

# texaco tanker



JULEN 1963

10. årgang



## Kjære medarbeidere.

For at Texaco Tanker skal nå sine «abonnenter» i tide før jul, må den trykkes i midten av november. Jeg skriver således dette på den tid da tariff-forhandlingene er brutt og en omfattende arbeidskonflikt presenterer seg som en overhengende fare.

Her i Norge og i de andre skandinaviske land har vi hittil stort sett hatt en lykkelig hånd i behandlingen av tariff-saker i den forstand at vi har hatt få arbeidskonflikter. I mange land ser de med forbauselse på hvordan skandinaviske arbeidsgivere og arbeidstakere møtes til forhandlinger med god vilje til å forstå hverandre og i fellesskap finne en løsning som er tilfredsstillende og mulig for begge parter.

Kan tariff-forhandlingene ros iland på en fredelig måte også denne gangen, ville vi styrke dette samarbeidet som er den eneste fornuftige fremgangsmåten.

En sak som er på tapetet denne gangen er fri hjemreise etter 12 måneders tjeneste. Vi er alle klar over det savn en sjømann og hans familie føler ved at de er fra hverandre, og vi er alle enige om at dette savn skal avhjelpes så langt råd er. Spørsmålet er derfor ikke hva vi vil frem til, men hvem som skal betale merutgiften ved hyppigere fri hjemreise.

Rederier og sjøfolk betaler pliktskyldigst sine skatter av de inntekter de skaffer tilveie ved en virksomhet som i vesentlig grad drives utenfor landets grenser. Sjøfolk tjener sine penger under spesielle forhold og har et klart handicap sammenlignet med hjemmевærende borgere. Staten har tatt konsekvensen av slike spesielle forhold, f. eks. når det gjelder folk som arbeider på Svalbard. Det er ikke urimelig at staten skal gjøre sitt til for å avhjelpe et sosialt problem for sjøfolkene, og det er skuffende at den ikke er mer positivt villig til å bære utgiftene ved hyppigere hjemreise.

Og med dette ønsker jeg alle en god jul og et godt nyttår. Takk for det gamle året.

Per Sundby

# Vi gratulerer



Kapt. O. Andersen



Kapt. W. K. Paulsen



Kapt. J. C. Christensen

## med 30 Texaco-år

Den 15. november 1933 sto tre kjekke «gutter» på Sjømannskontoret i Arendal med sine hyrekontrakter i hånden. Det var båtsmann Olaf Andersen, matros W. K. Paulsen og lettmatros J. Chr. Christensen. De var alle tre svært glade, og det var jo ikke så rart: De hadde jo fått hyre på «Solitaire». Som vi husker fra tidligere, var «Solitaire» rederiets annet skip og ble overtatt 20. mai 1933. Vårt første skip kom som bekjent i januar 1933 og grunnstammen ombord var fra Arendal. Vi formoder at gjetord hadde fløyet over Arendal om forholdene på dette vårt første skip, «South America», siden også neste skip skulle få gleden av å huse nye, barske Arendalsgutter. Den 26 år gamle båtsmann hadde sitt styrmannssertifikat i orden og hadde også gjort seg ferdig med skipperskolen. Matrosen som var 22 år, var også utstyrt med styrmannssertifikat, mens «lillegutten» — den 19 år gamle lettmatrosen ennå var for ung til å ha gjort unna den teoretiske utdanning. For den yngre garde er det verdt å legge merke til at det har vært tider da det gikk an å akseptere lavere stillinger enn dem man hadde sertifikater for. Flinke karer vil alltid ha muligheter til å få fremgang i verden, og våre ovennevnte dekkfolk var jo så heldige å komme inn i rederiet i en tid da utviklingen var stor. Forfremmelsene kom

fort og de tre Arendalsgutter har senere vært å finne i Texaco's faste stab.

Den 15. november 1963 — 30 år etter — var kaptein Olaf Andersen hjemme på ferie i Arendal, kaptein W. K. Paulsen feiret dagen ombord i «Texaco Skandinavia» og kaptein J. C. Christensen ble hyldet ombord i «Texaco Bogota».

Det håndfaste bevis, klokken, for 30 års tjeneste vil bli overrakt ved en senere anledning.

Vi gratulerer!

---

Vi gratulerer også følgende jublanter i annet halvår 1963:

20 års tjeneste:

Maskinist Oscar Bruskeland.

15 års tjeneste:

Kaptein Petter M. Sørensen,  
Kaptein Yngvar Konnestad,  
Kaptein Haakon Sukke,  
Maskinsjef Baard Chr. Utvik.

10 års tjeneste:

Motormann Per Jensen.



## Hvem la hva hvor?

Uten velvillig tillatelse av forfatteren, Thorbjørn Egner, gjengir vi åpningsverset av Røversangen i «Folk og Røvere i Kardemomme by». Slik er morgenstemningen i Røverhuset. (Melodien er antageligvis kjent).

Hvor er bukse mi?

Hvor er skjorta mi?

Hvor er munnpillet mitt med fire toner i?

Hvor er Jespers hatt?

Hvor er ditt og datt?

Hvor er pungen som jeg hadde

fire kroner i?

Jeg er sikker på jeg hadde den igår.

Det er tydelig at røvere ikke har lett for å holde orden, men det kan ofte falle vanskelig for andre også, — f. eks. kontorfolk og sjøfolk. Eneste unntagelsen er kanskje husmødrene, — etter deres egne uttalelser å dømme. Men så har de også lang erfaring i å rydde opp både etter seg selv, mann og barn.

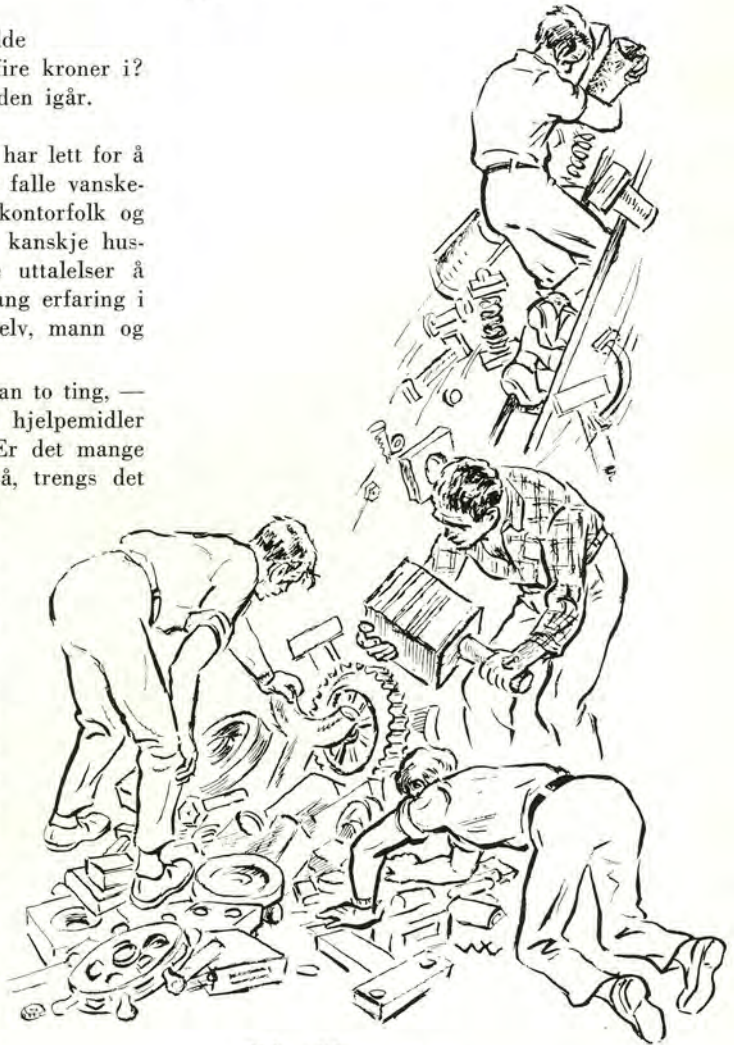
For å holde orden trenger man to ting, — ordenssans og de nødvendige hjelpemidler som hyller, skuffer og skap. Er det mange ting som skal holdes orden på, trengs det også et system så man har den nødvendige oversikt og kan finne det man leter etter. Et slikt system er særlig nødvendig når én man skal finne ut hvor en annen mann har lagt en ting.

Herved er vi ved sakens kjerne: Reservedelene ombord, — særlig i maskinavdelingen.

Det er et stort antall av disse reservedelene, de er lagret over store områder og på forskjellige steder på forskjellige båter. Den ene maskinbesetningen avløser den andre. Her på kontoret har vi en dårlig oversikt over hva båtene ligger inne med av reservedeler og kan således dårlig bedømme situasjo-

nen når et havari eller en skade blir rapportert. Den omfattende fortegnelse over reservedelene som settes opp med meget arbeide ombord hvert nyttår, blir fort foreldet og er til liten hjelp når det er gått noen måneder.

Disse forhold førte til at vi fant det ønskelig å utarbeide et hjelpemiddel i form av et lagerkartotek, og til dette stiller vi følgende krav:



Ikke slik — — —



Det skal gi en oversikt over hvilke reservedeler som er ombord, hvor disse er lagret, hvilke reservedeler som er i bestilling,

og dessuten

gi de viktigste data om maskiner og reservedeler (fabrikat, type, kapasitet, tegnings- og/eller håndboks-referanser).

Det var også vår forutsetning at kartoteket skal være enkelt i sin oppbygning slik at alle som kommer i befattning med det, skal kunne håndtere det uten inngående studier og det skulle ikke medføre økt kontorarbeide, — hverken ombord eller på kontoret.

Vi tror dette har lyktes ganske godt. Riktignok er det et stort arbeid å forberede kartoteket, men det er en engangsjobb og vil vesentlig bli utført her på kontoret. Når det først er satt i sving, er det meget enkelt å holde ajour. Hvis kartoteket svarer til våre forventninger, vil det heretter være mulig å unngå det store arbeidet med å telle opp og sende inn liste over reservedelene hvert år. Dessuten vil fremgangsmåten ved bestilling av reservedeler bli forenklet som et ledd i kartoteket.

Vi skal ikke gi noen beskrivelse av systemet her i bladet. Maskinsjefene og deres folk vil stifte bekjentskap med det etter hvert som kartoteket blir satt ombord i båtene. I første omgang er turen kommet til «Texaco Skandinavia» hvor den nødvendige registrering og merking av reservedelene etc. nå pågår. For dette arbeidet har maskinsjef Lars Sandal fått betydelige forsterkninger. Maskinsjef Baard Utvik som har båret byrdene ved opplegget og særlig de detaljerte forberedelser ved sitt hovedkvarter i Horten, fulgte med «Texaco Skandinavia» ut fra England i begynnelsen av november og vil stå ombord til kartoteket er ferdig oppbygget. Til samme saks fremme gikk også kontorsjef Bjørn R. Halvorsen ombord og vil følge båten en stund fremover.

I hvilken rekkefølge kartoteket vil bli satt i virksomhet ombord i de andre båtene er for øyeblikket uklart. Det avhenger bl. a. av hvordan posisjonene passer inn. Turen kommer imidlertid til hver båt, og vi har da et godt råd og et ønske til maskinbesetningen. For-

søk å legge forholdene til rette så godt som mulig slik at arbeidet kan gå lett fra hånden når tiden er inne.



— — — men slik



Husk — benytt alltid riktig verktøy.



## På sightseeing-tur i Rio

*Fra «TEXACO SOUTH AMERICA»'s besøk i Rio de Janeiro i juni i år har vi fått denne beretningen fra maskinsjef G. Tangen og telegrafist K. Enoksen.*

Skydekket lå mørkt og truende over storbyen Rio de Janeiro om morgenen onsdag den 19. juni. Værgudene mislikte tydeligvis vår planlagte sightseeingtur. Vi hadde underrettet agenten, som hadde kontakten Sjømannskirken, som igjen hadde sendt assistent Jan Andersson ombord for å være vår guide på turen. Hva Andersson hadde avtalt med værgudene, vet ikke vi. Men da han kom ombord, strålte både solen, kapteinen og de 29 andre turdeltagerne om kapp.

Vi dro avgårde i to busser. Den ene en Volkswagen «kleinbuss» kjørt av Andersson, og den andre av ubestemmelig rase og årgang kjørt av kirkens brasilianske altnuligmann. Den sistnevnte kjøreferdighet var av høy klasse, og man måtte bare gi seg over i stum beundring over hans evne til å sno seg gjennom stortrafikken på høygear. Men til gjengjeld hadde han den fordel å ha en stø navigatør, nemlig kaptein Sukke, ved sin side.

Reisens første mål var Jardim Zoologiske hage. Her hadde vi en time til rådighet, og ruslet rundt som vi ville. Det var tydelig at dette ikke la noen demper på det sprudlende humøret blant guttene. Særlig borte hos apekattene kunne en høre mang en god latter. Men ved slangen «innhugning» hersket det en underlig stillhet.

Tiden gikk så altfor fort, programmet var stort og vi måtte videre. En vittig røst lot bemerke at det var mange ledige bur, og en «akterutseiling» her kunne få katastrofale følger. Reisen gikk videre til Maracana stadion, som skulle innvies i løpet av året. Vi kom inn i resepsjonen hvor hver enkelt skrev sitt navn i gjesteboken. Det er på tide at banen blir ferdig snart, for den ble påbegynt i 1962. Men et imponerende byggverk er det. Vi tok en heis opp til sjettede etasje og kom ut ved President-losjen. Chieffen måtte prøve President-stolen, og mumlet noe om et historisk øyeblikk. Andersson gav oss en rekke data, og nevnte bl. a. at banen rommet 200 000 tilskuere, og blir regnet for verdens største og flotteste.

Fra Maracana gikk ferden videre ned mot Rio's senter. Byens utallige og vakre senoritas fikk mange beundrende blikk og muntre tilrop fra guttene som var i storform. Etter et kort måltid sattes kursen mot «Pao de Açúcar, eller kanskje bedre kjent som «Sukkertoppen». I flere puljer dro vi opp med taubanen. Mange engstelige øyne fulgte banen som dinglet høyt over byen. Det vil jo helst gå bra, og det gjorde det også denne gangen. Snart var vi oppe på toppen, og det synet som møtte oss der vi skuet over byen fra 395 meters høyde, vil nok for alle stå som en opplevelse av de sjeldne.

Meningen var at fra «Sukkertoppen» skulle reisen gå videre til Kristusstatuen (Corpo Vado). Men da denne var innhyllt i skyer,



--- siden det var mange ledige bur, - kunne en "akterutseiling" her få katastrofale følger---





fant vi ut at vi ikke ville ha glede av å reise dit. I stedet ble det besluttet å ta en titt på Copacabana. Dette falt straks i alles smak. De fleste så vel for seg fagre senioritas i bikini, men det synet ble de snytt for. Vinter, som det er på denne tiden, fristet ikke folk til bading. Dessuten brøt store bølger inn over stranden. De røde flaggene, som markerer at bading er forbudt, var også oppe denne dagen. Etter kjøreturen langs Copacabana og stranden der, stoppt vi ved Sjømannskirken. Det var telefonert om vår ankomst på forhånd, så der sto fru Andersson klar og ønsket oss velkommen.

Kaffen og kakene smakte ekstra godt denne gangen. Turen ble livlig kommentert, og alle var enige om at den var meget vellykket. Her må innskytes at kameraer og filmopptagere ble flittig benyttet under hele turen, og mange snapshots og koselige minner foreviget. Måtte bare resultatet av filmene bli bra.

Til slutt en hjertelig takk fra offiserer og mannskap til initiativtageren, kaptein Haakon Sukke, som gjorde det mulig å få istand et slikt arrangement. En honnør fortjener også assistent Jan Andersson og hans altmuligmann ved Sjømannskirken for fremragende hjelpsomhet og utmerket guiding i storbyen.

## Papiret - - -

Av Kire Ladgrav.

«Trondheim» bannet lavt der han stod ved rekka i den svale kveldsbrisen. Akterut ble Trinidad langsomt mindre, mens den 18 000 tonns store tankbåten duvet svakt i de lange dønningene.

Grunnen til at «Trondheim» hadde bannet var at han var kommet på noe som var hendt tidligere på dagen. Han skulle vedde på at det var den «Sviskeprinsen» av en smører som hadde funnet på det hele. Skjønt «Trondheim» kunne ikke få seg til å tro at «Messen» hadde ment å være ondskapsfull da han hadde fortalt at posten var kommet. Men alle guttene ombord visste jo at han aldri fikk post. Det var forresten ikke mange brevene han hadde fått etter at han som 15-åring hadde mønstret rett inn i en verdenskrig. Og de månedene han hadde vært i Norge siden den gangen kunne han vel telle på begge hendene.

Han ville ikke innrømme det; ikke over for seg selv en gang. Men det var nok de dagene da posten kom, at han følte seg spesielt ensom.

Han var akkurat på vei ned for å kjøpe, da han så «Gnisten» komme akterover med en del papirer. Han fikk vel vente litt, for å se om det var noe til ham.

«Gnisten» slengte papirene på bordet i messsa og travet ut, mens «Trondheim» liksom tilfeldig la veggen dit inn.

«Her er noe til deg «Trondheim», det var «Larvik» som hadde ropt på ham. «Trondheim» ruslet bort og fikk papiret. Så satte han seg for å se på det.

«Å nei, de der heime hadde nok ikke glemt ham». Papiret hadde underskrift og gode greier. Skjønt underskrifta tilhørte jo «Skipperen». Men han kunne allikevel se at han ikke var glemt. Papiret var avregningen og hilsenen hjemmefra var «Skatt kr. 264,—».



FRITIDSBESKJEFTIGELSE



## fotografering

Vi vet at det ombord på våre skip sysles meget med fotografering. Det er bare ett sørgelig moment. Vi ser svært sjelden noe til alle disse gode billedene. Texaco Tanker har fra tid til annen etterlyst fotomateriell, og vi har til og med utlyst fotokonkurranse. Nå håper vi imidlertid at interessen vil stige, da Norsk selskap for Fotografi har utlyst en konkurranse og vi gjengir et sirkulære som muligens noen av skipene allerede har tatt.

«Norsk selskap for Fotografi har den glede å meddele Dem at de har innledet et samarbeide med Den norske Creditbank, Oslo, om å arrangere fotokonkurranser for sjøfolk på norske skip i utenriksfart.

Da en vet at interessen for fotografering er meget stor blant sjøfolk, anser Norsk selskap for Fotografi dette tiltak for meget betydningsfullt. Nettopp dette at de seilende fotoamatører kan få anledning til å delta i konkurranser anser vi for å være en stor, men hyggelig oppgave som vi imøteser med den aller største entusiasme.

Norsk selskap for Fotografi vil få anledning til å benytte Den norske Creditbanks distribusjonsapparat, og vi kan dermed rekke samtlige skip.

Sirkulærer vil i alminnelighet bli utsendt sammen med bankens forsendelser av Penge- og Lotteriets trekningslister.

Det er nedsatt en komite som for tiden arbeider med konkurranseregler, og vi håper at den første fotokonkurransen vil kunne utlyses om 1 a 2 måneder.

I tillegg til konkurransene vil vi etterhvert forsøke med faste programposter over NRK's korthøletjeneste «Tirsdagsposten». Likeledes vil vi kunne få inn artikler og billedstoff i luftpostavisen «Nytt fra Norge».

Selskapets organ «Kamera» sendes ut med 10 nr. pr. år. Abonnementsprisen er kr. 40,— pr. år, kr. 30,— for medlemmer tilsluttet Norsk selskap for Fotografi. En del prøveeksemplarer, 3 000 stk. ialt, av «Kamera» nr. 5 og 6 er utsendt til handelsflåten i september og oktober i år.

De som ønsker å abonnere på tidsskriftet «Kamera» for 1964 kan innsende beløpet til «Kamera», adr. Den norske Creditbank, Oslo, bankgiro nr. 18760 B/179.

Spesialtilbud: Hvis De innbetaler kr. 50,—, vil De også få tilsendt nr. 7, 8, 9, og 10 for 1963.

Takk for nå, og vel møtt til vår neste melding: Utlysningen av fotokonkurransen.»

Texaco Tanker anbefaler størst mulig deltagelse, og er fortsatt svært interessert i selv å få fotostoff.

Lykke til!

---

### EI BLOTT TIL LYST

Som leserne vet går vi inn for fritidsbeskjeftigelse under ovenstående motto. I denne forbindelse har vi mottatt følgende fra en av våre sjøfarende:

«Det var særlig innlegget om fritidsbeskjeftigelsen som jeg merket meg. «Ei blott til lyst». I flere år har jeg lest på fritida mi. Blant annet har jeg lest det gamle pensumet til 2. maskinist-eksamen. Tar en kursene alvorlig og arbeider regelmessig, er de slik lagt opp at en er nødt til å lære. Jeg har anbefalt mange å lese på fritida, og er glad for at også dere har tatt det opp i bladet».

Vi håper at dette kan være en liten spore og et eksempel til etterfølgelse.

*Texaco Tanker ønsker alle sine lesere en riktig God Jul!*





## IN MEMORIAM

### Pastor Johan Nielsen

Det var med vemod og sorg jeg mottok sørgebudskapet om at vår kjære venn, sjømannsprest Johan Nielsen, var gått bort. Han var for oss seilende en venn i ordets rette forstand. Han sparte aldri seg selv og kjente ingen grenser for sine plikter mot oss.

Vi i Texaco-flåten har meget å takke pastor Nielsen for. Istedenfor å nyte sitt otium etter en mannsalder i Sjømannsmisjonens tjeneste, så han det som sin oppgave å åpne en sjømannsmisjon i San Fernando, og det ble oss derved forundt, ved våre jevnlige anløp av Pointe-a-Pierre, å komme under innflytelse av en så rik og sterk personlighet som pastor Nielsen.

Vi møtte ham ofte; han var stadig på pletten ved skipenes ankomst, han satte sin ære i det. Han var lydhør både for våre åndelige og timelige bekymringer og gleder, ga oss råd og trøst, og utførte en mengde tjenester for oss. Ingen sak var for liten eller for stor for ham, pålegget skulle utføres, og det ble gjort. Jeg er forvisset om at vi alle betraktet ham som mer enn en god far for oss.

Hans store sorg var at han ikke hadde et skikkelig sted å ta oss til under vårt landopphold, og han satte derfor all sin energi inn for å få rettet på dette. Han gikk gjennom store prøvelser og gjenvordigheter i dette sitt foretagende, men han ga aldri opp, og ære være ham for det.

Hans kirkebygg vil stå ferdig i San Fernando i løpet av 1964 til glede og hygge for oss seilende.

La oss minnes pastor Nielsen som den kjære, gode venn han var, og ære ham ved å forsøke å streve etter det livssyn som var

så avgjørende for ham, og som han ved sitt levesett, ord og gjerninger viste oss i fullt monn var det eneste rette.

Jeg lyser fred over hans minne.

*K. Hallén*



*Pastor Johan Nielsen ombord på M/T «Nueva Andaluca» i 1958*



*Pastor Nielsen som vi best kjente ham med sin oppløftede høyre arm og hånd til et «Velkommen» eller til et «På Gjensyn». Det blir dessverre ikke noe gjensyn mer, men hans ånd vil leve videre.*



## Kaptein Olav Solhøi

*Texaco's gullgutt nr. 3*

Den 10. oktober mottok vi følgende telegram:

« I Generalmøte i dag ble kunngjort at Rederforbundet har besluttet å tildele skipsfører Olav Solhøi Norges Rederforbunds Gullmedalje stop Vennligst overbring våre beste gratulasjoner.»

Vi har således fått vår gullmerkemann nr. 3. I vårt forrige nummer redegjorde vi for betingelsene for å få denne utmerkelsen og også hvordan medaljen så ut. Vi vil likevel gjenta at det skal 25 seilingsår til for å få dette hederstegn. Vi gratulerer.

En slik utmerkelse må jo feires behørig, og vi nyttet høvet da «Texaco North America» kom til Sandefjord i slutten av oktober, til å invitere kaptein Solhøi på et reall skipsmåltid, erter, salt kjøtt og flesk, slik at medaljen kunne bli overrakt i det rette miljø. Alle offiserene på «Texaco North America» i blank-pussede gullstriper var selvsagt invitert, og hva var mer naturlig enn at direktør Aanderud og driftsingeniør Lingelem også var tilstede.

1. styrmann Kr. Kristiansen fungerte som fotograf, og vi lar hans bilder tale for seg:



*Medaljen er festet på jubilantens bryst og han gratuleres av personalsjef J. C. Jenssen.*

*Kaptein L. Reistad hylder kaptein Solhøi på vegne av yngre kolleger.*

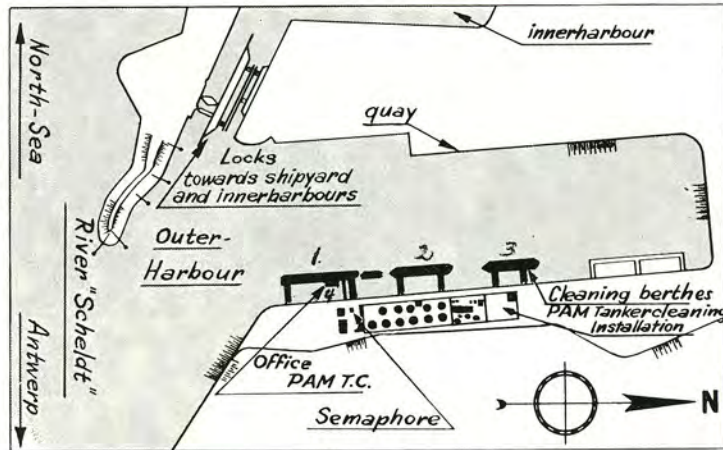
*Kaptein O. Solhøi takker for medaljen — og direktør Aanderud takker for maten*



# «M/T Texaco North America»

## losser i Flushing (Vlissingen)

av kontorsjef  
B. R. HALVORSEN



Da vi ikke tidligere har omtalt Flushing, skal vi nå gi leserne en liten orientering om denne havnen. Skissen viser beliggenheten på sydsiden av Walcheren, midt i stortrafikken på elven Schelde til og fra Antwerpen.

«Texaco North America» hadde full last fuel-oil som skulle leveres til Steenkolen-Handelsvereniging N. V. (SHV). Dette firmaet driver først og fremst bunker-forretning og bunkrer skip i alle størrelser i et antall av ca. 100 pr. måned. I tillegg har de også et tankrengjøringsanlegg hvor de kan foreta tankrengjøring på skip opptil 870 fot lange med dypgående opp til 33 fot. SHV er også agent og norsk visekonsul.



SHV's patent for opphenging av losseslanger. Agenten Mr. J. J. Jonoman i forgrunnen.

Kaiene er flytende, d.v.s. pongtonger og lektere som er solid forankret i bunnen og iland. Agentenes kontor er også flytende. På skissen over anlegget er 1 bunkringskai, 2 er losseplass som består av et gammelt fartøy som SHV har kjøpt inn til bruk som kombinert kai, lagerplass og dampleverandør til tankrengjøringsanlegget. 3 er tankrengjøringsanlegget og 4 er agentens kontor.



Agentens kontor med innløpet til havnen i bakgrunnen.





«Texaco North America» ved «kai» i Flushing.



Stedet hvor norske styrker var med på invasjonen i krigens dager.

Lossingen foregikk gjennom to 8" ledninger med ialt ca. 900 tonn i timen. SHV har utarbeidet en egen patent for opphengning av losseslanger som vi ser på bildet.

Forøvrig er Flushing en fisker- og badeby med omkring 27 000 innbyggere. Foruten fisket er oljeindustrien representert, og det er et skipsverft i byen. Et nytt verft med to store tørrdokker er også under bygging litt utenfor byen i forbindelse med et stort nytt havneprosjekt hvor ny industri vil vokse opp.

I sommermånedene setter turistene sitt preg på byen. De promenerer på boulevarden langs sjøen hvor de 4—5 større badehotellene ligger på rad. Nedenfor ligger stranden med herlig sand som frister til fri utfoldelse av badelivet.

Rundt byen og ellers langs sjøen på Walcheren skyter det eiter hvert opp villa-kvarterer. Dette er sommerboliger, ikke bare for øyas innbyggere, men snarere for folk fra andre deler av landet, og også utlendinger har vist en stigende interesse for å erverve seg tomt og sommersted på Walcheren.

Walcheren er forøvrig kjent fra krigens dager da norske kommando-soldater deltok i en invasjon ved Flushing. Det er satt opp et monument til minne om de dagers begivenheter.



En av de gode, gamle møller som fremdeles maler korn.

## Quite a Performance

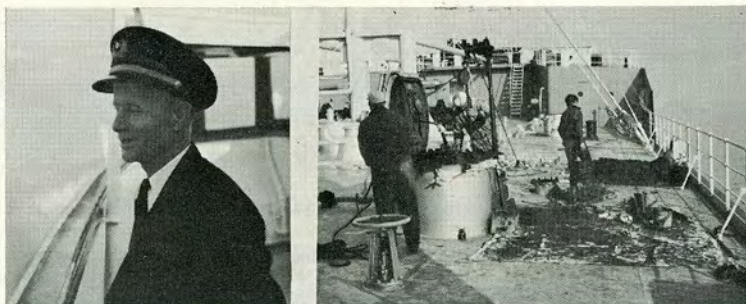
The young man took his girl to an open-air play one summer night and during the first act found it necessary to excuse himself. He asked the usher where the men's room was located and was told to «turn left

by that big oak tree then right for 20 yards». Some time later he returned to his seat. «Is the second act over» he asked his date. «You should know», she said blushing, «You were in it!»



M/T  
„Texaco North  
America“

på vei til  
Sandefjord



Kaptein L. Reistad ser fornøyd ut da alt går så fint. Ja, slik ser det ut når det er tank-sjau. Midt i alt virvaret skimtes båtsmann Aarø og matros Storseth.  
I neste rekke sees maskinsjef R. Røsand med fiskestang uten fisk; og videre overstyrmann Kinander og 1. styrmann H. E. Kristiansen.  
I siste rekke: Telegrafist Filkins, 3. maskinist E. Larsen og «salongpiken» fru S. Reistad.



# LØST OG FAS

VED LOY

## Hvor befinner de forskjellige seg?

Båt	Kaptein	Overstyrm.	1. styrmann	2. styrmann	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist
M/T «Texaco Bogota»	J. C. Christensen	M. Gjersøe	K. Ebeltoft	P. Oddsen	Bj. Henriksen	H. Uppheim	T. Overrein
M/T «Texaco Brasil»	Y. Konnestad	H. Hagen	A. Berg	G. Haugteig	A. Hval-Hansen	Å. Nordby	H. Fornes
M/T «Texaco Britannia»	O. Granlund	P. Brandal	S. Flø	A. Myrvold	E. Wetlesen	Z. Mosvær	J. Sørdal
M/T «Texaco Europe»	O. Lindtner	A. Randen	R. Wiik	T. Svantesson	A. Lorentsen	T. Soldal	H. Sjørø
M/T «Texaco Norge»	W. Taxt	T. Fagerli	N. Grønneberg	H. Horn	J. G. Hedberg	U. Strømme	Th. Bærum
M/T «Texaco North America»	T. Stensrud	O. Kinander	K. E. Kristiansen	A. Elgsether	R. Røsand	M. Elvebakk	K. Rosten
M/T «Texaco Nueva Granada»	R. Johansen	J. Westad	R. Hamre	W. Aaslund	A. Bakken	O. Hansen	K. J. Revfem
M/T «Texaco Oslo»	R. G. Jensen	R. Horseng	S. Einvik	E. Knutsen	G. Tangen	T. Tollefsen	A. G. Hellevik
M/T «Texaco Skandinavia»	W. K. Paulsen	F. Olsen	L. Haugland	J. Skjøllås	L. Sandal	J. Johannesen	T. Pedersen
M/T «Texaco South America»	H. Sukke	J. H. Knag	A. K. Kristiansen	E. Flemmen	O. H. Kristiansen	S. Holdhus	K. Buran

## På ferie eller på skoler:

Kaptein	O. Andersen	Telegrafist	K. Bugge Nilsen	2. maskinist	M. Svarholt
»	H. Helmersen	»	R. Filkins	3. maskinist	R. Edvardsen
»	K. Hallén	»	A. Røen	»	A. Helland
»	L. Lyng	»	M. Karlson	»	E. Jørstad
»	P. Meier Olsen	»	K. Helberg	»	D. Aarnes
»	R. Pettersen	Tømmermann	B. Henriksen	»	E. Larsen
»	O. Solhøi	»	T. Lyng	Elektriker	Bj. Jensen
		»	W. Thun	»	G. Knutsen
Overstyrmann	S. Myran	Båtsmann	B. H. Hansen	»	E. M. Sørensen
»	L. Reistad	Maskinsjef	E. Ellefsen	»	G. Tandberg
»	A. Strand	»	H. I. B. Johnsen	Pumpemann	O. Arntsen
		»	F. Jonassen	»	J. Edø
1. styrmann	I. Bakke	»	T. Strandlid	»	W. Hansen
»	O. Brath	»	O. Telnes	»	O. Helland
»	L. Hoff	1. maskinist	B. Madsen	»	P. Antonsen
»	J. Holt	»	H. Sund	»	R. Dahlstrøm
»	A. Kristensen	»	A. Molden	Stuert	P. Fredriksen
»	L. Ludvigsen	2. maskinist	O. Bruskeland	»	Å. Håskjold
		»	R. Jacobsen	1. kokk	A. Venes
2. styrmann	A. Gotteberg	»	E. Johnsen	»	H. Elven
»	B. Helland	»	H. W. Mathisen	»	A. Flaten
»	J. Bårdseth	»	F. W. Olsen	»	O. K. Fossum
»	H. O. Letnes	»	H. O. Tønnesen	»	R. Kristiansen
»	L. Johansen	»	S. Haugmo	»	S. Fahsing
					K. Storheil



# T FRA SKIPENE

D GRANLUND

	3. maskinist	Maskinass.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmerm.	Elektriker	Pumpemann	Stuert	1. kokk
J. Strand	B. Ganes	B. Skjelbred	A. Kristensen	J. Johannessen	S. F. K. Jensen	Å. Blåsberg	Å. Løvik	T. W. Søyby	
	A. Holter	T. Bjørnsen	O. Gårdsø	P. Altøy	S. Høybakk	E. Hegglien	K. Grøttan	T. Johannessen	
	K. Larsen	L. Kunst	I. Kristiansen	N. Olsson	V. Jensen	H. E. Jensen	E. Skjørestad		
	A. Schefte	B. Chr. Christensen	F. Wangberg	C. Baily	J. Hoffmann	S. Hansen	H. Karlsen		
I. Løhre	B. Emanuelson	S. Nærbø	P. Olsen	O. Omholt	A. Asp	S. Karlsen	K. J. Vikse	T. Sjøstad	
P. Olausen		H. Stenseth	V. Døskeland	N. A. Aarø	K. V. Pedersen	H. Grøtting	Bj. Kjærstad	H. Aandahl	
J. Bekken	S. Garstad	J. W. Petersen	H. Ervik	J. Rosenlund	B. Jensen	L. Johansen	A. Koteng	B. Flønes	
J. Langerud	R. Grande	A. Andersen	O. Johansen	F. Enger	K. Johnsen	F. Holm	J. Waage	W. Johansen	
K. Rogne	A. Gjølstad	H. Hogstad	M. Jøssås	R. Husby	F. Jørgensen	K. Nodland	O. Hansen	J. Millerjord	
	H. J. Jacobsen	K. Enoksen	T. Olsen	P. Pedersen	L. Kolstø	J. Kristiansen	E. Almkvist	W. H. Ruteig	

## M/T «Texaco Bogota»

seilte fra Rotterdam den 23. juni og som så mange ganger tidligere, ble kursen lagt mot Trinidad. Hit kom skipet den 4. juli og seilte igjen allerede neste dag. Nå førte losseordren skip og besetning til New York. Hit er det bare snaue 7 døgnns reise og da oppholdet i New York forløp hurtig og greit, varte det ikke lenge før vi igjen fant skipet under lasting ved sin vanlige kai plass i Pointe-a-Pierre. Det blir stadig avveksling i lossehaver og nå var det mottakere i Guayanilla og San Juan (begge i Puerto Rico). Dette ble derfor bare en kortere rundtur i Vest-India. Under ny lasting i slutten av juli i Pointe-a-Pierre ble problemene store for den ene lasteordren etter den andre ble mottatt og det tok derfor sin tid å få alt klart. Men den 5. august finner vi skipet på ny under fart til New York igjen. Deretter skulle det vise seg at skipet skulle ta inn en last i Philadelphia for frakting til Antwerpen og Rotterdam, og det er jo ikke så ofte vi har laster mellom disse havner.

Ved ankomst til Antwerpen ventet noen nye mannskaper på å ta fatt. Det var maskinassistent B. Ganes, smører A. Sundgot, samt tre førstereisgutter som nå hadde bestemt seg for sjømannsykket. Motormann A. Svendsen, smører B. Jensen og to gutter ønsket istedet å komme hjem, hvilket det nå ble anledning til. Som så ofte ved mannskapsskifting var det også denne gang forfremmelser ombord for dem som hadde gjort seg fortjent til det. Igjen var det spenning om hva neste «sailing order» ville bringe, og nok en gang ble det Trinidad for lasting til Donges. En ting er sikkert; det er stadig like hyggelig å notere at det er meget god beskjefdigelse for skipene, og selvom det ofte blir de samme havner som anløpes, så er dette bare en fordel for da kjenner en forholdene godt på stedet med hensyn til ankomst, fortøyning, tilkobling av slanger, utfylling av skjemaer etc. etc.

M/T «Texaco Bogota» fikk nok en tur mellom disse samme havner, og den 24. oktober ble igjen ny spesial-last losset i Donges. Den



ne gang var det motormann J. Bernhardsen som fikk mulighet for hjemreise, og hans avløser ble P. Jenssen. Han har seilt hos oss i 10 år og hadde nå undt seg ferie hjemme i Kristiansund. Etter endt utlossing i Donges, ser det ut til at skipet får ennå en tur til Trinidad for å hente ny last for Europa — denne gang muligens Rotterdam.

#### *M/T «Texaco Brasil»*

seilte fra Limon 5. juli og anløp et par dager senere Curacao for å få verkstedsassistanse med en vrien jobb. Derfra seilte den til Puerto la Cruz for å føre en last til Trinidad. Her ble det da først losset og så lastet. Hvor skulle så ferden gå videre? Det ble Rotterdam, eller rettere sagt Pernis og Dordrecht.

Siden det nå var en stund siden det var foretatt noen mannskapsskiftninger og mange hadde tjenestetiden ute, var det naturlig nok mange som benyttet anledningen til å mønstre av i håp om god ferie selv om sommeren var på hell her i gamle-landet. Telegrafist K. Helbergs avløser ble T. O. Bjørnsen som er ny hos oss og i båtsmann I. Dalen's sted ble O. Gårdsø forfremmet. 2. maskinist K. Rogne hadde lang tid ombord og ville nå gjerne hjem for ferie i Kvalvika. Maskinist H. Fornes ble forfremmet og maskinist O. Bruskeland lot Arendal være Arendal og reiste ut igjen. 1. kokk O. Fossum hadde også lang tid ombord og gikk nå iland for å feriere i Trondheim. I hans sted kom T. Johannessen som ikke har vært hos oss på noen år, og vi syntes det var hyggelig at han kom tilbake. Ellers kom det som vanlig under et Europa-anløp endel nye folk ombord som ønskes velkommen til oss.

Den 4. august la skipet igjen ut på ny ferd over Atlanteren for å laste partlast på Trinidad. Restlasten ble inntatt på Curacao, og det hele skulle bare fraktes noen få døgners reise bort til Santo Domingo og San Juan.

Siden dette bare er en kort reise, finner vi skipet allerede en av de første dagene av september fullastet i Pointe-a-Pierre. Nå skulle til en avveksling lasten fraktes opp til Bayonne (New York). Herfra reiste 1. maskinist T. Bærum hjem til Larvik for å kurere

et ben som hadde plaget ham en tid. Vi ønsker ham god og snarlig bedring og håper at han blir å finne i de aktives rekker om ikke så lenge. Som regel ser vi oss i stand til å sende avløsere på kort varsel, men denne gang var tiden for knapp og 1. maskinist Å. Nordby måtte ta «sjumils-støvlene» på og fly til Trinidad hvor han ventet på skipet. Han var kjent ombord fra tidligere og gledet seg til å komme tilbake på gamle tomter. Neste reise gikk til Donges, 1. oktober, og her sto maskinassistent A. Holter klar til å ta fatt ombord. Han hadde med seg noen første-reisgutter som nå skulle ut og prøve lykken. Neste lastehavn ble Curacao og igjen ble det bare en kort reise til Domingo-republikken. I slutten av oktober ligger skipet igjen i Pointe-a-Pierre under lasting. Nå skulle lasteordren bringe skip og besetning til Tallaboa og San Juan, og hvor M/T «Texaco Brasil»s neste ferder går over de store ocean, vil senere posisjonslister og neste nummer av bladet fortelle oss.

#### *M/T «Texaco Britannia»*

kom til Trinidad den 7. juli og måtte først få ut lasten fra Wadi Feiran før ny last kunne tas inn. Dette tok naturlig nok sin tid, og fire dager senere stikker skipet igjen til sjøs med kurs for Baltimore. Det ble imidlertid omdirigering underveis, og lasten ble losset i Fall River, Providence. Dette ser ut til å ha vært en fin tur, for befrakterne benyttet skipet til flere turer opp til nord-statene. Neste lasting ble i slutten av juli ved det velkjente anlegget i Pointe-a-Pierre for Philadelphia. Under anløpet av Trinidad mønstret maskinist O. Gipling av for å reise hjem for å ta fatt på sin utdannelse. Ved ankomsten til Philadelphia gikk 2. kokk Bjerkan iland for å gå på skole her hjemme. Vi synes tanken om å skaffe seg utdannelse etter praksis ombord er meget fornuftig og ønsker lykke til.

I midten av august ligger atter skipet under lasting på Trinidad og til en forandring skulle ferden denne gangen gå til Balboa og Cristobal. Neste reise gikk fra Puerto la Cruz til Jacksonville i Florida. Hit kom skipet den 1. september. Det var vel fortsatt sol og varme der nede i motsetning til hva vi hadde



her på den tiden da vi allerede hadde fått føling med høsten. Det er imidlertid ikke så lang tid besetningen ombord i et tankskip får reflektere over de enkelte havners mer eller mindre behagelige klima. Lasting/lossing går som regel så raskt og presist at man må være snar skal en få sett seg litt om. Under anløpet her kom ny motormann G. Kommedal ombord.

Fra Brighton (Trinidad) seilte skipet til Pointe-a-Pierre hvor det først ble lossing og dernest lasting for Houston og Port Arthur. Dette er havner hvor våre skip ikke anløper så ofte, og det bød derfor på en avveksling fra de vanlige anløpshavner.

I de siste dagene av september finner vi igjen skipet tilbake på Trinidad, nå lastet for New York og Jacksonville. Ved ankomsten til New York den 4. oktober sto ny elektriker V. Jensen klar til å ta fatt på sine forskjellige plikter ombord. Han kom som avløser for elektriker F. Aagard Nilsen som ble avmønstret da skipet gikk fra Trinidad.

Tiden nærmer seg da skipet skal til verksted for periodisk dokking, og antagelig er spenningen stor ombord og «byssetelegrammene» i den anledning mange. Men det ble nok en lastereise mellom Vest India og Nordstatene før Europatur med påfølgende dokking. Siste lasting ble i Puerto la Cruz i midten av oktober for Fall River, Providence. Ved utlossing her kom så den etterlengtede ordren. Lasting på Trinidad i slutten av oktober for Dublin og Dingle (Liverpool) for deretter å fortsette til Hamburg for periodisk dokking.

Hit ventes skipet ca. 20. november, og mens hun roer seg der 15—20 dager, venter vi endel skiftninger av besetningen. Det er mange med lang tjenestetid ombord som nå ønsker ferie. Vi får senere komme tilbake til oppholdet i Hamburg og mannskapsskiftningen. Vi vet imidlertid allerede nå at kaptein H. Helmersen skal hjem på ferie og hans avløser blir kaptein Ove Granlund. Maskinsjef O. Telnes skal også feriere og i hans sted kommer maskinsjef E. Wetlesen. Stuert Venes vil også gjerne ta ferie nå og hans avløser blir stuert Skjørestad som har hatt noen dagers ferie etter avmønstringen fra «Texaco North

America» i Sandefjord i begynnelsen av oktober. Hva som ellers vil skje skal vi senere berette.

#### *M/T «Texaco Europe»*

losset i U. K. i midten av juni og det ble da endel skiftninger blant besetningen. I. mask. H. Mathisen hadde lang tid ombord og ønsket å feriere nede på det blide Sørland. I maskinen var vi så heldige at de øvrige maskinister kunne forfremmes. Matros S. Rognvik var kommet inn på styrmannsskolen og vi ønsker ham heldig navigering i den forbindelse. Som salongpike kom fru Liv Storheil, fru til I. kokken ombord.

Skipet lastet på Trinidad i slutten av juni og losset i Bayonne 5. og 6. juli. Deretter ble det for en tid slutt på de lange turene. Det ble bare korte reiser nede i Vest-India. Fra Trinidad seilte skipet med lasten til Limon, Puerto Cortes og Puerto Barrios, havner som alle er godt kjent fra disse spalter. Selv om alt er i orden fra skipets side, tar oppholdene i disse havner lengere tid enn anløp av havner i f. eks. U.S.A. eller Europa. Skipet ble endelig ekspedert og kom til Curacao den siste dag i juli for å laste for Cristobal, Puerto Masachapa og Cutuco. Ved ankomsten til Cutuco fikk skipet litt av en rekord i ventetid idet lastmottagerne antydte 8 til 10 dagers ventetid for kai plass. Alle var nok glade da fortøyningen ble kastet og byens silhuett forsvant i synsranden. Etter passering av Panamakanalen ble kursen lagt mot Puerto la Cruz for å laste for Pointe-a-Pierre. Ved ankomsten hit ble som så ofte tidligere først losset og dernest lastet, igjen for Tallaboa og San Juan. Under anløpet av Curacao 9.—12. september var båtsmann F. Wangberg så uheldig å skade det ene benet og da sykehusopphold måtte til, overtok matros K. Julsen midlertidig båtsmannens plikter. Denne lastereise bragte skipet tilbake til Puerto Cortes og Puerto Barrios. Her glemte nok en av motormennene å notere seg skipets avgangstid slik at skipet seilte fra ham, sikkert en meget kostbar forglemmelse. Neste last som ble tatt inn i Pointe-a-Pierre og Puerto la Cruz i slutten av september førte skipet nok en gang til Cristobal og Cutuco, men an-



løpet av sistnevnte havn tok heldigvis ikke så mange døgn som forrige gang. Sely om det bare er fart over et begrenset område er det stadig variasjoner i laste- og lossehavner. I midten av oktober ble det ført en ny last fra Curacao og under anløpet kom båtsmann Wangberg tilbake til tjenesten — frisk og rask som aldri før. Lossehavner ble Puerto Cortes og Puerto Barrios. Derfra ble det å avlegge Pointe-a-Pierre en visitt for derfra å ta med en last opp til Port Everglades, Florida og Philadelphia. Vi går stadig med håpet om en Europatur for «Texaco Europe» før jul og vi har på følelsen at flere enn oss håper det.

#### *M/T «Texaco Norge»*

kom til Donges 21. juni hvor 1. maskinist U. Strømme ventet på skipet. Fra Donges ble kursen først lagt mot Trinidad, men dette ble senere forandret slik at neste lastehavn kom til å hete Port Arthur. Hit kom skipet den 7. juli og 2. maskinist M. Elvebakk mønstret da av for å fly til Trinidad. Han hadde akseptert vikariat som 1. maskinist ombord i M/T «Texaco North America» da 1. maskinist R. Røsand ble forfremmet til maskinsjef. Fra Port Arthur skulle lasten føres til Antwerpen og Rotterdam. Her losset skipet i slutten av juli og igjen ble det forandringer i skipets mannskapliste. 2. styrmann B. Heland reiste hjem for å skifte over fra styrmannsuniformen til vanlig blåkrave i Marinen. Hans avløser ble H. Horn som tidligere var matros ombord i M/T «Texaco Europe» og som var velkommen tilbake med sitt ny-erhvervede styrmannssertifikat. Matros B. Aune, motormann H. Granlund samt 1. kokk H. Elven gikk også fra borde for å få en kortere ferie før skolegang som vi ønsker dem tillykke med. Av de nye underordnede mannskapene som nå løste av, var bare 1. kokk T. Sjøstad kjent av oss. Han var nå ferdig med sin ferie og trådte atter inn i rekkene. Ny 3. maskinist kom også ombord. Hans navn er I. Løhre og da han er ny i familien ønsker vi ham velkommen.

Da skipet igjen stevnet vestover, var det nok en gang Trinidad som skulle vise seg å bli reisens mål. Den 7. august ble skipet for-

tøyet ved lasteplassen i Pointe-a-Pierre. Det skulle da vise seg at det ble nok en Europatur. Denne gang skulle U. K. bli reisens mål. Det ble først lossing i Canvey Island (i Themsen), Immingham (ved Hull) og Granton (i nærheten av Edinburgh). Under anløpet her kom kaptein W. Taxt fra ferie i Arendal for å bytte plass med kaptein O. Andersen som reiste hjem til Arendal for ferie. Under sin nye kommando seilte så skipet tilbake til velkjent lasteplass på Trinidad for å føre nok en last over «Dammen» til U. K. lossehavner som denne gang ble Avonmouth og Dingle (ved Liverpool). Nå kom maskinsjef J. G. Hedberg ombord, etter en god ferie hjemme i Arendal og på «heia». Han skulle nå seile med maskinsjef H. I. B. Johnsen for å bli satt inn i kvernas virkemåte, stell og mulige nykker. I England ble kaptein W. Taxt smidd i hymens lenker. Hans tilkomne frue kom fra Arendal medbringende de nødvendige dokumenter slik at den høytidelige handling kunne finne sted i London. Vi benytter anledningen, selv om den kommer litt sent, til å ønske til lykke med «spleisen». M/T «Texaco Norge» var utlosset i Dingle 28. september hvoretter kursen på ny ble lagt mot Trinidad's kyster. Det så lenge ut til at det skulle bli nok en tur til U. K., men den lasteordren som ventet i Pointe-a-Pierre lød på en U.S.A.-tur istedet. Maskinsjef H. I. B. Johnsen overlot nå hestekreftene til maskinsjef J. G. Hedberg og mønstret av for ferie. Maskinsjef Johnsen valgte å reise hjem med M/T «Texaco South America», og er forlengst kommet hjem. Vi ønsker god ferie.

Det ble Philadelphia som ble M/T «Texaco Norge»s neste lossehavn. Her ble det landligge fra den 20. til den 21. oktober. Så ser det ut til å bli litt mer langturer idet seilingslistene antyder lasting i Pointe-a-Pierre for Dakar, Freetown og Abidjan med retur til Port Arthur. Da er vi kommet frem mot slutten av november og det er på tide å få sikker posisjon for forsendelse av julepakker etc.

#### *M/T «Texaco North America»*

var utlosset i Philadelphia den 3. juli og det bar atter mot Trinidads kyster. Fra Pointe-a-Pierre ble det åtte dager senere å stevne ut



med full last bestemt for Las Palmas, Canariøyene. Da skipet en tid hadde seilt noen underordnede mannskaper for kort, bestemte vi oss for å sende fire av den yngre garde med fly til Las Palmas for å fylle «hullene» i rekkene. Guttene kom vel frem og gikk ombord ved skipets ankomst den 21. juli. Jungmann S. Ulf Hansen hadde seilt hos oss tidligere, de øvrige var nye. Lossingen i Las Palmas tok ikke så lang tid. Det kom imidlertid skipets neste reiser til å gjøre. Kursen ble lagt mot Gibraltar som passertes et par døgn senere. Videre gikk ferden gjennom Middelhavet som ble tilbakelagt på syv døgn. Så bar det i konvoy gjennom Suezkanalen for å ta fatt på Rødehavet. Aden ble passert ca. 4 døgn senere, og da dette var i begynnelsen av august forsto vi at besetningen hadde det adskillig varmere enn det vi torde håpe på å få her hjemme med vår dårlige sommer. Stadig videre gikk ferden langs Omankysten for så å følge de lave kystlinjer av Araberhalvøya. Reisens mål var Ras Tanura i Den Arabiske Gulf. Hit kom skipet etter ca. 18 døgns reise og ekspedisjonen i denne meget travle havn tok ca. 3½ døgn. Dette kom sikkert av vanskeligheten med kai plass da denne er opp tatt så å si bestandig av store super- eller giganttankere som fyller sin buk med jordolje.

Selv om ballastreisen var lang, så skulle lastereisen bli av enda lengere varighet. I midten av august var skipet igjen sjøklart og kursen ble lagt langs Afrika's vestkyst mot Kap Det Gode Håp som ble passert 14 dager senere. Så ble det å begi seg oceanet i vold i 14 dager med bare himmel og hav i alle synsretninger. Etter vel en måneds reise ankom skipet i god behold til Montevideo (Uruguay). Dette var vel antagelig første gang skipet anløp denne havn hvor våre skip bare sporadisk anløper. Det er fullt forståelig at besetningen syntes det var hyggelig med fast grunn under føttene, men utfluktene behøvde vel ikke bli av så lang varighet at to av besetningen ikke kom ombord ved skipets avgang 3½ døgn senere. Denne handling var meget ubetenkt og det er å håpe at den ble lærerik. Den ble i allfall temmelig kostbar. Myndighetene ser ikke med blide øyne på

slike karer, og tar dem i forvaring inntil deportasjon skjer for guttenes regning. Under anløpet i Montevideo måtte dessverre kaptein P. Meier Olsen mønstre av og fly hjem til Norge. Vi håper snart å se ham tilbake i rekkene igjen. M/T «Texaco North America» seilte videre under kommando av L. Reistad som hadde sitt skipsførersertifikat i orden og nå fikk det store ansvar inntil videre å føre skuta. 1. styrmann O. Kinander rykket opp til overstyrmann og vi sendte 1. styrmann K. E. Kristiansen til Puerto la Cruz. Hit kom skipet en av de første dagene av oktober for å ta med en last over til Pointe-a-Pierre. I denne havn ble det både lasting og lossing så oppholdet ga god anledning til å spille fotball. Fotballen har visstnok rullet endel når dette skips besetning har vært i havner hvor det har vært mulighet for det, men resultatet blir vel neppe alltid så gledelig som nå. Det ga seier over M/T «Bergechief» med hele 4—0. Gratulerer. Lasten fra Trinidad ble denne gang losset i Flushing, Holland, og vi viser til egen omtale av denne havnen som det er første gang vi besøker på lenge.

Så var det å gjøre gassfri og begi seg til hjemlige farvann, nærmere bestemt Sandefjord, hvor skipet kom den 29. oktober. Vi gir honnør til overstyrmann L. Reistad for den måte han overtok kommandoen ombord og førte skipet sikkert hjem. Vi ønsker ham god ferie når han nå blir avløst av T. Stensrud som skal vikariere som kaptein.

#### *M/T «Texaco Nueva Granada»*

forlot vi sist under lossing i Philadelphia 4. juli, sikkert en hyggelig dag å være i en U.S.-havn da dette jo er amerikanernes «17. mai». I Philadelphia mønstret mask. B. Madsen av for å ta ferie før videre utdanning. Avløseren ombord ble O. Hansen som kom fra M/T «Texaco Skandinavia». Det var nå bestemt at den forestående periodiske dokkingen skulle foregå i Hamburg og derfor ble det å hente med seg en last fra Trinidad til Cardiff. Nå får altså denne store kullutskipningshavnen selv tilførsel av brensel og drivstoff, men i flytende form. For å nå hjem på en kortere ferie før skolegang mønstret stuert Å. Håskjold av i Cardiff og det samme gjorde 1.



kokk S. Vanebo. Vi takker begge for god innsats og håper begge husker adressen ved senere utmønstringer. Ny stuert ble A. Koteng som vi tidligere har hatt i tjenesten et par ganger som 1. kokk. Den nye 1. kokken heter O. Flønes og det er første gangen han frister lykken hos oss. Etter endt utlossing i Cardiff var ikke reisen lang til Hamburg. Dette ble kaptein P. M. Sørensen's siste tur idet han hadde anmodet om avløsning under verkstedsoffholdet. Han sysler nå med tanken å slutte på blåmyra for å ofre seg for å dyrke sin nye hobby som skal være hagearbeide. Vi takker kaptein Sørensen for mange gode år og ønsker alt godt i den tiden han nå skal nyte sitt otium.

Ny fører av M/T «Texaco Nueva Granada» ble R. Johansen som vil være kjent av de fleste av oss. Han har lang og trofast tjeneste i rederiet og har tidligere bl. a. tjenestegjort som overstyrmann ombord i samme skip.

2. styrmann L. Vegsund mønstret også av for ferie og avløser ble W. Aaslund som tidligere har seilt i lang tid med M/T «Texaco North America» før han reiste hjem for skolegang og senere militærtjeneste. Vi synes det er hyggelig at han nå er tilbake i rederiet.

Som ny maskinsjef ombord kom Ansgar Bakken og vi ønsker ham velkommen tilbake til oss. Pumpemann H. Grøtting bevilget seg ferie og det fortjente han. Avløseren heter R. Dahlstrøm som hilses som ny hos oss. Elektriker G. Knutsen reiste hjem på ferie til Lillesand etter nok et meget godt tjenesteforhold i rederiet og vi ser med glede frem til ny utferdstrang fra hans side. Ny elektriker ombord ble B. Jensen som hadde den fordel at han tidligere hadde seilt med søsterskipet M/T «Texaco Britannia» og nå var tilbake etter endt ferie. 3. maskinist J. Bekken og motormann A. Scheffe rykket begge et hakk oppover. Videre var det som vanlig en del utskiftninger blant den underordnede besetningen. Noen hadde også gjort seg fortjent til forfremmelser.

Telegrafist Petersen's frue tok også fatt på sjølivet sammen med sin mann idet hun mønstret på som salongpike.

Oppholdet ved verkstedet i Hamburg tok da slutt selv om det var store arbeider som

ble utført denne gangen. Det ble bl. a. installert luftkondisjoneringsanlegg i alle lugarer og oppholdsrum, og maskineriet ble utstyrt med anlegg for drift med tungolje. Etter vel 20 døgn opphold i denne travle havneby sto skipet nok engang til sjøs for å ta fatt på nye oppgaver med å frakte forsyninger av olje fra lasteplass til losseplass på begge sider av Atlanterhavet. Under overfarten vekslet navnet på lasteplassen flere ganger, men som så ofte tidligere ble det Puerto la Cruz og Pointe-a-Pierre som gikk av med seieren. Hit kom skipet i midten av september og losseordren lød på Thameshaven (utenfor London), København, Fredericia og Aalborg i Danmark. Det er ikke ofte skipene har så pass mange lossehavner, så det tok sin tid å få levert de riktige kvanta rundt om. Under oppholdet i København var salongpike Petersen så uheldig å ødelegge en fot ved fall ombord slik at sykehusopphold ble nødvendig. Vi ønsker god bedring og antar hun om ikke så lenge er tilbake i tjenesten igjen. Fra Danmark gikk ferden til Las Palmas, Canariøyene, dit skipet kom den 12. oktober og måtte ligge i fem døgn for å vente på last. Dette ble antagelig et kjærkomment opphold. Hvem av oss skulle ikke hatt lyst på et aldri så kort opphold på de solfylte og varme Canariøyene når vi rusler her i rått og surt høstvær. Fra Las Palmas ble lasten ført til Gøteborg dit skipet kom i slutten av oktober. 2. maskinist A. Nessæther hadde nå så lang tid ombord at han bestemte seg for å gå i land for ferie. Vi ønsker ham god ferie og håper han husker adressen når han igjen tenker på videre sjøfart. Som ny maskinist kom Knut J. Revfem fra Sandefjord. Han ønskes velkommen til oss og vi håper at han trives i våre rekker.

#### *M/T «Texaco Oslo»*

kom til Donges den 10. juli og ble liggende til ankers i mange døgn for å få kai plass. Da denne endelig bød seg, ble det likevel ingen ting av lossingen da det viste seg av prøver som ble tatt av lasten at den ikke var riktig. Dagene gikk uten resultat så det var vel tross alt gledelig da ordren kom den 26. juli om å ta med lasten tilbake til raffineriet



i Pointe-a-Pierre. Den 7. august finner vi igjen skipet fortoyed i nevnte havn og etter først å ha losset, ble ny last inntatt for St. Thomas og San Juan. Neste lasting ble i Emmastad og Bullen Bay (på Curacao) i midten av august og derfra ble kursen lagt mot de kjente havnene Puerto Cortes og Puerto Barrios. Den 1. september var igjen M/T «Texaco Oslo» full-lastet og klar for en ny reise over Atlanteren. Det store som mange av mannskapene ser frem til lang tid i forveien, verkstedoppholdet, nærmet seg nå raskt. På en måte er vel ikke selve verkstedsoppholdet så meget å se frem til, men disse pausene i skipenes fart finner som regel sted ved verksteder i Nord-Europa hvor mulighetene for enten å få besøk hjemmefra eller å reise hjem på en kortere ferie er tilstede. Endel mønstre også av under verkstedsoppholdet for å ta sin ferie og ser derfor med glede frem til den dagen avløsningen kommer. Denne gang lød «Sailing order» på lossing i Rota (Spania) og deretter periodisk dokking ved Smiths Dock i North Shields (nær Newcastle), hvor skipet kom i slutten av september. Her fant det som vanlig sted endel forandringer.

1. styrmann G. Hoff og 2. styrmann A. Gotteberg ønsket begge ferie hjemme i Ålesund. Et byssetelegram visste å fortelle at sistnevnte skulle trede inn i den hellige ektestand. Vi ønsker i så fall hjertelig tillykke. Ny 1. styrmann ble S. Einvik som nå hadde vært hjemme for å fullføre sin utdannelse. Han har nå mange år i rederiet. Styrmann E. Knutsen var nå ferdig med sin ferie etter tjenestetiden ombord i M/T «Texaco Brasil». Vi hadde ønsket å gi ham en høyere stilling enn bare å løse av etter 2. styrmannen, men da han tenker seg inn på skole neste sommer så gikk han nå ombord i M/T «Texaco Oslo» inntil videre, idet han ble mønstret 1. styrmann jr.

Maskinsjef J. Tyminski's vikariat var ute og maskinsjef G. Tangen kom tilbake til skipet igjen. 2. maskinist H. Tønnesen hadde stått frofast i lang tid ombord og nå var det hans tur til å få avløsning for en god ferie hjemme i Flekkefjord. Vi ønsker den nye 2. maskinisten A. Hellevik fra Harstad velkom-

men til oss. Elektriker K. Johnsen var tidligere ombord i M/T «Texaco Skandinavia» og var nå klar til ny tjeneste. Han reiste derfor direkte fra Stavanger til Newcastle med S/S «Leda». På reisen fikk han følge med stuert J. Waage som skulle løse av stuert P. Fredriksen, som skulle hjem til Lista og feriere. Pumpemann O. Helland dro hjem til Arendal for å bygge hus og avløseren ombord heter F. Holm, tidligere M/T «Texaco North America». Av de underordnede som nå kom ombord var motormann H. Storsve og smører B. Sørø kjente folk som det var hyggelig å få tilbake i tjenesten. Under verkstedoppholdet fikk også dette skipet installert anlegg for tungoljedrift.

Første reise etter verkstedoppholdet ble til Trinidad og ved ankomsten dit i slutten av oktober ble en ny last tatt inn for Europa.

#### *M/T «Texaco South America»*

hørte vi sist om mens skipet var på reise fra Trinidad til Rotterdam dit skipet kom i midten av juli. Kontraktstiden var ute for endel av besetningeten og det var bare naturlig at det nå ble forandringer.

Maskinsjef O. H. Kristiansen kom tilbake etter ferie, mens maskinsjef G. Tangen reiste hjem for å vente på sitt neste skip, M/T «Texaco Oslo» som han nå forlengst er ombord i. Stuert Bj. Kjørstad og 1. kokk H. Aandahl ønsket også ferie som de fikk nyde hjemme i henholdsvis Namdalen og Trondheim. Når dette leses er de begge to igjen sammen ombord i neste skip M/T «Texaco North America». Stuert og kokk ombord i M/T «Texaco South America» ble henholdsvis A. Almkvist og W. H. Ruteig som begge har seilt noen år i rederiet, men ikke tidligere på samme skip. Av de underordnede mannskapene som kom ombord var det bare nye ansikter å se. Etter to døgn's opphold i Rotterdam pløyed skipet seg atter frem over «blåmyra» vestover for å hente seg en ny last. I slutten av måneden ble partlast lastet i Bullen Bay (Curacao), resten ble hentet i Puerto la Cruz og mottagerhavner for denne last ble Dakar, Conakry, Abidjan og Lagos. Selv om oppholdet i hver havn ikke ble av så lang



varighet, tok likevel anløpet av disse fire vestafrikanske havner sin tid. Først om formiddagen den 22. august lot man fortøynningene gå i Lagos for å legge ut på ny ferd mot Trinidad. Ved ankomsten hit 4. september ble det igjen bare å forsyne seg med partiet, resten skulle hentes i Puerto la Cruz og igjen viste det seg at det var Rotterdam som skulle bli reisens mål. Båtsmann B. H. Hansen benyttet da anledningen til å reise hjem på feire og hans avløser ble T. Olsen som ønskes velkommen som ny i våre rekker. Pumpemann W. Hansen ønsket å skifte skip og i hans sted kom J. Kristiansen som tidligere har seilt med flere av våre skip, men ikke som pumpe- mann. Det var en stund siden matros A. Dragvik hadde seilt hos oss, men han kom tilbake da lysten til videre sjøfart meldte seg. Ved avgang fra Rotterdam den 23. september fikk kaptein Sukke ordre om å anløpe Antwerpen for derfra å ta med et parti olje som ikke svarte til spesifikasjonene. Dette var noe som ingen av våre skip var skyldig i, heldigvis. Den 10. oktober ble partiet losset i Pointe-a-Pierre og straks etter ble ny last innlastet i samme havn. Turen over til losse- plass i Themsen tok nesten 13 døgn og opp- holdet her ble av meget kort varighet. Reisen fortsatte videre til Granton hvor motormann A. Storø og 2. kokk E. Kastås kom ombord. Begge ser ut til å foretrekke å seile hos oss da de tidligere har seilt med flere av rederiets skip. Igjen pløyer M/T «Texaco South America» seg vestover med kurs for Trinidad for å hente en last på Spania's solfylte kyster, nærmere bestemt Rota ved Cadiz. Her ble overstyrmann Lindtner avløst av J. Knag som hadde fått noen dagers ferie hjemme etter avmønstringen fra «Texaco Skandinavia». Overstyrmann Lindtner som har seilt kap- tein i flere år tidligere, i andre rederier, kom nå en tur hjemom før utreisen til «Texaco Europe» hvor han skal vikariere som kaptein.

#### *M/T «Texaco Skandinavia»*

kom til Donges med lasten i midten av juli. Her kom maskinassistent A. Gjølstad om- bord. Det var imidlertid ikke kaiplass å få og lasten skulle kontrolleres nøye, slik at det

tok seks døgn før problemene var løst og kur- sen igjen kunne legges mot Trinidad. Før skipets avgang ble J. Knag forfremmet til overstyrmann som avløser for overstyrmann T. Stensrud, som skulle hjem på ferie. Som tidligere nevnt er Stensrud allerede ute igjen, nå som vikarierende kaptein på M/T «Texaco North America». En av de første dagene av august er en ny last vel forvart ombord og kursen legges mot England. Her ble lasten losset til anlegget i Holehaven (Themsen). Mens dette foregikk benyttet 1. maskinist A. Molden og 2. maskinist F. W. Olsen anled- ningen til å mønstre av. Vi håper begge om ikke så lenge igjen melder seg tilbake til tjeneste. 1. maskinist J. Johannessen som sist seilte med søsterskipet, var ferdig med sin ferie og tok nå fatt på sine plikter igjen. 2. maskinisten som reiste sammen med ham he- ter T. Pedersen og han har også tidligere fartstid i rederiet selv om han nå en tid hadde prøvet lykken i land.

Etter endt utlossing i Holehaven styrte ski- pet direkte mot U.S.A. for å laste i Philadel- phia for Rotterdam. Det er ikke så ofte våre skip fører lasten denne veien så dette ble litt utenom det vanlige.

Ved ankomsten til Rotterdam sto to første- reisingutter og ventet på å ta fatt på sin tje- neste. De var meget begeistret over den fine flyturen de hadde fått og de kom vel ombord.

Dette med anløp av Rotterdam ser ut til å ha gitt mersmak for da skipet lastet neste last i Pointe-a-Pierre 22.—24. september viste do- kumentene at det nå ble å legge kursen til- bake samme vei de var kommet. Igjen ble den nye last losset i disse hollandske havne- ne til såvel tanker i land som til store lektere. Disse lekterne frakter oljeproduktene videre på de store «vannveiene» i Tyskland helt oppover mot Sveitz. Fra Rotterdam var det atter anlegget på Trinidad som lokket med sine produkter og ny last ble inntatt i Pointe- a-Pierre som skipet forlot den 21. oktober for å frakte lasten til mottagere i Avonmouth og Dingle. Ved ankomsten hit i begynnelsen av november mønstret 3. maskinist D. Aarnes av for ferie og hans avløser ble K. Rogne som nå var ferdig med sin ferie og igjen klar til å tre inn i de aktives rekker.



## «Britannia Judokwai»

er navnet på en klubb ombord på «Texaco Britannia», og vi gjengir et brev fra tillitsmann N. B. Visnes:

«Vi har stiftet en judo- og jiu-jitsuklubb som består av 26 unge, kjekke karer samt en autorisert instruktør/dommer, nemlig jiu-jitsuexperten Tore Dalelv. Ved hjelp av kaptein H. Helmersen har vi fått en treningsmatte som vi bruker under treningen. Interessen er stor, og det blir trent 3 timer hver aften. Vi er delt opp i to lag som trener annen hver dag. Jiu-jitsu kan komme vel med i fremmede havnebyer hvor man kan komme opp i kjedelige situasjoner, noe som ikke er ukjent for oss som seiler til sjøs. Jiu-jitsu er delt opp i to grupper:

1. De ufarlige, men smertefulle grep og slag mot sårbare regioner på motstanderens legeme.
2. De meget livsfarlige slag og stranguleringer mot vitale regioner.



Bakerste rekke fra venstre: H. Antonsen, T. Haugseth, N. B. Visnes, K. Gåsvik, H. Olsen. Mellomste rekke: H. Selbekk, R. Bakken, K. Nesje, A. Langtind. Forreste rekke: M. Wilhelmsen, instruktør T. Dalelv, E. Lenn.



M. Wilhelmsen har forsøkt seg med et mislykket spark mot E. Lenn. Som De ser gjør det virkelig vondt.

De under 1 omtalte ufarlige tricks er da for grepenes vedkommende slik at motstanderen utsettes for fraktur (brudd) på den låste legemsdel såfremt han gjør motstand. Her er 1. styrmann Svein Johs. Flø's mening om judo og jiu-jitsu-treningen ombord:

«Det er et meget heldig tiltak som her er satt i verk. Det skaper aktivitet i den ellers så kjedsommelige fritid. Som kursdeltager er jeg meget fornøyd, og interessen viser seg å være stor over hele linjen. Takket være god instruksjon er resultatene glimrende. Det er en kjent sak at idrett er grunnlaget for godt kameratskap. Samtidig holdes man i god fysisk form, noe som igjen skaper arbeids glede og opplagte karer».



## Min første tur til sjøs

Av Bjørg Sitter - foto Knut Hoel.

Det ringte på hustelefonen en dag i juni. Det var direktør Sundby som ba meg komme inn. Har jeg gjort noe galt tro? Nei, det har jeg visst ikke, for vet dere hva han ville? Tenk — spørre om jeg hadde lyst til å reise sammen med en kollega over til England, møte «Texaco Skandinavia» der og bli med tilbake til Fredrikstad. Han sa visst en hel del annet også, om hvordan det skulle ordnes osv., men det hørte jeg ikke noe av, så det måtte jeg spørre om senere. Det eneste jeg visste var at jeg skulle få være med en av våre båter og se hvordan det er å være ombord. Det hadde jo ikke hendt før i historien at en kontordame fra Texaco hadde gjort det — jeg gledet meg ubeskrivelig.

Endelig opprant dagen. Knut Hoel fra vår regnskapsavdeling hadde også fått samme hyggelige tilbud og vi dro avsted i deilig vær med «BLENHEIM» til Newcastle en onsdag ettermiddag. Torsdag ble tilbragt i en dekkstol i stekende sol, men fredag morgen regnet det selvfølgelig i Newcastle. Reisen med toget til Grimsby var jo ikke så spennende, men det var første gang jeg i det hele tatt var i England, så jeg så meg godt rundt. Hjemme holdt jeg på med et engelsk-kurs og jeg hadde fått beskjed av læreren min at jeg endelig ikke måtte plukke opp noe av den engelsken de snakker på disse kanter av landet. Det forsto jeg i grunnen godt. Lørdag kveld våget nemlig Hoel og jeg oss inn på en liten pub ved dokkene i Immingham. Jeg begrep lite eller intet av det som ble sagt mellom gjestene. Men så var de vel ikke engelske alle sammen heller, men samlet fra de fjerneste kanter av verden. Det var ikke så mye jeg så av England. Søndag formiddag gikk vi ombord i «Texaco Skandinavia» som lå ved Regent's anlegg i Immingham og losset. Dette var noe av det jeg hadde ønsket å se i mange år. Jeg hadde vært ansatt i Texaco i 12 år, og det eneste jeg visste om lossing var at man brukte slanger.

Vi ble ønsket velkommen ombord og spiste middag med kaptein Taxt og maskinsjef

Sandal. Stuert Hansen skjemte oss forresten godt bort mens vi var ombord. Overstyrmann Stensrud presenterte meg for alle ombord, og jeg fikk beskjed om at jeg kunne inspisere båten. Denne første dagen ble tilbragt med å se på pumpemann og andre som skrudde på ratt i alle størrelser og farger. Godt at det ikke var meg som var ansvarlig for denne lossingen. Da hadde vi høyst sannsynlig fått et anelig krav for blanding av lasten.

Mens vi lå i havn, hadde jo offiserene tid til selskapelige sysler også. Kveldene ble tilbragt med å spille bridge, men jeg tror vi har en robber som ikke er ferdigspilt.

Så stakk vi da endelig til sjøs — er det ikke så det heter? Jeg var litt engstelig for at jeg skulle bli syk på veien over. Riktignok er jeg nesten oppvokst i en båt selv om det bare var en 32 kvm. spissgatter, og altså noe mindre enn denne. Men vi skulle altså gjøre tankrengjøring på veien over, og bensinlukt er noe jeg ikke akkurat nyter. Og så



L. styrmann L. Hansen forsøker å lære meg navigering på sine fristunder.



merket jeg ikke det minste, Nordsjøluften er jamen frisk.

Overstyrmann Stensrud fulgte meg rundt over hele båten. Jeg lærte om klyss og gatt og litt sånt som jeg visste noe om fra før, og også en hel del som jeg ikke visste noe om fra før, og det var atskillig mer. Til og med tanksystemet prøvde han å sette meg inn i, og han greidde faktisk å få meg til å begripe en smule. Men jeg ville ikke være den som skulle holde rede på alle disse ledningene i alle regnbuens farger som han hadde på kartet sitt.

På brua fikk jeg også være. Jeg tittet omkring på kart og instrumenter, men jeg får si med gamle fader Holberg: «Et er, et Sø-Kort at forstaa, et annet, Skib at føre». Rent bortsett fra at jeg nødig ville operere dette dash-bordet. Tåke hadde vi også litt av, og det var uhyggelig med ulingen mens utkikken sto der på bakken og så seg godt om.

Jeg skulle gjerne ha sett litt av hvordan mannskapet hadde det akterut. Hadde jeg vært mann så hadde det jo vært lettere å spaserer omkring sånn uten videre. Men nå er jeg altså en gang født jente, og da er det ikke så lett å komme sånn på kameratslig talefot med 40 mann på noen dager.

Men akterut var jeg jo allikevel. Jeg måtte blant annet kikke på maskinen. Hvis jeg skjønnte lite av tanksystemet, så skjønnte jeg enda mindre av dette. Jeg hadde vært nede



*På et område følte jeg meg på hjemmebane, og det var ved bridgebordet. Jeg vant iallfall — men så hadde jeg jo slike makkere som kaptein Taxt, maskinsjef Sandal og stuert Hansen.*



*Losen kommer ombord ved Ferder — Norge nærmer seg.*

i denne maskinen en gang før mens båten lå ved kai i Fredrikstad, men jeg kunne ikke huske at dette rommet var så enormt stort. Chieften trykket på knotter og dreidde på håndtak. Riktignok har jeg sertifikat (for bil), men så teknisk kyndig er jeg ikke at jeg klarte å anamme mye av dette fantastiske maskineri. Ikke for noen pris hadde jeg turt å røre en eneste av alle disse innviklede affærene hvor magiske øyne tittet frem både her og der. Maskinister har min fulle beundring, for dette så for meg ut som om det var hinsides menneskelig fatteevne. Hvis noen har fått det inntrykk at jeg synes det er godt gjort i det hele tatt å finne ut noe av alt det rare på en slik båt, så er det helt riktig.

Det var bare en feil med denne turen. Den var altfor kort. Den dagen vi kom til Norge, var alt spylt og vasket. Offiserene opptrådte i sin fineste puss, så jeg måtte stryke kjole for å være med på «gjensyn med Norge-fest» hos Chieften om kvelden da vi ankret opp utenfor Fredrikstad.

Takk for at jeg fikk være med, og takk til alle ombord som gjorde alt for at vi skulle trives.



# La deg ikke knekke før du er nøtt

— puss opp i din øverste etasje

## Oppgave 1

### SJAKKSPILLERNE

Styreformannen, direktøren, bokholderen og kassereren i Lilleby Sparebank heter, men ikke i denne rekkefølgen: Bang, Clausen, Jensen og Hauge. Styreformannen vil ikke spille sjakk med andre enn kassereren selv om kassereren alltid vinner over ham. Både direktøren og kassereren er dyktigere til å spille sjakk enn bokholderen. Jensen og Hauge er naboer og tar seg ofte et parti sjakk om kvelden. Clausen spiller bedre sjakk enn Jensen. Bokholderen bor like ved styreformannen, men ikke i nærheten av noen av de andre.

Hvem heter hva?

## Oppgave 2

### DOLLARSJEKKENE

Det var nok riktig varmt i Texas den dagen kassereren i Houston Oil Bank utbetalte en sjekk til millionær Peterson for han fikk dollarne i cent og centene i dollar! Det var faktisk så varmt at Peterson ikke oppdaget noe før han hadde brukt 5 cent av beløpet til å kjøpe en avis. Da oppdaget han at han hadde tilbake nøyaktig det dobbelte av det beløp sjekken hadde lydt på.

Hvor meget lød sjekken på? Det forutsettes at Peterson ikke hadde noen penger på seg da han kom inn i banken.

## Oppgave 3

### FISKETUREN

Åge, Bent, Jens og Tom holdt på å telle opp fangsten fra en dags fisketur. Tom hadde fisket mere enn Jens. Åge og Bent hadde tilsammen fisket akkurat så mange fisk som Jens og Tom tilsammen. Åge og Tom hadde ikke fått så mange som Bent og Jens.

Hvem av de fire vennene hadde fått mest fisk, nestmest, tredjemest — og minst?

## Oppgave 4

Skriv 55151 som en multiplikasjon med tre hele tall som faktorer.

## Oppgave 5

Hvordan kan man i løpet av ett sekund multiplisere 142857 med 3?

## Oppgave 6

Tallene 1-2-3-4-5-6-7-8-9 skal stilles opp som to blandede tall som blir akkurat 100 tilsammen.

## Oppgave 7

Hvor mye jord er det i det hullet lille Ola har gravet. Det er terningformet og  $1\frac{1}{2}$  m på hver side.

---

På neste side finnes årets julekryssord, og som bilag har vi sendt med skjema for Deres svar. Vennligst send oss løsningen på oppgavene slik at vi kan vurdere svarene i mars 1963. For riktige løsninger gir vi premier.

*Lykke til og god fornøyelse!*



# Julekryssord

## VANNRETT:

1. Rom
12. Fartøy
20. Pronomen
21. Fartøy i navnet, men ikke i gavnet
22. Romertall 3
23. Mannsnavn
24. Nektelse
25. Befordringsmiddel
26. Signalet
30. Ekkel
31. Trapp
33. Virkelig
34. Tom
35. Vokse
37. Kjemisk blanding
38. Utforsk
39. Pronomen
41. Nektelse (dialekt)
42. Stenger
43. Drøvtygger
45. Dro
47. Dansk øy
49. Drøvtygger
50. Presens
51. Land
53. Diktator
54. Adverbium
56. Bekreftelse
58. Senior
60. Ti
61. Skulle gjerne oppfylles
64. Begeistring
65. Konjunksjon
66. Stoff
68. Oppkomme
69. Gripe
70. Skive
71. Pikenavn
72. Ødeleggende
74. Pikenavn, omv.
77. Adverbium
78. Adverbium
81. Væske
83. Elsket Samson
85. Roten til alt ondt
87. Dyrebolig
89. Adverbium
90. Liten del
92. Tall
93. Presens
94. Bindemiddel
95. Romertall 2

96. Amerikansk mannsnavn
97. Heller, omv.
98. Melkeproduktene
100. Nøtten
104. Fransk vitenskapsmann, død
106. Invalid
108. Desserten
110. Nektelse
111. Seil
113. Fase
114. Dra
116. Fortumlet
117. Tall
118. Nå i Texaco's båter
122. Amerikansk mannsnavn
124. By i Asia
127. Forbryter
128. Land i Afrika
129. Toppen
131. Tilbake
132. De har båter
134. Sting
135. Forlystelses- og bevertningssted
136. Tær

## LODDRETT:

1. Dekket
2. Alene
3. Bløtdyr
4. Drikk
5. Har man i tankene
6. Seigt
7. Slange
8. Tar ut landslaget
9. Rom med varme i
10. Utrop
11. I erstatning
12. Vaskemiddel
13. Valgt
14. Korn
15. Tall
16. Komposisjon
17. Innsmigrende
18. Fortellingen
19. Rengjør
- 21a. Plaggene
27. Nedbør
28. I Vinland
29. Som 71 v.
32. Sett istedenfor
36. Har ofte fruen (best. f.)
- 38a. Arabisk tittel

40. Med patroner i
44. Mellom tre og kvist
46. Lette
48. Slaget
51. Ser man frem til med forventning
52. Mål
55. Tre like
57. Preposisjon
59. Brenne
62. Med for store bukser
63. Vann-nymfe
65. Dikt
67. Helle
70. Kvinnene
71. By i Storbrit.
72. Materialet
73. Adverbium
74. Pikenavn
75. Sportsstevne (fork.)
76. Fartøyet
79. Løfte
80. Oversetterens anmerkn.
82. Mann fra Asia
84. Sierra — — —
85. Fartøy
86. Stikkende
88. Stoff
91. Tre
94. Barn, omv.
99. Lukket
- 99a. Tidsadverb
101. Nedbør
102. Fisken
103. Seddel
105. Ukokt
107. Bringer hit
109. Anmerkning
112. Bånd
114. Arbeide
115. I medisin
118. Tall
119. Pikenavn
120. Alt godt kommer fra —
121. Tone
123. Ta vekk
124. Nedbør
- 124a. Sint
125. Bolig
126. Slag
130. Anmode, omv.
132. Ujevn
133. Konsonanter



## Båtenes posisjoner

- M/T «*Texaco Bogota*» — Etter lossing i New York i juli, lastet «*Texaco Bogota*» på Trinidad for Guayanilla og Puerto Rico. Neste tur gikk til New York for lossing og deretter lasting i Philadelphia den 12/8 for Antwerpen/Rotterdam. 14/9 ble en last hentet i Pointe-a-Pierre for Donges og nok engang ble det lasting på Trinidad i oktober for Donges. 10/11 var hun ferdig lastet og gikk fra Trinidad for Rotterdam/Dortrecht, hvorfra ferden gikk tilbake til Vest Indien for nye oppdrag.
- M/T «*Texaco Brasil*» — var i Holland i begynnelsen av august, og så gikk turen til Trinidad for å hente en last til San Juan og St. Domingo. 2. september gikk «*Texaco Brasil*» til New York og den 19/9 lastet hun atter på Trinidad for Donges. I oktober ble det et par/tre småturer i Vest Indien før ferden gikk til New York hvor det ble losset 23/11. Ca. 30/11 hentet skipet sin last på Curacao for Masachapa og Cutuco.
- M/T «*Texaco Britannia*» — seilte fra Trinidad sist i juli til Philadelphia. 15/8 tok hun inn lasten i Venezuela for Balboa og den 24/8 på Trinidad igjen for Jacksonville. I september ble en last ført fra Trinidad til Port Arthur og en til New York og Jacksonville, før ferden igjen gikk til Puerto la Cruz etter last til Fall River. 28/10 forlot «*Texaco Britannia*» Trinidad for lossing i Dublin og Dingle på veien til Hamburg for verkstedopphold. Hun regner med å være på havet igjen i julen.
- M/T «*Texaco Europe*» — seilte i juli og august med laster fra Curacao og Trinidad til Sentral-Amerika og vest-indiske havner, inntil det ble lastet på Trinidad i slutten av oktober for Florida og Philadelphia. Derfra gikk ferden til Puerto la Cruz hvor en last ble tatt inn 18/11 for Rotterdam.
- M/T «*Texaco Norge*» — seilte fra Port Arthur, Texas, til Antwerpen og Rotterdam 24-27/7. Siden har skipet lastet på Trinidad: for England og Skottland 23-29/8, og for Avonmouth og Dingle i september. 13/10 tok hun ombord en last i Philadelphia, og så ble det Vest Afrika-tur i november. 24/11 ble en ny last tatt inn på Trinidad for Rota i Spania.
- M/T «*Texaco North America*» — forlot Philadelphia 3. juli i ballast og lastet på Trinidad 9-11/7 for Las Palmas. Fra Las Palmas gikk turen til Ras Tanura den 14/8 hvor lasten ble tatt inn for Montevideo 15/9. Etter lossing gikk skipet til Trinidad 4/10 og lastet for Flushing i Holland. Derfra gikk turen til Sandefjord for reparasjon. Den 22/11 var alt ferdig, og kursen ble lagt mot Pointe-a-Pierre, Trinidad, etter last for U.S. North of Hatteras.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» — dro i juli fra Trinidad med last til Cardiff og Avonmouth, og etter utlossing sto dokking og reparasjon i Hamburg for tur. I Hamburg var skipet sjøklart 29/8 og gikk da til Puerto la Cruz og Pointe-a-Pierre etter en last for London, København, Fredericia og Aalborg. Den 17-19/10 er skipet igjen i Las Palmas, denne gang for å hente en last til Gøteborg. Etter disse visitter i hjemligere farvann ble det lasting i Las Palmas for 4 havner i Vest Afrika, og så fra Las Palmas til London og Granton.
- M/T «*Texaco Oslo*» — lå i Donges 10-26/7 og gikk derfra til Trinidad for å laste for San Juan og San Thomas. Deretter ble det lasting på Curacao for Sentral-Amerika. Så sto verkstedopphold for døren og etter reise Trinidad/Rota gikk skipet til North Shields, Newcastle, den 25/9. «*Texaco Oslo*» forlot verkstedet 19/10 for å laste i Pointe-a-Pierre for Rotterdam 16/11 og så igjen til Trinidad etter last for New York.
- M/T «*Texaco Skandinavia*» — Etter lossing i Donges i juli ble neste last fra Trinidad losset i London den 17/8. Så var det lasting i Westville for Antwerpen og Rotterdam 8-11/9. Siden har skipet lastet på Trinidad for: Rotterdam i oktober, Avonmouth/Dingle 2-11/11 og igjen til England i begynnelsen av desember.
- M/T «*Texaco South America*» — losset i juli i Rotterdam og seilte derfra til Puerto la Cruz etter last til Dakar, Conakry, Abidjan og Lagos hvor siste rest ble pumpt iland 23/8. 4-9/9 lastet hun i Puerto la Cruz og Pointe-a-Pierre for Rotterdam og Antwerpen. Så gikk turen over Atlanteren igjen til Trinidad 11/10 etter en last til London og Granton. Neste reise gikk også fra Trinidad til Rota i Spania den 23/11.