



# texaco tanker



Sjømannskirken på Trinidad

**JULEN 1964**

11. årgang



Forsiden denne gang viser Sjømannskirken i San Fernando slik den skal bygges til hygge og nytte for sjøfolk som anløper Trinidad, særlig Pointe-a-Pierre, og som et minnesmerke over sjømannsprest Johan Nielsens siste store innsats. Kirken er tegnet av arkitekt Finn Holmsen, og ligger ved Lady Hailes Avenue, på en tomt stilt til disposisjon av myndighetene i San Fernando. Selve kirkebygget med en tjenerbolig regner vi kommer til å koste mellom kr. 400—450 000, og dette beløp er sikret ved penger som Johan Nielsen samlet inn blant sjøfolk og ved bidrag som vi selv og andre norske rederier, verksteder og andre interesserte har gitt. Stasjonen får både bil og båt, men båten får neppe lov til å ta passasjerer. Vi har arbeidet for at Sjømannskirken også skal få sitt eget svømmebasseng, og så sant vi greier å skaffe til veie de ca. kr. 125 000 som det vil koste, vil svømmebassenget bli anlagt. Dette er imidlertid for øyeblikket noe «ut i det blå».

Bak byggingen av denne Sjømannskirken ligger henimot 5 års slit og skuffelser for Johan Nielsen. Da han døde i fjor høst, var det endelig begynt å lysne for alvor for prosjektet, men han skulle ikke oppleve å få se det realisert. Nå er den imidlertid i ferd med å bli en realitet, og innvielsen vil etter planen finne sted i slutten av januar eller begynnelsen av februar. Jeg håper den nye Sjømannskirken som vil bli drevet i Johan Nielsens ånd, vil bli et kjært tilholdssted ikke minst for våre folk som så ofte kommer til Pointe-a-Pierre.

\* \* \*

En annen sak som har opptatt oss meget i år, er den såkalte «prøveskipsdrift» som er omtalt annetsteds i bladet.

Prøveskipsdriften betyr et markant brudd på tradisjon og tilvante arbeidsforhold, og vi var alle forberedt på tilpassningsvanskeligheter og komplikasjoner under de eksperimenter som har vært gjennomført på «Texaco Skandinavia» og «Texaco Norge». Det viste seg imidlertid at vi ingen grunn hadde til å nære bekymringer. Selv om prøveskipsdrift ikke er noen form for konkurranse, er det morsomt at våre skip besatte første og annen plass blant de 36 skip som har vært med i opplegget. Innsatsen er til stor heder for offiserer og mannskap ombord i de to båtene, og for kaptein W. K. Paulsen som introduserte systemet på de to skip. Andre navn kunne også nevnes.

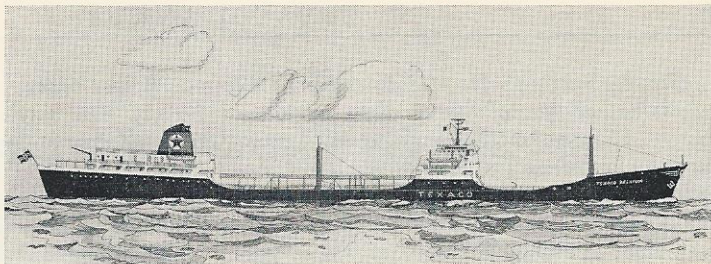
Prøveskipsdrift med påfølgende rasjonalisering er en nødvendighet som følger av de tiltak andre land treffer og fordi mannskapssituasjonen er vanskelig. Det har vært en forutsetning at økonomiske fordeler som måtte bli oppnådd, skal deles mellom de impliserte parter, og jeg håper de rette instanser finner en god løsning på dette. Som et pluss kommer det faktum at den endrede organisasjon på prøveskipene tydeligvis har ført til usedvanlig gode forhold ombord.

Og hermed ønsker jeg alle lesere på sjø og land en god jul og et godt nytt år.

Per Sundby

Utgiver: Texaco Norway A/S  
Redaktør: J. C. Jenssen  
Red.sekr.: Bjørg Sitter  
Medarbeidere: L. Granlund. H. Thune  
Trykk: K. Brevigs Boktrykkeri, Oslo

Vårt  
nybygg



## T/t «Texaco Belgium»

Da Texaco Tanker har glimret med sitt fravær hittil i år, har vi ikke tidligere kunnet gi en orientering om den nybygning vi har kontrahert ved Fredriksstad Mek. Verksted. Det er kanskje ikke helt riktig å si at vi har kontrahert denne båten, det er en kontrakt som vi har overtatt fra den opprinnelige kontrahent, nemlig Texaco Panama Inc., og som vi da bygger videre på for å få båten til å passe våre behov.

Byggingen av denne båten er allerede langt fremskredet og skroget vil bli sjøsatt i begynnelsen av mars neste år. Leveringen vil så finne sted i slutten av juni måned 1965, og vi håper skipet da vil vise seg vel egnet til den spesielle fart det er beregnet for.

Det nye skip som vil få navnet «Texaco Belgium», imponerer kanskje ikke ved sin størrelse. Dødvekttonnagen blir omkring 20 000 tonn. Til gjengjeld blir skipet som allerede antydnet, i høy grad et spesialfartøy med evne til å føre mange sorter last adskilt, med meget nytt utstyr og de siste finesser. En viss grad av fjernstyring, fjernkontroll, automasjon finnes vel nå i de fleste skip som bygges, og det er vanlig å se dette omtalt når nybygningen går prøvetur. Vi kan forsikre at «Texaco Belgium» ikke kommer til å ligge tilbake for noen, idet såvidt vi kan se, neppe noe skip er under bygging idag som kommer til å være mer avansert.

Skipets spesielle karakter og omfattende

tekniske utstyr gir seg selvfølgelig utslag i prisen. Mens vi regner at det idag koster mellom kr. 900 og 950 per dødvect tonn å bygge en super tanker og mens «Texaco Norge» og «Texaco Skandinavia» kom på omkring kr. 1 250 per dødvecttonn, vil det nye skip koste antagelig omkring kr. 1 700 per dødvecttonn, hvilket vil si at den totale byggepris blir omkring 34 millioner kroner.

Hvordan blir så dette skip som krever en så stor investering?

Av utseende virker det kjent, for det følger i det store og hele våre senere nybygninger. Således beholder vi midtskipoverbygningen, og linjeføringen blir stort sett den samme.

Lastesystemet blir en god del videre utviklet i og med at skipet får ialt 37 lastetanker. Av disse er 15 tanker, som befinner seg i den forreste del av skroget, beregnet på føringen av vanlige sorter «clean» last, men det er nytt at disse tanker blir betjent av 5 skruepumper plassert i pumperommet akterut. Disse pumpene blir drevet av damp-turbiner. Den akterste delen av lasteområdet er inndelt i 22 mindre tanker beregnet på føring av spesielle produkter, som smøreolje, petrokjemikalier osv. Disse tankene har et sterkt adskilt ledningsnett, og betjenes av fem 200 tonnns skruepumper som også er drevet av damp-turbiner. Alle lastetankene blir innvendig malt med en sinksilikat maling, og hvis dette svarer til hensikten skulle dette bevare skipet i mange år fremover og ikke minst lette arbeidet med tanksjau.

«Texaco Belgium» får et fullstendig fjernkontrollert og fjernmanøvrert laste- og losse-system. I stedet for håndopererte ventiler via ratt og ventilstang fra dekket, blir alle lasteventilene i tankene samt de ventiler som er i bruk ved ordinær lasting og lossing i pumperommet og på dekk, fjernstyrt ved et hydraulisk anlegg. Dette skjer fra et kontrollrom som er plassert i forkant av overbygningen akter over pumperommet. I dette kontrollrommet kan den som er ansvarlig for laste og lossingen, dirigere alle de 155 fjernstyrte ventilene ved hjelp av små ratt, og han kan også lese av i hvilken stilling de forskjellige ventiler står. For å holde seg ajour med nivået i tankene til enhver tid, blir det også installert et fjernavlesningssystem. Å «ta ullage» skulle derfor falle bort på denne båten. Fra kontrollrommet kan han også manøvrere turbinene som driver pumpene, og den eneste hjelpen han trenger er en liten håndrekning fra maskinrommet hver gang en turbin skal startes opp.

En del av de spesialprodukter som denne båten kan komme til å føre, vil angripe og selv bli ødelagt vel kobberholdige legeringer. Derfor har vi måttet kutte ut alt som inneholder kobber både i tankene, f. eks. når det gjelder heating coils, og i ledning- og pumpe-systemet forøvrig. I den utstrekning det er mulig vil det bli brukt rustfritt stål.

Bortsett fra å være fjernstyrt og fjernkontrollert, vil lastesystemet også være automatisert. På forhånd skal man kunne innstille ved hvilket nivå i tanken man ønsker lastingen eller lossingen stoppet, ventiler lukket osv. Det blir også muligens anledning til å programmere operasjoner på forhånd slik at når man er ferdig med en tank, vil systemet automatisk gå i gang med neste tank.

Hovedmaskineriet vil som de fleste vel har hørt, bli en dampturbin på 13 750 H.K., og denne vil gi båten en fart på ca. 16,5 knop. Maskineriet blir fjernstyrt fra broen slik at forover og akter samt fartsregulering skjer direkte derfra. I maskinrommet blir anlegget det vi idag må kunne kalle fullautomatisert. Når maskinreguleringen foretas fra broen, vil de mange komponenter i turbinanlegget

og kjeleanlegget justere seg selv etter de forhold som hersker til enhver tid, og for den som har fordypet seg i materien, er det klart at det skal et omfattende anlegg til for å komme frem til noe slikt på en betryggende måte. Overvåkingen av maskineriet og kjeleanlegget vil skje sentralt fra en kontrollpult som vil bli plassert i akterkant av turbinrommet.

Herved har vi tatt vårt avgjørende skritt inn i automatikken og eletroteknikken, og det skal bli spennende å se hvordan det kommer til å virke og hvordan man vil finne seg til rette ombord i en slik båt. For den som er interessert i nye ting, blir det sikkert meget av interesse.

Til slutt gjenstår det da å si noen ord om innredningen. For å begynne midtskips, vil vi her innføre en kommandobro som har utsikt horisonten rundt. Telegrafisten med sitt radiatorom flyttes derfor ett dekk ned. Forøvrig vil innredningen her ikke avvike meget fra «Texaco Norge» og «Texaco Skandinavia», bortsett fra at det nå kun blir plass til en mindre salong for de seks passasjerer som også denne båten skal ta, mens den tidligere midtskips spisesalong blir flyttet akterut. I nær tilknytning til byssa får man således tre rom for bespisning, nemlig en salong for kapteinen m. fl., en messe for offiserene og en messe for mannskapet. Dagrom for offiserer og mannskap blir på hver sin side av båtdekket akterut, hvilket skulle være den gunstigste plasseringen.

Innredningen på hoveddekket i poopen blir gjenstand for en forbedring. Mannskapslugarene blir større enn tidligere, og vi har gått bort fra de tidligere sentraliserte vaske- og toalettrom. På den nye båten vil det bli ordnet slik at vaske- og toalettrommene blir lagt i tilknytning til lugarene slik at 2 mann får ett vaskerom og ett toalettrom sammen.

Til slutt vil vi nevne at hele skipet utvendig, både skuteside, bunn, dekk og overbygninger blir sandbåst og malt etter alle kunstens regler med de siste typer maling. Vi regner derfor med at vedlikeholdsarbeidet skulle bli helt minimalt på denne båten.



atomer i molekylet. Nesten 75 % av disse forbindelser brukes av petroleumsindustrien til blanding av bensin, hvorav halvparten går til oktanblanding. Allerede for 30 år siden brukes butylene som råstoff for å produsere butanol (en alkohol), som videre ble foredlet til metyl-etyl-keton som er et viktig oppløsningsmiddel for celluloselakk. År om annet går det med 125 000 tonn butylene til denne produksjonen. 85 000 tonn årlig går det med av isobutylene til produksjon av butylgummi. Hvis denne gummi får innpass på bildekkmarkedet, vil etterspørselen etter isobutylene stige kraftig. Di-isobutylene brukes bl. a. til fremstilling av oktyl fenol som brukes til detergens (overflateaktive stoffer). Tri-isobutylene brukes bl. a. til fremstilling av merkaptaner som brukes ved polymerisering av syntetisk gummi.

Butadien er den viktigste frukt på denne grenen. Den brukes mest til fremstilling av syntetisk gummi, og det er markedet for denne gummi som bestemmer forbruket av butadien.

Et viktig sluttprodukt fra butylene-grenen er tilsetningsstoffer til smøreoljer som gjør dem motstandsdyktige mot syrer, spesielt i diesel motorer som brenner tungolje.

Hydrogen-grenen omfatter en hel rekke «frukter» som f. eks. hydrazin som brukes som drivstoff for raketter. Som hydrazin-hydrat er hydrazin et meget viktig tilsetningsstoff til kjelevann, og kombinerer pH-regulering med oksygenbinding av oksyden på kjelevegger som reduseres til ferrostadiet som igjen danner en oksygen-bindende reserve i kjelen. Når denne omdannelsen er gjennomført, vil hydrazin spaltes til nitrogen og ammoniakk. Spør bare Chieffen ombord. Tonnasjemessig er de viktigste produktene på denne grenen ammonia (ammoniakk) som gjerne videreføres til en rekke forskjellige kunstgjødseltyper. Storparten av det hydrogen som brukes til fremstilling av disse produktene fremstilles ved cracking av olje, selv om vi i Norge ved Norsk Hydro hittil har fremstilt hydrogen ved elektrolyse av vann.

Siden det er sagt at Hydro fremstiller ammonia ved hjelp av elektrolyse, kan det kanskje være av interesse å høre hvordan Texaco

i Lockport lager det. Stoffet består av 1 volum nitrogen og 3 volum hydrogen. Den kjemiske formel blir da  $NH_3$ , men siden atomvektene er henholdsvis 14 008 og 1 008, blir det store mengder hydrogen som skal til. I en høy grad av renhet ved hjelp av katalysator kommer dette fra raffineriet.

Nitrogen blir tatt fra luften som inneholder nesten 4 femtedeler nitrogen eller kvelstoff, resten er oksygen eller surstoff pluss mindre enheter av andre gasser.

For å skille nitrogen og oksygen i luften anvendes lav temperatur fraksjonering. Det vil si, man koker det ene fra det andre under lav temperatur etter at luften er avkjølt og gjort flytende. Man får på denne måten utskilt nitrogenet, og ved å blande det med hydrogen under 633 kg trykk og en katalysator, har man ammonia. I Lockport lager Texaco 220 tons pr. dag. Det meste blir benyttet til kunstgjødsel, men noe går også til sprengstoff, syntetiske fibere, farvestoffer, plast og en masse annet. Det er like bra på frysemaskiner som freon.

Ammonia selv blir bare fraktet på spesialbåter under trykk og lav temperatur, for det er en klar, illeluktende væske som koker ved minus 33,3 grader Celsius.

Ethylengrenen bygger på ethylene  $C_2H_4$  som er den organiske forbindelsen som produseres i de største kvanta både i USA og Europa. Forbruket av ethylene øket fra 656 000 tonn i 1950 til 2,4 mill. tonn i 1960. Fremstillingen skjer i cracking-anlegg, gjerne steamcrackere, fra olje. De produktene som ble laget av ethylene og som var ansvarlige for den store økningen i forbruket, var særlig tre forskjellige plaststoffer: Polyethylene, polystren, og P.V.C. (polyvinylklorid) som tilsammen tok 13,6 %, og oppløsningsmidler tok 8,8 % av denne økningen. Resten gikk til plastiseringsmidler, lim, farmasøytiske preparater o. a.

Som vi ser av «fruktene» på denne grenen, kan ethylene omgjøres til ethylene glycol—en slektning av glyserin—som brukes som «antifreeze»-tilsetning til kjølevannet for å forhindre frysing f. eks i bilradiatorer. Sammen med bly, tetraethylbly, er ethylene virksom som antibanking (antiknocking) i ben-

sin og motoren får en roligere gang. I 1960 representerte glycol bare 48 % av «antifreeze»-markedet, mens i 1960 var dette antall steget til 91 %. Glycol brukes også til fremstilling av polyester. De fleste kjenner til at polyester med armering av glassfiber brukes til fremstilling av livbåter, lystbåter, bilkarosserier og overbygninger på skip, samt en hel rad forbruksartikler. Videre er det fremstilt tekstilfibere av polyester som brukes til blandng med andre fibere, både naturlige og kunstige, til dress-stoffer, kjolestoffer o. l. Hvis polyesterfiberen får innpass i bildekkinnlegg (cord'en i bilgummi), vil etterspørselen etter glycol øke vesentlig.

En annen av «fruktene» på ethylene-grenen er methylene oxide. Halvdelen av denne produksjonen går til «antifreeze». Av andre produkter som lages av ethylene kan nevnes ethanolamin, høyere glycoler og glycolethere.

Den siste «frukten» på ethylene-grenen er ethanol, den vanlige alkoholen. De to mest alminnelige alkoholer er ethanol og methanol. I vanlig tale er ethanol ofte kalt alkohol eller sprit, mens methanol kalles tre-sprit. Det er således bare en M som gjør utslaget mellom Vita og Morte, det vil si liv eller død. Drikk derfor øl for å være sikker.

Så noen facts om ethanol: Av den totale produksjon av ethanol ble i 1960 91 % fremstilt av ethylene. Over halvparten av USA's ethanol-produksjon brukes til fremstilling av acetaldehyd som er utgangstoff for fremstilling av butanol, ethylhexanol og eddiksyre.

Før jordoljen ble foredlet var råstoffet til de fleste organiske kjemikalier steinkulltjære. Inntil påbegynnelse av siste verdenskrig var det laget omtrent 300 000 forskjellige organisk-kjemiske forbindelser på basis av steinkulltjære som råstoff. For å nevne noen få er anilin en oljeaktig, giftig base, helt klar i ren tilstand, men brukes allikevel til fremstilling av de vakreste farver, de såkalte anilinfarver.

Et annet produkt er sakarin som brukes istedenfor sukker av personer som vil holde seg slanke. Aspirin fremstilles av tjære, så det er et stort sprang fra gift til sukker og medisin.

Etterhvert tok imidlertid jordoljen over

som råstoff for disse og en rekke senere fremstilte forbindelser. Antallet organisk-kjemiske forbindelser nærmer seg nå raskt millionen, og de aller fleste av dem kan fremstilles fra olje og oljeprodukter. Petrokjemikaliene har for alvor overtatt rollen som verdens råstoff for de mest forskjellige kjemiske forbindelser takket være et veldig forskningsarbeid rundt omkring i alle verdens laboratorier. Navn som nylon, orlon, santolene osv. er varemerker for store kjemiske konserner som Du Pont, Monsanto, Bayer, ICI (Imperial Chemical Industries) og mange flere.

Texaco fremstiller råstoffet i store mengder, noe foredler Texaco selv, blant annet en riktig fin matolje, men det meste går altså ombord til dere, vanligvis som nonene og cumene. Slike laster representerer store verdier. Enkelte kan være ømfindtlige for vann, andre igjen, som benzene, oppløser pakninger i ledninger og pumper. Noen er brannfarlige og andre er giftige. Slikt får en opplysning om av skiberen og om de forholdsregler som må tas. Mange har hørt tale om T.N.T. som står for trinitrotoluene eller trinitrotoluol, men heldigvis finnes stoffet ikke på samme gren, for da hadde pæretreet gått i luften. Dere som er ombord i en crude tanker, tenker kanskje at heldigvis har vi ikke noe med dette å gjøre, men vær nå ikke så sikker på det. Før i tiden ble gasser som butan-propan og metan brent oppe i et høyt rør, disse faglone kunne sees overalt hvor det var oljeforekomster. I den senere tid er det funnet store underjordiske felter som inneholder veldig mengder gass. Gassene kan komprimeres og avkjøles slik at de blir flytende og deretter fraktes med de såkalte gasstankere til steder hvor de anvendes til belysning og oppvarming (ja, det påstås at den er billigere og bedre enn bensin til en bil — iallfall i Holland). På de oljefelter som ikke har stor nok gassproduksjon for skipning, går en nå over til å blande den opp i crude oljen.

Når en slik crude skal pumpes iland igjen, kan det oppstå visse vanskeligheter ved at noe av gassen skiller seg ut og danner gasslommer i rørledninger og sentrifugalpumper. Det er således litt å tenke på selv på en crude tanker.

## Våre jubilanter i 1964

Texaco's årlige middag gikk av stabelen den 2. april. Vi skal ikke gi noe detaljert referat fra denne tilstelningen med taler og sanger, men vi vil gjerne presentere hedersgjestene, årets jubilanter. Ved denne anledning hadde vi gleden av å ha besøk av to av våre 30 års jubilanter, og også to som hadde rundet de 25.

De som skulle ha gulluret i år var kaptein Olaf Andersen, kaptein W. K. Paulsen og kaptein J. C. Christensen.

Kaptein Olaf Andersen begynte sin karriere hos oss som båtsmann på gode, gamle «Solitaire» den 15. november 1933. Før et år var omme var han steget i gradene til 3. styrmann. Etter å ha gått alle styrmannsgradene på våre båter, finner vi ham under krigen som kaptein på «Ceylon», og siden som Mooring Master i Bahrain. Fra 1946 har han seilt som kaptein på våre skip, sist gikk han ut med «Texaco Norge» fra Fredrikstad i juli 1962. Nå var vi så heldige å ha ham hjemme slik at vi kunne hyld ham behørig.

Vi gratulerer med de 30 Texaco-år.



Dir. Sundby gir det håndfaste bevis til kaptein O. Andersen



— og til kaptein W. K. Paulsen

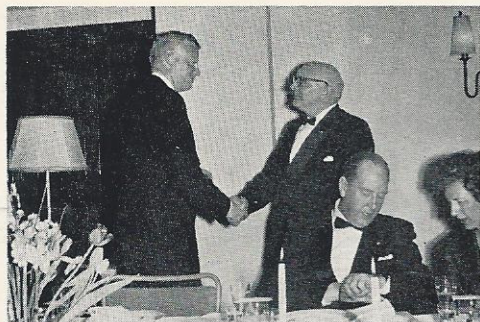
Kaptein W. K. Paulsen startet også på «Solitaire» den 15. november 1933 da han gikk ut som matros. I løpet av et år hadde han også steget til 3. styrmann. Han forble trofast mot sitt første skip, og etter en tur innom «Galila» som 1. styrmann, finner vi ham som kaptein på «Solitaire» i begynnelsen av krigen. Etter å ha seilt ute i krigsårene på flere av våre båter, tok han over som kaptein på gamle «Skandinavia» i 1945. Siden da har han ført mange av våre skip, og ført dem godt. Kaptein Paulsen hadde vi også gleden av å ha som vår gjest ved middagen. Han er nå reist ut som observatør med «Texaco Skandinavia» som seiler som prøveskip.

Vi gratulerer jublantene.

Den siste av 30 års jublantene, kaptein J. C. Christensen, kunne dessverre ikke rekke frem tidsnok til vår fest, men han ble hyldet in absentia. Også ham finner vi første gang på «Solitaire». Han gikk ut sammen med de andre den 15. november 1933 som lettmatros. Senere seilte han som styrmann på flere av vår båter helt til krigen var slutt. Fra 1950 har han vært fast kaptein. Sist førte han «Texaco Bogota». Vi hadde håpet at vi skulle ha sett ham også som vår gjest ved denne anledning, men båten kom ikke til Europa før i mai, så han fikk overrakt sitt ur og ble behørig celebrert ved en senere anledning.

Vi gratulerer med overstått jubileum.





Kaptein W. Taxt har fått sitt 25-års symbol — og kasserer C. Krogh tar frem sitt selskapsbukk i samme anledning.



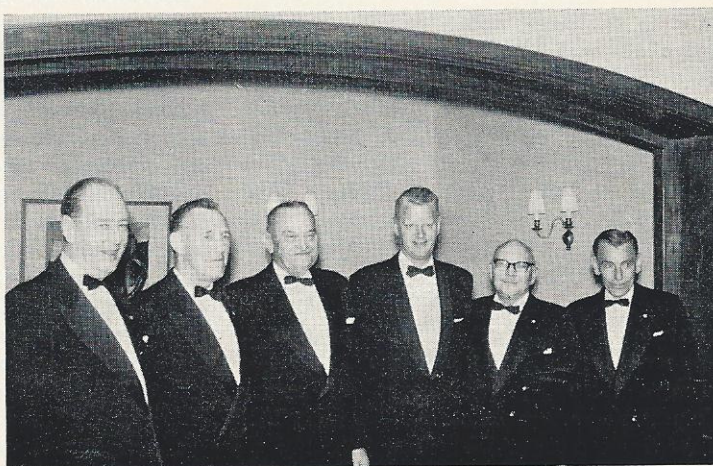
25 års jublantene våre var i år kaptein W. Taxt og kasserer Conrad Krogh. Vi skal få lov til å komme tilbake om fem år med en nærmere presentasjon av disse to, men

25 år for Texaco er en innsats som også fortjener honnør.

Vi gratulerer dem begge med det kvarte århundre.

**OG SÅ ALLE PÅ  
ETT BRETT**

og til og med med en smilende dir. Tellefsen i sin midte: Fra venstre kaptein O. Andersen, kaptein W. K. Paulsen, direktør G. Tellefsen, adm. direktør P. Sundby, kaptein W. Taxt og kasserer C. Krogh.



Vi tillater oss å gjengi et lite dikt, og håper at våre kjære lesere bedre forstår hvorfor «TEXACO-TANKER» er blitt så forsømt:

*A man knocked at the Heavenly Gate,  
His face was scarred and old.  
He stood before the man of fate  
For admission to the fold.*

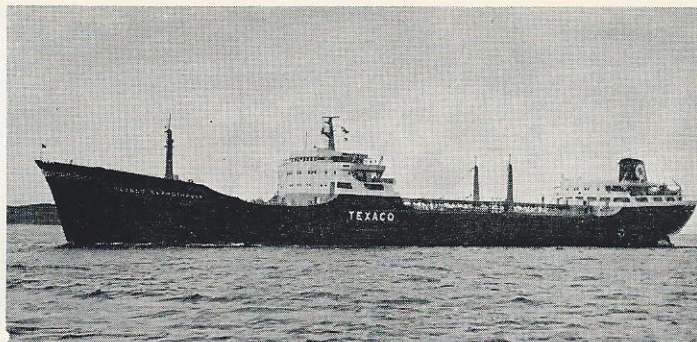
*«What have you done?», St. Peter asked,  
«To gain admission here?»  
«I've been a Crew Manager, Sir,  
For many and many a year.»  
The Pearly Gates swung open wide,  
St. Peter touched the bell . . .  
«Come in and choose your harp», he said,  
«You've had your share of Hell!»*

## PRØVESKIPSDRIFT:

„Texaco  
Skandinavia“

OG

## „Texaco Norge“



Det skulle nå være godt kjent hva det menes med «Prøveskipsdrift» og også hvorfor en slik «drift» er igangsatt. Vi skal derfor her nøye oss med å «konkretisere» såvel begrepet som det praktiske i denne forbindelse. Med prøveskipsdrift menes redusert bemanning under nye perspektiver hva gjelder arbeidsområdene, og bakgrunnen for denne prøve er jo den stadig økende konkurranse med andre nasjoners skipsfart. Skipsfarten som betyr svært mye for vår nasjonalhusholdning, har gjennom de senere år møtt konkurranse fra land med gunstigere skattebetingelser, lempeligere bemanningsregler og mindre, for ikke å si manglende, tradisjon for dette yrke. En befrakter er selvsagt interessert i å la sin last føres av det skip som tilbyr den gunstigste pris, og i denne konkurranse står derfor den norske handelsflåte ikke helt på topp, dessverre. Skattene er det lite eller intet å gjøre ved selv om vi i de senere år har fått noe gunstigere avskrivningsregler, men mannskapsutgiftene som ikke betyr så svært lite, var det verd å prøve å redusere.



De bemanningsregler som gjelder i dag, er svært gamle og laget i en tid hvor det trengtes atskillig mer arbeidskraft ombord for å holde det hele vedlike. Etterhvert som de moderne metoder er tatt i bruk ombord skulle arbeidsmengden reduseres. Tar vi også i betraktning at et skips bemanning i første rekke bør ta sikte på det rent sikkerhetsmessige og det derav følgende sikkerhetsmessige vedlikehold, skulle mulighetene for en reduksjon av besetningen være nokså iøynefallende. Det økonomiske vedlikehold, som maling av skuteside o.l., kan jo i fall den ombordværende besetning ikke skulle makte det, bli tatt vare på av et dertil egnet gjeng fra land f.eks. Målinger som ble foretatt av Industriforbundets Rasjonaliseringskontor (IRAS) gjennom en lang periode på de forskjellige typer skip, fortalte også med all tydelighet at det forelå en forsømmelse på området «bemanningsregler». Et utvalg, det såkalte Rasjonaliseringsutvalg, ble derfor opprettet, med medlemmer fra alle organisasjoner og interesserte parter for på bakgrunn av de tidsstudier og målinger som var foretatt, å komme frem til et bemanningssystem som så skulle prøves på de forskjellige typer skip. Derav begrepet prøveskip. Den mest drastiske forandring i denne forbindelse er det såkalte alterneringsprinsippet som kun betyr at en rekke

av skipets besetning har arbeidsområde over hele skipet. Det hittil meget markante skille mellom dekk—maskin er derfor i denne forbindelse eliminert. Det var jo mange som reagerte voldsomt på dette så «radikale» brudd på tradisjon, men i praksis viser det seg bare å være til fordel for alle parter. Samtidig ble alt hva heter «bakstørn» sløffet, og stuertdepartementet fikk underlagt seg alt som heter rengjøring ombord. Det som kanskje er mest nytt, er komitearbeide i den såkalte Planleggingskomite, bestående av de forskjellige departementssjefer. Disse skal planlegge vedlikeholdet og benytte dertil egnede skjemaer — bl. a. arbeidsordrer. Det hele virket nytt for våre seilende kolleger, men for oss på landjorden er det intet annet som nå skjer i handelsflåten enn det som har skjedd i industrien gjennom de siste 30 år.

Vi ser på bladets side 12 den organisasjonsplan som benyttes på prøveskipene våre, og vi ser av denne plan både alterneringsgruppen og hvem som er med i planleggingskomiteen. Før vi kom frem til denne mannskaps sammensetning, hadde våre planer vært nøye gransket og diskutert med alle impliserte ombord som skulle være med i prøveskipstiden, og såvel offiserer som underordnede gikk frivillig inn for dette forsøk. Rasjonaliseringsutvalget anbefalte så forsøket, hvor etter Sjøfartsdirektoratet godkjente drift med redusert bemanning. Kaptein W. K. Paulsen ble spesielt utdannet i dette arbeidet, og har vært ombord på både «Texaco Skandinavia» og «Texaco Norge» som Rasjonaliseringsvalgtgets representant og foretatt de fornødne registreringer og målinger.

Den daglige drift ombord var det få som ikke trodde ville gå fint selv med en så stor reduksjon som det her ble gjort, men om det å klare toppbelastningen, var det stor skepsis. Tilfellet er jo imidlertid det, at dekets og maskinens toppbelastninger, henholdsvis fortøyninger, tanksjau og stempel- kjelesjau, ikke faller samtidig, og ved å benytte alterneringsmetoden skulle derfor også topp-

belastningen være dekket. Vi viser på side 13 den fortøyningsplan som er utarbeidet og benyttet på våre skip med stort hell.

Resultatet av prøveskipsdriften er vi meget stolte av, da våre 2 skip plasserte seg som nummer 1 og 2 av de 36 skip som hittil har prøvd seg. Det er selvfølgelig ingen konkurranse mellom de skip som er utvalgt til å forsøke systemet, men indirekte blir det jo en form for hvem greier brasene best. Av de nevnte 36 prøveskip er det kun 3 tankskip av typen clean med muligheter for føring av petrokjemikalier, solvens o. l. — skipstyper som må være av en større vanskelighetsgrad enn crude båter, bulkcarriers o. l. Til tross for at begge våre ligger i det vanskeligste skiktet, topper de statistikken med «Texaco Norge» som nr. 1 og «Texaco Skandinavia» som nr. 2. Hva er nå disse resultatene? Jo, målingene går ut på å undersøke hvem som er med i det drifts- og driftsvedlikeholdsmessige arbeidet og hvem som er til overs, d.v.s. hvem kan avsees til økonomisk vedlikehold. I de 2 månedene hver manns daglige arbeid ble målt, hadde «Texaco Norge» 5,6 mann til økonomisk vedlikeholdsarbeide, mens «Texaco Skandinavia» i samme tidsrom hadde 4,9 mann til dette arbeide. Dette er suverene resultater, og det er kun nr. 3 i statistikken, M/T «Austanger» som kommer i nærheten av våre 2 prøveskip — og husk, det er 36 stykker som har prøvet seg.

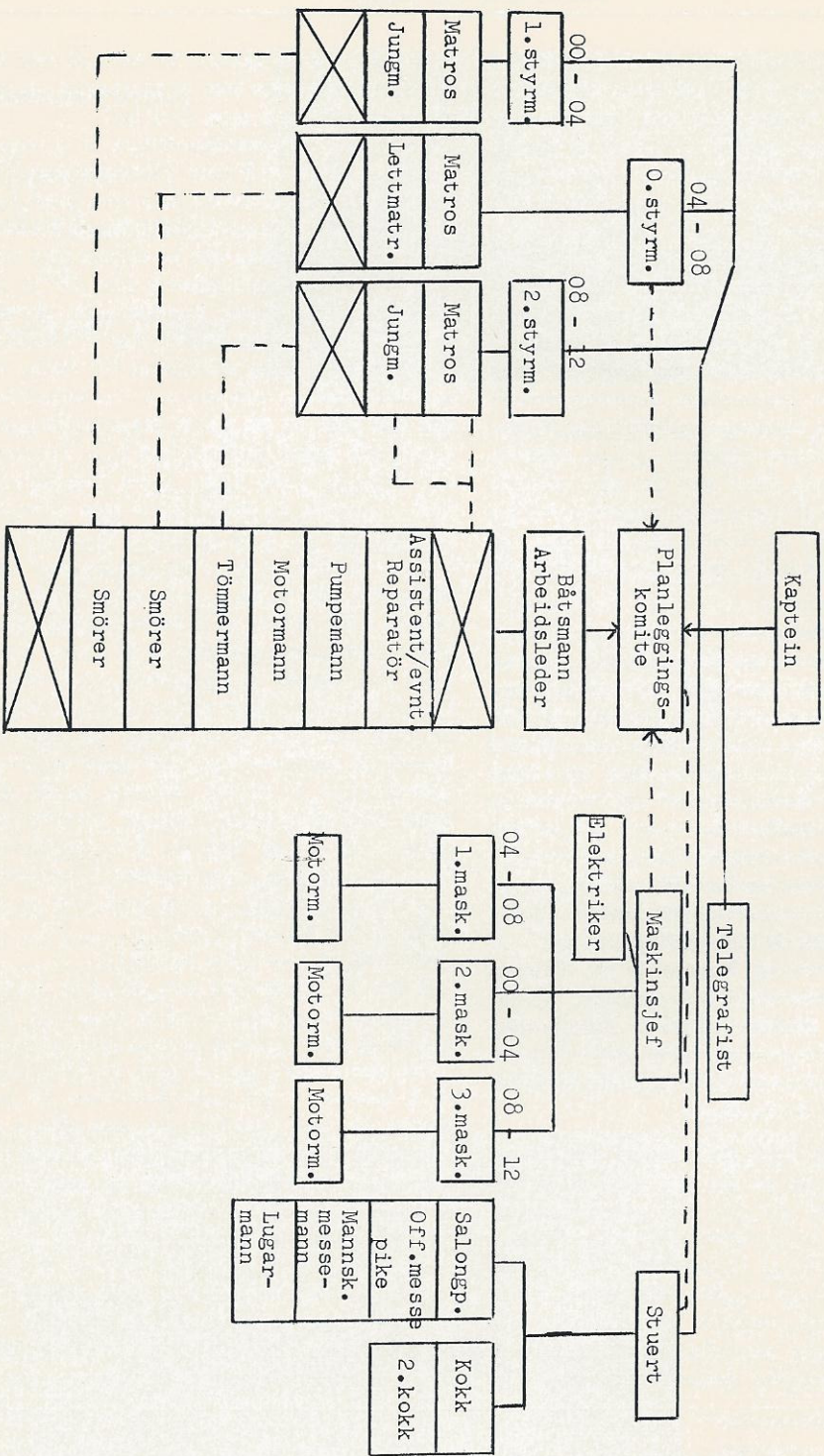
Hva vil så fremtiden bringe?

Etter vår oppfatning kan det ikke herske tvil om at det skritt som nå er tatt, er et meget viktig skritt i riktig retning. De pågående tarifforhandlinger gir jo også et klart svar til å fortsette i den gate hvor man nå har begynt, da man i tariffen gir visse tillegg til mannskaper på skip med «særbemanning», uten noen frivillig tilslutning og uten noen særavtale (protokoll) mellom de ansatte og oss, som hittil har vært tilfelle.

Det vil sikkert bli en betingelse at alle ombord er nøye orientert om forandringene i arbeidsrytmen, og vi vil gjøre det vi kan for å tilfredsstille alle parter, slik at overgangen kan bli lettest mulig.

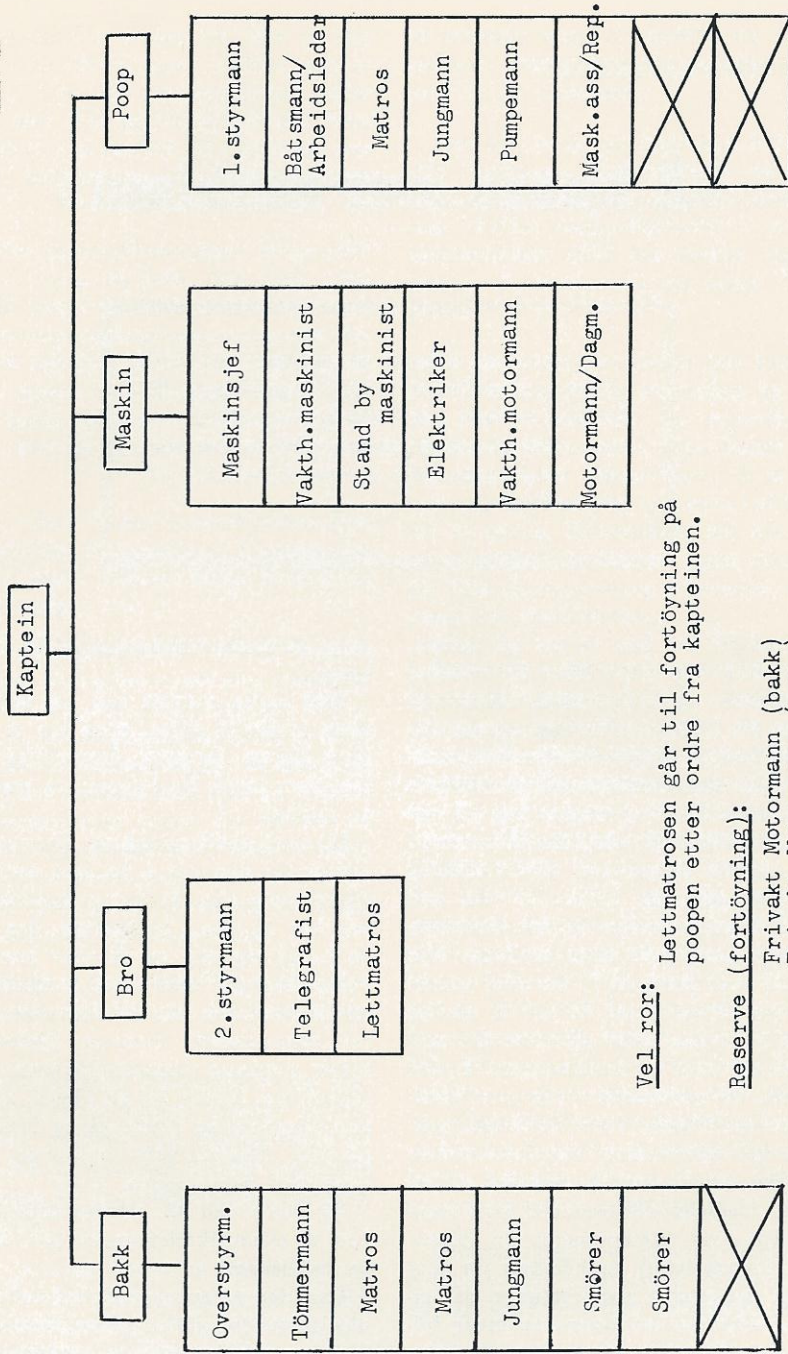
*Texaco Tanker ønsker alle sine lesere en riktig God Jul!*

ORGANISASJONSPLAN  
 «TEXACO NORGE» — «TEXACO SKANDINAVIA»  
 UNDER PRØVESKIPSDRIFT



FORTØYNINGSPLAN

UNDER PRØVESKIPSDRIFT



Vel ror: Lettmatrosen går til fortøyning på poopen etter ordre fra kapteinen.

Reserve (fortøyning):

- Frivakt Motormann (bakk)
- Frivakt Motormann (poop)

Reserve (maskinen):

- Maskinist frivakt

RUTINE VED VAKTSKIFTE.

## «Å kjenne over maskinen»

*På det kurs vi holdt for offiserer til M/T «Texaco Skandinavia» hadde maskinsjef B. Utvik et innlegg i forbindelse med «Rutiner» som vi vil gjengi in extenso i håp om at alle våre maskinister føler samme kjærlighet til sitt maskineri.*

Før vaktskifte tar han en tur på dekket, kaster et blikk opp på avløpet for exhaust fra hovedmotor og hjelpemotor, observerer om røyken fra kjelene er normal og om sikkerhetsventilene fra kjelene holder tett. Kaster så et blikk over skutesiden på de forskjellige kjølevannsutkast og merker seg til sist vær og vind før han går ned i maskinrummet. Idet han åpner døren, tar han uvilkårlig et godt pust gjennom nesen. Er det noe unormalt? Brent isolasjon fra det elektriske anlegget for eksempel? Eller av brennolje som varsler om varmgang i en eller annen form? Ørene er vid åpne! Er det de vanlige klaprende lyder han hører gjennom den nesten øredøvende larm fra turboladeren? Lyden øker intenst da han nærmer seg øvre plattform og rekker hånden frem for å føle temperaturen på kjølevannet for den øverste sylinder. Han kaster samtidig et blikk på termometeret. Stemmer det overens? Han kjenner vekselvis over kjølevannsrør og tilløpsledning for starteluft umiddelbart før ventilen. Han registrerer temperaturen på exhausten automatisk, for øynene og ørene følger intenst med for å oppfange uregelmessigheter i bevegelige deler, lekkasje eller oljeansamlinger. Et lett trykk med fotsålen på brennoljeledningene har gitt ham inntrykk

av at brennoljeventilene arbeider tilfredsstillende.

Med uvilje nærmer han seg turboladeren, dette brølende uhyre, men den er ikke sint idag. Ingen vibrasjon. Smøreoljen viser seg i en jevn strøm fra lagrene, og temperaturen er normal.

Brennolje setlingtankene dreneres, og han nikker for seg selv i det han ser at der er tilstrekkelig olje. Er det en flottørmåler, vipper han til den i forbifarten, den kunne jo ha hengt seg opp av en eller annen grunn.

Før han går videre ned i maskinrummet, tar han en sving inn i kjelerummet. Registrerer vannstanden, drenerer kjeleoljetanken, blåser gjennom vannstandskranene i behørig rekkefølge. Er det fyr på kjelen, kontrollerer han oljetrykk og viftetrykk og fyrroljens temperatur. Damptrykket registrerer han samtidig med vannstanden.

På veien inn til styremaskinrummet ser han at exhaustkjelepumpen går, og går tilfredsstillende.

Hans første tanke er: Er det nok olje på replenishtanken? Han peiler denne. En lett brummen tilkjenner at styremaskinen begynner å arbeide og lyden er normal. The Rams beveger seg, og han ser ingen lekkasje fra pakkingsene. De elektriske motorene

har tilfredsstillende temperatur. Der er olje i lagrene. Alle smørekopper er fulle, vekene er på plass. Litt olje har samlet seg under maskinen, men ikke noe fare med det, bare forbrukt olje, men det ser ikke pent ut, tenker han da han snur seg for å gå sin videre runde.

Lyden fra brennoljepumpene langs mellomristen er tung og jevn. Han føler med fingrene på bolter og muttere at de er faste. Sylindersmøreapparatene snurrer og går. Bevegelsene er rytmiske, og dråpene kommer regelmessig. Ingen ansamling av olje i synglassene. Ingen defekte tilbakeslagsventiler registrerer han der han stryker hånden over ledningene.

Han går videre til den motsatte siden. Den hese pustelyden fra ventilene i spylebeltet slår ham i møne. Det er ingen forandring fra forrige vakt.

Utenom turbogeneratoren er b.b. hjelpe-motor igang. Voltmetrene på den elektriske hovedtavlen viser riktig regulering og ampermetrene jevn belastning. Elektrikeren er iferd med å skifte en kontrollampe. Et blått lys tennes og lyser sammen med røde og grønne. Han lar elektrikeren passe sitt og tar en sving rundt turbogeneratoren. Med et blikk tar han inn damptrykk, vacuum og oljetrykk. Hånden glir langs generatorlagrene mens han checker smøreolje og temperaturer.

Han merker at motormannen er like bak ham. Han går til siden og lar ham slippe forbi — —.

Hjelpkondensernes kjølevann ut- og innløpstemperaturer er i orden. Hånden stryker langs flatene, vekselvis fra kjølevannside til det kjølte. Nå lar han bare hånden registrere temperaturene der han passerer olje- og ferskvannskjølerne.

Han er omsider nede på maskindørken og tar en runde rundt pumpene for kjølevann og smøreolje. Bøyer seg ned, føler, lytter, ser etter lekkasjer. Manometrene viser at smøreoljefiltrene er rene nok. Han dypper hånden i kaskadedunken idet han passerer denne, smaker på vannet. Det kunne smake

av saltvann som ville fortelle om uregelmessigheter. Han ville også reagere på fettansamling på vannflaten.

Han glir langs veivrommene, lytter intenst etter lagerbank. Han har lært seg å skjelne mellom de forskjellige lyder. Oljeplask, bank som skyldes stempelkjøleolje i sine utjevningssylindre, eller det skarpe slag ventil-løfterne forårsaker når de faller tilbake på plass.

På sin vei ut i tunnelen har han kontrollert thrustlageret og smøringen og oljestanden for bærelagerne for propellerakselen. Han har merket seg at skipet ligger med aktlig trim, og er oppmerksom på at det kan være uforholdsmessig mye vann i aktre brønn. Alt er i orden. Hylseboksen har den lekkasje som den bør ha. Det er ingen oljehinne på det lille vannet som er i brønnen, som ville varsle om oljelekkasje.

Smøreoljen fra separatoren er ren og til-løpstemperaturen for både oljen og tilsatsvannet er normal. Han smaker på vannet som blir utskilt og som har sitt eget avløp. Brennoljeseparatorene surrer og går. Han er glad for den selvrensende, den skaper ikke mye bryderi. Han klapper den kjelende, men tar hånden straks til seg, for den er varm av den opphetede oljen, men han merker seg at smøringen er normal, og at tilløpet av tungoljen til separatoren er forskriftsmessig. Han er snart til veis ende. Med et blikk har han sett at rotatorene for stempelkjøleoljens avløp svirrer rundt, hvilket forteller ham at oljen sirkulerer som den skal. Men han følger rutinen, kjenner vekselvis over geideplanet og avløpsledningen for kjøleoljen, stryker også hånden lett over veivromslukene. I forbifarten har han nikkert til sin kollega som er opptatt med dagbokkladden.

Motormannen som passerte ham på veien ned, står på plattformen til hjelpemotoren og lar hendene følge ventilenes bevegelser.

Når åtte glass går, står vår mann foran manøvertavlens instrumenter og får bekref-telse på det han har sett på sin runde: Alt i orden!

# LØST OG FAST

VED LOYD

## Hvor befinner de forskjellige seg?

Båt	Kaptein	Overstyrm.	1. styrmann	2. styrmann	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3.
M/T «Texaco Bogota»	H. Helmer- sen	M. Gjersøe	A. Kristian- sen	A. Braut	Bj. Henrik- sen	T. Hansen	J. Strand	I. E.
M/T «Texaco Brasil»	O. Andersen	J. Westad	R. Wiik	F. Celius	E. Ellefsen	Å. Nordby	E. Jørstad	E. I.
M/T «Texaco Britannia»	O. Granlund	A. Strand	A. Myrvold	F. Sanne- rød	R. Wikjord	A. Molden	K. Bellika	J. I.
M/T «Texaco Europe»	H. Sukke	A. Frøystad	A. Berg	K. Kristian- sen	A. Lorentzen	E. Oksavik	H. Sørø	O. I.
M/T «Texaco Norge»	L. Lyng	S. Myran	J. Holt	H. Hansen	J. G. Hed- berg	Th. Bærum	S. Haugmo	D. I.
M/T «Texaco North America»	T. Stensrud	K. E. Kristi- ansen	A. Elgsether	Th. Skars- våg	Th. Ring	M. Svarholt	K. Rosten	P. I.
M/T «Texaco Nueva Granada»	H. Hagen	F. Olsen	O. Isaksen	H. Michal- sen	A. M. Hval- Hansen	R. Solli	J. Johanne- sen	F. I.
M/T «Texaco Oslo»	K. Hallén	S. Einvik	O. Kinander	I. Nustad	H. Engseth	T. Tollefsen	R. Jacobsen	O. I.
M/T «Texaco Skandinavia»	R. Pettersen	O. Brath	A. Gotteberg	G. Stallvik	B. Seines	T. Pedersen	G. Karlsen	K. I.
M/T «Texaco South America»	W. Taxt	A. Randen	E. Edvard- sen	J. Clausen	K. Aaman	A. Nødland	L. Johansen	L. I.

## På ferie eller på skoler:

Kaptein	J. C. Christensen	Tømmermann	P. Altøy	3. maskinist	E. Johnsen
»	R. G. Jensen	»	R. Husby	»	A. Scheffe
»	R. Johansen	»	J. Kristiansen	»	H. Storsve
»	Y. Konnestad	»	J. Rosenlund	Elektriker	S. Clausen
»	O. Lindtner	Båtsmann	H. Ervik	»	S. Høybakk
»	P. Meier Olsen	»	O. Gårdsø	»	B. Jensen
»	W. K. Paulsen	»	I. Kristiansen	»	T. Jørgensen
»	O. Solhøi	»	H. I. B. Johnsen	»	G. Knutsen
Overstyrmann	P. Brandal	Maskinsjef	A. Lingård Haugen	»	B. Larson
»	T. Fagerli	»	O. H. Kristiansen	Pumpemann	J. Edø
»	R. Horseng	»	R. Røsand	»	S. Hansen
»	L. Reistad	»	L. Sandal	»	F. Holm
1. styrmann	I. Bakke	»	G. Tangen	»	L. Johansen
»	S. Flø	»	E. Wetlesen	»	S. Karlsen
»	L. Haugland	»	O. Hansen	Stuert	O. Hansen
»	L. Hoff	1. maskinist	S. Holdhus	»	Å. Håskjold
»	E. Knutsen	»	J. : Johannessen	»	Bj. Kjærstad
»	A. K. Kristiansen	»	B. Madsen	»	A. Koteng
»	L. Ludvigsen	»	T. Soldal	»	T. Sjøstad
»	T. Svantesson	»	H. Uppheim	»	G. Wahl
2. styrmann	J. Bårdseth	»	T. Weden	»	J. Waage
»	E. Flemmen	»	O. Bruskeland	1. kokk	H. Elven
»	B. Helland	2. maskinist	T. Overrein	»	S. Fahsing
»	H. Horn	»	J. Sjørdal	»	H. Hagen
»	H. O. Letnes	»	Ø. Toppen	»	S. Hortmann
»	W. Aaslund	»	O. Waller	»	T. Johannessen
Telegrafist	L. Hagen	3. maskinist	J. Bekken	»	R. Kristiansen
»	H. Hogstad	»	R. Grande	På F. M. V.	J. Millerjord
»	M. Karlsen	»	E. Hyldmo	»	B. Utvik
»	J. W. Petersen	»		På Tex Brasil	H. Bochelie
					A. Strandelid



# FRA SKIPENE

GRANLUND

	Maskinist	Maskinass./ rep.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmerm.	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
Wen	H. Lømo	K. Enoksen	O. Gusjås	J. Johanness	J. Johanness	H. Tingstad	J. Norén	E. Skjørestad	R. Larsen
Witan	S. Stallum	T. Bjørnsen	A. Svendsen	O. Riise	O. Eriksen	A. Asp	T. W. Søby	A. Johansen	
Wangerud	S. Meek	L. Kunst	K. Bersås	I. Hårstad	O. Jensen	W. Jensen	H. Aanstad	A. Olsen	
Wia		B. Gråbrekke	F. Wangberg	C. Baily	H. Oftedal	G. Johannesen	H. Karlson	K. Myhre	
Wjorvik	S. Jensen	J. Bjerkeli	A. Kristensen	A. Skårn	O. Folgerø	O. Farstad	K. J. Vikse	A. Flaten	
Wlausen		H. Stenseth	L. Fernstrøm	N. A. Aarø	A. Breivik	K. Pedersen	H. Aandahl	A. Bjerkan	
Wensen	A. Skavland	K. Håvik	G. Gjetø	O. Omholt	J. Benum	E. Karlson	A. Løvik	B. Flønes	
Wratlie	A. Gjølstad	E. Midthaug	O. Johansen	N. Rognvik	K. Aanonsen	P. Kristoffersen	K. Grøttan	W. Johansen	
Wrogne	K. Gåsvik	S. Gulheim	B. H. Hanssen	F. Enger	K. Nodland	J. I. Olsen	P. Fredrikson	L. Malm	
Wtælen		G. Engholmen	S. Størseth	P. Pedersen	H. Grøtting	H. Nielsen	E. Almkvist	W. H. Ruteig	

Grunnet andre viktige gjøremål er Texaco Tanker blitt svært forsømt, og har tatt en noe lang hvileperiode. Jeg kan derfor ikke gå slik i detalj hva gjelder reiser og mannskapsskiftninger som vanlig, men kun fare over det hele med en harelabb. Mange vil derfor ikke finne seg nevnt som de burde, men husk — dere er ikke glemt. Som nevnt annet sted i bladet, vil vi forsøke — og dette sier redaktøren er alvor, — å komme regelmessig neste år, og da vil vi kunne ta bedre vare på kontinuiteten i Løst og Fast.

## M/T «Texaco Bogota»

har stadig seilt med nye laster. Noen av mannskapene har hatt sin kontraktstid ute, og det er blitt en del avløsninger. 2. styrmann H. O. Letnes har tatt peiling på videre utdannelse, og hans avløser ble Per Oddsen fra Hana pr. Stavanger. Motormann Per Jensen er kommet igjen etter ferie, og han kan nå se tilbake på 10 år i rederiets tjeneste. Ellers er det stadig nye ansikter å se blant dem som etterhvert er kommet ombord.

Seilingsordrene har vært avvekslende og har ført skip og besetning rundt til de forskjellige laste- og lossehavner i Vest India og USA med enkelte avstikkere til Nord-Europa. I det siste har skipene mer og mer anløpt havner i Europa, og M/T «Texaco Bogota» har hatt flere turer over Atlanteren for å hente last for mottagere i Antwerpen/Rotterdam. Det går nesten ikke an å nevne disse anløpene i Europa uten samtidig å kaste et blick på skipets mannskapliste. Hver gang er det noen som går i land og nye kommer ombord. De fleste som går i land, gjør det etter vel utført tjeneste, og de som går ombord, er ofte sjømenn som har hatt ferie hjemme eller rekonvalesens etter sykdom og nå trer inn i de aktives rekke igjen.

Kaptein J. C. Christensen, overstyrmann M. Gjersøe, og telegrafist/sekretær B. Skjelbred er kommet hjem på ferie. Avløsere ble henholdsvis kaptein H. Helmersen, overstyrmann I. Reistad og telegrafist/sekretær H. Hogstad. Kaptein Christensen dro rett hjem

til sin datters konfirmasjon, og rakk frem så vidt det var.

Disse offiserskiftninger fant sted mens skipet losset i U. K., og derfra bar det tilbake til Vest India for å hente nye laster. Den neste lasteordren førte skip og besetning fra Trinidad til Recife, Natal og Fortaleza i Brasil, velkjente havner som ikke får besøk av våre skip så ofte som tidligere. Neste reise gikk fra Trinidad mot Buchanan, Lagos og Cotonou i Vest Afrika. På reisen tilbake til Vest India ble det mottatt stadig nye lasteorder så spenningen var nok stor. Lastehavn ble Aruba og mottagerhavner ble Buenos Aires og Montevideo i Argentina. Dette ble litt av en langtur til havner hvor våre skip bare sporadisk anløper. Ved tilbakekomsten til Vest India i midten av september ventet nok de fleste av besetningen, og sikkert også de pårørende hjemme, på Europa-tur med påfølgende dokking. Men det ble dessverre ikke så. Mottagerstasjonene i Vest Afrika måtte først få sin porsjon olje- og bensinprodukter, og følgende havner ble besøkt: Buchanan, Lobito, Luanda og Ango Ango eller Matadi langt inne i Kongo. I slutten av september gikk 1. maskinist H. Uppheim i land for ferie og senere andre oppgaver i rederiet. Hans avløser ombord ble Ole R. Bjerk fra Fredrikstad.

Idet bladet går i trykken er skipet underveis med last til Rotterdam. Etter at lasten er vel i havn, skal hun ut i Nordsjøen for å gjøre tanksjau, for alt må være i orden ved ankomsten til A/S Framnæs mek. Værksted i Sandefjord. Anløpet her blir vel av ca. 14 dagers varighet, og vi vet at en del av besetningen som har sin kontraktstid ute, kommer til å gå i land for en vel fortjent juleferie. Overstyrmann Reistad, 1. styrmann Ebeltoft, 2. styrmann Oddsen og telegrafist Hogstad vil som det sees av midtsidene, bli avløst av henholdsvis Marcus Gjersøe, Arne Kristensen, Arne Braut og K. Enoksen. 1. maskinist Ole R. Bjerk, som gjorde oss en tjeneste ved å reise ut fra sin stilling i land ved Fredriksstad Mek. Verksted, vil nå kunne gå tilbake til sin jobb, og han blir avløst av T. Hansen som er ny hos oss og ønskes vel-

kommen. De nærmer detaljer i denne forbindelse bringer vi i neste nummer av bladet.

#### *M/T «Texaco Brasil»*

har siden sist vesentlig seilt i Vest India fart, men med enkelte avvekslende og sikkert hyggelig avstikkere. En og annen gang på vårparten slo nok «kverna» seg litt vrang og skapte avveksling i tilværelsen med noen dagers ufrivillig opphold. Dette medførte at skipets laste- og losseplaner ble noe forandret. Den forestående periodiske dokking var nær, og det ble å innta en last for Vest Afrika, før verkstedopphold på denne siden. I begynnelsen av mars pløyer skipet seg frem over oceanet med kurs for Monrovia, Lagos og Port Harcourt, og etter endt utlossing her var nok gleden stor da skipet ble dirigert «hjem» for periodisk dokking. M/T «Texaco Brasil» anløp underveis Las Palmas for bunkers, og her lå «Texaco Britannia» under lasting mens et av våre andre skip nettopp hadde seilt derfra. M/T «Texaco Brasil» dokket og reparerte denne gang ved Rheinstahl Nordseewerke i Emden. Foruten vanlige periodiske reparasjoner og overhalinger, fikk skipet nå montert endel ekstra utstyr for fart i St. Lawrence Seaway i Canada.

Så får vi ta for oss skipets besetning og se på noen av de forandringer som fant sted. 1. styrmann A. Berg skulle ha ferie for å bygge hus, 2. styrmann G. Haugtveit rykket opp, og styrmann F. Celius kom tilbake til oss. Tømmermann P. Altøy ble avløst av O. Riise som ikke er ukjent i rederiet. Maskinsjef A. M. Hval-Hansen ønsket også ferie, og avløseren i denne viktige stilling ble E. Ellefsen som var kjent ombord fra tidligere tjeneste. 2. maskinist H. Fornes tok også ferie, og her kom E. Reitan tilbake til skipet igjen. Maskinist E. Holter fikk avmønstring, og det passet da at E. Jørstad rykket opp til 3. maskinist. Elektriker S. Høibakk hadde også lang tjeneste, og dro hjem til Ålesund. Den nye elektrikereren kom fra Stavanger, hans navn er L. Kolstø, og han vil være kjent fra tidligere tjeneste ombord i et par andre av våre skip. Av de underordnede som nå «skiftet beite», var det mest nye ansikter.

Etter verkstedsoppholdet fraktet skipet

først en last fra Trinidad til Port Everglades og Bayonne. Neste tur gikk fra Trinidad til Montreal og Toronto i Ontario-sjøen (Canada). På Trinidad fikk 1. maskinist Å. Nordby avløsning for ferie. T. Weden, som de fleste av oss kjenner, benyttet skoleferien til å ta et vikariat for å tjene litt til å fullføre de siste måneders skolegang for å ta maskinsjefeksamen.

Etter Canada-turen skulle skipet igjen ha tatt fatt på kortere lastereiser i Vest India, men under anløpet av Curacao i annen halvdel av juli, sviktet skipets hjelpemaskineri. Dette bragte kjedelige forskyvninger i skipets fart, og ikke minst skapte det endel problemer med å få fikset opp skadene. Maskinsjef Ellefsen fikk god assistanse av maskinsjef T. Strandelid samtidig som også 1. maskinist Å. Nordby kom tilbake til skipet etter endt ferie. 1. maskinist T. Johannessen var kommet inn på skole hjemme, og ble derfor avløst av A. Johansen.

Skipet losset først i Puerto Barrios og Punta Cortes, deretter ble det nok en slik kort tur til Sentral-Amerikanske havner før lasting i Amuay Bay (Venezuela) for Rotterdam. Ved ankomst hit i slutten av september kom et par reisereparatører samt nymønstret reparatør S. Stallum ombord. Samtidig kom det også ombord en del reservegods til hjelpemaskineriet, og nå er dette igjen i full orden. I Rotterdam benyttet kaptein Y. Konnestad anledningen til å få avmønstring for ferie. I hans sted kom kaptein O. Andersen ombord. 1. styrmann G. Haugtveit ble avløst av R. Wiik som denne gang fikk følge av sin frue som salongpike ombord. Elektriker L. Kolstø ønsket å mønstre av, og i hans sted kom A. Asp som nå har seilt med flere av våre skip.

I øyeblikket er skipet i Montreal i ferd med å losse partlast. Her kommer overstyrmann J. Westad ombord for å løse av A. Kristensen som planlegger en kortere ferie før han tiltrer ombord i M/T «Texaco Bogota» i hjembyen.

#### *M/T «Texaco Britannia»*

har også hatt en del skiftninger blant besetningen. 2. styrmann J. Bårdset hadde fått brev om å komme hjem for å skifte av seg

offisersuniformen og istedet få på seg «blåkraven». Den nye 2. styrmann, A. Myhrvold, kom fra Haugesund, og ønskes velkommen til oss. Matros T. Haugseth sliter forlengst skolebenken. Det samme gjør motormann K. Gåsvik, og vi ønsker dem begge lykke til. Pumpemann H. Antonsen ble også avløst.

Las Palmas og Flushing er besøkt og herfra reiste båtsmann I. Kristiansen hjem. Hans avløser ble K. Bersås, og han har ikke seilt i rederiet tidligere. Ved ankomsten til Sidon viste det seg at skipet skulle få 6 turer fra denne havn til Bizerte i Tunis. Dette er bare vel 3 døgnns reise hver vei, men på vintertid i Middelhavet må man nok også regne med hindringer som stormer etc. Lasteplassen i Sidon ligger meget utsatt til. Her lastes det langt ute fra ledninger som ligger på havbunnen, og ikke ved kai trygt og lunt i en havn beskyttet av moloer etc. Anløpene av Bizerte bød også på problemer, så det tok sin tid før disse laste- og losseoperasjonene var vel utført. Vi hadde håpet på å få en litt nærmere omtale av denne Sidon-Bizerte-farten, men enda er ikke artikkelen mottatt.

Etter lossing i Bizerte for 6. gang ble kursen lagt mot Gibraltar for å laste fra et annet skip til havnene Dublin og Cardiff. Ved anløpet her kom så den nye maskinsjefen, Rolf Nilsen Wikjord, ombord for å avløse maskinsjef Wetlesen. Likeledes kom den nye sturten Hans Aanstad, ombord for å løse av E. Skjørestad som også hadde lang tjeneste ute, og nå unnes en god ferie hjemme i Stavanger. Begge nye offiserer ønskes velkommen til oss, og vi ser fram til mange års hyggelig samarbeide. Fra Cardiff seilte skipet til Las Palmas, og anløp her samtidig med M/T «Texaco North America». Bestemmelsesstedet for M/T «Texaco Britannia»s last ble Flushing. Maskinist Sjørdal gikk i land for ferie, og A. Molden kom nå i tjeneste igjen. Videre kom maskinsjef A. Waller tilbake til oss. Det er en del år siden han var i rederiet som motormann ombord i gamle M/T «Britannia». Nå er sertifikatet forlengst i orden, og med årene blir det antagelig flere av det slaget.

De neste reisene gikk vesentlig mellom de faste lasteplasser i Vest India og lossehavner

i USA/Vest Afrika. Overstyrmann P. Brandal er gått i land for å ta fatt på siste del av sin utdannelse, noe som hans avløser, A. Strand, har gjort seg ferdig med, vi ønsker ham tillykke med skipsførersertifikatet.

1. styrmann S. Flø er også igang med fortsatt skolegang, og ombord ble A. Myhrvold forfremmet, og 2. styrmannen heter F. Sanne-rød, velkommen til oss. I begynnelsen av oktober finner vi skipet under lossing i Antwerpen, og elektriker Å. V. Jensen som hadde vært en kortere tur hjemme på ferie, kom nå tilbake til sitt gamle skip igjen. Videre fikk stuert Aanstad's frue anledning til å bli med ut og seile som salongpike. I Antwerpen kom det også ombord tre-fire underordnede mann-skaper, bl. a. lettmatros Rogne og smører Graff som vi tidligere har hilst på.

Fra Antwerpen ble kursen lagt mot Trini-dad, og som så ofte tidligere skiftet laste-ordren mange ganger underveis, og det ble til slutt Bayonne (New York) som ble losse-havn.

#### *M/T «Texaco Europe»*

har vesentlig seilt i Vest India fart, men har også hatt enkelte reiser til Rotterdam. Kaptein Lyng er blitt avløst av kaptein O. Lindtner som sist var overstyrmann ombord i M/T «Texaco South America». Før han kom til oss hadde han riktignok hatt eget skip å føre, men selv om han nå i desember allerede er avløst av Kaptein Sukke, ønskes han lykke til med skipperjobb hos oss. T. Svanteson fra Stavanger har også nå vært 1 år på M/T «Texaco Europe» som 2. og 1. styrmann og ønskes, om noe sent, velkom-men til oss. Han er som det sees av midt-sidene, avløst og er på ferie før neste dyst i vårt rederi. Stuert Ø. Øvre og 1. kokk Stor-heil har forlatt matgrytene ombord, og de nye ansvarlige heter K. Karlsen og K. Myhre. Stuert Karlsen har tidligere fartstid hos oss, og har vært hjemme for å sørge for å få sitt stuertsertifikat.

Turene har for det meste gått fra India med vekselvis lasting i Puerto la Cruz, Trini-dad eller Curacao for lossing i alle de for-skjellige Sentral-Amerikanske havner. I som-mer lå skipet i «fjordebyen» Sandefjord for «make up» ved Framnæs mek. Værksted etter

å ha losset sin last i Rotterdam. Av mann-skapslisten ser vi at følgende forandringer fant sted under Sandefjordsanløpet. Overstyr-mann A. Randen reiste hjem for ferie uten-for Ålesund, derfra kom også avløseren, A. Frøystad, som er ny hos oss. 1. styrmann R. Wiik sto også for tur til ferie, og for riktig å nyte denne, sto ny bil og ventet på ham hjemme i Kristiansund N. Avløser ombord ble som før nevnt T. Svanteson. Den nye 2. styrmann K. Kristiansen var på det tidspunkt ikke ferdig med med sin eksamen, og i mellomtiden tjenestegjorde overstyrmann H. Hagen ombord da han likevel skulle reise med skipet over til M/T «Texaco Nueva Granada» i Vest India.

Maskinsjef A. Lorentzen og 1. maskinist T. Soldal ble også forunt ferie, og den nye maskinsjefen er A. Lindgård Haugen fra Sandefjord. Den nye 1. maskinisten kom også fra Ålesund og navnet er E. Oksavik. 3. maskinist A. Scheffe gikk iland for å få res-ten av verkstedtiden for sertifikatet, avløse-ren ble O. Liavik som nå kom med sitt ser-tifikat hvor blekket nesten ikke var tørt enda. Pumpemann S. Hansen håpet på fin ferie i Tromsø, pumpemannens navn heretter ble S. Karlsen. Elektriker K. Johnsen dro hjem til Stavanger på ferie, og hans avløser ble R. Vainio.

Etter Norges-oppholdet har de forskjellige «sailing-orders» ført skipet snart opp til lossehavner på USA's østkyst, for deretter å losse i Sentral-Amerikanske eller Vest-Ame-rikanske havner. Under et av anløpene i Sentral-amerika så et par unge gutter sitt snitt til å lure seg ombord i skipet og ble med ut som blindpassarsjerer. Guttene hadde naturligvis ingen pass eller andre identifi-kasjonspapirer på seg, så det bød på mye strev samt en del omkostninger å få disse eventyrerne hjem igjen. Det ser ut til at man ikke kan være påpasselig nok mot slikt uvesen. I dette tilfelle var det holdt godt og vedvarende vakthold overalt ombord under oppholdet i havnen.

Det nærmer seg jul, og som nevnt tidligere er kaptein Lindtner avløst av H. Sukke som nå avslutter «gartnerarbeidet» ute på Nøtter-øy. Det samme gjorde maskinsjef A. Lorent-

zen, han slo følge med kaptein Sukke og disse som nesten er naboer hjemme, kommer nå til å kampere sammen ombord i M/T «Texaco Europe». Maskinsjef A. Lindgård Haugen ønskes god ferie, må vi slippe å forstyrre i den. 1. styrmann T. Svanteson fikk avløsning av A. Berg som har seilt lenge hos oss. Styrmann T. Svanteson skal ha en liten «pust i bakken» hjemme i Stavanger før han tiltrer tjenesten ombord i nybygget i Fredrikstad.

#### *M/T «Texaco Norge»*

var blant de av våre skip som først fikk opprettet reservedelskartotek. Dette tok driftsjef A. K. Røysem og maskinist B. Chr. Utvik seg av, og alt var klart da skipet forlot Granton den 2. februar. Nå var det kaptein O. Solhøy som førte kommandoen ombord idet W. Taxt reiste hjem på en kortere ferie. Ved ankomsten til lasteplass på Trinidad skulle det vise seg at skipet skulle tilbake til anlegget i Holehaven hvor kaptein Solhøy ble avløst av L. Lyng som nå sto til tjeneste. Pumpemann S. Karlsen og motormann R. Hammerstad som trofast hadde stått ombord siden skipet var nytt, fikk avløsning for ferie. Ved disse stadige anløp av europeiske havner, er det hver gang en del som har sin kontraktsmessige tid ute. Det er greit for oss at ikke alle ønsker ferie samtidig slik at vi da får en del folk som etterhvert er ferdig med ferien og påny trer inn i rekkene.

Søsterskipet M/T «Texaco Skandinavia» hadde en tid seilt meget vellykket som prøveskip med redusert besetning, og det var jo ikke mer enn naturlig at M/T «Texaco Norge», etter innhentet tillatelse fra alle interesserte parter, og ikke minst etter nøye planlegging og erfaring fra førstnevnte skip, skulle prøves på samme måte. Med den noe endrede arbeidsrytmen som nå ble ombord, foretrakk J. Holt som hadde vært overstyrmann foreløpig, på grunn av benskadene, å seile som 1. styrmann. Ny overstyrmann ble S. Myran som kom rett fra skipperskolen. Denne skulle L. Hoff ta fatt på, og reiste derfor hjem til Ålesund. 2. styrmann H. Horn ønsket avløsning og ny offiser her ble H. Hansen. Båtsmann A. Skårn reiste hjem på en kort ferie og gikk ombord igjen som

tømmermann. Båtsmann ble A. Kristensen som sist var ombord i M/T «Texaco Europe». Th. Bærum kom tilbake som skipets 1. maskinist. 2. maskinist ble igjen S. Haugmo. Elektrikeren heter O. Farstad. Stuert K. Vikse kom tilbake til skipet igjen og fikk nå med seg A. Flaten som 1. kokk. Som ombord i M/T «Texaco Skandinavia» ble det kaptein W. K. Paulsen som skulle være det såkalte Rasjonaliseringsutvalgets representant og lede hele prøveskipsdriften i begynnelsen. Også her viste den nye arbeidsordningen seg å være både praktisk og populær. Det ser ut til at den arbeidsordningen som nå praktiseres ombord i prøveskipene, skal bli den som heretter blir å benytte ombord i alle norske tankskip.

#### *M/T «Texaco North America»*

er ikke blant de skip vi har gleden av å se så mye her i Nord Europa, og stor var gleden både for oss og besetningen, da skipet fikk en reise fra Las Palmas til Slemestad i Oslofjorden, og som ventet ble det anledning til en del forandringer i besetningen. Overstyrmann O. Kinander reiste hjem til Tønsberg og 1. styrmann K. E. Kristiansen rykket opp. I den ledige stillingen kom I. Bakke som nå skulle seile noen måneder før leksepugget på skipperskolen. Båtsmann V. Døskeland gikk også fra borde og den nye båtsmannen heter L. Fernstrøm. Førstemaskinist M. Elvebakk reiste hjem til Nord-Norge, og hans avløser ble H. Bocheli, ansatt hos oss som vår første «turbinchief». Han skulle nytte høvet i den ledige stund til å sette seg litt inn i de forskjellige forhold i et av våre skip. Han ønskes velkommen, og vi håper på mange års hyggelig samarbeide.

Ledig-gang er roten til alt ondt, derfor roet skip og besetning seg ikke lenge her i Oslofjorden, men la etter et par dager ut på ny reise mot Wadi Feiran (i Rødehavet) hvor lasten kom vel ombord og også til slutt vel iland på Trinidad. Senere har skipet ført mange laster fyringsolje til forskjellige mottagerhavner på USA's østkyst med enkelte avstikkere til Montreal. Maskinsjef R. Røsand og sturet Bj. Kjarstad var begge klar for ferie og avløsere ombord ble Th.

Ring, som er et nytt ansikt for oss, og 1. kokk H. Aandahl som nå rykket opp til stuert, mens A. Bjerkan fikk prøve sine kunster etter endt kokkeskole. Maskinsjef H. Bocheli, tjenestegjørende som 1., måtte komme hjem for å ta seg av sine plikter ombord i nybygget i Fredrikstad, og ny 1. maskinist ble M. Svarholt. Skolebenken ventet også på styrmann J. Bakke, og 2. styrmann A. Elgsether rykket opp straks den nye 2. styrmannen T. Skarsvåg kom ombord.

Etter endt registreringsarbeide på prøve-skipene har kaptein W. K. Paulsen vært ombord i M/T «Texaco North America» for å dosere de moderne systemer på et konvensjonelt skip. Såvidt vi forstår har også dette vært vellykket, og det skulle ikke forundre oss om kapt. Stensrud og hans drabanter driver sitt skip etter rasjonaliseringsprinsippene — planlegging o.l. med sitt fulltallige mannskap.

#### *M/T «Texaco Nueva Granada»*

er også et skip som befrakterne vanligvis lar glimre med sitt fravær her i Nord-Europa. Men på vårparten ble det da endelig en tur til Flushing i Holland. Naturlig nok ble det forandring på skipets mannskapsliste. 1. styrmann R. Hamre ble avløst av L. Ludvigsen som vil være kjent av flere av oss fra endel års trofast tjeneste. Av de underordnede som nå skulle prøve lykken ombord, hilste vi i forbigarten på matros Dalelv som sist var ombord i M/T «Texaco Britannia», hvor han startet en judo og jiu-jitsukulbb som vi kunne lese om i vårt forrige nummer. Såvidt vi vet er det også startet en tilsvarende klubb også ombord i M/T «Texaco Nueva Granada». Rederiet ser med stor velvilje på slike positive tiltak til hygge og adspredelse i fritiden.

Neste reise ble litt av en langreis. Kursen ble lagt via Suezkanalen mot Dumai på Sumatra, en reise som varte 25 døgn. Her skulle lastes for Trinidad. For en enda lenger reise tilbake måtte Singapore anløpes for bunkers. I Dumai har vel neppe noen av våre skip tidligere lastet, så det skulle være hyggelig om en eller annen av besetningen hadde følt litt skrivekløe og sender oss noen ord om

anløpet. Vi skal nok finne spalteplass for stoffet.

Skipet har senere tatt fatt på sin gamle «rute» mellom Vest Indiske havner og havner langs USA's østkyst, noe ensformig muligens, men sikkert også mange fine turer. Overstyrmann J. Westad trenger også ferie, og som vi tidligere har sett «arbeidet» hans avløser H. Hagen seg over med M/T «Texaco Europe» fra Sandefjord. Tømmermann J. Rosenlund fikk avløsning av O. Omholt som nå var klar for ny tjeneste. Maskinsjef A. Bakken hadde også sin kontraktstid ute, og maskinsjef A. M. Hval-Hansen tok hans plass ombord. J. Bekken var også heldig og fikk avløsning av J. Kristiansen. Heldigvis er det som regel noen ledige til å fylle rekkene etterhvert som ferier, skolegang etc. forårsaker avmønstringer. M/T «Texaco Nueva Granada» har en tid seilt i «dirty fart», men er nå skiftet om til «clean», det vil si at lasten heretter i det vesentligste kommer til å bestå av bensin og lettere fyringsolje.

Idet vi nå må få bladet til trykkeriet, ser det ut for at skipet får en tur til Rotterdam, med derav følgende lyst til julefeiring i gamlelandet for svært mange av besetningen. Vi får høre hvordan dette har forløpet i neste nummer.

#### *M/T «Texaco Oslo»*

leverte i begynnelsen av året en last i Rotterdam for dernest å måtte ta inn full last fra et amerikansk tankskip på vel 40 000 tons rett utenfor Rotterdam, som hadde for stort dyptgående for å komme til kai. Utviklingen her har gått så fort at det fremdeles mangler meget på at eldre havneanlegg er utdypet slik at de kan ta imot supergigant- og mammut-tankerne som nå leveres på løpende bånd verden over. Utviklingen går fort framover, og rart er det at det nå er svært alminnelig å bruke «lektere» på 18—20 000 tons. Anløpet av Rotterdam varte 5—6 døgn, og da ble det litt tid til å skifte noen av besetningen. Kaptein K. Hallen var «fed up» med ferie, og løste av kaptein R. G. Jensen, som først skulle ha ferie hvoretter andre viktige oppgaver ventet ham. Overstyrmann R. Horseng var også «due» for ferie

og ble avløst av S. Einvik som nå rykket et hakk oppover på rang-stigen. Ny 2. styrmann ombord ble L. Nustad, og det er første gang vi stifter bekjentskap med ham, velkommen.

Senere finner vi skipet under lasting i Amuay Bay (Venezuela) med lossehavner av det sjeldne slaget: Callao og Talara, i Peru. Ved anløpene her var det meget ugunstige værforhold som kan forårsake vanskeligheter, hvilket var tilfelle for et annet norsk skip som anløp der samtidig, men alt gikk da bra med «Texaco Oslo», heldigvis. Puerto la Cruz og Pointe-a-Pierre ble skipets neste lastehavner, med last til bl. a. Buchanan i Liberia, som første skip til nytt anlegg, og stor fest selvfølgelig. Kaptein Hallen greidde som vanlig brasene.

M/T «Texaco Oslo» skulle få nok en reise mot fremmed havn, ved å føre en last fra Vest India ned til La Plata, Argentina. Selv med et så hurtig skip som M/T «Texaco Oslo», ble dette en reise på 18 døgn hver vei. Såvidt vi forstår var det en meget kjærkommen anledning for kaptein Hallen å anløpe Buenos Aires, en havn han tidligere ikke har anløpt i sitt lange sjømannsliv.

Skipene seiler uavbrutt selv om menneskene ombord skifter fra tid til annen. Maskinsjef E. Wetlesen var ferdig med sin ferie, og hva var da mer naturlig enn at han gikk ombord i M/T «Texaco Oslo» hvor han var kjent fra før, for å løse av maskinsjef G. Tangen som på sin side skulle løse av maskinsjef A. Sandal ombord i M/T «Texaco Skandinavia». Det er som kjent ikke alltid så lett å få «kabalen» til å gå opp. 1. styrmann E. Knutsen hadde meldt seg inn ved Navigasjonsskolen for å fortsette sine «observasjoner» der. Avløser ombord ble O. Kinander. Telegrafist A. Andersen hadde drevet med korrespondanseundervisning, nå måtte han, etter utstått tid, hjem til eksamen, i hans sted kom E. Midthaug. 1. maskinist E. Buran skulle «bare» ha ferie, mens 2. maskinist A. Hellevik skulle bygge hus. Som 1. maskinist kom atter Th. Tollefsen, og han fikk følge av 2. maskinist R. Jacobsen. Disse var kjente fra tidligere seillas sammen ombord i M/T «Nueva Andalucia».

Fra Curacao ble det å føre nok en last

til Dakar, Monrovia, Abidjan og Lagos. Neste last ble tatt inn som vanlig på Trinidad, men den gang «havnet» skipet i Antwerpen 5.—7. nov. Mange hadde nå lang tid ombord og mønstret av for en velfortjent ferie. 3. maskinist R. Grande ble avløst av O. Bratlie som tidligere har seilt med flere av våre skip. Elektriker B. Larsson reiste hjem til Malmø, hans avløser er ny mann hos oss, P. Kristoffersen, som kom med ferskt sertifikat og «fant ei med landjorden under seg ro». Pumpemann F. Holm's avløser ble også ny mann hos oss, K. Aanonsen, som kom fra Arendal. Stuert J. Waage tok hjem til Stavanger, og i hans sted kom stuert K. Grøttan. Ellers merket vi oss at maskinass. A. Gjølstad, matros I. Enge og motormann G. Eriksen igjen trådte inn i aktives rekke.

#### M/T «Texaco Skandinavia»

har siden sist hovedsakelig seilt mellom Vest India og England, med avstikkere til Vest Afrika og USA. Her er også vårt nye reserveredelskartotek utarbeidet, denne gang av kontorsjef B. R. Halvorsen og maskinsjef B. Chr. Utvik. Som vikarfører av M/T «Texaco Skandinavia» kom P. M. Sørensen ombord i januar. Han er egentlig pensjonist, men sa ikke nei da vi kalte på ham for et kortere vikariat. Skipet seilte så noen turer vekselvis mellom Trinidad og England og Trinidad og USA's havner. Det er nesten verd å merke seg at engang lastet skipet også i Baytown, USA og losset på Aruba. Etter vanlig praksis er dette å føre lasten den bakvendte veien. Oljen fraktes nå til dags så mange veier at det er verdt å notere seg at skipene snart får last med seg hvor de enn går. Fra slutten av april gikk skipet over til prøveskip med redusert bemanning, noe vi kan lese nærmere om annet sted i bladet. Fører av «prøveskipet» ble R. G. Jensen og overstyrmann ble R. Horseng. Andre nye var båtsmann B. H. Hansen, elektriker J. Olsen og stuert P. Fredriksen. Maskinistene hadde seilt med skipet en tid.

M/T «Texaco Skandinavia» dokket i høst i Bremerhaven, men denne operasjonen tok ikke mange dagene, og skipet tok igjen fatt på sine travle reiser mellom lasteplassen

borte på Trinidad og mottageranleggene i USA, Holland og England. I begynnelsen av november lastet skipet på Trinidad for Rotterdam, ved ankomsten hit fikk kaptein R. G. Jensen avløsning for ferie, og det fortjener han etter sin fine innsats for heldig utfall av prøveskipsdriften. Nå hadde kaptein R. Pettersen seilt med skipet en tid for å komme inn i dette nye, og fortsetter så i det gode sporet alt nå går i. Maskinsjef G. Tangen har også lang nok tid ute til å bevilge seg ferie hjemme hos familien, og da maskinsjef L. Sandal enda ikke var riktig klar for ny utmønstring, kontaktet vi maskinsjef B. Seines. Han tok med glede vikariatet og har altså enda ikke forsonet seg med heretter bare å få fartstid med motorbåten i Oslofjorden. Fru Seines følger sin mann ut på den nye langfarten. 1. maskinist Johs. Johannessen gleder seg til å feire julen sammen med familien, hans avløser blir T. Pedersen som er kjent ombord fra tidligere, og som nå tar tjeneste før fortsatt skolegang neste sommer.

#### *M/T «Texaco South America»*

har også stadig skiftet laste- og lossehavner, noe som sikkert besetningen setter pris på. Godt er det å notere seg at skipene ikke mangler beskjefthet. Såsnart en reise nærmer seg avslutning, venter nye ordrer, og disse er nok like spennende å motta hver gang. Skipet har nå skiftet over fra «clean» til «dirty» fart. Det vil si at lasten heretter ikke kommer til å bestå av forskjellige slag bensin, parafin etc., men forskjellige sorter fyringsoljer o.l. I februar hentet skipet en last fra Gibraltar, det vil si det var M/T «Berge Charles» på vel 60 000 tonn, som overlot M/T «Texaco South America» en del av sin last. Antwerpen ble mottagerhavn for denne lasten. Senere har Las Palmas vært skipets «faste» lastehavn for føring av lastene til Conakry, Freetown, Monrovia, Abidjan, Lagos og Port Harcourt, alle i Vest Afrika. Vi fikk behov for en ny 3. maskinist og L. Mælen kom ombord. Han er nå ferdig med sin tjeneste i «kongens klær» og hadde da

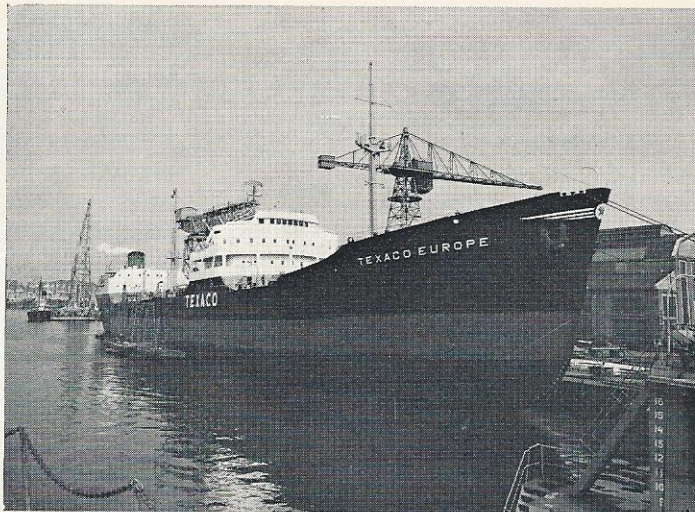
tjenestegjort som maskinist ombord i undervannsbåt. Både skip og bekvemmeligheter hos oss er vel av andre dimensjoner, så vi håper han blir tilfreds med forandringen.

M/T «Texaco South America» fikk også en «hvilepause» for periodisk dokking i år, og hva var mere naturlig enn å la dette skje ved verkstedet i fødebyen Hamburg. Her lå så skipet for «make up» et par uker, og igjen er det verdt å tittle litt på den forandringen som fant sted i besteningen. Det var nå kaptein H. Sukke som sto for tur til ferie og kaptein W. Taxt var ferdig med sin. 1. styrmann A. K. Kristiansen reiste nå hjem til Jarrow-on-Tyne for ferie, ny 1. styrmann ombord ble E. Edvardsen som kom helt fra Hammerfest. 2. styrmann E. Flemmen's avløser ble J. Clausen som har seilt hos oss tidligere. Telegrafist K. Enoksen reiste hjem til Stavanger. Den nye telegrafisten, G. Engholmen fra Arendal, har seilt hos oss for mange år siden, men som flyver er han nok i mellomtiden blitt vant til noe større fart enn den som er vanlig for et tankskip. 1. maskinist S. Holdhus og 2. maskinist H. J. Jacobsen hadde forlengst sin kontraktstid ute og ble avløst av henholdsvis B. Madsen og Ø. Toppen som tok vikariater i skoleferien. Pumpemann J. Kristiansen ble avløst av H. Grøtting som i flere år har seilt med våre tysk-byggede skip og som nå helst hadde sett at hyre var blitt ledig ombord i en annen type. Dette er vi oppmerksom på og ordner når anledning byr seg. Maskinsjef O. H. Kristiansen tenkte seg også på ferie, og derfor ble den nye maskinsjefen, K. Aaman, med ut før Kristiansen gikk iland. Han var jo på en måte heldig med hjemreisen da skipet etter verkstedsoffholdet fikk en reise fra Las Palmas til Slemmestad utenfor Oslo, hvor altså maskinsjef Kristiansen gikk fra borde for denne gang. Senere måtte også både 1. maskinist Madsen og 2. maskinist Toppen iland for å fortsette på Maskinsjefskolen, og de nye offiserene ombord i disse stillingene ble henholdsvis A. Nødland fra Stavanger og L. Johansen fra Trondheim. Senere har også dette skip stadig ført nye laster fra Trinidad til USA og til forskjellige havner i England.



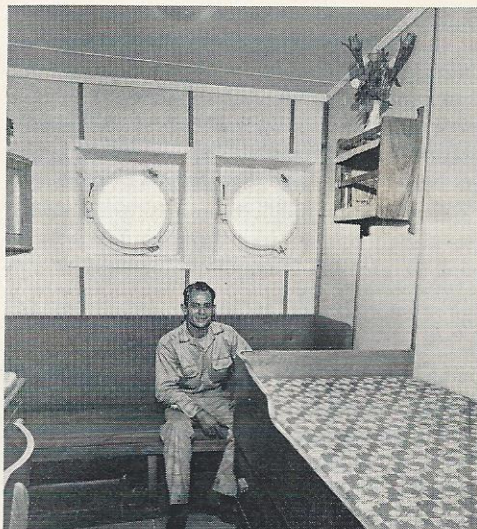
## Vi moderniserer

Texaco's «hvite svaner» var pene — så lenge de var hvite, men upraktisk og dyrt er det med hvite tankbåter, så derfor gikk vi over til å male skroget sort. Når det gjelder innredningen, har vi gått den andre veien, fra mørkt til lyst. Sist de lå ved verkstedet fikk «Texaco Europe», «Texaco Britannia» og «Texaco South America» ombord Respatex-plater og med disse er innredningen i stor utstrekning fornyet. Arbeidet med dette ble vesentlig utført etter at båtene var gått fra verksted, av en snekkerkyndig mann som påmønstret for jobben med verdifull hjelp av båtens egen besetning. Etter denne ansiktsløftingen fremtrer lugarer og oppholdsrom i lyse, vennlige farver som vi nå bruker på nybygninger.



Respatex-platene skal ikke males, trenger intet vedlikehold, og er meget lette å holde rene. De sparer mannskapet for arbeide og hvis de også øker trivselen, er vi godt fornøyd med resultatet.

Billedene er tatt ombord i «Texaco Europe». Til venstre ser vi arbeidet under utførelse med kontrasten mellom gammelt og nytt og til høyre sitter den av muligens samme grunn smilende tømmermann C. Bailey i sin «nye» lugar.



## Neptuniaden 1964

### FOR Å SKAFFE POENG TIL NEPTUNIADEN

har M/T «Texaco Skandinavia» startet sin egen lokale avis som hittil er kommet ut med 1 nummer i uken. Hvert nummer er på 6—8 sider og kommer ut i 40 eksemplarer, dvs. ett til hver mann ombord samt noen ekstra. M/T «Texaco Skandinavia» er som kjent prøveskip, og mannskapet består av bare 33 mann. Allikevel gjennomfører de altså å gi ut denne avisen attpå. Etter alle solemerker å dømme kommer avisen fortsatt til å eksistere etter at den har oppfylt sin første misjon, nemlig å skaffe båten NEPTUNIADEN-poeng. Vi kan forøvrig nevne at «Texaco Skandinavia» ble nummer 14 i NEPTUNIADEN, og vi gratulerer med det fine resultatet som ble oppnådd på grunn av ekstrapoeng som den fine avisen ga.

Avisen har sine faste spalter som: leder, friluftsspalte, spørreunde med intervjuer av mannskapene, sportspalte, hobbyspalte, filmkritikk, føljetong hvor forfatterne utfordrer hverandre til å skrive neste kapittel, Lett ditt hjerte, samt en hel del småstoff, kryssord, spørsmål og svar og muntre historier. Avisen er også illustrert, og den er trykket i flere farger på spritduplikator. Avisen heter «Skandinaviapilen» og har som motto: «Alltid en båtlengde foran». Vi har fått en del eksemplarer sendt til kontoret, og vi kan garantere at avisen er meget underholdende. Den har sine faste medarbeidere som forøvrig skifter fra tid til annen, men hele mannskapet er med og gir sine bidrag.

Fra et nummer at bladet gjengir vi følgende:

#### AKSJEINNBYDELSE

Herved utlegges til tegning av aksjer i det nystartede selskapet *The Southern Norwegian Blueberry Picking Company, Ltd. Inc.*

Selskapet vil få sete og hovedkontor opprettet i Grue på Finnskogen.

Hver aksje er pålydende 0.70 \$ (Trinidad-dollar), og den enkelte av besetningens medlemmer kan få kjøpt inntil 3 — tre — aksjer. Aksjekapitalen er på 69.30 Trinidad-dollar. Aksjene lyder dessuten på navn og kan omsettes i alle norske banker og i San Fernando.

Selskapets første oppgave går ut på å fremme norsk blåbærplukkeindustri og foredling av blåbær, samt å utvide eksportmarkedet for blåbær eller produkter av blåbær i størst mulig utstrekning. Forhandlinger pågår i disse dager med Handelsdepartementet, og såvidt «Skandinaviapilen»s medarbeider kan bringe på det rene, ser det ut til at blåbæreksperten vil nå store høyder i 1965.

Eksportmarkedet vil i første rekke dreie seg om Sør-Vietnam, Belgisk Congo samt Bergen med omegn. Store deler av Trinidad blir også markedsanalysert, og man regner med en betydelig eksport av råskrelte samt blåfrosne blåbær til denne del av verden.

Selskapet arbeider med planer om innkjøp av en dieselelektrisk bærplukker, og anbudsinnbydelse er i disse dager sendt til Mitsubishi Yokohama Shipyard & Engineworks, Bethlehem Steel i New York og til Framnæs mek. Værksted i Sandefjord.

Vi tillater oss også å klippe en annen bit fra avisen, denne gang fra Friluftsspalta Dyr - Jakt - Fiske:

Vel møtt igjen, bolde jegere og fiskere! Vi fortsetter i dag med å skrive litt om tilberedning av elgkjøtt. Det er rent så tenne løper i vann - riktig jegermat...

Elgkjøtt er glimrende til menneskeføde, men er også med hell benyttet til dyrefor. Før tilberedningen tar til, fjerner man horn, ører og klover (meget viktig).

Elgen smaker uten tvil best helstekt, men dessverre er de færreste komfyrer nåtildags utstyrt med stekeovner til dette bruk, så vi må da dele elgen opp. Den parteres vanlig-

vis i fire like store deler — først på langs — og så på tvers. I særlige tilfelle kan dette også gjøres omvendt.

*Elgkjøttlapskaus* er en delikatesse av de sjeldne. Først males skrotten (to strøk rusthindrende først av hensyn til kjøttkvernen). Deretter kokes 150 kilo poteter og 2 store gulerøtter og 1 løk. Alt blandes godt og visp (unnskyld) vips, lapskausen er ferdig til bruk.

Dette var en smakebit (nesten bokstavelig) på hva *Skandinaviapilen* inneholder. Gå i gang alle sammen, og dere skal se at dere kan få en masse moro ut av det. Noen kan kanskje skrive litt, andre kan kanskje tegne litt, mange gjør små iakttagelser som kan bli til godt lokalstoff, det er bare å gi fantasien fritt spillerom. Det er sikkert en ombord som kan samle sammen alt dette og kalle seg redaktør, en kan trykke avisen, alle kan lese den. For å vise dere hvor mange som kan ta sin del av jobben uten å være skrivekyndige, gjengir vi en annonse fra *Skandinaviapilen*:

#### STILLINGER LEDIGE

For hærstående avis trenger vi pr. omgående  
1 BRØDMOTOR

(dvs. rotasjonstrykkepressesveivemotor)  
samt

#### 2 RASKE AVISBUD

for ombringelse av vår avis i strøket for til akter.

Arbeidet er meget krevende, men sunt og inspirerende i ungt, ekspanderende miljø. Gode betingelser — en kald øl en gang i blandt.

Arbeidstid: Kvelden og natta.

Henv. til redaksjonen eller ring tlf. 7 (sentralbord).

Når dere har skrevet den første avisen, blir de neste eksemplarene bedre og bedre etter hvert. Lykke til — vi gleder oss til å motta en kopi av det første eksemplaret.

BS

## Gamle minner

Av H. Thune

Vi begynner å få en del «old-timere» nå, og selv om de ikke selv er gamle, har de i alle fall vært mange år i Texaco. Alle sammen har minner fra våre gamle båter, og noen av disse minnene er sikkert verdt å bringes videre til Texaco-Tankers lesere. Vi oppfordrer dere til å friske på hukommelsen. I dette nummer starter vi det vi håper skal bli en artikkelserie om gamle minner med H. Thunes

#### STOMPEN

Det gode skip «Nueva Andalucia» forlot Deutsche Werft den 15. mars 1940 etter en kort prøvetur. Det var i krigens tid og selv om Tyskland kunne levere et stort skip, så var de litt knepne med oljen for det ble ikke levert mere bunkers enn at vi kunne karre oss opp til Oslo. Det ble å lure seg opp langs minebeltene på den danske vestkyst, men med kaptein G. Tellefsen som rådgiver på brua, var vi trygge i maskin.

Vi kom til Oslo den 18. mars 1940. Det var en stor forandring å komme fra det mørklagte Hamburg til det opplyste Oslo, men det skulle ikke vare lenge før vi fikk det samme her. Det var nå bare en bagatell som en ikke la større vekt på i forhold til det andre som hendte den 9. april. Da var «Nueva Andalucia» alt i Amerika.

«Nueva Andalucia» fór videre, og bortsett fra at den fikk BB propeller i kaien nede i Montevideo, og måtte gå inn til Rio for å rette på skaden, hendte ingenting ekstra før den i en snestorm gikk på et undervannsskjær utenfor Halifax den 22. mars 1942. Her sto hun og hugg i 8 timer før hun brakk av ved pumperommet.

Alle mann befant seg da på akterskipet og godt var det, for forskipet tok fyr mens akterskipet drev av. Det må ha vært et bra bål for formasten lå bøyd over skutesiden. Ingen av de to reservepropellerne som lå under bakken, hadde tatt noen skade, og de ble berget. Akterskipet drev senere på grunn og fikk slått inn hele bunnen. Mr. Herbert G. House og Mr. G. Hocks kom opp fra New

York og fikk berget 35 000 bbls. hensin. De fikk også satt ombord en diesel-drevet stor kompressor som blåste luft i tankene. Dermed kom den av grunnen. En taubåt ble engasjert for å ta vraket til New York, men underveis dukket en U-båt opp. Bukserbåten slapp sleperen for å komme seg unna. Mr. G. Hocks som var med, fortalte at det var noen spennende minutter. Skulle det smelle eller ei? U-båten mente kanskje at det ikke var umaken verd å spandere en torpedo, så det som var igjen av «Nueva Andalucia» kom vel frem til New York.

Her kommer så overskriften inn. Stompen er ikke et vulgært klengenavn, men et reallt sjømannsuttrykk for en avkortet ting. Flere av rederiets folk var beskjefliget ombord med å preservere det som hadde verdi. «Nueva Andalucia» het da bare Stompen. Det var et ganske bra lager av reservedeler for maskineriet som kunne anvendes på andre skip.

Det kostet litt mye i lengden å holde skuta flytende ved hjelp av kompressorene, så den ble tilslutt satt på grunt vann oppe i Elisabeth. Her ble den liggende til 1946 da det ble besluttet å bygge et nytt forskip. Oppdraget gikk til Newport News Shipbuilding and Drydocking Company, og tauingen ble foretatt av Moran. Den foregikk uten viderverdigheter.

Det var en alvorlig beslutning av Texaco å gjøre en båt av vraket, men kompaniet hadde tapt mange skip under krigen. De hadde ingen spesialbåt for smøreolje heller, så nå skulle «Nueva Andalucia» få 39 tanker med 7 pumper.

Verkstedet var det største privateide i verden. Ved siden av å være ekspert på alle typer krigsfartøyer, hadde de blant annet bygget «America» som hadde Atlanterhavets Blå Bånd.

Her skulle det altså bygges et nytt forskip og maskineriet skulle settes i brukbar stand, — og den som skulle passe på dette, var meg.

Da jeg kom ombord måtte jeg tenke på hvor fint det så ut da skuta gikk prøvetur i forhold til den tilstand som nå rådde. Over alt lå det tommer med sot og møkk som var hårdtrampet der hvor noen hadde beveget seg.

På hovedmotor og hjelpemotoren var atskillige deler tatt bort og brukt på andre skip under krigen.

Slikt måtte lages i Newport News, i flere tilfelle uten tegninger. Men det verste var at kjedekassen var revnet i 3 deler, kjede og tannhjulsakselen brent fordi, — ja, hvorfor? Ny kjedekasse hadde en hverken tegning eller modell av, så den gamle ble slagloddet sammen under glødning. Den var 2,30 m bred, 1,20 m lang og 1,60 m høy, og den vred seg i alle vinkler. Så måtte den rettes opp på nytt og ble da flere millimeter mindre på 3 kanter. Her måtte en utligne med mellomlegg som igjen måtte stemme på 1/10 millimeter. Etter atskillig strev fikk en det til, og så var det bare å fortsette med neste. Det var begge veivaksler. De hadde jo ligget under vann og var sorte som bek. Her kom gammel erfaring til nytte. Å pusse blankt med smergel er forbudt. Det ble brukt karborundum bryner til til en fikk vel 50 % blank flate, ved pen innkjøring skulle det gå bra.

Alt var rustet fast fra 1942 til 1946, men noe var gjort for å ta vare på sakene. Deler som var lette og små var lagt i fat med olje, men hva hjalp det? Skylightene sto jo åpne, og atskillige regnskyll hadde funnet veien til de åpne fat, så det var bare litt igjen på toppen — ellers surt vann, og delene var ubrukelige. Å lage 64 koplingsstykker med forskjellig vinkel til brenselpumpene var et studium i rødt, men en ting var det nok av — tid. Men selv tiden tok en gang slutt, og en begynte å nærme seg de siste prøver.

Blåserne var også et problem, for rullelagrene hadde tatt skade. Å få 3 rullelagre til å være nøyaktig i linje med hverandre, samt over en kopling også flukte med to andre lagere, og bære likt, er vanskelig nok, og her var det 4 par det dreide seg om. Da en tilslutt også hadde mestret dette, kunne en se fremtiden lyst imøte, men det er alltid bakslag. Ordre kom fra New York at SB blåserne skulle rigges ned og settes ombord i «America» den var på vei til Newport News med en havarert blåser. Vanen tro ble det protestert i høyeste gir, men Mr. House, som da var sjef i Marine Department, lot seg ikke

## Hva med TEXACO TANKERS fremtid?

Siden vi stiller spørsmålet — og da også kommer med vårt julenummer, er altså ikke bladet avgått ved døden — men hva med fremtiden? Vi gjør den berømte professor Storm P's ord til våre: «Det er vanskelig å spå, særlig om fremtiden».

Vi har imidlertid det beste håp om å komme mer regelmessig fra neste år og vi har i den anledning fått vår utmerkede kontor-

dame, fru Sitter, til å vie en del av sin fritid til TEXACO-TANKER's beste. Men situasjonen er ikke reddet helt av den grunn. Vi har nå sett at det finnes utmerkede skribenter på båtene, ref. skipsavisen til «Texaco Skandinavia» — og hvorfor ikke la noe tilflytte oss? Redaksjonen håper på positiv innsats — så: Vel møtt i et snarlig nytt TEXACO-TANKER.

*Red.*

rokke, så han fikk til slutt dette svar «you can make me do it, but you can't make me like it». Mr. House var en gentleman, men han likte å erte meg etterpå med svaret. Blåseren fikk «America», og jeg fikk til og med lov til å sette den inn, overta skrapet, og begynne på nytt ombord i Stompen. Den dag kom da alt var klart til start, og begge motorer var arbeidsvillige og tøffet rundt så det var en lyst. Slikt er finere musikk enn alle Schuberts symfonier tilsammen. Det hadde vært en lang dag, og en utfordring å få det i stand. Flere pessimister mente det aldri ble noe av hele greia, så den dag vi kastet loss for prøvetur, kom 9 av Texaco's prominenter ombord med Mr. T. Buchanan i spissen. Alle sammen kom ned i maskinen og så på manøvreren og alt var bra. Til hjelp ombord under hele tiden, var en avhengig av ingeniørspiranter. Halve dagen var de ombord, resten av dagen på skolen som lå inne på verkstedsområdet. Det var intelligente og kjekke gutter. Selv om de ikke var utlærte mekanikere, så var de både hjelpsomme og villige.

Den 27. februar 1947 gikk vi prøvetur, og siden gikk ferden videre uten noe trøbbel, helt til den ble gammel og grå. Da hun ble 20 år gammel ba vi Lloyds om 1 års utsettelse på klassen, og måtte i den anledning dokke skuta i Falmouth. Tidens tann med tæring og rust hadde gjort sin virkning. Med en liten hammer slo en hull i pumperummet, og det var flere slike groptæringen på dette sted. Under bunn ble det derfor sveiset på to tykke plater som ga nødvendig styrke på dette sted. Ellers var det som Lloydsmannen sa: «She is built like a battleship». M. A. N. Werke i Augsburg ba meg om å få oppgave over hvor lenge maskinene hadde gått, og hvor mange timer vi hadde stoppet siden båten kom i drift. Det var ikke mange time. BB maskin ble forøvrig tatt ut, og elevene på Croftholmen har nu satt den opp på maskinistiskolen der. Det var godt stål i skuta, og Christiania Spigerværk har nok laget mange fine jernbaneskiner av den nu.

Slik endte det gode skip «Nueva Andalu-cia», ikke som Stompen, men som en hederskronet tjener i Texaco.

## Jule-nøtter

Premiene for riktig løsning av oppgavene i forrige julenummer har latt vente på seg. Vi har mottatt gledelig mange løsninger på kryssordoppgaven. Noen er riktige, andre er gale — men det viktigste er som kjent ikke å vinne, men å delta i festen etterpå. Hvis noen skulle ha lyst til å arrangere en fest for premievinnerne, så er disse følgende.

Vinner av kryssordoppgaven:

Telegrafist Hugo Høgstad,  
ex. M/T «Texaco Bogota»,  
adr. Gregus gt. 6, Trondheim.

Vinner av julenøttene:

Lettmatros Olaf Halse,  
ex. «M/T «Texaco Oslo»,  
adr. Halsanauten, pr. Kristiansund N.

Vi gratulerer premievinnerne som får sin bok sendt i posten.

Vi gjengir nedenfor løsningen på julenøttene:

*Oppgave 1:*

Bang er bokholder.  
Clausen er styreformann.  
Jensen er direktør.  
Hauge er kasserer.

*Oppgave 2:*

Bent fikk mest, deretter Tom, så Jens og til slutt Åge.

*Oppgave 3:*

Sjekken lød på 31 dollar og 63 cent.

*Oppgave 4:*

421 x 131 x 1.

*Oppgave 5:*

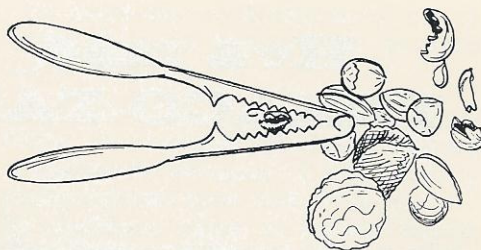
Ved å flytte ett-tallet ytterst til høyre, altså: 428571.

*Oppgave 6:*

$74 \frac{9}{18} + 25 \frac{3}{6} = 100.$

*Oppgave 7:*

Det er ikke noe jord i hullet, for hvis det hadde vært det, så hadde det ikke vært noe hull — Nemlig.



## - og så klar til ny dyst

*Oppgave nr. 1:*

### DA TESTAMENTET BLE ÅPNET

var det i alt 17 000 kroner til fordeling mellom de tre arvingene. Den nesteldste skulle ha 2 000 kroner mindre enn det dobbelte av den yngstes andel, og den eldste skulle ha 5 000 kroner mindre enn det dobbelte av den nesteldstes andel.

Hvor mange penger fikk hver av de tre?

*Oppgave nr. 2:*

### PROFESSOR MATEMATICUS

sa engang: I et fire-sifret tall er det andre og det fjerde sifferet fra venstre like. Det første sifferet er 1 større enn det tredje. Det tallet som skrives med de to første sifferer, er 1 større enn det dobbelte av det som skrives med de to siste. Og tverrsummen av det fire-sifrede tallet er 19. Hva er det for et tall jeg tenker på?

Vi ber om at løsningene på oppgavene blir sendt kontoret i løpet av mars måned 1965, da vi planlegger å gi ut neste TEXACO-TANKER igjen i første halvdel av neste år.

God fornøyelse.

Oppgave nr. 3:

# Julekryssord

## VANNRETT:

- |                              |                               |                            |
|------------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| 1. Er bl. a. The Beatles     | 105. Fork. for kommunistparti | 28. Selskap                |
| 8. Korn                      | 106. Oversikt                 | 32. En som er taletrengt   |
| 12. Gudinne                  | 107. Fugler                   | 33. 2                      |
| 15. Sette pris på            | 109. På veien etter regnvær   | 34. Elv i Frankrike        |
| 21. Nektelse                 | 111. Kvinnenavn               | 36. Tall                   |
| 22. Fikk kritikk i forb. med | 112. Lite hus                 | 37. Bibelsk mannsnavn      |
| 31 vannrett                  | 113. Sår                      | 38. Himmelsk trapp         |
| 25. Knekke                   | 114. Sams                     | 39. By i Jordan            |
| 28. Kongelig norsk           | 116. Vær                      | 45. Adverbium              |
| 29. Kant                     | 117. Betrakte                 | 48. Tiden før jul          |
| 30. Fremkomstmiddel          | 119. Flatemål                 | 50. Land                   |
| 31. Leker for voksne         | 120. Tall                     | 51. Som 37 loddrett (gen.) |
| 35. Leketøyets               | 121. Dessert                  | 54. Engelsk metall (omv.)  |
| 39. Sport                    | 122. Gikk istykker            | 55. Dessert                |
| 40. Plante                   | 124. Fugl                     | 56. Fest                   |
| 41. Ha                       | 126. Uten tillegg             | 57. Duv                    |
| 42. Drøvtygger               | 127. Pralte                   | 58. Adgang                 |
| 43. Arg                      | 129. I vatnet                 | 63. Plagg som man bør ha   |
| 44. Rengjøringsmiddel        | 130. Mannsnavn og forstavelse | to av                      |
| 46. Ordne                    | 131. Fradraget                | 66. Måleenhet              |
| 47. Merkelig                 | 135. Tall                     | 70. Vis                    |
| 49. Slektning                | 136. Renser                   | 72. Utdannet person        |
| 52. Rake                     | 138. Kvinnenavn               | 74. Kvinnenavn             |
| 53. Ekte                     | 140. Kineser                  | 75. Liten smule            |
| 57. Godkjent                 | 142. Oppdrett                 | 77. Ryke                   |
| 59. Voks                     | 143. Preposisjon              | 80. Regning                |
| 60. Fugl                     | 145. Bevertningssted          | 81. Konjunksjon            |
| 61. Berømte initialer på     | 147. Oppfører                 | 83. Lydig                  |
| mann og kvinne               | 148. Båt                      | 85. Kontinent              |
| 62. Lassis                   | 149. I båthavnen om           | 86. Noen                   |
| 63. Nei                      | sommeren                      | 87. Simple                 |
| 64. Trekk                    |                               | 90. Virkelighet            |
| 65. Barber                   |                               | 92. Ordner                 |
| 67. Tall                     |                               | 95. Slentret               |
| 68. Bør man ikke kjøpe på    |                               | 97. Vitenskapsmann         |
| 69. Tidsalder                |                               | 98. Flikke                 |
| 70. Smal                     |                               | 100. Vuggesang (omv.)      |
| 71. By i Sverige             |                               | 101. Felle                 |
| 72a. Samme dato              |                               | 102. Voks                  |
| 73. Oppdaget 85 loddrett     |                               | 104. Bekreftelse           |
| 76. Mannsnavn                |                               | 105. Skarpt                |
| 78. I posisjon               |                               | 108. Elv i Norge           |
| 79. Musikkstykke             |                               | 110. Bevertningsstedet     |
| 81. Merkes                   |                               | 113. Kom de vise menn fra  |
| 82. Temaets                  |                               | 115. Lik                   |
| 84. Bevertningssted          |                               | 118. Hellig                |
| 88. Kurs                     |                               | 123. Hovedstad             |
| 89. Ofret de vise menn       |                               | 125. Spiste                |
| 91. Tilpasse                 |                               | 128. Ledning               |
| 93. Skipsbetegnelse          |                               | 132. Bevertningssted       |
| 94. Sjel                     |                               | 133. Tær                   |
| 96. Klubb                    |                               | 134. 126 vannrett fork.    |
| 98. Før rideturen            |                               | 137. Ujevn                 |
| 99. Holde fast               |                               | 139. Tale                  |
| 101. Gå inn i                |                               | 141. Bokholderiuttrykk     |
| 103. Styrke                  |                               | 144. Fase                  |
|                              |                               | 146. Sporte                |

## LODDRETT:

- |                               |                            |
|-------------------------------|----------------------------|
| 1. Bevertningssted            | 28. Selskap                |
| 2. Straff                     | 32. En som er taletrengt   |
| 3. Sykdom                     | 33. 2                      |
| 4. Fase                       | 34. Elv i Frankrike        |
| 5. Rekke                      | 36. Tall                   |
| 6. Omkring                    | 37. Bibelsk mannsnavn      |
| 7. Artikkel                   | 38. Himmelsk trapp         |
| 8. Kav                        | 39. By i Jordan            |
| 9. Oppegger                   | 45. Adverbium              |
| 10. Preposisjon og adv.       | 48. Tiden før jul          |
| 11. Undertegnet               | 50. Land                   |
| 12. Selvopptatt               | 51. Som 37 loddrett (gen.) |
| 13. Hovedstad                 | 54. Engelsk metall (omv.)  |
| 14. Lukke                     | 55. Dessert                |
| 15. Verkstedet                | 56. Fest                   |
| 16. Plagg                     | 57. Duv                    |
| 17. Konjunksjon               | 58. Adgang                 |
| 18. Til brettspill og buljong | 63. Plagg som man bør ha   |
| 19. Drikk                     | to av                      |
| 20. Uten like                 | 66. Måleenhet              |
| 23. Fyre                      | 70. Vis                    |
| 24. Undersøkt                 | 72. Utdannet person        |
| 26. Foreninger                | 74. Kvinnenavn             |
| 27. Uunnværlig til julematen  | 75. Liten smule            |
|                               | 77. Ryke                   |
|                               | 80. Regning                |
|                               | 81. Konjunksjon            |
|                               | 83. Lydig                  |
|                               | 85. Kontinent              |
|                               | 86. Noen                   |
|                               | 87. Simple                 |
|                               | 90. Virkelighet            |
|                               | 92. Ordner                 |
|                               | 95. Slentret               |
|                               | 97. Vitenskapsmann         |
|                               | 98. Flikke                 |
|                               | 100. Vuggesang (omv.)      |
|                               | 101. Felle                 |
|                               | 102. Voks                  |
|                               | 104. Bekreftelse           |
|                               | 105. Skarpt                |
|                               | 108. Elv i Norge           |
|                               | 110. Bevertningsstedet     |
|                               | 113. Kom de vise menn fra  |
|                               | 115. Lik                   |
|                               | 118. Hellig                |
|                               | 123. Hovedstad             |
|                               | 125. Spiste                |
|                               | 128. Ledning               |
|                               | 132. Bevertningssted       |
|                               | 133. Tær                   |
|                               | 134. 126 vannrett fork.    |
|                               | 137. Ujevn                 |
|                               | 139. Tale                  |
|                               | 141. Bokholderiuttrykk     |
|                               | 144. Fase                  |
|                               | 146. Sporte                |

## Båtenes posisjoner

*M/T «Texaco Bogota»* — var i Montevideo og Buenos Aires i begynnelsen av september, og lastet deretter på Curacao/Trinidad for Liberia, Angola og Kongo, der det ble losset i oktober. Den 29/10 var det lasting i Puerto la Cruz for Rotterdam, før kursen ble lagt til Sandefjord for dokking/reparasjon fra 17/11 til ut i desember.

*M/T «Texaco Brasil»* — losset i Montreal og Toronto i juli, og seilte derfra til Curacao for å laste for Sentral Amerika. Maskinreparasjoner forsinket på Curacao til 8/8 da det ble to turer til Cortes og Barrios. I september gikk ferden over Atlanteren til Rotterdam, og 27/10 påny lasting Trinidad for Montreal—Toronto. I slutten av november ble last tatt inn for London.

*M/T «Texaco Britannia»* — har i høst seilt trofast mellom Trinidad/Venezuela og forskjellige havner i USA: Philadelphia, Bayonne, Fall River osv., bare avbrutt av en tripp Trinidad til Antwerpen i oktober.

*M/T «Texaco Europe»* — losset i Portland i august før lasting på Trinidad 24/8 for Vest Afrika. Da lasten var vel i havn der, ble det igjen lasting Trinidad, først for Sentral-Amerika, så for Baltimore og igjen for Cristobal i oktober. 3/11 gikk ferden til Conakry og 24/11 ble det lasting i Las Palmas for Avonmouth og Dingle.

*M/T «Texaco Norge»* — bragte last til England i september. 9/10 tok hun ombord ny last på Trinidad for Bayonne og Everglades, og i november gikk ferden Trinidad—Bayonne. Etter en avstikker til Tallaboa ca. 18/11 var det lasting på Trinidad for England igjen.

*M/T «Texaco North America»* — har trutt og godt forsynt havner i USA med olje fra Venezuela og Trinidad. Skipet har holdt ruten i hele høst og fortsetter over jul.

*M/T «Texaco Nueva Granada»* — losset i Cristobal i slutten av juli og har siden seilt i farten mellom Puerto la Cruz/Pointe-a-Pierre og Baltimore, Fall River, Portland til det ble lastet 18/11 på Trinidad for Rotterdam.

*M/T «Texaco Oslo»* — var i september i Vest Afrika: Dakar, Conakry, Monrovia, Abidjan, Lagos. I oktober ble det tur til USA før lasting 22/10 for Antwerpen. I slutten av november tok skipet igjen last i Vest India for forskjellige havner i Vest Afrika der det blir lossing frem til jul.

*M/T «Texaco Skandinavia»* — gikk fra Bremerhaven i september etter dokking. Last ble hentet på Trinidad for England og Holland 8—13/10. Curcao ble anløpet 25/10 etter last for Santo Domingo. Deretter ble kursen lagt fra Trinidad til Rotterdam 19/11 og Trinidad var igjen målet for ballastreisen i desember.

*M/T «Texaco South America»* — losset i Cardiff, Avonmouth og Dingle i august. Fra England gikk reisen igjen til Trinidad og siden har ferden gått mellom Trinidad/Venezuela og havner i Nordstatene.

