


texaco  *tanker*



W. 1962

JULEN 1962

9. årgang

Stein Nilsen



Vårt rederi har fødselsdag i desember, nærmere bestemt den 13de, og i år runder vi tredveårsdagen. Det er ikke noe stort jubileum for et rederi, men det er verd å nevnes da jubilenten befinner seg vel, med en solid ryggrad og en moderne flåte. Vi må ha lov til å gå ut fra at rederiet har mange gode år foran seg, ikke minst fordi alle skipene er sikret beskjefligelse langt fremover i tiden. De langvarige dårlige tider som skipsfarten sliter seg gjennom, vil derfor ikke føre oss ut i vanskeligheter.

Det er et større jubileum når en privatmann kan se tilbake på tredivet år i samme rederi. I den nærmeste fremtid vil fire mann kunne notere seg for et slikt resultat og motta det synlige bevis på det. Dette skal vi komme tilbake til senere, men jeg vil nevne at vi nå har fått vår annen gullmerke-mann. Det er kaptein Karsten Hallén som er blitt tildelt Rederforbundets gullmedalje.

Hittil i år har skipene i det store og hele seilt heldig. Alvorlige ulykker har ikke forekommet, og bortsett fra vanskeligheter med krysshodene på et par av skipene, har vi ikke hatt driftsforstyrrelser. Som gode plussverdier i 1962 kommer de to nye skip vi har fått levert fra A/S Fredriksstad mek. Verksted. Det er to vakre og velbygde båter, og jeg håper de vil vise seg å være solide og hensiktsmessige i drift.

Med dette takker jeg for året som er på hell og ønsker god jul og godt nytt år for alle ombord og iland.

Per Sundby

Eventyrløst

Eventyrløsten ligger latent hos oss alle — i mer eller mindre grad. I de unge år er denne lysten størst og kombinert med tilsvarende liten dømmekraft kan trangen til en eventyrlig opplevelse få alvorlige følger. Etter hvert som årene siger på oss, forstår vi at eventyr er kun eventyr og hælene blir plantet solid i bakken, eller dørken om man vil. Spenningen med å oppleve noe ekstraordinært er likevel tilstede, men dømmekraften forteller hvilke konsekvenser det kan få å hoppe ut i det ukjente — og vi lar det være.

Også i dette nummer av Texaco Tanker under Løst & Fast fra skipene kan vi lese om unge gutter som har gitt seg eventyrløsten i vold og blitt merket, kanskje for resten av livet. Vi tenker på de to første-reiseguttene som lot skip være skip for å friste lykken i Frankrike, og de to guttene som måtte gis avskjed i Rota i Spania fordi de skulle være barske karer.

Hvordan går det så med disse nye eventyrere? De færreste er neppe klar over hva de gir seg ut på når de «rømmer» fra et skip. Hadde man visst hvilken straff man kan få og hvilke vanskeligheter man kan komme opp i i de forskjellige land, ville man nok tenkt seg om flere ganger og kommet til den sannhets erkjennelse at det tross alt er bedre å være ombord. Man er nemlig ikke å betrakte som noen ferieturist når man har rømt fra et skip. Man har gjort seg skyldig i en forbrytelse som vår straffelov fastsetter meget streng straff for, fra 2 måneder (§ 426) til 1 år (§ 302). Denne straff kan også ilegges dem som måtte medvirke til handlingen. Da de fleste land hvor våre skip seiler krever spesiell oppholdstillatelse, er veien til de lokale fengsler ikke lang. Her må de så løses ut av den norske konsul på stedet, og i samarbeid med rederiets agent blir så eventyreren sendt hjem eller ombord i skipet igjen.

Det påløper således en masse utgifter og disse må selvsagt tilslutt betales av den som forårsaker utgiftene. Såvel staten som rede-

riet skal holdes skadesløs, og derav følger at utgiftene til mønstring og utsendelse av nye folk til skipet også blir å betale tilbake til rederiet. Utgiftene kan således komme opp i ganske store beløp.

Fengselsstraff blir ved vanlige rømmings-tilfeller ikke anvendt, men vi synes det er verd å nevne dette for å belyse hvilken alvorlig karakter forseelsen har. Det økonomiske ansvar kan man ikke i noe tilfelle rømme fra, og hvis dekning ikke kan bli tatt i tilgodehavende ombord eller av andre midler, blir trekk å foreta i fremtidig arbeidsinntekt. Journalutdrag vedrørende forseelser blir i alle tilfelle oversendt Arbeidsdirektoratet og videre til de respektive sjømannskontorer, og rullebladet er plettet. I alvorlige tilfeller blir enhver videre forhyring nektet.

De to ungguttene som rømte fra «Texaco Norge» i Frankrike ble heldigvis fort tatt hånd om av våre agenter, og den norske konsul i Nantes fikk sendt dem hjem pr. omgående. Hva de kunne kommet ut for — 16 år gamle, uten penger og uten å kunne et ord fransk i typiske havnebyer som Donges og St. Nazaire, skulle det være unødvendig å skrive om.

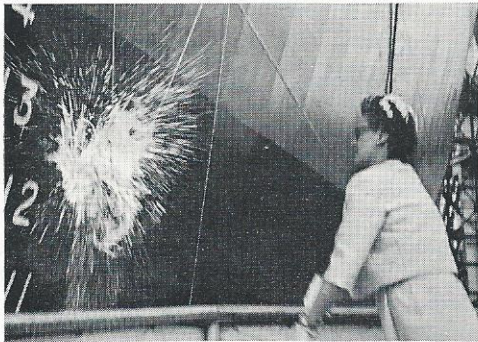
Eventyret ble likevel dyrt, men vi får håpe det ble en lærepenge for dem begge.

De to guttene som er omtalt under «Texaco South America» var av den mer «karslige» typen som skulle sette spor etter seg ombord ved hjelp av hærverk. I slike tilfeller viser rederiet ingen form for medlidenhet og påtalebegjæring blir sendt gjennom politiet. Her begjærer vi straff i h. t. straffeloven og tar erstatningskravet med i straffesaken. I vårt krav inkluderes erstatning for ødelagte ting ombord. En av disse to guttene — 17 år gammel — er for all fremtid nektet forhyring i den norske handelsflåte. En meget kostbar lærepenge.

Vi vet at det finnes unggutter ombord som går med tanken på å rømme for å oppleve noe mer spennende enn f. eks. å vaske opp. Tenk dere om — en spennende opplevelse kan betales for dyrt.

M/T „Texaco Skandinavia“ sjøsettes

M/T «Texaco Skandinavia» ble sjøsatt fra A/S Fredriksstad mek. Verksted den 21. juli. Billedet til høyre er tatt like før dåpshandlingen, og vi ser gudmoren, Mrs. L. C. Kemp jr., flankert av dir. P. Sundby og dir. J. Wilhelmsen. Gudmoren er gift med Mr. L. C. Kemp jr. som er Vice President i Texaco Inc., og sjefen for Research and Technical. Stundens alvor ser ikke ut til å bekymre gudmoren. Hun har muligens trenet på å knuse champagneflasker.



og så gjør gudmoren sitt arbeid. Det er ingen tvil om at flasken ble behørig knust.



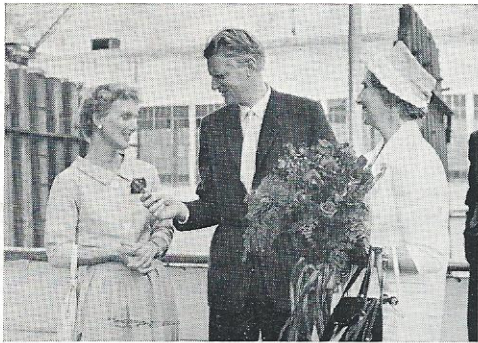
og alt virket også denne gangen som det skulle — det er spennende — vil skipet flyte?



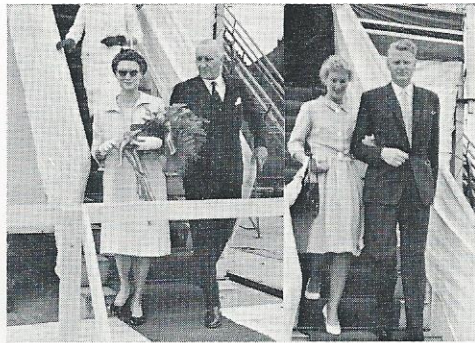
De glade ansikter forteller oss at vi nok engang har overvært en av de vanlig vellykkede sjøsettinger.



«Texaco Norge»s offiserer overværer høytideligheten, og gudmoren ses her omgitt av de staute karer.



Hvorfor skal ikke også fru Sundby få en blomst? Vi er enig med dir. Sundby, her må det selvtækt til. Fru dir. Wilhelmsen ser ut til å bijalle tyveriet.



Høytideligheten er føreløpig over — gjestene forlater tribunen for å begi seg til festen. Gudmoren ledsaget av dir. Wilhelmsen. Fru dir. Sundby ledsaget av sin mann.



Som ved enhver annen dåp blir gudmoren det naturlige midtpunkt og blant pliktene er også å holde tale.



Resten av den knuste champagneflaske er montert på et trebrett og dette overrekkes gudmoren.



Her sees fru dir. Sundby, Mr. L. C. Kemp jr., fru ekspedisjonssjef Dalstø og Mr. R. J. Burton (fra Regent Petroleum Tankship Co., London).



og videre Mr. D. L. Butts (sjefen for Texaco Marine Department, Construction and Repairs Division), fru dir. Wilhelmsen og dir. P. Sundby.



Vi presenterer

Våre to

«Texaco Norge»

Den 19. juli ble M/T «Texaco Norge» overlevert til vårt rederi, og den 7. november fulgte M/T «Texaco Skandinavia» etter. Vi har således nå 10 båter med en samlet tonnasje på 187 904 t.d.w. Våre to nyeste skip er hver på 20 200 t.d.w. og er kombinerte spesial- og allround-tankere.

De er bygget på grunnlag av verkstedets standardtype, men har i tillegg lastetanker og pumpe- og ledningsutstyr for føring av petrokjemikalier og smøreoljer. De er blitt meget pene skip, og i tillegg også hensiktsmessige og har mange nye ting som er av interesse.

Skipene har 33 lastetanker som betjenes ved et pumperom plassert umiddelbart foran maskinrommet akter. Pumperommet har 3 hovedlastepumper, hver med en kapasitet på 600 tonn pr. time. De er av sentrifugaltypen og drives av dampturbiner plassert i maskinrommet. For lossing av petrokjemikalier og smøreoljer er det i samme pumperom installert tre stempelpumper som betjener et separat ledningssystem. Ytterligere finnes 3 slikkepumper og 1 lensepumpe, slik at pumperommet i alt inneholder 10 pumper.

For bekjempelse av rust i lastetankene er det gjennomført en kombinasjon av maling, magnesiumsanoder og tilføring av inhibitorvæske til last og ballast.

Navigasjonsutstyret er moderne og innbefatter bl. a. to radaranlegg, gyrokompass,

gyro-pilot og ekkolodd. De fleste navigasjonsinstrumenter og kontrollorganer er innebygget i en manøverbord på kommandobroen, og fra denne kan i alt 24 forskjellige kontroller utføres sentralt. (Se bilde side 23.) En liten finesse er at frontvinduene på broen har ferskvannsspyling for å fjerne saltbelegg.

Hovedmaskinen, som er bygget av F.m.V., er en 7 cyl. overladet 2-takt enkeltvirkende dieselmotor av F.m.V./G.V. type med sveiset rammeverk. Den utvikler ca. 10 400 IHK ved 112 omdr./min., og er arrangert for tungoljedrift.

Det er 2 dieseldynamoer av F.m.V. type, hver på ca. 330 kW samt 1 turbodynamo på



«Texaco Norge»s offiserer sammen med personalsjef J. C. Jenssen (t. v.) og driftssjef A. Kr. Røysem (t. h.).

nye skip

«Texaco Skandinavia»



ca. 22 kW. Dynamoene leverer 3-fase vekselstrøm av 440 volt, 60 per.

Damp til drift av hjelpemaskiner og oljelastpumper og til oppvarming av oljetanker og innredning leveres av 2 oljefyrte dobbelttrykkjeler, de fineste av denne type som er installert ved verkstedet, samt 1 ekshaustkjele for hovedmotoren.

Hovedkjelene er anbragt på en plattform aktenfor maskinrommet og ekshaustkjelen i skorstenen.

Hjelpemaskinene er dels elektriske og dels dampdrevne. 5 separatorer sørger for rensing av smøreolje og brenselolje.

Ferskvann produseres i en evaporator som

utnytter spillvarmen i hovedmotorens kjølevannssystem.

I hovedmaskinen er innebygget et automatisk temperaturkontrollanlegg som akustisk og visuelt varsler varmgang i lagrene.

Innredning for offiserer og mannskap er av høyeste standard og særdeles smakfull, og betyr et definitivt brudd med bruk av mørke tresorter i skipsbyggingen. Samtlige lugarer og oppholdsrom har lyse, vennlige farver. I de representative rom er det lagt spesiell vekt på å oppnå en spesifikk norsk og hjemlig atmosfære. I salong og spisesalong er det således lys gråhvit furustav paneling (se foto side 22), hos kaptein og maskinsjef er anvendt lys gråbeiset ask, og i offiserenes dagrom gullalm. Møblene har moderne, hensiktsmessig utforming, og tekstilene med kraftige farver er vel avpasset. F.m.V. legger meget arbeide i en førsteklasses utførelse av innredningsarbeider. (Vi vil i neste nummer presentere mer fra innredningen.)

Den smakfulle innredning som er fullt luftkondisjonert, heves ytterligere av vakre malerier, utført av William Lunden, vesentlig med motiver fra norske eventyr og dyreliv. (Dette vil vi også komme tilbake til med fotografier av malerier og forklaring av motivene. Som en forsmak har vi denne gang valgt forsidemotivet fra et av maleriene.)

I offiserslugarene er veggen påført plast-
(Forts. side 25.)



«Texaco Skandinavia» offiserer sammen med adm. dir. P. Sundby (t. v.) og driftssjef A. Kr. Røysem (t. h.)

TEKNIKK

Av

inspektør Haakon Thune

Teknikk er som oftest trøttsom lesing med alle sine matematiske formler og vitenskapelige utregninger, men en kan ikke komme utenom disse i en tidsalder hvor maskineri må til for å holde verden i bevegelse.

En blir så vant til at et moderne maskineri går av seg selv, at en glemmer årsaken til at det går.

Manuelt arbeide er snart en saga blott, for maskineri blir fremstillet ved hjelp av presisjonsmaskiner, og det gamle gode håndverk er gått i glemmeboken.

Det hender vel at ethvert maskineri kan opphøre å funksjonere, og da kommer en spesialist og skifter ut de nødvendige deler og setter det hele igang igjen.

Når noe galt inntreffer med et skip langt ute i sjøen, må det derimot klare seg selv, og vi har på noen av våre skip hatt vanskeligheter med kryss- og veivlagere på hovedmotoren. For den yngre maskinbetjening kan det derfor være av interesse å vite litt om slike vanskeligheter og hvorledes de oppstår.

Det første er naturligvis å finne årsaken til at lagere som har gått feilfritt en årrekke, plutselig slår seg vrang.

Årsakene kan være mange. En av de mest alminnelige er mangel på smøring, men slikt kan også inntreffe på en helt ny maskin. Oljen kan være sur, men det vil oljen vise. Høytrykkspumpen til et krysslager kan være slitt, og da det er en såkalt slepepumpe, må fjærene fornyes. Dette er det heller ikke vanskelig å finne ut. Oljekanaler kan stoppe opp, og dette er også lett å bevise. Årsakene kan altså finnes og rettes på.

Skaden er imidlertid skjedd. — Et lager er ødelagt, og reserver skal settes inn. Det høres liketil og greitt ut, men skal resultatet bli godt, kreves det i første rekke stor nøyaktighet.

Maskinbyggerne foretar utboring av lagere på en såkalt «jigg» og oppnår en nøyaktighet på 1/100 mm. Etterarbeidet er minimalt, og lageret blir som det skal være. Det går imidlertid ikke i all evighet. Etter en tid vil slitasje oppstå, spillerommet i lageret stiger og slagvirkning gjør seg gjeldende ved at metallet i lageret går trett, sprekker oppstår, og metallet skviser seg ut til sidene eller fyller opp smøresporene.

Det forekommer at små metallkorn løsner fra sprekken, og når de kommer mellom lager og tapp under maskinens gang, blir de valset ut til tynne flak som finnes igjen i veivtroen. Det er derfor viktig at lagerklaringen holdes så lav som mulig, og på de fleste dieselmotorer av noen størrelse er normen 0,2 mm for kryss- og 0,3 mm for veiv- og rammelagere. Oljen skal jo ikke bare smøre, den skal også kjøle av lageret. Det er derfor en erfaringssak når maskinbyggerne oppgir de nevnte lagerklaringer. I praksis kan det senere vise seg at for eksempel en KZ 78/140 M.A.N. skal ha minimum 0,2 mm og maksimum 0,25 mm klaring i kryss. Det samme gjelder for veiv- og rammelager.

Lagermetallets sammensetning er også meget viktig. Det mest anvendte har såkalt tinnbasis og følgende komposisjon:

Sb = Antimon	13—11 %
Sn = Tinn	79—81 %
Cu = Kobber	5—7 %
Pb = Bly	3—1 %

Brinellhårdheten ligger på 27 ved 20° C og 20 ved 50° C.

Når nytt metall skal støpes i et ødelagt lager, må alle smørekanaler plugges slik at det utsmeltede metall ikke fyller disse opp. Istøping av nytt metall foretas på vanlig måte,

eller, som noen gjør det, ved en slynge hvor sentrifugalkraften fyller alle tomrom. Det anvendes også en beholder med flytende metaller som ved hjelp av trykkluft fyller formen så nøyaktig at lageret blir støpt med smørespor og alt tilbehør slik at etterarbeid med tilpassing blir minimalt.

Når et lager er støpt på vanlig vis og det er et todelt kryss, bør de utbores sammen i en horisontalbenk. Senter og høyde må være nøyaktig. Når lageret skal tilpasses pinnen, bør en ikke bruk blåfarve. Tyngden av lageret er tilstrekkelig til at en tydelig ser alle de blanke flekker hvor lageret ligger hårdt an.

Tilskrapningen må heller ikke foretas med de moderne bladskrapere (siklinger), men ved krysskrapping med vanlige lagerskrapere. Det oppnås da hundrevis av små punkter som er mer gunstige enn enkelte store flekker.

Stemplet skal tas ut under tilpassingen. Geideplanet er ryggraden på maskinen, og krysset bestemmer geideskoens stilling i forhold til planet; med andre ord, er geideskoen i riktig stilling, skal også krysslageret være det. Skissen forklarer bedre enn ord hva som menes.

At arbeidet er tidskrevende, sier seg selv, og det kan være nødvendig å prøve seg frem både 5 og 10 ganger om nødvendig. Har en til slutt fått sentret kryss og geidesko i geideplanet, kan en gjøre en dobbelt prøve ved å sette ned stemplet uten stempelringer. Med lange søkere kan en så finne ut om stemplet står i midten av sylindringen. Det skal altså ikke ligge an mot sylindringforingen. En liten avvikelse på 0,2 mm har ingen praktisk betydning så lenge det er god klaring rundt hele omkretsen.

En kan nå være sikker på at begge krysslagerer bærer likt. Det er naturligvis forskjellige konstruksjoner av krysslagerer, men fremgangsmåten er og blir den samme.

Krysspinnen er en sak for seg. Ved nedsmelting av et lager kan den ta skade og da er det ikke noe annet å gjøre enn å fornye den, eventuelt slippe den ned.

En ny krysspinn fra fabrikken er slipt

eller lappet så den blir 100 % rund. Slitasje gjør at den med tiden blir litt oval, og det beror på diameteren og det trykk en har på lageret hvor stor slitasje man kan tillate.

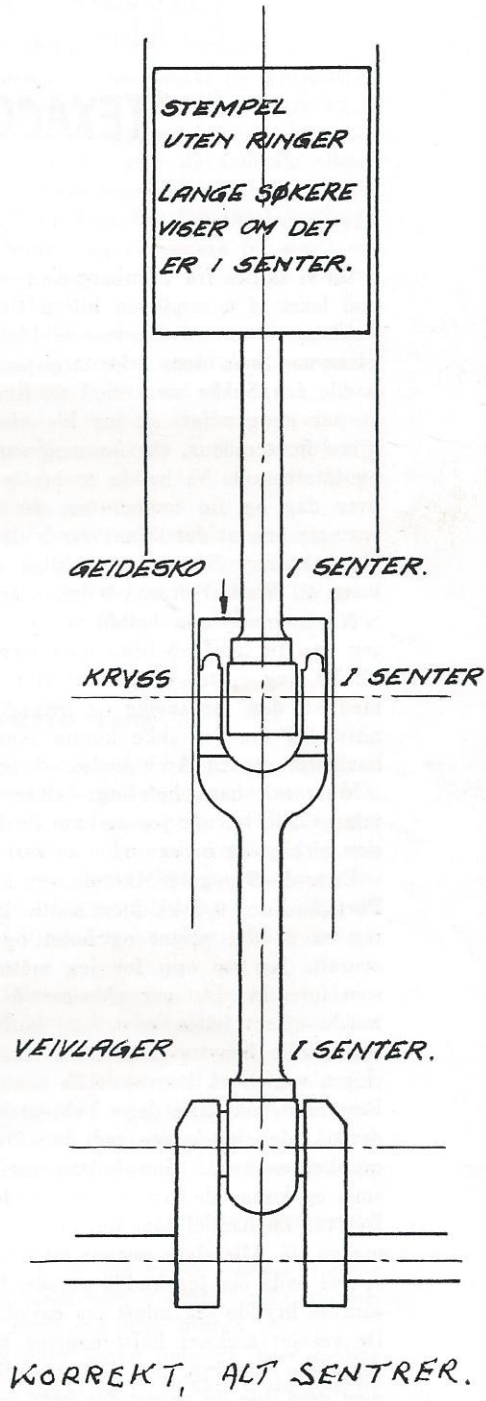
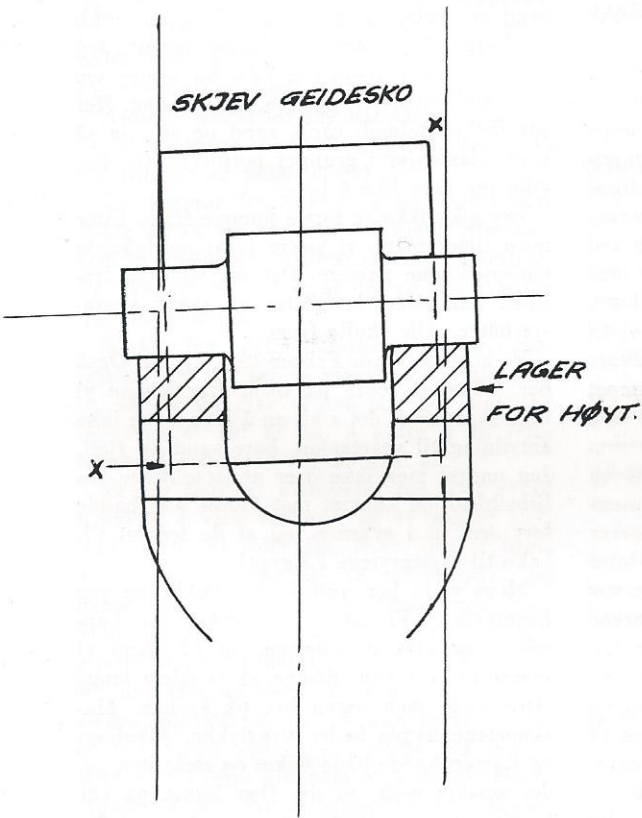
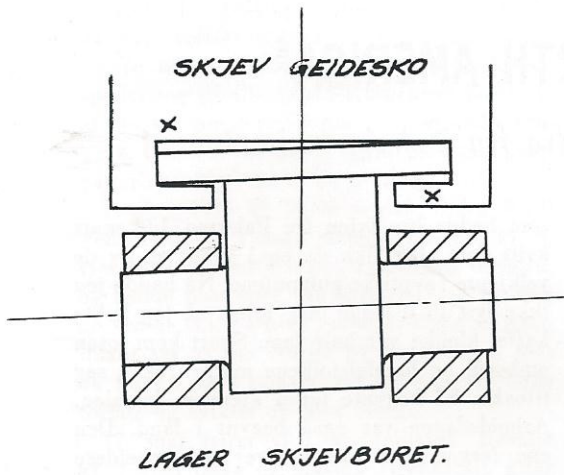
Krysslageret er alltid det vanskeligste lager på en motor, på grunn av bevegelsen det må gjøre. I topp- og bunnstilling er bevegelsen null og smøringen tilsvarende. Med lagertrykk fra 85 kg til 110 kg/cm² kan en sammenligne med et rammelager som bare har fra 20 til 35 kg. Ingeniørene har derfor hatt sine problemer å stri med, og det kan en forstå av de mange forskjellige konstruksjoner som finnes.

Stemplet avgir sitt trykk i midten av krysset og tappen vil vippe litt i lageret, altså bære mindre ut mot endene. Dette har ført til at noen maskinbyggere underskraper lageret i senter, andre lager smørespor på kryss og tvers, mens andre igjen lager gaffelen fleksibel. M.A.N. har kortet lengden på krysspinnen og må bruke en ekstra pumpe for å sikre god oljetilførsel.

Mens en er inne på lagere, kan en også nevne at oljens renhet og surhetsgrad er av vesentlig betydning. En kontroll av oljen bør foretas med jevne mellomrom, eller ved mistanke om at oljen for eksempel er saltholdig på grunn av lekk smøreoljekjølere.

Lagere kan også vise en gråsort overflate. Belegget som er ganske tynt, ca. 0,3 mm, består av tinnoksyd tildels blandet med stålpartikler. Filing eller skrapping i belegget er som å komme bort i sand eller sten. Dette belegget oppstår ved en ganske kort overoppheting av den aller ytterste hinne på lagerflaten og avsetter ikke smeltet metall i smøresporene slik som ved vanlig varmgang. Belegget kan også oppstå hvis oljen holder for mye skum, altså luftbobler som vanligvis inntreffer ved for lite olje i sumpen.

Etter det som er skrevet, går det frem at det ligger en lang erfaring og eksperimentering til grunn for ethvert maskineri. Med de ressurser en har i dag, behøver en bare sende en lagermetallbit inn til en prøveanstalt for å få klarlagt hvorfor det er gått slik og slik, og da er det jo bare å rette på saker og ting.



at mannen min la håndspeilet fra seg overalt. Men da førstestyrmann Kristensen kom med et håndspeil og la det ved siden av seg da han spiste middag i messa, måtte jeg spørre hva styrmennene feilte som gikk og speilet seg til alle tider! Kristensen forklarte at det var for å reflektere sollyset ned i tankene. Om det var for å spare på lommelyktbatterier? Men da lo de av meg!

Lørdag 13/5 kl. 22.00 avgikk vi fra Wadi Feiran og var i Suez mandag morgen kl. 6. Her kom annenstyrmann Ludvigsen ombord, og hadde post med. Nå skjønner jeg hvorfor de venter slik på brev ombord. Bare en gang iblant får vi inn Norge på radioen, og hvis da posten også svikter, må en føle seg både forlatt og sviktet av Mor Norge.

17. mai feiret vi i Middelhavet. Revelje kl. 7 med flagg og musikk (trekkspill, gitar og grytelokk). Om kvelden hadde mannskapet stelt til fest på båtdekket akter, og underholdt med sketsjer og musikk. Kokkene sto for serveringen, kaffe og kaker.

Apropos kokkene: Jeg har fått respekt for de unge karene. Vi få så god mat, den er så vel tillaget og pent servert.

En dag var fru Sukke og jeg med stuert Vikse og så oss om i byssa, kjøla, proviantrom og vaskerom. Alt var så rent og ordentlig, det var moro å se at det går an å holde det slik ombord.

Så har jeg vært i pumperommet og i maskinen. Alt her ser så innviklet og vanskelig ut, så jeg tør ikke si noe om det. Men jeg skjønner at det er om å gjøre å få rette mann på rette sted om det skal gå.

Vi har hatt en kjempetin tur. Det er så hyggelig å være ombord, og vi lengter slett ikke hjem. Vi soler oss, leser, skriver brev, stiller «leiligheten» vår og ordner tøyet. Så dagene flyr, vi er alltid opptatt med noe. Men vi er jo med bare for å feriere, noe ganske annet er det nok for dem som står for ansvaret og slitet ombord. Båten feirer 10-års jubileet nå, og jeg kan tenke at det er blitt noen pøser med svette fra mannskap og offiserer gjennom disse årene. Hvem svetter de for? For et hjem, et sted i Norge, for å skaffe seg en utdannelse, for å få sett noe av verden. De må savne det normale

Safety = Sikkerhet

Skipsfartens utvalg til fremme av sikkerheten ombord — som består av representanter fra Skipsfartens Arbeidsgiverforening og de fire sjømannsorganisasjoner — har utarbeidet en oversikt over de sentrale sikkerhetsbestemmelser som gjelder ombord i norske skip. Oversikten har fått tittelen «Trygghet i Arbeidet» og vil senere bli sendt ombord i alle skipene.

Texaco Tanker ser gjerne at alle ikke bare leser sikkerhetsbestemmelsene, men husker dem og fremfor alt bruker dem under arbeidet ombord. Fra tid til annen vil vi derfor minne om noen av de mest aktuelle sikkerhetsbestemmelsene. I dag henleder vi oppmerksomheten på og ber dere alle huske bestemmelsen om at:

«Det skal brukes gassmaske og livline ved opphold i pumperom og tanker hvor det er mulighet for at det kan ha dannet seg gass, og vedkommende skal være under stadig oppsyn fra dekk». HUSK DETTE

Den rette veg

Når du er ombord i båtene og skriver til oss på kontoret, vær da oppmerksom på at det er mest hensiktsmessig for deg og for oss at brevet sendes «tjenesteveg», d. v. s. via kapteinen. Derved kan kapteinen gi oss nødvendige tilleggsopplysninger om den sak du har på hjertet og kanskje også gi den sin anbefaling.

Ved å følge tjenesteveg, slipper vi å skrive tilbake til båten for å få flere opplysninger, og du får et raskere svar.

Neste gang du skriver til oss, bør du derfor ta brevet med opp til kapteinen, diskutere saken med ham om nødvendig, og be ham sende brevet videre til kontoret.

familieliv, og de må se de samme fjesene på arbeidsplass som i fritid, ulike mennesker må jenke seg etter hverandre.

Vi kan bare ønske dem de best mulige forhold ombord, og en lykkelig tid når de tar seg en velfortjent ferie!

En hilsen fra

"TEXACO NORTH AMERICA"

fra fru Solveig Reistad

Da vi skiltes fra Tranberg og frue i Palermo, lovet vi å sende en hilsen til «Texaco Tanker» etter turen over Middelhavet og gjennom Suez som «førstereisjenter». Nå hadde fru Sukke vært med til Ras Tanura et par ganger før, så jeg ble alene om å gjøre førstereistur. Og for meg var alt nytt og interessant. Vi hadde et herlig vær, sol hver dag og fin temperatur, det var ikke varmere enn at det iblant var godt å trekke i langbukser. Så vi var heldige som fikk turen til Wadi Feiran på denne årstid.

Når mannen min hadde 6—12 vakt, gikk jeg opp til ham på brua med formiddagste kl. 10. Jeg syntes jo det var fint her oppe med all den mekaniske og tekniske innretning. Og om jeg ikke kunne sammenligne navigatøren med Archimedes, så husket jeg i hvert fall hans befaling: «Rør ikke ved mine sirkler!», når jeg så ham i arbeid med sine sirkler og beregninger av fart og kurs.

Etter 4—5 døgn i Middelhavet, kom vi til Port Said den 9/5 kl. 2 om natta. Da våknet jeg av at det pratet og hoiet og trampet overalt. Jeg sto opp for jeg måtte se hva som foregikk. Det var «Moses» & Co. som hadde entret båten med sine koffertene, og som skulle benytte tiden til å handle mens skipet ventet på konvoy. Alle som passerer Port Said, må stifte deres bekjentskap, later det til. Men jeg kunne godt forstå at de var uønsket ombord. Innpåslitne med varene sine, og kunne de lure en, så gjorde de det. Det var en handel som jeg aldri hadde sett maken til. Alle slags penger tok de imot, én spurte enda om jeg hadde norske. Det så ut som de brydde seg minst om egyptisk mynt. De vekslet f. eks. et halvt engelsk pund i ti egyptiske shipping, men da jeg skulle handle med dem, ble de regnet for halv verdi. Alle

som hadde lire igjen fra Palermo, ble snart kvitt dem. Jeg fikk da også kjøpt en av de velkjente egyptiske golvputene. Nå hadde jeg ikke lyst til å legge meg igjen, så jeg kokte kaffe, klokka var halv fem. Snart kom losen ombord, og handelsfolkene måtte trekke seg tilbake. Så begynte turen gjennom kanalen. Arbeidsdagen var også begynt i land. Den ene fergen etter den andre med arbeidere krysset over havna, og lektere som fraktet sand og stein, passerte forbi. Tankene gikk til Norge. Også der var dagen begynt. Jeg tenkte på hva egypterne ville ha syntes om vårt land, med fjell og foss, dal og skog. Her var det sletteland, vann, sand og siv, og så noen plantasjer i grupper bortover. Nei, her ville jeg ikke like å bo.

Det gikk ikke så fort å komme fram. Etter noen timer måtte vi ankre forat nordgående konvoy kunne passere. Det var voldsom trafikk: tankbåter, lastebåter og svære passasjerbåter. Alle skulle fram.

Vi kom til Wadi Feiran 10/5 kl. 10. Også her måtte vi vente på tårn. Her kunne vi ikke skjønne at det gikk an å leve, vi så ikke antydning til vegetasjon, bare sand og fjell. Jeg undret meg ikke over at israelittene fra Bibelhistorien knurret mot Moses som hadde ført dem ut i ørkenen, og at de lengtet tilbake til kjøttgrytene i Egypt!

Mens vi lå her, prøvde fru Sukke og jeg fiskelykken. Vi fikk fiskeredskap av kapteinen og agn av sturten, og så slapp vi snøret utfor rekka. Fisken så vi stime langs skutensiden, men ingen bet på kroken. Maskinistene hadde bedre fiskelykke. Jakobsen og Larsen hadde både fisket og stekt den, og det smakte godt, sa de. Den lignet på vår hornkjeld, lang snute og med grønne bein.

Under lastingene kunne jeg ikke skjønne

at mannen min la håndspeilet fra seg overalt. Men da førstestyrmann Kristensen kom med et håndspeil og la det ved siden av seg da han spiste middag i messa, måtte jeg spørre hva styrmennene feilte som gikk og speilet seg til alle tider! Kristensen forklarte at det var for å reflektere sollyset ned i tankene. Om det var for å spare på lommelyktbatterier? Men da lo de av meg!

Lørdag 13/5 kl. 22.00 avgikk vi fra Wadi Feiran og var i Suez mandag morgen kl. 6. Her kom annenstyrmann Ludvigsen ombord, og hadde post med. Nå skjønner jeg hvorfor de venter slik på brev ombord. Bare en gang iblant får vi inn Norge på radioen, og hvis da posten også svikter, må en føle seg både forlatt og sviktet av Mor Norge.

17. mai feiret vi i Middelhavet. Revelje kl. 7 med flagg og musikk (trekkspill, gitar og grytelokk). Om kvelden hadde mannskapet stelt til fest på båtdekket akter, og underholdt med sketsjer og musikk. Kokkene sto for serveringen, kaffe og kaker.

Apropos kokkene: Jeg har fått respekt for de unge karene. Vi få så god mat, den er så vel tillaget og pent servert.

En dag var fru Sukke og jeg med stuert Vikse og så oss om i byssa, kjøla, proviantrom og vaskerom. Alt var så rent og ordentlig, det var moro å se at det går an å holde det slik ombord.

Så har jeg vært i pumperommet og i maskinen. Alt her ser så innviklet og vanskelig ut, så jeg tør ikke si noe om det. Men jeg skjønner at det er om å gjøre å få rette mann på rette sted om det skal gå.

Vi har hatt en kjempefin tur. Det er så hyggelig å være ombord, og vi lengter slett ikke hjem. Vi soler oss, leser, skriver brev, stiller «leiligheten» vår og ordner tøyet. Så dagene flyr, vi er alltid opptatt med noe. Men vi er jo med bare for å feriere, noe ganske annet er det nok for dem som står for ansvaret og slitet ombord. Båten feirer 10-års jubileet nå, og jeg kan tenke at det er blitt noen pøser med svette fra mannskap og offiserer gjennom disse årene. Hvem svetter de for? For et hjem, et sted i Norge, for å skaffe seg en utdanning, for å få sett noe av verden. De må savne det normale

Safety = Sikkerhet

Skipsfartens utvalg til fremme av sikkerheten ombord — som består av representanter fra Skipsfartens Arbeidsgiverforening og de fire sjømannsorganisasjoner — har utarbeidet en oversikt over de sentrale sikkerhetsbestemmelser som gjelder ombord i norske skip. Oversikten har fått tittelen «Trygghet i Arbeidet» og vil senere bli sendt ombord i alle skipene.

Texaco Tanker ser gjerne at alle ikke bare leser sikkerhetsbestemmelsene, men husker dem og fremfor alt bruker dem under arbeidet ombord. Fra tid til annen vil vi derfor minne om noen av de mest aktuelle sikkerhetsbestemmelsene. I dag henleder vi oppmerksomheten på og ber dere alle huske bestemmelsen om at:

«Det skal brukes gassmaske og livline ved opphold i pumperom og tanker hvor det er mulighet for at det kan ha dannet seg gass, og vedkommende skal være under stadig oppsyn fra dekk». HUSK DETTE

Den rette veg

Når du er ombord i båtene og skriver til oss på kontoret, vær da oppmerksom på at det er mest hensiktsmessig for deg og for oss at brevet sendes «tjenesteveg», d. v. s. via kapteinen. Derved kan kapteinen gi oss nødvendige tilleggsopplysninger om den sak du har på hjertet og kanskje også gi den sin anbefaling.

Ved å følge tjenesteveg, slipper vi å skrive tilbake til båten for å få flere opplysninger, og du får et raskere svar.

Neste gang du skriver til oss, bør du derfor ta brevet med opp til kapteinen, diskutere saken med ham om nødvendig, og be ham sende brevet videre til kontoret.

familieliv, og de må se de samme fjesene på arbeidsplass som i fritid, ulike mennesker må jenke seg etter hverandre.

Vi kan bare ønske dem de best mulige forhold ombord, og en lykkelig tid når de tar seg en velfortjent ferie!

FRA SKIPENE

RANLUND

	Maskinist	Maskinass.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmerm.	Elektriker	Pumpemann	Stuert	1. kokk
	A. Espaa	B. Skjellbred	A. Kristensen	J. Johansen	P.W. Astrup	S. Nilsen	A. Midtflå	S. Fashing	
		K. Helberg	P. Altøy	T. Lyng	J. Helberg	A. Storø	K. Grøttan	O. K. Fossum	
	O. A. Tørvik	K. Bugge Nilsen	K. Didriksen	J. Kristiansen	B. Jensen	A. Garstad	A. Venes	R. Cabardo	
	H. Sørø	J. Flesland	F. Wangberg	C. Baily	Bj. Jensen	S. Hansen	Ø. Øvre	K. Storheil	
ugmo	B. Eriksen	S. Nærbø	P. Husby	W. Thun	A. Asp	E. A. Larsen	J. Waage	H. Elven	
rsen		R. Filkins	R. Corneliusen	O. Omholt	H. R. Nielsen	J. Edø	E. Skjørestad	R. Kristiansen	
lland		A. Røen	I. Kristiansen	B. Henriksen	G. Knudsen	H. Grøtting	Å. Håskjold	S. Vanebo	
nd	J. Langerud	H. Stenseth	O. S. Johansen	F. Enger	F. Kirchhoff Jensen	O. Helland	P. Fredriksen	A. Flaten	
ward-	D. Aarnæs	H. Hogstad	V. Døske-land	K. Eriksen	G. Tandberg	S. Dahl	O. Hansen	A. Riise	
Jen-	H. J. Jacobsen	K. Enoksen	B. H. Hansen	A. Skårn	L. Kolstø	H. Leirvik	B. Kjærstad	H. Aandahl	

M/T «Texaco Bogota»

lastet i Pointe-a-Pierre 21.—23. juli, og denne gangen skulle «saling-order» bringe skip og besetning til Canvey Island i Themsen dit skipet kom i god behold den 4. august. Selvom datoen skulle angi at sommeren snart var over her hjemme for i år, var det mange som allikevel gledet seg til «sommerferie». Styrmann T. Fagerli reiste en tur hjem for å få en liten pust i bakken før han skulle tiltre sin nye stilling ombord i «Texaco Skandinavia».

Ny styrmann ombord ble H. Letnes, tidligere matros med M/T «Texaco South America» og nå nybakt navigatør. Vi gratulerer med den fine kursen han holder. Telegrafist H. Tavs Petersen ble ikke så lenge ombord da han foretrakk å reise hjem til København igjen. Som hans avløser ønsker vi B. D. Skjellbred velkommen til oss. Han kom også fra leksepugg og skolebenk. Båtsmann F. R. Wangberg som hadde stått ombord siden jomfruturen i januar 1960, ute seg nå en ferie og dro hjem til Trondheim.

Den nye båtsmannen, A. R. Kristensen, er ny hos oss og kommer fra Tofte i Hurum. Kontraktstiden for tømmermann J. P. Johansen var ute, og hans avløser ble J. B. Johannessen, tidligere M/T «Texaco North Ame-

rica». Matros E. Høvik var også en av «oldtimerne» ombord. Nå dro han hjem til Sandviksberget for å nyte sin ferie. Ny matros ombord ble F. Ilaria, tidligere ombord i M/T «Nueva Andaluca» og M/T «Texaco Britannia». Dessuten var det flere blant den underordnede besetningen med lengre eller kortere tid ombord, som pakket sjøsekken og mønstret av. Noen bare for ferie og andre igjen skulle ta fatt med skolegang og verkstedspraksis. Vi ønsker lykke til og håper den enkelte ikke glemmer adressen vår, men gir livstegn fra seg når sertifikater og utferdslengselen igjen muliggjør en utmønst-ring. Med 17 nye mann ombord la så skipet igjen ut på en ny reise til Trinidad for å føre lasten til Philadelphia og Bayonne. Dette var nok en tur som ga mersmak, for det ble en tur til samme vei, bare med losseplasser i omvendt rekkefølge. I midten av september lastet skipet igjen på sin vanlige plass i Pointe-a-Pierre, og det ble Brunsbüttelkoog i Kielerkanalen som skipet tilgodeså med sin dyrebare last. I Brunsbüttelkoog ble det naturlig nok en del mannskapskifte da igjen en del av den underordnede besetning hadde sin kontraktstid ute. Etter endt utlossing ble først kursen lagt for Cu-racao, men lastehavnene ble senere forand-

LØST OG FAST

VED LOYD C

Hvor befinner de forskjellige seg?

Båt	Kaptein	Overstyr.	1. styrmann	2. styrmann	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist
M/T «Texaco Bogota»	K. Hallén	R. Horseng	O. Brath	H. Letnes	Bj. Henriksen	W. Person	H. Uppheim	
M/T «Texaco Brasil»	O. Granlund	F. Olsen	A. Berg	E. Knutsen	J. G. Hedberg	A. Nordby	K. Rogne	A. V.
M/T «Texaco Britannia»	H. Helmer- sen	P. Brandal	J. K. Kristiansen	G. Storø	O. Telnes	Z. Mosvær	O. Bruske- land	
M/T «Texaco Europe»	L. Lyng	A. K. Kristiansen	J. Holt	O. Nilsen	A. Hval- Hansen	H. Mathisen	T. Soldal	
M/T «Texaco Norge»	O. Andersen	R. G. Jensen	O. Mek	B. Helland	H. I. B. Johnsen	J. Johannes- sen	E. Iversen	S. F.
M/T «Texaco North America»	P. Meier Olsen	L. Reistad	A. Kristensen	L. Ludvigsen	F. Jonassen	K. Buran	R. Jacobsen	E. I.
M/T «Texaco Nueva Granada»	P. M. Søren- sen	J. Westad	K. Kristian- sen	I. Vegsund	E. Ellefsen	B. Madsen	A. Nes- sæther	A. I.
M/T «Texaco Oslo»	W. K. Paul- sen	A. Strand	L. Hoff	A. Gotteberg	E. Wetlesen	T. Tollefsen	H. O. Tøn- nesen	H. I.
M/T «Texaco Skandinavia»	R. Pettersen	T. Stensrud	T. Fagerli	L. A. Han- sen	L. Sandal	A. Molden	E. W. Han- sen	R. I.
M/T «Texaco South America»	O. Solhøi	S. Myran	A. Landen	O. Kinander	T. Strande- lid	H. Sund	S. Holdhus	H. I.

På ferie eller på skoler:

Kaptein	J. C. Christensen	1. maskinist	Th. Bærum
»	H. Sukke	»	O. Hansen
»	W. Taxt	»	U. Strømme
Overstyrmann	H. Hagen	2. maskinist	T. Overrein
»	Y. Konnestad	»	J. Pettersen
»	M. Gjersøe	»	M. Svarholt
»	R. Johansen	»	T. Weden
1. styrmann	I. Bakke	»	E. Johnsen
»	S. Einvik	3. maskinist	E. Jørstad
»	R. Wiik	»	K. Johansen
2. styrmann	B. Gjelsten	»	R. Nordgård
»	J. Kuløy	»	F. O. Stolpestad
»	A. Hansen	»	T. Sæter
»	S. Flø	»	O. W. Wick
Telegrafist	P. Carr	Elektriker	E. Amdal
»	H. Eriksen	»	E. Sørensen
»	A. B. Gjörven	Pumpemann	R. Andersen
»	K. Kristoffersen	»	R. Grande
»	P. Mickelsen	»	P. Antonsen
Tømmermann	J. P. Johansen	»	O. Arntsen
»	S. Sandberg	Stuert	E. Almkvist
»	A. Larsen	»	Å. Løvik
Båtsmann	H. Ervik	»	K. J. Vikse
»	R. Ludvigsen	»	
»	L. Rosø	1. kokk	K. Iversen
Maskinsjef	O. H. Kristiansen	»	W. Johansen
»	A. Lorentzen	»	T. Sjøstad
»	G. Tangen	»	O. Sørensen
»	B. Chr. Utvik	»	I. Innstrand

FRA SKIPENE

GRANLUND

	Maskinist	Maskinass.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmerm.	Elektriker	Pumpemann	Stuert	I. kokk
	A. Espaaas	B. Skjelbred	A. Kristensen	J. Johansen	P.W. Astrup	S. Nilsen	A. Midtflå	S. Fashing	
Wiik		K. Helberg	P. Altøy	T. Lyng	J. Helberg	A. Storø	K. Grøttan	O. K. Fossum	
	O. A. Tjørvik	K. Bugge Nilsen	K. Didriksen	J. Kristiansen	B. Jensen	A. Garstad	A. Venes	R. Cabardo	
	H. Sørø	J. Flesland	F. Wangberg	C. Baily	Bj. Jensen	S. Hansen	Ø. Øvre	K. Storheil	
Taugmo	B. Eriksen	S. Nærbø	P. Husby	W. Thun	A. Asp	E. A. Larsen	J. Waage	H. Elven	
Larsen		R. Filkins	R. Corneliusen	O. Omholt	H. R. Nielsen	J. Edø	E. Skjørestad	R. Kristiansen	
Helland		A. Røen	I. Kristiansen	B. Henriksen	G. Knudsen	H. Grøtting	Å. Håskjold	S. Vanebo	
Sund	J. Langerud	H. Stenseth	O. S. Johansen	F. Enger	F. Kirchhoff Jensen	O. Helland	P. Fredriksen	A. Flaten	
Edvardsen	D. Aarnæs	H. Hogstad	V. Døskeland	K. Eriksen	G. Tandberg	S. Dahl	O. Hansen	A. Riise	
V. Jensen	H. J. Jacobsen	K. Enoksen	B. H. Hansen	A. Skårn	L. Kolstø	H. Leirvik	B. Kjærstad	H. Aandahl	

M/T «Texaco Bogota»

lastet i Pointe-a-Pierre 21.—23. juli, og denne gangen skulle «saling-order» bringe skip og besetning til Canvey Island i Themsen dit skipet kom i god behold den 4. august. Selvom datoen skulle angi at sommeren snart var over her hjemme for i år, var det mange som allikevel gledet seg til «sommerferie». Styrmann T. Fagerli reiste en tur hjem for å få en liten pust i bakken før han skulle tiltre sin nye stilling ombord i «Texaco Skandinavia».

Ny styrmann ombord ble H. Letnes, tidligere matros med M/T «Texaco South America» og nå nybakt navigatør. Vi gratulerer med den fine kursen han holder. Telegrafist H. Tavs Petersen ble ikke så lenge ombord da han foretrakk å reise hjem til København igjen. Som hans avløser ønsker vi B. D. Skjelbred velkommen til oss. Han kom også fra leksepugg og skolebenk. Båtsmann F. R. Wangberg som hadde stått ombord siden jomfruturen i januar 1960, ute seg nå en ferie og dro hjem til Trondheim.

Den nye båtsmannen, A. R. Kristensen, er ny hos oss og kommer fra Tofte i Hurum. Kontraktstiden for tømmermann J. P. Johansen var ute, og hans avløser ble J. B. Johannessen, tidligere M/T «Texaco North Ame-

rica». Matros E. Høvik var også en av «oldtimerne» ombord. Nå dro han hjem til Sandviksberget for å nyte sin ferie. Ny matros ombord ble F. Ilaria, tidligere ombord i M/T «Nueva Andalucia» og M/T «Texaco Britannia». Dessuten var det flere blant den underordnede besetningen med lengre eller kortere tid ombord, som pakket sjøsekken og mønstret av. Noen bare for ferie og andre igjen skulle ta fatt med skolegang og verkstedspraksis. Vi ønsker lykke til og håper den enkelte ikke glemmer adressen vår, men gir livstegn fra seg når sertifikater og utferdslengselen igjen muliggjør en utmønst-ring. Med 17 nye mann ombord la så skipet igjen ut på en ny reise til Trinidad for å føre lasten til Philadelphia og Bayonne. Dette var nok en tur som ga mersmak, for det ble en tur til samme vei, bare med losseplasser i omvendt rekkefølge. I midten av september lastet skipet igjen på sin vanlige plass i Pointe-a-Pierre, og det ble Brunsbüttelkoog i Kielerkanalen som skipet tilgodeså med sin dyrebare last. I Brunsbüttelkoog ble det naturlig nok en del mannskapskifte da igjen en del av den underordnede besetning hadde sin kontraktstid ute. Etter endt utlossing ble først kursen lagt for Cu-racao, men lastehavnene ble senere forand-

ret til Punta Cardon og Trinidad, og det skulle vise seg at skipet nå skulle få turer til Accra og Lagos. I skrivende stund er skipet på vei fra Lagos til Puerto la Cruz hvortil det er ventet ca. 22. november, og til Trinidad den 24. november for nok en gang å sette kursen mot Vest-Afrika. På Trinidad venter maskinsjef Bj. Henriksen på å ta fatt igjen etter endt ferie, og maskinsjef Hedberg må i hui og hast fly til Curacao for å løse av maskinsjef Lorentzen på «Texaco Brasil». Sammen med maskinsjefen venter også ny 2. maskinist, H. Uppheim. Han ønskes velkommen, og vi håper han vil trives i våre rekker. Han skal avløse 2. maskinist Svarholt som sammen med 3. maskinist Johnsen skal reise hjem for videre utdanning.

M/T «Texaco Brasil»

ga seg ikke lenge til i Bremerhaven. Alt var øyensynlig i orden der ombord, men så er jo «midtskipet» bare et år gammelt. Skipet kom til Norddeutsche Lloyd den 26. juni, og den 6. juli, tidlig på dagen, la det ut på ny ferd over Atlanteren. I forrige nummer av bladet ble det orientert litt om skiftet av noen offiserer ombord. Det var også noen av skipets underordnede besetning som hjemlengselen fikk overtaket på. Matros H. Olsen foretrakk en kortere ferie på Ørlandet, for han hadde i tankene å mønstre på rederiets nybygg i slutten av juli, og slik ble det også. 2. kokk A. Flaten hadde så å si bestemt seg for videre utdanning, men etter en kortere ferie kom han til at skulle det bli mer med skolegang, måtte det flere penger til, og han mønstret derfor ut igjen som 1. kokk med «Texaco Oslo» i annen halvdel av august.

De nye underordnede mannskaper er også nye hos oss. Vi ønsker disse velkommen i rederiet og håper de nå har valgt rederi som de knytter sin fremtid til.

Første lastehavn etter verkstedsoppholdet ble Puerto la Cruz for å laste for Donges. Den 21. juli var lasten inntatt og alle papirer etc. i orden, og kursen ble lagt mot Biscaya. Ved ankomst Frankrike losset skipet i Piriac utenfor Donges. Her foregår lossingen ved

hjelp av en sjøledning, og det fortøyes ikke ved kai. «Texaco Brasil» er det første av våre skip som har losset her. Stedet ligger utsatt, og lossingen er nok avhengig av moderat sjø og vind, for Biscaya er ikke god å hankses med dersom den viser seg fra vrangsidene.

Alt gikk heldigvis bra, og i midten av august lastet skipet i Pointe-a-Pierre. En liten armada av rederiets skip var da samlet i Pointe-a-Pierre samtidig. «Texaco Bogota», «Texaco Britannia» og «Texaco Nueva Granada» anløp havnen på samme tid, og da disse seilte, kom «Texaco South America» inn for å laste. Det har vel neppe tidligere gitt seg slik anledning for våre seilende medarbeidere til hyggelig besøk hos hverandre. Slike møter av rederiets skip burde det nesten spanderes en plate på, kanskje vår faren de fotograf, maskinist Nordby, hadde kamera i posisjon, og vi er naturligvis kjøper av et godt resultat i den forbindelse. «Texaco Brasil» seilte så til Port Neches og Port Arthur, Texas. Dette er byer hvor våre skip sjelden avlegger visitt nå for tiden, men hvor våre sjøfolk tidligere var nesten like godt kjent som hjemme på berget.

I disse havner tok skipet inn en lys, tynn smøreolje som kalles «Bana Spray Oil» og brukes til å sprøyte bananplantene med. Dette gjøres fra fly. Mottagerne var byene Puerto Cortes i Honduras og Puerto Barrios i Guatemala. Ved endt utlossing i sistnevnte havn ble kursen lagt mot Pointe-a-Pierre for lasting 11. september for Donges i Frankrike. Lossingen ble her fullført den 26. september. Neste reise gikk også fra Trinidad til Piriac hvor utlossingen var ferdig i slutten av oktober. Så ser det foreløpig ut til at det er slutt på skipets «Europafart», for såvidt vi kan se, er det nå utsikter til flere kortere turer borte i Vest-India til alle de forskjellige lossehavner som vi kjenner så godt.

Maskinsjef A. Lorentzen ønsker denne gang å feire julen hjemme sammen med sine kjære, og som tidligere nevnt, kommer maskinsjef J. G. Hedberg tilbake til skipet. Vi ønsker maskinsjef Lorentzen god tur hjemover og god ferie.

M/T «*Texaco Britannia*»

ga seg ikke god tid i Pointe-a-Pierre i begynnelsen av juli selv etter den lange reisen for å hente råstoff til raffineriet der nede. Allerede dagen etter ankomsten la skipet ut på en ny reise til Puerto la Cruz, og lasten skulle føres til Portland, Maine. Skipet ankom den 12. juli, og neste dag var det igjen avgang. Ny kurs ble lagt sydover mot Pointe-a-Pierre, og nok engang skulle last føres til U.S.-havner, nærmere bestemt Jacksonville, Florida, og Revere, Massachusetts. I den førstnevnte er det sjelden vårt rederiflagg vaier, men i Revere er kraftverket der en solid og god kunde på fyringsoljer.

Den 7. august var det anlegget på Aruba som forsynte skipet med parlast, resten ble lastet i Amuay Bay, Venezuela. Cristobal i Panamakanalen ble neste lossehavn. På returreisen tok skipet med en last crude-olje fra Covenas til raffineriet i Port of Spain. Siden det først skulle losses og dernest lastes full last i samme havn, tok dette sin tid, og muligens måtte ledninger og ventiler etc. også rengjøres før lastingen. Oppholdet her ble fra 17. til 20. august. Sikkert anstrengende nok, men antagelig også interessant da det ved dette tidspunkt var at så mange av våre skip anløp denne havnen. Kaptein J. C. Christensen benyttet nok da anledningen til en liten inspeksjon ombord i «sitt gamle skip» «*Texaco Brasil*» da han sikkert var interessert i å se resultatet av «foryngelseskuren» i Bremerhaven. «*Texaco Britannia*»s sailing-order lød så på lossing i Portland, Maine, og Boston, og da alt som vanlig gikk etter oppskriften her også, var skipet utlosset i slutten av august og på ny reise mot Pointe-a-Pierre med ankomst 4. september. Lastingen ble avsluttet dagen etter og kursen satt mot Montreal — nærmere bestemt Three Rivers, og stuert Løvik tok seg en tur hjem til Trøndelagen. Han ble avløst av stuert Venes som var hos oss ombord i «*Skandinavia*» for noen år siden, og ønskes velkommen tilbake.

Neste reise gikk fra Pointe-a-Pierre den 28. september, denne gang med Dakar som bestemmelsessted. Hit kom «*Texaco Britannia*» den 7. oktober og seilte igjen neste dag.

Skipet fikk således bare et kortere opphold i denne havn i motsetning til søsterskipet «*Texaco Nueva Granada*» som hadde fått vanskeligheter med «kverna». «*Texaco Britannia*»s neste lastehavn ble Punta Palmas etter først å ha bunkret i Amuay Bay. Denne gang skulle lasten føres til Montreal, og ved ankomsten dit, mønstret l. maskinist O. Hansen av for en velfortjent ferie. Ny mann ombord ble Z. Mosvær som nå rykket en grad høyere opp enn den han tjenestegjorde som ombord i «*Texaco Europe*». Det ble nok en tur opp til Montreal, hvor skipet ankom den 20. november. På kaia sto kaptein H. Helmersen, overstyrmann P. Brandal og elektriker B. Jensen klar til å overta, og kaptein J. C. Christensen, overstyrmann H. Hagen samt elektriker Amdal pakket sine saker og reiste hjem for å feire julen og ha sin ferie.

M/T «*Texaco Europe*»

var utlosset i Seven Island den 12. juni og lastet deretter på Curacao. Mottagerhavner ble dem vi kjenner så godt i Sentral-Amerika: Puerto Cortes, Puerto Barrios, samt Limon i Costa Rica. Siden «*Texaco Brasil*» var ved verksted i Europa, ble nå «*Texaco Europe*» alene om å supplere tankanleggene i Sentral-Amerika med de forskjellige «stjerneprodukter». I begynnelsen av juli finner vi igjen skipet fullastet på Curacao for å legge ut på ny seilas via Panamakanalen med last til Puerto Masachapa i Nicaragua og Cutuco i Salvador. Dette er mottagerhavner hvor bl. a. vind og vær spiller en stor rolle for lossing etc. Skipet kom f. eks. den 15. juli til ankerplass utenfor Cutuco, men kom ikke til kaien før den 19. og var først utlosset den 23. s. m. Dette var sikkert et anløp som bød på en del problemer for å få de dyrebare oljedråpene iland. Frem og tilbake er like langt, og i de siste dagene av juli er det igjen lasting i Emmastad og Bullen Bay på Curacao. Noe kjedsommelig måtte det antagelig bli, for på nytt ble det å styre mot Sentral-Amerika. En liten trøst var det jo at det var de kjente havnene Puerto Cortes, Puerto Barrios og Limon som ble besøkt igjen. Dette ble så siste turen med skipet for

kaptein P. Meier Olsen og maskinsjef Strandelid da tiden var kommet for deres ferie. Avløserne, kaptein L. Lyng og maskinsjef A. Hval-Hansen, sto klare på Curacao da skipet klappet til kaien der. Maskinsjef Hval-Hansen har tidligere seilt i flere år hos oss, bl. a. under siste krig med «Skandinavia» hvor han forøvrig seilte sammen med daværende 1. styrmann L. Lyng. Nå hadde han i noen år prøvet lykken i et annet rederi, men foretrakk å komme tilbake til oss. De to har sikkert mange minner å friske opp fra «forna dar». Kaptein Meier Olsen og maskinsjef Strandelid kom hjem til en noe sen sommerferie, men dette betyr vel mindre da det ikke har vært noen større sommer å snakke om i det hele tatt her på berget i år. Vi håper begge har en god ferie sammen med sine respektive familier før ny tjeneste kaller til innsats.

«Texaco Europe» seilte fra Curacao 16. august, og ferden førte skipet gjennom Panamakanalen til Puerto Masachapa og Cutuco. Neste last ble ført fra Curacao til Santo Domingo og Cabo Rojo i den Dominikanske Republikk. Førstnevnte by var tidligere kjent under navnet Ciudad Trujillo, men da republikken skiftet diktator, ble endel bynavn også forandret. Tiden for periodisk dokking nærmet seg, og etter en del turer til kjente lossehavner i Caribbean lastet skipet på Trinidad den 28. oktober for Europa, nærmere bestemt Rotterdam. Hit kom skipet den 16. november, og etter en sen lossing i lektere, ble kursen lagt for «fjordebyen» Sandefjord. Hit kom skipet den 23. november, og det blir nok et 3 ukers opphold. Bl. a. skal luftkondisjoneringsanlegg installeres. Dette vil sikkert bety meget for trivselen ombord. Niogtyve av besetningen ønsker å være hjemme i julen, og dette kommer vi nærmere tilbake til i neste nummer.

M/T «Texaco Norge»

får sin omtale i en egen artikkel i bladet, så vi skal her bare kort nevne at skipet ser helt ut til å svare til forventningene både fra rederiets og besetningens side. De fleste av offiserene og underoffiserene har lang tjenestetid ombord i mange av våre andre

skip, og blant den underordnede besetningen er det også flere som har tidligere fartstid hos oss. Det høres ut til at samtlige trives godt ombord, og vi håper dette fortsetter. Mulighetene skulle her ligge vel tilrette for å ha en god og trivelig arbeidsplass.

Første turen gikk til Puerto la Cruz, og last nummer en ble ført til Donges. Ved ankomsten dit var det nok enkelte av den yngste garde som følte hjemlengselen sterkt, men post etc. hjemmefra fikk fornuften til å seire hos de fleste. Imidlertid var det en dekksgutt og en messegutt som begge tok saken i sin egen hånd og rømte. Dette er en handling som de nok kommer til å angre mange ganger senere. Politiet i Donges tok seg meget snart av de to unge «herrer» og sendte dem hjem. Dette ble en kostbar affære, og konsulat og politi i Donges/Nantes sender beskjed om guttenes meritter til myndighetene på deres hjemsted, så det vil neppe stå noen glorie om disse modige sjøguttene ved hjemkomsten.

Ved skipets tilbakekomst til Vest-India den 2. september ble lasten tatt inn i Punta Cardon i Venezuela, og så lød sailing orders på lossing helt nede i Buenos Aires, en havn hvor vi sjelden har anløp. Anløpet her ble nok ikke så hyggelig som mange hadde håpet, det var like før en av de mange politiske revoltene dernede, så besetningen trakk nok et lettelsens sukk da lasten vel var losset og skipet igjen stakk til sjøs før uværet brøt løs. Neste tur ble å føre en last fra Amuay Bay til selveste New York hvor da også skipet ble behørig beundret av gudmøren og befrakterne. Når dette skrives, har skipet nettopp losset en last i Rota, Spania, og ligger nå med kurs tilbake til Trinidad for atter en gang å seile med sin dyrebare last til Spanias solfylte strand.

M/T «Texaco North America»

losset i Montreal 11.—12. juli, og under anløpet der var det telegrafist P. Carr som var så heldig å få avløsning for ferie. Ny «gnist» ombord ble R. Filkins som vi håper vil like seg hos oss. Han er engelsk statsborger, men gift og bosatt i vårt granneland mot øst.

Fra Montreal gikk turen til Trinidad. Las-

ten var imidlertid ikke klar ved ankomsten slik at skipet måtte vente i fem dager, men så bar det nordover, og nok en gang ble det anlegget i New York som skulle ta mot hele lasten. Denne gangen var det ikke noe problem å bli kvitt alt på ett sted, og den 6. august ble det atter gjort sjøklart. Nå ble det å utklarere for Wadi Feiran, hvilket vil si at det ble langtur med ca. 16—17 døgn i sjøen før ankomst til Port Said og passering av Suezkanalen. Det var da fortsatt en offiser ombord som tålmodig ventet på avløsning etter nesten 2 år ombord. Stuert K. Vikse hadde nok hørt om dårlig feriesommer her hjemme, men håpet på en fin høst. Stuert E. Skjørestad, som sist var med M/T «Texaco Britannia» og nå var klar til å dra ut igjen, dro til Port Said for å ta over ansvaret for tildeling av kalorier og vitaminer til besetningen. Da det som regel er meget kort tid til disposisjon ved skipenes passering av Suezkanalen, ble begge stuertene med til lasteplass, som bare ligger noen timers «steaming» syd for Suez, for bl. a. å holde vareopptelling. I Wadi Feiran lå skipet i 6 dager og ventet på last, og først den 1. september var skipet «nede til merket» og kunne ta fatt på den lange veien gjennom Suezkanalen, Middelhavet og over Atlanterhavet til Trinidad for å losse. Den 20. september kom skipet til Pointe-a-Pierre hvor det ble losset, og deretter lastet for New York. Senere har skipet fortsatt i shuttlefarten mellom havner i Venezuela og Trinidad. I midten av november gikk pumpemann H. Antonsen i land. Han reiser hjem med «Texaco Norge» til Rota, og pumpemann Edø er underveis med «Texaco Nueva Granada». Ombord her er også kaptein Meier Olsen som skal avløse kaptein Sukke.

M/T «Texaco Nueva Granada»

kom til Rotterdam 30. juni. Elektriker H. Lind Hansen reiste hjem til Danmark, og hans avløser ble G. Knudsen, som vi tidligere har stiftet bekjentskap med ombord i «Texaco North America». Han kom nå fra Sørlandet, nærmere bestemt Lillesand, og dit reiste pumpemann R. Andersen for å ta sin ferie, og H. Grøtting tok nok engang over

ansvaret for pumpene ombord. 1. kokk W. Johansen ønsket litt ferie før skolegang fra høsten av, og den nye nestkommanderende i byssedepartementet ble S. Vanebo som tidligere tjenestegjorde ombord i «Texaco Britannia». Han og stuert Håskjold har tidligere slitt skolebenken sammen på stuert-skolen, og nå underviser vel Håskjold i den praktiske side av stuertyrket slik at Vanebo vil stå sterkt rustet til stuertgjerningen når det bys en anledning. De øvrige skiftningene var blant den underordnede besetning hvor det var flere som hadde stukket ut kursen for videre utdanning, og vi ønsker lykke til. Vi håper «bestikket» holder og at vi om ikke så lenge får kjennskap til utfallet, og vi skal nok da klare å få «åpninger» til alle som melder seg tilbake.

Lossingen tok sin tid i Rotterdam, og den 4. juli var skipet igjen ute i salt sjø. Det ble en ny reise til Pointe-a-Pierre for å hente nok en last til Rotterdam, og den 30. juli var igjen skipet fortoyed ved anlegget i Rotterdam. Ved ankomsten dit sto tre første-reisgutter klar til å løse av dem som skulle hjem for videre utdanning. Disse nye guttene, som nå tok sine første steg på rangstigen, fikk utmerket reisefølge i fru kaptein Sørensen. Vi ønsker alle god reise og håper «Rasmus» er snill og ikke kaster skipet for meget.

Neste last ble tatt inn i Puerto la Cruz og Trinidad, og så ble kursen lagt mot Freetown og Abidjan i Vest-Afrika. Neste tur gikk fra Trinidad til Dakar og Abidjan. Oppholdet i Dakar ble nok noe lenger enn først antatt, så det var ikke før 28. oktober skipet igjen lastet på Trinidad. Dønnegang skulle losseordren bringe skipet til Piriac utenfor Donges. På reisen måtte Horta på Azorene besøkes for legehjelp til overstyrmann Johansen. Heldigvis ordnet alt seg raskt for ham, så når dette skrives er han kommet hjem i god vigør og er nok tilbake i tjenesten igjen om ikke så lenge. Ny overstyrmann ombord i «Texaco Nueva Granada» ble J. Westad. På reisen til Nantes-Piriac fikk han følge med ny 2. styrmann I. Vegsund samt tre underordnede mannskaper. Skipets nåværende 2. styrmann, A.

Hansen, ønsket å mønstre av selv om han ikke hadde så lange tiden ombord.

M/T «*Texaco Oslo*»

fikk i slutten av juni en reise til Accra og Lagos i Vest-Afrika. Lossingen i disse havnene går ofte litt tregt, og det gikk fem døgn før skipet igjen la kursen vestover mot Trinidad. Snart kom det telegrafisk ordre om å seile til Amuay Bay, Venezuela, først for å føre en last til Aruba, og deretter nok en last fra Amuay Bay til Guyanilla i Puerto Rico. Dette var jo to korte turer, og allerede den 12. august finner vi skipet under lasting på Trinidad igjen. To dager senere står skipet ut fra land, og denne gangen ble det altså Europatur. Det så først ut til å bli Rotterdam, men senere ble det forandret til Immingham nær Hull og Granton i Skottland. Den 27. august ankret skipet opp utenfor Immingham for å avvente tidevannet. På kaien sto kaptein W. K. Paulsen og ventet på å overta kommandoen igjen — etter en temmelig våt ferie. Kaptein R. Pettersen var sikkert glad han kunne levere skipet tilbake til kaptein Paulsen i like fin stand som det var da han selv overtok det for ca. 6 måneder siden. Kaptein Pettersen fikk en kort feire før han dro til Fredrikstad for å følge med i utrustningen av sitt neste skip, nybygget «*Texaco Skandinavia*». Overstyrmann T. Stensrud skulle også få litt ferie før han bega seg til Fredrikstad for å mønstre på nybygget. Hans avløser ble A. Strand som hadde hatt sin ferie hjemme i Fosnavåg. Sammen med Strand kom ny 2. styrmann A. Gotteberg fra Ålesund for å løse av W. Døskeland. Vi håper styrmann Gotteberg vil føle seg hjemme hos oss og trives bra. Herr Døskeland fikk nå en kortere ferie på Mosterøy før han også gikk ombord i nybygget i Fredrikstad. — Stuert A. Riise hadde sin kontraktstid ute og gledet seg til en god ferie hos familien i Mo i Rana, og 1. kokk Ø. Øvre sto klar til å rykke opp ombord. Den nye 1. kokken ble A. Flaten som tidligere har seilt med «*Texaco Brasil*».

Den 31. august seilte så skipet ut fra Granton og etter planen skulle det laste på

Trinidad for U.S.A. Imidlertid kom det telegrafisk ordre underveis, og det ble istedet lasting på Curacao og Aruba for Guyanilla. Herfra seilte skipet til Aruba og førte først en last til Montreal. Deretter ble det en tur mellom Trinidad og New York/Philadelphia. I New York måtte dessverre båtsmann R. Ludvigsen etterlates på grunn av skade. Neste tur ble fra Trinidad til Rota, og ved ankomsten hit midt i november ventet stuert P. Fredriksen, pumpemann O. Helland og båtsmann O. Johansen på å ta fatt ombord. Stuert Ø. Øvre skal over på «*Texaco Europe*» og pumpemann Juhl ønsket avløsning.

M/T «*Texaco Skandinavia*»

stiftet bekjentskap med sitt rette element den 21. juli, og rederiet har nok en gang 10 skip i sin posisjonsliste. Skipet ble levert den 7. november, og neste dag gikk turen til Trinidad for å hente den første last for New York og Philadelphia.

M/T «*Texaco South America*»

seilte fra Rota den 22. juni. Ny 1. kokk Bj. Kjørstad kom ombord der, og I. Bjørvik reiste hjem for en kortere ferie. Neste rundtur brakte skipet til Puerto la Cruz for å laste for Rota igjen. Ved ankomsten dit i midten av juli var det stuert P. Fredriksens tur til å få avløsning. 1. kokk Bj. Kjørstad kunne rykke opp, og vi sendte herr H. Aandahl som ny 1. kokk. Aandahl har seilt hos oss tidligere, men hadde nå vært hjemme et år for skolegang.

Dessverre hadde en salonggutt og en jungmann vist så simpel adferd ombord at de måtte avskjediges i Rota og sendes hjem. Rederiet strekker seg meget langt når det gjelder å holde lugarer og oppholdsrom så pene og hyggelige som mulig. Når det derfor kommer ombord to bajasser som bare legger an på å ødelegge, må vi reagere strengt. Knusing av tallerkener og knivkasting i skott, ødelegging av bord, stoler og køyer og ellers tilgrising av bysse og messe, er alt sammen handlinger som nå utelukker disse to sjø-

Luftkjøling installeres i

«Texaco South America» og «Texaco Europe»

Både «*Texaco South America*» og «*Texaco Europe*» får installert luftkjøling under verkstedoppholdet i november/desember i år, og vi håper dette må bli til glede for alle ombord.

Man får ingenting gratis og slett ikke kjølig luft i tropiske farvann. For å gi leserne en idé om hvilke summer det dreier seg om, kan vi nevne at installasjonskostningene ombord i «*Texaco South America*» blir ca. kr. 290 000,— og for «*Texaco Europe*» vedkommende ca. kr. 250 000,—. Det koster imidlertid også å holde luftkjølingsanlegget i drift. Hvis vi tenker oss at anlegget går natt og dag hele året rundt, vil utgiftene være omkring kr. 100 000,— pr. år.

Selvsagt skal luftkjølingen ikke være igang hele døgnet rundt, men bare når temperatur og fuktighet er slik at det medfører ubehag.

Hvis installasjonen kan foretas uten vesentlige komplikasjoner og resultatet viser seg å bli vellykket når anleggene er satt i drift, så overveier vi å foreta lignende installasjoner ombord i «*Texaco Nueva Granada*» og «*Texaco Britannia*» også. Når dette lar seg gjøre på dette tidspunkt i fartøyenes levetid, skyldes det at de har et ventilasjonssystem med såkalt forberedt kjøling. Dessverre er det ikke slik ombord i «*Texaco Brasil*» og «*Texaco North America*» så der kan vi intet gjøre.

menn fra videre fartstid i den norske handelsflåte.

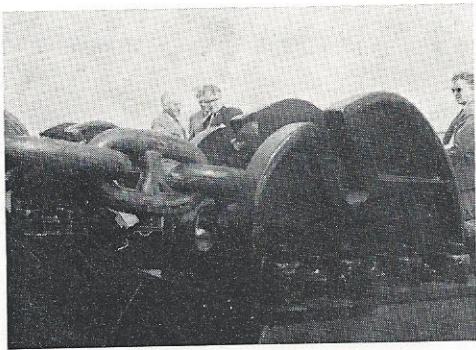
Ankomst til losseplass den ene dagen og avgang den neste, slik er det som regel med tankskipene, og den 18. juli er fortøyningene igjen tatt inn, og kursen legges nok en gang mot Pointe-a-Pierre. Ved ankomsten dit den siste dag i juli lå det beskjed om at neste last skulle deles på anleggene i Bayonne (New York) og Philadelphia. Anløpet av begge disse havnene ga sikkert besetningen en hyggelig avveksling fra den noe ensformige Vest-India—Rota/Donges farten. Men både Rota og Donges er gode kunder og har stadig behov for petroleumsprodukter. Den 20. august dro derfor skipet ut fra Trinidad igjen med kurs mot Donges. Ved ankomsten

dit ble skipet igjen dirigert til Piriac for lossing. Været var ikke det beste, men heldigvis gikk alt godt.

Den 17.—19. september avla skipet et besøk i Puerto la Cruz og Pointe-a-Pierre og lastet for Accra og Pt. Harcourt i Vest-Afrika. Så kom endelig den etterlengtede tur til verksted for den fornødne overhaling av skrog og motorer. Den 8. november kom skipet til Hamburg etter først å ha losset sin last i Rotterdam. I slutten av måneden seiler vel skipet videre fra Hamburg igjen og har da fått installert luftkondisjoneringsanlegg ombord. Dette blir sikkert til stor glede for både eldre og nye blant besetningen. Skiftingen blant besetningen er i full gang — nærmere herom i neste nummer av bladet.

Forsidebilledet i dette nummer!

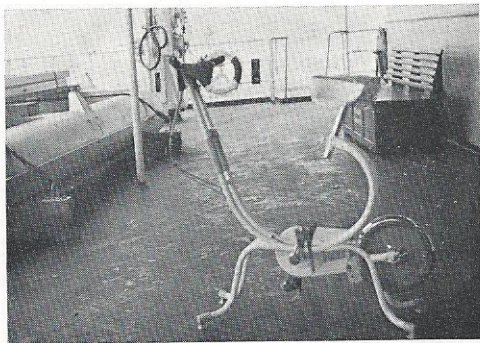
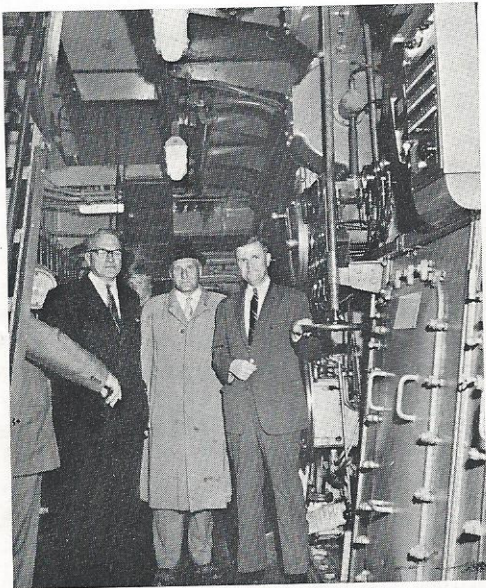
Med maleren W. Lundens tillatelse har vi kopiert et av maleriene fra «*Texaco Skandinavia*».



T. v.: Ankerspillet prøves.

Under t. v.: Mr. T. Allan (Regent Petroleum Tankship Co.), dir. J. Wilhelmsen og Mr. D. L. Butts (Texaco New York) inspiserer maskineriet.

Under t. h.: Kap. Olaf Andersen og maskinsjef E. Johnsen ser ut til å være fornøyd.



Til mannskapets disposisjon står bl. a. denne mosjonssykkel.



Vi tar en titt inn i salongen — svært smakfull.

i prøvetur!

T. h. ser vi den på side 6 omskrevne manøverpult. Vi skimter ihvertfall radar og maskin-telegraf og mange knotter. Stilig også!

Under t. v.: Dir. J. Wilhelmsen tar imot verkstedets flagg, og kap. R. Pettersen sørger for at Texaco-flagget går til topps.

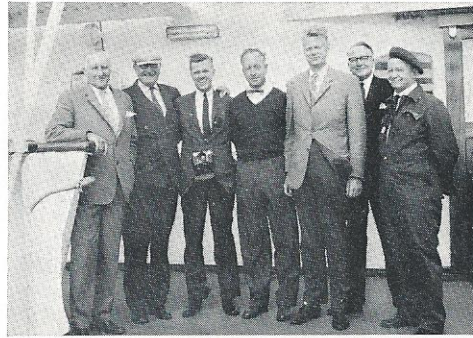


Skipet er «vårt». — Dir. Sundby og dir. Wilhelmsen håndtaes, —

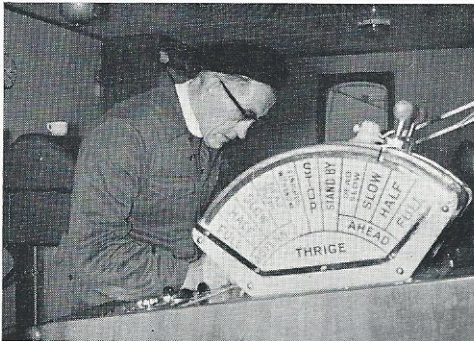
alle er fornøyd og gratulasjonene tar til.

På prøveturen med «Texaco Norge» tok vi dette bildet av personer som mer eller mindre har hatt en finger med i spillet omkring de to nye skip:

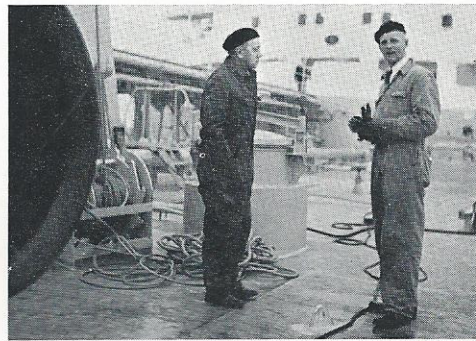
Fra venstre: Verkstedets adm. dir. J. Wilhelmsen, tidl. dir. i Texaco, kaptein G. Tellelsen, Mr. D. L. Butts fra Texaco, New York, driftssjef A. Kr. Røysem, adm. dir. P. Sundby, Mr. T. Allan, sjefsinspektør i Regent Petroleum Tankship Co., London, og inspektør Haakon Thune, mannen som fra rederiets side har båret de tyngste byrder.



Våre inspektører ved verkstedet:



Insp. Helge Riber har hatt en stri jobb med begge nybygginger,

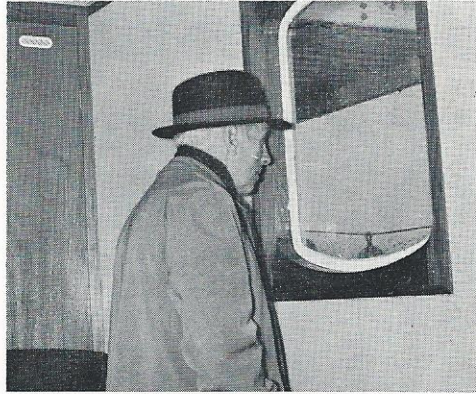


og er blitt assistert av maskinsjef B. Utvik og styrmann I. Bakke

Fra verkstedets side er arbeidet ledet av:



Driftsing. Mohn (maskin).



Driftsing. Rasmussen (skrog).

Det gode samarbeid mellom verksted og rederi, mellom verkstedets og rederiets ansatte, resulterte i to nye stolte skip. — Texaco Tanker slutter seg til rekken av gratulanter.

Nok en nyhet!

«Texaco Norge» har fått ombord to såkalte compoundkjeler som består av en primær høytrykkskjele med et helt lukket kretsløp og naturlig sirkulasjon. Trykket og temperaturen på dampen i denne kan variere mellom 20 og 50 kg/cm², tilsvarende damp-temperatur på 211° og 262° C. Den varme dampen kommer inn i sekundærkjelen og avgir sin varme til vannet i denne og fremstiller damp av vanlig arbeidstrykk på 12.5 kg. Hver av kjelene produserer ca. 9 tonn damp i timen til de forskjellige behov ombord.

Slike kjeler er blitt installert i en del større motortankere de siste 2 år, mens skotske kjeler fremdeles blir brukt på opptil 20—25 000 tonnere. Hvorfor ble så ikke de gamle, gode skotske kjeler satt ombord i «Texaco Norge»? For det første er det ikke gamle, gode skotske kjeler lenger. Nå blir de helsveiset. Front og endeplate er én pannekake uten flens. For å klare dampbehovet blir de store som hus og vekten 120 tonn for to stykker når de er i drift. Vannmengden dreier seg om bortimot 70 tonn. Skotske kjeler har store overflater som trenger sitt pass, og de kjeleeksplosjoner som har forekommet i tidens løp, finnes det vel ikke tall på. De fleste skriver seg naturligvis fra dårlig pass, men en god del skyldes også laminerte kjeleplater.

I Texaco Tanker Nr. 1 - 1959 er det et bilde som viser virkningen når 30 tonn vann plutselig må omdanne seg til damp, den er kolossal.

Det er ikke meningen å skrive noe stygt

om skotske kjeler. De har sikkert gjort sin tjeneste med ære i tidens løp. Kravet om større dampproduksjon har imidlertid ført til at et moderne kraftanlegg eller et turbin-skip må anvende de mer effektive vannrørskjeler. Kjelebyggere kan nå fremstille de såkalte «package boilers», compound kjeler som anvender vannrørsprinsippet og er de skotske kjeler langt overlegne.

«Texaco Norge» fikk 100 tonn mindre vekt, altså 100 tonn mer last enn om den hadde hatt skotske kjeler. Dette tjener redere penger på, samtidig som compoundkjelene tar mye mindre plass. Skeptikerne mener naturligvis at det med høye trykk blir vanskeligere å behandle lekkasjer etc., men med de lange erfaringer en har med vannrørskjeler, viser det seg at selv med et trykk på 190 kg/cm² og en temperatur på 535° C i superheteren, er driften upåklagelig ved et dampforbruk på 430 t/u. Dette gjelder naturligvis et elektrisk kraftverk.

Ved den primær- og sekundærkjele som «Texaco Norge» og «Texaco Skandinavia» har, vil primærkjelen holde 2.6 tonn destillert vann, og uten lekkasje er det ingen fare for nedbrenning. Nedbrenning kan heller ikke skje i sekundærkjelen selvom den kokes tørr. Naturligvis må ikke kaldt vann pumpes inn i en overopphetet kjele, men her gjelder det samme for alle typer kjeler. Så får tiden vise at det alltid er en overgang når en får hendene i noe nytt, og at det tar en tid og litt erfaring å venne seg til det.

H. T.

VI PRESENTERER . . . (Forts. fra s. 7.)

tapeter, og i mannskapsinnredningen er anvendt brannhemmende og lett vedlikeholdbare plastlaminater i valgte farver. Mannskapets dagrom og messe kan sammen benyttes til kinolokale. Dessuten står til mannskapets disposisjon et velutstyrt hobbyrom samt gymnastikk- og mosjonsapparater.

Det vil sikkert interessere våre lesere å vite at skipene kom på ca. kr. 25 mill. pr. stk. De er i likhet med våre øvrige skip sluttet på 10 års tidssertepartier til Texaco Inc., New York. Beskjeftigelsen er således sikret for årene fremover, og dermed også arbeidsplassene. Skipene har hver en besetning på 43 mann.

~ Fritidsbeskjeftigelse ~

Velferdsstaten innfører stadig nye begreper i vår dagligtale, og et av dem som stadig er i bruk er: «Fritidsproblemer». Med kortere arbeidstid følger automatisk større fritid, og da lediggang ifølge et gammelt ordtak er roten til alt ondt, må det nødvendigvis i denne fritiden finnes på en eller annen form for beskjeftigelse. Våre forfedre kjente ikke til dette begrep. De arbeidet hardt fra morggen til kveld og ydet det de hadde i sitt daglige arbeid. Det lille overskudd de hadde etter dagens strev var ikke større enn at det ble brukt til de høyest nødvendige private livsoppgaver — hvis det i det hele tatt var noe igjen for dette formål. I de såkalte gode gamle dager gjaldt dette såvel til sjøs som til lands. Våre nevnte forfedre kunne sikkert ikke tenkt seg at det noen gang ville bli problemer i forbindelse med beskjeftigelse i fritiden da de alltid hadde uløste oppgaver liggende på grunn av manglende tid. Misforstå oss ikke og tro at vi vil tilbake til disse forhold — de gode gamle dager var sikkert ikke alltid så gode likevel.

For dere som seiler ute er det vel vanskelig å tenke seg at vi som til daglig befinner oss på landjorden, skulle ha problemer med beskjeftigelse i vår fritid og følgelig gå rundt og forsure vår tilværelse på grunn av manglende oppgaver i våre ledige stunder, for vi har jo alt det dere lengter etter. Ikke desto mindre er det slik, problemet er stort selv på land. Man må selvsagt ikke ta alle under en kam, initiativet er ikke borte hos alle, det finnes da heldigvis enda mange som kunne greie å fylle ut adskillig mer fritid — positive mennesker hvis tid aldri strekker til.

Siden dette problem finnes i en slik utstrekning i land, må vi jo innrømme at det da helt naturlig finnes hos dere som seiler og kun er henvist til de beskjedne former for fritidsbeskjeftigelse som måtte finnes ombord. Det gjelder imidlertid det samme for dere som for oss — setter man seg med hendene i fanget og venter på at andre skal legge

opp vår fritidsbeskjeftigelse, er som regel resultatet gitt på forhånd. Med alle de hjelpemidler man har i dag, skulle man selv ombord ha store muligheter for å variere sin fritidsbeskjeftigelse slik at livet mister sin trivielle karakter og arbeidet blir en glede.

I Texaco Tanker har vi fra tid til annen slått til lyd for diverse former for hobbyvirksomhet, og i våre kommende numre vil vi innføre en fast spalte under headingen «Fritidsbeskjeftigelse». Her vil vi slippe til de av våre ansatte som har en beskjeftigelse de gjerne vil anbefale sine kolleger, og vi ber om at alle som har noe på hjertet sender oss noen ord, gjerne ledsaget av billedstoff.

I vårt neste nummer vil en av våre kon-torfunksjonærer fortelle om en av sine hobbyer: Modellbygging, og vise resultatene og samtidig fortelle hvor enkle hjelpemidler som egentlig skal til. Vi vet at det sysles med mange rare ting ombord, og vi ber om en liten rapport. Husk det kan hjelpe din kollega som ikke selv har noen idéer og som kjeder seg i fritiden.

Vi synes ikke vi kan slutte denne første artikkel i serien uten å komme med et positivt forslag til beskjeftigelse, og vi setter som motto denne gangen

Ei blott til lyst!

Hvorfor ikke ta med seg skolebenken inn i lugaren? Vi ser av postforsendelsene at en del, forøvrig en svært liten del av våre ansatte ute benytter seg av den mulighet som ligger i videre utdanning gjennom brevskolene. I dag har disse skolene en så stor kapasitet at man faktisk kan velge mellom nær sagt alle temaer, fra enkle sprogkurs til eksamen som maskinist eller styrmann. Det er nærmere 1000 forskjellige ting å velge mellom, og det skulle være rart om det ikke fantes et kurs som kunne passe til selvstudium ombord. Ved å benytte noe av fritiden på denne måten kan man dyktiggjøre seg i

Julekryssord



Vi håper julekryssorden kan medvirke til å skape litt avveksling ombord, og kanskje korte litt på ventetiden for dem som sitter hjemme. Dere har god tid til å tenke dere om. Vi behøver ikke ha løsningene før i slutten av mars 1963. God fornøyelse i julen!

- | | | |
|----------------------------------|--------------------------|---|
| VANNRETT: | 65. Ildsted | 27. På kaffebordet i julen |
| 1. Stater | 68. Alm. fork. | 31. Drivkraft |
| 3. Nybegynner | 70. Kjentmann | 32. Drev |
| 14. Statsinstitusjon | 71. Påpakning | 33. Frukter |
| 16. Sporte | 74. Drikkeredskap | 34. Rensemiddel |
| 18. Beseiret | 76. Dyrt sted | 35. Skråning |
| 19. Presens | 77. Fyrskip | 36. Etterskrift |
| 20. Tone | 81. Artikkel | 39. Presens |
| 21. Vinden | 82. Også kalt Texas City | 43. Evangelist |
| 25. Ildsteder | 83. Merkverdighetene | 45. De er noen skumle fugler |
| 27. Første person | 85. Fremkomstmiddel | 46. Pikenavn |
| 28. Bokholderiuttrykk | 86. Forfedrene | 49. Fartøy |
| 29. Adverbium | 87. Lappenes | 51. To like |
| 30. Oppfører | | 52. Pronomen, omv. |
| 31. Finnes det ikke støvler til | LODDRETT: | 53. Fremkomstmiddel |
| 35. Dyr vinterkåpe | 1. Velge | 55. Konjunksjon |
| 37. Preposisjon | 2. Tropelidelse | 57. Svensk landsdel |
| 38. Middagsmaten | 3. Flertall | 61. Dansk husdyr |
| 40. Bibelsk mannsnavn | 4. Trener | 63. Artikkel |
| 41. Alfabetnaboer | 5. Ordner | 64. Kjelenavn på kjent vintersportssted |
| 42. Bør det være på juletreet | 6. Skipsbetgn. | 66. Skarp, omv. |
| 44. Oppkomme | 7. Sammenkomst | 67. Fisk |
| 46. Nektelse | 8. Sams | 69. Sportsmenn |
| 47. Gjør | 9. Slagsted | 70. Noe man bør holde |
| 48. Org. under FN | 10. 2 stk. i 2 ord | 72. Opera |
| 50. Oppstår når en rik onkel dør | 11. Nødsignal | 73. Gode |
| 54. Kort | 12. Stater | 75. Måleenhet |
| 56. Tidsbetegnelse | 13. Øve | 76. Sjef |
| 58. Omgis | 15. Førerens | 78. Morene |
| 59. Rom | 17. Møblere | 79. Statsinst., fork. |
| 60. Nektelse | 22. Føle | 80. Plante |
| 62. Pikenavn | 23. Var Sinbad | 84. Artikkel |
| 64. Griperedskapet | 24. Ulykkesskip | |
| | 26. Uvenner | |

sitt arbeide samtidig som man ruster seg for kommende større oppgaver.

For dere ombord kan det også passe med studieringer hvor man diskuterer og utveksler erfaringer og kunnskaper omkring emner som behandles etter en oppsatt plan. Arbeidet i en studiering er ingen forelesningstime og trenger derfor ingen «professor» — det er en organisert samtale.

Det kan selvsagt være visse vanskeligheter med å få studiemateriellet hurtig ombord, men vi lover å gjøre vårt ytterste og sende det som måtte komme med flypost. Skulle noen være interessert i denne formen for selverfeksjonering i sin fritid, så send oss noen ord gjennom kapteinen og vi skal være behjelpelig.

God frivakt!



Båtenes posisjoner

- M/T «*Texaco Bogota*» — gikk i sommer med last fra Vest-India til Vest-Afrika, inntil det ble en tur til England i begynnelsen av august. Deretter gikk turen tilbake til Vest-India hvor en last ble tatt til New York før skipet fikk en ny last til Brunshüttelkoog ved Kielerkanalen 3/10. De neste turene gikk fra Venezuela og Trinidad til Accra og Lagos i november/desember, og ca. 20/12 laster «*Texaco Bogota*» på Trinidad for Donges i Frankrike.
- M/T «*Texaco Brasil*» — lå ved verksted i Bremerhaven fra 26/6 til 6/7, og gikk derfra til Puerto la Cruz hvor det ble lastet for Donges. Neste last ble tatt inn på Trinidad og i Port Arthur for Sentral-Amerika. I september ble det enda en reise til Donges før «*Texaco Brasil*» avløste «*Texaco Europe*» i farten Curacao/Sentral-Amerika.
- M/T «*Texaco Britannia*» — har vært beskjeftiget i fart fra Venezuela og Trinidad til Canada og U.S.A., med en avstikker i august til Panama, og en reise i begynnelsen av oktober til Dakar. I desember blir det fast fart mellom Venezuela og Trinidad.
- M/T «*Texaco Europe*» — seilte i sommer med last fra Curacao til sentral-amerikanske havner både ved Stillehavet og i Gulfen inntil det ble lasting på Trinidad i slutten av oktober for Rotterdam. Derfra gikk skipet til Sandefjord for verkstedsopphold. Like før jul blir det å stikke til sjøs igjen for Vest-India.
- M/T «*Texaco Norge*» — ble levert 19/7 og gikk fra Fredrikstad 21/7. Skipet lastet for første gang i Puerto la Cruz for Donges i august. Deretter gikk turen fra Venezuela til Buenos Aires, og i oktober ble det lastet på Aruba for New York. Siden er det blitt tre turer fra Pointe-a-Pierre til Rota, siste lossing der blir rett før jul.
- M/T «*Texaco North America*» — gikk i juli med last fra Vest-India til Montreal og New York. Derfra en lang reise til Wadi Feiran, Egypt, etter last for Trinidad dit skipet ankom 20/9. Etter en tur til New York har skipet gått mellom Venezuela og Trinidad, med en reise i oktober til Baltimore. 17/11 gikk turen igjen til New York, og siden har det vært fart fra Vest-India til U.S.A.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» — seilte i juni og juli to turer fra Trinidad til Rotterdam før det ble lasting i Venezuela og Trinidad for Vest-Afrika i september/oktober. I Dakar ble det opphold for reparasjon fra 25/9 til 9/10. Neste laster ble tatt fra Pointe-a-Pierre til Donges, og i desember til Rota før skipet går tilbake i Vest-Afrika i januar.
- M/T «*Texaco Oslo*» — var i England med last i august, og gikk tilbake til Trinidad for lasting til New York og Philadelphia, og deretter fra Curacao til Montreal 1/10. Neste last var fra Pointe-a-Pierre til New York og Philadelphia før ferden gikk fra Vest-India til Rota to ganger, i november og desember. I julen laster «*Texaco Oslo*» igjen på Trinidad for Europa.
- M/T «*Texaco Skandinavia*» — ble sjøsatt 21/7 og gikk fra Fredrikstad 8/11 for å laste på Trinidad for New York og Philadelphia. I desember er det også fart på Trinidad/U.S.A.
- M/T «*Texaco South America*» — har i juni og juli seilt fra Vest-India til Donges i Frankrike og Rota i Spania. I august ble en last ført til New York og Philadelphia før det ble en reise til Donges igjen 5/9. Så gikk turen tilbake til Puerto la Cruz for last til Accra og Lagos. I oktober gikk ferden over til Rotterdam og derfra til verksted i Hamburg 8/11. Etter avgang derfra ca. 1/12 går turen over til Vest-India for lasting.