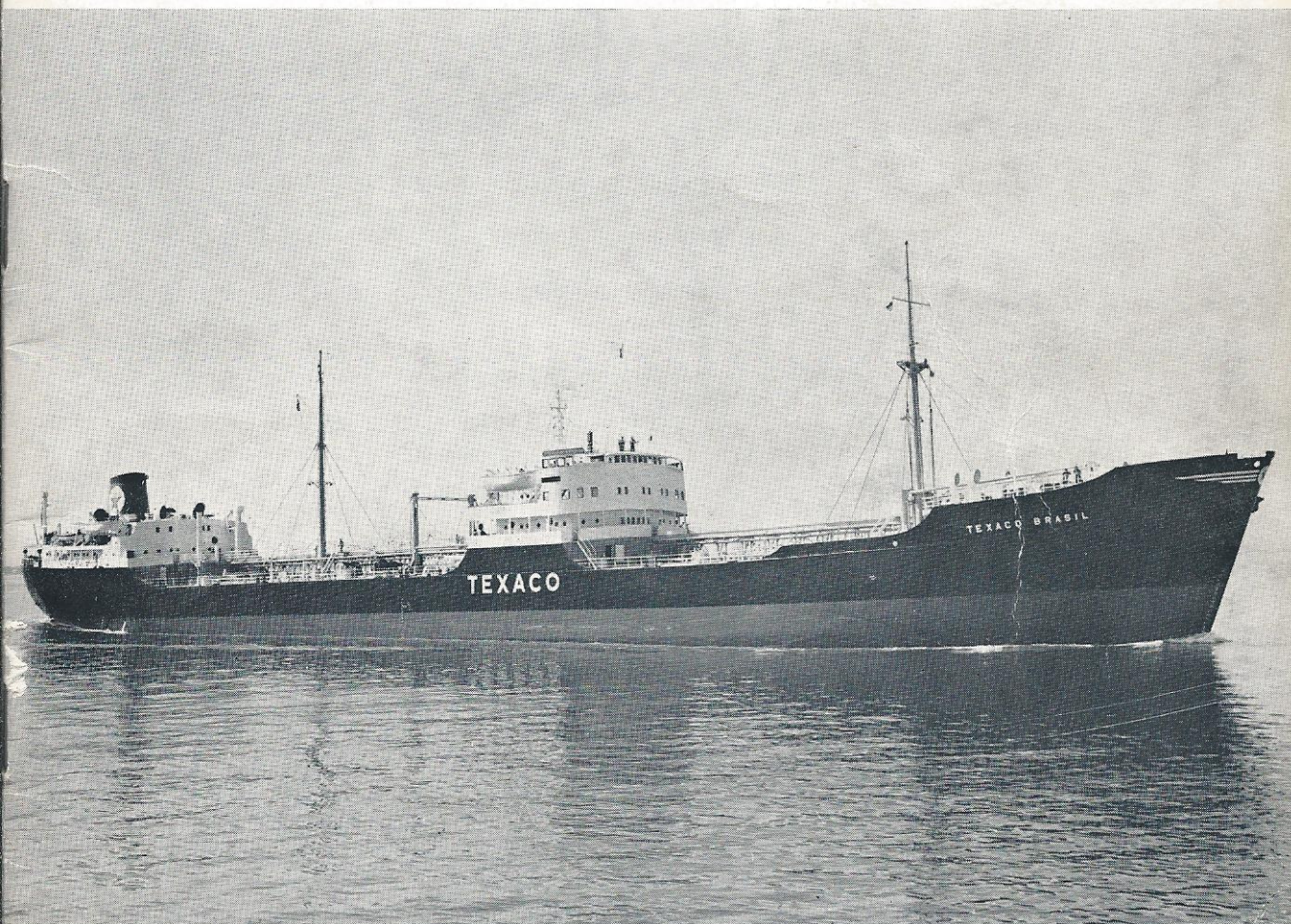




texaco tanker



M/T «Texaco Brasil» gikk sin annen prøvetur den 6-6 1961.

JULI 1961

8. årgang

Stein Nilse

Sommer og ferie

Når jeg skriver dette, har vi omsider fått høysommer her hjemme, og i dag opplever vi en av de gode, varme sommerdagene hvor mannfolk kaster jakken, damene går i luftige gevanter, barna spiser is og turistene spankulerer gatelangs med solbriller og fotografiapparater. Langs kysten florerer badelivet, og strømmen av folk til fjells er i full gang.

Norge er på mange måter et bra land, ikke minst om sommeren. Det er bare synd at den er så kort og ofte nokså ustadig. Desto mer setter vi imidlertid pris på den, og de som ikke har anledning til å ta ferie om sommeren, har krav på vår medfølelse.

Dette bringer meg frem til det jeg gjerne vil si noen ord om denne gang; nemlig sjøfolk og deres ferie. Dette er et problem for dere ombord, og det er et problem også for oss på kontoret, om enn på en annen måte.

De fleste av dere har rimeligvis et særlig ønske om ferie på sommertiden, og det fører til store bemanningsvanskeligheter for oss. Vi snakker gjerne om vårknipa, for på vårparten vil mange gjerne hjem og få vil reise ut. Ikke minst i år har vi hatt vanskeligheter med å komme gjennom vårknipa, men det har da gått på sett og vis, ikke minst takket være forståelsesfull innstilling fra en del av de seilende.

Det er mulig at vi ikke har vært særlig heldige med behandlingen av ferie-spørsmålet hittil, og vi har derfor bestemt oss for å vie det spesiell oppmerksomhet i tiden fremover. Jeg tror meget kan oppnås ved en god planlegging fremover i tiden og gjennomføre den på en slik måte at hver mann, så langt det er råd, vet hvordan den kommende tjenestetid og ferie vil stille seg. Det blir sikkert vanskelig å finne en løsning som alle vil føle rettferdig, men vi skal gjøre vårt beste.

Etter hvert vil dere se resultatet av vår økede innsats på dette området, og det er da én ting jeg vil be om: Vær vennlig å akseptere, så langt det er mulig, våre forslag til tjeneste og ferie. For hver mann som fraviker, vil det nemlig bli nødvendig for oss å omarbeide planene, og det får med en gang konsekvenser for kollegene.

Uansett hvor omhyggelig vi er med planleggingen, kan vi ikke få alt under kontroll. Sykefravær og andre faktorer kan gripe forstyrrende inn, men vi får ta alt som det kommer.

Trankon Chr Mathisen

Utgiver: Texaco Norway A/S

Redaktør: J. C. Jenssen

Medarbeider: Per Sundby, R. K. Røysem, L. Granlund

Trykk: K. Brevigs Trykkeri, Oslo

Avtalebrev

For en tid siden sendte vi ut til en del seilende personell og til folk hjemme på ferie, skole etc., tilbud om avtalemessig tilknytning til rederiet. Dette er noe nytt innen skipsfarten selvom saken har vært diskutert fra tid til annen, og det også har vært uttrykt ønske om avtaler fra enkelte organisasjoners side.

Hensikten med avtalebrevene er i første rekke å bringe arbeidsforholdet mellom den enkelte mann som måtte ønske det, og rederiet, inn i fastere og varigere former. Etter vår mening har forholdet hittil mellom den enkelte offiser eller underordnede på den ene side og rederiet på den andre, vært altfor løst og usikkert. I lovens forstand eksisterer det neppe noe arbeidsforhold i det hele tatt i og med at sjømannen utelukkende er bundet ved kontrakt med kapteinen ombord, og når kontrakttiden er ute og sjømannen mønstrer av, brytes formelt også dette bånd. Mange av våre folk, unntatt de eldre, vil etter avmønstring kanskje føle en usikkerhet om hvorvidt vi ønsker dem tilbake i tjenesten, og vi på vår side er svært ofte usikre på om mannen er interessert i å komme tilbake til oss. Vi håper avtalebrevene skal rette på dette forhold slik at vi gjensidig vet hvor vi har hverandre og hva vi har å holde oss til.

Vi kan kanskje si det slik at avtalebrevene skal få kartet til å stemme med terrenget. I realiteten består det for mange et vanlig gjensidig arbeidsforhold med tårn ombord, ferie hjemme, pensjonsordning og erkjentlighets tegn etter visse tjenestetider, ventehyre osv. Hvorfor da ikke slå dette ettertrykkelig fast ved en skriftlig avtale slik det gjøres i andre yrker?

Som enhver ny ting blir avtalebrevene sikkert diskutert ombord, og vi vil gjerne bidra til diskusjonen ved å besvare de spørsmål som vi kan tenke oss melder seg.

Hvem blir tilbudt avtalebrev?

Vi tilbyr avtale til dem som har vært hos oss en rimelig tid, uansett hvilken stilling han tjenestegjør i dersom vi ønsker at han skal fortsette hos oss, og dersom vi har forstått at han selv er interessert i å være hos oss. Avtalebrevet skal gi uttrykk for et gjensidig ønske om fortsatt samarbeid. Det er viktig at dette ønske er oppriktig fra begge parter, for arbeidsforholdet skal forutsetningsvis bestå i årene fremover. Vi ber derfor hver mann som blir tilbudt avtalebrev, å vurdere om han er fornøyd med oss som arbeidsgiver, om han heller forsøker seg et annet sted, eller om han vil være «free lancer» som tar jobb der hvor han til enhver tid kan få de beste betingelser.

I første omgang har vi tilbudt avtalebrev til ca. 70 mann. Det dreier seg her om de noe eldre hvor vi har følt oss forholdsvis sikre på at ønske om fortsatt tjenesteforhold er gjensidig. I tillegg til disse 70 kommer vi i tiden fremover til å tilby ytterligere avtaler, men vil da, så langt det er praktisk mulig, diskutere saken med hver enkelt mann. Skulle det imidlertid være noen som er spesielt interessert og for hvem det er om å gjøre å få klarlagt sin stilling, ber vi ham snakke med kapteinen som så vil underrette oss, og vi skal ta de nødvendige skritt.

Hva betyr det for en mann at han er «på avtale»?

Det viktigste er vel at han, så langt vi har stillinger ledige, er fortrinsberettiget til disse stillinger i gode såvel som i dårlige tider. Skulle det bli arbeidsledighet før eller senere, vil vår mann med avtalebrevet i hånden nær sagt kunne forlange å få passende ledige stillinger i rederiet, og det skal da meget sterke grunner til for at vi skal kunne nekte ham det. Likeledes behøver en mann med avtale, under slike forhold ikke engst seg for å ta ferie av frykt for ikke å få ny stil-

ling. Dessuten fastlegger avtalebrevet hans rettigheter, f. eks. at han skal tas opp i pensjonsordningen etter 5 års tjeneste, at han skal ha ventehyre hvis vi ikke har noen ledig jobb osv. På den annen side pålegger det ham å ordne sine ferieforhold og holde kontakt med rederiet når han er hjemme slik at vi får rimelig tid på oss til å ordne med ny stilling for ham. For øvrig bryter ikke avtalebrevene med det som er fastlagt i Sjømannsloven eller i gjeldende tariffer.

Hvilke fordeler har rederiet av avtalebrevene?

Vår altoverskyggende interesse er å vite hvilke folk vi kan regne med såvel i offisersstillinger som i underordnede stillinger. Vi ønsker så langt det er gjørlig, å se de samme menn komme tilbake til båtene, menn som vi kjenner og som er inne i forholdene i vårt rederi. Vi vil imidlertid holde antallet avtalebrev på et rimelig lavt nivå slik at vi, om vi skulle bli rammet av dårlige tider og få opplegg, med stor sikkerhet kan by fortsatt beskjefligelse for folk «på avtale».

Hva med folk som ikke er «på avtale»?

Som nevnt ovenfor har vi i første omgang tilbudt avtalebrev bare til et begrenset antall. Det skulle således være god plass for dem som måtte ønske å komme «på avtale» i tiden fremover. Folk med kort tjenestetid bør henvende seg til kapteinen eller til oss på kontoret ved første avmønstring dersom de er interessert i avtale. Vi kan da snakke sammen om eventuell fortsatt tjeneste og avtalebrev.

Ingen bør trekke den slutning at de ikke er ønsket hos oss fordi om de ikke er tilbudt

avtale. Med 400 mann ombord og sjelden anledning til å møtes, er det vanskelig for oss å kjenne hver enkelts ønske. Ta derfor saken opp med kapteinen eller med oss, og vi skal gi klar beskjed om hvordan saken står.

Til slutt noen ord om en tanke, eller rettere sagt mistanke, som ble lansert ombord i en av båtene. Det ble bemerket at avtalebrevene kan sies opp av begge parter med en måneds varsel, og det ble antydning at vi hadde satt arrangementet i gang for å skaffe folk i tider hvor tilgangen på gode sjøfolk er knapp. Når arbeidsledigheten senere måtte melde seg, ville så rederiet si opp avtalene for å stå fritt.

Vi håper ikke vi noen gang har foretatt noe som gir grunn til slik mistanke. Tanken er i et hvert fall fremmed for oss. I befraktning og drift av våre båter følger vi langsiktige linjer. Vi tror på langsiktige og stabile avtaler også når det gjelder arbeidsforhold. Sjømannen selv og vi bør benytte retten til å si opp bare hvis det foreligger spesielle årsaker som gjør fortsatt samarbeid uholdbart.

Et vel utbygget avtalesystem med faste forhold mellom sjømann og rederi vil selvsagt lette oss i forhyringsarbeidet — men det er ikke det viktigste. Vi legger mer vekt på at ordnede forhold i dette henseende vil gi oss muligheter til å planlegge den enkeltes tårn ombord og ferie hjemme langt bedre enn nå og kanskje komme frem til kortere tid ombord hver gang. Med et godt samarbeid på dette feltet tror vi at vi etter hvert skal komme frem til en gunstig løsning.

*Texaco-tanker
ønsker alle sine lesere
på sjø og land
En riktig god sommer.*

M/T „TEXACO BRASIL”

I forrige nummer nevnte vi at M/T «Texaco Brasil» skulle gjennomgå en foryngelseskur i Bremerhaven, og vi kan denne gang bringe en billedreportasje fra arbeidet samt en kort orientering om arbeidets gang.

Det første som måtte gjøres var å tømme fartøyet for alt utstyr, reservegods og løsøre. Da dette var ferdig, ble midtskipshuset, løpebroer, master, pullere, ledere m. v. løsnet og løftet på land for å brukes igjen på den nye delen.

Den 24. februar bukserte slepebåter fartøyet inn i dokk, og arbeidet med å dele det kunne begynne. Oppdelingen ble gjort av sveisere som brant en 15 centimeter bred stripe over dekk, skuteseide og bunn der hvor fartøyet skulle deles. Den 4. mars var man kommet så langt at akterskip kunne slepes ut av dokken, men før dette kunne skje, var det brent hull i bunn av baug og midtskip for å hindre at disse kantret. Det var på forhånd beregnet at akterskipet ville ha et dypgående av 29,5 fot akter og 29 fot forut ved sentertank 12. Det viste seg å stemme, og akterskip kunne taues ut av dokken for å bli fortøyet langs kai mens man bygde nytt midtskip.

Dokken ble atter tømt og hullene i midtskipet tettet hvoretter det ble tauet til sitt siste oppholdssted — skraphaugen.

Den 29. april ble den nye midtskipsseksjonen fra Seebeck Werft sjøsatt, og allerede dagen etter ble det tauet til Norddeutscher Lloyd hvor det gamle midtskipshuset ble løftet på plass.

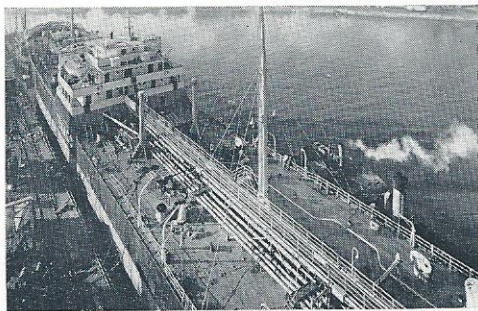
4. mai begynte puslespillet med å sette sammen delene, og allerede 23. mai hadde vi atter et komplett fartøy.

Mens alt dette pågikk, var andre avdelinger i sving med reparasjon og ettersyn av maskineri og elektriske anlegg. Her ble det ikke noe nytt, men etter grundig overhaling regner vi med at dette vil vare like lenge som den nye del av fartøyet.

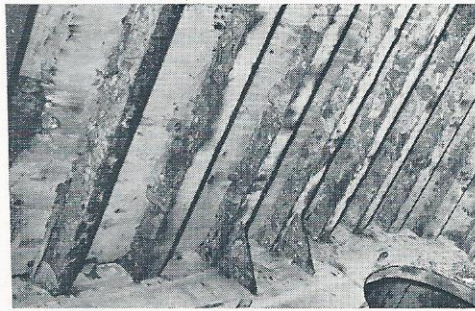
Bekvemmeligheter for offiserer og mannskap ble heller ikke glemt.

Byssen ble fullstendig ombygget og presenterer seg i dag som en av de mest moderne bysser på våre fartøyer. Mannskapets dagrom og messe gjennomgikk fullstendig modernisering og ser ut som nytt. I det hele spanderte vi en hel del på å gjøre det så trivelig som mulig ombord.

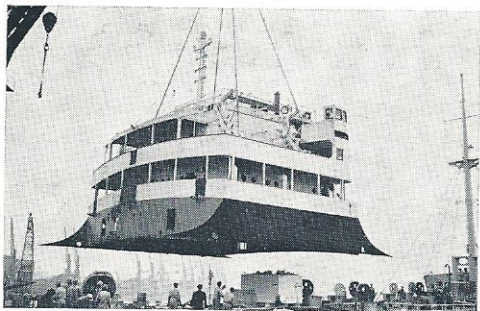
Vi lar fotografiene berette:



1) Båten kommer til verkstedet den 13. februar.



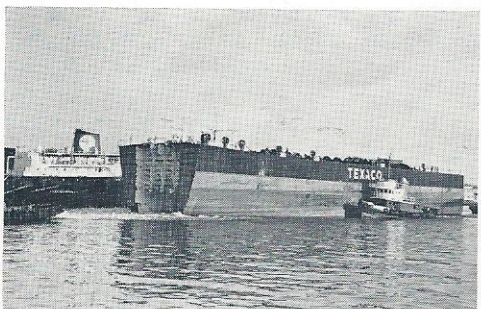
2) Rustens herjinger som gjør det omfattende arbeidet nødvendig.



3) Midtskipshuset er brent av og heises på land. Dette skjedde den 24. februar. Løftet var på 175 tonn. Bemerker hvorledes åpninger for ledere er stivet av for å hindre at huset bryter sammen.



4) Skipet er nå oppdelt i sine 3 enkelte faktorer. Akterskipet er meget tungt, og for trimmens skyld blir nr. 12 sentertank beholdt og sammen med aktre pumperom fylt med vann.



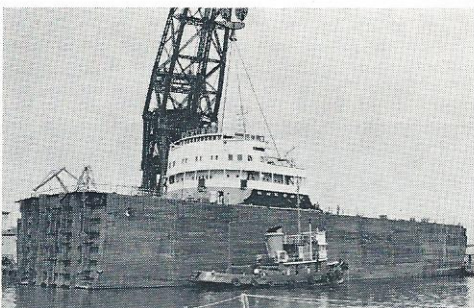
5) En sjeldenhet: Midtskipet passerer akterenden. Midtskipets skjebne er avgjort. Det skal på «skraphaugen». Skrap har også sin verdi, og det innbringer oss kr. 325 000.



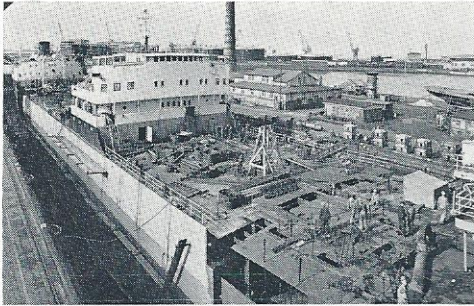
6) Alle maskinsjefers drøm: Midtskipshuset og alt hva det kan inneholde er tatt bort. Maskinsjefen har klar utsikt til bakken fra lugaren.



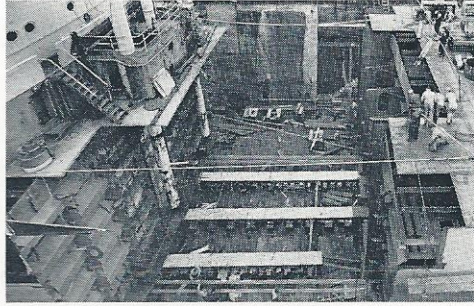
7) Forskipet blir stående i dokk i hele byggeperioden, og vi ser hvorledes det er stempet av. Store hull er laget i bunnen slik at vannet fritt kan strøme inn og ut for å hindre kantring. Dokken ble nemlig brukt til dokking av andre båter i byggeperioden.



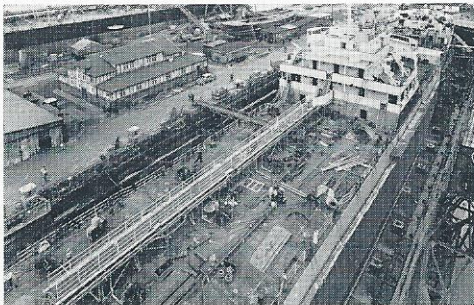
8) Den nye midtskipsseksjonen ble sjø satt fra Seebeck Werft den 29. april — uten champagneflaske — og vi ser her den nye seksjonen på plass hos Norddetuscher Lloy hvor man allerede den 30. april svinger midtskipshuset på plass.



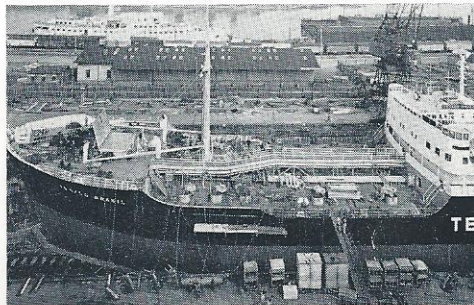
9) Gammelt og nytt møtes. Det var ikke praktisk mulig å dokke midtskipet så tett opp til baugen at det ikke ble et lite mellomrom. Etter at denne er rettet inn, skyves baugen ved hjelp av 3 hydrauliske pumper akterover mot midtskipet.



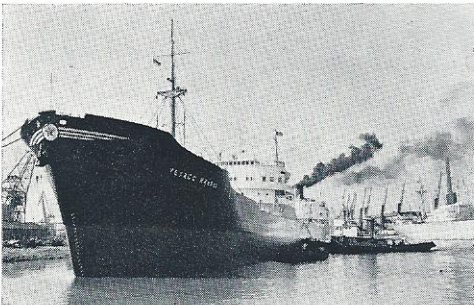
10) Det er bygget sleder i dokken, og etter at sentertank nr. 12 og aktre pumperom er brent bort, kan man begynne å trekke akterskipet mot midtskipet. Distansen er 14 meter, og farten var upåklagelig — nemlig 127 millimeter i minuttet.



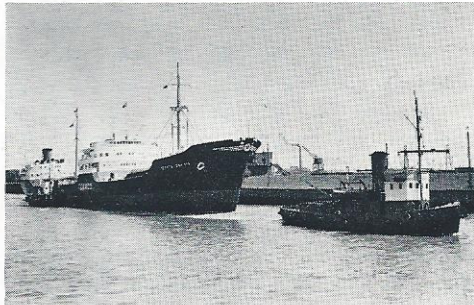
11) Fra monteringen av den gamle løpebro på aktre del av midtskipet.



12) I slutten av mai nærmer det seg fullførelsen.



13) Maskineriet blir prøvet den 4. juni, og alt virker utmerket.

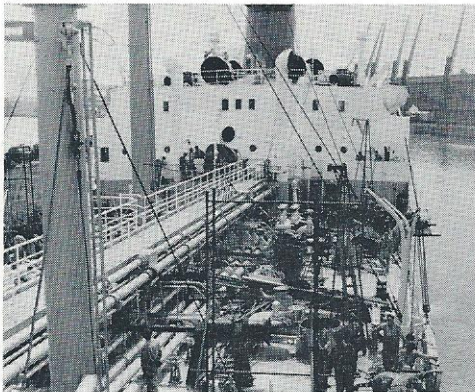


14) På vei ut av slusen etter endt opphold ved verkstedet.

Fra «Texaco Brasil»s prøvetur

Når dette skrives er M/T «Texaco Brasil» allerede på vei til Accra og Lagos i Vest-Afrika med den første last i sin nye mavesekk.

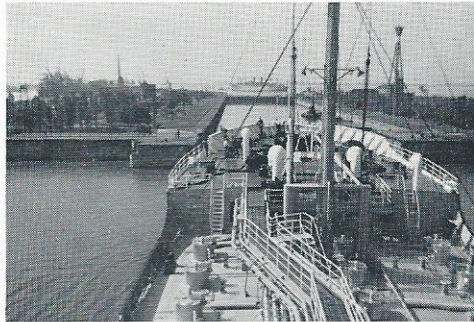
Det var hektiske dager ved Norddeutsche Lloyds verksted i Bremerhaven da de la siste hånd på ombyggingen av skipet. Prøveturen var fastsatt til den 6. juni, men helt til langt på kveld den 5. juni så det temmelig kaotisk ut på dekk (se foto), og i maskinen var også verkstedsfolkene i full aktivitet.



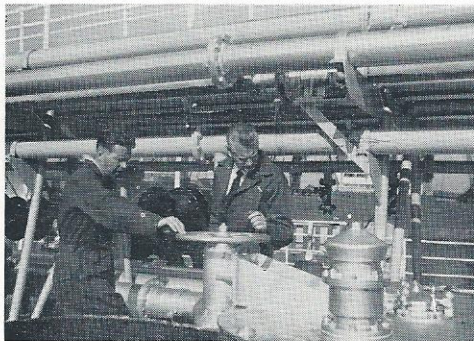
Slik så det ut på dekk 15 timer før prøveturen.

Vel, denne situasjonen er ikke uvanlig når et skip gjøres klar ved verksted, og om det ser aldri så broget ut, så ordner det hele seg på en eller annen måte. Folk som drev og ryddet opp på dekk fikk knapt trukket til seg bena innen malerne var der med sine koster og ruller, og etter hvert som dekket ble gjort klart, begynte man å ane at M/T «Texaco Brasil» faktisk var blitt hel båt igjen, og at både poop og bakk foreløpig i hvert fall hang sammen med det nye midtskip.

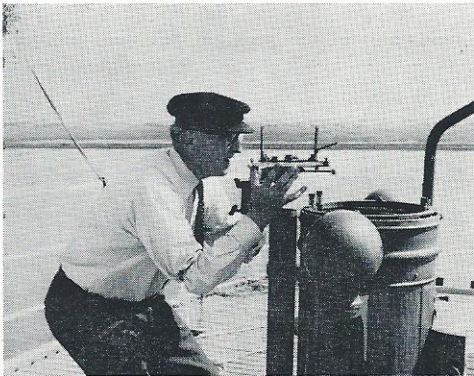
Den 6. juni kl. 7.30 var alle mann ombord, d.v.s. skipets mannskap, 60 arbeidere fra verkstedet som skulle foreta den siste finpuss, samt en del gjester som var innbudt til prøveturen.



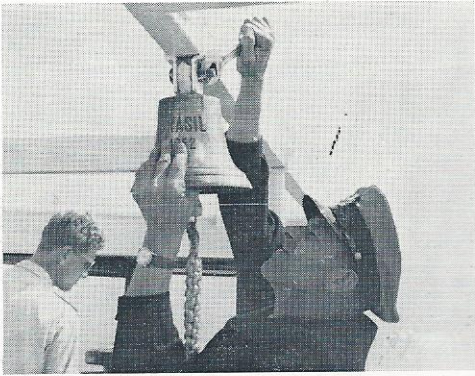
M/T «Texaco Brasil» stevner mot slusen som fører ut i Weser. I bakgrunnen et amerikansk trosspenningskip.



«Inspektørene» Sundby og Strengen inspiserer de nye tankluker.



Kompass-korrigøren i full virksomhet.



Båtsmann Didriksen fester skipsklokken omhyggelig.



Overstyrmann Rindulf Horseng og pumpe-
mann Leif M. Nielsen ser ut til å være for-
nøyde.



Trouble med Butterworth-anlegget?



2. maskinist Karsten Rogne kunne på dagen
for prøveturen se tilbake på 10 års tjeneste
i Texaco.

Med tre taubåter til assistanse i det trange havnebassenget stevnet vi mot slusen som vi måtte passere for å komme ut i Weser. På broen stod kaptein Ove Granlund sammen med den avgående overstyrmann Yngvar Konnestad og 2. styrmann Alf Kvitnes, og på bakken hadde den nye overstyrmann Rindulf Horseng kommandoen.

Vel gjennom slusen ble det slått full fart forover, og maskinsjef Johan G. Hedberg lot hestekreftene få fritt spill.

Etter et par timers kjøring ble det slått stopp i maskinen, og det var klart for ankerprøve. Den ble vellykket gjennomført, og skipet ble liggende til ankers mens middagen ble servert.

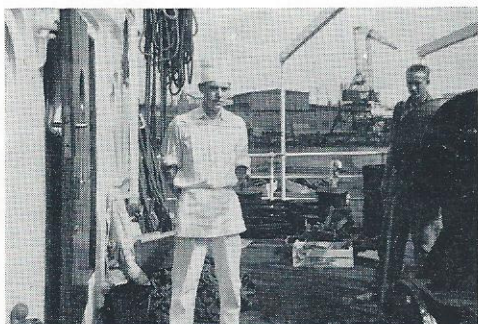
Stuert Olav Hansen hadde hatt noen travle dager for å ordne med skipets proviantering og ta seg av de gjester som kom ombord. På prøveturen skulle det kokes til i alt 130 mann, men kokkene Iversen og Flaten hadde fått en mann fra land til assistanse, og alt gikk som smurt.

Under middagen i skipets salong talte ass. direktør Per Sundby på vegne av rederiet og takket Norddeutsche Lloyd og Seebeck Werft for vel utført jobb. Direktør Andresen fra Norddeutsche Lloyd takket på sin side for det oppdraget de hadde fått, og uttrykte håpet om at Texaco også i fremtiden ville sende skip til reparasjon eller ombygging i Bremerhaven.

Så er da M/T «Texaco Brasil» hel båt igjen, og vi håper at de 9 millioner kroner det har kostet vil vise seg å være vel anvendte penger, og at skipet i mange år fremover vil gjøre en god innsats til glede for alle som stiller med skipet.



Ankerprøve. Verkstedsdirektør Andresen følger nøye med.



2. kokk Flaten klar til ny innsats ombord i sitt gamle skip.



Etter endt prøvetur, «Texaco Brasil» klar til nye tokter.

与与与与与与与与

Litt om fortøyningstrosser

Når et større skip kommer til eller forlater en havn, observerer man folk både ombord og i land som er ivrig opptatt med å håndtere store fortøyningstrosser. At dette utstyr representerer store verdier tenker imidlertid de færreste over, og vi tror derfor at enkelte tall og opplysninger i denne forbindelse kan være av interesse for leserne.

På tankbåter av den størrelse vi har, har man hittil vanligvis benyttet manillatrosser,

og utstyret består av ca. 8 trosser à 120 favner (220 m) lange med 9" (23 cm) omkrets.

Vi har nå 9 båter, og hvis vi tenker oss disse skipenes 72 trosser lagt etter hverandre, blir utstrekningen hele 15 840 meter, eller fra Stortorget i Oslo til utenfor Sandvika. Vekten av hver trosse er på ca. 840 kg, d.v.s. en totalvekt på noe over 60 000 kg. Med det samme vi er i gang med utregninger

og vet at hver kg beste manilla i dag koster ca. kr. 6,50, representerer følgelig fortøyningstrossene ombord i våre båter en innkjøpspris på ca. kr. 390 000, eller ca. kr. 43 300 pr. båt.

Ved siden av og delvis som erstatning for manilla bruker vi en del ormtau (wire + manilla), litt sisal tauverk og også trosser av kunstfiber, men nevnte tall skulle gi et noenlunde begrep om verdiene.

Som man vil se er det ikke småbeløp våre sjøfolk bokstavelig talt har mellom hendene, og det er selvsagt viktig at utstyr som representerer så store verdier blir behandlet på riktig måte. Før vi imidlertid kommer inn på forskjellige ting i denne forbindelse, kan det vel være av interesse å nevne at praktisk talt all manillahamp kommer fra Filippinene hvor jord og klima er spesielt egnet til å dyrke Manilla (Abaca)-planten. Dette er en art bananplante som blir 3,5—6 m høy, og manillafibrene ligger i runde lag i stammens lengderetning. Kvaliteten avhenger av på hvilket sted i stammens tykkelse fibrene taes. Manillafibrene blir opptil 2—3 meter lange og er den sterkeste naturfiber til tauverksbruk.

Sisal har også vært nevnt. Denne får vi fra Agave-plantens blad. Disse er stive, tynne og mannshøye og hugges av og knuses og skylles så fibrene kommer frem. Den mest kjente Sisal kommer fra Kenya og Tanganika. Sisal er ikke så sterk som Manilla og sveller dessuten mer når den blir våt. Impregnering av Sisal trosser motvirker til en viss grad denne svelling.

Under og etter siste krig har det som kjent foregått en rivende utvikling innen fremstillingen av kunstfibre av kjemikalier fra kull eller oljeindustrien, og følgende grupper brukes i dag til tauverk:

Polyamid (nylon-perlon). — Det har meget stor bruddstyrke, er slitesterkt og har stor elastisitet. Prisen for nylon er 4—5 ganger større pr. vekten enn for manilla, men så er vekten bare ca. 356 kg mot 840 kg for en manillatrosse. Sammenligner vi bruddstyrken, finner vi at 9" manilla og 6½" nylon begge har en bruddstyrke på ca. 40 000

kg. På grunn av sin store elastisitet har nylon vist seg mindre egnet til hele trosser, men korte lengder (tails) av 6—7" tau innspileiset til wire eller manilla gir fortøyningen den rette elastisitet.

Polyester (terylene og dacron) er litt tyngre enn nylon og har noe mindre bruddstyrke, men egner seg bedre som hele trosser da elastisiteten er mer lik manilla.

Av andre kunstfibre kan vi treffe på Polyethylene og Polypropylene som har egenvekt på under 1 og således flyter på vann. Disse egner seg meget godt til trosser, og så snart produksjonen av disse fibre kommer i gang for alvor her i Europa, er det meget sannsynlig at f. eks. Polypropylene inntil videre blir det mest hensiktsmessige trossemateriale, alt tatt i betraktning.

Om fabrikasjonen kan nevnes at fibrene blir spunnet til garn og at garnet legges i kordeller som så blir slått til tau. I dag brukes mest trosser med 3 kordeller (3-slått) som gir størst mulig bruddstyrke og anbefales hvor det er tale om jevn belastning i lengderetning, som f. eks. ved løft og fortøyning.

Tau med 4 kordeller — 4-slått — ble mest brukt før. Dette gir bedre anleggsflate og egner seg spesielt for steder med megen slitasje, f. eks. i blokker.

Bruddstyrken for en 3-slått superior manilla trosse på 9" er ca. 40 000 kg. 4-slått tau har ca. 10 % mindre bruddstyrke, og vekten er 3—5 % større.

I den senere tid har enkelte reperbaner også begynt å lage flettede trosser. Disse er bygget opp av 8 kordeller som ligger 2 og 2 ved siden av hverandre. Flettet tau er ikke så utsatt for kink som vanlig tau, men har den bakdel at det er vanskeligere å spleise. Hvorvidt flettet tauverk kommer til å fordrive vanlige slåtte trosser, er det for tidlig å si noe om, men konstruksjonsmåten omfattes med større og større interesse.

Om behandlingen av tauverk, det være seg av naturfiber eller kunstfiber, kan vi gi følgende råd:

Først og fremst er det meget viktig at

man åpner kveilen riktig. Kveilen legges ned på siden. De fleste kveiler åpnes ved at man haler indre ende rett opp, men andre kveiler (alt etter fabrikat) åpnes ved at man trer enden gjennom midthullet i kveilen og så haler opp. For større trosser vil det som oftest være et merke som viser hvor man skal dra.

Taes en trosse feil opp, resulterer dette i kinker og ofte total ødeleggelse av trossen.

Levetiden for et tau er meget avhengig av hvordan tauet blir behandlet. Foruten at det er meget viktig at tauet taes riktig opp av kveil, er følgende punkter av stor betydning:

Lagring: Tauverk må lagres tørt, det må aldri legges i fuktige eller varme rom. Etter bruk bør tauet tørkes og senere legges pent bort i rom med luftsirkulasjon. På denne måte unngår man at tauet råtner. Kveiler som oppbevares på dekk bør tildekkes. Syntetisk tauverk brytes til en viss grad ned av sollyset og må derfor ikke lagres lengre tid i solen.

Riktig håndtering: Enkelte bruk av tau har en tendens til å slå turns ut av linen, dette kan lett forårsake kinker. Hvor det er fare for kinkdannelse, bør man passe på å se etter tauet og slå turns inn igjen, eller for blokktauverk, snu det en gang iblant. Oppstår kinker, bør disse kuttet ut og tauet spleises igjen. For blokktauverk er det meget viktig at man bruker store nok blokker. Til stroppebruk unngås skarpe kanter.

Unngå unødvendig slitasje: Pass på at de ting tauet må gli over ikke er skarpe eller unødige ujevne. Er tauverk blitt fullt av sand og småstein, bør dette fjernes.

Kjemikalier: Naturfibertau angripes av kjemikalier. Disse bør unngås særlig da det ikke alltid er lett å se at tauet er angrepet. Batterisyrer — maling — rust osv. er alle uheldige for tauverk.

Ved bruk av syntetisk tauverk er det bare et fåtall sterke kjemikalier som er farlig for tauet, likeledes råtner ikke syntetiske tau. Likevel bør man ikke være mer uforsiktig med syntetiske tau enn med naturfibertau. God behandling skader aldri.

Jumboizing

Vi bringer annet sted i bladet en rapport fra rekonstrueringen av M/T «*Texaco Brasil*». I denne forbindelse har vi flere ganger støtt på begrepet «Jumboizing» — et typisk amerikansk ord — som visstnok stammer fra elefanten Jumbo — og som betyr å gjøre noe større. Ordet er altså brukt feil av oss i denne forbindelse, da «*Texaco Brasil*» som kjent ikke ble gjort større. Da vi imidlertid stadig ser dette ordet brukt, ber vi inspektør Thune fortelle oss litt om det.

Jumboizing er et nytt uttrykk for en gammel metode som har vært foretatt utallige ganger i moderne skipsbygging, mest på lasteskip av kysttypen, men en større norsk hvalkoker ble også gjort atskillig lengere ved Deutsche Werft for noen år siden.

Som det forstås, dreier det seg om å forlengte fartøyet for at det skal kunne føre mer last.

Allerede i 1930-31 ble Anglo-American Oil Company's tankere «*Cadillac*» og «*Saranac*» fornyet på dette vis. Som det huskes, var disse år en nedgangsperiode, og med de lave frakter som eksisterte, var det intet å betenke seg på når datidens priser for et nytt skip var ca. 10 millioner, mens fornyelsen av tankområdet kostet 3 millioner. Disse to tankskip var store den gang med 17 000 tons deadweight og en lengde på 530 fot. Lastetankene var så opprustet og tæret at skipene ikke kunne holdes i fart mye lenger, mens baug og akterskip fremdeles var brukbare for mange års tjeneste. Midtskipsseksjonene ble derfor bygget mens begge skip var i fart, og lå klare da «*Cadillac*» og «*Saranac*» ankom til verkstedet. Begge skip ble kappet ved forre og akre kofferdam, og den midtre del ble sendt på skraphaugen. De nye midtskip som var 300 fot lange, ble bygget på vanlig måte og deretter sjøsett. I dokken ble så alle tre deler satt sammen. Det høres enkelt ut, men man må huske på at på den tid var sveising meget lite anvendt, og det var atskillige pro-

blemer som måtte løses. Nok om det, arbeidet ble vel utført hos Palmer's Shipyard, Hebburn-on-Tyne, og ingen av skipene var ute av tjeneste mer enn 10 uker. Det er derfor lett forståelig at denne metode er kommet på mote igjen med den moderne betegelse: jumboizing. I denne forbindelse kan det være interessant å nevne en del andre saker som har en viss parallell.

I den første verdenskrig rente HMS «Zulu», en destroyer av den britiske Tribal-klassen, mot en molo i tett tåke, slik at hele forskipet ble smadret. Nå hendte det samtidig at søsterskipet «Nubian» fikk akterenden kappet av i en konvoi. Det ble så skipsbyggerens sak å sette den gode akterenden på «Zulu» sammen med den gode baug fra «Nubian». Kombinasjonen fikk selvfølgelig navnet «Zubian».

I krigstider hender mye rart, og lignende arbeider ble foretatt på flere amerikanske jagere i den siste verdenskrig. Amerikanerne beholdt navnet på baugen av disse sammensatte skip, det var den som var behørig døpt fra før. Det kunne nevnes mange lignende eksempler, for i krigstid spiller pengene liten rolle, og skip må skaffes for enhver pris. Mottoet var at man skulle lage en «Bridge

of Ships» over Atlanterhavet, dette var i den første verdenskrig.

På de store innsjøer hadde man de store «Lake Ships», de fleste var for lange til å slippe ut av de gamle sluser, men de trengtes andre steder, og de lange ble kappet og sendt nedover, for etterpå å bli satt sammen. Et skip som både var for langt og for bredt, ble kappet på midten, master, skorsten og dekkshus ble tatt av, og så ble skuta ballastet slik at den rullet over på siden, og således kom seg igjennom. Det hører til historien at da var krigen slutt, så den ble buksert samme vei tilbake. Rederen fikk bitene tilbake igjen, og han benyttet anledningen til å gjøre skuta enda lengere med 90 fot. Den seiler den dag i dag under navnet «A.E.R. Sneider».

På samme måte ble en stor amerikansk flytedokk tauet sideveis gjennom Panama-kanalen, for å anvendes i Stillehavet under siste krig.

Det er således intet nytt under solen. Vi har jo vår egen «Nueva Andalucía» med sin akterende anno 1940 og forskip fra 1947. Her kommer problemer og vanskeligheter like tett og fort som de grå hår på undertegnedes hode, men det får bli en historie for seg selv en annen gang.

████████████████

Texaco-båt lossar på Slagentangen

En av Texaco, New York's båter — «Texaco Utah» — avla i vår et besøk på Esso raffinieriet på Slagentangen. Vi kunne ikke la være å besøke en så celeber gjest. Denne båten er på 46 722 t. dw. — altså en bra rusk — og den drives av et dampturbinmaskineri som utvikler 19 000 HP. Normalfarten er ca. 16. knop. Skipet ble satt i fart i august 1959.

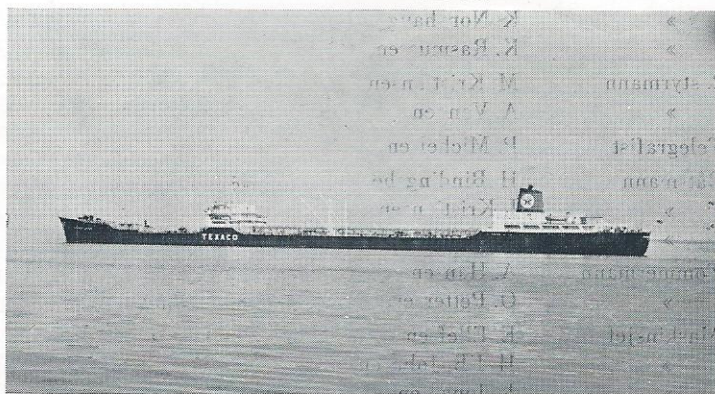


Foto A. Taxi.

LØST OG FAS

VED LOY

Hvor befinner de forskjellige seg!

Båt	Kaptein	Overstyrm.	1. styrmann	2. styrmann	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist
M/T «Nueva Andaluçia»	P. Sørensen	J. Kristiansen	R. Wiik	O. Kjahl	K. Gjøvik	H. Kaik	A. M. Løwehr
M/T «Texaco Bogota»	K. Hallén	H. Sukke	A. Berg	B. Gjelsten	Bj. Henriksen	J. Johannesen	J. N. Løvland
M/T «Texaco Brasil»	O. Granlund	R. Horseng	S. Myran	A. Kvitnes	J. G. Hedberg	K. Buran	K. Rogne
M/T «Texaco Britannia»	W. Taxt	A. Strand	J. Westad	L. Ludvigsen	O. Telnes	O. S. Hansen	O. Brusland
M/T «Texaco Europe»	P. Meier Olsen	H. Hagen	S. Einvik	S. Flø	E. Wetlesen	U. Strømme	T. Samdal
M/T «Texaco North America»	J. L. Schlambusch	M. Gjersøe	A. Kristiansen	K. Hegdal	B. Seines	F. Bjørnberg	R. Johnsen
M/T «Texaco Nueva Granada»	O. Andersen	L. Reistad	K. E. Kristiansen	J. Kuløy	L. Sandal	H. W. Mathiesen	P. Nakken
M/T «Texaco Oslo»	W. K. Paulsen	H. Helmeresen	A. Kristiansen	I. Haltland	B. Chr. Utvik	G. Tangen	H. Sørø
M/T «Texaco South America»	L. Lyng	P. Brandal	K. Duesund	K. Helland	O. Kristiansen	S. Holdhus	T. Overrei

På ferie eller på skoler:

Kaptein	J. C. Christensen	1. maskinist	J. Johannessen
»	R. Pettersen	»	A. Molden
»	O. Solhøy	»	B. Skåland
Overstyrmann	R. G. Jensen	»	T. Strandelid
»	R. Johansen	»	T. Tollefsen
»	Y. Konnestad	2. maskinist	K. Buran
»	F. Olsen	»	R. Jacobsen
»	T. Stensrud	»	A. Kilaas
1. styrmann	I. Bakke	»	Å. Nordby
»	T. Fagerli	»	T. Weden
»	H. Havmo	3. maskinist	A. Helland
»	K. Nordhaug	»	K. Johansen
»	K. Rasmussen	»	S. Meek
2. styrmann	M. Kristiansen	»	B. Emanuelsen
»	A. Vangen	Maskinassistent	J. Langerud
Telegrafist	P. Michelsen	»	S. Wie
Båtsmann	H. Bindingsbø	Elektriker	A. Reinertsen
»	I. Kristiansen	Pumpemann	N. Gausdal
»	A. Skårn	»	H. Juhl
Tømmermann	A. Hansen	»	R. Grande
»	O. Pettersen	»	O. Svanes
Maskinsjef	E. Ellefsen	Stuert	E. Almkvist
»	H. I.B. Johnsen	»	B. Kittelsen
»	F. Jonassen	1. kokk	I. Bjørvik
»	A. Lorentzen	»	A. Håskjold
		»	B. Kjærstad
		»	S. Vanebo
		»	R. Storheil

T FRA SKIPENE

D GRANLUND

3. maskinist	Maskinass.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmerm.	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
H. Ansnes		T. Fornes	O. Taknes	J. Edø	T. Ekseth	T. Sørning	K. Grøttan	S. Aleksandersen
T. Sæter	O. Tørvik	S. Isaksen	F. Wangberg	O. Omholt	L. Eliassen	L. Sandvik	P. Fredriksen	H. Elven
A. Wiik		A. B. Gjørven	K. Didriksen	A. Kvitnes	L. Nilsen	G. Tandberg	O. Hansen	K. Iversen
F. Stolpestad	R. Olsen	K. Kristoffersen	R. Sundberg	A. Francis	A. Alexander	E. Amdahl	E. Skjørestad	R. Cabardo
		M. Karlsen	L. Rosø	J. Kristiansen			J. Waage	K. Darell
O. W. Wick	F. Holm	P. Carr	R. Corneliusen	J. Johannesen	E. Larsen	K. Dørmænen	K. Vikse	O. Fossum
T. Pedersen	A. Ulmann	H. Eriksen	J. Kjærvågsund	B. Henriksen	H. Grøtting		A. Midtflå	W. Johansen
		S. Nærbø	P. Husby	S. Sandberg	P. Antonzen	A. Asp	J. Johansen	O. Sørensen
J. Hansen		K. Helberg	K. Øverdal	W. Thun	E. Jørstad		Å. Løvik	A. Riise

M/T «*Nueva Andaluca*» forlot vi siste gang på Curacao i slutten av februar, da det ble tatt inn en last bestemt for Cutuco og Puerto Masachapa. K. Gjøvik var da blitt maskinsjef, og O. Kaik og R. Jacobsen henholdsvis 1. og 2. maskinist. Dette ble bare en kortere tur, og i midten av neste måned var skipet lasteklar i Vest Indien. På denne tid sto kaptein L. Lyng for tur til avløsning, og da skipet var bestemt til å laste på Curacao, reiste kaptein P. M. Sørensen dit. Imidlertid kom det ny lasteordre til skipet, og kaptein Sørensen måtte fly til Puerto la Cruz hvor skipet lastet den 19.—21. mars. Kaptein Lyng tok så fly beneste vei hjem for en kortere ferie, og når dette leses, fører han «*Texaco South America*».

Fra Venezuela la kaptein Sørensen kursen mot Vest-Afrikas kyst til Takoradi og Lagos hvor han er så godt kjent fra de mange anløp med M/T «*Skandinavia*».

Skipet seiler videre, og stadig er det Curacao som lokker. Den 26. april sliter skipet pånytt kaipelene der borte, og igjen er det Puerto Masachapa og Cutuco som skal dele lasten. Tiden går, og den 18. mai laster skipet igjen på Trinidad etter først å ha vært bestemt for Curacao. Dette fikk 2. maskinist

A. Løwehr føle da han ventet på skipet på Trinidad etter avmønstring fra M/T «*Texaco Britannia*». Han reiste over til Curacao for å være klar til å løse av R. Jacobsen som skulle hjem på ferie og senere maskinist-skoler. Imidlertid kom det omdirigering, men maskinist Løwehr kom likevel tidsnok tilbake til å ta imot skipet i Pointe-a-Pierre. Han har vært ombord der tidligere, så han kjenner nok «kvernas» nykker. Samtidig med 2. maskinist Jacobsen mønstret pumpemann R. Grande av etter 3 års sammenhengende tjeneste ombord. Vi ønsker begge god ferie. For herr Grandes del blir den vel kanskje noe anstrengende, da det er husbygging som skal være hans «hobby» i ferien. Pumpemannsjobben ombord ble overtatt av matros T. Ekseth inntil han skal hjem for skole litt senere på sommeren.

Fra Trinidad ble det å føre lasten opp til Philadelphia og Bayonne, sjeldne havner for M/T «*Nueva Andaluca*». Nye oppgaver venter stadig på skipet selv om det nå drar på årene. De første dagene av juni ble Curacao igjen hedret med besøk av kaptein Sørensen og hans menn, og som så mange ganger tidligere ble det å seile med lasten gjennom Panamakanalen til Puerto Masachapa og

Cutuco. Sommeren står for døren, og en del av besetningen har sin kontraktstid ute og vil i løpet av juni måned antagelig få avløsning for ferie før travel skolegang tar til i slutten av august.

M/T «*Texaco Bogota*» fikk flere turer fra Trinidad til U.K. i vår. Andre lasten ble losset i London (Holehaven), og tredje turen førte til Avonmouth. Noen av skipets underordnede besetning gikk fra og nye kom igjen. De siste dagene av april lastet skipet igjen på Trinidad, denne gang for Philadelphia og Bayonne. Under land får guttene hel fridag, men de må være kjappe om de skal rekke å se noe. Den 8. mai benyttet en del av besetningen anledningen til å ta en tur opp i Empire State Building. Den er jo på over 100 etasjer, og heisene går så fort at en får dotter i ørene. Fra utsiktsbalkongene der ser man 40 mil rundt seg, men denne dagen var det nok for meget tåke til at våre «gutter» fikk så stort rundskue som ønskelig var. Bedre lykke neste gang!

Den 16. mai seilte M/T «*Texaco Bogota*» fra Cutuco for Puerto Cortes, Puerto Barrios og Limon i Central-Amerika. Dette er jo en kortere tur, og i slutten av måneden avia skipet et besøk i Amuay Bay (Venezuela) for partlast. Resten ble lastet et par dager senere, og så ble det å seile østover mot Accra og Lagos. En og annen ombord hadde nok håpet på en Englandstur for å få anledning til å mønstre av og ta ferie. Slike planer må nok utstå noe for de fleste, men 1. maskinist J. Johannessen har tålmodig ventet på ferie og kommer derfor hjem fra Vest-Afrika for 2—3 måneders ferie sammen med familien på Sørlandet. Etter endt ferie er det meningen at han skal tilbake til skipet. I mellomtiden rykker de andre maskinistene opp.

Om det neste gang blir å føre lasten til mere hjemlige farvann er det vel ingen som i dag kjenner til, men helt utenkelig er det nok ikke.

M/T «*Texaco Brasil*» har ført en lite innbringende tilværelse for rederiet de siste må-

neder. Det skal ikke her gåes i detaljer i denne forbindelse. Vi skal bare konstatere det faktum at skipets enkelte faktorer igjen er samlet til et stolt og staut skip. Den siste «finish» ble gitt 6. juni, og skipet gjennomførte en vellykket prøvetur.

Overstyrmann Y. Konnestad har vært ombord eller rettere sagt, like i nærheten hele tiden. Han er nå hjemme for å nyte ferien med familien nede ved Grimstad.

Fører av skipet på dets annen jomfrutur er O. Granlund, idet kaptein J. C. Christensen ønsket å fortsette ferien en tid til. Ny overstyrmann er R. Horseng som sist var 1. styrmann ombord i M/T «*Texaco Oslo*».



Overstyrmann Horseng og frue.

Han rakk så vidt å føle vårbrusen i Trondheim og ute på Vikna. 1. styrmann er S. Myran som tidligere har vært ombord i M/T «*Britannia*». 2. styrmann er, når dette skrives, enda ikke forhyret, men da vi har to stykker som for tiden strever med eksamen i Ålesund, regner vi med at en av disse vil reise etter skipet og komme ombord enten i Vest India eller Vest Afrika. I mellomtiden vikarierer tømmermann A. Kvitnes med sitt kystskippersertifikat. Som telegrafist/sekretær fornyer vi igjen vårt bekjentskap med herr A. Gjørven som ønsket å ta et vikariat, da hans lengten tilbake til sjølivet og formodentlig i særdeleshet Texaco ble for stor. Han er kjent ombord fra før. Likeså kunne båtsmann K. Didriksen pakke ut kuffert og sjøsekk i kjent lugar ombord. Tømmermann

A. Kvitnes er ny hos oss, og vi håper han også vil trives godt i mange år.

Maskinsjef A. Lorentzen kom også tilbake til skipet etter travel ferie med stell rundt nytt hus. Han ville imidlertid hjem en tur til, og maskinsjef J. G. Hedberg, som nettopp hadde lagt malerkosten fra seg slik at hans hus på Vollene i Arendal skinner som en «nyslått toshilling», overtok maskinkrefte ombord. Vår gamle kjenning Kjell Buran tok en liten pause i praksisen ved Fredriksstad Mek. Verksted for å fungere som 1. maskinist inntil vi skaffer en ny mann. 2. maskinist K. Rogne er forlengst tilbake i sin tidligere stilling, mens 3. maskinist Arne Wiik er ny hos oss. Som elektriker finner vi G. Tandberg som tidligere har seilt hos oss i mange år, også som motormann med M/T «*Texaco Brasil*». Han synes det ville være fint med en tur ut igjen, og dette passet oss bra da elektrikerne ikke «vokser på trær» for tiden. Pumpemann L. Nilsen er også kjent ombord fra før og gledet seg til de nye rørledningene, slik at han skulle få boltre seg med prima pumping.

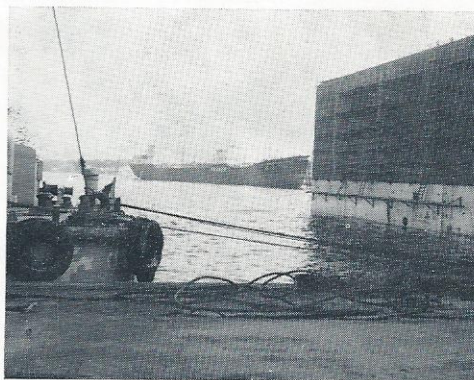
Stuert O. Hansen fikk ansvaret for å påse at rikelig proviant og utstyr kom ombord. Skipet var jo blitt helt rensket for denslags under det langvarige verkstedoppholdet. Han får god assistanse, håper vi, av 1. kokk K. J. Iversen som ikke har seilt hos oss tidligere. Det har imidlertid 2. kokk A. Flaten, både med M/T «*Nueva Andalucia*» og M/T «*Texaco Brasil*».

M/T «*Texaco Europe*» seilte fra Port Harcourt den 3. mars tilbake til Puerto la Cruz hvor det igjen ble lastet for Accra og Lagos. Under anløpet av Lagos 4. april mønstret overstyrmann R. Johansen, motormann A. Storø og 2. kokk J. Bakkmyr av og kom hjem med fly noen dager senere. Forhåpentlig får vi om ikke lenge se disse i vår tjeneste igjen. Skipet seilte med én styrmann for kort til Curacao hvor overstyrmann H. Hagen ventet og tiltrådte den 18. april. Styrmann H. Hagen var tidligere med M/T «*Texaco North America*» og var nå ferdig med ferien.

Fra Curacao førte skipet partlast til to

havner på Haiti hvor våre rederifarver meget sjelden vises. Disse nye losseplasser var Miragoane og Gonaives. Derfra ble resten av lasten ført til mottagere i Puerto Barrios, Guatemala og Limon, Costa Rica i Central-Amerika.

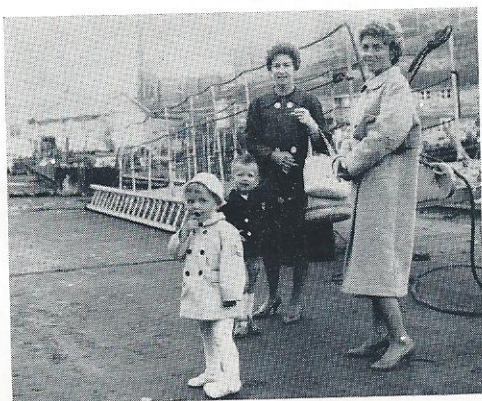
17. mai var også M/T «*Texaco Europe*» tilbake på lasteplass i Pointe-a-Pierre, og ekstra glede over dagen var det nok da det denne gang ble lastet for Europa, nærmere bestemt for Donges nær Nantes i Syd-Frankrike. 1. kokk Husebø fra «*Texaco Britannia*» arbeider seg hjemover, mens de andre tre avmønstrede sjømenn fra samme skip fikk anledning til direkte reiseforbindelse hjemover. På reisen over Atlanteren kan vi nok tenke oss at spenningen var stor, for etter utlossingen i Frankrike lød videre ordre på periodisk dokking. Som vanlig under slike forhold summer det av utallige «byssetelegrammer» om hvor dokkingen skal foregå. Skipet er jo bygget i Sandefjord og har dokket der tidligere, så mange har nok gått med et lønnlig håp om å komme dit. Den 25. mai kom også rederiets bekræftelse på at det ble verkstedopphold i «fødebyen» Sandefjord, og nå er det bare for maskinis-



Vi knipser «*Texaco Europe*» idet hun glir inn til Framnæs mek. Verksted i Sandefjord,

tene å åpne for «full fart» og for dekksoffiserene å stikke ut retteste kurs, for det går vel neppe fort nok hjemover.

Av melding mottatt fra kaptein Solhøi forstår vi at det blir mange som nå vil



og på kaia står det forventningsfulle koner og barn.



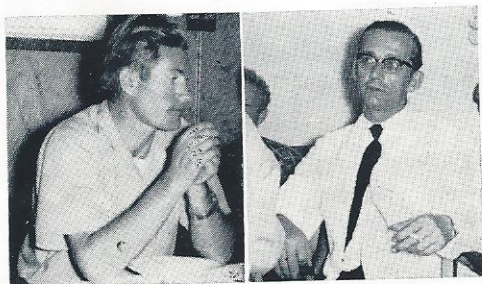
Kaptein Solhøy skal på ferie og skynder seg forteste mulige vei på land?



Overstyrmann H. Hagen ser ikke ut til å mislike besøk av sine.



De som ikke fikk besøk, blir ønsket velkommen hjem med en øl og en ørliten dram. Det ser ut til at 1. styrmann Havmo ikke misliker dette.



2. styrmann Einvik og stuert Waage tar ingen ferie denne gang. Einvik er nå 1. styrmann.

ha seg en god ferie på denne årstiden, og det er det ingenting å si på når man har kontraktstiden ute og så å si kommer til stuedøren med skipet. Velkommen hjem til hyggelig ferie!

M/T «Texaco Britannia» var utlosset i Conakry 24. mars og førte neste last fra Trinidad til Balboa i Panamakanalen. Deretter ble det tid til en kortere tur mellom La Salina, Venezuela og Trinidad hvor det

igjen først ble losset og dernest lastet for Providence og New York. Vi er nå kommet til slutten av april, og flere av besetningen har kontraktstiden sin ute. Da båt-leilighet hjemover fra New York var god, ble anledningen benyttet til å mønstre av for ferie i hjemlandet. Tilbake i vest-indiske farvann en snau uke senere finner vi skipet travelt beskjeftiget med å føre laster fra de forskjellige lasteplasser i Venezuela til raffineriet i Pointe-a-Pierre på Trinidad.

Den 8. mai sa (som vi tidligere ha sett) maskinist A. Løwehr takk for seg etter ordre fra oss for å løse av ombord i M/T «*Nueva Andaluca*», hvor han er godt kjent fra før. Ombord i M/T «*Texaco Britannia*» ble motormann R. Olsen forfremmet. 1. kokk A. Husebø ble også avmønstret her, og 2. kokk R. Carbado tok hans plass.

På selveste 17. mai mønstret så 1. maskinist B. Skåland, båtsmann I. Kristiansen og matros A. Olsen av på Trinidad etter lang tid ombord. Det er bare å håpe at de, når dette skrives, har fått båt-leilighet fra Trinidad og snart kan nyte en velfortjent ferie i familiens skjød her hjemme. Som ny 1. maskinist kom O. S. Hansen fra Gresvik ved Fredrikstad. Han har ikke tidligere tjenestegjort ombord i noen av våre skip. Matros R. Sundberg ble forfremmet til ny båtsmann.

De siste dagene av mai ble den noe ensformige «shuttlefarten» nede i Vest Indien brutt med en hyggelig «sailing order» om igjen å frakte en last opp til U.S. østkyst, nærmere bestemt til Groton i Connecticut. Hit venter vi skipet den 5. juni, og da vil maskinsjef O. Telnes stå klar til å løse av maskinsjef H. I. Johnsen som nå har over to år ombord. Vi håper han får en fin ferie hjemme på Tysnes. Ellers blir det en del skifting av den underordnede besetning, og nye folk skal skaffes fra U.S.A. eller på Trinidad, da det for tiden er liten tilgang på ledige sjømenn her.

M/T «*Texaco North America*» forlot New York igjen i ballast den 24. februar for å seile til Puerto la Cruz og laste for Trinidad. Etterpå ble det lasting på Trinidad, for

Philadelphia. I slutten av mars laster skipet igjen ved vanlig lasteplass i Puerto la Cruz, men styrer denne gang direkte kurs for Philadelphia. En slik reise ga nok mersmak, og i mai fikk skipet en liknende tur bare med lossing i New York istedet. Ved anløpet av New York den 12. mai mønstret 1. styrmann K. Nordhaug av etter 2½ år ombord, og det blir ferie i Vesterålen før skipsfører-skolens leksepugg tar til i slutten av august. Som hans avløser kom A. Kristensen som tidligere har tjenestegjort på flere av våre båter. Telegrafist P. Michelsen hadde motatt brev fra militærmyndighetene og ønsket å få den saken ordnet snarest mulig. I hans sted mønstret vi P. Carr fra Irland, som tidligere har seilt med samme skip og også med M/T «*Nueva Andaluca*». Han hørtes glad ut for at vi hadde stilling til ham da han meldte seg til tjeneste igjen.

De øvrige forandringene blant M/T «*Texaco North America*»s underordnede besetning ble ordnet ved nye folk fra «reserven» på Trinidad.

Fra New York la kaptein Schlanbusch den 10. mai kursen for Sidon, og det ble en 17—18 dagers reise, rene langfarten når en skal samme vei tilbake med lasten. I Sidon ble maskinsjef F. Jonassen løst fra sine plikter for å få en rask flytur hjem for ferie som sikkert vil smake godt etter over 2 års sammenhengende tjeneste ombord. I hans ferie vikarierer maskinsjef B. Seines som nå gjerne ville en liten tur ut igjen. Han var som vanlig i godt humør og gledet seg til å komme tilbake til M/T «*Texaco North America*», som han tidligere seilte med i et par år.

M/T «*Texaco Nueva Granada*» forlot vi sist i Groton, Connecticut, i slutten av januar. På grunn av det styggværet skipet hadde på reisen dit, måtte det etter endt utlossing seile til verksted i Hoboken, New York, for reparasjon av mindre skader. Jobben ble hurtig unnagjort, og så ble det å frakte to laster til Providence, en fra Trinidad og en fra Puerto la Cruz. Deretter

ble det flere turer mellom havner i Vest India og U.S. Nord for Kapp Hatteras.

Den 31. mars var skipet utlosset i Philadelphia, og nå skulle neste last hentes helt borte i Wadi Feiran i Rødehavet, og motageren var raffineriet i Pointe-a-Pierre. Denne «langreisen» som tok bortimot 40 døgn har vi ikke hørt noe spesielt om, men vi går ut fra at alle ombord var glade da skipet den 8. mai fortøyet ved kjent kai i Pointe-a-Pierre og enda gladere da oppholdet strakte seg over to hele dager.

I midten av mai ble det tatt inn last i Punta Palmas, Venezuela, og denne gang skulle den fraktes helt opp til Montreal. Tåken oppe ved Father Point er lei på denne tiden og lå nå tykk og «fin» og ventet på M/T «Texaco Nueva Granada». Kaptein Andersen og hans menn førte imidlertid skipet sikkert inn til vanlig losseplass ved kai 99 i Montreal.

Ved anløpene av Philadelphia hadde det vært en del skifting blant skipets underordnede besetning, da en del hadde sin kontraktstid ute og nå ønsket å få avløsning for ferie. Ved anløp av Montreal ble l. kokk I. Bjørkvik avløst av W. R. Johansen som har seilt flere år hos oss tidligere. Kokk Bjørkvik hadde over 3 års tjeneste ombord og kom hjem med fly.

Under anløpet Montreal ble elektriker P. Eidem og smører B. Eriksen innlagt på hospital, og vi håper disse blir friske igjen snart og får nyte sommerens feriegleder her hjemme.

Den 8. juni ventes M/T «Texaco Nueva Granada» å losse i Providence, og der vil overstyrmann L. Reistad løse av Rolf G. Jensen som trofast har stått ombord i vel 2½ år. Det gjenstår bare å ønske også ham en riktig god ferie sammen med familien på Staubo.

M/T «Texaco Oslo» fant tid til å besøke «fødebyen» Glasgow fra 3. til 13. mars, og denne tiden ble benyttet til kontroll og sjekking ved verkstedet som hadde bygget skipet.

Under verkstedoppholdet ble det til at 2. styrmann A. Vangen bestemte seg for



Inspektør Thune og overstyrmann Helmersen



Olav Småland og Frode Farsell sjauer maling til skuta i Glasgow.

å mønstre av for ferie. Han hadde nå 18 måneder ute over ett, og «byssetelegram» fortalte at det var en pikelill i Trøndelag som trofast ventet på sin farende venn. I hans sted kom S. Sandberg fra Sandefjord. Sen som ikke tidligere har seilt hos oss. Tømmermann O. Cottås mønstret også av, og i hans sted kom S. Sandberg far Sandefjord. Han er også ny hos oss. Han mønstret på tankbåt for å legge seg opp «skolepenger», idet vi forstår han tar peiling på å komme høyere opp enn å ferdes på bakken ombord. Ellers var det som vanlig en del av- og påmønstringer blant den yngre garde, likeså forfremmelser.

Fra Glasgow ble det som vanlig å legge kursen for Trinidad, selv om det ved avgang fra Glasgow ikke var kjent hvor neste last skulle føres. Imidlertid kom denne ordre senere telegrafisk som den så svært ofte gjør. Det viste seg at det ble en hyggelig tur til Philadelphia, og da benyttet 3—4 av skipets førestereisgutter anledningen til å ta seg en tur til New York for å «gjøre» verdensbyen. De hadde visse vanskeligheter med å finne tilbake til skipet igjen, men de holdt hodet klart, og alt gikk godt.

Etter 6 døgn i sjøen var det igjen Trinidads palmer som dukket opp i synsranden, og deretter ble det tur over Atlanteren igjen til London og Granton.

Før anløpet av England sendte vi tilbud til styrmann R. Horseng om overstyrmannsstillingen ombord i M/T «*Texaco Brasil*», og han aksepterte. Som vi tidligere har hørt, fikk han en liten ferie, men når dette leses, har han ombord i M/T «*Texaco Brasil*» allerede tatt inn en last på Trinidad for Accra og Lagos. I hans sted ombord i M/T «*Texaco Oslo*» rykket A. Kristiansen opp, og I. Haltland, som er ny i rederiet, ble 2. styrmann ombord.

1. maskinist T. Tollefsen og maskinassistent B. Emanuelsen mønstret begge av og er fortsatt på ferie, men om ikke altfor lenge trer de nok inn i rekkene igjen.

Som ny 1. maskinist kom herr G. Tangen. Han har jo tidligere seilt flere år med M/T «*Texaco Brasil*» og er nå klar til å få ma-

skinsjefhyre. Han vil således ikke gro fast i denne stillingen ombord i M/T «*Texaco Oslo*», men vil om ikke lenge avløse en av våre maskinsjefer. Ny maskinassistent klarte vi ikke å skaffe her i løpet av en formiddag. Det var ingen ledig i England heller, men motormann S. Dahl ble omgående hentet fra Tønsberg og kjørt direkte til Fornebu. Her ventet vi med billett, penger etc., og så fraktet flyet ham til Renfrew flyplass i Scotland via London i løpet av 4—5 timer. På flyplassen sto bil ferdig til å kjøre ham til Granton hvor en havnebuss førte ham til skipet. Kaptein W. K. Paulsen kunne gi ordre om full fart i maskinen ca. 8 timer etter Dahls avreise fra Oslo, og enda hadde det vært ca. 2 timers opphold for flybytte i London.

Neste last ble tatt inn i Puerto la Cruz og på Curacao 10.—13. mai, og til en avveksling ble det Vest-Afrikas tur, nærmere bestemt til Accra og Lagos. I første uke av juni anløp skipet Trinidad igjen, og så er det «John Bull» som har bestilt en last petroleumsprodukter. Lossehavn ser ut til å bli Avonmouth.

M/T «*Texaco South America*» var utlosset i Philadelphia den 14. april og seilte i ballast til verkstedet i Amsterdam mens tanksjauen ble gjort underveis. Blandingen av olje og vann etter spylingen av tanker og rørledninger, det som de ombord kaller for «sloppen», var det ikke noe problem å bli kvitt denne gangen. Turen over tok 10 dager, og så kom en travel tid i Amsterdam. Foruten vanlig periodisk reparasjon og ettersyn av skip og maskineri, ble det også montert hetekveiler i tankene slik at lasten kan varmes opp.

De fleste av besetningen hadde sin kontraktstid ute, det er derfor mange nye ansikter å se derombord. Kaptein R. Pettersen hadde en del arbeider igjen å utføre på sitt hus, og vi ønsker ham en riktig god ferie. Kaptein L. Lyng derimot måtte si farvel til en blid sørlandsvår og overta kommandoen ombord. Overstyrmann Stensrud hadde lang tjeneste denne gang, først med M/T «*Nueva Andalucia*» i ca. 9 måneder og dernest i ca. 21 måneder med M/T «*Skandinavia*». Ca. 8 av disse måneder lå skipet riktignok i opplag

i Sandefjord slik at det da kan sies at han var i hjemmefart, men han holdt ut i tjenesten. Senere skiftet han direkte over til M/T «Texaco South America» hvor han tjenestegjorde i 23 måneder. Vi takker for vel utført og trofast tjeneste og håper motorsnekka tøffer villig rundt holmer og skjær nedover langs Vestfolds kyst. Ny overstyrmann ble P. Brandal som var kjent ombord fra før og nå hadde vært på ferie på Sunnmøre. I. styrmann T. Fagerli hadde ferie med midnattsol sammen med familien i Tromsø. Allerede til høsten tenker han seg ut igjen, for til neste høst er det videre utdannelse som står på programmet. Hans avløser ombord i M/T «Texaco South America» ble K. Duesund fra Måsfjorden. Han er ny hos oss, men vi håper han vil like seg i rederiet.

Maskinsjef E. Ellefsen hadde også lyst på ferie nå etter vel utført tjeneste, og for tiden koser han seg på Tjøme sammen med familien. Som ny maskinsjef kom O. Kristiansen, som også var kjent ombord fra tidligere og syntes det var hyggelig å komme tilbake på gamle tomter.

1. maskinist A. Molden hadde også lang tid ombord og ønsket en pust i bakken før han tar fatt på sin videre utdannelse i august. Vi ønsker lykke til! S. Holdhus rykket opp til 1. maskinist, og som ny 2. maskinist kom T. Overrein som begynte hos oss som førstereisgutt med M/T «North America» i 1954.

3. maskinist K. Johansens mønstringstid var også ute, og han ferierer nå i Tønsberg. J. Hansen tok hans plass ombord.

Ellers var det stort «mannefall» også blant underoffiserer og den øvrige besetning. Båtsmann A. Skårn reiste hjem til Namsos, og i hans sted kom K. Øverdal som har vært hos oss to ganger tidligere. Tømmermann O. Pettersen skal etter vel 2½ år ombord puste litt ut før han til høsten tar fatt på styrmannsskolen. Lykke til!

1. kokk B. Kjærstads tid var også ute. Namdalen venter på sin feriegjest. Til høsten blir det enten skole eller ny Texaco-innsats.

Elektriker T. Christiansen holder også på med hus. I hans sted lyktes det oss dessverre ikke å mønstre ny mann. Nå like foran eksamen er det svært liten tilgang på elektrikere, men da vi har våre «garn» ute mange steder, regner vi med å kunne sende ny elektriker snart.

Motormann H. Prestesæther som kan se tilbake på lang tid hos oss, hadde denne gang over 2½ år ombord, og vi ønsker ham en hyggelig ferie sammen med familien.

Vi ønsker for øvrig alle en riktig god ferie og håper på snarlig gjensyn. Skipene seiler og besetninger må til.

Fra Amsterdam seilte skipet først med ordre for lasting i Wadi Feiran, men senere ble det omdirigert til å laste i Sidon, og lossehavn ser ut til å bli Montreal.

□□□□□□□□□□

Adopsjonssaken

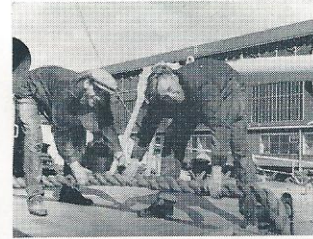
Det ser ut for oss som om forbindelsen mellom adopsjonsskolene og skipene har dabbet av en del. «Texaco North America» får imidlertid en sending med koselig stoff fra Stokmarknes folkeskole, og vi har fått to sendinger med post fra Haslum skole til «Texaco Europe». Posten ble sendt med båten ut fra Sandefjord i juni måned. Nå håper vi at det nye mannskapet der ombord vil ta for seg det hyggelige stoffet fra Haslum skole og svare elevene igjen.

Ting som dere ombord kanskje synes er av liten betydning og er rutine for dere, kan sikkert interessere oss «landkrabber». Når dere kommer til havn, er det sikkert noe der som gjør inntrykk på dere, og som dere kan skrive litt om, f. eks. hvordan folkene der på stedet ser ut, klesdraktene, hva slags mat de spiser osv.

Skriv derfor til adopsjonsskolene, og husk at alt har interesse, og bare en liten hilsen fra dere ombord blir satt pris på.

M/T «Texaco
South America»
i Amsterdam

Tekst og bilder
av salongutt S. Grindvik.



Øverst fra venstre: 2 stykker maskinsjefer på ett brett. H. Kristiansen til venstre som nå er ombord, og E. Ellefsen til høyre som reiste hjem på ferie. — 1.kokk Riise tar en pust i arbeidet.

Smørerne K. Rekstad og J. Burø slapper av etter kaffen. — Stuert Løvik står og prater med den nyankomne messegutten Westby. — Tømmermann W. Thun kontrollerer winchen om den virker som den skal, og det gjør den sikkert når det er en så grei kar som behandler den.

3. styrmann Helland og skipshunden Kari er på land og ser seg om. — Dekksgutt William Chattergoon og matrosene H. Ervik og O. Wesøy i full sving med arbeidet. — Her må man ta i, sier matrosene F. Enger og H. Lillesand.

Motormann T. Overrein og maskingutt Norris Joseph kommer fra maskinen for å få seg litt mat. — «Mat må til,» sier 2.kokk T. Myrhaug og byssegutten B. Ingebretsen. — 2. styrmann K. Duesund ser etter om alt går som det skal.



7

8

1



2



3



4

M / T «Texaco Oslo»

1. Kaptein Willy K. Paulsen residerer på sitt kontor, og som vi ser, er han i ferd med å klø seg i hodet. Hvilket problem han løser på denne måte, vet vi ikke riktig, men vi formoder det ble løst.
2. Maskinsjef Bård Utvik befinner seg på sin post nede i maskinen. Han har, i likhet med kaptein Paulsen, stått ombord siden «Texaco Oslo» ble levert — men nå nærmer tiden seg for ferie.
3. 1. maskinist Tollefsen (til venstre) og 2. mask. Kilaas poserer villig for vår fotograf. Ingen av dem er for tiden ombord. Tollefsen ferierer ute i Son, og Kilaas er nylig kommet hjem til Trondhjem for å slappe av litt før siste skolegang i hans maskinistkarriere begynner i august.
4. 3. styrmann Vangen befinner seg for tiden på ferie.
5. Det gjør imidlertid ikke stuert Jens Johansen. Her ser vi ham ivrig opptatt med proviantregnskapet, og med sitt gode humør, forundrer det oss ikke om han summerer i takt med Vidar Sandbek — Kroner 1 — kroner 2 osv.
6. Men utakk er verdens lønn. Mens mannen arbeider, går kona tur på stormbrua med kokken. Eller kanskje fru Johansen gir kokk Haugen instruksjoner fra sin mann?
7. Telegrafist Nærbø ser noe betenkt ut. Han er ungkar så han skulle ikke ha hjemlengsel. Eller er det kanskje nettopp det at han ikke er gift som gjør at han har for «mange» å tenke på.
8. Elektriker Asp fotografert i hobbyrommet ombord mens han arbeider på en av sine skutemodeller. Han har for øvrig selv innredet rommet, og vi gir ham vårt kompliment for en praktisk løsning og god orden.

5

6

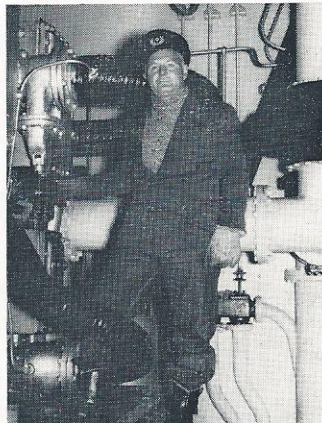




9



10



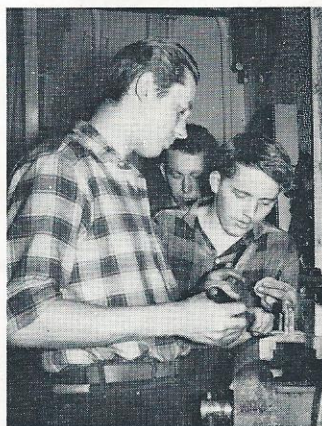
11

i Glasgow

9. Bjørn Stormon, båtsmann Peder Husby, Nils Rognvik og H. Sundberg knipset vi mens de under båsens ledelse stuet maling.
10. I maskinrommet fant vi også fire glade lakser som hørte hjemme der, nemlig (fra venstre) Karl Bolme — Bjørn Sørum — M. Hansen og H. Leirvik.
11. Pumpemann Peder Antonsen i sitt rette element sammen med sine pumper. Peder Antonsen kan se tilbake på mange års virksomhet for Texaco, og han syntes det var gilt ombord på «Texaco Oslo» med ny og god redskap.
12. To brødre Småland, jungmann Olav til venstre og matros Fridtjof til høyre. Fridtjof, lillegutt hva gjelder alder, men er likevel storebror i stilling ombord.
13. Ved dreiebenken fant vi disse tre ivrig opptatt i sitt arbeid: sett forfra T. Engdahl, B. Mossing og R. Nordgaard.
14. Byssepersonalet: fra venstre 2. kokk Eugen Haugen, 1. kokk Sørensen og byssegutt F. Bjørnsen. Kokk Sørensen ser farlig ut med den store kniven, men han har ikke gjort annen ugagn med den her enn å maltraktere kjøtt til wienersnitzel — som smakte veldig fint.
15. Messeguttene Granlund, Boje og Melhus er bare lutter smil og glede.
16. I dag går det visstnok ikke an å kikke på maten — det ser i hvert fall slik ut på Ivar Mikkelsen og A. Johannessen.



12



13

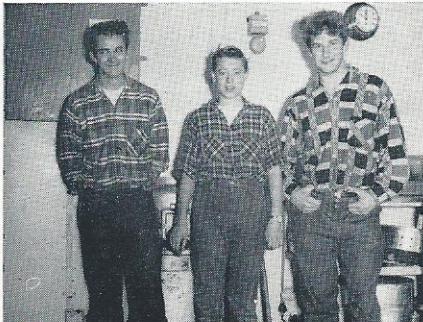


14

16



15



M/T «Texaco Europa» ble klar vinner av Texaco-konkurransen i sprang uten tilløp

Vi kan nå bringe sluttresultatet av konkurransen vi innbød til i bladets julenummer. Resultatlistene ble mottatt fra 4 båter, og ved utregning av poengene etter Norges Friidrettsforbunds tabell, viste det seg at «Texaco Europe» seiret overlegent i lagkonkurransen. I alt var det 38 mann ombord der som var med, og besetningen fra denne båt besatte også de syv første plassene i den individuelle konkurransen. Denne ble vunnet klart av maskinsjef Erling Wetlesen med så gode resultater som 1,44 m i høyde og 2,85 m i lengde.

Da «Texaco Europe» kom til Sandefjord 9. juni benyttet vi anledningen til å dele ut gull-, sølv- og bronsemedaljer til de tre beste, og ved siden av en sølvpokal til båten for seieren i lagkonkurransen, fikk hver mann på det seirende lag sin bronseplakett.

Vi gratulerer premievinnerne og går ut fra at de båter som ikke var med denne gang eller som måtte se seg slått av «Texaco Europe», kommer sterkere igjen ved en senere anledning.

De beste resultater ble:

Individuelt:

1. Erling Wetlesen, maskinsjef M/T «Texaco Europe». Høyde 1,44 m, lengde 2,85 m — 1152 poeng.
2. Kåre Gaasvik, motormann M/T «Texaco Europe». Høyde 1,38 m, lengde 2,83 m — 1045 poeng.
3. Jan Udbye, jungmann M/T «Texaco Europe». Høyde 1,30 m, lengde 2,90 m — 984 poeng.
4. Magnus Karlsen, telegrafist M/T «Texaco Europe» — 866 poeng.
5. Kjell Næbb, motormann M/T «Texaco Europe» — 861 poeng.
6. Per Hustad, smører M/T «Texaco Europe» — 825 poeng.
7. Arnfinn Larsen, lettmatros M/T «Texaco Europe» — 801 poeng.
8. Walter Aaslund, matros M/T «Texaco North America» — 768 poeng.
9. Erling Rødøy, matros M/T «Texaco Europe» — 751 poeng.
10. Sven Nærbø, telegrafist M/T «Texaco Oslo» — 735 poeng.



Ved en enkel høytidelighet ombord på «Texaco Europe» ble premievinnerne behørig «medaljert» og hyldet. Fra venstre fester vi gull på maskinsjef Wetlesens bryst, så følger sølvmedaljen, allerede hengt på plass hos motormann Gaasvik,  rnest er vi i ferd med bronse hos jungmann Udbye, og til slutt gratuleres kapteinen med det flotte resultatet ombord.

Lagkonkurransen:

1. M/T «Texaco Europe»	21 265 poeng
2. M/T «Texaco Bogota»	10 616 »
3. M/T «Texaco North America»	8 661 »
4. M/T «Texaco Oslo»	8 299 »

□□□□

«Høyere opp og lengre frem»

Resultatet av tippkonkurransen.

Denne konkurransen gikk ut på å tippe hvor høyt og langt det seirende lag hoppet sammenlagt. Tallet for «Texaco Europe» ble 135,42 m, og ved kontroll av tippesedlene viste det seg at fru Ingeborg Ellefsen, Grimstad, Tjøme, gikk av med seieren. Hun hadde tippet 135,60, og noe bedre kan det vanskelig gjøres. Vi gratulerer, og bokpremiene vil bli tilsendt.

□□□□



Vi gjengir brev mottatt fra «Texaco Bogota»

M/T «Texaco Bogota» 11/6-61.

Hallo Texaco Tanker.

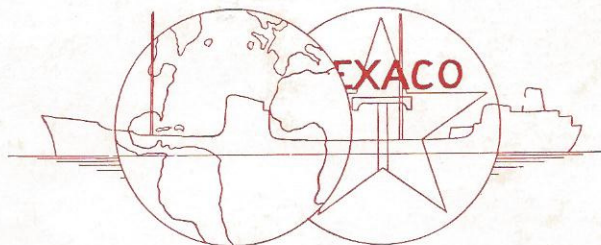
Nå er det M/T «Texaco Bogota» som kaller. Dere skriver i «Texaco Tanker» at dere hører lite om Texaco-flåtens sport. Vi var med på flåtemesterskapet i høydehopp og lengdesprang, så vi venter spent på resultatene.

Vi har sparket en del fotball mens vi har ligget under land. Den første kampen vår var den 30/9-60. Vi sparket da mot M/T «Dalhorn», og resultatet ble 0—0. Neste kamp var i Avonmouth den 17/4-61. Vi sparket da mot M/S «Mostun» og var litt heldigere denne gangen. — M/T «Texaco Bogota» vant med 3—1. Vi hadde en kamp mot M/T «Margarete Onstad» på Trinidad den 29/4-61, men denne gangen tapte «Texaco Bogota» 4—0, men vi ga ikke opp for det. Den 1/6-61 hadde vi en kamp igjen, vi får nesten kalle det landskamp. Vi sparket mot den danske M/T «Siam», og stillingen ble da 1—1.

Jeg sender med et bilde av vinnerlaget i Avonmouth. I bakerste rekke fra venstre: Joar Brun, Einar Riise, Finn Wangberg, Einar Usken, Eivind Høvik. 2. rekke: Arvid Pettersen, Bjarne Aune, Leif Karlsen. 1. rekke: Odd Eggen, Per Stene, T. N. Løvland.

Det var det vi hadde å fortelle denne gangen.

Vennlig hilsen
Svein E. H. Granlund
M/T «Texaco Bogota»



Båtenes posisjoner

- M/T «*Nueva Andalucia*». — Etter en tur fra Curacao til Masachapa i første halvdel av mars, fikk skipet en reise fra Takoradi og Lagos og var tilbake på Curacao 26/4. Avbrutt av en tur til Philadelphia og Bayonne har «*Nueva Andalucia*» fortsatt sine korte turer fra Curacao til diverse havner i Central-America.
- M/T «*Texaco Bogota*». — I mars/april gjorde «*Texaco Bogota*» to reiser fra Trinidad til England og fikk så en tur til Philadelphia og Bayonne i begynnelsen av mai. Etter en kort tur fra Curacao til Central-America, lastet så skipet på Trinidad 1/6 for West-Africa og er nå på reise fra Trinidad til England hvor lasten losses i Avonmouth og Liverpool ca. 15/7.
- M/T «*Texaco Brasil*». — Etter sin omfattende reparasjon forlot skipet Bremerhaven 7/6. Første lastehavn var Trinidad og lasten ble losset i Accra og Lagos 5.—8. juli.
- M/T «*Texaco Britannia*». — Etter en tur fra Trinidad til Conakry i mars har skipet vært engasjert i fart mellom havner i Venezuela og Trinidad, med to avstikkere til Philadelphia/Providence. Siste last ble tatt ombord på Trinidad 1/7, og turen går denne gang til Freetown i West-Africa.
- M/T «*Texaco Europe*». — Den 4/4 var skipet utlosset i Lagos, og etter et par småturer fra Curacao, lastet «*Texaco Europe*» på Trinidad 19/5 for Donges i Frankrike. Derfra gikk turen til Sandefjord for reparasjon, og St. Hansdagen satte skipet igjen kurs for West-India. Lasten losses denne gang i Accra og Lagos i siste uke av juli.
- M/T «*Texaco North America*». — I tredje kvartal har «*Texaco North America*» vært beskjeftiget i fart mellom havner i Venezuela/Trinidad og U.S.A.s østkyst, men har også rukket en reise Trinidad—Sidon—Portland.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*». — Da skipet var utlosset i Pennsauken 30/4, fikk det en langtur og lastet i Wadi Feiran 20/4 for Trinidad. Senere har det vært kortere turer fra Venezuela til U.S.A.s østkyst og en tur til Montreal. Den 6/7 lastet skipet for Balboa.
- M/T «*Texaco Oslo*». — Etter en tur Trinidad—Philadelphia sent i mars, lastet skipet på Trinidad 8/4 og losset i London og Granton (Scotland). Senere har «*Texaco Oslo*» rukket en tur til Accra og Lagos, nok en tur til England og lastet 7/7 for Philadelphia.
- M/T «*Texaco South America*». — Utlosset i Philadelphia satte skipet kurs for Amsterdam hvor det reparerte fra 24/4 til 16/5. Første lasteplass deretter var Sidon, og lasten ble losset i Montreal 24/6. Senere har skipet lastet i La Salina og losset i Trinidad.