


texaco  *tanker*



MARS 1961

8. årgang

Stein Nilsen

Siden sist

Året 1961 fikk en god start. Som jeg nevnte i julenummeret, arbeidet vi med planer om nykontraheringer, og det var ikke gått mange dager av det nye året før kontraktene for 2 nye skip var undertegnet. Begge skipene vil bli på ca. 19.800 tdrw. og skal bygges ved Fredriksstad mekaniske Verksted. Jeg hopper raskt over de tekniske detaljer og henviser de interesserte til neste side hvor noen tekniske data er nevnt. Det er første gang vi inngår forretningsforbindelse med Fredriksstad mekaniske Verksted, og vi håper vi vil få et godt samarbeide.

Det er alltid et sjansespill å kontrahere ny tonnasje. Beløpene er store — ca. 25 millioner kroner pr. skip — og det marked som ligger foran oss, ser ikke videre oppløftende ut. Vi har imidlertid fått løfte om certepartier av våre venner i New York, og det er jo i grunnen dette som muliggjør vår handling.

Jeg vil også gjerne komme litt inn på størrelsen av disse skipene. Det sitter sikkert en og annen av dere og lurer på om vi ikke følger med i tiden, som akter å bygge flere slike «små» skip når andre bygger 40.000, ja helt opp i over 100.000 tonnere. Skip av en slik størrelse er jo basert på råoljetransport fra produksjonslandene til de store raffineriene, mens våre to nye, i likhet med våre seilende skip, kommer til å frakte raffinerte produkter derunder smøreoljer og kjemikalier, til havner hvor dybdeforholdene ikke tillater at vi øker størrelsen.

Gleder og sorger vandrer som regel til hope, og «Texaco Brasil» representerer det mer triste i årets første dager. Etter nærmere undersøkelse viste hun seg å være i svært dårlig forfatning med store tæringer i lastetankene, slik at et omfattende reparasjonsarbeide er satt igang. Jeg viser til artikkel annet sted i bladet om dette emnet.

Den 7. februar fikk vi det sørgelige budskap at overstyrmann Arnold Lau døde plutselig ombord i «Texaco Oslo» på reise fra England til Trinidad. Overstyrmann Lau hadde vært hos oss i mange år, og vi hadde lært ham å kjenne som en hyggelig og dyktig medarbeider.

Vi har nå gjort opp regnskapet for 1960, og det vil sikkert interessere å høre at våre ni skip seilte inn ialt kr. 37 062 000,— i frakter i løpet av fjoråret. Utgiftene er imidlertid også store og beløper seg til ialt kr. 35 065 000,— inklusive ordinære og ekstraordinære avskrivninger. Av overskuddet kr. 1 997 000,— betaler vi i skatter kr. 1 086 000,— slik at det beløp vi kan legge til våre reserver for vår fortsatte vekst, er kr. 911 000,—.

I betraktning av den dårlige stilling på tankmarkedet gjennom lengre tid, har vi grunn til å være fornøyde — ingen båter i opplag, full beskjeftigelse for våre ansatte, et overskudd på driften og bra fremtidsutsikter.

Stanken Chr Mathisen

Utgiver: Texaco Norway A/S

Redaktør: J. C. Jenssen

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

Tegninger ved: Erik Hornfelt

Trykk: Oscar Andersens Boktrykkeri. Oslo

Våre nybygninger nr. 377 og 378

ved Fredriksstad mekaniske verksted

Vi har dessverre ennå ikke fått ferdig noen tegninger som kan vise hvordan disse to skipene vil bli. I vårt neste nummer vil vi sikkert kunne presentere det hele med de fornødne arrangements-tegninger og data. Spesifikasjonene er jo forlengst ferdige, og våre diskusjoner med verkstedet er i full gang. Vi kan derfor gi noen foreløpige detaljer som sikkert vil interessere.

Begge skip vil bli på ca. 19.800 tdw. og skal leveres i 1962 — det første i juli og det andre i oktober.

Utseendet vil bli omtrent som «Texaco Oslo», og vi ber dere tittle litt på forsiden slik at dere får ideen om hvordan de vil se ut.

Skipene vil ha følgende dimensjoner:

Lengde overalt	576' 9"
Lengde mellom P.P.	535' 0"
Bredde på spant	73'10"
Høyde i riss til HDK	39'10"
Dyppgående lastet	30' 5"
Fart lastet prøvetur	15 $\frac{3}{4}$ knop

De skarpe iakttagere vil se at bredden er noe større enn på våre andre skip. Verkstedets standard type har imidlertid denne bredden, og det er mange slike skip i drift som har vist seg å være gode sjøbåter.

For å tilpasses våre forhold har vi gjort noen forandringer på verkstedets standard type, det blir f. eks. innter tørrlaste-rom da brensel- og ballast-tanker settes isteden. Det blir ellers 30 lastetanker, hvorav 12 blir utstyrt for føring av petrokjemikalier og smøreoljer. Pumperommet blir plassert helt akter da de tre hovedpumper skal være sentrifugalpumper med drift fra maskinrommet. De må ha tre såkalte stripping pumper. Det blir også tre pumper for smøreolje, kjemikalier samt en lensepumpe. Det blir et problem å få plass til 10 pumper i et lite pumperom. Vi har tenkt å anvende to capstans på poopen til fortøyninger, og det blir en liten forandring med lugarene midtskips slik at det blir lugarbequemmeligheter for noen passasjerer.

Maskineriet vil bli en Gøtaverken 7 cylindret diesel motor, type G.V. 760/1500 på 8750 bremse hestekrefter, bygget på lisens i Fredriksstad, som skal gå på tungolje med turbocharge.

Som sagt, det er hva vi kan fortelle i dag. — Vi vil senere komme tilbake med fullstendige opplysninger.

I mellomtiden la oss ta en liten titt på

A.s Fredriksstad mek. verksted.

F.m.V som det kalles i daglig tale, ble grunnlagt i 1870.

På det over 700 mål store areal som verkstedet disponerer, finnes foruten byggebeddingene med skipsbyggeri- og sveisehaller, også moderne maskinverksteder hvor de kjente Fredriksstad Dampmotorer, F.m.V./G.V. dieselmotorer og F.m.V./de Laval damp-turbiner bygges. Videre finnes vel utstyrt kjeleverksted, rørleggerverksted og kobberslageri, snekker- og tømmermannsverksteder, modellverksted, maler- og seilmakerloft osv.

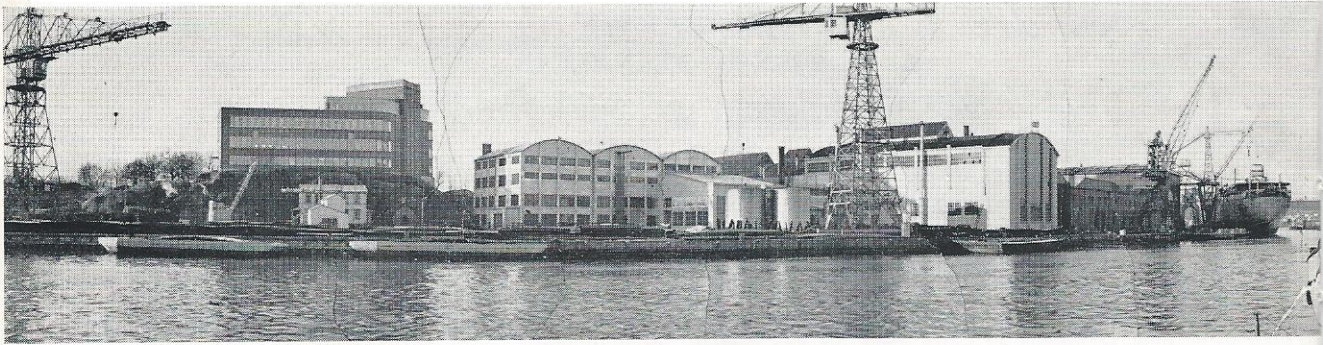
Den førtse båt ble bygget i 1873 — en liten slepebåt som fikk navnet «DRAGEN».

Verkstedet har deretter utviklet seg til et av de ledende skipsbyggerier i landet, og det beskjeftiger for tiden over 1900 mann. Størrelsen av skipene som verkstedet bygger, er steget fra de få tonn som «DRAGEN» representerte, til de 15.000 - 20.000 - 25.000 og 47.000 tonn dw. tankfartøyer og bulk-carriere som nå blir bygget.

For bedømmelsen av F.m.V.'s kapasitet kan nevnes at verkstedet f. eks. i 5-årsperioden 1956—1960 leverte 261.000 tonn dw. - 153.200 IHK.

F.m.V har søkt å følge med i den kraftige ekspansjon som har funnet sted på skips- og maskinbyggingens område, og det er satset meget på anskaffelsen av moderne maskiner og utstyr for å kunne møte den stadig økende konkurranse.

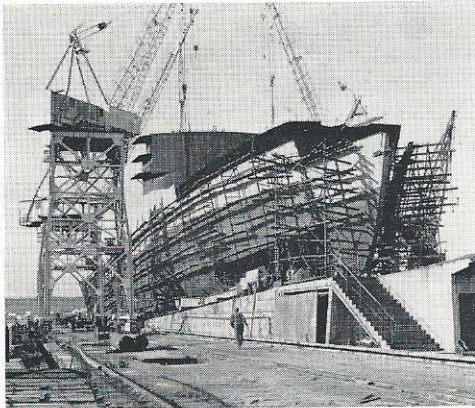
I alle verkstedets avdelinger foregår en kontinuerlig utvikling og effektivisering.



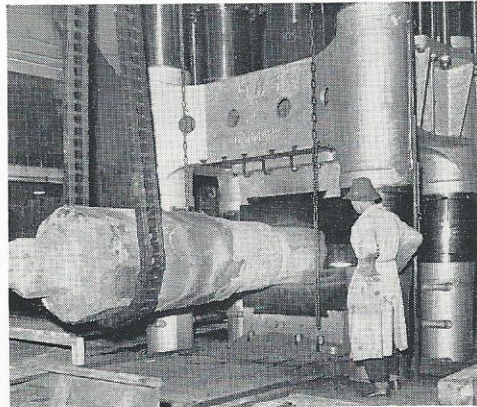
F.m.V. sett fra Fredrikstad V.

Verkstedets store smipresseanlegg leverer utover verkstedets eget behov, også stort og smått smigods til en stor del av den øvrige norske industri.

Verkstedets velrenommerte jern- og metallstøperi er mekanisert og utstyrt bl. a. også med elektrisk smelteovn, og har spesialisert seg på grovt maskingods.



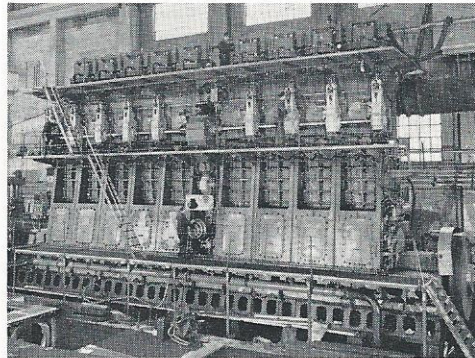
Fra byggebeddingene.



2.000 t. smipresse.



Tørrdokken.



9 cyl. dieselmotor 14.000 IHK.

Den skipstype som F.m.V. først ble verdenskjent for, er den såkalte Fredrikstadtype på 3050 tons dw., hvorav det i årene omkring 1. verdenskrig ble bygget tilsammen 46 stykker.

En annen spesialitet for verkstedet er heavy lift skipene. Likeså var før den 2. verdenskrig bygging av kyst-hurtigrutebåtene en utpreget spesialitet for F.m.V.

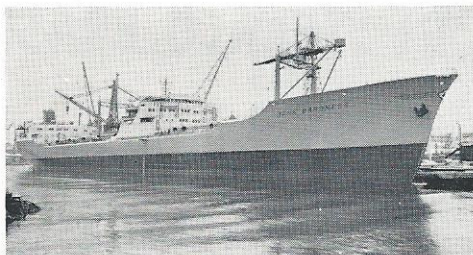
F.m.V. har også bidratt meget til oppbyggingen av den norske hvalfangstflåte, og verkstedet har, foruten at det selv har levert et anseelig antall hvalbåter, også levert tegninger til norske og engelske verft for bygging av våre dagers moderne hvalbåter.

Vedkstedets kjente «Fredrikstad Dampmotor» har siden den ble patentert i 1930 gjennomgått en stadig utvikling og den bygges foruten av F.m.V. også med lisens av en rekke verksteder i de vesteuropeiske land, og det er siden 1930 bygget i ordre i alt 325 av denne type. F.m.V. dampmotor er en populær fremdriftsmaskin for hvalbåter og trålere.

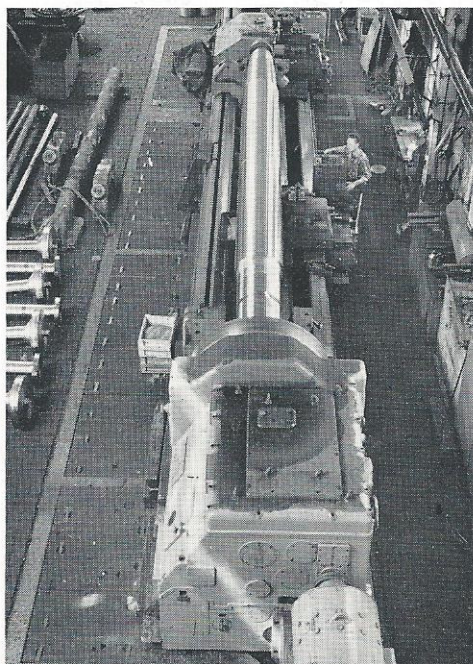
En annen konstruksjon som har gjort F.m.V. kjent i alle sjøfartsland, er skipstypen «med kjelene på dekk».

Verkstedet har, som nevnt, en stab på i alt vel 1900 arbeidere, formenn og funksjonærer.

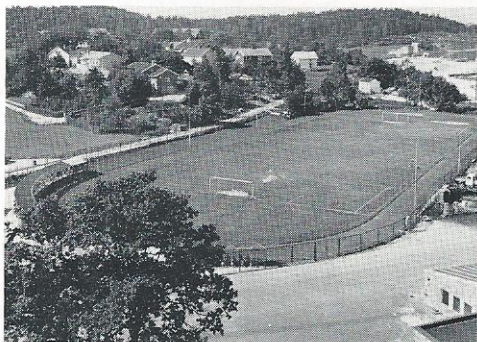
Lyse og rommelige spisesaler og garderober med sanitæranlegg er fordelt utover det store verkstedområdet. Verkstedet har dessuten anlagt en vakker bane for fotball og fri-idrett, med garderober, dusj og badstube, en vakker haveby med over 100 moderne leiligheter, samt bidratt vesentlig til skapelsen av arbeidernes feriehem «Solviken».



M/T «Tank Baroness» — 25.800 t.



Fra dreierverkstedet.

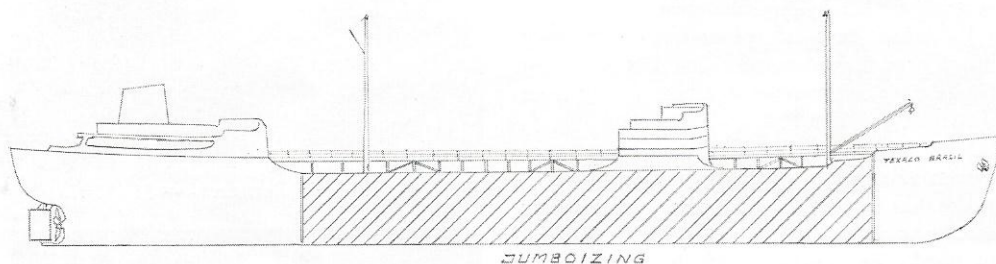


Idrettsanlegget.



Fra laboratoriet.

M/T „TEXACO BRASIL“ gjennomgår foryngelseskur



Da «Texaco Brasil» kom til verkstedet i Amsterdam i desember måned, var det for å foreta de nødvendige inngrep som åtteårsklassen ville forlange. Vi hadde en mistanke om at ikke alt sto så bra til som det egentlig burde, og for å være helt på det rene med hvor mye av hennes indre som trengte til fornyelse, lot vi Nederlandsche Dok ta de nødvendige målinger av skott etc. Vår mistanke viste seg å være berettiget. Den lange tiden i clean trade hadde fart så stygt frem mot innvollene at det var nødvendig å skifte så meget stål i lastetankene at det ville bli billigere å bygge helt ny lastetankseksjon.

Et så stort arbeid setter vi ikke i gang uten først å innhente anbud fra flere verksteder, og det ble Norddeutscher Lloyd i Bremerhaven som denne gangen var det gunstigste for oss. «Texaco Brasil» hadde i mellomtiden ligget i fred og ro i Amsterdam og maskinsjef Lorentzen og overstyrmann Konnestad hadde passet på at hun ikke led noen overlast. Det ville være upraktisk for oss å sende den nødvendige besetning ned for å føre henne til Bremerhaven, så den jobben overlot vi til et slepeselskap som om morgenen den 13. februar bragte «Texaco Brasil» til kaien ved Norddeutscher Lloyd.

Den beherskede ro som i de siste to måneder hadde rådet ombord, ble nå brutalt brutt av et inferno av sprutende ild og vekket henne opp av dvaletilstanden. Det var brennere, høyst jordiske, som kom ombord for å gå løs på det av midtskipet som skulle bevares, eller rettere sagt, overføres til det nye når det engang blir ferdig.

Norddeutscher Lloyd har for denne store jobben inngått samarbeide med A/G Weser-Seebeck, et stort verksted som ligger like i nærheten, og den nye midtskipseksjonen blir bygget der. Den nye seksjonen ble påbegynt i begynnelsen av mars og vil bli sjøsatt den 27. april.

Ved Norddeutscher Lloyd blir «Texaco Brasil» satt i dokk for å bli delt i tre deler. Baugen blir brent av i akterkanten av bakken og akterskipet blir brent av i forkant av poopen. Midtskipshuset blir også brent av, og skal senere flyttes over på det nye midtskipseksjon. Når denne nye seksjon i slutten av april har gått av stabelen, blir den så forenet med det gamle forskip og akterskip, og midtskipshuset blir svingt på plass.

Vår penn får dette til å virke svært enkelt og greit. La oss håpe at det også blir det. Det er imidlertid innlysende at arbeidet er komplisert og vi har sørget for at det blir tatt bilder av de forskjellige faser i arbeidsgangen, slik at vi alle i neste nummer av bladet vårt kan følge med på hvordan det er gjort og hvordan resultatet er blitt.

Maskinistene hevder at skipets «hjerte» er maskinen. Vi skal ikke innlate oss på noen diskusjon, om enn hjertets beliggenhet i dette tilfelle er noe sjelden. Noe hjerteinfarkt kan man ikke si at «Texaco Brasil» har fått, men vi benytter i hvertfall anledningen til samtidig å åpne de forskjellige hjertekammere for å fikse på det som fikses skal. Det er således faktisk bare baugen som får være i fred inntil videre.

En del av våre lesere har vel den fornødne

Selskapets navn forandres til TEXACO NORWAY A/S

Som de mer observante av våre lesere allerede vil ha sett på side 2 eller av konvolutten som bladet lå i, har vårt selskap siden sist ikledd seg ny navnedrakt. Det gamle navnet, The Texas Company (Norway) A/S, var jo noe tungvint – og når vi lever i forenklingens- og rasjonaliseringens tidsalder, er det jo ikke å vente at vi skal dra rundt med et så langt navn.

På siste generalforsamling ble det derfor besluttet å forandre vårt selskaps navn til Texaco Norway A/S. Navneforandringen trådte ikraft den 1. mars.

Det er således kun en navneforandring – eller rettere sagt, en navneforenkling som har funnet sted. Adressen både for post og telegrammer er den samme, og såvel ledelse som funksjonærer og andre ansatte er de samme som tidligere.

sans for tall og sitter nå og lurere på hva mon dette måtte komme til å koste. Noen billig fornøyelse er det jo innlysende at det ikke kan bli, og vi regner med at når «Texaco Brasil» som Fugl Fønix gjenoppstår i Bremerhaven, har vi kostet på henne ca. 9 millioner kroner. At dette beløpet skal seiles inn over hennes gjenværende levetid – se det er en skål for seg.

*Mr. J. V. C.
Malcolmsom*
Vice President
i Texaco Inc.



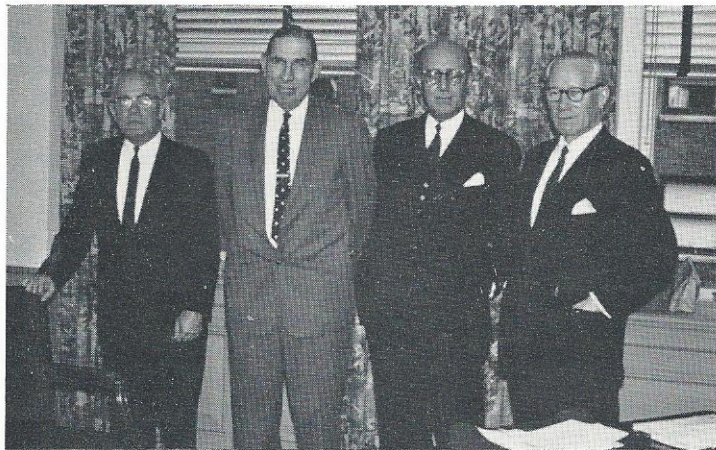
Fra New York har vi mottatt den gledelige meddelelse at Mr. J. V. C. Malcolmsom, General Manager i Marine Department, er valgt til Vice President i Texaco Inc.

For oss er dette en svært hyggelig begivenhet, og det viser hvilken betydning selskapets ledelse tillegger Marine Department og dets mange funksjoner.

Mr. Malcolmsom som opprinnelig er irlender, arbeidet tidligere for Lloyd's Register of Shipping i London og i USA. Han ble i 1942 ansatt i Texaco Inc., Marine Department, hvor han avanserte til Assistant General Manager i 1952 og General Manager i 1954.

Mr. Malcolmsom er medlem av Institute of Naval Architects (London), Society of Naval Architects and Marine Engineers (New York), American Petroleum Institute, American Bureau of Shipping og American Merchant Marine Institute.

Vi gratulerer Mr. Malcolmsom med utnevnelsen og ser frem til et fortsatt hyggelig samarbeide med ham.



Ved direktør Mathiesens siste besøk i New York, ble dette bildet tatt. Vi ser fra høyre mot venstre: Adm. direktør H. C. Mathiesen, Vice President J. V. C. Malcolmsom, Mr. J. L. Diggs (Manager of Chartering and Traffic Division) og Mr. H. H. McGregor (Assistant to Management).

ØKONOMI FOR HVERMANN

Av THORLEIF STRENGEN

Liksom Ola dekksgutt nøyte følger med i avregningsboken for å se hvor mye han har lagt seg opp og Ola kontormann følger med i lommebokens innhold, eller bankboken hvis han er den lykkelige innehaver av en sådan, må rederiet stadig gå økonomien etter i sømmene. Alle har samme motiv: Holde orden på sine økonomiske ressurser — hver på sitt felt.

For Ola dekksgutt og Ola kontormann skulle det være forholdsvis enkelt å finne ut hvor meget man har brukt til ditt og datt og hvor meget man til enhver tid har til disposisjon. Det er imidlertid ikke alltid like greit å holde styr på denne materien, og ønskedrømmen om å importere en bil eller kjøpe noe nytt til kona har lett for å forbli en drøm — til tross for at vi i grunnen trodde det skulle gå — men hvor i all verden er det blitt av pengene?

For et rederi er det jo innlysende at det ikke er fullt så lett å ha den fulle oversikt. Regnskapet forteller selvsagt en god del, men hvis man ønsker den fulle detaljerte oversikt, må man ty til statistikken.

Bare ordet - statistikk - er nok til å skremme noen og hver, og kommer disse forutskremte over begrepet i aviser og tidsskrifter, blar man fort videre for ikke å miste den lille slump humør man eventuelt var i besittelse av. Jeg vil imidlertid gå så langt som til å si at hvis Ola dekksgutt og ditto kontormann hadde benyttet en smule statistikk for sine økonomiske transaksjoner, så hadde de ikke stått og bitt negler da bilen eller skinnkåpa fortsatt måtte være et fantasifoster. Da hadde de visst hva pengene var brukt til og hadde således ikke hatt noen ambisjoner i så måte eller begge hadde tatt rev i seilene på et tidlig tidspunkt og renonsert på et eller annet unødvendig som ville ha gitt den ønskede besparelse og muliggjort investeringen. Det er ikke min mening å foreslå grafiske fremstillinger av vårt privatforbruk, men en viss notering over en periode av det vi bruker våre sårt ervervede kroner til, vil kunne gi oss basis for et lite beskjedent diagram som tydelig vil vise at vi klatter bort våre moneter til mangt et ufornuftig, ja sogar høyst unøwendig, kjøp. Å kalle

denne lille form for privat kontroll av økonomien for Statistikk vil muligens vekke protester hos spesialistene, men vi skal så gjerne forsvare vår oppfatning.

I den harde konkurransetid vi lever i, må ethvert velordnet selskap følge nøyte med. Hver unødig krone brukt, betyr en krone mindre å ruste seg med i konkurransen. Dårlig resultat betyr igjen en dårlig arbeidsplass som vil være lite tilfredsstillende for alle i bedriften fra aksjonærene til yngstemannen.

For våre skip som går på langsiktige tidscertepartier, er det lite som kan gjøres for å påvirke inntektssiden bortsett fra å holde skipene i god stand slik at tidstapet ved reparasjoner blir så lite som mulig.

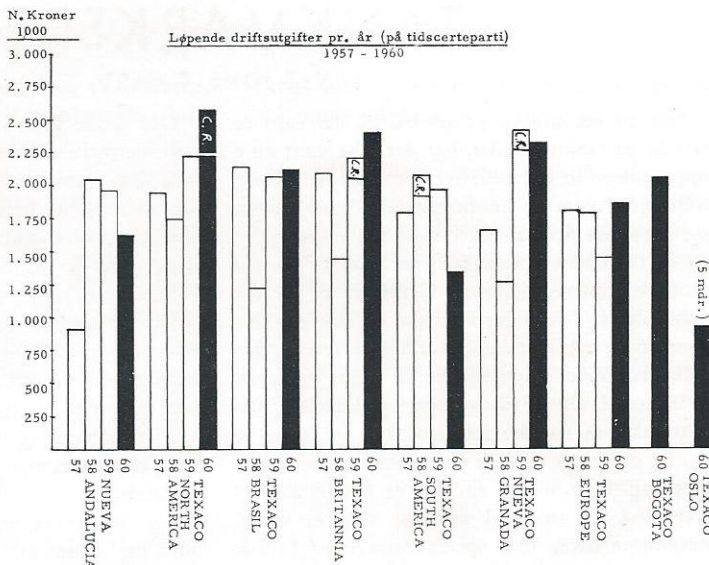
Det er derfor utgiftssiden som blir gjenstand for våre statistiske vurderinger og i særlig grad det som skalles de løpende driftsutgifter. Dette begrep dekker alle rederiets utgifter i forbindelse med skipenes drift som hyrer, proviant, rekvisita, reparasjoner, assurance, mannskapsutgifter osv., men ikke bunkers og havneutgifter som betales av befrakterne (når skipene går på tidscerteparti). Renter og nedbetaling er heller ikke med blant de løpende driftsutgifter.

Jeg er så frimodig at jeg har tatt med en statistisk sammenligning mellom driftsutgiftene for våre skip i tiden 1957-60 og håper at dere vil ta en titt på den.

Som dere vil se, varierer utgiftene sterkt fra år til år fra skip til skip. En medvirkende årsak til variasjonene er de periodiske reparasjoner som de siste årene har foregått for hver 16/17 måned. Det sier seg selv at et skip som er til reparasjon et bestemt år, må ha høyere utgifter enn et som ikke har gjennomgått reparasjon samme året.

Foruten de økede utlegg til reparasjon kommer en rekke andre tilleggsutgifter i forbindelse med et verkstedopphold som supplering og fornyelser av rekvisita og utstyr. Mannskapet skifter, og utbetalinger av feriepenge, reiseutgifter og lignende er også større enn ellers. Dette er ting man må ta hensyn til ved sammenligninger.

Om bildet allikevel ikke er slik som man hadde ventet, og resultatene ikke stemmer så godt overens, er det mange andre mer eller mindre tilfeldige årsaker. Skipenes fart spiller, f. eks. inn på proviantforbruket. For reparasjons- og vedlikeholdsutgiftenes vedkommende har også lastens beskaffenhet avgjørende betydning da lettere, raffinerte produkter som bensin, parafin og kjemikalier tærer mer på rørledninger og tankskott enn de tyngre typer last som råolje, fyringsolje og lignende.



Som et hjelpemiddel til å vurdere den grafiske fremstilling, viser vi nedenfor en oppstilling over reparasjonene i løpet av siste 4-års periode.

Tar man hensyn til ovenstående og sammenligner utgiftene år for år, har det nok for de fleste vedkommende, vært en stigning i utgiftene de siste årene. Dette skyldes til en viss grad økningen i skipenes alder, fart i farvann med høyere utgiftsnivå og høyere lønningsutgifter. På den annen side har det vært en viss forskjell i utgiftene for båter av samme type innen stort sett samme fart. Dette skyldes til dels ulik ivaretagelse av økonomien ombord. Det siste bringer den menneskelige faktor inn i bildet. Med den sterke konkurransen som hersker på alle felter i dag, er det også innen shipping den mest effektive som seirer, det

være seg mellom enkeltmennesker, mellom de enkelte skip eller mellom de enkelte nasjoners handelsflåter.

Som kjent har de norske skipenes effektivitet og service vært selve grunnstenen for oppbyggingen av den norske handelsflåte. Det nytter imidlertid ikke lenger å leve i skyggen av tidligere bragder — vi er kommet dit at vi må anstrenge oss til det ytterste — hver på sin post — for å yte minst like god service som våre konkurrenter, og la oss da håpe at våre tradisjoner vil utgjøre et så iøynefallende fortrinn at befraktere i inn- og utland synes det er en ting som er verdt å ta med seg når de har valget mellom våre eller våre utenlandske konkurrenters skip.

Skipenes reparasjoner i siste 4-års periode.

	1957	1958	1959	1960
«NUEVA ANDALUCIA»		x	x	havarierep.
«TEXACO NORTH AMERICA»	x		x	x (C.R.)
«TEXACO BRASIL»	x		x	x
«TEXACO BRITANNIA»	x		x (C.R.)	x
«TEXACO SOUTH AMERICA»	x	x (C.R.)	x	
«TEXACO NUEVA GRANADA»	x		x (C.R.)	x
«TEXACO EUROPE»	x	x		x
«TEXACO BOGOTA»				x

C.R. = Klassereparasjon

TANKMARKEDET

Ved JOHS. GAMST

Når en ser tilbake et års tid på det som er skjedd på tankmarkedet, har det ikke vært mye oppmuntrende for rederier som har hatt ledig tonnasje. Bildet er imidlertid ikke bare mørkt, og jeg synes det kan være visse tegn som tyder på at bunnen er passert, og at man er på vei mot en gradvis bedring. Grunnen til at jeg synes det er berettiget å trekke en slik konklusjon er at opplagstallene har ligget lavere enn tidligere. Vi må helt tilbake til tiden før april 1958 for å finne tilsvarende opplagstall. Når dette skrives (medio februar) kan en regne at ca. 3,2 millioner tons av verdenstonnasjen ligger i opplag. Den norske andelen er falt til 253 990 tons dw. En stor del av disse skip er eldre, umoderne båter hvis special survey er forfalt og som det ikke er økonomisk å sette i fart igjen. De krigsbyggede T2 båter kan vel heller ikke regnes som konkurransedyktige lenger. Av opplagsflåten utgjør disse skip 72 med en total tonnasje av 1.192.300 tons dw. Av moderne båter på 20 000 tons og over er det bare ca. ¼ million tons som er opplagt.

I tillegg til disse tall kommer så tankskip som er sluttet i kornfart. Jeg har ikke helt sikre tall for den tonnasje som i øyeblikket er beskjeftiget i kornfart, men vil anslagsvis sette denne til 90.000/1 million tons dw.

Reisemarkedet har for det vesentlige pendlet mellom Scale ÷ 50–60 % opptil høsten ifjor. De store selskaper kom da i markedet med et visst marginalt behov, og har siden vært nokså regelmessige befraktere av tonnasje. I desember måned steg fraktene for prompt tonnasje til Scale ÷ 15 %, men allerede mellom jul og nyttår falt de igjen til ÷ 40 %. Januar og februar som man igrunnen hadde stillet store forhåpninger til, har skuffet idet fraktene er gått suksessivt nedover til Scale ÷ 52½ %, som i øyeblikket er nivået fra Persian gulf eller Scale ÷ 65 % fra Caribbean Sea for stor tonnasje, og ÷ 55 % for hendige båter.

I penger representerer Scale ÷ 52½ % Kuwait/London kr. 21,69, Scale ÷ 65 % fra Curacao/London tilsvarende kr. 17,30 og Scale ÷ 55 % er lik kr. 22,24.

Det skulle ikke være nødvendig å sette opp noe nærmere regnestykke for å vise hvor håpløse disse rater er for en vanlig 20.000 tonner. De aller største båtene kan oppnå et meget beskjedent overskudd på slike frakter. Med markedet slik det er nå, blir det således de store båtene som setter nivået.

Det er ganske mange forespørsler for skip over lengre periode, 6/12 måneder, og i enkelte tilfelle opptil 2/3 år. Japanske befraktere har også vist interesse for 12/15 år i forbindelse med bygging av tonnasje i Japan. Ratene for slike noteringer er imidlertid lite tilfredsstillende.

Jeg skal nevne noen få eksempler i det siste, som jeg mener er representative, og som således gir et bilde av markedet:

1. kvartal 1960:

M/T 32.750 t.dw. nybygn., 2 år T/C,
10/6d. pr. t.dw.
M/T 16.210 » 13 knots på 22 hvf.
6/9 mndr. T/C, \$ 2.05
i fart med benzol og korn.

2. kvartal 1960:

T/T 19.018 t.dw. 14.96 knots on 46 fuel,
6/12 mndr. T/C 10/3d.
M/T 16.600 » 14 knots on 23 hvf. +
diesel, 3 års T/C, 15/—,
clean fart.

3. kvartal 1960:

M/T 15.000 tons dirty, 6 mndr. k/r,
Scale ÷ 45 %.

4. kvartal 1960:

M/T 18.200 t.dw. 14½ knots 32 hvf., 9 mndr.
T/C, \$ 1.75.
M/T 18.150 » 13½ knots 23 hvf., 9 mndr.
T/C, \$ 2.15, clean fart.
M/T 15.985 » 4 mndr. T/C, 11/—.

Januar 1961:

M/T 20.000 t.dw. 6 mndr. T/C, \$ 1.90.

Hvordan ble julen feiret ombord?

Julen 1960 er forlenget gått over til minnene, og det ser kanskje rart ut at vi nå, midt i løvsprett og vårlig glede, behandler julefeiring. Julen er imidlertid den største familiehøytid i året, og det å måtte savne en av sine — det være seg husbond - sønn - forlovede - bror — på denne tiden er sikkert aldri morsomt.

Fra «Texaco Bogota» har vi fått oversendt programmet som ble fulgt i julen, og vi tror det vil glede dere hjemme å se hvordan man kan gjøre det ute for å ha det mest mulig hyggelig.

Følgende oppslag kom på tavlene ombord i god tid før jul:

JULEN 1960

Da mannskapets messe/dagrom er den største plass ombord for sammenkomster, hvor alle mann kan sitte komfortabelt, har vi bestemt at Julaften feires på dette sted og også at middag blir servert der 1. juledag.

JULAFTEN 1960

Når vi møtes Julaften kl. 18,30, må vi i første rekke ta hensyn til hva vi er kommet sammen for å feire, nemlig for å minnes at «Eder er i dag en Frelser født». Vi vil derfor, etter at vi har ønsket hverandre en gledelig jul, begynne med en julesang og lese julens evangelium. — Telegrammer fra våre pårørende vil derpå bli utlevert.

Kl. 18.45 begynner vi på middagen som består av: Risgrøt, kalkun med tilbehør, øl og dram, og søm dessert, iskrem og kransekake.

Fremtidsutsiktene for oljeforbruket bedømmes imidlertid optimistisk av alle eksperter. I 1959 var verdensforbruket 711 millioner tons i den frie verden, og det ventes å stige til 990 millioner tons i 1965. Sterkeste økning blir det i Vest-Europa fra 142 millioner i 1959 til 250 millioner i 1965. Japan ligger også gunstig an med en beregnet stigning fra 19 millioner i 1959 til 45 millioner i 1965.

Den totale oljeproduksjonen i verden i 1960 var på 1.051.746.000 tonn. Herav i den frie verden 885.496.000 tonn.

Etter middagen samles vi i officersmessen for å gå rundt juletreet og fortsette med julesangene.

Kl. 21.15 samles vi igjen i mannskapets messe/dagrom for: Kaffe, kaker, frukt og nøtter. Mens vi sitter og koser oss med dette, vil vi fra lydbåndtjenesten høre om julen i sin alminnelighet hjemmefra. Videre vil julepakker bli utdelt til hver mann av besetningen. — Feiringen blir avsluttet ved 23.30-tiden.

(Vennligst tenk på dem som har vakt med avløsning 1 times tid).

FØRSTE JULEDAG

1. juledag møtes vi igjen i mannskapets messe/dagrom for middag kl. 12.30, og stueren vil som vanlig sørge for at vår gane og mave blir tilfredsstillet, ære være ham og hans stab for det!

Handelsflåtens lydbåndtjeneste, program nr. 27, kan avlyttes kl. 09.50 og kl. 17.50.

ANNEN JULEDAG

2. juledag blir det ingen tilstelning utenom det vanlige. Det blir opp til hver især å gjøre det beste ut av dagen.

Kl. 18.15 og kl. 20.30 vil det bli filmfremvisning, og vi får se film Nr. FL-420: «Ute blåser sommervind».

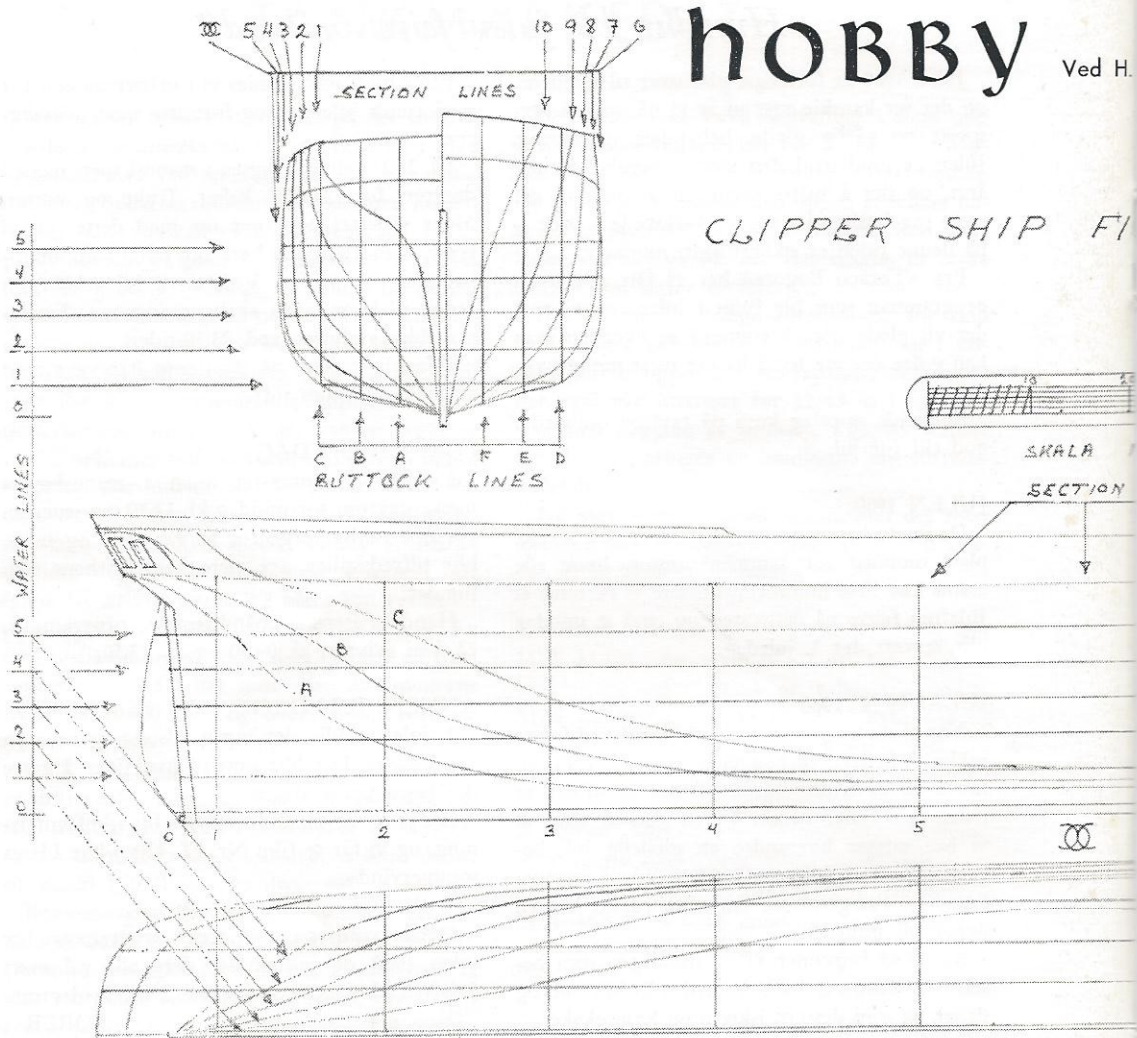
Ovennevnte er i store trekk programmet for julen 1960, og jeg ønsker dere alle vel møtt Julaften kl. 18.30 i mannskapets messe/dagrom.

FØRER

Også i de depresjonsår vi nå har gjennomlevet i tankfarten, har det vært en pen stigning i oljeforbruket. Det er derfor overkontrahering av tonnasje som har ført til depresjonen. Der var fremdeles 13.5 million tons tanktonnasje i ordre ved årsskiftet, og interessen for å gjøre nye kontrakter har allerede vist seg hos et stort antall redere.

Jeg har pleid i disse oversikter å si noe om tankskipenes størrelse. Det har vært en utrolig hurtig utvikling på dette felt. Like etter krigen

Forts. side 22



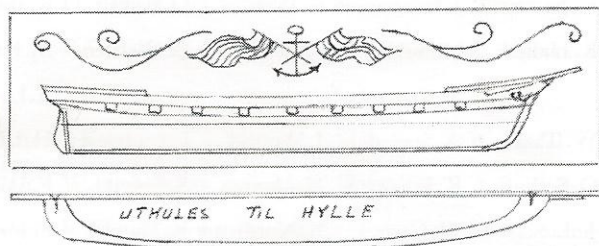
Hobbyspalten har fra tid til annen dukket opp i Texaco Tanker. Sist var det «Vesla» som var ute og gikk med teppeknyting. Forordet til bruksanvisningen kom med noen fornærmelige hentydninger om at mannfolk nå for tiden hverken svingte klubber eller gikk i skinnhabitt. Det er vel nærmest mannens intelligens som har oppfunnet både symaskinen og vevstolen og derved gjort det mulig å gå i dress og frakk. Men selv om han er kledd i dress og frakk, er en sjømann i stand til å klatre i 25 meter høye master, og nede i maskin blir det svunget

slegger som er dobbelt så tunge som steinaldermannens klubbe.

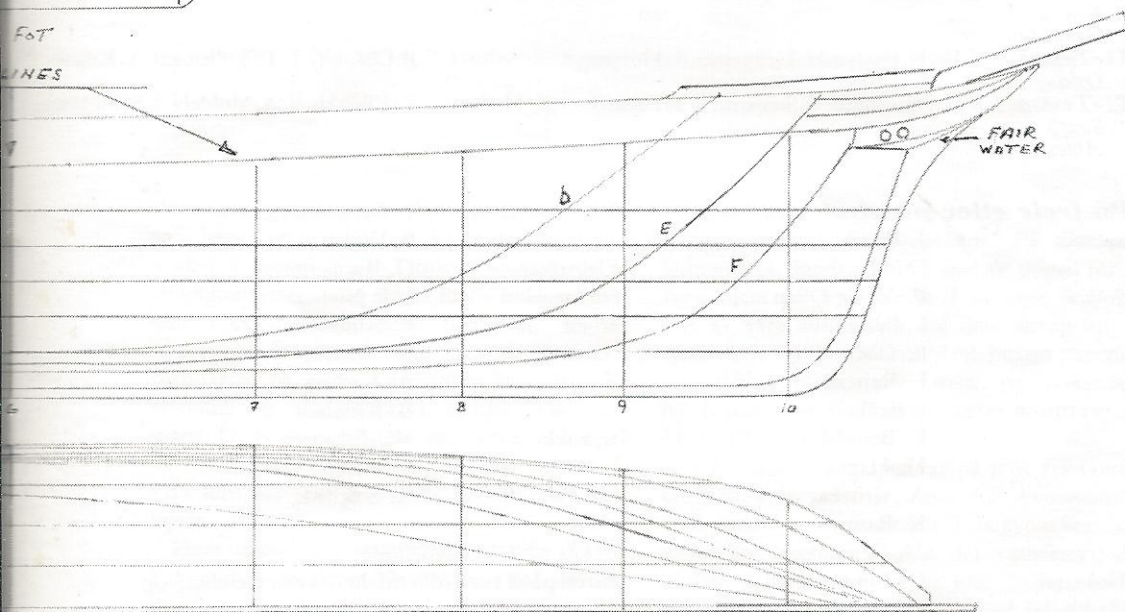
Hobby har ingenting med yrket å gjøre og skulle derfor passe bra for alle. Engang i tiden kunne en hos gamle sjøfolk se mangan fin gjenstand utført ombord, skrin, malerier, skute-modeller og metallarbeider. Det het dengang bare frivaktsarbeide og var en meget god ting å ty til når hjemlengselen ble for stor og fikk derved tankene til å dreie seg om noe annet enn bare akk og ve!

THUNE

ERY CROSS



FOT
LINES



«Texaco Bogota» og «Texaco Oslo» har fått hobbyrom, og etter hva vi erfarer, har det satt fart i sakene. Det er det vesle puffet som skal til overalt, og derombord fabrikeres nå racerbåter med elektrisk belysning til den store gullmedalje. Det er som sagt ikke så nøye hva en gjør, bare en gjør noe som har verdi og som er interessant. Ennå bedre var det om det samtidig var belærende, og her er vi inne på noe. Seilskutemodeller som gamle sjøfolk laget, kunne vise mange fine detaljer som ble ødelagt ved for tykke master og høy rigg. Noen tro

kopi kunne heller ikke lages for seilskuta selv var ikke bygget etter nøyaktige tegninger. Man begynte nede ved vannkanten og derfor ble akterstevn spant nr. 0, og så bygget en oppover så langt treet og pengene rakk. Det ble til slutt et koffardifartøy av det.

Med krigsfartøyer var det litt annerledes for admiralen kunne komme med masse forandringer under byggingen, og skipsbyggeren gikk da til den enkle utvei å lage en modell først. Her kunne endringer foretas før en begynte å

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
M/T «Nueva Andaluca»	P. Sørensen	J. Kristiansen	R. Wiik	O. Kjahl	K. Gjøvik	H. Kaik	R. Jacobsen
M/T «Texaco Bogota»	K. Hallén	H. Sukke	A. Berg	B. Gjelsten	Bj. Henriksen	J. Johannessen	J. N. Løvland
M/T «Texaco Brasil»		Y. Konnestad			A. Lorentzen		
M/T «Texaco Britannia»	W. Tøxt	A. Strand	J. Westad	L. Ludvigsen	H. I. B. Johnsen	B. Skåland	O. Bruskeland
M/T «Texaco Europe»	O. Solhøy	R. Johansen	H. Havmo	S. Einvik	E. Wetlesen	U. Strømme	T. Wedén
M/T «Texaco North America»	J. L. Schlanbusch	M. Gjersøe	K. Nordhaug	K. Hegdal	F. Jonassen	F. Bjørnberg	R. Johnsen
M/T «Texaco Nueva Granada»	O. Andersen	R. G. Jensen	K. E. Kristian-J. Kuløy		L. Sandal	H. Mathiesen	P. Nakken
M/T «Texaco Oslo»	W. K. Paulsen	H. Helmersen	R. Horseng		B. Chr. Utvik	T. Tollefsen	A. Kilaas
M/T «Texaco South America»	R. Pettersen	T. Stensrud	T. Fagerli	K. Helland	E. Ellefsen	A. Molden	S. Holdhus

På ferie eller på skoler:

Kaptein	J. C. Christensen
»	O. Granlund
»	P. Meier Olsen
»	L. Lyng
Overstyrmann	F. Olsen
»	L. Reistad
1. styrmann	I. Bakke
»	P. Brandal
»	H. Hagen
»	A. Kristensen
»	K. Rasmussen
2. styrmann	M. Kristiansen
Båtsmann	H. Bindingsbø
Maskinsjef	G. Hedberg
»	O. H. Kristiansen
»	G. Tangen
1. maskinist	R. Arnesen
»	K. Larsen
»	T. Strandelid
»	J. Sjørdal
2. maskinist	K. Buran
»	H. Klemmetsrud
»	F. Lund
»	Å. Nordby
»	K. Rogne
3. maskinist	A. Helland
»	S. Meek

Maskinassistent	J. Langerud
»	S. Wie
Elektriker	G. Tanberg
Pumpemann	Leif Nielsen
Stuert	E. Almkvist
»	O. Hansen
»	A. Karlsen
»	B. Kittelsen
1. kokk	W. Johansen
»	S. Vanebo
»	K. Storheil

M/T «Nueva Andaluca»

lastet på Trinidad i midten av november, og denne gang ble kursen lagt for Immingham nær Hull. Hit kom skipet den 3. desember, og så nær innunder den store høytid var det naturlig nok en del av besetningen som benyttet anledningen til å møyntre av for ferie. Overstyrmann L. Reistad ble avløst av J. Kristiansen som rykket opp. Som ny 1. styrmann kom R. Wiik som var kjent ombord fra før. Telegrafist A. Christiansen hadde fått jobb iland, og hans avløser ble T. Fornes som er ny hos oss. 1. maskinist R. Rafteseth gikk også i land, likeså 2. maskinist K. Buran som for tiden tar sin manglende verkstedtid ved Fredrikstad mek. Verksted for maskinistsertifikat. I disse to ma-

FRA SKIPENE

GRANLUND

3. maskinist	Maskinass.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmerm.	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
H. Ansnes		T. Fornes	O. Taknes	J. Edø	R. Grande	T. Sørting	K. Grøttan	S. Aleksan- dersen
T. Sæter	O. Tørvik	S. Isaksen	F. Wangberg	O. Omholt	N. Gausdal	L. Sandvik	P. Fredriksen	H. Elven
F. Stolpestad	A. Løwehr	K. Kristoffer- sen	I. Kristiansen	A. Hansen	O. Svanes	E. Amdal	E. Skjørestad	S. Husebø
O. Klausen		M. Karlsen	W. Døskeland	J. Kristansen	H. Juhl	A. Reinertsen	J. Waage	A. Håskjold
O. W. Wick	F. Holm	P. Michelsen	R. Cornelius- sen	J. Johannessen	E. Larsen	K. Dørmænen	K. Vikse	O. Fossum
T. Pedersen	A. Ulmann	H. Eriksen	J. Kjærvåg- sund	B. Henriksen	H. Grøtting	O. Eidem	A. Midtflå	I. Bjørvik
H. Sørø	B. Emanuelsen	S. Nærbø	P. Husby	S. Sandberg	P. Antonsen	A. Asp	J. Johansen	O. Sørensen
K. Johansen	J. Hansen	K. Helberg	A. Skårn	O. Pettersen	E. Jørstad	T. Christian- sen	Å. Løvik	B. Kjærstad

skiniststillinger kom K. Gjøvik og H. Kaik som begge er nye hos oss. Elektriker J. Vigen ønsket å komme over i tidens «motefart» — stykkgodsfarten — og skipet måtte beklageligvis seile i ca. 1 måned uten elektriker. Av de underordnede som nå kom ombord, hilste vi i forbifarten på gamle kjente som lettmatros K. Rønning og motormann J. Bratne. Tømmermann G. Kvarsnes fulgte de andres eksempel og tok ferie, og ny mann her ble matros J. Edø som har seilt med flere av våre skip tidligere.

Etter utlossing i Immingham styrtes det til Falmouth hvor skipet ble dokksatt for skifting av propellere. Skipet ble nok heftet noen dager her, men den 16. desember var alt klart, og det ble igjen gitt full fart forover mot varmere himmelstrøk. Julehøytiden ble feiret på tradisjonelt vis i sjøen. De siste dager av året lastet M/T «Nueva Andalucia» i Puerto la Cruz og Curacao. Denne lasten ble ført til Cutuco i El Salvador og Puerto Masachapa i Nicaragua.

Den 20. januar var skipet tilbake på Curacao, og denne gangen ble det lastet for Puerto Cortes i Honduras, Puerto Barrios i Guatamala og Limon i Costa Rica. Senere ble det enda en tur til disse havner. I midten av februar når dette skrives, er skipet utlagt til å laste på

Curacao igjen om ikke så mange dagene for Cutuco og Puerto Masachapa. På Curacao kommer G. Hedberg til å forlate skipet for å reise hjem på ferie for så å ta over ombord i et av våre andre skip om ikke altfor lenge. Ombord i M/T «Nueva Andalucia» blir det opprykling blant maskinistene, og vi sender ny 3. maskinist H. Ansnes herfra.

M/T «Texaco Bogota»

forlot vi sist mens skipet var på reise fra Gøteborg til Trinidad for å laste for Avonmouth. Ved ankomst Avonmouth i begynnelsen av november viste det seg at det var flere som ønsket å få noe av lasten idet ordre ventet om å seile videre til Dingle (ved Liverpool) med resten. Her var det imidlertid flere skip ute i samme ærend slik at M/T «Texaco Bogota» måtte ligge til ankers nesten en uke for å vente på kaiplass. Den 15. november var utlossingen ferdig, og skipet la ut på ny ferd mot Trinidad igjen. Denne gangen skulle lasten bringes til Donges i Syd Frankrike, sikkert en hyggelig variasjon som blir satt pris på ombord. Det gamle slagord «forandring fryder» gjelder sikkert også for anløpshavner. I Donges var det også trangt om plassen så det ble å smøre seg med tålmodighet et par dager til ankers på redan der også. På tilbakereisen til

Trinidad ble julen feiret og, som vi forteller annet sted i dette nummer, ble det også her ombord holdt hyggelige sammenkomster for offiserer og mannskap. Årets siste dager tilbragte dette skip ved sin vanlige lasteplass i Pointe-a-Pierre, nå for å laste for Freetown og Abidjan, Vest Afrika. Etterpå har det vært lossing i Philadelphia og nå i Avonmouth og Dingle igjen, lasting er stadig på Trinidad.

M/T «*Texaco Brasil*»

gikk det nok ikke slik med som beregnet. Etter å ha ført lasten den sjeldne veien for ikke å si den gale veien over fra Themsen til Ciudad Trujillo og Barahona, ble det lasting på Trinidad tilbake til Thameshaven. Frem og tilbake er som bekjent, like langt, og i de første dagene av desember losset skipet i Themsen igjen. Hun var nå «due for» klassereparasjon og gikk etter utlossing til Amsterdam for inspeksjon. Reparasjonen viste seg å bli omfattende, og det ble tatt beslutning om å bygge nytt midtskip. Vi behandler dette i en egen artikkel i bladet. Et så omfattende arbeide må nødvendigvis ta lang tid, så hele besetningen, med unntagelse av overstyrmann Y. Konnestad og maskinsjef A. Lorentzen, kunne mønstre av og kom forhåpentlig hjem til jul. Det ble jo så nær innunder jul før de kom hit til landet og med den store reisetrafikk som er i dagene før jul, var det ikke så lett å ordne billetter videre.

I noen måneder fremover blir det hektisk ombord, og engang på sommeren stevner skipet ut på nok en «jomfrutur» mot Vest Indisk farvann for å ta fatt med nytt mot der det måtte gi opp i desember.

M/T «*Texaco Britannia*»

losset lasten fra Wadi Feiran på Trinidad 11. –12. desember, og pussig nok ble det lasting i samme havn for New York etter å ha vært utlagt for lossing i Mjobile. Men slik er det ofte, laste/lossehavner skifter av og til flere ganger men skipet er i sjøen. Da gjelder det å følge med i land og sørge for å ha tingene under kontroll. Ved ankomst til en havn venter forskjellige forsendelser skipet, bl.a. posten, og vi har annektert det gamle postslagord «Posten skal frem».

Også dette skipet feiret julen «i sjøen» idet det stakk til sjøs fra New York den 21. desember.

Neste tur ble fra Trinidad til Providence. Under anløpet Trinidad 27.–29. desember mønstret 2. styrmann A. Braaten av og ny 2. styrmann L. Ludvigsen reiste over med fly og møtte skipet i Providence. I midten av februar ble ny last tatt inn på Trinidad som vanlig, og kursen ble satt mot Conakry i Vest Afrika. Reisen over til Vest Afrika gikk greit unna, og i begynnelsen av februar er skipet tilbake i Vest Indien. Denne gangen anløpes Aruba for lasting og Cristobal i Panama blir tiltenkt lasten. Stadig venter nye laster, og godt er det. På tilbakereisen til Trinidad blir det å ta med en last fra Puerto la Cruz til Trinidad hvor det pussig nok for utenforstående først losses og dernest lastes. Neste lossehavn blir Conakry igjen.

M/T «*Texaco Europe*»

kom med lasten til Immingham (ved Hull) den 21. desember, og bare tre av besetningen tok sjansen på å nå hjem til jul. Motormann O. Liavik ønsket å skifte over fra «*Texaco Brasil*» til «*Texaco Europe*» istedenfor å komme hjem. Han reiste derfor over til Immingham sammen med motorman A. Alexander. Den sistnevnte er hjemmehørende på Trinidad og skulle nå overflyttes til M/T «*Texaco Nueva Granada*» borte i Vest Indien.

To dager senere stikker skipet til havs igjen, så noen jul ved land ble det ikke i år heller. Det var likevel en god posisjon å ha så tett inn på høytiden, og mang en fersk kjærkommen hilsen og ditto pakke kom ombord. Av senere brev fra skipet forstår vi at også der ombord var en hyggelig jul med julebord etc.

Neste lasting ble delt mellom Curacao den 7. januar og resten på Trinidad et par dager senere. Skipet kunne altså ikke svikte den kjente øya der nede denne gangen heller. Med lasten vel inne ble kursen lagt for Accra og Lagos. Ved tilbakekomsten til Vest Indien var det denne gangen bare lasting i Puerto la Cruz, mens lossehavnene ble de samme i Vest Afrika med tillegg av Port Harcourt. Her er skipet antagelig utlosset en av de første dagene av mars, og foreløpig er ingen ting kjent vedrørende skipets videre travle fart over «blåmyra».

M/T «Texaco North America»

forlot vi sist før skipet var ferdig ved verkstedet i Amsterdam. En ny 3. maskinist, R. Johnsen, ble knyttet til vår flåte, og motormann O. Wick rykket opp til 4. maskinist. Fra 1. januar i år er som kjent titlene ombord forandret og disse to er da henholdsvis 2. og 3. maskinist. Den nye 1. kokken heter O. Fossum og han er ny hos oss.

Noen dager før skipet seilte, inntraff dessverre et trist dødsfall ombord. Motormann S. Skålerud fra Tønsberg ble den 15. november funnet død i sin køye om morgenen ved arbeidstidens begynnelse. Så sent som den 8. s. m. møtte han hos oss for avreise med fly til Amsterdam. Den 22. november var vi på kaien med blomster og tok mot hans bære på vei til Tønsberg. Ombord i skipet gjorde nok denne kjekke sjømannens plutselige og altfor tidlige bortgang et dypt inntrykk.

Den 20. november var reparasjonen utført, og «sailingorder» lød på: Lasting i Wadi Feiran og lossing på Trinidad. Dette var jo en lang reise, så det ble ikke å fortøye i Pointe-a-Pierre (Trinidad) før 25. desember. Da det etter utlossing skulle lastes i samme havn ble oppholdet av hele to dagers varighet. Selv om julen nok hadde vært feiret på tradisjonell vis ombord, så antar vi at det var hyggelig for besetningen å komme til Trinidad hvor sjømannsprest Nilsen sikkert sørget for en forsinket, men i alle deler hyggelig julefest, for besetningen. Pastor Nilsen utfører et storartet arbeid på Trinidad, og med anløp av så mange norske skip hvert år, er det bare å håpe at den prøvedrift som Sjømannsmisjonen har satt igang dernede må bli permanent.

Den nye lasten var bestemt for New York. Senere har skipet ført last fra forskjellige lasteplasser ute ved kysten av Venezuela. Disse såkalte byer består for det meste av boretårn, oljetanker og ledninger samt de nødvendige hus. Kulden er nok hård på USA's østkyst i vinter — det er havnene her oppø som står som mottager for lastene.

Men som jeg før har nevnt, dette skip svikter nok heller ikke Trinidad, og det blir tid til å hente en last her også i midten av februar til New York.

M/T «Texaco Nueva Granada»

måtte gi opp farten på St. Lawrence i slutten av oktober. Vinteren sto for døren så nå er det is og atter is hele veien oppover. Men derfor ingen sure miner, det er da heldigvis nok beskjefligelse. Senere har skipet ført laster fra forskjellige «plasser» i Venezuela til Trinidad. Likeledes har det blitt avstikkere med olje oppover til New York, Philadelphia, Norfolk og Portland. Av listene ser vi at skipet kom til Philadelphia den 23. desember, og hvem av besetningen gikk vel ikke da med et lite håp om forsinkelse slik at i allfall julaften skulle bli ved land. Men den gang ei, neste dag var alt klart. Det var bare å komme seg ut før høytiden. Ombord blir det jo gjort hva gjøres kan for besetningen ved jul- og nyttårsfeiringen, så en hel del liker sikkert best å feire slike høytider i sjøen. Da kan man jo også best få samlet alle sammen slik at alle gjør sitt til at feiringen blir hyggelig.

Den 20. januar kom skipet til Groton i Connecticut og hadde da vært ute i slikt styggevær at skuta var helt nediset, forteller kaptein Meier Olsen. Under anløpet av Groton kom kaptein O. Andersen tilbake til skipet etter endt ferie hjemme «på berget». Han hadde med seg over ny 1. styrmann K. E. Kristiansen, tidligere M/T «Texaco Brasil» til avløsning for styrmann I. Bakke som hadde vært over to år ombord. Han dro hjem på ferie og hadde sikkert hyggelig reisefølge hjem til Sandefjord med kaptein P. Meier Olsen. Han syntes nok heller ikke det var «av veien» med en liten ferie hos sin familie der før neste innsats for rederiet.

M/T «Texaco Oslo»

ser ut til å dele sin kjærlighet mellom Trinidad og England idet skipet til nå har ført 6 laster ut fra Vest Indien hvorav fem til England og en til Philadelphia. Dette blir vel av mange betegnet som «nesten hjemmefart» i motsetning til Brasilmarten som det nå i allfall for en tid, ser ut til å være slutt på. Brasil innfører nå råoljen fra Den persiske Gulf, eller som det nå så smukt heter, Den arabiske Gulf. I Santos raffineres så oljen til fordeling langs kysten av Brasil med landets egen tankflåte.

Det nye skip har allerede også måttet oppleve en stor sorg. Den 7. februar var det nesten vanskelig for oss å tro våre egne øyne da vi om formiddagen mottok telegram fra kaptein W. K. Paulsen: «Overstyrmann Lau døde av hjerteslag kl. 0545 idag». Det er slike ting som er vanskelig å forstå. En av rederiets veteraner av den yngre garde er ikke mer.

M/T «Texaco Oslo» lastet på Trinidad den 11.–13. februar, denne gang for London, og ved ankomst hit, vil herr H. Helmersen overta som overstyrmann, idet skipet gikk med en styrmann for lite tilbake til England. Fra London blir det så å ta en avstikker opp til Glasgow for garantietsyn og dokking etc. Dette tar nok noen dager, og vi forstår at det blir flere ombord som da får hyggelig besøk hjemmefra.

M/T «Texaco South America»

var utlosset i Port Credit (ved Toronto) i Ontariosjøen 5 november og senere har skipet vært beskjeftiget i crudeoljefarten mellom forskjellige lasteplasser i Venezuela, Colombia og Trinidad. Dette er fart som vel kan ta på noen og hver da det ikke er lang tid i sjøen hver vei.

Den 23. desember kom skipet til Mamonal i Columbia, og da ble det ikke avgang før 25. s.m. slik at julaften ble feiret i havn. Nå er det sikkert mange ting som er så meget annerledes enn hos oss, og stedet er vel neppe noe av det vi kaller for by, så det ble vel samling ombord som vanlig på slike høytidsaftener.

Den 19.–20. januar ble det lastet i Puerto la Cruz, og denne gang skulle lasten føres helt ned til Montevideo i Uruguay hvor skipet losset 2.–4. februar. Ingen av våre skip har anløpt denne havn siden før krigen, da havnen tilhørte de regelmessige anløp. Ved neste anløp av Trinidad i slutten av februar venter 2. styrmann K. Helland på skipet der. Styrmann K. Rasmussen reiser etter 2½ år ombord hjem på ferie, og vi håper han får en hyggelig tid hjemme sammen med familien i Trondheim.

Skipet skal snart ha sin periodiske dokking, og vi kan vel vente det til europeisk farvann i første halvdel av april.



IN MEMORIAM



Overstyrmann
Arnold K. S. Lau

Overstyrmann Arnold K. S. Lau «Texaco Oslo» er død, han ble hastig revet bort den 7. februar kl. 0545. Han var på vakt da han plutselig fikk et illebefinnende og døde av hjerteslag.

Herr Lau begynte i rederiet som matros 30. januar 1937 ombord i M/T «Brasil» og sto ombord til juli 1938 da han mønstret av for å begynne på styrmannsskolen. Eksamen her ble avsluttet sommeren 1939, og da ufredstiden truet, var han en av de mange som ble utkalt i marinen til nøytralitetsvakt og senere forsvar av landet.

Etterpå ble det noen år hvor det ikke var anledning til fri sjøfart, så det ble å se tiden an og vente.

I 1945 kalte marinen ham igjen til tjeneste hvorefter Lau bestemte seg for å få skipsfører-eksamen før han igjen la ut på langfart.

I juli 1948 er han tilbake i rederiet som 3. styrmann ombord i M/T «Europe», hvor han sto ombord og gikk gjennom gradene til overstyrmann våren 1950.

Senere har han tjenestegjort i slik stilling ombord i flere av rederiets skip.

Vi som ofte kom i kontakt med styrmann Lau lærte ham å kjenne som en dyktig og pålitelig offiser, alltid blid og villig til tjeneste. Han hadde et meget omgjengelig vesen og var lett å samarbeide med. En verdig representant for sitt rederi og sin stand.

Vi sitter tilbake med bare gode minner om et hyggelig og godt samarbeide, som vi hadde sett frem til i mange år enda, hvis skjebnen ikke hadde villet det annerledes.

Styrmann Lau etterlater seg hustru, fru Frida Lau.

Vi lyser fred over overstyrmann Laus minne.

Fru kapt. Schlanbusch har vært en tur med «Texaco North America» og har sendt oss noen refleksjoner fra Puerto la Cruz og Portland, Maine.

Glimt fra **PUERTO LA CRUZ**

av Reidun Eilin Schlanbusch

Sjøene slår over fordekket, skummet slører for synet og dusker mot ventilene i salongen. Så siger vannet tilbake over dekket, i brede, langsomme tunger over platene. Bra med stormbroen i dag, vil ligge dypt med full last ombord.

Vi stakk til sjøs klokken tolv. Det var godt å komme ut i frisk luft etter to døgn i Puerto la Cruz. Høye åser, brungrønne etter tørkemånedene, — med stiliserte, rare palmer og bungalower i klynger mot sanden — en klippeøy stenger nesten innløpet til kaianlegget. God, naturlig havn, men kvelende het og inntengt som en gryte i kok. —

Og nå er vi på tilbaketur mot Statene — med seks døgn i sjøen foran oss. Vi har allerede planlagt disse rolige dagene, det skal males, der skal ryddes og skures. — En serie av tomme dager ligger forut, vi skal ta igjen alt som ble skjøvet tilside i hektisk tid under land.

Skuta er tung i stampesjøen. Solen vipper på sjøen rett forut til babord, de røde strålene gnistrer mot netthinnen, tvinger oss til å se bort et øyeblikk. Da vipper solen fort ned i grå, tunge sjøer, dønningene vasker over den siste lille skalken. Kveldsskyene som trekker seg sammen i horisonten, får det aller siste strøket av rødt. Så er det natt, tropenatt —

På bordet inne i salongen flammer gule sverdlijer mot teak-skottet, et minne fra Puerto la Cruz. De henger litt med hodet, luften er kanskje for salt og urolig her ombord, med gjennomtrekk på kryss og tvers. En dusk saltvann perler mot glasset i ventilen, det frisker på —

Skuta knaker, gir seg. Maskinen arbeider med dirrende slag, en dør fyker larmende inn mot

karmen. Alle de vanlige låtene ombord i et skip som er underveis fra et sted til et annet — trygge, kjente lyder. Ennå kan vi huske hete, røde blomster mot gul sand, en spinkel orkidé i raffinert kontrast til grønne jungel-trær, ennå lever minnet om Puerto la Cruz. Men de nære ting skyver seg frem —

Puerto la Cruz, ja — en by i voldsom vekst, nesten amerikansk i sin nybyggerstil, med brede, flate gater strukket ut fra sentrum. Neonlys og asfaltveier, rikmannsvillaer oppover åsen og tusenvis av usle hytter i skjærende fattigdom. Fillete, tiggende unger — brede amerikanske biler, tropiske hager og ørkensand milevis ut mot havet. — Først og sist: olje. Det er oljen som har skapt Puerto la Cruz, det er oljen som suger til seg alle tankbåtene på havnen, som er byen. Akkurat som sølvet var Virginia City oppe i Nevadafjellene en gang for åtti år siden; og nå i dag en spøkelsesby, ødslig og forlatt, et tomt skall hvor menneskene en gang levet og elsket og hatet. Slik kan det gå. Det er ikke mer sølv igjen, menneskene dro vekk og bare turister går omkring i gatene og ser på gapende, tomme vinduer. Kan det samme skje i våre dagers oljerusj-byer?

De er allikevel litt anderledes. Her skapes ingen millionformuer, det er amerikanske oljeselskaper som tjener på oljen. Funksjonærer og arbeidere bor i velstelte labour-camps, her trives borgerlig familiehygge med dypfrysingsbokser og luftkjølingsanlegg. Og oljen strømmer alltid like villig frem, et overflødhets-horn av sort jordolje.

Det mørkner utenfor ventilen. Palmene i Venezuela er nesten glemt. Vi er underveis, til en ny havn —

DAGER I MAINE

av Reidun Eilin Schlanbusch

Det var varslet full storm den dagen vi sto inn mot Portland, Maine. Men sjøen var rolig, avventende — tunge skyer duvet over kysten og farget havet blygrått. Vi fortøyet, myndighetene kom ombord og gikk igjen — ennå var alt stille. Bare kvikksølvet i termometeret sank og sank, kulden knaket i dekkshus og bet snerende i ubeskyttet hud. Over stormbroen hastet grå skikkelser i januar-kvelden, i land krøp menneskene i skjul og ventet på uværet.

Så brøt det ut, et inferno av flengende is-nåler, av stormbyger og rykende vindkast i raseri over det lave landet. Biler og tog og fly — all menneskelig kløkt og sivilisasjon — ble lammet på noen timer av snemassene. Det var en nådeløs wizzard fra prærien som pisket over Maine, stengte folk inne, hektet hverdagslivet av hengslene for en stund. Bekymrede husfedre vokter på vannrør og sentralfyr; med nesene inn mot isroser på ruten sto barna, de eneste som ønsket seg ut i sneværet.

Det var en lang vakt ombord for den som hadde vakt og passet på lossingen. Timene krøp langsomt avsted, bare avbrutt av en salig kaffekopp og litt opptining inne i pentriet. Grått morgenlys trengte nesten ikke gjennom tilfrosne vinduer, kvikksølvet sank fremdeles. Provianten ble båret ombord, vi tok inn ballast, livet gikk sin gang som alltid. Men utenfor havnen brøt sjøene mot skjærgården, tårnet seg opp i flodbølger innover strendene — ingen skip kunne gå ut eller komme inn i slikt vær. En Liberty-båt hadde ligget mot stormen på andre døgnet nå, hugget mot vinden og ventet. Losbåten vippet utover, men det sto ikke i menneskelig makt å entre skipet, det lille nøtteskallet måtte bare pile inn i havnen igjen.

Over landgangen stampet barske menn i villmannsjakker og digre Alaska-støvler, de manglet bare trugene for å kunne smelte rett inn i en TV-movie fra ødemarken. Men det var ingen pelsjegere som entret skuta, men milde statsfunksjonærer med vennlige, langsomme smil — vinteren er barsk her i Maine, og folk tar storm og kulde med fatning og ro.

Kvelden fløt innover oss, det lyste matt fra vinduer inne på kaien, en lyskaster blinket nervøst og rystende i vindrossene. Sorte, små skikkelser krøp langs moloen, krumbøyet mot vinden og kulden inne i Portland var livet sluknet, kinoer — restauranter — drugstores, bare stengte dører og stumme juke-boxes. De tapre, muntre lysreklamene kjempet frysende mot islaget som klumpet seg over noenrørene. Det var godt å være inne en slik kveld, all verdens herlighet skulle ikke friste oss utendørs nå —

Og så våkner vi opp til marsluft og føhnvind, verden er ny og glad — våren besøker kysten midt i januar. Det er som er lite varsel om dagene foran oss, vi skal sydover igjen, krysse Golfstrømmen og tine opp vannrør og frosne mennesker.

Rød vintersol sender skrå striper av lys innover dekket hvor sneen ennå ligger i fonner mot skottene. Dekksfolkene måker unna, skrapper planker og trapper for blåsvullen is. I luften er det en mild bris som får guttene til å stikke votter i lommen og puffe skinnlue bak i nakken. Himmelen er gjennomsiktig, blå por-selen over lave New-England-åser, husene klyger seg sammen om et kirkespir. Inne på stranden krøller en gråsort asfaltvei seg i uryddig buktning mot syd — ribbete trær, lave hekker og sne — en stillferdig melodi i sort, grått og hvitt.

Losen står ennå på broen, vi glir gjennom øyer og holmer og skjær, mens dovne døninger er det eneste som forteller om stormen fra i går.

— Vi reiser mot tropene nå, sier vi til losen, — det skal bli godt å kjenne sol igjen etter denne kulda.

— Oh, well, smiler han tilbake, — jeg vil ikke bytte for all verdens jungelvarme. Kjenn, det er vår i luften allerede — springtime in Maine. — Og sandelig. Føhnvinden puster over brovingen, det tiner i solglitret. Maine — i snestorm og vårsol, kontrastenes land.

Våre jubilanter



Den 13. januar kunne overstyrmann Frank Olsen se tilbake på 25 år tjeneste i Texaco. Han kom til oss som lettmatros på gamle «Europe», 20 år gammel, i januar 1936 og har senere vandret gjennom gradene på forskjellige av våre båter til sin nåværende stilling.

Overstyrmann Frank Olsen er, i likhet med mange av den eldre Texaco-garde, fra Arendal, nærmere bestemt Tromøya hvor han også for tiden nyter sin ferie.

Vi gratulerer Frank Olsen med jubileet!



Forts. fra side 13 – HOBBY bygge, og var admiralen til slutt tilfreds, kunne også modellen benyttes av tømmermennene for når de målte et spant til 1 tomme, ble det ganske enkelt til en fot på skuta. Metoden brukes tildels den dag i dag. «Shell expansion» eller plateutfoldelsen blir tegnet inn på en halvmodell av skroget, og så kommer tegningen deretter. Slike halvmodeller med alle plater inntegnet ser en på alle skipsverft, og det kunne være interessant å lage en lignende. Den kan festes på en plate og benyttes som en vegg-hylle. Hovedsaken er at en samtidig får et begrep om hvorledes et skip blir til og at det krever en viss nøyaktighet. Dessuten blir det noe en kan si en har gjort selv, ikke kjøpt i en eske og bare limt sammen.

Det er ingen heksekunst og krever bare et stykke godt tre og en kryssfinerplate. Altså her er tegningen og ved et lite studium vet en snart hvor Buttoc- linjer, Water-linjer og seksjons-linjer hører hjemme. Hvis skuta rister for mye

Nye havner besøkt i 1960:

EL PALITO - Venezuela

Dette er en av de nyere utskipningshavner for jordolje i Venezuela. Den første last ble ført derfra 20. november 1957, det første norske skip som lastet der, seilte derfra 14. desember samme år. M/T «Texaco South America» var vel det første av våre skip som tok inn last i denne havn, idet dette skip lastet der den 15.–16. februar i år for Santiago, Cuba.

Bladets lesere kan muligens ha interesse av å få litt kjennskap til denne havn hvor våre skip i fremtiden kommer til å laste både titt og ofte.

Anlegget opereres av Socony Mobil og stedet ligger syv nautiske mil vest for Puerto Cabello. Oljekaien er bygget ut fra Punta Chavez. Kaien går først 1714 fot i nordlig retning, deretter 761 fot i nord-østlig retning. Dybden ved kaien er på lavvann fra 41 til 45 fot. Losen border skipene ca. 1 nautisk mil av kaien. Det er ingen innseiling, skipet går rett fra sjøen inn på kysten.

Om natten er det intet fyr å seile inn på, men på en kolle bak kaien er det en mast med tre loddrette røde lys. Disse lys er ikke å stole på, da de ofte er skjernet av regn. Lysenes posisjon er 10° 28' 8" nord og 68° 07' 7" vest. Høyden av lysene er 1280 fot. Kaien er godt opplyst og på hvert slangetårn er plasert en fyrlyppe. Vest for kaien er kysten helt svart et langt stykke. Bortenfor der er en del hvite lys.

Det er ikke mange karter som dekker stedet, men man kan seile inn på kart nr. 1966. Hydrographic chart nr. 6571 dekker også El Palito. Farvannet er klart hele veien bortsett fra en grunne nord for Puerto Cabello.

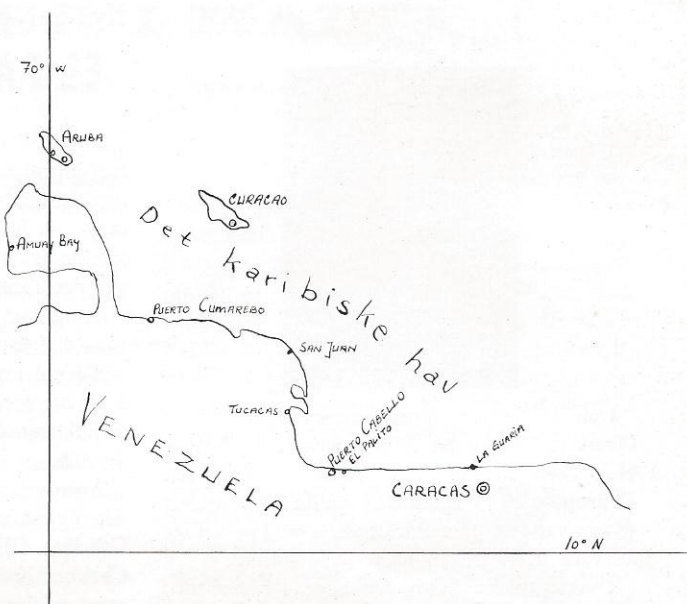
til å få helt fine streker under malingen, kan en bruke Scotch tape til avgrensning av fargene, men da må det være helt tørt. En annen gang kan en lage en flott modell med rigg og alt. Si bare fra til Skipperen så skal vi skaffe tegninger.

Punta Chavez er ikke avmerket i amerikanske kart, men er første odde øst for Punta Moron, og vest for El Palito. Altså under de før omtalte tre røde lys.

Det fortøyes ikke om natten, men man seiler igjen uansett tid på døgnet. Losen er en eldre mann som hentes ned fra Las Piedras, det er meget flink og grei mann. Det er ingen taubåter på stedet. Det fortøyes med 11 trosser og begge ankere, alt fortøyningsgods må være i prima stand. Dette på grunn av stadig dønning. Loading Master kommer ombord og ser over fortøyningsgodset før ankomst til kaien. To tankskip kan laste samtidig. Strøm og vind kommer fra nord-øst, og skipet fortøyes slik at det ligger litt fra kaien. Begge ankere settes ut først, og når det er gjort, kan man fortøye i ro og mak. Skipet vil ligge i ankrene ca. 10 favner fra kaien, begge bautrosser i bøyen og begge aktertrosser til bøyen står på krok med sliphake hvorfra det går en ca. 2" manila-løper til skipet. Ved avgang blir alt på kaien tatt inn, en slakker bøyetrossene og hiver på løperen, og trossene kan hives inn. Manila-løperen lar en gå overbord. Deretter hives ankrene inn. Under oppholdet må maskinen hele tiden være klar. Hvis det blåser opp, må man gå fra kaien og ri av uværet i åpen sjø.

Innklareringen er som ellers i Venezuela: Myndighetene kommer ombord ved kaien. Først legen som tar en stikkprøve på vaksinasjonsattestene, og får en kartong sigaretter. Dernest kommer de øvrige representanter for myndighetene og alle skal ha sin smøring. Det er tollvakt ombord hele tiden. Venezuelas nasjonalflagg må føres på fortoppen under anløpet.

Man må være meget omhyggelig slik at det ikke kommer oljespill på vannet, for da får skipet en stor mulkt. Ballasten behøver ikke være ren, da denne pumpes i land på tanker. Det er gravity lasting, og det kan lastes med 3500 tonn i timen. Lasten kommer i en 30"



ledning til kaien, men derfra og ombord i en 8" slange. Det blir tilkoblet to 8" slanger, men den ene er bare for ballast.

Det er ikke ferskvann å få på stedet.

Det kan også nevnes at det ikke er noe norsk konsulat i El Palito.



Forts. fra side 11 — TANKMARKEDET

var 16.000 tonneren regnet som en stor båt, og mange syntes det var en dristig tanke å gå inn for 24.000 tonnene i 1946/47. Disse båter er allerede i dag for små å regne. Den største tanker som seiler er på 106.416 tons dw. Et japansk selskap, Idemitsu, har allerede i ordre en båt på 130.000 tons dw. som skal leveres i slutten av 1962, og planlegger ytterligere økning i størrelsen til 160.000 tons i fart mellom P. G. og Japan. Idemitsu regner at 130.000 tonneren kan frakte oljen 30 % billigere enn en 45.000 tonner over strekningen P.G./Japan.

KRYSSORD i julenummeret

Deltagelsen i kryssordløsning avtar fra år til år. Det er vel mange andre ting å ta seg til både for dem som er ombord og for dem som er hjemme, men hvis det kommer av at dere ikke er noe begeistret for selve oppgavene, hører jeg gjerne fra dere. Vi får se om vi kan rette på det hvis dere er misfornøyd. Kanskje oppgaven er for vanskelig, eller kanskje den skulle beskjefte seg litt mere med sjømannsyrket. Send noen ord om hva dere synes.

Jeg har forøvrig allerede fått brev fra en som løser kryssord, nemlig fru Aasta Solhøi, som er med sin mann på «Texaco Europe». Hun

skriver: «Jeg sender kryssord denne gangen også, men om den er riktig, det vet jeg ikke. De er fabelaktig god til å sette opp kryssord, og vrien var den. Det er et ord jeg tviler på, og det er rentetist, jeg har alltid trodd det var rentenist, så det skal bli artig å se hva som er riktig. Jeg kunne ikke få det anderledes. Veldig morsomt er det med både bladet og kryssord.

Nå trenes det for fullt med hopping her ombord, og interessen er stor. Det drives mye gymnastikk her, det er Chiefen som er leder.»

Fru Solhøi skriver videre at det er veldig hyggelig å være ombord på «Texaco Europe». De har hyggeaftener med underholdning: sang, musikk og opplesning. «Det spørs» har de også. Guttene ombord er kjekke, sier hun, og de liker å være med, så vi får ønske henne en fortsatt hyggelig tur sammen med dem.

Løsningen på problemet med kryssordopp-gaven denne gang, kan fru Solhøi finne ved å titte på løsningen som vi gjengir i bladet.

Det var jo hyggelig å få så mye ros, men jeg er også takknemlig for det som måtte komme av ris, for så kan jeg jo lære noe av det.

Vi har foretatt loddtrekning mellom de løsningene vi har fått inn. Den nye eier av en skorstensmodell ble: *Maskinsjef Gunnar A. Tangen, Munkerekken, pr. Tønsberg.*

Vi gratulerer!

B. S.



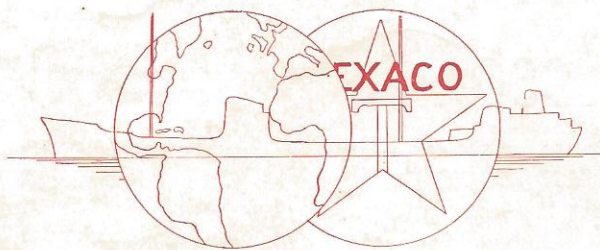
H	U	S	B	O	D	K	A	U	D	L	E	R	V	E	L	S	K	R	I	B		
S	A	B	A	N	A	D	R	E	R	A	I	D	E	R	V	A	R	A	M	Y		
B	A	L	A	G	E	T	A	G	S	N	O	B	A	S	V	A	R	A	M	Y		
O	N	I	M	B	U	S	M	A	R	A	T	N	A	S	J	G	E	T	V	E		
D	N	K	A	M	O	R	I	N	T	R	S	E	R	N	O	E	S	P	E	T		
B	O	A	M	O	R	I	N	T	R	S	E	R	N	O	E	S	P	E	T	S		
E	M	N	E	R	T	V	E	D	E	L	O	S	A	K	K	A	K	P	R	A		
B	A	D	E	L	E	R	V	E	D	E	L	O	S	A	K	K	A	K	P	R	A	
D	E	L	E	R	V	E	D	E	L	O	S	A	K	K	A	K	P	R	A	R	A	
F	A	T	I	G	M	A	I	N	A	N	E	O	T	R	I	A	N	G	E	L	R	
K	O	B	E	R	T	I	G	M	A	I	N	E	O	T	R	I	A	N	G	E	L	R
Y	L	E	R	E	L	T	H	A	R	A	I	N	G	E	L	R	O	T	T	A	R	A
S	K	R	E	L	T	A	R	A	I	N	G	E	L	R	O	T	T	A	R	A	R	A

Navn: Mask. Gunnar A. Tangen
 Adresse: Munkerekken pr. Tønsberg
Bes innsendt i løpet av mars måned

Texacokonkurransen

Leserne venter sikkert i største spenning på resultatet av vår store konkurranse – Flåtemesterskapet i høyde og lengdesprang uten til-løp, – og vi beklager at den endelige liste ikke kan komme med i dette nummer av bladet da noen resultatlister formodentlig befinner seg på vei til oss i posten.

Av de lister vi har mottatt tyder alt på at man hopper høyt og langt, men vi må nok holde dere i spenning til neste nummer kommer ut.



Båtenes posisjoner

- M/T «*Nueva Andalucia*». Etter et kortvarig verkstedopphold i Falmouth i England i midten av desember, lastet skipet i Puerto la Cruz 30/12 og på Curacao 2/1 for Cutuco og Puerto Masachapa. Senere har det vært ennå to turer fra Curacao. Den første for Puerto Cortes, Puerto Barrios og Limon, og den andre for Cutuco og Puerto Masachapa.
- M/T «*Texaco Bogota*». Etter reisen til Donges midt i desember, har skipet stadig lastet på Trinidad. Første tur gikk til Freetown og Abidjan i første halvdel januar, og neste tur til Philadelphia. I februar/mars har «*Texaco Bogota*» gjort to reiser til England.
- M/T «*Texaco Brasil*» kom med last til England 8/12 og fortsatte til Amsterdam for besiktigelse for klasse. Den 10/2 ble skipet tauet til Bremerhaven hvor nytt midtskip vil bli innbygget. Reparasjonen ventes ferdig engang i mai.
- M/T «*Texaco Britannia*». Etter to turer fra Trinidad til New York/Providence i desember-januar har «*Texaco Britannia*» gjort tre reiser fra Trinidad til Conakry i Vest Afrika og enda rukket en snartripp fra Aruba til Christobal.
- M/T «*Texaco Europe*» losset likevel i England før jul og har senere ført laster fra Puerto la Cruz/Trinidad over til forskjellige havner i Vest Afrika. Lastet siste gang i Puerto la Cruz 17/3 for Accra og Lagos.
- M/T «*Texaco North America*». Avg. verksted i Amsterdam 20/11 og tok med seg last fra Wadi Feiran 4/12 til Trinidad. Senere har det vært lasting i forskjellige havner i Venezuela, og bestemmelsesstedene har vært New York/Portland og Philadelphia.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» har også seilt mellom de forskjellige lasteplassene i Venezuela og mottageranleggene i New York/Portland og Philadelphia. Lastet 8/3 i Punta Palmas for Philadelphia igjen.
- M/T «*Texaco Oslo*» har fortsatt i farten mellom Trinidad og England og var nettopp tilbake i Glasgow for garanti-ttersyn. Neste last inntas på Trinidad ca. 26/3.
- M/T «*Texaco South America*» seiler i «shuttelfarten» mellom Venezuela og Trinidad, men fikk i slutten av januar en hyggelig avveksling med å føre en last ned til Montevideo. Skipet er nå tilbake i sin vanlige fart og ventes til Europa for reparasjon en gang i april.