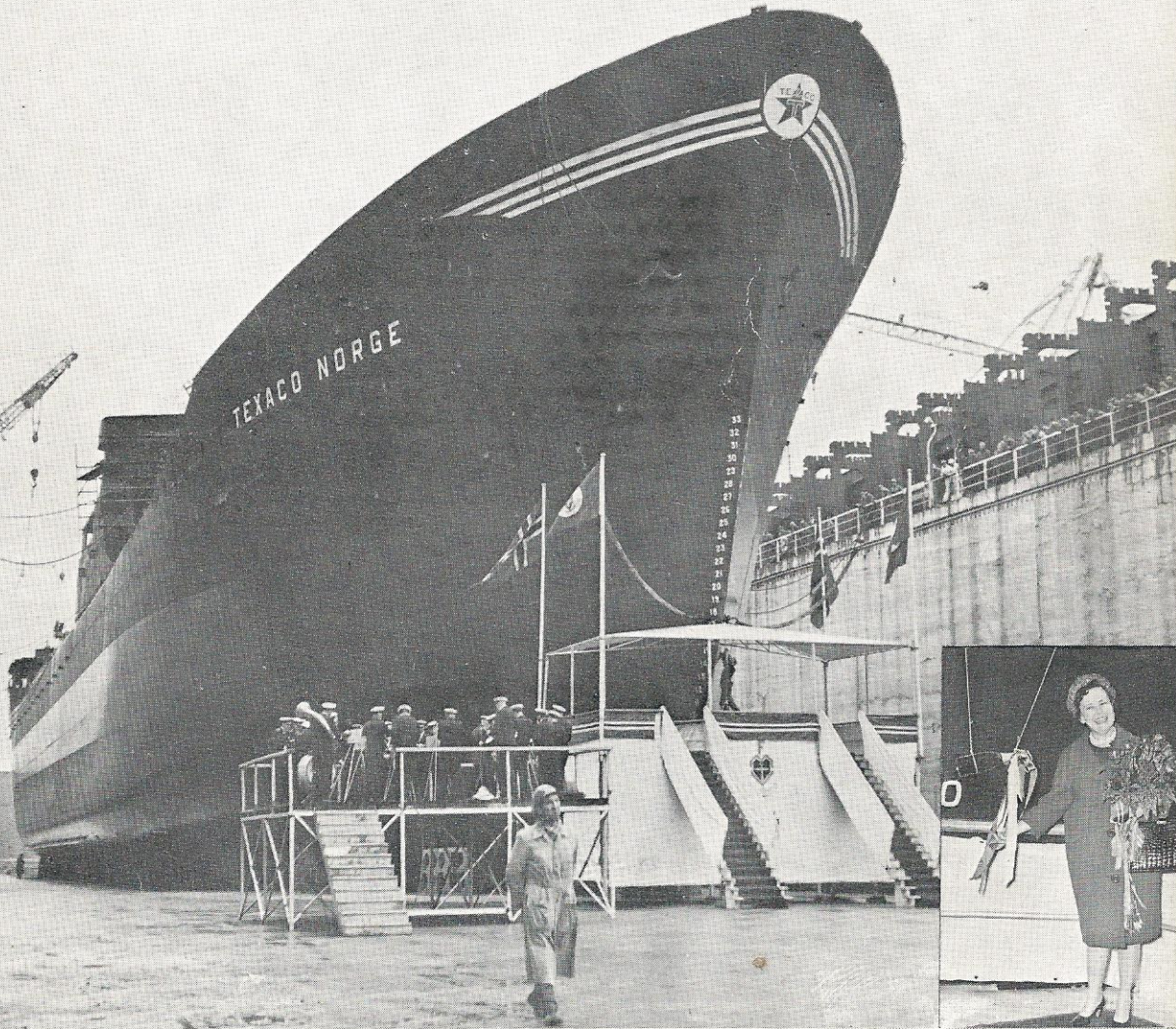
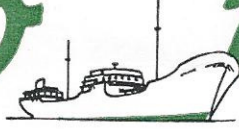


# texaco tanker



JULI 1962

9. årgang



Stein Nilsen

Etter min forstand er trekkfuglene de skapninger som best vet å innrette seg her i verden. De sørger for en skikkelig utenlandsreise hvert år og tilbringer vintertiden i de solfylte sydlige strøk. Vi skulle gjerne bytte til oss en slik tilværelse, og det er vanskelig å forstå hvorfor våre hjemlige kråker og spurver ikke også går over til å bli trekkfugler.

Hva som lokker trekkfuglene til våre breddegrader igjen på forsommeren, er kanskje ikke definert. Muligens er det de lyse sommernetter, muligens er det bare så altfor varmt i sydens land om sommeren.

Vi har et annet og like sikkert tegn på at sommeren er i anmarsj som trekkfuglene, og det er strømmen av sjømenn som vender hjem for å feire sommeren hjemme. Hva som trekker sjøfolk hjem på vårparten, er intet mysterium, men vår gamle mester Ivar Aasen fikk nok mer rett enn han kunne ane da han skrev:

«Men når vårsol i bakkane blenkte,  
fekk han hug til sin heimlege strand.»

I tillegg til de solvarme bakker kommer ting som Aasen ikke tenkte på, f. eks. huset som skal males og ikke minst bilen som skal prøvekjøres på de sommerstøvede veier. Dessuten kan det jo være en eller annen som venter . . .

Resultatet av den vårlige vandring mot nord er at fra det øyeblikk trekkfuglene kommer hjem, må vår mannskapsavdeling arbeide daglig til langt inn i de lyse nattetimer med å fylle hullene etter alle dem som samtidig krever avløsning. Det hele er ganske problematisk, og imot naturens orden trekker vi et lettelsens sukk når sommeren er på hell og alt er vel overstått.

Jeg skal ikke ta opp til diskusjon her spørsmålet om sjøfolks ferier og hvordan vi skal kunne greie å holde flåten i gang i sommerhalvåret. Jeg vil bare nevne at det blir vanskeligere og vanskeligere for hvert år som går, og allerede i år ville situasjonen vært prekær dersom vi ikke hadde møtt forståelse blant en del av våre folk. Vi er i den heldige situasjon at vi har en god del menn som ikke bare har sine personlige ønsker, men som også har evnen til å se seg selv i relasjon til helheten og nødvendigheten av å fordele feriene rimelig. Dette kan føles som et offer for dem, særlig hvis deres kolleger ikke tar de nødvendige hensyn på samme måte.

Jeg håper at alle de som nå og tidligere har vist oss denne vilje og evne til samarbeide, føler at vi setter stor pris på den. Vi på vår side vil alltid gjøre hva vi kan for at de skal forstå dette.

Og dermed ønsker jeg alle en god sommer, særlig de som hadde rimelig krav på sommerferie i år.

Per Sundby

Utgiver: Texaco Norway A/S

Redaktør: J. C. Jenssen

Medarbeidere: L. Granlund, B. R. Halvorsen,  
G. Langfeldt

Trykk: K. Brevigs Boktrykkeri, Oslo

## Tjeneste og ferieplaner

I Texaco Tanker for et års tid siden antydet vi at vi ville forsøke å gjennomføre en bedre planlegging og fordeling av tjenestetiden og feriene for den enkelte mann ombord. Det hadde vært uttrykt ønske fra våre seilende kollegers side om en bedre og mer rettferdig fordeling av feriene og om mulig en ordning hvor de kunne se litt inn i fremtiden og treffe sine disposisjoner på grunnlag av de mulighetene som forelå.

For kontorets egen del ville en slik ordning også være en stor fordel. Dersom vi kunne komme frem til en plan som ville holde i rimelig utstrekning, ville vi få en bedre oversikt over bemanningen, kjenne behovet for nye folk og ikke minst kunne vi kanskje få det litt lettere i vårknipa når folk flest ønsker seg ferie. Spørsmålet var bare om vi hadde tilstrekkelig med folk og om de var stabile nok.

Som en prøveordning utarbeidet vi en tjeneste- og ferieplan for fem offiserskategorier i første omgang; nemlig: kapteiner og overstyrmenn, maskinsjefer og førstemasinister og stuerter. Planen innebar hvilke skip den enkelte mann skulle tjenestegjøre på, hvor lenge han skulle stå ombord og når han skulle ha ferie. Så langt det var mulig spurte vi hver mann om hans særlige ønsker eller baserte oss på hans tidligere uttalelser før vi utarbeidet planen.

Alle var klar over at vi bega oss inn i et vanskelig felt. For det første er det vanskelig å utarbeide en plan som skal tilgodese de spesielle interesser femti forskjellige mann måtte ha. Dernest skal det ikke mere til enn at noen få mann faller fra, før planen eller store deler av den må omarbeides. Dette er et stort arbeid og medfører også at vi må rådføre oss med de av offiserene som forandringen berører.

Etter ett års prøvedrift kan vi nå vurdere hvordan tjeneste- og ferieplanen har virket i praksis.

Vi kan med en gang slå fast at vi ikke undervurderte vanskelighetene, og vi kan ikke betegne forsøket som ubetinget vellykket. Antallet mann som har «falt av lasset» på grunn av sykdom eller andre tvingende grunner, har riktignok vært noe mindre enn vi regnet med. Derimot har det vært flere tilfeller hvor en mann som hadde sagt seg enig i planen, senere har skiftet mening. Det dreier seg riktignok om en minoritet og til og med en liten sådan, men den har like fullt gjort sin virkning. I tillegg kommer så at vi for tiden ikke har tilstrekkelig med reserver til å fylle de hull som oppstår, og reserveplasseringene blir derfor vanskelige og virker forstyrrende.

De vansker vi har hatt dette første året kan vi kanskje regne med i stor utstrekning skyldes innkjøringen. Etter hvert som planen får etablert seg og går inn i bevisstheten også hos det noe ustabile mindretall, vil den antagelig virke bedre og bli lettere å drive. Det er tydelig at den alt overveiende del av de offiserer den omfatter betrakter den som en fordel, og det vil være galt av oss ikke å føre den videre fremover.

Vi skulle gjerne ha utvidet planen til å gjelde også andre kategorier ombord enn de fem som nå er med. Bemanningssituasjonen er imidlertid såpass vanskelig for tiden og forholdene så usikre at vi er overbevist om at en utvidelse av planen på det nåværende tidspunkt ikke vil bli noen success. Den tid må imidlertid nødvendigvis komme da det blir bedre balanse og større stabilitet i arbeidsforholdene, og så snart vi ser noen mulighet, skal vi ta opp arbeidet med å utvide planen. I mellomtiden får vi fortsette å gjøre avtaler på vanlig måte.



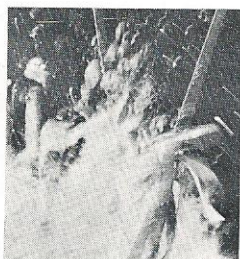
## M/T „Texaco Norge“ sjøsettes

Dåpshandlingen fant sted 17. april, og vi er her like før det store øyeblikket. Gudmoren, Mrs. J. W. Green, er flankert av dir. P. Sundby og dir. J. Wilhelmsen mens de to ytterfløyene er besatt av Mr. J. W. Green (t. v.), Senior Vice President i Texaco Inc, og Mr. J. V. C. Malcolmson (t. h.), Vice President i Texaco Inc. Som vi ser av bildet, er Mrs. Green meget spent på om hun greier å knuse champagneflasken ordentlig. Det ser ut til at dir. Sundby prøver å berolige henne.



M/T «Texaco Norge» ble imidlertid grundig døpt. Aldri er vel en champagneflaske blitt mer ødelagt.

Dette er nemlig flasken i det øyeblikk den treffer skutesiden



— og slik så den altså ut før.



Den høytidelige handlingen markeres med at de to nasjonalsangene blir sunget.

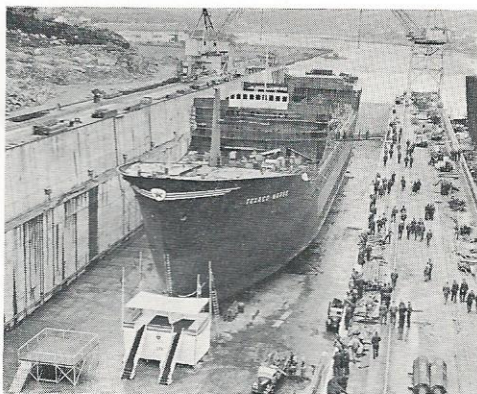


og Mrs. Green får sin første belønning for strevet, en god klem av sin mann.





Blant gjestene ser vi mange Texaco-ansikter, og de ser ut til å være stolte på gudmores vegne.



Det hele er over — M/T «Texaco Norge» blir forlatt av gjestene som nå skal feire begivenheten.



Gudmoren viste seg å være like flink til å tale som til å knuse flasker. Dir. Wilhelmssen ser da også beundrende på henne.



Hva Mr. Green så innstendig beretter for fru dir. Wilhelmssen kan vi ikke si med sikkerhet, men vi tror han skryter av maten.



Fru kapt. Tellefsen og Mr. Malcolmson gjenoppfrisker formodentlig gamle minner fra dengang hun døpte «Europe».



Mrs. Malcolmson har riktignok knyttet sin neve, men dir. Sundby ser ut til å ta det med ro.



## Sjøsetting

M/T «Texaco Norge» ble som billedene på forrige side viser, ikke sjøsatt på tradisjonelt vis. Den er bygget i dokk, og «sjøsettingen» foregår da ved at dokken blir fylt med vann, og skuta slept ut som ved vanlig dokking. Den spenning som vi føler når et skip «går på vannet» uteble altså denne gang.

«Texaco Norge» med sine 20 000 tonn er ingen liten båt, men den hadde god plass i en dokk hvor man kan bygge 80 000 tonnere.

Å bygge et skip i dokk gir mange fordeler. Dokken i Fredrikstad er sprengt ut av solid granitt, så det er ingen fare for at grunnen svikter når de store stålveker blir bygget opp. En annen fordel er at alt stål i båten blir i henhold til det vannrette og loddrette plan. På en slipp må en bruke en vinkel på 20 : 1.

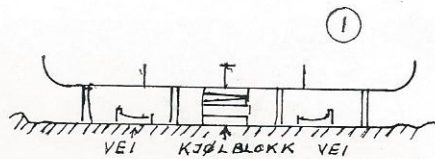
Man får heller ikke de store påkjenninger som skuta utsettes for når den går på vannet under stabelavløp. Disse påkjenninger kan bli meget store ved forskjellig vannstand. På større skip anvendes midlertidige forsterkninger når båten settes ut.

Nå er det snart «Texaco Skandinavia» tur til å gå på vannet. Den blir bygget på slippen ved siden av dokken, og kommer til å løpe av på gammeldags maner. En slik stabelavløpning foregår på omtrent ett minutt, og skuta får en fart på 10—14 knop uten bremses. Det ligger et stort arbeide av beregninger foran dette minuttet, så vi vil forsøke å illustrere fremgangsmåten ved tegninger.

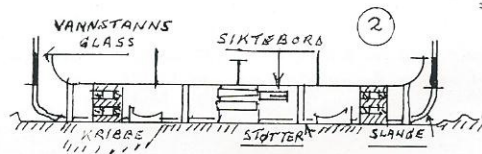
Hellingen er vanligvis 1 meter på 20 meter, og verkstedene har forskjellige metoder å gjøre det på. Hollenderne er tilhengere av én vei for middelsstore skuter. De må da bruke to mindre støttemeier inntil skuta kommer i fart, for da klarer den seg selv like fint som gutten på sykkelen. De slipper

skuta ned på meien istedenfor å kile den opp, dette er en fordel ved smøringen. Japanerne har allikevel det siste på området. De bruker stålkuler som ruller like godt i varmt som i kaldt vær.

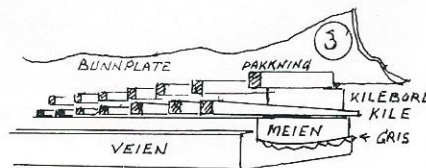
En stabelavløpning er et imponerende syn selv for dem som har sett det mange ganger. Det er alltid spørsmål om alt går som det skal, men det gjør det som oftest. F.M.V. har satt 376 båter på vannet, så de kan sine saker.



Når de første plater og seksjoner blir lagt ned, blir de holdt oppe ved hjelp av kjølblokkene og støtter. Veiene blir som oftest også lagt på plass før det kommer for mye annet i vei.

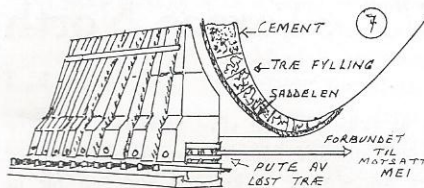


Ettersom skuta blir bygget opp og vektene blir tyngre, må understøttelsen også bli bedre med kribber. Siktebordene hjelper til å få bunnen rett, og vannstandsglass vil vise om skuta er like høy på begge sider, med andre ord i «vater».

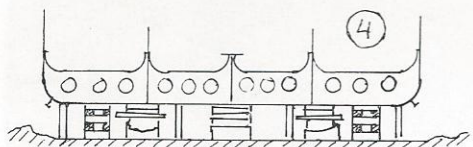




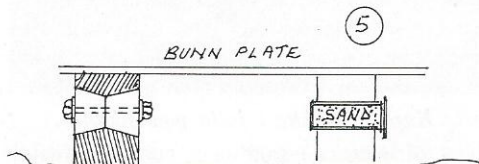
Veien og meien er solide trestammer av så store dimensjoner at de kan bære vekten av skroget. Smøringen er viktig, spesielt om vinteren. Før i tiden bruktes grønnsepe, nå går det mest på en spesiell greaseblanding. Oppkiling av skuta må ikke foretas for tidlig, for da blir smøringen presset ut.



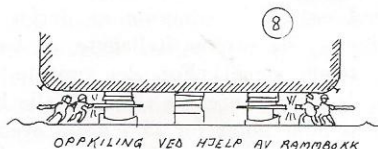
Forut og akter har skuta liten bæreevne, men vektene er der og må tas opp av veien. Man bygger da opp støtter slik at vekten blir bedre fordelt og veien naturligvis lenger. Påkjennningene kan bli meget store, spesielt forut i det øyeblikk akterenden løfter seg opp i vannet. En pute av løst tre tar da av for trykket ved at det blir presset sammen.



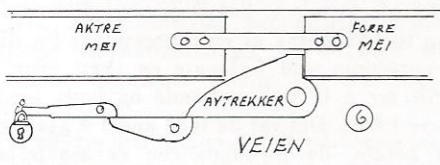
Nå er alt klart til oppkiling og fjerning av støtter og kribber.



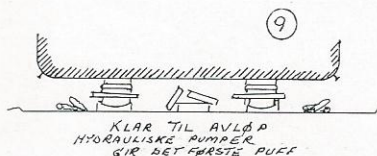
Kjølblokker og kribber er kostbare eikematerialer, og som det fremgår, kan de fjernes uten at de blir ødelagt, ved at man tar ut boltten eller fjerner sanden.



Nå kan oppkilingen foretas, og en begynner aktenfra og operasjonen foregår likt fra begge sider. Bare noen få kribber og støtter står igjen, og når det store øyeblikk nærmer seg, er alle i febrilsk aktivitet.



Avtrekkeren vies spesiell oppmerksomhet. Trykket på hver kan gå opp i en 40—50 tonn. Det kan måles ved elektrisk overføring av trykket på et bimetall element. Ved enkelte verft er begge avtrekkere forbundet med en aksel slik at de utløser samtidig.



Så er alt klart, Gudmøren er på plass med champagneflasken og dåpen foretas. Signal er dermed gitt til mannen ved avtrekkeren. Dåpsseremonien er vel så viktig som de lange forberedelser for at skuta skal seile lykkelig på de syv hav. Fra gammelt av mener man at Gudmøren har ansvaret for båten i fremtiden.

H. T.



## M/T «Texaco North America» i Palermo.

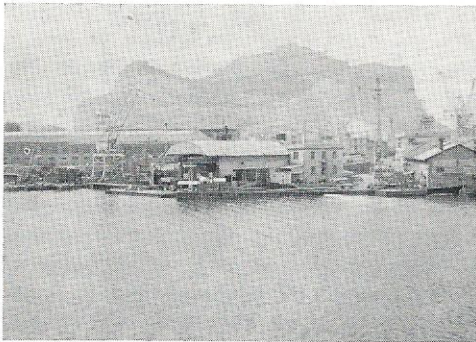
Av L. TRANBERG

Det er ikke så ofte våre fartøyer avlegger et besøk i det blå Middelhav, og når de gjør det, er det gjerne å komme seg inn og ut igjen på kortest mulig tid. Noen anledning til å ligge bi og nyte et forfriskende bad i det ramsalte sjøvann, er det dessverre ikke.

Desto gledeligere var det for besetningen på M/T «Texaco North America» å få et nærmere 3 ukers opphold på den vakre øya Sicilia, nærmere bestemt i Palermo hvor fartøyet lå for periodisk dokking og reparasjon i siste halvdel av april og begynnelsen av mai i år.

Sicilia er den største øya i Middelhavet, og har i årenes løp vært styrt av en rekke andre land som alle har etterlatt sine spor på land og folk. Sistnevnte er derfor forskjellige fra de vanlige italienerne, og har et farlig temperament. For den minste ting kunne de fare i været og riktig skjelle hverandre ut etter noter for så i neste øyeblikk å være de beste venner. Dette var noe som besetningen på «Texaco North America» var vidne til mange ganger hver dag. Overfor oss var de imidlertid alltid høflige og vennlige.

Det indre av øya er nokså tørt, mens det ved kysten er meget frodig. Her står i rad og rekke sitron- og appelsintrær, og på skråningene dyrkes det oliven og mandler. Dadler



Utsikt fra fartøyet. Verkstedet i forgrunnen og det karakteristiske Monte Pellegrino i bakgrunnen.



Kaptein Sukke i fulle pontifikalier.

var det også en del av, likedan druer som det lages de herligste viner av. Vin var da også meget rimelig både i utsalg og på restauranter og barer.

I det indre av øya holder de sicilianske røvere til, de såkalte Mahafier. Det høres i våre dager utrolig ut at de skal være en maktfaktor som tar kampen opp mot de ansvarlige myndigheter, men dette er tilfellet. Det ble fortalt at befolkningen i Palermo av og til fikk besøk av en representant for disse opprørerne som forlangte en skatt eller avgift for å la vedkommende og hans familie leve i fred. Det var da ikke annet å gjøre enn å betale, da myndighetene er maktesløse. Utlendinger merker imidlertid ikke noe til disse karene.

Palermo er hovedstaden og ligger idyllisk til ved bukten av samme navn. Byen er omgitt av høye fjell hvorav de mest fremtredende er Monte Pellegrino og Monte Catalfano ved enden av den vakre Conca d'Oro (Gull-





*Ingeniør Spedale og formann Gandolfo som var ansvarlige for maskinreparasjonene. I bakgrunnen en del av deres hjelpere som også gjerne ville være med på bildet.*

daalen). Palermo er en meget gammel by med en voldsom og skiftende historie. Den var først en fønikisk handelsby, så Karatagos garnisonsby på Sicilia til den ble erobret av romerne. I det 9. århundre ble byen tatt av arabere og gjort til deres hovedstad på Sicilia. Deretter ble byen erobret av normannerne og hadde i noen tid sine egne normanniske konger. Så ble byen spansk i 300 år til den endelig ble forenet med Italia i 1861. Sin storhetstid hadde byen under araberne og normannerne, og de mest interessante bygninger skriver seg fra denne tiden.

I Palermo har Statens Velferdskontor for Handelsflåten en meget aktiv representant i herr Skogland, og takket være hans hjelp ble det arrangert utflukter og fotballkamper mens «Texaco North America» lå ved verkstedet. I fotball gjorde fartøyet det særdeles godt, og et brev fra laget annet steds i dette nummer beretter mer om dette.

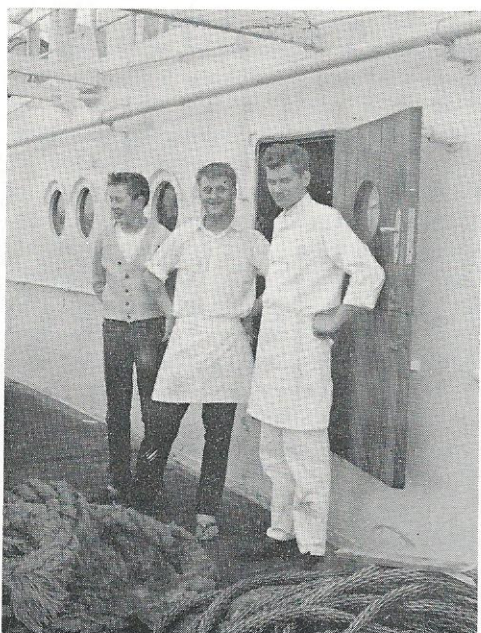
Vi skal forsøke å ta leserne med på en utflukt som besetningen var med på i omegnen av Palermo. Klokken 9 om morgenen embarkerte man i en flott turistbuss som ventet ved gangveien. Turen gikk først gjennom byen, og i utkanten stoppet bussen ved Palazzo dei Normanni, som er et slott fra normannertiden. Av særlig interesse var slottskapellet som i sin helhet er utført i mosaikk. Det påstås å være det vakreste mosaikkarbeide som overhodet finnes. Deretter gikk turen til et munkekloster kalt «Eneboeren». Navnet er kanskje litt misvisende da det i sin tid bodde 200 munkere i klosteret. Haven var et syn med frukttrær og blomster fra mange fjerne land. En annen egenart ved klosteret er at det ble bygget i en brytningstid og tårnene er i normannerstil med den halvrunde arabiske moské på toppen.

Det var rent uhyggelig å besøke katakombene hvor det fantes 8000 mumier i de største gangene under jorden. Det var en ren lettelse å komme videre til den eldgamle landsbyen Nonreale, som ligger et stykke



*Fruene Sukke og Reistad skal forsøke sjølivet, og gleder seg til det.*





«Uten mat og drikke . . .», sier et gammelt ordtak. Her er de som sammen med stueren skal sørge for de kulinariske nytelser ombord i tiden fremover. Fra høyre 1. kokk Rolf Kristiansen, 2. kokk Thorvald Gulliksen og messegutt Håkon Thomassen.

oppe i fjellene med en praktfull utsikt over Conca d'Oro (Gulladen) og Palermo med omegn. Særlig kjent er katedralen som er bygget i det 11. århundre av kong Wilhelm den annen av midler som hans far, Wilhelm den første, kalt den grusomme, hadde tusket til seg. Kirken var av ren mosaikk, og det skal være det største mosaikkarbeide som finnes med bilder fra Det gamle og Det nye testamentet på veggene. Det var blant annet brukt 2 tonn rent gull foruten sølv og farvede stener til bygningen. I forbindelse med kirken var det også et gammelt normannisk kloster.

Turen gikk så videre ned til Palermo og opp over Monte Pellegrino til Mondello. Sistnevnte er den mest kjente badeby på Sicilia med kilometerlang hvit sandstrand. Her var det ordnet med lunsj på en av restaurantene. Deretter kunne de som ville ta

## Skriv brev - skap glede

### SEND POSTEN RIKTIG

Vi får stadig forespørsel fra dem som er hjemme — det være seg en mor, en hustru, en slektning — hvorfor de ikke hører noe fra sine respektive ute på sjøen. Vi sitter igjen med det bestemte inntrykk at vi blir mistenkt for å behandle posten skjødesløst. Postvesenet har slagordet «Posten skal frem», og vi har også gjort dette slagord til vårt. Nå er det imidlertid forskjellige momenter vi skal ta i betraktning når det gjelder posten til og fra skipene, og la oss være så freidig først å antyde at: Mange brev aldri kommer frem — fordi de aldri blir skrevet. — Vi som lever i et moderne samfunn, vet det er et krav som følger med å motta brev og å svare på brev. Men det moderne samfunn krever ikke at vi skal huske hverandre, oppmuntre hverandre eller forsøke å glede våre venner og vår familie med f. eks. et brev. Dere som seiler har sikkert (mer enn noen andre) en slektning eller en venn som går og venter på å høre fra dere og som vil bli glade, ja, kanskje til og med gledelig overrasket om det en dag lå et brev i postkassen sendt fra det store utland, og for dere hjemme er det vanskelig å forstå den skuffelse som en sjømann føler når det viser seg at det brevet han håper på ikke er med skipsposten når agenten kommer ombord.

For de gamle romere var det en plikt å svare omgående på et brev. Å unnlate dette var en stor fornærmelse. Brevbæreren sto i forstua og ventet på svar. Det kan selvfølgelig dagens postbud — det være våre hjemlige eller agentene i havnene — ikke gjøre. Men det var kanskje ikke så dumt om vi lot som om han gjorde det.

---

«siesta» eller et forfriskende bad i det sjeldent klare sjøvann. Utpå ettermiddagen kom bussen og kjørte deltagerne tilbake til fartøyet.



Et brev er ikke påtrengende i sitt krav på oppmerksomhet, det forstyrrer ikke dagsrytmen, det gir tid til ettertanke og det skaper forventninger og glede hos mottageren. Et brev kan være så mangt. Det kan være noen oppmuntrende ord til dem som vi vet savner oss. Det kan være meddelelser hjemmefra som vi vet unggutten, ektemannen, slektningen eller vennen ute går og tenker på. Det kan være rent dagligdagse ting som for brevskriveren virker nærmest uinteressante, men som mottageren setter stor pris på. Det kan være fortellinger fra der hvor vi har vært — ting vi har sett som er helt fremmedartede for mottageren. Reise-skildringer er alltid populære, og la oss antyde at Texaco Tanker svært sjelden får brev. Vi er også interessert i å høre fra dere alle.

Brevet har mange oppgaver, og dette synes å være nokså anerkjent når vi får anledning til å snakke sammen om saken.

Men det samme refrenget går stadig igjen — Hva skal jeg skrive om, og Jeg har så liten tid til å skrive brev. La oss ta en freidig sammenligning — Napoleon etterlot seg 75 000 brev. Han opplevde vel kanskje mer enn de fleste av oss, men tiden hans var såvidt huskes nokså besatt. Vi er ingen napoleonske kapasiteter og 75 000 brev skal derfor ikke være vårt mål, men noe opplever vi, og tid har vi. La oss konkludere vår første antydning med: Skriv brev — skap glede.

Dernest vil vi få antyde at: Mange brev aldri kommer frem fordi de sendes galt. Når brevet først er skrevet, må det komme frem uten unødige forsinkelser. For dere ombord er saken forholdsvis grei. Kapteinen sørger for at agenten får brevet for videreforsendelse, og de fleste agenter vi har forstår betydningen av hurtig ekspedering av posten. Det har såvidt huskes heller aldri vært noen klage for denne del av postbehandlingen. Dere hjemme kan imidlertid hjelpe vesentlig til for at ekspederingen går hurtigere til adressaten. All post bør sendes til vårt rederi merket med sjømannens navn — båtens navn og vår kontoradresse — f. eks.:

Motormann Ole Hansen,  
M/T «Texaco Oslo»,  
c/o Texaco Norway A/S,  
Postboks 1680,  
Oslo - Vika.

Vi samler så opp posten og sender den med flypost i nummererte samlekonvolutter til de havner hvor vi vet at posten når skipet. Det finnes dessverre havner hvor postgangen er usikker, og hvor de lokale forhold er slik at vi nødvendig sender post dit. I tilfelle hvor skipet blir omdirigert etter at post er sendt, blir telegram sendt fra oss med beskjed om omadressering av posten. Våre samlekonvolutter kan imidlertid ikke klebes igjen, og hvert enkelt brev må være behørig frankert som luftpost. Vi setter på den manglende porto når det er nødvendig, men for å lette oss i dette arbeidet, vil vi anbefale at hver enkelt som skriver bruker *Aerogramme* — d.v.s. luftpostbrev og konvolutt i ett med påtrykt frimerke. Disse fås kjøpt på postkontorene og kan sendes til hvilket som helst sted i verden uten luftposttillegg.

Dette gjaldt brev — vi mottar imidlertid også andre former for forsendelser, og vi tror det har betydning at vi også gir noen gode råd om disse ting:

*Trykksaker* kan bare inneholde trykte saker av papir, og disse må ikke påføres personlige meldinger. Det er heller ikke tillatt å legge brev i trykksaker. Omslaget må ikke klebes igjen. Vektgrensen er 3 kg, for bøker 5 kg. Poststedene gir opplysninger om porto m. v.

*Småpakker* kan også sendes, men ikke alle land deltar i småpakketjenesten, undersøkk dette på poststedet. Høyeste vekt er 1 kg. Som småpakker kan sendes mindre gjenstander (gaver), f. eks. slips, strømper, suvenirer. Småpakker kan rekommanderes på samme måte som andre brevpostsendinger. I småpakker må det ikke legges brev eller personlige meldinger, og omslaget må ikke klebes igjen. Poststedet gir opplysninger om porto og utstyr m. v.

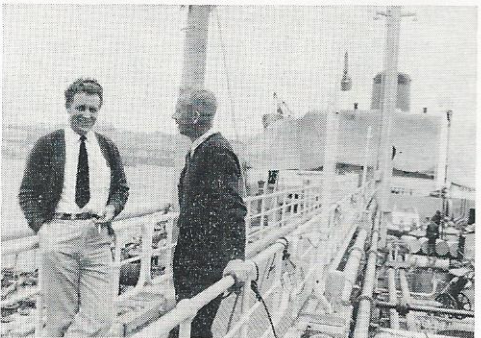
*Med pakker* må det følge utenriks følgebrev og tollangivelse. Det er ikke tillatt å

*Forts. side 23.*





1



2



3



4

## Storreparasjon på „Texaco Britannia“

Av A. KR. RØYSEM

Da M/T «Texaco Britannia» kom tilbake til sin fødeby Hamburg i slutten av april, var det ikke for å forberede sin 8 årsdag den 8. mai, men for å skifte ut hovedmotorens veivaksel.

Ny veivaksel lå klar ved skipets ankomst Deutsche Werft, og det tok verkstedet bare snaue fire uker å demontere den 3 etasjes høye hovedmotor, skifte ut veivakselen og bygge motoren opp igjen. Ingeniør Ernst ved Deutsche Werft hadde hovedansvaret for jobben, og både verkstedet og vi har all grunn til å være fornøyd med resultatet.

Med det samme vi er inne på milliontall kan vi nevne at regningen på den nye veivaksel inkl. installasjon lyder på ca. kr. 1,1 mill. Vi har imidlertid godt håp om å få dekket mesteparten av våre assurandører.

Vi benytter anledningen til å bringe noen fotografier som ble tatt ombord under oppholdet i Hamburg:

1. Stuert Skjørestad er overstyrmann Westad behjelpelig med å kveile sammen en malerleider før han går i land på ferie.
2. Både stuert Løvik og 1. styrmann J. Kristiansen ser ut til å være vel fornøyd med å komme i arbeid igjen.
3. Motormann R. Olsen tapper ned smørolje.

5







6

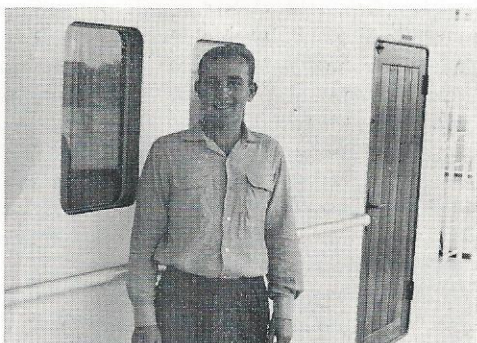


7

4. Maskinguttene Karlsen og Wilhelmsen og motormann Vårum tar vel vare på telemotoroljen.
5. Elektriker Amdal og messegutt Lillegård.
6. Inspektør Tranberg og ingeniør Ernst har god grunn til å være fornøyd med en stor jobb.
7. Tømmermann J. Kristiansen og 2. styrmann Storø ser ut til å være klar til å ta fatt på hvilkensomhelst jobb.
8. Overstyrmann Hagen tar fatt på ny med godt humør.
9. Telegrafist K. Bugge Nilsen klar til å gå med ut igjen.
10. Salonggutt R. S. Lopez fra Trinidad rykket opp til jungmann ved avgang Hamburg.
11. Kaptein J. C. Christensen med sin kone Olga synes godt om noen nye «hvetebrødsdager» i Hamburg.



8



9

11



10



# LØST OG FAST

VED LOYD

## Hvor befinner de forskjellige seg?

Båt	Kaptein	Overstyrm.	1. styrmann	2. styrmann	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3.
M/T «Texaco Bogota»	K. Hallén	R. Horseng	O. Brath	H. Letnes	J. G. Hedberg	W. Person	M. Svarholt	E
M/T «Texaco Brasil»	O. Granlund	F. Olsen	A. Berg	E. Knutsen	A. Lorentzen	Å. Nordby	K. Rogne	A
M/T «Texaco Britannia»	J. C. Christensen	H. Hagen	J. K. Kristiansen	G. Storø	O. Telnes	O. Hansen	O. Bruske-land	
M/T «Texaco Europe»	P. Meier Olsen	Y. Konne- stad	J. Holt	S. Flø	T. Strande- lid	H. Mathisen	Z. Modrze- jewski	K
M/T «Texaco Norge»	O. Andersen	R. G. Jensen	O. Mek	B. Helland	H. I. B. Johnsen	J. Johannes- sen	E. Iversen	S
M/T «Texaco North America»	H. Sukke	L. Reistad	A. Kristen- sen	L. Ludvigsen	F. Jonassen	K. Buran	R. Jacobsen	E
M/T «Texaco Nueva Granada»	P. M. Sørensen	R. Johansen	K. Kristian- sen	A. Hansen	E. Ellefsen	B. Madsen	A. Nes- sæther	A
M/T «Texaco Oslo»	R. Pettersen	T. Stensrud	L. Hoff	W. Døske- land	E. Wetlesen	T. Tollefsen	H. O. Tøn- nesen	H
M/T «Texaco South America»	O. Solhøi	S. Myran	R. Wiik	F. Celius	O. H. Kri- stiansen	Th. Bærum	J. Pettersen	

## På ferie eller på skoler:

Kaptein	H. Helmersen	1. maskinist	F. Bjørnberg
»	L. Lyng	»	S. Holdhus
»	W. K. Paulsen	»	A. Molden
»	J. L. Schlanbusch	»	B. Skaaland
»	W. Tact	»	U. Strømme
Overstyrmann	P. Brandal	2. maskinist	R. Johansen
»	M. Gjersøe	»	T. Overrein
»	A. Strand	»	H. Sørø
»	J. Westad	»	T. Weden
1. styrmann	I. Bakke	3. maskinist	E. Jørstad
»	S. Einvik	»	A. M. Løwehr
»	T. Fagerli	»	R. Nordgård
»	A. Kristiansen	»	I. Olsen
		»	F. O. Stolpestad
		»	T. Sæter
2. styrmann	B. Gjelsten	»	O. W. Wick
»	H. Haddal	Elektriker	K. Dørmænen
»	K. Helland	»	B. E. Jensen
»	J. Kuløy	»	K. Gulbrandsen
		»	G. Tandberg
Telegrafist	P. Carr	Pumpemann	R. Andersen
»	A. B. Gjørven	»	J. Edø
»	S. Isaksen	»	T. Ekseth
»	K. Kristoffersen		
»	P. Michelsen		
Tømmermann	J. Johannessen	Stuert	Olav Hansen
»	S. Sandberg	»	E. Skjørestad
Maskinsjef	Bj. Henriksen	1. kokk	I. Bjørvik
»	L. Sandal	»	W. Johansen
»	G. Tangen	»	T. Sjøstad
»	B. Chr. Utvik	»	H. Aandahl
		»	K. Iversen



# FRA SKIPENE

GRANLUND

	Maskinist	Maskinass.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmerm.	Pumpemann	Elektriker	Stuert	I. kokk
Johnsen	A. Espaa	H. T. Petersen	F. Wangberg	J. Johansen	O. Arntsen	P.W. Astrup	A. Midtflå	O. Sørensen	
Viik		K. Helberg	P. Altøy	T. Lyng	A. Storø	J. Helberg	K. Grøttan	O. K. Fossum	
	O. A. Tørvik	K. Bugge Nilsen	K. Didriksen	J. Kristiansen	A. Alexander	E. Amdal	Å. Løvik	R. Cabardo	
Johnsen		J. Flesland	L. Rosø	C. Baily	S. Hansen	B. Jensen	E. Almkvist	I. Innstrand	
Laugmo		S. Nærbø	P. Husby	W. Thun	E. A. Larsen	A. Asp	J. Waage	H. Elven	
Larsen		R. Filkins	R. Cornelius-Olsen	O. Omholt	P. Antonsen	H. R. Nielsen	J. Vikse	R. Kristiansen	
Helland		A. Røen	I. Kristiansen	B. Henriksen	H. Grøtting	G. Knudsen	Å. Håskjold	S. Vanebo	
Sund	J. Langerud	H. Stenseth	R. A. Ludvigsen	F. Enger	H. Juhl	F. Kirchhoff Jensen	A. Riise	Ø. Øvre	
	H. J. Jacobsen	H. Eriksen	H. Ervik	A. Skårn	R. Grande	E. Sørensen	P. Fredriksen	Bj. Kjærstad	

## M/T «Texaco Bogota»

seilte fra Donges den 8. mars og den 18. s. m. var allerede den nye lasten inntatt på Trinidad. Lossehavnene denne gang skulle bringe skipet over til Avonmouth og Dingle (ved Liverpool). Siden nå våren stundet til og også flere forlengst hadde sin kontraktstid opptjent, benyttet noen av besetningen anledningen til å mønstre av for å ta ferie. Disse var pumpemann L. Eliassen, som ble avløst av skipets maskinassistent O. Arntsen, 3. maskinist O. Tørvik som ble avløst av E. Johnsen og elektriker L. Sandvik som ble avløst av P. Astrup fra Kolding i Danmark. 1. kokk H. Elven tok også en pust i alt matstrevet og avløseren her ble O. Sørensen som vi kjenner fra tiden ombord i M/T «Texaco Oslo». Det var også noen av den underordnede besetning som gikk i land, men flere telte på knappene og syntes det var for tidlig på våren å komme hjem til gamlelandet, og sto fortsatt med skipet i påvente av flere Europaturer utover våren. Det viste seg at dette var en stor chance å ta. Ved ankomsten til Puerto la Cruz og Trinidad i midten av april lød ordren på lasting for Accra og Lagos i Vest Afrika. Ved ankomsten dit ble overstyrmann R. G. Jensen avløst av R. Horseng idet styrmann Jensen skulle hjem og ha en kortere ferie på Sørlandet før nye

oppgaver venter ham ombord i nybygget i Fredrikstad. Det samme var tilfelle med stuert J. Waage som skal ivareta stuertstillingen ombord i «Texaco Norge». Stuert Waage benytter ferien til å «bala» med husbygging og denne virksomhets mangesidige problemer. Ny stuert ombord i M/T «Texaco Bogota» ble A. Midtflå som også nå trofast har tjent oss i flere år. Telegrafist S. Isaksen skulle helt hjem til Kirkenes som han ikke hadde sett på over to år, og vi ønsker ham god ferie der. Ny telegrafist ombord ble H. T. Pedersen fra København, som ønskes velkommen til oss.

I slutten av mai er det igjen Pointe-a-Pierre på Trinidad som blir bæret med en visitt av skipet, og da kursen igjen skal legges for de samme mottagerhavner i Vest Afrika, er det ytterligere fem av skipets besetning som får avmønstring for hjemreise. Det var flere av disse som hadde stått ombord siden skipet var nytt. Ved ankomst til Accra ventet styrmann O. Brath der for å ta over etter B. Gjelsten som også nå hadde stått trofast ombord siden nytt skip. Han ønskes en riktig god ferie i Romsdal. Imidlertid ventes det stadig på at lasteordrene skal bringe skipet til mer hjemlige farvann, men skjebnen bringer det stadig til de to vanlige lastehavner i Vest India (Puerto la



Cruz og Ponite-a-Pierre), og mottagere er fortsatt anleggene i Accra og Lagos. På Trinidad den 20. juni var det igjen noen av den underordnede besetning som foretrakk avmønstring der og så hjemreise med båt istedenfor på det uvisse å gå og vente på at M/T «Texaco Bogota» snart skulle finne tiden inne til å ta en avstikker denne vei.

Hvor skipets videre seilas vil gå er enda ikke bestemt, men vi har en liten anelse om at det blir Europatur i siste halvdel av juli.

#### M/T «Texaco Brasil»

seilte fra Immingham den 10. april og kursen ble da lagt for Curacao dit skipet kom den 24. s. m. Her tok det som vanlig to døgn å få inn hele lasten som skulle bringes til Puerto Cortes i Honduras, Puerto Barrios i Guatemala og Limon i Costa Rica, alle på en måte kjente havner som våre skip ofte anløper, men samtidig lyder navnene fremmede og eksotiske for de fleste av oss. Fra 9. til 11. mai er det igjen travel beskjeftigelse ombord med å ta inn ny last på Curacao, denne gang for en havn ved navn Santo Domingo. Hvor er så det hen, tro? Det viser seg at bak dette navn skjuler det seg en kjent by hvor rederiets farver med heder har vært representert i mange år. Byen het tidligere Ciudad Trujillo og ligger i Domingo-republikken. Siden diktatoren Trujillo ble fjernet, måtte også alle «minner» om ham fjernes.

Dette var jo bare en kortere reise, så om 5 dager stiger atter Curacaos kystlinje opp av horisonten. Det var nå spennede om det skulle bli Europatur med påfølgende dokking. «Byssetelegrammene» tikket stadig nye rykter i denne forbindelse. 17. mai ble feiret under land her på vanlig vis, selv om lastingen la beslag på mange av besetningen. Skuffelsen sto vel å lese i manges ansikter da det ble kjent at lasten nok en gang skulle bringes til de tidligere nevnte lossehavner i Central America. Her ser det av og til ut til at man fremdeles lever i de gode gamle dager da folk hadde god tid, for skipet ble nemlig liggende i 4 døgn utenfor Limon i påvente av kaiplass, sikkert noen lange døgn for besetningen som ventet på å komme til hjemlige trakter for periodisk dokking.

Endelig den 26. mai var alt klart, og kl. 10.30 ble full fart forover slått i maskintelegrafien, og nå var det en kjensgjerning: lasting på Trinidad for Spania og så verkstedsopphold, men hvor ble det? M/T «Texaco Brasil» kom til Rota i Spania den 18. juni og ble utlosset 20. juni, og så styrtes nordover til Bremerhaven hvor verkstedet var klar til å rette på feil og mangler som måtte ha oppstått i de forløpne 12 måneder. Telegrafist B. Gjørven ble avløst av K. Helberg som tidligere seilte med M/T «Texaco South America». Han har også tatt med seg sin bror Jan som er elektriker som avløsning for G. Tandberg. Stuert O. Hansen ble etterfulgt av K. Grøttan som sist var ombord i M/T «Texaco Oslo».

Telegrafist Gjørven har også denne gang vært oss til stor hjelp, og vi ønsker ham alt godt når han nå tenker på å legge «inn årene» for godt og slå seg til ro i Nordfjord. Stuert O. Hansen ønskes god og hyggelig ferie på Sørlandet før plikten kaller ombord i siste nybygg i Fredrikstad. Det samme ønskes elektriker Tandberg som vi håper også blir med M/T «Texaco Skandinavia» ut fra verkstedet i oktober/november.

#### M/T «Texaco Britannia»

fikk etter Trinidad—New York-turen i mars nok en tur samme vei i april og var utlosset i Revere den 14. s. m. Da ble nok forventningens bue spent høyt for nå bar det iveri i ballast over «dammen» strakeste kurs mot det kjente verkstedet i Hamburg. Hit kom skipet den 26. april etter at besetningen hadde benyttet overfarten til å gjøre skipet klart for verkstedsoppholdet.

Som vanlig under verkstedsopphold var det noen «uro» blant besetningen. Det var mange som hadde sin kontraktstid ute og ferien lokket før skolegang eller ny utmønstring.

Overstyrmann J. Westad dro hjem til Kristiansund på ferie, og ny offiser i hans sted ble H. Hagen, sist M/T «Texaco Europe». I. styrmann I. Bakke ønsket også ferie i Sandefjord, men han hadde ikke vært mange dagene hjemme før vi måtte be om hans assistanse i Fredrikstad. Senere i høst antar vi at det blir å slite skolebenken for ham



— lykke til! Den nye 1. styrmannen ombord i M/T «Texaco Britannia» ble J. K. Kristiansen, sist ombord i M/T «Nueva Andaluca», så han var nok ikke så godt vant. 2. styrmann L. Ludvigsen var hjemme i Stavanger på en kortere permisjon idet det var meningen at han skulle ha gått med skipet ut igjen. Imidlertid tilbød vi ham å bytte skip, og av og til kan vel det også være bra når det skjer innen rederiet. Han dro derfor til M/T «Texaco North America», og til den ledige stillingen ombord i M/T «Texaco Britannia» ble forhyrt O. Storø. Denne offiseren er ny hos oss, og han ønskes velkommen. Båtsmann W. Døskeland hadde noen betenkeligheter med å bli overflyttet til M/T «Texaco Oslo» som 2. styrmann, men etter noen overveielser så ordnet saken seg. Båtsmann K. Didriksen, tidligere M/T «Texaco Brasil», kom nå inn i rekkene igjen etter ferien. 3. maskinist Roy Olsen og assistent Kjell Strand bestemte seg også for å ta ferie, og ny assistent ble O. Tørvik, som ikke fant «med landjorden under seg ro», idet han bare hadde vært hjemme en måneds tid. Det er maskinist-skole som vinker i det fjerne — derfor gjelder det å henge i. Ellers av kjente ansikter som mønstret igjen var bl. a. tømmermann J. Kristiansen og motormann B. Haug som begge tidligere har tjenestegjort ombord i flere av rederiets skip.

M/T «Texaco Britannia» hadde denne gang en omfattende maskinreparasjon idet veivakslen måtte skiftes, men den 25. mai var igjen alt sjøklart, og skipet stevnet nedover Elben med kurs for Wadi Feiran på Sinai-kysten. Skipet passerte Port Said på sydgående den 9. juni og tok inn lasten i Wadi Feiran fra 11. til 13. s. m. Losen ble så kvittet i Port Said igjen den 14., og så ble det noen lange og ensformige dager med bare himmel og hav inntil konturene av Trinidad steg opp av havet ca. 1. juli.

#### M/T «Texaco Europe»

forlot vi sist da skipet var på reise til Rota hvor det ankom som planlagt den 25. april. Under dette anløpet kom maskinsjef T. Strandelid tilbake til skipet igjen, og maskinsjef B. Chr. Utvik dro så til Hamburg

for å assistere ved M/T «Texaco Britannia»s reparasjon der.

Kursen ble igjen lagt mot Pointe-a-Pierre hvor en ny last ventet for Guayanilla i Puerto Rico. Dette ble bare en kortere tur, for allerede den 13. mai var skipet lasteklart på Curacao. Ved avgang Guayanilla ble skipets 1. maskinist H. Holm Hansen avmønstret, og da skipets 2. maskinist H. Kristiansen forlot M/T «Texaco Europe» ved siste avgang fra Trinidad, var maskinbesetningen svært redusert. På reisen fra Curacao til Puerto Masachapa i Nicaragua og Cutuco i Salvador måtte «Texaco Europe» passere Panamakanalen, og vi sendte da 1. maskinist H. Mathiesen dit. Han har i lengre tid tjenestegjort ombord i flere av våre skip, og nå var han igjen klar for ny innsats. Ny 2. maskinist Z. Modrzejewski reiste også til samme havn. Navnet høres veldig vanskelig ut, men han er fra Stavanger og ønskes velkommen til oss. Disse offiserene som fikk en lang, men forhåpentlig fin flytur, fikk sikkert nok å stå i med siden de var så ventet ombord. I slutten av mai var skipet utlosset i Cutuco, og kjølvannstripen forteller om stadig videre ferder mot nye laste- og losseplasser. I begynnelsen av juni var det Aruba som ble bæret med anløp, og ordren lød på lossing i Seven Islands, Canada. Så vidt vites er det første gang et av våre skip er der. Ved ankomsten dit var det 1. styrmann S. Einvik som sto for tur til å komme hjem på ferie før han tar til på skole i Trondheim fra høsten av. Den nye 1. styrmannen ombord heter J. Holt, og vi ønsker at han også vil trives godt her — han har ikke tidligere vært så lur å søke seg inn i «stjernerederiet».

M/T «Texaco Europe» er nå utlagt for å laste i Pointe-a-Pierre for Guayanilla igjen for deretter å laste på Curacao i slutten av juni for central-amerikanske havner.

#### M/T «Texaco Norge»

debuterer nå i våre spalter. Skipet ligger riktignok uvirksomt i Fredrikstad, men ombord hersker det stor travelhet da alt skal skinne som en nyslått toskilling til den 19. juli, dagen for overleveringsprøveturen.



M/T «*Texaco North America*»

ankom verkstedet i Palermo den 16. april for periodisk dokking, og allerede neste dag lettet charterflyet fra Fornebu med avløsningsmannskapene. Ved den anledning var sekretær Hornfelt og undertegnede fra kontoret med for å se på opplegget av det hele og også ordne med hjemreisen for de avmønstrede mannskaper som alle ønsket å komme hjem til påske. Flyturen forløp i alle deler utmerket, og allerede ved mellomlandingen i Zürich merket vi at vi nærmet oss sydligere breddegrader. Her sto blomstene i fullt flor og ute på takterrassen på flyrestauranten satt folk og spiste enda det var langt på kveld. Ved ankomst til flyplassen utenfor Palermo om natten kl. 0130 følte vi den varme luften slå imot oss da flydørene ble åpnet. Gleden over å være i Syden ble imidlertid svært kort, da vi allerede neste dag dro avgårde med flyet fullt av ferielengtede «North Americanere».

Tar vi en titt på mannskaplisten, ser vi at følgende forandringer skjedde blant besetningen under oppholdet i Palermo:

Overstyrmann M. Gjersøe dro hjem til Sandefjord for å feriere og fikse på huset sitt. Avløser ombord i skipet ble L. Reistad som nå var klar for ny dyst. 2. styrmann K. Hegdal ønsket seg over på et stykkgodsskip og reiste hjem til Stavanger i den anledning. Avløseren L. Ludvigsen ex M/T «*Texaco Britannia*» tok skipet i Suezkanalen. Telegrafist P. Carr var hjemme i Scotland en tur under verkstedsoppholdet. Han skulle stå ombord noen måneder til, men da skal ferien bli lenger.

Tømmermann J. Johansen ble avløst av O. Omholt som har lang tid hos oss. 2. maskinist R. Johnsen og 3. maskinist O. Wick mønstret også begge av. De nye maskinistene heter R. Jacobsen og E. Larsen, begge rederifolk, sistnevnte med helt ferskt sertifikat. Maskinassistent F. Holm gikk også fra borde, det samme gjorde pumpemann E. Larsen, sikkert med en viss porsjon vemodighet da han hadde over 4 år ombord. Pumpemann H. Antonsen tok nå over ansvaret for pumpene, og også han vil være kjent av de fleste av oss. Elektriker J. Basso hadde nok også

likt seg godt ombord, men hjemlengselen ble for sterk for ham. Den nye «trikkeren» kom fra Kolding i Danmark og heter H. R. Nielsen. 1. kokk T. Sjøstad og 2. kokk T. Vestrun skulle begge ha litt ferie før de skulle konkurrere på skolen. Dette går sikkert like fint som det gikk ombord. Den nye 1. kokken heter O. Kristiansen og var sist ombord i M/T «*Texaco Europe*». Nå hadde han tenkt seg inn på skole, men konkurransen er så stor at han må vente til neste høst. 2. kokk T. Gulliksen har ikke seilt hos oss tidligere, og vi håper at han i likhet med en hel del av den øvrige underordnede besetning som er nye, vil trives godt. Så skulle det bare gjenstå å ønske alle som reiste til skipet riktig god reise videre og de som kom hjem, god ferie.

Etter oppholdet i Palermo pløyet skipet igjen det blå Middelhav, denne gang via Suez-kanalen til Wadi Feiran for der å ta med seg en last crude olje på veien over til Trinidad. Hit kom skipet i begynnelsen av juni, og etter først å ha losset var skipet ikke snauere enn å laste i samme havn for New York. Ganske greit og ikke meget bryderi med ballastpumping. Ved ankomst til New York 13. juni kunne de ikke ta imot hele lasten der. Det er nok et stort skip likevel M/T «*Texaco North America*», for jeg trodde det var så store forhold der at ingenting ble for stort for amerikanerne. Anlegget i Baltimore tok imot det overskytende kvantum. Nå er skipet på reise til La Salina for å laste for Trinidad for deretter å ta en avstikker til Puerto la Cruz for å hente en last som mottagerne i Montreal skal ha.

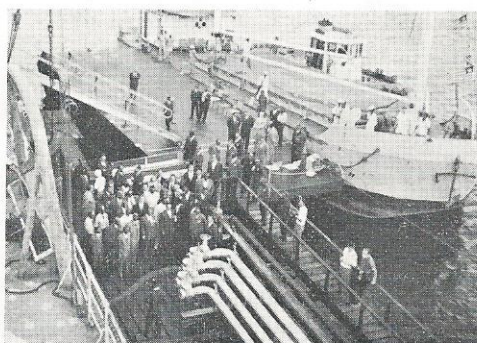
M/T «*Texaco Nueva Granada*»

fikk ved sitt anløp av Monrovia 11.—14. mars i år den store ære å åpne den nye oljekaien der. Kaptein P. Sørensen har sendt oss noen fotos fra høytideligheten, og disse er nok de eneste som er tilgjengelige utenfor landet for «*Monrovia Budstikke*» har vel ikke så stor utenlandsk lesekrete. Skipet måtte storflagge i 4 dager da selveste presidenten i landet var med på åpningen og selv skrudde opp ventilen. Som ved alt nytt var det en del «tekniske» feil, så det gikk





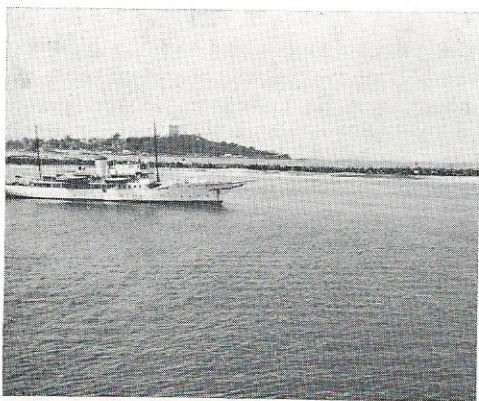
«Texaco Nueva Granada» ved den nye oljekaien.



Den høytidelige handling finner sted —  
Presidenten skruer opp «kranen».

temmelig trått til å begynne med. Men etter å ha fjernet «et lass» med trekiler og flis fra ledningen, så gikk alt så meget bedre. Endelig var da lasten vel i land og skipet stevnet videre.

Etter en kortere tur til de vanlige central-amerikanske havnene finner vi skipet lasteklart i Pointe-a-Pierre i midten av april, denne gang skulle kursen legges mot Donges. Hit kom da skipet den 1. mai, og da hadde 2. maskinist T. Pedersen bestemt seg for å få litt ferie hjemme. Hans avløser ombord ble 3. maskinist A. Nessæther som var i besiddelse av gyldig maskinistsertifikat. Som vanlig ble oppholdet i Donges av bare kort varighet, og den 3. mai er igjen skipet underveis for atter engang å styre mot Trinidad.



Presidenten ankommer i sitt «presidentskip».

Her lastet skipet fra 15. til 18. mai, og denne gang skulle ordren for lossing bringe skip og besetning noe lenger syd, nærmere bestemt til Rota. Det ble landkjenning i Spania den 30. mai. Ved dette anløp hadde 2. styrmann J. Kuløy bestemt seg for å ta ferie før han nå, etter 2 års praksis som offiser ombord, tar fatt på videre skolegang. Lykke til! Byssegutt S. Johansen hadde også vært flink og utholdende ombord, så vi antar at også han nå etter en god ferie tar fatt på leksepugg igjen. Ny 2. styrmann ble A. Hansen fra Stavanger. Ved avgang fra Rota skriver kaptein Sørensen at han ikke visste hvor skipet skulle seile. Under oppholdet i havnen var en foreløpig ordre mottatt, den lød: neste lasting på Aruba for Holland. Idet fortøyningene gikk, kom ny ordre: lasting på Trinidad for Puerto Rico, nærmere senere. Noen dager senere: kansellering av turen Trinidad—Puerto Rico og ny ordre lasting Aruba for Holland. Dagen etter kom ny beskjed: Trinidad—Puerto Rico først. Når man således ser hvor fort det kan skje forandringer med skipenes bestemmelsessted, så er det forhåpentlig forståelig at det ikke alltid er så lett å få post og avispakker etc. frem i tide. Hvor om allting er, kaptein Sørensen og hans mannskap fant da frem til Trinidad hvor han tok ombord en last bestemt for Guayanilla, Puerto Rico. Deretter anløp han Aruba i midten av juni, og nå ble kursen lagt for Rotterdam. I mellomtiden er det jo allerede blitt midtsommer, og mange av besetningen som nå har sin kontraktstid



ute, ønsker derfor ferie. Tilgangen på hyresøkende sjøfolk her hjemme er for øyeblikket ikke så stor, men vi har nå klart å skaffe flesteparten. Nærmere i neste utgave av bladet.

#### M/T «Texaco Oslo»

stevnet ut fra Glasgow den 9. mars, og etter en fin tur over «dammen», ble det lasting i Pointe-a-Pierre den 22. mars for New York, Philadelphia og Claymont (Delaware River tankanlegg). Når vi til stadighet ser hvor ofte skipene anløper Pointe-a-Pierre på Trinidad, så er det meget hyggelig å vite at der har alle våre seilende medarbeidere en god og aldri sviktende venn. Hans navn behøver vel neppe å nevnes, sjømannsprest Johan Nilsen. Nå er det ikke nettopp noen ideelle lokaler han har, da hele driften der nede er prøvedrift. Men hans store interesse for Sjømannsmisjonens sak gir ham inspirasjon til å yde sitt beste for alle sine seilende venner. Hver gang et skip klapper til kaien, er han straks på pletten med invitasjon til besøk i hans «sjømannskirke» og leseværelse. Vi er alle glade og takknemlige så lenge vi vet at sjømannsprest Nilsen er på Trinidad.

Men tilbake til M/T «Texaco Oslo» som nå under vår lille betraktning om Sjømannsmisjonen har seilt ned til Punta Cardon i Venezuela for å ta inn partlast, resten ble som vanlig, må man nesten si, lastet i Pointe-a-Pierre, og så ble det Accra og Lagos i Vest Afrika som sto for tur til å få besøk av skipet. Det ble 1. mai før skipet igjen var utlosset i Lagos, og det ble tatt fatt på ny langtur over «dammen» tilbake til Trinidad. Besetningen var heldig, det ble nemlig litt variasjon i havneanløpene med tur opp til Philadelphia og Bayonne (New York). Ved avgang derfra var det sikkert en gledelig seilingsordre som var mottatt: lasting på Trinidad 29. mai for Avonmouth og Dingle (ved Liverpool). Mange av besetningen hadde sin hyretid oppe, og som ventet ble det mange avmønstringer. 1. styrmann A. Kristiansen ønsket å feriere litt hos familien i England. Han hadde forøvrig likt seg så godt ombord

at han svært gjerne ville tilbake til samme skip etter ferien. Hans avløser ble L. Hoff fra Ålesund. Vi ønsker ham velkommen som ny i rederiet. 2. styrmann H. Haddal dro hjem til samme by på ferie, og ny offiser ombord ble midlertidig W. Døskeland. Han er kystskipper av 1. kl. og liker seg best som båtsmann, slik hyre får han nok snart igjen når 2. styrmannsskolene er ferdige. Tømmermann S. Sandberg lurer også på videre utdanning og tar nå i mellomtiden en pust i bakken. Den nye tømmermannen ombord heter F. Enger og var sist matros ombord i M/T «Texaco South America». Maskinsjef G. Tangen ønsket også nå å komme hjem for å feriere. Erling Wetlesen ble den nye maskinsjefen ombord, og han vil være kjent av de fleste etter mange Texaco-år, sist på «Texaco Europe». 2. maskinist H. Sørpø hadde vært ombord siden skipet var nytt, så nå skulle det smake godt med ferie. I hans sted kom en ny mann til oss, H. O. Tønnesen fra Flekkefjord. 3. maskinist J. Olsen var opptatt ved maskinistskole, og det var derfor nå naturlig at han fikk avløsning. Her kom også ny mann til oss, hans navn er H. Sund, fra Trondheim. 1. kokk S. Alexandersen blir også snart skoleelev, og den nye sjefen for byssa ombord, Ø. Øvre, kom rett fra skolebenken, med eksamen fra Stuertskolen i Tønsberg. Han har tidligere seilt med to av våre andre skip og ser nok frem til dagen da han kan overta stuerstilling. Båtsmann P. Husby og flere blant den underordnede besetningen hadde også stått ombord siden skipet la ut på «jomfruturen», og nå ble det fin anledning til en trip hjem for ferie. Den nye båtsmannen som reiste til skipet heter R. Ludvigsen, og han ønskes også velkommen hit. Den 18. juni var skipet igjen sjøklart i Liverpool, og kursen ble atter en gang lagt mot Trinidad, og det er tegn som tyder på at den nye lasten skal fraktes til Philadelphia.

#### M/T «Texaco South America»

seilte fra Rota 30. mars og hadde da først ordre om å laste på Trinidad den 9. april for Philadelphia og New York, men dette



ble senere forandret slik at det ble Holehaven (i Themsen) og Granton, Scotland, som ble mottagere av lasten. Også i dette tilfelle var det mange som ønsket avmønstring. Overstyrmann P. Brandal har nok antagelig tatt peiling på å slite skolebenken igjen, og avløser ombord ble S. Myran som sist seilte med M/T «Texaco Brasil». 2. styrmann K. Helland dro også hjem til Ålesund-traktene, og ny offiser her ble F. Celius som tidligere seilte matros med M/T «America». Tømmermann W. Thun ble avløst av R. Dahl, sistnevnte er ny i redieriet. Med så mange skiftninger blant skipenes besetninger er det lett forståelig at det må bli en del nye iblant oss. Denne gang var det også behov for mange første-reisgutter, og da tilgangen her var meget liten, ordnet konsulatet i London denne siden av saken. Derfor ble det midlertidig noen engelske gutter ombord. Trist var det at en jungmann og en dekksgutt som ble sendt herfra til skipet i London, stakk av i Granton fordi de ikke likte seg ombord. Det ble ingen billig fornøyelse for dem, og

noen ny utmønstring blir det nok ikke når man oppfører seg slik.

9.—11. mai er skipet igjen i Pointe-a-Pierre, og nok en gang ble det Donges som skulle bli skipets bestemmelsessted. Ved ankomsten hit ville stuert C. Clementz hjem, og stuert Petter Fredriksen måtte reise ut selv om det var før beregningen. 2. maskinist T. Overrein hadde nå så lang tid ute at tiden for sommerferie i gamlelandet fristet. Han har nok også skole i «kikkerten». Dessverre måtte tømmermann R. Dahl en tur i land på sykehus, men han er forlenget restituert og igjen klar for ny innsats. Ny tømmermann ombord ble matros A. Skårn. Til en forandring ble M/T «Texaco South America» neste lasteplass Puerto la Cruz. Det ble imidlertid å styre samme vei tilbake, nemlig til Donges. Under anløpet her 20.—22. juni ble tre av de engelske guttene enige om å forlate skipet på ulovlig vis. Slikt er sikkert spennende, men spenning kan også kjøpes for dyrt. Siste nytt om skipets videre ferd over oceanet ser ut til å føre det til Puerto la Cruz igjen, men denne gang for Rota.



## IN MEMORIAM

*Også denne gang må vi bringe våre lesere den triste meddelelse om dødsfall blant vår stab av sjømenn.*

*Motormann Knut Melum mønstret av M/T «Texaco Brasil» i Immigham om formiddagen den 9. april for å reise hjem sammen med en del av sine skipskamerater. Han hadde i den siste tiden ikke følt seg helt vel og ønsket nå å komme hjem for en grundig legekonsultasjon. Det ble imidlertid ikke slik. På sin vandring rundt for å ta avskjed med sine igjenværende skipskamerater, fikk han et illebefinnende som dessverre endte hans liv. Legen som straks kom tilstede, kunne bare konstatere at døden var inntrådt.*

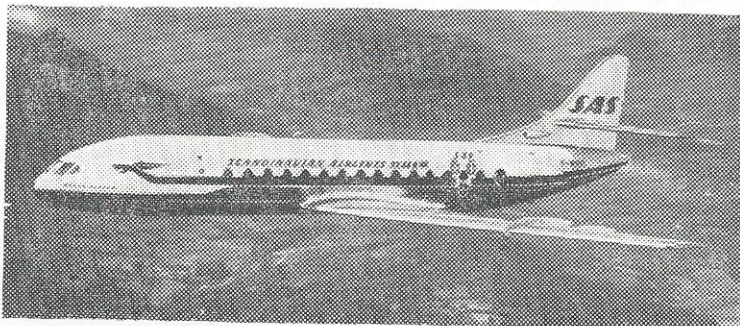
*Motormann K. Melum var født 4. april 1895 og kom ombord i M/T «Texaco Brasil» den 1. juni 1961. I den korte tiden han var ombord lærte hans skipskamerater ham å kjenne som en pålitelig og dyktig arbeidskamerat.*

*Han etterlater seg hustru Anna Melum og flere voksne barn.*

*Hans bære ble ført hjem, og han ble bisatt under stor deltagelse fra Brekstad kirke. — Vi lyser fred over hans minne.*



## Fly- selskapene innrømmer



## GRUPPERABATT FOR SJØFOLK

Fra flykretser har vi fått opplyst følgende:

De rutegående fly har på grunn av sine priser ikke deltatt noe vesentlig i transport av sjøfolk i den norske handelsflåte. Imidlertid har de stadig større fly og de økede hastigheter stilt til disposisjon en vesentlig større kapasitet enn tidligere. Som følge herav har BEA, KLM, SABENA og SAS nå innført nye, billige grupperabatter for sjøfolk for transport over Nordsjøen i begge retninger. Det er herved oppstått nye muligheter for rask og rimelig transport også for sjøfolk som avmønstrer i Nordsjø-havnene: Hamburg, Bremen, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam og samtlige havner i Storbritannia.

Den nye ordning som er innført, gjelder for sjømenn som reiser i grupper på 5 eller fler uansett om de kommer fra båter tilhørende forskjellige rederier. Den gruppe-rabatt som innrømmes for 5 personer eller flere er på 40 %, samtidig som frivekten for bagasje er hevet fra 20 til 30 kg. De reduserte priser gjelder også på innenlandsstrekningene i Storbritannia og Skandinavia selv når sjøfolkene kommer fra flere havner og skal til flere bestemmelsessteder i Skandinavia. Gruppene skal således være samlet kun under transporten over Nordsjøen. I Tyskland, Holland og Belgia er det fri buss-transport fra havnen til flyplassen.

For å ta hånd om denne transport har KLM og SAS opprettet en egen sjømanns-service i det Skandinaviske Sjømannshjem i Rotterdam, likesom SAS og SABENA samarbeider i Antwerpen med egen sjømanns-service stasjonert i Hotel Skandia i Antwerpen. Begge disse service-organer betjenes av nordmenn. Siden denne spesielle rabatt ble innført, har trafikken på rutegående selskaper til disse fordelaktige vilkår vist en jevn og stigende tendens, og det er mange sjøfolk som har kunnet glede seg ved den utmerkede service som har vært ydet. I London er man i ferd med å opprette en lignende spesiell sjømannsservice, hvor BEA og SAS vil samarbeide. Også her med norsk personell.

For sjømenns familier som ønsker å besøke pårørende f. eks. i Rotterdam, har flyselskapene et arrangement som går under navnet «SAS-ferier». For omtrent tur/returprisen Amsterdam vil man kunne fly fram og tilbake til Amsterdam, ta buss til Rotterdam, oppholde seg 6 dager på Sjømannshjemmet med frokost inkludert og være med på diverse sightseeing-turer til forskjellige interessante steder i Holland.

De ovenstående opplysninger fra luftfartshold er unektelig interessante og gir som nevnt nye muligheter i kontakten handelsflåten/hjemmet.



*Vi gratulerer!*

Maskinsjef Seines fylte 70 år den 29. mai, og Texaco Tanker slutter seg til den lange kø av gratulanter.

Vi skal ikke forundre oss om vi om ikke så lenge igjen finner maskinsjef Seines i aktiv tjeneste.

**Texaco-jubilanter 1962.***20 år:*

Overstyrmann Markus Gjersøe, ansatt 8/1-1942.

*15 år (ombord):*

1. maskinist Johs. Johannessen, ansatt 2/1-1947.

Maskinsjef F. Jonassen, ansatt 11/1-1947.

Overstyrmann R. Johansen, ansatt 27/1-1947.

Maskinsjef J. G. Hedberg, ansatt 20/3-1947.

Kaptein Halvdan Helmersen, ansatt 30/3-1947.

Maskinsjef Lars Sandal, 30/3-1947.

Stuert Olaf Hansen, ansatt 15/6-1947.

Overstyrmann R. G. Jensen, ansatt 1/12-1947.

*15 år (kontoret):*

Regnskapssekretær J. Diesch-Pedersen, ansatt 28/10-1946.

Avdelingssjef T. Strengen, ansatt 10/3-1947..

*10 år (ombord):*

2. maskinist Tor Weden, ansatt 7/4-1952.

Maskinsjef Arnt Lorentzen, ansatt 10/11-1952.

1. styrmann Idar Bakke, ansatt 11/11-1952.

*10 år (kontoret):*

Kontordame Bjørg Sitter, ansatt 15/9-1952.

Forts. fra s. 11

legge brev i pakker til utlandet. Senderen må selv påse at han ikke sender varer i strid med gjeldende eksportbestemmelser. Poststedene gir opplysning om porto, maksimumsvekt m. v. Unngå såvidt mulig å sende pakker til oss for påføring av adresse, men forsøk på forhånd å få oppgitt riktig adresse fra oss. Postgangen for pakker og også for trykksaker, er ganske sen, og det kan ikke påregnes at en pakke kommer ombord f. eks. i Vest India før 1½—2 måneder etter at den er sendt herfra. Skulle skipet så i mellomtiden være blitt omdirigert, kan vi ikke love noe i det hele tatt . . . Vi vil derfor igjen be dere pårørende sende oss noen ord før pakker sendes så vi kan si hvortil det er best å ekspedere dem.

NB! Send ikke ting som pakkepost hvis de kan sendes som trykksaker/småpakker.

For trykksaker og småpakker slipper en å bruke følgebrev. Portoen er som regel lavere enn for pakker, og sendingene kan omadresseres uten at det kreves opp ny porto for dem. Slike sendinger kommer også fortere fram enn pakker.

Disse bestemmelser gjelder ikke julepakker. I september—oktober hvert år sender vi ut en meddelelse om hvordan disse bør sendes.

Hvis dere ombord og dere i land følger disse forholdsregler, kan vi love at vi skal følge postverkets slagord: Posten skal frem, og gjerne legge til: Posten skal frem på raskeste måte.

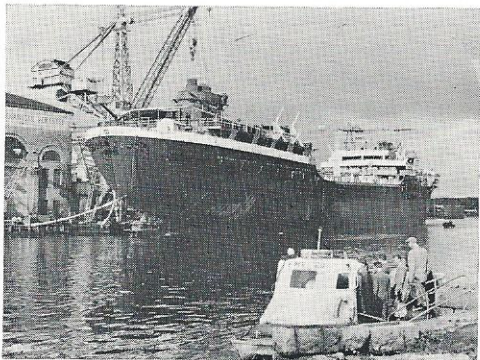


## Nytt om våre nybygninger ved A/S Fredrikstad Mek. Verksted.

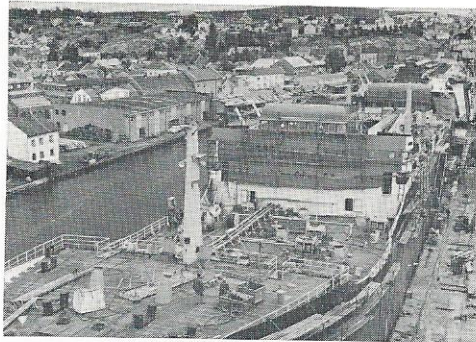
Nå begynner det å lakke og li for nr. 377 - «Texaco Norge». Den 18. juli foretas den tekniske prøvetur, og den 19. juli foregår selve kongsturen. I neste nummer skal vi derfor bringe bilder av det ferdige fartøy både hva gjelder det ytre og det indre av båten. Vi begrenser oss denne gangen til å gi noen få glimt av hvordan det så ut i midten av juni, og presenterer også de av våre folk som er opptatt med å få båten så tipp-topp som mulig.



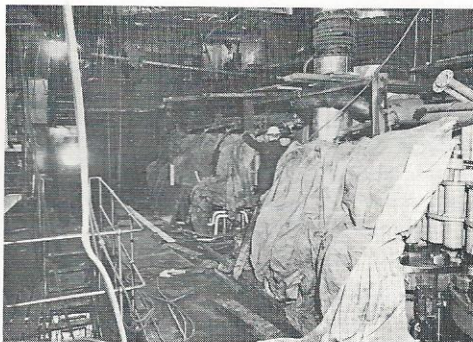
De siste detaljer finpusses på kontoret, og her sitter dir. Sundby og insp. Thune i samtale med driftsing. Rasmussen og arkitekt Holmsen.



Det begynner å ligne båt.



Det hersker travelhet på dekk



— og ikke mindre i maskinen.



Inspektørene Thune og Riber omgitt av sine trofaste medarbeidere.

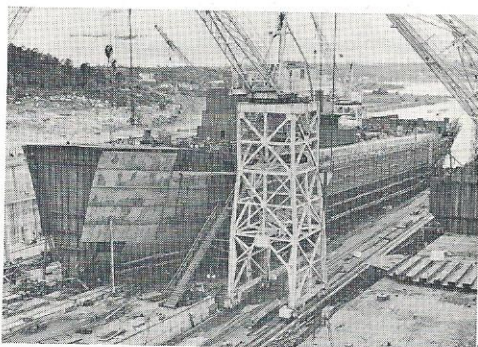
F. v. elektriker A. Asp, maskinsjef L. Sanddal (378), maskinsjef B. Utvik, inspektør H. Thune, inspektør H. Riber, 1. maskinist J. Johannessen, maskinsjef H. I. B. Johnsen.



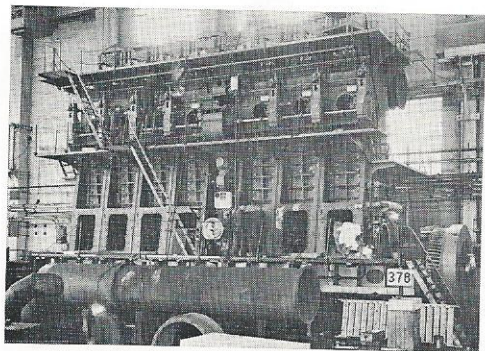


Dir. P. Sundby og insp. H. Thune inspiserer «Texaco Norge». Insp. H. Ribber og maskinsjef B. Utvik ser betenkt ut. Er de redde for at ikke alt skal bli ferdig, tro?

Noen glimt fra nr. 378 «Texaco Skandinavia».



Den 21. juli er det sjøsetting — så nå haster det.



Hovedmaskineriet i hallen.

## Pensjoner

Vi har alle hørt uttrykket «Det er ikke så nøye tilsjøs». Vi som har et yrke med tilknytning til sjøen, vet imidlertid hvor misvisende dette uttrykket er, det skulle selvfølgelig hete: «Det er aldri så nøye som tilsjøs».

Et annet misbrukt uttrykk er «Tenk ikke på den dag i morgen». Dette ordtak kan jo være relevant i enkelte forhold, men på mange områder er vi nødt til å tenke fremover, hvor langt fremover er imidlertid en annen sak.

Når man er 25 år f. eks., er det mange ting som er langt hyggeligere å tenke på enn pensjonsalder og pensjoner, men allikevel, det er ikke til å komme forbi at for hver dag som går kommer vi en dag nærmere det tidspunkt da vi må regne med å slutte å arbeide, enten på grunn av alderdom eller hvis vi skulle være uheldige og bli uføre. La oss derfor likevel et øyeblikk tenke så langt frem som til den dag da vi skal gå fra borde og nyde vårt otium. Hvilke muligheter er det for at vi kan trekke oss tilbake uten økonomiske bekymringer?

I julenummeret av Texaco Tanker 1960 ble det gjort rede for den pensjonsordning som ble bragt istand for våre sjøfolk fra 1. oktober 1960. Hensikten med denne pensjonsordning er å sikre rederiets faste mannskaper en rimelig stor pensjon i forhold til den inntekt de oppnådde mens de var i tjeneste. Pensjonsytelsene omfatter både alders- og invalidepensjon og dessuten enke- og barnpensjon, og kommer i tillegg til de pensjoner som betales av Pensjonstrygder for sjømenn. En mann som har arbeidet den vesentlige del av sin tid hos oss, vil kunne trekke seg tilbake med en samlet pensjon som svarer til ca. 50 % av den hyren han har hatt.

For å bli medlem av pensjonsordningen må man ha minst 5 års sammenhengende tjeneste i rederiet og ha fylt 25 år. Sammenhengende tjeneste forutsetter at man ikke har vært borte fra tjenesten mer enn 6 måneder etter utløpt ferie. I spesielle tilfeller som ved skoleutdanning og militærtje-



neste kan det innvilges lengere permisjoner. Medlemmene av pensjonsordningen betaler ingen premie, da den i sin helhet dekkes av rederiet.

Da pensjonsordningen ble istandbrakt, ble det fastsatt en skala for opptjening av pensjoner. Det er forutsetningen at skalaen skal holde tritt med hyrenivået, og den er blitt revidert 2 ganger siden ordningen trådte i kraft. Den nåværende skala gjelder fra 1. januar 1962 og ser slik ut:

	<i>Årlig pensjon pr. farts måned</i>
Kaptein .....	kr. 18 50
Maskinsjef .....	» 15.00
Overstyrmann .....	» 13.00
1. maskinist .....	» 11.00
Stuert .....	» 9.00
1. styrmann .....	» 8.00
2. maskinist .....	» 8.00
2. styrmann .....	» 7.00
3. maskinist .....	» 7.00
Telegrafist .....	» 7.00
Elektriker .....	» 7.00
1. kokk .....	» 6.50
Båtsmann .....	» 6.00
Tømmermann .....	» 6.00
Maskinassistent .....	» 6.00
Pumpemann .....	» 6.00
Matros .....	» 5.00
Motormann .....	» 5.00
Lettmatros .....	» 4.50
2. kokk .....	» 4.50
Smører .....	» 4.50
Jungmann .....	» 3.00
Andre underordn. ....	» 2.50

Det er ikke lett å se av en slik skala hvor stor pensjon man kan oppnå, men la oss ta et eksempel.

Maskinsjef Nils Nilsen ble opptatt som pensjonsmedlem 25 år gammel. Han ble ansatt som smører i rederiet 20 år gammel, og har frem til pensjonsalderen som er 65 år hatt følgende tjeneste:

2 år som smører
3 år som motormann
2 år som maskinass.
3 år som 3. maskin.
4 år som 2. »
6 år som 1. »
20 år som maskinsjef
40 års tjeneste

og pensjonen regnes da ut således:

24 mnd. × kr. 4.— =	kr. 96.—
36 » × » 5.— =	» 160.—
24 » × » 6.— =	» 144.—
36 » × » 7.— =	» 252.—
48 » × » 8.— =	» 384.—
72 » × » 11.— =	» 792.—
240 » × » 15.— =	» 3600.—
	kr. 5428.—

Nils Nilsen ble altså maskinsjef 45 år gammel. De fleste vil vel imidlertid oppnå denne stilling tidligere hvis de går inn for maskinveien, og de vil da kunne oppnå en enda høyere pensjon, som sammen med den vanlige sjømannspensjon vil bety en trygg økonomi i alderdommen.

Vi kan tenke at det er enkelte som har spørsmål å komme med i forbindelse med pensjonsordningen. Skriv til oss, og vi skal svare så langt vi maktet. Til orientering har vi laget en brosjyre om pensjonssaken som nå er gått i trykken og vil bli sendt ut i nær fremtid.

Foreløpig vil vi si til dere som har tenkt å fortsette i rederiet, pass på at dere opprettholder den sammenhengende tjeneste som er betingelse for medlemskap i pensjonsordningen. Trenger dere av en eller annen grunn mer enn 6 måneders permisjon etter utløpet ferie, så skriv til oss i god tid slik at deres interesser blir ivaretatt.



# Sports




# Spalten



«Texaco North America»s seirende fotballag.

## Fotball

Fra M/T «Texaco North America» har vi mottatt en rapport som vi gjengir med glede.

Jeg har fått i oppdrag å sende referat over de sportsligheter vi hadde i Palermo mens skipet lå ved verkstedet der, og vi håper de blir tatt med i Texaco Tanker neste gang bladet kommer ut.

Vi hadde ikke vært ombord mange dagene før et fotballag ble sveiset sammen. Lettmatros Størseth satte opp laget, og med god hjelp av kaptein Sukke fikk han ordnet en kamp dagen etter. Vi skulle sparke mot et lag fra Palermo, ikke noe profflag akkurat, men de var en god del raskere enn oss. Vi tapte 2—0, men vi mistet ikke møtet for det. 2 dager etter var vi på banen igjen. Det var mot M/T «Abu» der vi vant med 2—0. Denne kampen ble også seriekamp. Noen dager etter sparket vi mot M/T «Bardal», og der vant vi 2—1. Så ville de ha revansj. Det ble seriekamp, og der vant vi med hele 6—2. Dagen etter var vi på banen igjen og vant over M/T «Havdrott» med 4—0.

Denne kampen ble den siste for oss i Palermo, men vi håper å komme igjen med nye, gode resultater når vi kommer til Trinidad.

Så takker vi rederiet for det gode utstyret som vi fant da vi kom ombord, og som vi lover å holde i orden.

Sender også med et foto av laget.

Med hilsen

3. maskinist Erling Larsen.

Vi gratulerer med resultatene og ønsker laget lykke til med de fremtidige kamper.

## Svømmeknappkonkurransen

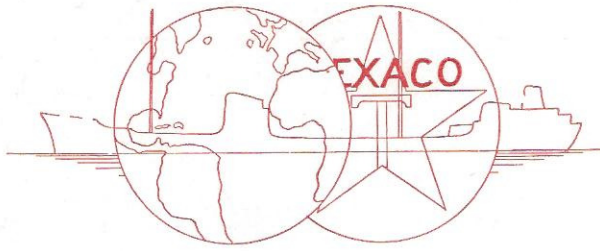
Fra den foreløpige resultatliste over antall svømmeknapper tatt i år, ser vi at «Texaco Oslo» ligger på 11. plass. Når vi nevner at det er 83 deltagende lag og 991 avlagte svømmeknapp-prøver, er resultatet meget bra. Vi synes posisjonen er enda bedre i år enn i fjor da sluttresultatet ga en 23. plass, den beste blant våre båter, godt fulgt av «Texaco Britannia» som nr. 28 og «Texaco South America» som nr. 34 av 118 skip.

Men hvor er de andre båtene våre i år? Ta opp konkurransen med «Texaco Oslo» og la oss lage et internt Texaco-mesterskap i antall svømmeknapper.

Vi gratulerer «Texaco Oslo» — og ønsker de andre velkommen etter.

**Texaco Tanker**  
ønsker alle sine lesere  
en god sommer.





## Båtenes posisjoner

- M/T «*Texaco Bogota*» — var utlosset i Accra og Lagos i begynnelsen av mai. Deretter fikk skipet nok to turer med lastning Puerto la Cruz/Trinidad for Accra og Lagos. I slutten av juli laster imidlertid skipet i Pointe-a-Pierre for Themsen (UK).
- M/T «*Texaco Brasil*» — 10. april var skipet utlosset i Immingham. Turen gikk derfra til Curacao hvor det ble lastet for Sentral-Amerika. I mai ble det også lastet på Curacao, en gang for Domingo-republikken og en gang for Sentral-Amerika. I begynnelsen av juni gikk turen fra Pointe-a-Pierre til Rota (Spania), og deretter ble det verkstedsopphold i Bremerhaven fra 26/6.
- M/T «*Texaco Britannia*» — var ferdig reparert i Hamburg 28/5, og reisen gikk derfra til Wadi Feiran med lastning for Trinidad. I begynnelsen av juli lastet så skipet i Puerto la Cruz for Fall River.
- M/T «*Texaco Europe*» — Etter utlossing i Rota i slutten av april, lastet skipet på Trinidad 7/5 for Guayanilla. Deretter ble det lastning på Curacao for Masachapa og Cutuco. I begynnelsen av juni fikk skipet en tur fra Aruba til Seven Islands i Canada. Etterpå ble det lastning på Curacao, en gang for Sentral-Amerika og en gang for Masachapa/Cutuco.
- M/T «*Texaco Norge*» — ble sjøsatt ved A/S Fredriksstad mek. Verksted den 17. april og skal gå teknisk prøvetur 18. juli.
- M/T «*Texaco North America*» — gikk nyoverhalt fra verksted i Palermo 4/5 med kurs for Wadi Feiran hvor det ble lastet for Pointe-a-Pierre. I juni ble det så lastet i Pointe-a-Pierre for New York/Baltimore, og i La Salina for Pointe-a-Pierre igjen. Den 1/7 var det lastning i Puerto la Cruz for Montreal.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» — Etter utlossing i Donges 3/5 lastet skipet i Pointe-a-Pierre for Rota. Og så, etter en liten tur fra Trinidad til Guayanilla, ble det lastet på Aruba for Rotterdam, hvor skipet ankom 30/6.
- M/T «*Texaco Oslo*» — I løpet av mai/juni lastet skipet 2 ganger på Trinidad, først for Philadelphia/Bayonne og så for Avonmouth/Dingle. Siden ble det lastning i Puerto la Cruz og Pointe-a-Pierre for Accra og Lagos.
- M/T «*Texaco South America*» — Det ble ikke noe av den annonserte turen til U.S.A. i april, det ble istedet lossing i Thames og Granton, U.K. I mai/juni fikk skipet to turer til Donges, en last fra Pointe-a-Pierre og en fra Puerto la Cruz, Venezuela. I begynnelsen av juli lastet skipet i Puerto la Cruz for Rota.