



texaco *tanker*



JULI 1963

10. årgang

Kontakt

Dette er utgave nr. 1 av *Texaco Tankers* tiende årgang. Egentlig skulle det vært nr. 2 for i år, men tiden har ikke strukket til. Redaktøren og hans medarbeidere må ta arbeidet med bladet når anledning gis og som fritidsbeskjeftigelse, og derfor har det lett for å bli forsinkelser.

Som sagt er dette tiende årgang av *Texaco Tanker* som visstnok er det første i sitt slag blant norske rederier. Utstyrmessig og også hva innhold angår, er bladet lett å kjenne igjen fra den første utgave. Jeg hadde gjerne sett at det var kommet nye impulser i større utstrekning fra skipene og fra de hjemmesittende lesere. Da ville det være lettere å unngå å stivne til i faste former. Likevel håper jeg bladet har bidratt til å bedre kontakten mellom skipene, rederi og de pårørende hjemme, og vi må prøve å utbygge denne kontakten også i tiden som kommer.

Det er vel nå for tiden ikke mer enn én oppfatning av den sak at intim kontakt mellom bedriften og de ansatte er naturlig og riktig. Uansett hvilken stilling en mann har, bør han føle et visst fellesskap med den bedrift han arbeider i, og bedriften selv må i første rekke se på seg selv som et samarbeidsorgan for de mennesker som arbeider i den og som er interessert i dens ve og vel.

Sett under denne synsvinkel, har et rederi to vesentlige problemer å kjempe med, sammenlignet med bedrifter i land. For det første er muligheten for kontakt begrenset til noen få korte øyeblikk, kanskje med års mellomrom; det er vanskelig for bedriften å holde medarbeiderne løpende orientert om forhold av interesse, og det er vanskelig for dem som arbeider ombord å få stilt de spørsmål og bragt på bane de saker som er viktige for dem. Dette kan resultere i at man ofte føler at man ikke er helt på bølgelengde, og det er bare naturlig når man treffes så sjelden og så kort.

For det annet er en sjømann tradisjonsmessig ofte av den oppfatning at han hører mer yrket til enn et bestemt rederi. Det skal ofte gå lang tid før en sjømann føler seg hjemme i et rederi og knyttet til det og likeledes før rederiet får kjennskap til en mann og forståelsen av at han er en varig medarbeider. Etter min mening er denne tradisjonen uheldig, og vi har forsøkt å råde bot på den i noen utstrekning ved et fastere og bedre definert arbeidsforhold, ved orienteringer ombord osv. Vi vil fortsette denne linjen, men utviklingen avhenger av mange faktorer som vi ikke har heredømme over. Som det ser ut idag på arbeidsmarkedet, kan det vel tenkes at en fastere tilknytning mellom sjømann og rederi kan få større gjensidig betydning enn tilfelle har vært hittil.

Og med dette ønsker jeg alle våre lesere ute og hjemme en god sommer selvom en del av den er oppbrukt allerede.

Per Sundby



Våre 30 års jubilarer



Kapt. Karsten Hallén



Sjefsinsp. A. Olsen



Kapt. O. Solhøi



Insp. H. Thune

Vårt selskap passerte sin 30 årsdag den 13. desember 1962 uten store ovasjoner som det høver seg i en så beskjedne alder.

Det å ha eksistert i 30 år, og det å ha arbeidet et sted i 30 år, er imidlertid to ganske forskjellige ting, og de av våre folk som hadde sin 30 års Texaco-dag i første halvår av 1963 ble samlet for behørig selebrering den 24. april i Oslo.

De kom fra fjern og nær:

Fra «Texaco Bogota» i Gøteborg kom kaptein Johan Karsten Hallén som helt siden 9. januar 1933 har vært å finne blant våre trofaste medarbeidere. Han begynte sin Texaco-løpebane denne dato som 1. styrmann på *M/T «South America»*. Som det forstås var dette vår første båt — og kaptein Hallén således vår første førstestyrmann. (For dem som ikke vet det, var det kaptein G. Tellefsen som var skipsfører). Det gikk fort i de dager for Texaco-folkene og allerede 1/6 s.å. ble Hallén forfremmet til kaptein på vårt skip nr. 2 — *M/T «Solitaire»*. Vi skal ikke trette våre lesere med oppramsing, men fra denne dato har kaptein K. Hallén vært skipsfører i vårt rederi, og det kan jo sikkert være av interesse å høre at han i disse 30 årene har vært omkring 25 år ombord i skipene.

Vi gratulerer med jubileet!

Fra Vallegaten 15 i Oslo ankom inspektør Arthur Olsen for å bli feiret. Han kunne notere den foreløpige mellomtid i Texaco til 16/1 1963, 30 år siden han ble ansatt som tredjestyrmann/radiotelegrafist også på

«*South America*». Kunne vi bare finne samme kombinasjon av utdannelse og stabilitet i dag — da ville vår personalavdeling beholde noen av sine hår. Inspektør Olsen gikk alle styrmannsgradene på «*South America*» og ble 4/4 1936 ansatt som fører av «*Solitaire*» — et skip alle våre jubilarer har vært en tur innom. Til 8/5 1948 manøvrerte han seg rundt omkring i verden og slo denne dato rot på vårt kontor hvor han fremdeles er å finne.

Våre gratulasjoner i forbindelse med jubileet!

Kaptein Olav Solhøi — den tredje av våre jubilarer — ansatt den 18/1 1933 som matros på «*South America*» — var på sin jubileumsdag fører av skipet med samme navn med Texaco foran. Han mønstret av i New York, bordet «Oslofjord» for å nå hjem til festen — gikk fra borde i Stavanger — og til sengs i Arendal med sterk forkjølelse og høy feber. I sine feberfantasier mintes han nok sitt Texaco-liv med ca. 11 måneders matrostjeneste, hele sin styrmannstjeneste på «*Solitaire*» og den merkverdige dag, 23/9 1937, da stripe nr. 4 ble sydd på armen og «*Solitaire*»s kaptein het Olav Solhøi. Stripene er fortsatt der — det går som bekjent ikke an å få flere — og årene er ikke lagt inn. Kaptein Solhøi har heller ikke nytt for meget av ferielivet, da han også har nærmere 24 år ombord i skipene på denne tiden.

Det var beklagelig ikke bare for kaptein Solhøi, men for alle sammen at han ikke kunne komme inn til vår fest, men han

skal få sitt symbol og gratuleres på en skikkelig måte i nærmeste fremtid.

Foreløpig tillykke med «30 års-dagen».

Fjerdemann i laget hadde ikke så lang vei, han kom fra Korsvollbakken i Oslo og greide såvidt å presse seg inn under maksimaltiden for gratulasjonene — første halvår 1963 — han ble nemlig ansatt 23. juni 1933 som førstemasjinst på — det skulle vel ikke være nødvendig å nevne — *M/T «South America»*. Etter ett års tjeneste her kom forfremmelsen, og som vi ser er mønsteret likt for alle — Inspektør Thune ble da maskinsjef på *M/T «Solitaire»*. Helt fram til 25/4 1951 førte så inspektør Thune en ambulerende tilværelse, delt mellom inspeksjonsarbeide under byggetid og maskinsjefstillingen ut med nye båter. Fra 1951 er han fast knyttet til kontorstabten.

Vi gratulerer med de trede!

Vi skulle nå behørig ha gratulert alle våre 30 års jubilanter. Vi ønsker tillykke med symbolet — gulluret, og ønsker til slutt enda mange gode Texaco-år.

Symbolet - gulluret med innskripsjon - for 30 Texaco år. Under: Dir. Sundby fester symbolet på kaptein K. Halléns arm.

Øverst neste spalte: Sjevsinsp. Olsen får sitt symbol og det samme skal til å skje for insp. Thune.

Nederst neste spalte: Kontorsjef Halvorsen og sekretær Hornfelt får sine 15 års knapper.



Andre jubilanter.

Med noe mindre festivitas gratulerer vi de andre merkemenn i første halvår 1963:

På kontoret:

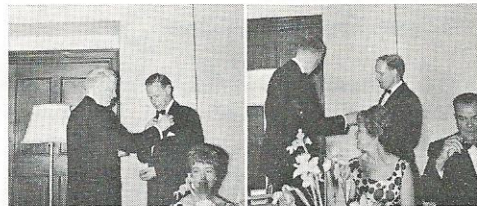
Kontorsjef B. R. Halvorsen — 15 år den 4/8 1962.

Sekretær E. Hornfelt — 15 år den 20/8 1962.

Bokholderiass. K. Hoel — 10 år den 4/5 1963.

På båtene:

Maskinsjef E. Ellefsen — 15 år den 31/3 1963.



LITENTUE KAN VELTE STORT LASS

Ordspråket har sikkert alle hørt for det finnes på alle språk, og kommer sikkert til å holde seg evindeligg.

I det tilfelle som her skal beskrives besto tuen av en regulator som ikke virket, og noen gale sjøer gjorde resten. Resten besto i at hovedmotorens veivaksel forskjøv seg ombord i «Texaco South America». Det er forøvrig første gang det har forekommet noe slikt i rederiets historie.

Vanligvis skal en veivaksel tåle en meget urimelig belastning. Den er opptil 15 ganger sterkere enn nødvendig, og dessuten er den akselen som forbinder veivakselen med propellerakselen av meget mindre dimensjoner og denne akselen som er lettere å skifte ut, skulle vri seg først.

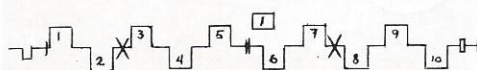
Dette hendte forøvrig en gang i 1936 ombord i gamle «South America». Propellen på BB maskin kom bort i en gammel restamme som lå og drev nede i Gulfen. Propellen ble krøllet opp og et blad ble revet av. Maskinen var ubrukelig, så det ble å gå med styrbords maskin til Galveston for dokking. Reserve-propellen ble skiftet inn, og da det dessuten viste seg at propellerakselen var bøyet, ble den også utskiftet. Naturligvis ble også veivakselen grundig undersøkt uten at vi kunne finne en eneste feil. En ting ble imidlertid oversett, og det var mellomakslingen. Da vi fikk maskinen i gang igjen, viste det seg at mellomakslingen hadde fått en pukkel og danset twist lenge før dansen var oppfunnet. Akselen var imidlertid ikke værre enn at den ble godkjent til en kunne få innsatt en ny. Vi kan vel regne med at hvis denne ikke hadde tatt støyten, måtte det ha gått ut over veivakselen.

På «Texaco South America» forskjøv veiv nr. 7 seg 45 grader, dessuten ble veiv nr. 2 vridd 3 m/m. Gammel erfaring viser at når en slik veiv vrir seg, er det så store krefter i bevegelse at stålet så å si smelter sammen, eller som mekanikerne sier «skjærer seg». Det viste seg også at på den veiv som bare hadde beveget seg et par millimeter, hadde

skjæringen en overflate på ca. 18 kvadrattommer. Den ville aldri ha flyttet seg igjen.

Å reparere en slik aksel er ingen lett affære, og det er såvidt vites heller aldri foretatt på samme måte som det ble gjort i Newport News. Dreiebenken var ca 70 år gammel, den hadde ikke senterhøyde nok til å dreie veivpinne og kunne bare brukes mellom senter og pinol. Men selv om den var gammel, var den god nok, for den klarte jobben.

Arbeidet var i høyeste grad interessant. Det gikk ut på følgende som må forklares med noen skisser:



Akselen ble kappet ved X og bitene boret ut som vist på foto 1.

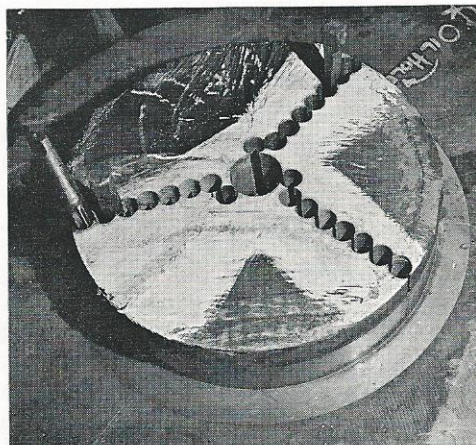
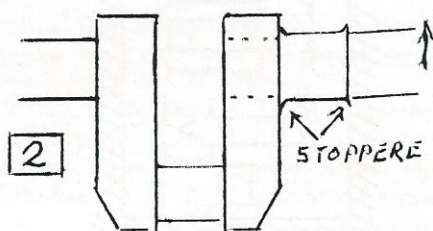


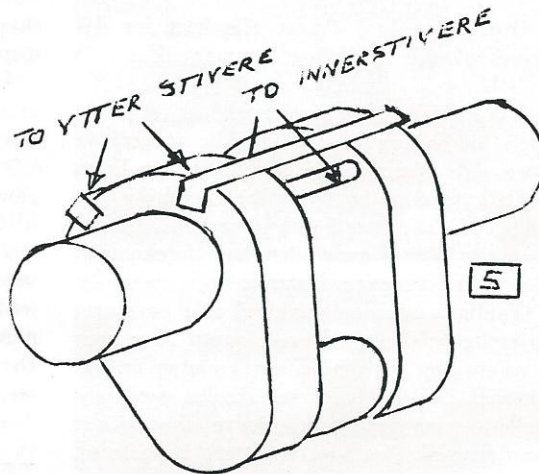
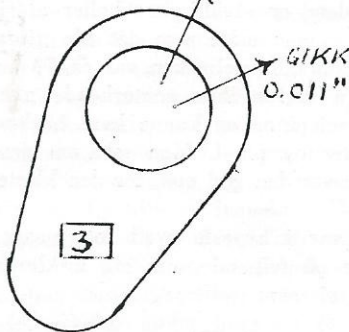
Foto nr. 1



Nye akseler ble smidd og krympet inn i veiv nr. 3 og veiv nr. 8. Dette arbeide var en ganske enkel affære som samtidig ville

En kunne da bore ut i den tilsvarende veiv på samme vis og derved oppnå en rett aksel, skisse nr. 3.

BEREGNET FORSKYVNING
0.022"



gi oss en pekepinn om hvilken vei tappen ville gå etter at krympingen var ferdig, skisse nr. 2.

De to biter var dermed klare for sammenkrympningen som ble foretatt i en grube som vist på skisse nr. 4.

Under såvel krympning som under transport måtte selvfølgelig akselen holdes på plass ved hjelp av stivere som vist på skisse nr. 5.

Disse avstivninger ble forandret under krympningen og gjorde akslingen skjev. Den

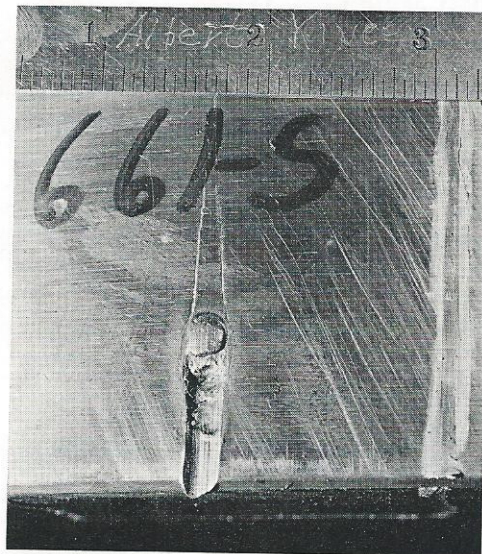
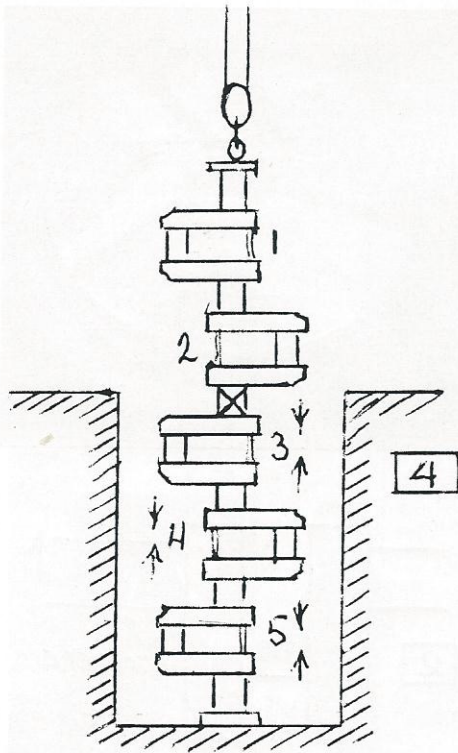
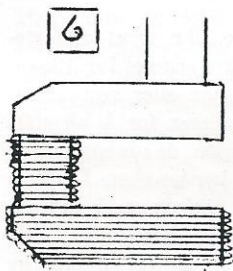


Foto nr. 2

måtte således måles opp på nytt i et optisk apparat og man måtte få avstivningene korrigerert før en kunne dreie av den innkrympe- de tapp til de riktige mål. Da akselen ble lagt på plass i bunnrammen, passet den for- bausende godt. Nå gjensto bare den aktre del av veivakselen. En kan imidlertid ikke alltid regne med å ha hellet med seg. Da akselen til veiv nr. 8 skulle settes inn, satte den seg fast da den kom litt over halvveis. Årsaken kan sees på foto nr. 2 og skrev seg fra en liten feil i materialet som ved opp- varming dannet en såkalt liten tue som igjen veltet hele lasset.



Arbeidet måtte gjøres om igjen, ny aksel måtte smies, og det ble dessverre forsinkelse.

Da de fire eller, på grunn av uhellet, 5 krympninger ble gjort, ble det foretatt ved hjelp av induksjons- varme som forklart på skisse nr. 6.

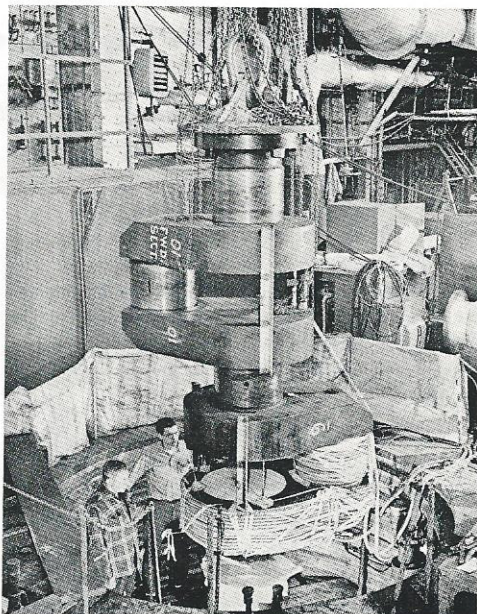
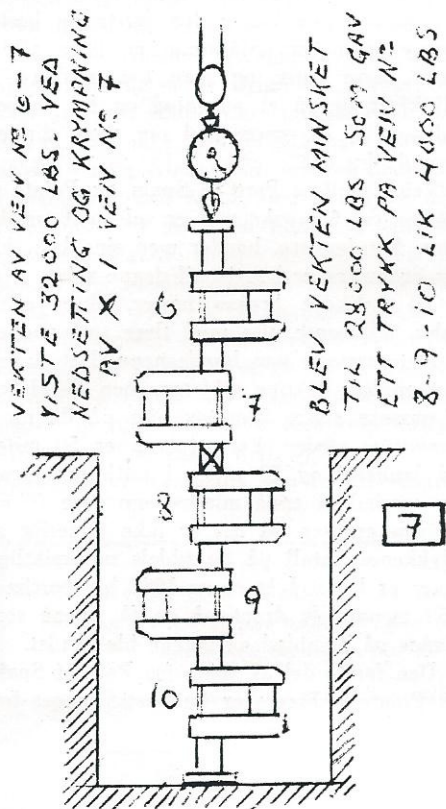


Foto nr. 3

Sammenkrympning i den store gryten



Den del som skulle oppvarmes, ble om- viklet med store asbestisolerte kabler. Det tok 8-10 timer å varme opp en slik bit opp til 500°F og få varmen så jevn som mulig. Hullet hvor akselen skulle krympes inn, ut- videt seg ved 500° F fra 21,256" til 21,316". Akselen hadde en diameter på 21,291", så krympningen ble altså 0,035" (ca. 0,9 m/m). Det er så nær opp til 1 til 600 på diameteren som mulig, og er det krav som Lloyds stiller for at krympningen skal bli god. Sammen- setning av veiv nr. 6-7, og nr. 8-9-10 foregikk som vist på skisse nr. 7, og en ble forskånet for sammenpressing av avstiverne og alle de feilaktige mål som oppsto ved første krympning (Sammenlign med skisse 4).

Skuta kom til verkstedet den 11. januar. Akselen ble kappet den 29. januar og var ombord igjen den 27. februar.

Til slutt: Regulatoren er som sikkerhets- ventilen på en kjele. Virker den ikke eks- ploderer kjelen. Når 10 700 hester løper løpsk, kan det gå ut på omtrent det samme.

H. T.

Trinidad og Tobago -

Den nyeste stat i Vest-India

Av G. LANGFELDT

Den 30. august 1962 ble *Union Jack* firt på øyene Trinidad og Tobago, og et nytt flagg i rødt, hvitt og svart gikk til topps og markerte fødselen av en ny nasjon, som dog fortsatt vil være medlem av det britiske samveldet.

Trinidad — Treenigheten, ble oppdaget av Cristofer Columbus i 1498. Den er den største av De små Antiller og var spansk besiddelse fra 1588 til 1802 da britene overtok. Siden 1949 har øya hatt begrenset selvstyre.

Den nye stats første statsminister heter Eric Williams, er 51 år gammel og har fått sin utdannelse i Oxford. Optimisme preger den unge stats ledende menn, og selv om det hersker store motsetninger mellom regjeringspartiet og opposisjonen, har de ved den oppnådde uavhengighet samlet seg om et vakkert, men noe pompøst riksvåpen med det pretensiøse motto: «*Together we aspire — together we achieve*».

Trinidad og Tobago's befolkning på 825 tusen rummer representanter for nær sagt alle raser og nasjoner, men hovedtyngden består av afrikanere og indere, og dernest arabere, kinesere og briter. Sett med en nordboers øyne danner dette konglomerat av mennesker et broget folkeliv så forskjellig fra vårt eget, at det skal atskillig mer enn et 10-dagers opphold blant dem til å forstå disse mennesker og deres levesett.

Hovedstaden er Port of Spain, en travel by med vakre omgivelser, bortsett fra innkjørselen langs hovedveien fra San Fernando. Her ligger nemlig slummen hvor en rekke mennesker frister en kummerlig tilværelse i hytter som er laget av noen planker og blikktak. En fryktelig stank brer seg fra avfallshaugene som er deres nærmeste nabo, og gribbene kretser omkring i hundretall.

Havnen har atskillige skipsanløp, cargo-linere og turistskip. Det er gjort atskillig for å lokke turistene hit, og det nye Trinidad Hilton hotell, som ligger vakkert til oppe i åsen, kan nok friste noen hver med air-condition, swimmingpool og ypperlig service.

Men man ferdes ikke like trygt alle steder her, og man skal vokte seg vel for å komme på en snurr på en bar eller restaurant. Da har man gode muligheter for å bli slått både gul og blå og miste de dukater som måtte være igjen etter bar-besøket. Det har dessverre flere av våre sjøfolk også fått erfare når de har tatt seg en tur innom et av de mange bevertningssteder, hvorfra bråket av calypso steel bands kan høres milevidt. Man bør heller ikke kapre den første og beste drosje man ser. Sjøførene er ikke alltid mors beste barn, og man kan risikere å bli kjørt ut på et øde sted og bli robbet fullstendig, og være glad om man slipper levende fra det.

Veien mellom Port of Spain og Pointe a Pierre, ca. 5 norske mil, er voldsomt trafikkert. Fotgjengere, bønder med sine lass, biler og busser er henvist til denne veien.

Til trekkdyr brukes hester, okser eller esler, sistnevnte ofte med flere små vogner koblet sammen som hundspann. Det finnes nok mange dyktige sjåførere, men de elsker å passere andre kjøretøy ofte på de mest vanvittige steder. Fartsgrensen er 50 miles på landevei og 30 miles i tettbygde strøk og overholdes ennå mindre enn våre 70 og 40 km grenser, så det er ikke underlig at ulykkenes antall på de tildels uoversiktlige veier er legio. I løpet av 1962 ble bortimot 150 mennesker drept på de få veiene som finnes på Trinidad og mange ble skadet.

Den første del av veien fra Port of Spain til Pointe a Pierre er imidlertid meget bra

og bærer stykkevis navn som Princess Margaret Highway og Churchill — Roosevelt Highway. Vi passerer på veien en rekke landsbyer, Waterloo, California, Claxton Bay og La Carriere, og imellom lange strekninger med dyrket mark, vesentlig sukkerrør. Bebyggelsen varierer svært, fra ganske bra murhus til de simpleste hytter og imellom en kirke eller et muslimtempel med sine hvite karakteristiske kupler.

Trinidad og Tobago er uhyre fruktbare øyer, og foruten sukker som ble nevnt, dyrkes ris, kokos, bananer, appelsiner, grapefrukt, kaffe etc., ja, det er vel ikke den plante som ikke kunne finne grobunn her. Men store områder ligger fremdeles udyrket, og opposisjonen har nå forlangt en omfattende jordbruksplan for å bli kvitt arbeidsløsheten og øke eksporten. Hele 20 % av befolkningen er idag uten fast arbeide, men allikevel har Trinidad den høyeste gjennomsnittsinntekt pr. innbygger i Vestindia. Ved siden av jordbruksprodukter eksporteres asfalt, dameundertøy, rum og ikke minst oljeprodukter. Dessuten har øya hele verdensproduksjonen av Angosturabitter, en ikke ukjent ingrediens for en cocktailmikser.

Asfalten kommer fra den berømte asfalsjøen i nærheten av Brighton. Det er blitt sagt at sjøen skulle være uuttømmelig, men det er nok ikke tilfelle. Målinger har vist at den stadig svinner inn, selv om man ennå i mange år kan regne med å utnytte dens forekomster. I nærheten finner vi også den såkalte «oilsand», en stor grop hvor naturen leverer det ideelle veidekke ferdig til bruk.

På denne øya, rik på naturherligheter og naturrikdommer er det Texaco driver sitt nest største raffineri, et av de 10 største i verden, og Pointe a Pierre, hvor raffineriet ligger, er blitt den havn våre skip anløper oftere enn noe annet sted.

Texaco er Trinidads største arbeidsgiver

med ca. 8000 ansatte. Foruten anlegget i Pointe a Pierre har selskapet et mindre raffineri i Brighton, og i nærheten der drives intense borerer etter olje under vannet. Trinidad kan nemlig ikke selv forsyne det store raffineri med tilstrekkelig råolje til å holde beskjeftigelsen på topp. Kun 1/3 av oljen som raffineres kommer fra øya selv, mens resten er import fra Venezuela og Østen, hovedsakelig fra Ras Tanura i den Persiske Gulven. Tankskipene som kommer til Pointe a Pierre er derfor delvis supertankere som lossere crudeolje og mindre tankskip som laster forskjellige sorter raffinerte produkter som eksporteres til USA, Europa, Afrika, Brasil og hele området i Carribean. Følgelig er Pointe a Pierre blitt en av de travleste havner i Vestindia og gjennomsnittlig anløper 140 tankskip hver måned for å laste eller losse.

Skipene hjelpes på plass av 3 taubåter, «Macareo», «La Carriere» og «Bonne Aventure», den siste en stor moderne taubåt bygget etter Texaco's egne spesifikasjoner. 4 skip kan ligge ved kai samtidig og laste, mens 2 kan losse crude ved sjøledningen ute i bukta.

Etter at Texaco overtok raffineriet for vel 5 år siden er det blitt foretatt store utvidelser, og for tiden er et nytt smøreoljeraffineri under bygging som skal være ferdig i 1964. Det er en investering på 27 millioner amerikanske dollar og det vil bety arbeide for mange mennesker som nå går ledige. I forbindelse med det nye raffineriet bygges en ny stor kai som skal kunne ta skip på inntil 20 000 t dw. Ved fullførelsen av dette siste ledd i raffineriets utbygging vil Texaco kunne produsere alle slags oljeprodukter på Trinidad. Pointe a Pierres betydning som oljehavn øker stadig, og norske skips anløp der vil sikkert øke i takt med raffineriets utvikling.

Forsiden viser den gang en havn vi sjelden går til. Hvilken? Premien kan for en så lett oppgave ikke bli så stor, men noe skal vi hvertfall honorere den med som har de fornødne geografiske kunnskaper.

Fra

«TEXACO OSLO»

Til

TEXACO TANKER

I håp om at noen av dine lesere er interessert i 17. mai feiringen vår, sender vi deg en liten orientering om denne.

Som du ser, hadde vi satt opp et program, hvilket betinget at vi også hadde en komite. Vi har egen velferdsklubb, og 17. mai arrangementet ble overlatt klubbens medlemmer som valgte telegrafisten som formann, med 1. kokken, 2 matroser og 2 smørere som medhjelpere.

Dagen opprant selvfølgelig med sol og sommer under ekvators tropesol. Skuta var renvasket, og fra radarmasten vaiet kjenningssignaler, kompaniflagg og nasjonalflagg i passaten.

På aktre båtdekk (se programmet), var hobbyrommet innredet til «lille studio» med lydåndopptaker som sendte sine norske plateinnslag ut over skiptes kommando-høytaleranlegg. Her var både pressen, sportsreferent og programleder samlet for å lede og kommentere konkurransene.

Formiddagens konkurranser ble greit avviklet under stor deltakelse fra hele besetningen. Sekkeløpet viste at stabiliteten var den avgjørende faktor for å seire, og det var 2 mann som hadde tyngdepunktet riktig plassert under samme fartsforhold, nemlig matros Leif Dreyer og dekksgutt Ivar Halse, som begge ble 1. premievinnere. I øl- og pølsestafetten fornekta heller ikke trøndernes sportsånd seg, det ble igjen 2 førsteplasser på henholdsvis matros Dreyer og bysegutt F. Sandvik.

I potetløpet hevdet danskene seg godt i første runde, men trønderne var igjen ute og tok innersvingen, og med erfaring i behandling av Frostapoteten ble matros Dreyer en klar seierherre.

Tautrekkingen mellom dekk og maskin gled fram og tilbake som en Stillehavsbølge, med orkanaktig heibrus fra publikum. Dek-

ket halte i land en knapp seier i 3. runde.

I ettermiddagens konkurransen var også deltagelsen gledelig stor og konkurransen knivskarp, unntatt i klassen over 35 år. Her viste maskinsjefen at de gamle gutta er eldst. Han svevet over 1,45 meter i fullkommen dykkstil i sitt høydesprang uten tilløp, — hvilket ble dagens beste resultat i denne øvelsen. I neste klasse var det mere «likestilling», men etterhvert som lista klatret opp mot 1,35 m., falt fler og fler av lasset, og da 1. kokk Flaten gled over 1,37 var også seierherren i denne klassen kåret.

I babyklassen var viljen god, men kjødet skrøpelig, sammenlignet med de to foregående. Men smører A. Sæther reddet æren for sine årganger da han slet seg over 1,18 m, som ble vinnerresultatet. I lengdesprang var det igjen maskinsjefen som var suveren i sin klasse og gikk til topps med resultatet 2,81 m.

I klassen 20 til 35 år fikk vi en ny vinner, matros Per Olsen, med et hederlig resultat på 2,75 m. Babyklassen passerte de voksnes rekke denne gang med et flott svev på hele 2,85 m ved smører A. Sæther, dagens lengste.

Om kvelden var vi samlet til fest med premieutdeling. Dagligrommet var enkelt og pent pyntet med norsk, dansk og Texacoflagg. Høytaleranlegg var montert for anledningen. Nasjonalsangene klang vakre ut i tropenatten. Eter talen for dagen ble premiene for konkurransene utdelt ved formannen i velferdsklubben under stormende applaus.

Allsangen med gitarakkompagnement lå godt i overkant av passatens bølgehøyde. Stemningen var tilstede for at telegrafisten skulle høste den applaus han fortjente ved sine solonummere. Men noen pause i underholdningen ble det ikke fordi om Andersen

måtte trekke pusten, det ene solonummeret avløste det andre i både ord og toner, og maskinfolket ledet nok stort, hadde det vært en regulær konkurranse i underholdningens regi.

Men alt har en ende, så også den 17. mai, og da den 18. begynte, ble dagen avsluttet med takk og ros til formannen og programlederen, I. kokken, for deres innsats i strevet for å gi oss ennå et minne om at det kan bli 17. mai stemning også i et lite Norges-samfunn.

Vennlig hilsen besetningen på
M/T «Texaco Oslo»
v/kaptein R. Jensen.

M/T «TEXACO OSLO»'s 17. MAI PROGRAM

- Kl. 1000. Møtes alle mann på stb. side av aktre båtdekk.
1. Nasjonalsangen synges (Ta vare på de sanghefter som blir utdelt, da disse skal brukes ved aftenens tilstelning.)
 2. Sekkeløp.
 3. Øl og pølsestafett.
 4. Potetløp. (Potet i spiseskje plassert i munnen, hendene på ryggen, fram og tilbake over båtdekket, 3 mann av gangen).
 5. Tautrekking, dekk og maskin. I ovenfor nevnte fire konkurranser blir det delt ut I. premie i hver enkelt øvelse. Er to mann like gode, får selvsagt begge premier.
- Kl. 1530. Premiekonkurranse i høyde og lengdesprang uten tilløp.
Klasseinndeling: Over 35 år.
20—35 år.
Under 20 år.
- Kl. 1930. Møtes i mannskapets daglig-rom. Nasjonalsanger synges etter akkompagnement av gitaristene: Andersen og Myre.
Tale for dagen. (Etter talen: Kongesangen)
Premieutdeling.
Allsang (Ark no. 2 i sangheftet).
Solosang av telegrafisten.
Frie ord og toner.

Det kan skje meget til sjøs

Av pastor
JOHAN NILSEN

Da M/T «Texaco Nueva Granada» kom til Trinidad i første halvdel av februar, hørte vi straks at det var kommet telegram fra Redningsselskapet om at annen gevinst, en bil, var tilfalt skipet ved utlodningen som fant sted 21. januar.

Der var dog intet navn på den lykkelige.

Ombord hadde hver mann tatt fem lodder. Disse var sendt som rek. sjøpost fra Norge få dager før trekningen.

Nå var skipet kommet i havn, hadde losset og lastet igjen — klar til avgang uten at det rek. brevet var kommet frem.

Reisen gikk til Afrika og muligens tilbake til Trinidad etter ca. en måned.

Tvilsomt er det vel om brevet vil nå dem før de er tilbake på denne side av Atlanten.

Det kan vel sies at dette vil bli den mest spennende reise «Texaco Nueva Granada» noensinne har gjort.

Stillingen ombord kan vel karakteriseres som nedenfor, etter en melding som nådde skipet, da det var kommet tilsjøs og hadde Trinidad bak seg:

På reisen til Afrika bilte hver eneste mann i egen bil fra land til land.

Men da reisen var slutt, var de fleste kaputt.

De satt igjen ved veien, som går over heien.

Bare en eneste mann satt ved ratten og kjørte sin bil i natten.

Men hvem er den ene? Det visste de ikke, skjønt alle var sikre og tenkte på seg.

Det må være meg, som snart kjører hjem til deg.

*Fritidsbeskjeftigelse***MODELLBYGGING**

Fra tid til annen hører vi at det sysles med bygging av modellbåter ombord. Dette gleder oss meget, for vi syns modellbygging er en fin hobby som gir god adspredelse samtidig som man kan tilegne seg atskillig kunnskap om skip, deres konstruksjon og utstyr.

Vi har bedt om å få fotografier av nybygninger som er blitt laget ombord, men har ennå ikke fått noe svar på vår anmodning. De gangene våre utsendte medarbeidere er kommet under vær med byggearbeider, er de dessverre kommet for sent — byggeren er allerede avmønstret.

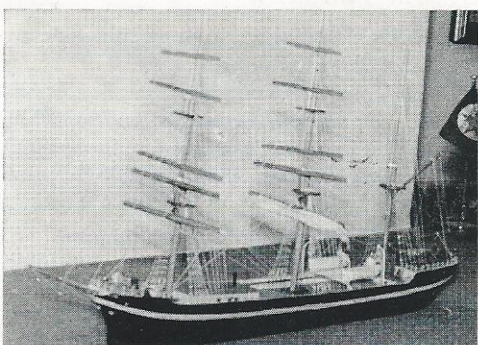
Vi er meget interessert i å få bilder av de modeller som lages ombord, og vi tror sikkert det er mange av våre lesere som vil være like interessert i å se hva som utrettes på dette felt.

Også på land foregår det en viss virksomhet på modellskipsbygningens område. Det viser seg at flere av våre medarbeidere på kontoret har fusket en del i faget, og vi bringer her endel bilder av resultatene. Tankskipet (1) viser hva man kan klare i meget ung alder og med ganske enkle midler. Materialene er valgt av det som var for hånden og verktøyet besto vesentlig av en pennekniv. Seilskuten (2) er heller ikke byggesett, men laget av forskjellige emner fra vedkubber til knappenåler. Det er altså ikke nødvendig å kjøpe byggesett i dyre dommer. Man kan klare seg med forholdsvis enkle midler og dere ombord trenger jo ingen tegning, dere har jo et førsteklasses modellobjekt i deres egen skute. Forsøk selv, det er ganske moro, og de kan bli dekorative — se tankskipet på bilde 3.

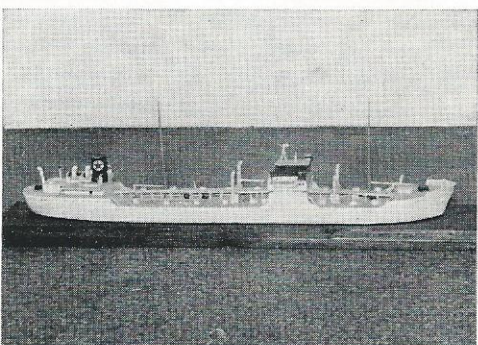
Plasten trenger seg inn overalt og også på modellbygningens område. Plastbyggesettene kan fås i mange forskjellige utgaver fra «Santa Maria» (4) til de største hangarskip (5). De blir meget dekorative og gir byggeren mange hyggelige stunder både under byggeperioden og senere når den ferdige skute står til pynt i lugar eller stue.



Billede nr. 1: Tankskip

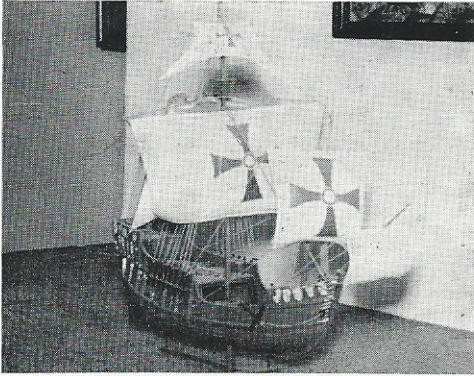


Billede nr. 2: Seilskute

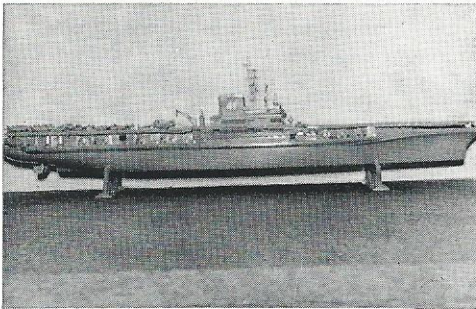


Billede nr. 3: Selvkomponert Texaco-båt

Byggesettene, både i plast og tre, er fine, særlig til å begynne med, inntil man får trening, men vi setter tross alt en knapp på de modeller som blir til etter tegning og byggerens fantasi.



Billede nr. 4: Santa Maria



Billede nr. 5: Hangarskip

Vi vil gjerne høre fra dere og hvis dere sender inn et bilde av deres hobbyarbeide, vil vi sette stor pris på det og dere kan kanskje gi en impuls til andre også.

Texaco får sin annen gullmedaljemann:

Kapt. Johan Karsten Hallén

Hvis noen av våre lesere ikke skulle være bevandret uti terminologien kan vi fortelle at en offiser (eller underordnet): 1) med 25 seilingsår i samme rederi, 2) som har røktet sin tjeneste til sitt rederis fulle tilfredshet, 3) og har hatt tilfredsstillende moralsk vandel, 4) og fremdeles er i aktiv tjeneste, vil kunne få den høye utmerkelse som heter Norges Rederforbunds gullmedalje.

Medaljen har på den ene siden preget avtrykk av Norges første dampskip «Constitutionen» samt inngravert: Norges Rederforbund, med motto: «Norges heder, Standens Ære». På medaljens annen side er inngravert vedkommende offisers (sjømanns) navn samt året den er utdelt. Medaljen er utstyrt med silkebånd i nasjonale farver og nål til å feste den med på brystet.

Dette var mange innledende ord og som overskriften forteller, ble denne medalje i år utdelt til

Kaptein Johan Karsten Hallén

som den andre av våre ansatte. (Den første var maskinsjef Barthold Seines som fikk medaljen i 1958).

Vi gratulerer kaptein Hallén med denne høye utmerkelsen og håper mange vil følge i hans spor.

Sjømannsmisjonen på Trinidad

Alle som har noen befatning med Trinidad er kjent med at det lenge har vært arbeidet med planen om å utvide Sjømannsmisjonens virksomhet i Pointe-a-Pierre/San Fernando.

Pastor Johan Nielsen har allerede nedlagt et stort arbeide, men det har vært mange vanskeligheter å overvinne.

Ennå er man ikke kommet helt til veis

ende, men det ser nå atskillig lysere ut og det er godt håp om at prosjektet skal bli realisert omkring slutten av året.

På dette tidspunkt vil vi nødig gi flere opplysninger da vi ikke vil «selge skinnen før bjørnen er skutt». Men når neste nummer av Texaco Tanker ligger på bordet, håper vi at vi kan fortelle atskillig mere om planene og gi dere et inntrykk av hvordan anlegget kommer til å bli.

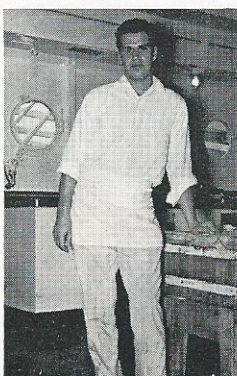
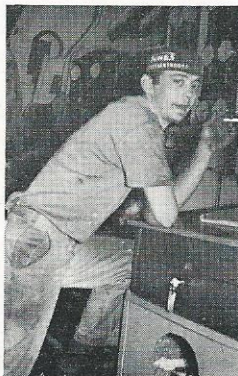
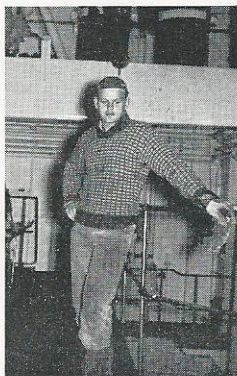
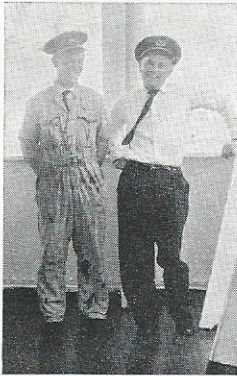
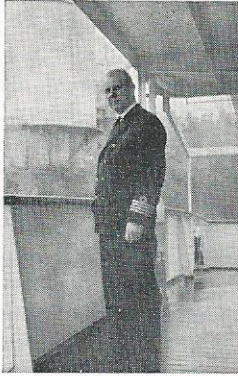
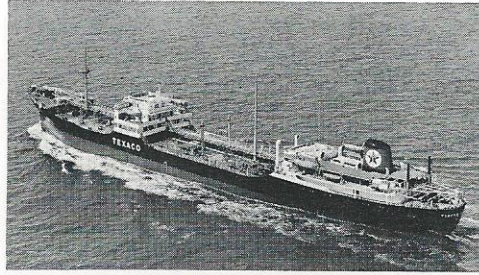
„Texaco Britannia“

besøker Slemmestad

I første billedrekke ser vi: kapt. H. Helmersen, 1. styrm. S. Flø, overstyrm. P. Brandal og telegrafist L. Kunst.

I neste rekke: Maskinass. O. Tørvik idet han reiser hjem på ferie, den nye assistenten K. Larsen, elektriker B. Jensen midt i teppeknyttingen og båtsmann J. Clausen (for en gangs skyld i maskinen).

I siste rekke: Tømmermann H. Bjørnsen, motormann H. Storsve, skipets nye 1. kokk S. Paulsen og 2. kokk A. Bjerkan.



Haslum skole besøker «Texaco Europe»

Haslum skole i Bærum har opprettholdt en god kontakt med «Texaco Europe» i mange år nå selv om både mannskap og elever har skiftet fra år til år.

I desember lå «Texaco Europe» ved verkstedet i Sandefjord. Dagen før båten skulle legge ut igjen, fikk vi anledning til å invitere klasse 6 A som nå har adopsjonskontakten, til å besøke båten. Jubelen sto høyt i taket den dagen lærerinnen leste opp innbydelsen til et besøk ombord.

Kl. 9 lørdag den 8. desember møtte en del representanter fra kontoret opp med 2 busser. Omkring 30 barn skulle være med, fulgt av overlærer, klasseforstander, og vaktmester med frue. Vaktmesteren har laget noen flotte montere til skolen, hvor alle de fine tingene skolen i tidens løp har fått fra «Texaco Europe» er stilt ut.

Til å begynne med var vi litt redde for

at elevenes forventning kanskje var spent litt for høyt, men de ble så visst ikke skuffet. Med en gang de kom ombord, delte de seg ut over hele båten. De ble venner med alle de traff ombord, og det vanket souvenirer av alle slag som gaver fra mannskapene. Elevene fikk stort sett gå omkring som de hadde lyst til, og de besøkte båten fra «kjeller» til «loft».

Middag ble servert i salongen hvor kaptein Lyng holdt tale og bl. a. takket skolen for en stor sending med julepakker som elevene hadde laget til mannskapet. Der var nok ingen glemmt. Stuert Øvre serverte lapskaus og fruktcocktail, og elevene gjorde maten all ære. To bordsetninger måtte til før alle var mette.

Etter å ha tatt en avskjedsrunde omkring på båten for å knytte enda flere bekjent-

Fort. side 31



LØST OG FAST

VED LOY

Hvor befinner de forskjellige seg?

<i>Båt</i>	<i>Kaptein</i>	<i>Overstyrm.</i>	<i>1. styrmann</i>	<i>2. styrmann</i>	<i>Maskinsjef</i>	<i>1. maskinist</i>	<i>2. maskinist</i>
M/T « <i>Texaco Bogota</i> »	J. C. Christensen	M. Gjersøe	K. Ebeltoft	H. O. Letnes	Bj. Henrik-	H. Uppheim	T. Overrein
M/T « <i>Texaco Brasil</i> »	Y. Konne-	H. Hagen	A. Berg	G. Haugteig	A. Hval-	Th. Bærum	K. Rogne
M/T « <i>Texaco Britannia</i> »	H. Helmer-	P. Brandal	S. Flø	J. Bårdseth	O. Telnes	Z. Mosvær	J. Sjørdal
M/T « <i>Texaco Europe</i> »	L. Lyng	A. Randen	R. Wiik	L. Johansen	A. Lorent-	T. Soldal	H. Sjøro
M/T « <i>Texaco Norge</i> »	O. Andersen	T. Fagerli	N. Grønne-	B. Helland	H. I. B.	U. Strømme	S. Haugmo
M/T « <i>Texaco North America</i> »	P. Meier	L. Reistad	O. Kinander	A. Elgsether	R. Røsand	M. Elvebakt	R. Jacobsen
M/T « <i>Texaco Nueva Granada</i> »	P. M. Søren-	J. Westad	R. Hamre	I. Vegsund	O. Amund-	O. Hansen	A. Nes-
M/T « <i>Texaco Oslo</i> »	R. G. Jensen	A. Strand	L. Hoff	A. Gotteberg	J. Tymin-	T. Tollefsen	H. O. Tøn-
M/T « <i>Texaco Skandinavia</i> »	W. K. Paul-	W. Knag	L. Haugland	J. Skjøllås	L. Sandal	A. Molden	F. W. Olsen
M/T « <i>Texaco South America</i> »	H. Sukke	O. Lindtner	A. K. Kris-	E. Flemmen	O. H. Kris-	H. Sund	S. Holdhus

På ferie eller på skoler:

<i>Kaptein</i>	O. Granlund	<i>Telegrafist</i>	T. Bjørnsen	<i>2. maskinist</i>	O. Bruskeland
»	K. Hallén	»	H. Eriksen	»	E. Iversen
»	R. Johansen	»	J. Flesland	»	E. Johnsen
»	R. Pettersen	»	K. Bugge-Nilsen	»	E. W. Hansen
»	O. Solhøi	»	A. Røen	»	M. Svarholt
»	W. Taxt	»	H. Stenseth	<i>3. maskinist</i>	R. Edvardsen
<i>Overstyrmann</i>	R. Horseng	<i>Tømmermann</i>	K. Eriksen	»	A. Helland
»	S. Myran	»	H. Bjørnsen	»	E. Jørstad
»	F. Olsen	»	B. Henriksen	<i>Elektriker</i>	A. Wiik
»	T. Stensrud	»	J. Kristiansen	»	P. W. Astrup
<i>1. styrmann</i>	I. Bakke	»	T. Lyng	»	B. Jensen
»	O. Brath	»	W. Thun	»	Bj. Jensen
»	S. Einvik	»		»	K. Johnsen
»	L. W. Hansen	<i>Maskinsjef</i>	E. Ellefsen	»	E. M. Sørensen
»	J. Holt	»	J. G. Hedberg	<i>Pumpemann</i>	O. Arntsen
»	E. Knutsen	»	F. Jonassen	»	E. A. Larsen
»	A. Kristensen	»	T. Strandelid	»	H. Leirvik
»	K. Kristiansen	»	G. Tangen	»	A. Storø
»	L. Ludvigsen	»	B. Chr. Utvik	<i>Stuert</i>	E. Almkvist
»	O. Mek	»	E. Wetlesen	»	A. Koteng
<i>2. styrmann</i>	B. Gjelsten	<i>1. maskinist</i>	K. Buran	»	K. J. Vikse
»	H. Horn	»	J. Johannessen	<i>1. kokk</i>	A. Flaten
»	T. Iversen	»	Å. Nordby	»	R. Kristiansen
»	J. Kuløy	»	B. Madsen	»	A. Riise
»	O. Nilsen	»	H. Mathisen	»	T. Sjøstad
»	W. Aaslund	»			

FRA SKIPENE

GRANLUND

	maskinist	Maskinass.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmerm.	Elektriker	Pumpemann	Stuert	I. kokk
Evjen		B. Skjelbred	A. Kristensen	J. Johannesen	S. F. K. Jensen	Å. Blåsberg	Å. Løvik	S. Fahsing	
Fornes		K. Helberg	I. Dalen	P. Altøy	S. Høibakk	E. Hegglien	K. Grøttan	O. K. Fossum	
	K. Larsen	L. Kunst	I. Kristiansen		F. Aa. Niel-P. Anton-sen	A. Venes	S. Paulsen		
	R. Olsen	B. Chr. Christensen	F. Wangberg	C. Baily	G. Tandberg	S. Hansen	Ø. Øwre	L. Storheil	
	B. Emanuelsen	S. Nærbø	P. Olsen	O. Omholt	A. Asp	S. Karlsen	J. Waage	H. Elven	
Larsen		R. Filkins	N. Aarø	T. Hagen	H. R. Niel-J. Edøsen	E. Skjørestad	I. Koteng		
Bekken		J. W. Peter-sen	H. Ervik	J. Rosenlund	G. Knudsen	H. Grøtting	Å. Håskjold	S. Vanebo	
Langerud	R. Grande	A. Andersen	O. S. Johansen	F. Enger	O. Nielsen	O. Helland	P. Fredrik-sen	W. Johansen	
Aarnes		H. Hogstad	M. Jøssås	R. Husby	F. Jørgensen	K. Nodland	O. Hansen	J. Millerjord	
	H. J. Jacob-sen	K. Enoksen	B. H. Hansen	P. Pedersen	L. Kolstø	W. Hansen	Bj. Kjærstad	H. Aandahl	

M/T «Texaco Bogota»

var tilbake i Puerto la Cruz den 22. desember og seilte igjen allerede neste dag, og nå skulle lasten føres til Donges i Frankrike. Det var nok en hyggelig avveksling med Europa-tur etter to Vest-Afrika-turer. Både jule- og nyttårshøytidene ble feiret på tradisjonelt vis i rum sjø for skipet kom ikke inn til Donges før noen få dager av det nye året var gått. I denne havnen kom maskinassistent H. Sund ombord. Han var sist ombord i «Texaco Oslo». Under anløpet viste det seg dessverre at matros Mæhre, motormann Heggem og 2. kokk Landevåg måtte få avmønstring, og da det var for knapp tid til å skaffe nye folk, måtte det seiles den 9. januar med en mann for kort i alle tre departementer. Første ordre lød på lasting på Aruba ca. 20. januar for Rotterdam. Men, «den gang ei», sa Tordenskjold. Det kom kontraordre som så mange ganger tidligere. Det ble Pointe-a-Pierre som skulle besøkes for å ta inn en last for Philadelphia og Bayonne (New York). Ved ankomst til Bayonne den 27. januar kom den nye 2. kokk, Nils Husøy, ombord, som ble forfremmet fra byssegutt på «Texaco North America».

Tankskipenes ruter er ikke opptrukket så regelmessig og fint som for et linjeskip. Neste

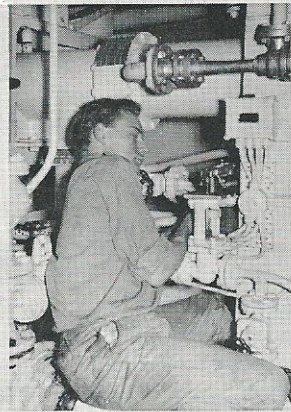
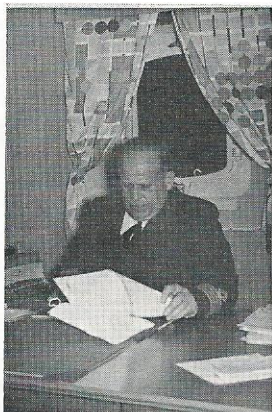
lastehavn skulle vise seg å bli Baytown, Texas, hvor våre skips flagg sjelden er å se. Lasten skulle føres til Le Havre som heller ikke besøkes så ofte av våre skip. Her losset skipet den 22.—24. februar, og da var det nok enkelte blant besetningen som håpet at nå skulle det bli verkstedsopphold i Gøteborg, da tiden for skipets periodiske dokking nærmet seg. Dette ble det imidlertid ikke noe av, da det var vel mye is i havnene her på den tiden.

Fra Le Havre ble kursen lagt mot kjente kyster på Trinidad og skipet var vel fortoyret i Pointe-a-Pierre den 7. mars. To dager etter var lasten vel inne og alt sjøklart. Igjen skulle Atlanteren krysses, for nå skulle lasten føres til Rotterdam. Dit kom skipet den 30. mars, og etter endt utlossing ble kursen lagt mot verkstedet i Gøteborg. Her ble det bl.a. montert anlegg for bruk av tungolje så det ble ca. 4 ukers opphold, noe de ombord sikkert ikke hadde noe imot. Endel av besetningen skulle seile med skipet ut igjen, men ønsket å benytte tiden til å ta en liten ferie hjemme i Norge, mens andre fikk besøk ombord av sin familie.

Kaptein K. Hallen ønsket nå ferie hjemme i Kristiansand, noe han med god samvit-

Forts. side 19

**„Texaco
Bogota“
i Gøteborg**



I øverste billedrekke kommer 2. styrmann Letnes i raske skritt mot oss. Videre 3. mask. I. Evjen i ferd med å ikle seg kjeledress og smører Bent Jensen på plass i maskinen. I neste rekke kapt. J. C. Christensen i ferd med papirarbeid og elektriker Kirckhoff Jensen i virksomhet. Motormann A. Svendsen ser blid og fornøyd ut, og det samme må sies om «gjengen» under som tar seg en pust i Gøteborgs solvarme. I siste billedrekke treffer vi maskinsjef Bj. Henriksen, 1. mask. Uppheim, tømmermann J. Johannessen og stuert A. Løvik som lærer bort sin kunst i borddekkning til salonggutt Skjevik.

tighet kunne unne seg, da han har vært ombord i «*Texaco Bogota*» siden skipet ble levert i januar 1960. Ny fører ombord ble J. C. Christensen. Overstyrmann R. Horseng skulle også ha ferie og dro hjem til en hyggelig familiebegivenhet. Ny offiser i hans sted ble M. Gjersøe som trådte inn i rekkene igjen etter endt ferie. 1. styrmann O. Brath mønstret også av for muligens å tenke på videre utdannelse til høsten. Ny 1. styrmann ble J. H. Knag. Maskinassistent H. Sund forlot oss igjen og ny mann her ble J. Strand. Elektriker P. Astrup skulle til med videre utdannelse, og ny elektriker ble S. Fl. Jensen som sist seilte med *M/T «Texaco Oslo»*. Stuert A. Midtflå ønsket foreløpig å slutte å seile idet han har etablert seg som pelsdyroppdretter, og avløseren ble Å. Løvik.

Ellers var det også enkelte skiftninger blant den underordnede besetningen, og det var hyggelig å se flere kjentfolk som kom tilbake etter ferie eller tjeneste i «kongens klær».

Ved avgang fra Gøteborg den 30. april, ble kursen lagt mot Trinidad for ordren lød på å bringe en last derfra til New York. Etter to turer til Philadelphia, ble det en tur til Rotterdam hvor skipet ankom 19. juni. 1. styrmann Knag ble nå tilbudt overstyrmannsstillingen på «*Texaco Skandinavia*» som lå i Fredrikstad, og han tok fly den 20. om formiddagen og allerede samme kveld var han ombord i sitt nye skip. Hans avløser ble Konrad Ebeltoft som tidligere har vært noen måneder på «*Texaco Skandinavia*». 1. maskinist Person fikk også sin avmønstring her, og Uppheim rykket opp i hans stilling. Som ny 2. maskinist kom Tor Overrein som tok siste muntlige fag ved Maskinistskolen kl. 1100 den 20/5. En og halvtime senere gikk han ombord i flyet i Trondheim og var ombord i «*Texaco Bogota*» samme kveld. Vi gratulerer med skolegangen og takker for den manglende respekt for avstand og tid.

M/T «Texaco Brasil»

seilte fra Curacao 27. november gjennom Panamakanalen til Puerto Masachapa og Cutuco, og alt ser ut til å ha forløpet nor-

malt. Som vanlig ved endt utlossing var det stor stemning og gjetting om hvor ferden skal gå videre. Denne gang ble det vel en stor overraskelse at neste last skulle føres nedover til de kjente havner i Brasil hvor vi ikke har hatt anløp siden *M/T «Nueva Andalucia»* seilte fra Rio de Janeiro den 26. august 1960 etter å ha levert sin siste last. «*Texaco Brasil*»s nye smøreoljelast ble inn-tatt i Beaumont 16. desember og Port Arthur 17. s. m. Bensin-lasten ble lastet i Pointe-a-Pierre den 26. desember. Under anløpet her mønstret jungmann B. Halvorsen av etter lang tid ombord. Han var så heldig å få reise med «*Texaco Britannia*» til London et par dager senere.

Den 5. januar klappet «*Texaco Brasil*» til kaipelene i Bahia, men her var det ikke så meget last som skulle i land, så skipet var snart etter underveis til neste anløpshavn, Santos. Her ble det del-lossing den 8. og 9. Restlasten ble losset i Rio de Janeiro 10.—14. januar. Da det som regel er flere anlegg som hver skal ha sin del av den mangeartede lasten, tar lossing i denne havnen bestandig flere døgn.

På retur-reisen fra Brasil anløp skipet Pointe-a-Pierre den 24. januar og tok med seg en last til Guayanilla, Puerto Rico og, siden skipet likevel skulle samme veien, til Port Neches ovenfor Port Arthur. Under anløpet av Trinidad måtte skipets 2. kokk gå fra borde da han dessverre ikke viste den oppførsel og interesse for tjenesten som man ventet av ham.

Den 2. februar var skipet igjen utlosset, og med den korte seilingstiden mellom Port Neches og Beaumont, Port Arthur, ble det hektisk for å gjøre alt klart til å motta smøreoljelasten. Under anløpet her kom motorman J. Johannessen ombord. Det ble også her skifting til flere raffinerier for mottagelse av last, og alt tar sin tid, men den 6. februar er alle lasteoperasjoner heldig gjennomført, og skipet har igjen salt vann under kjølen. Kursen er lagt mot Pointe-a-Pierre, dit skipet kom den 13. februar for å ta inn bensinlasten. Ved anløpet her ventet 1. maskinist Th. Bærum, 2. kokk H. Oddvik og salonggutt B. Aune på å ta fatt ombord etter

å ha reist over med «Texaco Oslo» fra Gøteborg. 1. maskinist Bærum skulle løse av 1. maskinist Å. Nordby som nå ønsket å få sin ferie hjemme i Tromsø.

Offiserer og mannskap skifter for ferie, skolegang, men heldigvis seiler skipene alltid videre. Den 23. februar ligger «Texaco Brasil» igjen trygt og godt og lossar partlast i Recife. Fra 1. til 2. mars er det Santos som blir beæret med besøk. Oppholdet i Rio de Janeiro ble denne gang av hele 9 dagers varighet på grunn av lang ventetid for å komme til anlegget der. Først den 11. mars kl. 08.40 gikk den siste fortøyning, og igjen ble det slått full fart i maskinen med kurs for Trinidad og Curacao hvor last ble tatt inn for Limon, Puerto Barrios og Puerto Cortes. Frem og tilbake er like langt, og 6/4 er skipet igjen tilbake på Curacao for lasting til de samme havnene. Nå var tiden inne både for kaptein O. Granlund og maskinsjef J. G. Hedberg til å få avløsning, og den nye kapteinen, Y. Konnestad og maskinsjef A. M. Hval Hansen som hadde reist over dammen med «Texaco Skandinavia», sto nå klar på Curacao til å overta.

Vi ønsker kaptein Granlund og maskinsjef Hedberg velkommen hjem for gode ferier etter vel utført tjeneste. Samtidig ønsker vi kaptein Konnestad og maskinsjef Hval Hansen lykke til med deres nye tjeneste. Særlig ønsker vi kapteinen lykke og hell med den nye stillingen. Det er første gang han har kommandoen ombord, men skipet er ikke nytt for ham. Han har seilt styrmann trofast der siden skipet var nytt i 1952, så han kjenner nok «Texaco Brasil»s nykker.

Neste last ble ført til Cristobal og Balboa, og deretter ble det en tur fra Curacao til kjente sentral-amerikanske havner. Ved anløp av Balboa den 6. mai mønstret elektriker J. Helberg av. Ved anløp av Puerto Limon den 21. mai mønstret overstyrmann F. Olsen, jungmann V. Frydenlund, pumpemann A. Storø og 2. kokk H. Oddvik av for velfortjent ferie. Ny overstyrmann ble H. Hagen og avløsere for de øvrige er nye folk i vårt rederi, også elektriker S. Høibakk. Alle ønskes velkommen til oss.

Ekspederingen av skipet i disse havner

tar sin tid, og det ser ut til at man må smøre seg med tålmodighet og vente på sin tur til å bli ekspedert. Den 30. mai er imidlertid skipet atter under lasting på Curacao og igjen var det noen av besetningen som ønsket avløsning for ferie. 2. styrmann E. Knutsen har tenkt på videre utdannelse, men ønsket nå en kortere ferie før ny innsats. Hans avløser ble G. Haugteig som byttet «kongens klær» med styrmannsuniformen. Skipet har nå bare kortere turer, og da det stadig er lasting på Curacao, blir det meget ofte anløp av både Emmastad og Willemstad.

Da skipet var utlosset i Cutuco den 9. juni, kom det ordre om å ta med en last til Panama siden skipet likevel skulle samme vei, og det ble da å føre last begge veier.

«Texaco Brasil» er nå atter under lasting på Curacao for nok en gang å seile til mottageranleggene i Limon, Puerto Cortes og Puerto Barrios. Når dette skrives får vi beskjed om at «Texaco Brasil» skal føre en last fra Puerto la Cruz til Trinidad, og etter utlossing og ny lasting her, er det en mulighet for Europa-tur — nærmere bestemt Rota i Spania. Klok av skade tar vi intet for gitt — det kan bli forandring i planene.

M/T «Texaco Britannia»

forlot vi sist i Montreal den 22. november hvor kaptein H. Helmersen tok over kommandoen. Hans første tur som fører brakte skipet til — ja, hvilken annen havn enn Pointe-a-Pierre. Hit kom skipet den 1. desember, og lasten skulle denne gang bare føres til Cristobal og Balboa i Panamakanalen. Under anløpet her kom skipets nye pumpe- mann A. Garstad ombord for å løse av A. Alexander som ønsket ferie. Dette var en kort tur, og på retur-reisen tok skipet like godt med seg en last fra Punta Cardon til Trinidad. Det later til at denne korte turen ga mersmak, for nå fikk skipet flere slike turer mellom de forskjellige utskipningshav- nene for oljeprodukter nede i Venezuela og Trinidad. Julaften ble feiret under lasting i El Palito, Venezuela, sikkert et sted hvor det måtte stor og god fantasi til for å få den rette julestemning. Det så ut til å bli flere slike turer, men så var det England som ba

om å bli tilført petroleumsprodukter. Den 1. januar var Englandslasten inne, og kursen ble lagt mot kaldere himmelstrøk. Den 15. s. m. dokket skipet i Gravesend, Themsens, og mens lossingen pågikk, ble det foretatt en del skiftinger blant besetningen. En del hadde kontraktstiden ute, andre ble skiftet ut da tjenesteforholdet dessverre ikke var det beste.

1. styrmann J. Kristiansen reiste hjem for å fullføre huset, hans avløser ble S. Flø som sist var med «Texaco Europe», og som nå legger opp resurser for videre skolegang. 2. maskinist O. Bruskeland måtte hjem for å fikse på ryggen, vi håper det går fint fremover med ham og ønsker ham riktig god bedring. Avløseren var J. Sjørdal som er godt kjent ombord fra før. Han ønskes velkommen tilbake i rekkene igjen. Av andre kjente ansikter som vi så ved avreisen var motormennene H. Storsve, K. Gaasvik og R. Bakken samt 2. kokk A. Bjerkan, og det er hyggelig å konstatere at det stadig er en hel del som ønsker å fortsette hos oss etter ferier. Motormann B. Haug hadde mottatt beskjed om at forsvaret trengte ham, og da så —. Han vil nå forsøke å få tatt maskinist-skolen under tjenestetiden. Dette synes vi er et meget prisverdig tiltak og ønsker lykke til.

Etter endt utlossing i Gravesend ble «Texaco Britannia» satt inn i en ny fart med lasting i Las Palmas, Kanariøyene, eller Gibraltar, og lossing i U.K. Dette er 5—6 døgnns reise hver vei, antagelig en fin fart.

Det er lett å forstå at utviklingen stadig går mot større og større skip. Når vi ser på «Texaco Britannia», synes vi ikke at skipet er så rent lite, men når vi hører at det ved lasting i Las Palmas eller Gibraltar i alt er tre skip av «Texaco Britannia»s størrelse som får fylt tankene samtidig fra en supertanker, så begynner vi å ane størrelsen på skip. Og enda er disse supertankere bare snaue halvparten av en giganttankers størrelse. Det største tankskip i fart er for øyeblikket det japanske T/S «Nisso Maru» på 132 000 tons D.W.

Men tilbake til «Texaco Britannia» som nå er kommet inn i ny fart. Første last fra

Las Palmas ble fraktet til Freetown i Vest-Afrika, men de neste lastene er blitt tilgode sett havner i U.K. Ved ankomst Avonmouth den 17. februar forlot båtsmann K. Didriksen skipet. Ny mann i hans sted ble J. Clausen som tidligere har seilt matros med «Texaco Brasil».

I slutten av februar stevner skipet ut fra Gibraltar med nok en last til Avonmouth og Dingle (ved Liverpool). Ved ankomsten til England måtte pumpemann A. Garstad mønstre av. Tiden tillot ikke å sende ny mann i hans sted, så skipet seilte uten pumpemann inntil P. H. Antonsen kom ombord i Cardiff 23. mars. Han vil være kjent av mange blant vårt seilende personell da han har lang og trofast tjeneste i rederiet. Han har nå vært hjemme siden avmønstringen fra «Texaco North America» i november. Samtidig kom også avløsning for telegrafist K. Bugge Nilsen som nå ønsker ferie etter utstått kontrakt. Hans avløser ble L. Kunst som har seilt i samme stilling på samme skip tidligere. Nå var vi glad for at han kontaktet oss, for det er allerede «vårknapphet» for enkelte offiserskategorier.

Skipet seilte så i denne fart inntil månedsskiftet april/mai, da det ble mottatt ordre om å føre en last fyringsolje fra Las Palmas til Christiania Portland Cementsfabrikk i Slemmestad, et stykke utenfor Oslo. Hit kom da skipet den 13. mai, og mens lossingen foregikk, ble følgende forandringer i besetningen foretatt: 2. styrmann G. Storø reiste hjem for ferie og hans avløser ble J. Bårdseth. Maskinassistent O. Tørvik nyttet også anledningen til å mønstre av for ferie, og ny mann her ble K. Larsen. 1. kokk R. Cabardo som nå hadde vært ombord i vel 3 år, ønsket også avmønstring, og han fikk anledning til å arbeide seg over til Filippinene med et skip fra Oslo. Den nye kokken kom fra Stavanger og heter S. A. Paulsen. 1. maskinist R. Røsands tjeneste ombord var avsluttet, og han ble nå overflyttet til «Texaco North America». Ellers var det også enkelte blant den underordnede besetningen som enten ønsket ferie eller som skulle inn på skoler. Selv om det var i «vårknipa» med hensyn til hyresøkende sjømenn, så fikk vi

avløserer for alle. Som ny salongpike kom fru J. Venes, stuertens frue.

Etter et par døgn's opphold i Slemmestad med hyggelige besøk av slekt og venner for besetningen, var det igjen å legge ut på ny tokt over det blå ocean. Kursen ble lagt for Las Palmas hvorfra skipet seilte den 26. mai med ny last, denne gang til Freetown. Under oppholdet i Las Palmas måtte tømmermann H. Bjørnsen og motormann H. Storsve mønstre av på grunn av sykdom. Begge er imidlertid for lengst kommet hjem og trer nok snart inn i rekkene igjen da de nå er i god bedring. I Freetown måtte så elektriker Bent Jensen på sykehus for å få tatt blindtarmen. Fra Freetown ble det å styre mot Wadi Feiran i Rødehavet for å hente en last til Trinidad. Ved passering av Suez kom elektriker B. Jensen ombord igjen, da han i mellomtiden var blitt frisk og tok flyet til hjelp for å gjeninntrø i sin stilling. Imidlertid ser det dessverre ut til at han må ha fått et tilbakefall, for allerede i Port Said måtte han på sykehus igjen. Nå fikk han også følge med båtsmann J. Clausen som også måtte ta blindtarmen. Vi ønsker begge god bedring.

På vei over til Trinidad anløp skipet Gibraltar den 26. juni for å komplettere besetningen. Her kom båtsmann I. Kristiansen ombord igjen, han har vært der 3 ganger tidligere, og videre elektriker F. Aagaard Nielsen og to underordnede mannskaper.

M/T «Texaco Europe»

seilte fra Sandefjord den 9. desember. Som antydnet i forrige nummer av bladet, var det naturlig nok en del som mønstret av under verkstedsoppholdet for å feire julen hjemme for en gangs skyld. Mange hadde også sin kontraktstid ute. Overstyrmann Y. Konnestad dro hjem til familien i Fjære. Han ble avløst av A. Kr. Kristansen som tok denne stillingen midlertidig. Han har tidligere seilt med «Texaco Oslo», og nå sist tjenestegjorde han som 1. styrmann ombord i «Texaco South America» ved verkstedet i Hamburg, en stilling han selv helst vil ha tilbake igjen.

2. styrmann S. Flø ønsket også en kortere ferie med julefeiring hjemme på Hareid. Ny

offiser ble L. Johansen fra Sandefjord. Han har tidligere likt seg godt på hvalfangst, en gren av skipsfartsnæringen som er utdøende, og derfor blir det for mange av hvalfangerne å fortsette i koffardifart.

Båtsmann L. Rosø reiste hjem til Frosta pr. Trondheim, og avløseren, F. Wangberg, kom fra ferie derfra etter avmønstringen fra «Texaco Bogota». Ellers var det ikke så mange kjente å hilse på blant den underordnede bestetning på dekket. Lettmatros S. Rognvik var tidligere med «Texaco Oslo» og ønsket nå mere fartstid før skolegang.

Skipets maskinsjef A. M. Hval-Hansen fikk en alvorlig forkjølelse og kunne ikke være med ut, og i hans sted kom vår hjelp i nøden, maskinsjef B. Seines. Han skulle jo nå egentlig høre hjemme i pensjonistenes rekke, men når helse og humør holder, kommer man som bekjent langt, og han ser ut til å trives med å fortsette i samme spor som tidligere. 3. maskinisten hadde ikke vist den standard han burde, og han ble nå avløst av H. Sørø. Han har lang og trofast tjenestetid hos oss, så han har fått seg mange venner ombord i forskjellige av rederiets skip. Motormann E. Svendsen har tidligere vært på et par av våre skip, og kom tilbake fra en kortere ferie etter avmønstringen fra «Texaco South America». Maskingutt R. Tchorz har også vært hos oss tidligere.

Stuert E. Almkvist ble forundt å feire julen hos familien i Holmestrand, og han kan også ta en velfortjent ferie etter i 14 måneder å ha sørget for rikelig næring ombord. Ny stuert ble Ø. Øvre som tidligere har seilt 1. kokk i rederiet, men nå sist hadde praktisert litt som stuert ombord i «Texaco Oslo». 1. kokk I. Innstrand reiste hjem til Ørlandet etter 14 måneder ombord, og ny sjef i byssa ble K. Storheil som tidligere har seilt med et par av våre skip.

Etter avgang fra Sandefjord ble skipets kurs lagt mot Curacao hvor også julen ble feiret, da «Texaco Europe» kom dit den 23. desember og seilte to dager senere bestemt for kjente sentral-amerikanske havner. Som bekjent er dette korte reiser, og allerede i begynnelsen av det nye året, finner vi igjen

skipet under lasting på Curacao, denne gang for Puerto Masachapa og Cutuco på Sentral-Amerikas vestkyst. I slutten av januar ble overstyrmann A. Kr. Kristiansen etter eget ønske overflyttet til «Texaco South America» til sin opprinnelige stilling, og han ble avløst av A. Rander som hadde tjenestegjort ombord i «Texaco South America».

Det er lite variasjon i skipets laste- og lossehavner. Alt går regelmessig og fint som det skal. Ved anløp av Curacao den 16. februar måtte en salonggutt dessverre mønstre av etter bare 2½ måned ombord. Hans oppførsel ga ham ikke sjanse til lengere fartstid ombord i skipet, og det er vel forøvrig også tvilsomt om han senere får tilatelse til videre sjøfart. I sannhet en dårlig forvaltning av sitt pund.

Dessverre unngår heller ikke «Texaco Europe» sykdom blant besetningen. Pumpemann S. Hansen og lettmatros R. Jensen fikk begge et ufrivillig opphold på sykehus på Curacao i februar/mars, men begge er forlengst i full vigør og i arbeide igjen.

Bysøggutt R. Thoresen som tidligere seilte med «Texaco Brasil», 2. kokk A. Hoff og salonggutt A. Hammer fikk seg et langt opphold på Trinidad, men har nå tatt fatt på sine plikter ombord.

I april var vikariatet ute for maskinsjef B. Seines, og det var da en fin tid å komme hjem på for å pusse opp motorbåten til sommerfart. Den nye maskinsjefen ble A. Lorentzen som dennegang hadde benyttet ferien til å dyrke vinteridrett og også blitt en god skiløper (etter eget utsagn). Maskinsjef Lorentzen fikk på reisen følge med 1. styrmann R. Wiik som nå kom tilbake fra ferie klar til å løse av J. Holt, som dessverre var utsatt for et uhell ombord og brakk benet. Han fikk et langt sykehusopphold i Sentral-Amerika, men er nå forlengst kommet hjem, og det er å håpe at benet snart er i orden igjen. Skipet seilte fra Trinidad den 28. april bestemt for kjente havner i Brasil, etter først å ha lastet adskillige tusen tonn med smøreolje i Port Arthur. Dennegang ble det bare Santos og Rio de Janeiro som fikk ny forsyning av petroleumsprodukter, og det var bare i sistnevnte

havn lossingen tok litt tid, dette på grunn av forhaling til så mange mottageranlegg der.

Imidlertid går ferden alltid videre mot nye oppgaver, og i slutten av mai finner vi igjen skipet under lasting på Trinidad med London og Granton som mål. Ved ankomst hit, var det igjen enkelte som ble fristet av det fine sommerværet og mønstret av for ferie. Telegrafist J. Flesland hadde lang tid ombord og ble avløst av B. Christensen. Elektriker Bjørn Jensen fortjente også ferie, og til å fylle hans plass kom nå Guttorm Tandberg som var kjent ombord fra tidligere fartstid med skipet.

Etter utlossing i U.K. ble kursen på ny lagt mot Trinidads kyster for atter å ta inn ny last som skal føres til Bayonne.

M/T «Texaco Norge»

fikk flere turer med petroleumsprodukter til Spania og var utlosset der siste gang like før jul. Ved avgangen derfra måtte dessverre pumpemann E. A. Larsen forlate sitt nye skip. Han lå en tid på sykehuset der nede, men er nå kommet hjem til Norge for den nødvendige behandling, så alt retter seg nok selv om det sikkert tar sin tid. Samtidig gikk maskinassistent B. Eriksen i land, og jungmann G. Hansen passet ikke avgangstiden, slik at begge kom hjem med tog. Ny maskinassistent ble B. Emanuelson som også har seilt hos oss flere ganger tidligere. Den nye pumpemann ombord ble motormann S. Karlsen som er rykket opp da han hadde erfaring som pumpemann fra gamle M/T «America».

Nyttårsaften kom skipet til Pointe-a-Pierre for å hente en ny last, denne gang til Immingham (ved Hull) og Saltend i Themsen. Enten det er hverdag eller fest, så må det nok arbeides, for skipene må og skal seile. Allerede neste dag er skipet igjen i sjøen på en ny tur.

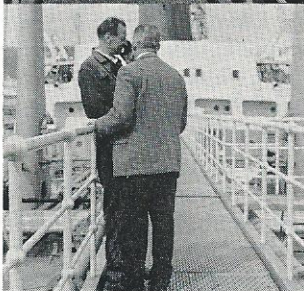
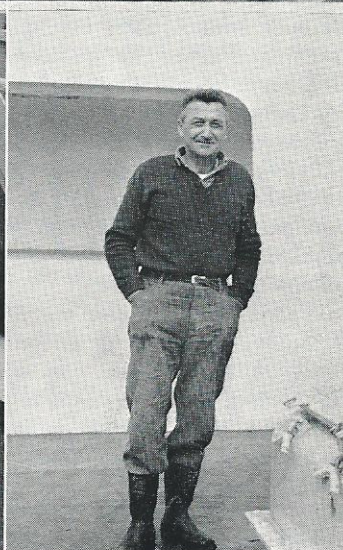
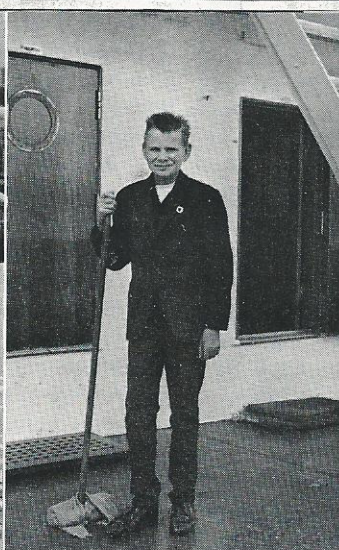
Ved ankomsten til Immigham kom smører J. Johansen tilbake til skipet igjen, og sammen med ham en ny salonggutt Å. Ørmen.

Etter endt utlossing ved losseplass i Themsen var det sikkert glede ombord, for nå

Forts. side 25



i Sandefjord



Noen fotoglimt fra «TEXACO NORGE»'s besøk i Sandefjord:

Øverst fra venstre: 2. mask. M. Elvebakk virker noe skeptisk — kanskje over de folk han nå er kommet sammen med. Videre ser vi 2. styrm. Boye Helland og telegrafist S. Nærbø og elektriker A. Asp som dukker opp som troll av eske. Kapt. Andersen ser ut til å trives godt og maskinsjef Johnsen virker litt uvant med å ha konas arm rundt skulderen.

I neste rekke ser vi 1. kokk H. Elven, under ham insp. Thune i samtale med 1. mask. Johs. Johannessen. Videre den minste dekksgutt vi har sett og til slutt en av de «grand old mens» matros A. Skårn.

skulle det gjøres en tur til og så — garanti-
ettersyn i Norge. I månedsskiftet januar/
februar ble lasten inntatt i Pointe-a-Pierre
og kursen på ny lagt mot den engelske kanal.
På ny ble det losset til mottager i Themsen,
resten skulle losses i Granton, Scotland. Her
var skipet utlosset den 19. februar, og da var
alle foreberedelser tatt ved verkstedet i San-
defjord for å ta imot skipet. Imidlertid vil
det nå være kjent at vi på den tid dessverre
gikk en ny istid i møte her i Skandinavia. I
siste øyeblikk ble derfor alle forberedelser
avlyst og skipet omdirigert til fortsatt å seile
en tid til før verkstedsopphold. Dette var en
meget kjedelig bestemmelse for oss å ta.
Skuffelsen var sikkert stor ombord, det var
den også her på kontoret. Vi hadde gledet
oss til å hilse på besetningen igjen, og ikke
så lite ekstra hodebry måtte til i en fei for
å gjøre om alle avtaler: med verkstedet, med
de nye maskiner, med bestillinger, pro-
viantordrer etc. etc. Det er langt fra morsomt
å måtte ta slike avgjørelser, men vi er dess-
verre ikke herre over alt.

Neste lasting ble som vanlig i Pointe-a-
Pierre, og som en avveksling skulle denne
lasten fraktes til New York og Philadelphia.
Under anløpet på Trinidad den 4. mars forlot
overstyrmann R. G. Jensen skipet etter ordre
fra rederiet idet han var utsett til å løse av
som kaptein ombord i «Texaco Oslo», en
stilling vi ønsker ham til lykke med, likeså
hans avløser T. Fagerli som sist hadde seilt
som l. styrmann med «Texaco Skandinavia».

Turen til New York og Philadelphia tok
ikke lang tid, og den 22. mars ble det derfor
igjen inntatt last i Pointe-a-Pierre for Rotter-
dam hvor skipet kom den 7. april.

Etter endt utlossing i Rotterdam lød sai-
lings-ordren på lasting Trinidad for Avon-
mouth og så Sandefjord for garantioverha-
ling. Ved disse anløp av Europa er det blitt
en del skiftinger blant besetningen: Tøm-
mermann W. Thun gikk iland på ferie og
O. Omholt kom tilbake etter endt ferie, båts-
mann P. Husby's avløser ble P. Olsen som
er ny i rederiet, matros A. Skårn var også
ferdig med ferien og igjen lokket «blåmyra»
l. maskinist J. Johannessen til velfortjent
ferie i Vigeland, og i hans sted ombord kom

Å. Nordby som meldte seg til tjeneste igjen.
2. maskinist E. Iversen foretrakk en pust i
strevet nå før ny innsats; i hans sted ble
S. Haugmo forfremmet. Likeledes kom også
ny maskinist M. Elvebakk ombord, og vi
håper han vil trives i «familien» da han
ikke tidligere har seilt under «stjerneban-
neret». De øvrige nye underordnede mann-
skaper er stort sett nye hos oss og ønskes
velkommen.

Første last etter verkstedsoppholdet ble
ført fra Trinidad/Venezuela til Donges, hvor
skipet kom den 21. juni. Etter endt utlos-
sing her, ser det ut til at det foreløpig bare
blir Trinidad for ordre, og da kan det bli
spennende å se hvortil de neste reisene går.
da det er flere av besetningen som skal inn
på skoler til høsten, men som naturlig nok
helst vil stå i tjeneste lengst mulig, for det
trengs penger til skolegang. Da l. maskinist
Åge Nordby er påtenkt til å avløse på
«Texaco North America», reiste l. maskinist
Ulf Strømme til Donges. Han er nå ferdig
med alle maskinistskolene og ønskes vel-
kommen tilbake i tjeneste.

M/T «Texaco North America»

forlot vi siste gang på Trinidad hvor det
først ble losset en last fra Pamatacual, Ve-
nezuela. Dernest ble ny last tatt inn for å
føres til Baltimore. Ved ankomsten hit den
23. november overlot så kaptein H. Sukke-
rorer til kaptein P. Meier Olsen da først-
nevnte skulle hjem på ferie og feire julen
hjemme for en gangs skyld. Etterpå ble
det nye turer mellom de forskjellige oljeut-
skipningshavnene i Venezuela og Trinidad,
og videre derfra opp til New York, Baltimore
og Charleston. Julaften befant skipet seg ved
kai i Puerto la Cruz iferd med å ta inn last
for Baltimore. Neste dag er alt klart og på
ny stikker skipet til sjøs ivrig etter å bringe
sin nye last til mottagerne i Baltimore. Vi
antar det er til et av elektrisitetsverkene der.

Den 21. januar ble, som før fortalt, bysse-
gutt N. Husøy overflyttet til «Texaco Bogota»
som 2. kokk. Ved ankomsten til Pointe-a-
Pierre den 30. s. m. mønstret tømmermann
O. Omholt av etter utstått kontraktstid. Bys-
segutt H. Oddvik ble overflyttet til «Texaco

Brasil» som 2. kokk. Vi var glade for at vi kunne forfremme begge bysseguttene som hadde vært ombord en tid, og hadde gjort slik fin innsats. Fortsett slik, og dere kommer langt. Likeså skipets nye byssegutt, H. Thomassen, som trofast hadde gått og utført tjenesten som messegutt i håp om å komme over i byssa. Han ser ut til å ha kommet på sin rette hylle, og alle parter er vel tilfreds. Ny tømmermann ble T. Hagen som ønskes velkommen som ny i rederiet, likeledes de nye messeguttene, I. Østerås og K. Olsen, som vi håper vil følge i sine forgjengeres fotspor.

Senere har «Texaco North America» fortsatt i samme fart med hyppige anløp av U.S. østkysthavner, så det tyder på at det ikke bare var her hjemme det var bruk for brenselolje denne vinteren.

1. kokk R. Kristiansen ble i slutten av april avløst for ferie før skolegang fra høsten av, og avløser ble J. Koteng som reiste ut med «Texaco Norge» fra Rotterdam den 8. april.

1. styrmann A. Kristensen har 2 år ombord, og ham ønsker vi også god ferie i Sandefjord. Han ble avløst av O. Kinander som har tjenestegjort som 2. styrmann på «Texaco South America». 2. styrmann L. Ludvigsen hadde lang tjeneste, og det skulle nå smake godt med litt ferie før den videre skolegang til høsten. Han har muligens fått sjangse til å prøve seg på laksen borte i Ryfylke. Ny navigatør ombord ble A. Elgsæther, som nå byttet «kongens klær» med styrmannsuniformen.

Skipet fikk nå i oppgave å frakte olje vekselvis mellom havner i Venezuela/Trinidad og U.S. østkysthavner, og godt er det å se at det alltid er nok beskjeftigelse for skipene, og at alt som regel går knirkefritt.

I midten av mai foretrakk båtsmann R. Corneliussen å mønstre av for ferie etter meget lang og trofast tjeneste ombord, matros N. Aarø inntok hans plass ombord. 1. maskinist K. Buran fortjente også ferie nå, og 1. maskinist R. Røsand løste han av og holder nå på å sette seg inn i «kvernas» mulige luner og nykker før han noe senere skal

løse av maskinsjef F. Jonassen slik at han også får seg en velfortjent ferie.

Det ser ut til at farten blir den samme i hele juni: mellom Trinidad og Boston/Providence/Philadelphia. men så kan det tyde på at det blir en last til Las Palmas på Canariøyene.

M/T «Texaco Nueva Granada»

måtte etter endt utlossing i Donges forhale til verksted i St. Nazaire p. g. a. trouble med maskinen. Oppholdet ble av 6 dagers varighet, men den 11. november var igjen alt klart, og skipet la kursen mot Trinidad. Hit kom hun i god behold i slutten av måneden og tok straks inn en ny last som skulle fraktes opp til Revere i nærheten av Bosten. Maskineriet ga fortsatt offiserene bekymring, og det ble til at skipet etter utlossing seilte videre til New York for å sjekke opp. Her ble det så liggende til over jul. Maskinsjef E. Ellefsen ble dessverre så plaget av isjias at han måtte reise hjem for behandling. Han holdt imidlertid ut til skipet var så å si seilklart, og da overtok maskinsjef B. Chr. Utvik. Han reiste på meget kort varsel, og i farten tror jeg han er den eneste vi har sendt ut på selveste julaften. Det går imidlertid fort nå om dagen, så da han reiste herfra ved middagstid, antok han at han skulle få feire julaften hos sin bror i New York.

Etter at alt var i orden igjen ombord, stevnet «Texaco Nueva Granada» mot Pointe-a-Pierre, og en av de første dagene på det nye året ble det tatt inn last der nede for Cristobal. På retur-reisen ble det anløp av Mamonal for å ta med en last til Trinidad siden skipet likevel skulle samme veien. Så ble det først lossing, og straks deretter lasting på Trinidad for derfra å legge kursen mot Newark (i nærheten av New York), Charleston og Baltimore. Den neste lasteplass ble El Palito, Venezuela, og atter en gang ble det lossing og lasting på Trinidad. I midten av februar er den nye lasten inne, og kursen legges denne gang mot Dakar. På Trinidad ble det et spennende kappløp med tiden for skipets nye maskinsjef, O. Amundsen, som reiste over med «Texaco Oslo». «Texaco Oslo» kom til Puerto la Cruz den 13. februar og med

fly over til Trinidad, holdt timetabellen akkurat. Turen over til Dakar skulle vise seg å bringe «Texaco Nueva Granada» i fart på denne siden. Etter endt utlossing i Dakar 25. februar, lød den nye ordren på å laste i Las Palmas for Themsen og Granton. Ved ankomst til Las Palmas den 28. februar, var det skipet «Texaco Nueva Granada» skulle laste fra, ennå ikke kommet, så nå bød det seg 3—4 dagers opphold der. Ja, hvem av oss skulle vel ikke ha ønsket seg et kortere eller lengere opphold på Kanariøyene etter den strenge vinteren vi har hatt.

Da skipet nærmet seg England, ble første anløpshavn forandret til Killingholme (i nærheten av Hull), og ved ankomsten dit ventet det igjen noen nye folk. Båtsmann I. Kristiansen ønsket nå ferie i Arendal. Hans avløser ble H. Ervik som var ferdig med sin ferie etter tjenestetiden ombord i «Texaco South America». Matros N. Bråthen skulle også hjem, og motormann G. Rosø skulle også feriere oppe i Trøndelag. Ny mann ble A. Schefte som har seilt hos oss en tid og nå sist hadde fått verkstedspraksis i Fredrikstad. De ferierende ønskes god ferie, og vi håper alle husker vår adresse når utferds lengselen melder seg eller lommeboken er tom.

I England gikk også maskinsjef B. Chr. Utvik i land, og maskinsjef O. Amundsen overtok nå ansvaret for alle hestekreftene ombord. Han ønskes velkommen og lykke til, vi håper han vil trives i våre rekker.

Fra Granton ble det nok en tur til Las Palmas, for denne gang å la mottagerne i Killingholme få hele lasten, og så står det en langtur på programmet: Wadi Feiran 13/4 for Trinidad 3/5. 1. styrmann E. Kristiansen som nå har meget lang tid både ombord i «Texaco Brasil» og «Texaco Nueva Granada», ble avløst i Killingholme for ferie hos familien i Sandefjord. Skipets nye 1. styrmann heter R. Hamre. Han kommer fra Stavanger, og siden han også er ny i vårt rederi, ønsker vi ham velkommen og håper han etter hvert finner ut at han gjorde et heldig valg da han aksepterte vårt tilbud. Det samme gjelder også maskinist J. Bekken, han har tidligere seilt som underordnet, men

har nå skaffet seg nødvendig utdannelse og så er det fartstiden som bestemmer resten.

Lasten fra Wadi Feiran ble losset i Pointe-a-Pierre 6.—7. mai, og det ble lastet igjen i samme havn de to neste døgn. Denne gang ble det bare en kortene lastereise til Cristobal. Dernest ble det å frakte en last fra Trinidad til Hamburg hvortil skipet kom 24. mai, men da det ble å vente en del på kaiplass, var skipet ikke seileklar igjen før tidlig om morgenen den 28. s.m. Som så mange ganger tidligere var det også her ombord flere med lang og trofast tjeneste som nyttet anledningen til å ta ferie når skipet var så nær Norge. Telegrafist A. Røen fikk avløsning av J. Petersen, som er ny og ønskes velkommen. Tømmermann B. Henriksen og sønnen mønstret også av, og den nye tømmermannen heter J. Rosenlund og har tidligere seilt hos oss flere ganger. 3. maskinist A. Helland reiste også hjem, vi antar han nå snart setter seg på skolebenken. I dette tilfelle var vi så heldige å ha avløser ombord allerede. Av de nye underordnede mannskapene er de fleste nye hos oss.

Fra Hamburg gikk turen til Puerto la Cruz med lasting for Providence. Dernest ble det lasting i Punta Palmas for Philadelphia, og da det nå nærmer seg tiden for skipets periodiske dokking, er nok spenningen stor hver gang ny «sailing order» mottas. Såvidt vi kan se nå blir det forestående verkstedsopphold utsatt til månedsskiftet juli/august.

M/T «Texaco Oslo»

fikk to turer etter hverandre fra Trinidad til Rota, Spania, og var tilbake i Pointe-a-Pierre like før jul for å hente partlast, resten ble lastet i Punta Cardon. Mottagere av lasten denne gang var i Bayonne. Hit kom skipet en av de første dagene av det nye året etter en meget stormfull reise. Restlasten ble utlosset i Philadelphia. Deretter ble det nok spredd mange «byssetelegrammer», for neste lasteordre lød på lasting på Trinidad og losing i Gøteborg. Dette var vel nesten for godt til å være sant. I slutten av januar nærmet skipet seg, og det var spennende dager både ombord og i land. Ville skipet komme inn

før ishindringene ble for store? Det holdt heldigvis, og den 28. januar var «Texaco Oslo» vel fortøyet ved en av de mange lossepierene ute i Gøteborgs oljehavn, Ryahammen.

Nå var det også en del av besetningen som hadde sin kontraktstid ute og ville trosse kulde og snø for å ta vinterferie. 1. maskinist T. Tollefsen hadde lang tid ombord, og overlot nå et meget pent holdt maskinrom og en veltrimmet motor til sin etterfølger, J. Tyminski. Dette er også en maskinist som har valgt å yte en innsats i Texaco's tjeneste. Velkommen skal han være, og vi håper på et langt og hyggelig samarbeide.

Elektriker Fl. Kr. Jensen ønsket å få litt ferie hos familien i Danmark før videre innsats hos oss. Hans avløser ble også en fra broderfolket i syd, O. H. Nilsen. Han har tidligere seilt bl. a. på Grønland, og nå var det heldig for oss at han fikk lyst til å mønstre ut i tankfart, som vi håper han vil trives med.

Ny maskinassistent ombord ble R. Grande som har lang tid i rederiet. Han løste av J. Langerud som var forfremmet til 2. maskinist. Av de nye som kom ombord, hilste vi bl. a. på følgende kjente, lettmatros S. Råger og motormann M. Olsvik.

Som det vil ha fremgått av det som tidligere er skrevet om de andre skipene, benyttet vi anledningen til å sende en del folk over til Vest-India med «Texaco Oslo», bl. a. maskinsjef O. Amundsen til «Texaco Nueva Granada» og 1. maskinist Th. Bærum til «Texaco Brasil». Bussturen til Gøteborg var i alle deler vellykket, og jeg takker dere alle for hyggelig reisefølge. Det var også hyggelig å få hilse på så mange kjente ombord. Som vanlig under land var det stor travelt overalt, og det var morsomt å se hvor greitt alt ble ordnet. Det var også mange som var så heldige å ha besøk av sine kjære, så det ble vel nesten som et Norges-besøk for de fleste. De som ikke fikk besøk, snakket med familien pr. telefon.

Allerede den 30. januar var lasten vel i land, og så var det bare å si adjø og farvel for denne gang. Skipet la ut på ny reise mot Vest-India. Heldigvis slapp vi ishindringer, men det var ikke mange dagene etter at van-

skelighetene meldte seg for alvor for andre skip i Skagerak.

Neste last ble innlastet delvis i Puerto la Cruz og resten på Trinidad. Denne gang skulle den føres til Monrovia og Abidjan i Vest-Afrika, så på ikke så svært lange tiden fikk besetningen overgang fra gnistrende kulde til het tropesol. Ved endt utlossing i Abidjan er vi kommet frem til begynnelsen av mars. På reisen over til Trinidad fikk kaptein W. K. Paulsen underretning om at etter hans ønske ville han med det første få avløsning for ferie. På Trinidad ventet nemlig R. G. Jensen, og siden skipet skulle bare en kort tur opp til Philadelphia med lasten, så ble begge kapteiner ombord sammen dit. Ved ankomst Philadelphia i slutten av mars, overlot derfor kaptein Paulsen roret til kaptein R. G. Jensen som vi ønsker alt godt i sin nye stilling, og vi håper kaptein Paulsen blir heldig med ferien hjemme i Arendal.

Neste tur gikk så til Donges hvor skipet kom 13. april. Her ble telegrafist Stenseth avløst for ferie, og vår nye telegrafist A. Andersen ønskes velkommen.

Neste last førte skipet fra Trinidad til Tallaboa, og derfra var ikke reisen lang til lasteplass i Port Arthur hvor det den 10. og 11. mai ble lastet for Matadi eller Ango-Ango i Congo-republikken. Det var lenge siden vi hadde skip der og meget hadde hendt der siden den gang, så det var med spenning vi så frem til nærmere orientering fra kaptein R. G. Jensen og anløpet der nede. Tross adskillige vanskeligheter gikk alt meget greit også denne gangen, og den 12. juni var skipet igjen ute i mere rommelige farvann. Nok en gang ble kursen lagt mot Trinidad for lasting for Donges. Ved ankomsten hit ca. 10. juli kommer bl. a. 1. maskinist T. Tollefsen tilbake og J. Tyminski løser av maskinsjef E. Wetlesen som reiser hjem på ferie. Videre kommer 1. kokk A. Flaten til å reise hjem for skolegang og hans avløser blir W. R. Johansen som nylig har avsluttet sin foreløpige skolegang.

M/T «Texaco Skandinavia»

mottok sin første last i Pointe-a-Pierre 22.—24. november og dellosset i Bayonne i slutten

av måneden. Resten ble losset i Philadelphia et par dager senere. I alle disse tre havnene ble dette stolte fartøy beundret av representanter for befraktere, lastemottagere og andre interesserte. Neste tur ble fra Trinidad til Themsen. Hit kom skipet 2. juledag, så besetningens første julefeiring ombord foregikk etter de vanlige skikker i rum sjø. Tiden i havn blir aldri lang for et tankskip, og allerede den 29. desember finner vi skipet på vei mot Vest-India, nærmere bestemt Caracas Bay på Curacao, hvor det skal hentes en last til Donges. Ved ankomst hit den 25. januar forlot kaptein R. Pettersen og elektriker G. Tandberg skipet på grunn av sykdom. Avløseren ombord ble kaptein W. Taxt og elektriker K. Johnsen, sistnevnte er ny hos oss og er sikkert glad fordi han kom ombord i et slik fint, nytt skip.

Etter Frankrike-turen ble det ny tur mellom Trinidad og New York/Philadelphia. Den 23. februar er skipet atter fortøyet i Pointe-a-Pierre i ferd med å ta inn ny last som delvis skal føres til Themsen. Resten skal leveres til anlegget i Granton. Ved ankomsten til Themsen mønstret offisersemessepike S. Onsjøen av, og H. Husby kom istedet. Fru Husby er gift med matros R. Husby ombord i samme skip.

Neste tur gikk fra Trinidad til Donges, og turen deretter fra samme lastehavn, men nå til anleggene i Themsen og Granton. 1. styrmann T. Fagerli forlot skipet som vi tidligere har hørt, for å overta overstyrmannsstillingen ombord i M/T «Texaco Norge», og L. Hansen ble forfremmet ombord i «Texaco Skandinavia». På denne tid var det meget vanskelig med nye 2. styrmenn og ekstra 1. styrmann K. Ebeltoft ble derfor sendt ombord. Han er ny hos oss, og vi håper han også blir av dem som fortsetter under «stjernebanneret». Ny elektriker F. Jørgensen kom også ombord, likeså pumpemann K. Nodland, idet pumpemann S. Dahl fikk skadet et øye og måtte til legebehandling.

Det ble nok en lastereise fra Trinidad til U. K., nærmere bestemt Immingham og etter endt utlossing her den 9. juni, var tiden kommet for skipets retur til verkstedet i Fredrikstad for garantiattersyn. Hit kom skipet

den 12. juni, og blant de mange som der bordet skipet, var også mønstringsmannen i Fredrikstad da det så ut til å bli en del av- og påmønstringer. Kaptein W. Taxt ble avløst av kaptein W. K. Paulsen. Overstyrmann T. Stensrud skal snart i land på ferie og hans avløser W. Knag kom allerede ombord. 1. styrmann L. Hansen hadde til hensikt å fortsette sin styrmannsutdannelse og ble innvilget avmønstring, og ny offiser her ble L. Haugland. 1. styrmann K. Ebeltoft skiftet over til «Texaco Bogota» og J. Skjølås ble ny 2. styrmann ombord i «Texaco Skandinavia». Skjølås begynte sin sjømannstjeneste hos oss for noen år siden og var nå foreløpig ferdig med sin skolegang. Båtsmann V. Døskeland ønsket også avløsning og her ble matros M. Jøssås forfremmet; dette var også tilfelle med matros R. Husby som ble tømmermann. 2. maskinist R. Edvardsen var også blant dem som bevilget seg ferie, og han ble avløst av Oskar Hansen som nå vikarierer ombord her til han tar ved ombord i «Texaco Nueva Granada» i Philadelphia omkring 5/7. Maskinistkolene har avsluttet for iår, og ny 2. maskinist F. W. Olsen vil stå på kaia i Pointe-a-Pierre og ta imot skipet ved ankomsten dit en av de første dagene i juli. Blant de nye underordnede mannskapene er det for det meste nye ansikter å se, og vårt ønske er at også disse skal trives hos oss og ikke angre på at de avbrøt ferien for å reise ut med skipet.

Ferden etter verkstedsoppholdet ser ut til å gå mot Trinidad for å hente en ny last til Donges i Frankrike.

M/T «Texaco South America»

var sist vi hørte om skipet, ved verkstedet i Hamburg, og vi skal nå se litt nærmere på den skifting av mannskap som da fant sted. 1. styrmann R. Wiik dro hjem til Kristiansund N. for en gangs skyld for å feire julen hjemme. Ny offiser i hans sted ble A. K. Kristiansen som vi husker fra «Texaco Oslo». Han ble ikke lenge ombord i denne omgangen, da han ble overført til «Texaco Europe» i Sandefjord som midlertidig overstyrmann. Ny 1. styrmann med skipet ut fra verkstedet ble A. Randen. Dette er også en ny offiser

i rederiet. Når dette skrives, er imidlertid A. K. Kristiansen tilbake i sin stilling, og A. Randen er overstyrmann på «Texaco Europe». 2. styrmann F. Celius ble innvilget avmønstring, og i hans sted kom O. Kinander, som er ny i vårt rederi.

Vi ønsker den nye telegrafisten, K. Enoksen fra Stavanger velkommen, og ønsker den fratredende telegrafist, H. Eriksen god ferie i Trondheim.

Båtsmann H. Ervik ønsket å være hjemme i julen. Han ble avløst av matros B. H. Hansen som i den anledning ble forfremmet.

Maskinsjef O. H. Kristiansen dro hjem til Bergen, og T. Strandelid var nå klar til å overta ansvaret for hestekreftene igjen. 1. maskinist Th. Bærum unte vi også å få julen hjemme for en gangs skyld, men han «fant ei med landjorden under seg ro», og er allerede i tjeneste ombord i «Texaco Brasil». «Texaco South America»s nye 1. maskinist heter H. Sund og kommer fra Steinkjer.

Som ny 2. maskinist etter J. Pættersen kom S. Holdhus som er kjent med denne «kverna» fra tidligere.

Elektriker E. Mørk Sørensen dro hjem til sin Wonderful Copenhagen hvor han bl. a. skal konfirmere sitt avkom før ny innsats kaller. Han ble avløst av elektriker L. Kolstø fra Sandnes.

Pumpemann R. Grande benyttet anledningen til å se familien i julen, men også han er forlengst tilbake i de aktives rekke. H. Leirvik har nå ansvaret for «Texaco South America»s pumper. Han har seilt hos oss i mange år tidligere.

Det var også en del skifting blant skipets underordnede besetning. Vi ønsker alle velkommen ombord og velkommen til vårt rederi.

«Texaco South America» seilte fra Hamburg den 1. desember og hentet i midten av måneden en last på Aruba, denne lasten ble levert i New York like før jul. På reisen derfra til Trinidad senere i desember kom imidlertid skipet ut i det samme uværet som «Texaco Oslo» ble overfalt av. «Rasmus» var ikke nådig, og «Texaco South America» ble dessverre utsatt for et alvorlig maskin-

havari og måtte returnere til Newport News for reparasjon. Oppholdet her varte helt til 21. mars da skipet etter vellykket prøvetur etter reparasjonen la kursen for Trinidad. Første lastereise i nyreparert stand gikk til Bayonne hvor kaptein Solhøi ble avløst av kaptein Sukke. Som nevnt annet sted i bladet, er kaptein Solhøi blant våre 30 års jublanter i år, og han vil tilbringe sommeren hjemme i Arendal. La oss håpe på mye varme og ellers godt vær. God ferie til kaptein Solhøi.

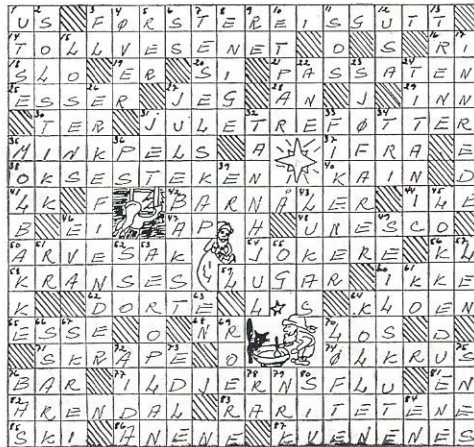
Fra Bayonne gikk så turen til Trinidad for lasting for Brunsbüttelkoog og Hamburg, hvor skipet kom i begynnelsen av mai. Nok en overstyrmann sto for tårn til ferie og videre skolegang, og O. J. Lindtner kom nå ombord for å bli satt inn i saker og ting før S. Myran mønstrer av. 2. styrman O. Kinander har vi tidligere hørt ble forfremmet ombord i «Texaco North America» og ny 2. styrman på «Texaco South America» ble E. Flemen. Maskinsjef T. Strandelid hadde anmodet om permisjon, og maskinsjef Gunnar Tangen reiste nå ombord slik at han kunne bli kjent med forholdene før han overtok kommandoen i kjelleren. Tømmermann A. Skårn bevilget seg også en kortere ferie, men er nå forlengst tilbake i tjeneste igjen, dennegang ombord i M/T «Texaco Norge».

Fra Hamburg ble turen lagt mot Port Arthur hvor endel av smøreoljen ble lastet den 19. mai, resten ble lastet i Houston dagen etter. Komplettering av lasten med bensin og parafinprodukter ble utført på Trinidad i slutten av mai, og her gikk så maskinsjef T. Strandelid og overstyrmann S. Myran fra borde. Vi håper disse nå har en god ferie hjemme. Av lastens sammensetning vil nok flere av leserne ha forstått at det ble lossing i Brasil, og dennegang bød lossingen der nede på mange vanskeligheter for mottagerne, så det ble langvarige havneopphold. Først den 21. juni var hele lasten ute og Rio de Janeiros karakteristiske «Sukkertopp» forsvant i synsranden. Igjen ble kursen lagt mot Trinidad for der å laste for Europa.

Julekryssord 1962

Julenummerets konkurranse i kryssordløsningens edle sport fikk stor deltagelse fra både sjø og land. Innspurten ble spennende, det var «close race», eller som man sier på norsk «tett barbering». Ellers pleier man jo av og til i slike tilfelle å avgjøre konkurransen ved hjelp av målfoto. Det kan man vel ikke akkurat si at vi har gjort, men vi har i alle fall fotografert en av de riktige løsningene. For å kunne kåre en seierherre har vi måttet ty til loddtrekning. Det er en av våre landkrabbefruer som er gått av med seieren denne gang, nemlig:

Fru Hjórdis Diesch-Pedersen,
Pelvikveien 1 B,
Snarøya.
Vi gratulerer!



Takk for innsatsen og better luck next time til dem som ikke vant denne gangen.

Forts. fra side 15.

skaper, ble det servert bløtkake, kaffe og Cola. Overlærer Årvold hilste fra skolen og minnet elevene om alt det vi har å takke den norske sjømann for. Kaptein Lyng takket for besøket og for den interesse skolen har vist båten, og elevene kvitterte med å synge for oss.

Av stemningen i bussen på hjemveien forsto vi at dette hadde vært en minnerik dag for alle sammen, og vi håper at både mannskap og elever hadde glede av å få hilse på hverandre. De skal jo skrive frem og tilbake til hverandre nå enda et års tid.

BS

«TEXACO EUROPE»'S offiserer

Kaptein Lyng (sittende) sammen med overstyrm. Y. Konnestad (nå kapt. på «Texaco Brasil»), bak ham stuert Øvre. Videre telegrafist Flesland, førstestyrm. Kristiansen (nå på «Texaco South America»), 1. mask. H. Mathiesen, 1. styrmann Holt, 2. mask. Soldal og 3. mask. Sørø. Gudmoren fru dir. Tellefsen synes å like seg blant så mange kjekke karer. Vi ser henne smilende blid mellom 1. mask. Mathiesen og 1. styrm. J. Holt. (Billedet er tatt i Sandefjord i desember 1962).



Båtenes posisjoner

- M/T «*Texaco Bogota*» — begynte året med en tur til Donges. Deretter lasting for USA, og i februar Trinidad til Le Havre. Siden ble en last brakt til Rotterdam før verkstedsoppholdet i Gøteborg i april. I mai ble det gjort to reiser fra Pointe-a-Pierre til Philadelphia. Siste gang også lasting i Philadelphia for Antwerpen 20/6. Skipet beregner å laste på Trinidad 5/7 for Bayonne.
- M/T «*Texaco Brasil*» — besøkte i januar havnene Bahia, Santos og Rio de Janeiro. Neste last ble tatt inn på Trinidad 24/1 og ført til Guayanilla og Port Neches. Så kom en ny langtur med lasting i Port Arthur 5/2 og Trinidad 13/2 for Recife, Santos og Rio de Janeiro. I mars, april, mai og juni har det vært fast fart Curacao/Sentral-Amerika. I begynnelsen av juli beregner «*Texaco Brasil*» å laste i Puerto la Cruz og Pointe-a-Pierre for Rota, Spania.
- M/T «*Texaco Britannia*» — kom til London 15/1 med en last fra Trinidad. Senere har det blitt kortere turer med lasting ved Las Palmas, første til Freetown og siden i februar, mars, april Las Palmas eller Gibraltar til England. 5/5 ble det lastet i Las Palmas for Slemmestad i Oslofjorden, hvorefter nok en last ble ført fra Las Palmas til Freetown 31/5. Ved utlossing her gikk ferden til Wadi Feiran, Sinaihalvøya for en last til Pointe-a-Pierre hvortil beregnes ankomst 7/7.
- M/T «*Texaco Europe*» — seilte i årets 3 første måneder fra Curacao og Trinidad til sentral-amerikanske havner inntil en last ble ført fra Port Arthur i midten av april til Recife — Rio de Janeiro og Santos. 28. mai ble det lastet for London og Granton og i slutten av juni igjen i Pointe-a-Pierre for Bayonne. Neste last er beregnet fra West India 11/7 til Sentral-Amerika.
- M/T «*Texaco Norge*» — var med last i England i januar og februar. Alt var da klart for Norges-tur til garantietersyn, men issituasjonen forhindret dette. Ferden gikk tilbake til Pointe-a-Pierre hvor det ble lastet for New York i mars. Deretter lasting først i Vest-India for Rotterdam 4. april og for Avonmouth i mai før kursen ble satt for Sandefjord. «*Texaco Norge*» gikk fra verkstedet 24/5 for Venezuela og Trinidad for å laste for Donges. 4. juli er skipet igjen tilbake på Trinidad, den negang også for å laste for Europa.
- M/T «*Texaco North America*» — har i hele år seilt med last fra Venezuela og Trinidad til Portland, New York og Philadelphia, men måtte innom Jacksonville i mai for en mindre reparasjon. Den 11. juli beregnes skipet å laste på Trinidad for Las Palmas.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» — seilte i januar først til Panama og deretter fra Pointe-a-Pierre til New York. I februar gikk ferden til Dakar før det ble lasting på Las Palmas 28/2 for England. Skipet fortsatte i farten Las Palmas/England til april da det lastet i Wadi Feiran for Trinidad. Derfra gikk turen til Hamburg i mai og så to turer fra Venezuela til Philadelphia. I juli blir det lasting i Pointe-a-Pierre for England og deretter til verksted i Hamburg midt i august.
- M/T «*Texaco Oslo*» — åpnet året i New York og Philadelphia, lastet i januar for Gøteborg, gikk så tilbake til Vest-India i februar etter last for Monrovia og Abidjan. Deretter ble to laster brakt fra Trinidad til USA før skipet lastet i Puerto la Cruz 31/3 for Donges, Frankrike. I mai gikk ferden fra Port Arthur til Ango Ango i Kongo. 25/6 lastet «*Texaco Oslo*» i Pointe-a-Pierre for Donges og beregner å laste i slutten av juli i Port Arthur for Hamburg ca. 5. august.
- M/T «*Texaco Skandinavia*» — losset i London sist i desember, og gikk derfra til Curacao etter last til Donges. I februar ble det en reise fra Trinidad til New York, og i mars en tur over Atlanteren til England, i april til Donges og igjen i mai til England. 26/5 lastet skipet på nytt på Trinidad for England og gikk derfra til Fredrikstad for garantietersyn i juni. Ferden går i juli fra Trinidad til Donges ca. 15/7.
- M/T «*Texaco South America*» — begynte 1963 med en tur til Newport News for reparasjon og seilte derfra 21/3 til Trinidad etter en last til New York. I april gikk ferden over til Hamburg, før det i mai ble lasting i Port Arthur og Trinidad for Salvador, Santos og Rio de Janeiro. 30/6 lastet «*Texaco South America*» på Trinidad for Rotterdam, hvorefter det kan se ut til å bli Afrika-tur fra West India ca. 30/7.