fotballklubben. La dette være et eksempel til etterfølgelse.

(Forts. fra s. 13.)

relser som lager vanskeligheter. Kommisjonen er oppmerksom på dette.

En kaptein får heller ikke mange sekunder på seg til å forhindre en kollisjon. Så har man muligheten av å få en komputer som kan løse 1000 problemer i tiendedels sekunder, og den heter foreløbig bare C.P.A. Hva det betyr er visstnok en hemmelighet, men fritt oversatt kan en kalle det Crazy Patent Application. Le ikke foreløbig, det store «Bell» konsern eksperimenterer med en komputer som tar imot muntlig beskjed. Den koster bare ca. 5 millioner kroner. Automatikk er nå innført i alle store industrier, og kommer snart på tale i sjøfarten.

Et navigasjonsproblem som ekspertene i den senere tid har fått å løse, er forårsaket av de nye hydrofoillbåtene, med sin fart på 36 knop (for landkrabbene 65 km i timen). I trangt farvann er det naturlig at sjøfartsmyndighetene bare gir tillatelse for kjøring i dagslys med slik fart. Men «time is money». Farten skal opp. Fartsbasillen har grepet

litt for godt tak i oss alle og har vist seg å være like dødbringende som andre basiller før de rette «medisiner» er oppfunnet. Respekten for eget og andres liv er kommet i den fase at alle tror det vil gå bra. Dyrene blir advart mot farer ved sitt instinkt, menneskene har fått sin intelligens. Våre tekniske hjelpemidler er en frukt av vår intelligens, og hvis man i tillegg gjør bruk av det man selv har fått utlevert i øverste etasje samt gode råd og lærdom, skulle man være på den sikreste siden.

Vårt rederi har hittil vært forskånet for kollisjoner hvor menneskeliv er gått tapt. Det skulle derfor ikke ha noen hensikt å komme med denne artikkel, men det er i likhet med det som er skrevet før om temaet, bare gjort for å forhindre ulykker så langt det står i menneskelig makt å gjøre det.

Dere ombord er sikkert enige i at antall kollisjoner, som for tiden er oppe i 45 pr. dag, kan reduseres betraktelig hvis de tekniske muligheter og internasjonale regler blir forbedret.

H. T.



IN MEMORIAM

Pumpemann Helge Prestesæter, M/T «Texaco Europe», ble plutselig revet bort ombord den 8. juli i år mens skipet var på reise fra Puerto la Cruz til Pointe-a-Pierre, Trinidad.

Herr Prestesæter begynte i rederiet som maskingutt ombord i M/T «Skandinavia» 9. januar 1940. Han gikk så gradene oppover ombord, og da han i juli 1945 mønstret av etter mer enn 5 års sammenhengende tjeneste, hadde han allerede vært motormann ombord i 3½ år. Senere tjenestegjorde Prestesæter som motormann ombord i gamle M/T «Brasil», M/T «Texaco North America», M/T «Texaco South America» og nå sist M/T «Texaco Europe».

Vi som kom i kontakt med herr Prestesæter lærte ham å kjenne som en dyktig og pålitelig sjømann — alltid vennlig og full av iver for å utføre sitt arbeide til alles tilfredshet.

Vi sitter igjen med bare gode minner om et samarbeide som vi gjerne skulle hatt i mange, mange år fremover.

Pumpemann Prestesæters bære er ført til hans hjemsted på Hamar. Han etterlater seg hustru Gerda Prestesæter og sønnen Svein Roar.

Vi lyser fred over hans minne.

Vi gjengir følgende brev mottatt fra M/T «Texaco Oslo».

M/T «Texaco Oslo», 15/11-61.

Sportsprat fra

M/T «Texaco Oslo»

Siden vi nå nærmer oss årets utgang, kan det passe at også M/T «Texaco Oslo» sender bladet en liten rapport om hva vi har bedrevet når det gjelder idrett ombord. Interessen for idrett er upåklagelig, men av grunner som nok er velkjente på andre tankbåter, har vi ikke rukket å delta i så mye som vi gjerne ville.

I Texaco-mesterskapet i hopp uten tilløp tidlig i vår havnet vi på en solid jumboplass, dessverre. Men vi ser gjerne at konkurransen blir arrangert på ny, og lover da å komme sterkere igjen.

Det er fotballen som fanger størst interesse ombord. Vi har spilt fire seriekamper, av dem er en vunnet, en uavgjort og to tapt. Vi slo M/S *Gyda* med hele 6-1 i Phila., spilte uavgjort 0-0 mot M/T *Skaraas* på Trinidad, tapte knepent og ufortjent 2-1 for M/S *Gunnvor Brøvig* i Phila., og tapte — denne gang fortjent — 3-0 for M/S *Suncliff* på Trinidad. Dessuten slo vi et Texacolag av innfødte på Trinidad med 2-1. Vi kan nevne at fotballutstyret vi fikk ombord i Glasgow var meget mangelfullt. Særlig var støvlene så godt som utslitt. Vi har anskaffet oss en del nye par, men er fremdeles «short» på støvler og drakter.

Ellers har 22 av besetningen tatt svømme-knappen, et tall som nok skulle vært atskillig større hadde vi bare kommet i gang tidligere. Våre svømmeprestasjoner ble utført på Trinidad.

Til slutt vi vil uttrykke vår tilfredshet med velferdssekretær Alvheim på Trinidad og Sjømannskirken i Philadelphia. De har vist seg som velvillige og effektive arrangører av fotballkamper o. a.

Med hilsen

idrettslaget på M/T «Texaco Oslo».

Våre jublanter

25 år.



Den 14. august i år kunne maskinsjef Bjarne Henriksen se tilbake på 25 års virke for Texaco. Han begynte i vårt rederi den 14. august 1936 som annenmaskinist på M/T «Solitaire», og etter 2 år ble han maskinsjef ombord på denne båten. Senere har han

innehatt denne stillingen på flere av våre skip, og vi nevner som en kuriositet at han mønstret på M/T «Europe» i mai 1936 og sto kontinuerlig som maskinsjef ombord til mai 1946 — nokså nøyaktig 7 år.

Som så mange andre av vår «gamle» garde kommer maskinsjef Henriksen fra Arendal. Han ikke bare kommer fra — han reiser også dit når det gjelder å komme hjem til kona.

Vi gratulerer med jubileet.

15 år på båtene.

Kaptein J. L. Schlanbusch, ansatt 16/5-1946.
Telegrafist A. Gjørven, ansatt 16/5-1946.
Stuert P. Fredriksen, ansatt 17/8-1946.

15 år på kontoret.

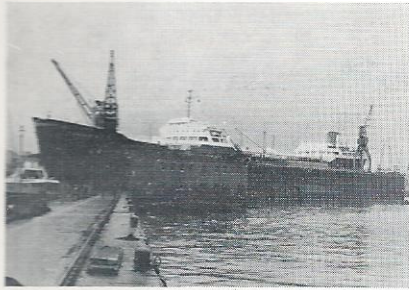
Regnskapssjef Alfred Taxt, ansatt 5/11-1945.
Personalsjef J. C. Jenssen, ansatt 11/3-1946.
Driftssjef A. K. Røysem, ansatt 1/4-1946.
Avdelingssjef G. Langfeldt, ansatt 5/6-1946.
Forhyringssekretær L. Granlund, ansatt 1/5-1946.

10 år på båtene.

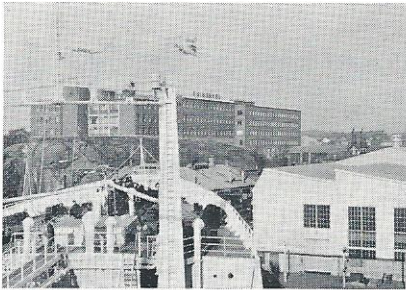
1. maskinist Aage Nørdby, ansatt 31/5-1951.
2. maskinist Karsten Rogne, ansatt 6/6-1951.

VI GRATULERER!

1



2



3



4

M/T «Texaco Bogota»

«Texaco Bogota» er hyppig gjest på våre kanter, og den «menige» leser lurur kanskje på hvorfor mon dette måtte være tilfelle.

Vanligvis går det 17—18 måneder mellom besøkene på verkstedene, men et nytt skip dokker hyppigere, første gang etter 6 måneder for garanti, og annen gang gjerne ca. ett år deretter. Dette for å få anledning til å bunnmale skipet og rette på eventuelle svakheter oftere i den første tiden.

Derfor var det at M/T «Texaco Bogota» kom til Eriksbergs mek. Verkstad i Gøteborg bare vel et år etter at skipet sist forlot verkstedet.

Som ventet var det heller ingen store reparasjoner denne gangen, og oppholdet ved verkstedet ble kort, ikke mer enn 10 dager.

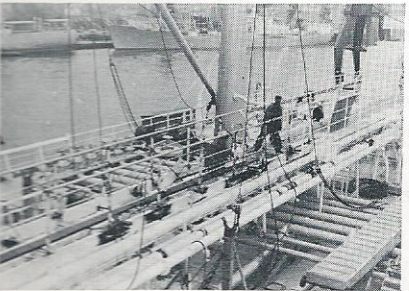
Skipet presenterte seg i meget god stand, med førsteklasses orden overalt. Det var tydelig at kaptein Karsten Hallén, maskinsjef Bjarne Henriksen og stuert Petter Fredriksen og deres gutter har gjort en fin jobb.

De fleste av mannskapene fortsetter ombord en tid til. Noen tok seg en snartur hjem til Norge for å hilse på familien, andre fikk familiebesøk ombord.

Ellers lar vi bildene berette litt av vårt inntrykk.



5



6



7



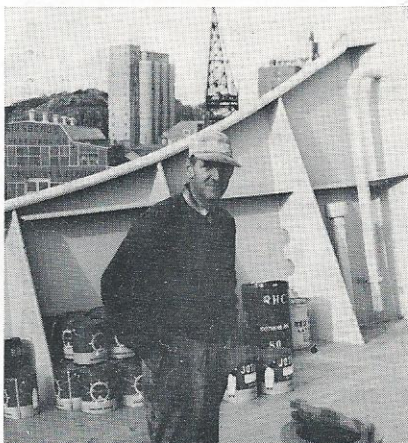
8



i Göteborg

Av G. LANGFELDT

1. M/T «Texaco Bogota» igjen i dokk på Eriksbergs mek. Verkstad.
2. Verkstedets administrasjonsbygg sett fra broen på M/T «Texaco Bogota».
3. Overstyrmann Rolf G. Jensen og 1. styrmann Torbjørn Fagerli inspiserer tankene.
4. Direktør Per Sundby og inspektør Leif Tranberg i samtale med overstyrmann Rolf G. Jensen.
5. 2. styrmann Birger Gjelsten på plass igjen etter snarvisitt hjemme.
6. En ublid sjø hadde gitt stormbroen en ekstra trøkk.
7. Elektriker Leif Sandvåg.
8. 1. kokk Harald Elven og 2. kokk Ivar Innstrand vokter byssa.
9. Provianten kommer langs rekka.
10. — og blir brakt på plass i skipets indre.
11. Kaptein Karsten Hallén og frue med datter Monne og dattersønn Tor Kristian. Mormor tviler tydeligvis på om «Capten» klarer denne jobben.
12. Stuert Petter Fredriksen med salonggutt Helge Thorsen som skal hjem på ferie, og den nye salongguten Bjørn Landervåg.
13. Båtsmann Edvard Wangberg passer på malingen. Verdifulle saker.
14. Dokken begynner å fylles, og et par etternølere av arbeiderne blir tatt i land ved hjelp av kranene på land.
15. Slepebåt «Einar» assisterer ut av dokken.
16. M/T «Texaco Bogota» glir ut av dokken. Etter programmet blir det 17 måneder til neste dokking.



Vi serverer noen

Julenøtter

Vennligst knekk dem.

For riktige løsninger gir vi premier.
Vi skulle gjerne prøve Dem litt med tall først.

Oppgave 1 og 2:

Imellom tallene her mangler de forskjellige tegn for addisjon — subtraksjon — multiplikasjon og divisjon. Sett tegnene inn slik at svarene blir riktig. Vi gjør oppmerksom på at det er fullt tillatt og kanskje nødvendig å benytte parenteser.

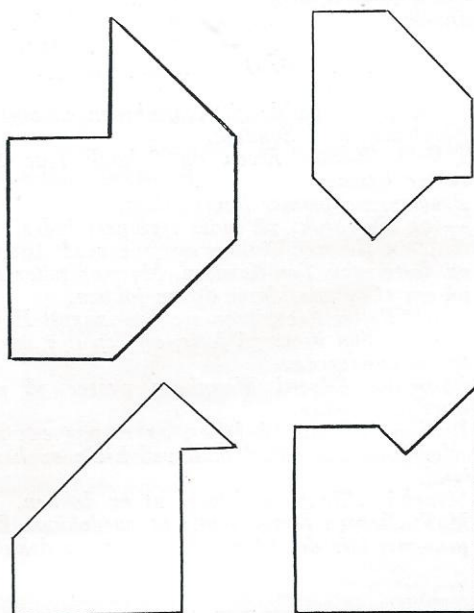
9 7 5 3 1 = 1
9 7 5 3 1 = 2
9 7 5 3 1 = 3
9 7 5 3 1 = 4
9 7 5 3 1 = 5
9 7 5 3 1 = 6
9 7 5 3 1 = 7
9 7 5 3 1 = 8
9 7 5 3 1 = 9

2 2 2 2 2 = 1
2 2 2 2 2 = 2
2 2 2 2 2 = 3
2 2 2 2 2 = 4
2 2 2 2 2 = 5
2 2 2 2 2 = 6
2 2 2 2 2 = 7
2 2 2 2 2 = 8
2 2 2 2 2 = 9

Oppgave 3:

Mannfolk har vanligvis sans for figurer!
Gjelder det også disse figurene:

Vi vil gjerne at De tegner *en* rett linje i hver av figurene slik at de to stykker figuren blir delt i, kan settes sammen til et kvadrat.



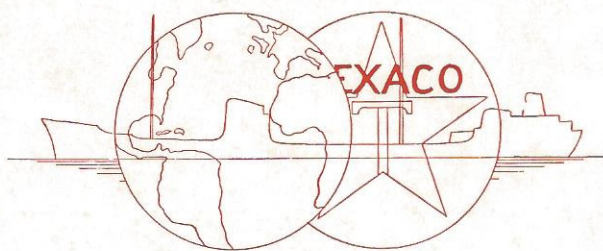
På neste side finnes årets julekryssord, og som bilag har vi sendt med skjema for Deres svar.

Vennligst send oss løsningene på oppgavene slik at vi kan vurdere svarene i mars 1962.

Lykke til og god fornøyelse!

Julekryssord

- VANNRETT:
1. Skip
 9. Stampe
 14. Anmodet
 16. Flid
 17. Nektelse
 18. Anmodning
 22. Berømte initialer før og nå
 23. Plagg
 26. Lede
 27. Organisasjons initialer
 29. $\frac{2}{3}$ mynt
 30. Kranse
 31. Utbygg
 36. Varmekilde
 39. Skipsbetegnelse
 40. Folk
 41. Skomateriale
 42. Tre like
 44. Bacon
 46. Alm. fork.
 47. Sjødyr
 49. For hunder
 50. Hull
 54. Stasjon
 55. Merke
 56. Nektelse
 57. Tidsavsnitt
 59. Rundt julegrøten
 62. Forfedre
 64. Kraftig hilsen
 66. Lik
 68. Sport
 69. To like
 71. Spissborger
 74. Jøkel
 76. Slå
 78. «Bløt»
 81. Båt
 82. Næringsvei
 83. Måleenhet, fork.
 84. By i Norden
 86. Dikt
 87. Flere av 74
 90. Inntagelsen
 95. Husdyr
 96. Gal beregning
 98. Sjødyr
 99. Fisk
 101. Tidsavsnitt
 102. Hestemann
 105. Våpen
 106. Tre
- LODDRETT:
1. Kunstretning
 2. Redskapet
 3. Gud
 4. Plutselige
 5. Godt
 6. Bok
 7. Upopulært i lasten
 8. Plante
 9. I 18 vannrett
 10. I kraft
 11. Regel
 12. Sen
 13. I dårlig humør
 14. To menn med fire koner
 15. Føle
 19. Forstanderen
 20. Tokt
 21. Farve
 24. Lyskilde
 25. 24/12
 28. Konjunksjon, omv.
 30. Konjunksjon
 32. Feste
 33. Mer eller mindre festlige påfunn
 34. Tjener
 35. Legemsdel
 37. Sport
 38. Ingenting
 43. Nektelse
 45. Utkast
 48. Engel
 50. Fordring
 51. Motvilje
 52. På rokker, gen.
 53. Seil
 54. Forutsetning
 58. Gud
 59. Lure
 60. Jorder
 61. Natrium
 63. Nektelse
 65. Fornøyelsespark
 67. Kvinnenavn
 68. Måleenhet
 70. Kvinnenavn
 72. Tall
 73. Fugl
 75. Anmodet
 77. Sjødyr
 79. Eventyraktig
 80. Legemsdel
 85. Amerikansk mannnavn
 88. Sport
 89. Rett
 90. Vemmelige
 91. Rykte
 92. Gresk bokstav
 93. Sykdom
 94. Bibelsk mannsnavn
 96. Titel
 97. Ly
 100. Utrop
 103. Oppdrett
 104. Long-Playing



Båtenes posisjoner

- M/T «*Nueva Andalucia*». — I den siste tiden har skipet gått i fart mellom Curacao og havner i Sentral-Amerika. I oktober ble det en tur til Montreal før siste reis med last fra Trinidad 2/11 til England. Derfra gikk ferden til Grimstad hvor Skipsopphugningen overtok.
- M/T «*Texaco Bogota*». — Siden i sommer har skipet lastet i Pointe-a-Pierre for Avonmouth og Dingle inntil det passet med en tripp til Gøteborg i oktober for et kortere verkstedsopphold. Etterpå er det blitt to reiser fra Trinidad til Donges i Frankrike.
- M/T «*Texaco Brasil*» — var i Lagos i Vest Afrika den 10/8, og lastet deretter i Venezuela for Rota, Spania. Fra september har «*Texaco Brasil*» overtatt farten fra Curacao til Sentral Amerika etter «*Nueva Andalucia*».
- M/T «*Texaco Britannia*». — Det siste halve året har skipet vært engasjert i farten mellom Venezuela/Trinidad og U.S.A., men det er også blitt en lang reise fra Pointe-a-Pierre med lossing i Monrovia, derfra ballast til Wadi Feiran hvor last ble tatt tilbake til Trinidad i oktober.
- M/T «*Texaco Europe*». — Etter en tur til Accra og Lagos i juli, ble det lastet på Curacao for sentral-amerikanske havner, og den 22/8 på Trinidad for USA. Denne reisen ble kansellert og skipet losset igjen. Derpå ble det lastet i Puerto-la-Cruz for havner i Ghana og Nigeria. I oktober ble det en reise Trinidad/England før ferden igjen gikk fra Vest India til Vest Afrika.
- M/T «*Texaco North America*» — har i juli—september lastet i forskjellige havner i Venezuela for U.S.A. og Canada, men siden slutten av september har farten gått mellom Venezuela og Trinidad og to korte turer til Freeport, Bahamas. En last fraktet til New York i november og deretter igjen i fart i Vest India.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» — lastet 18/8 i Wadi Feiran for Trinidad, og har siden lastet i Vest India for Baltimore og Montreal. I oktober/november har det vært kortere Venezuela/Trinidad-reiser, og en tur til Conakry 7/11 før ferden gikk fra Trinidad til England med last og derfra til verksted i Hamburg midt i desember.
- M/T «*Texaco Oslo*» — har denne ettersommeren og høsten lastet i Pointe-a-Pierre for Philadelphia og Bayonne, bare avbrutt av en reise til Accra og Lagos i begynnelsen av november.
- M/T «*Texaco South America*». — Etter et kort verkstedsopphold i New York i juli ble det lasting i Venezuela for Trinidad. En last ble levert i Conakry i september og siden har farten vært fra Venezuela og Trinidad til U.S.A. og Canada, før kursen ble satt fra Pointe-a-Pierre til Donges i slutten av november.