



texaco  *tanker*



JULEN 1965

12. årgang

I dette året har vi for alvor tatt i bruk automasjon og fjernkontroll, i og med at «TEXACO BELGIUM» er satt i fart. Dermed er vi inne i en ny epoke som gir grunn til visse refleksjoner.

Automasjon og fjernkontroll er til for å øke effektiviteten og lette det rutinemessige arbeid, men dette betyr ikke at disse ting forenkler tilværelsen, — noe mange synes å tro. Sannheten er at til gjengjeld for hva de yter, stiller automasjon og fjernkontroll store økte krav til tekniske kunnskaper og ferdigheter. De som blir satt til å stelle med avanserte skip, vil fort oppdage at de må supplere sitt gamle pensum med nye og til dels vanskelige fag. Det kreves ikke lite av evner og innsats for å bringe sine kvalifikasjoner opp på det høyere nivå.

Det er vårt håp at de som idag er ombord i «TEXACO BELGIUM» som ordinær besetning og som overtallige for opplæring, vil makte å fullføre den omstillingsprosess som er nødvendig. Vi har satset meget på dette og håper det vil bringe oss i en god utgangsposisjon.

Jeg ønsker alle ombord og i 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. Thunø
Trykk: K. Brevigs Boktrykkeri, Oslo

T/T «Texaco Belgium»

For ett år siden bragte vi en forhåndstale av vår første turbin-tanker «Texaco Belgium». Dessverre ble leveringingen av skipet noe forsinket, men når dette leses har hun lagt ut på sin jomfrutur. Forrige gang fortalte vi om all den automatikk som «Texaco Belgium» er utstyrt med, og at skipet på dette område er noe av det mest moderne som er bygget til nå.

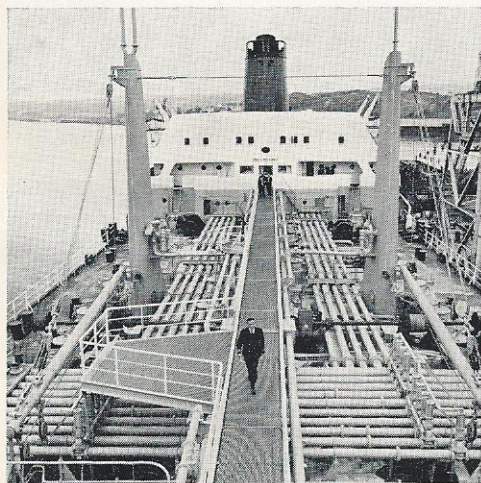
Innredningsmessig er det foretatt et par forandringer som vel må sies å være epokegjørende. Vi gjengir hva avisene skrev i forbindelse med denne båten som vi alle kan være så stolte av:

Aftenposten: «En familievennlig båt. Full-automatisert tankskip med to familieleiligheter ombord. Et skip utenom det vanlige.»

Fredrikstad Blad: ««Texaco Belgium» — et flytende hjem.

Kaptein Salvesen fra Rasjonaliseringsutvalget uttalte: «Jeg har vært ombord i mange båter, men ingen er penere enn denne.»

«Texaco Belgium» er altså blitt utstyrt med 2 familieugarer. Det vil si at to og to mannskapsugarer er innredet slik at de kan slås sammen til en «leilighet» med entré, stue, soveværelse og bad.



Oversikt-bilde fra dekk. Ledningene er mange, men så har jo båten 10 lastepumper. Vi ser at ventilrattene mangler. Plattformen på babord side er for ombordbringelse av proviant.



Kaptein W. K. Paulsen som tok båten ut fra verkstedet.

De fleste av TEXACO TANKER's lesere har vel også lest «FRIVAKT», men vi gjengir likevel hva direktør Sundby sier i et intervju med Norges Handels- og Sjøfartstidende, gjengitt på lederplass i «FRIVAKT»: «Det er visse yrkesmessige forhold som vi ikke kommer utenom til sjøs, men utover dette må skipsfarten ikke bygge skranke. Jeg tenker da på den menneskelige borgerretten til å kunne leve et normalt familieliv . . .»

Direktør Sundby er meget opptatt av dette problemet som alltid har vært så påtrengende for våre sjøfolk. Han sier videre:

«Ideen tar sikte på å harmonisere sjømannenes familieliv — i den utstrekning skips-tilværelsen gjør det mulig. Den gamle tiden da sjøfolk ble betraktet som et særegent folkeferd og ikke skulle nyte de privilegier som var de mest selvfølgelige på landjorden, må jo definitivt sies å være forbi. Yrket vil selvfølgelig beholde noen av sine særtrekk som vi ikke kan bortskaffe om rederiene er aldri så velvillig innstilt på å skape like forhold mellom sjø og land, men alle yrker har jo sine særpreg som ikke kan fjernes fordi de er vesentlige deler av yrkene.»

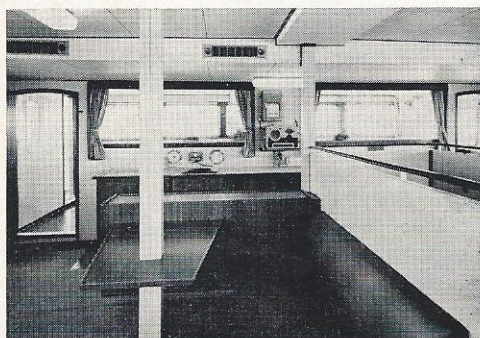
La oss nå håpe at vi står på terskelen til en tid som lar sjømannen kombinere kjærligheten til havet med kjærligheten til sin familie. I og med «Texaco Belgium» har vi tatt det første skritt på denne veien.

Ta en titt på bildene på de følgende sider. De forteller kanskje mer enn ord hvorfor denne båten har vakt så stor oppmerksomhet på mange områder.

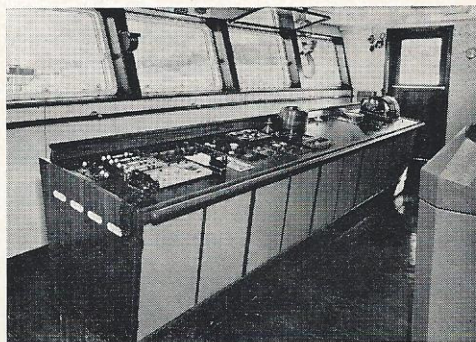


**BILDENE PÅ
DENNE SIDE
VISER
NOEN GLIMT
FRA DEKK**

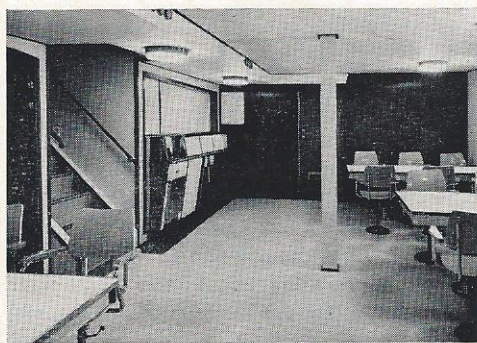
En av familielugarene. Det vil si, egentlig er dette bare halvparten. Hvis den brede døren i bakgrunnen hadde vært åpen, kunne vi også ha fått se den andre halvparten.



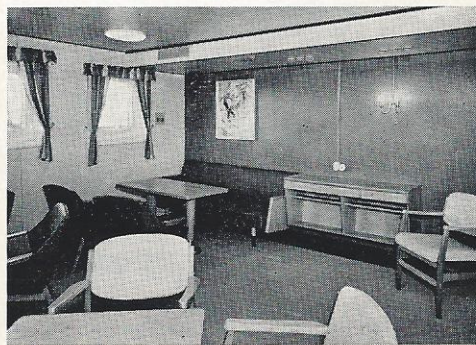
Brua har 360° rundskue. Dette bilde er tatt fra del som vanligvis er bestikklugar.



Brua med konsollen der alle instrumentene befinner seg.

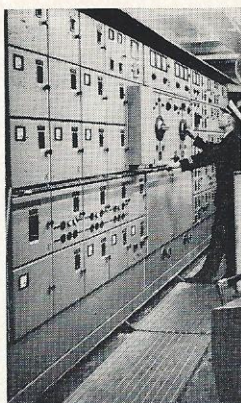


Mannskapsmessa med kafeteria.

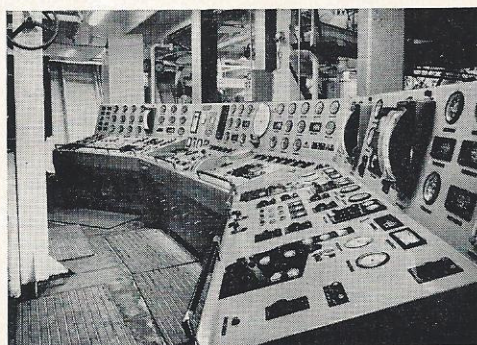


Fra mannskapets dagrom.

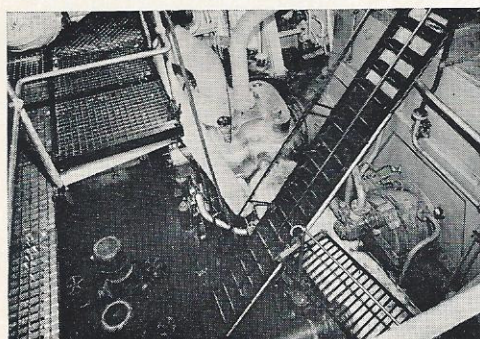
— — —
**OG NÅ TAR
 VI EN TUR
 I MASKINEN**



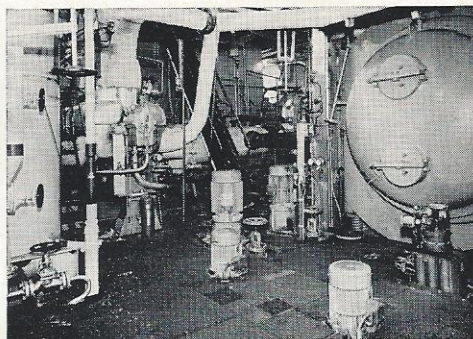
Elektrikertavle.



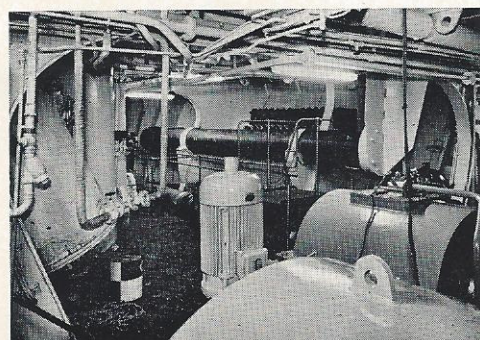
Maskinkonsollen.



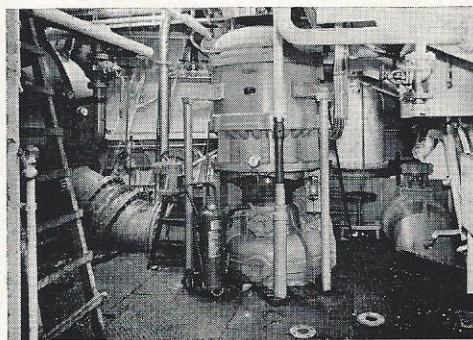
*I midten ser vi høytrykks-
 turbinen og under leideren
 geardrevel smøreoljepumpe.*



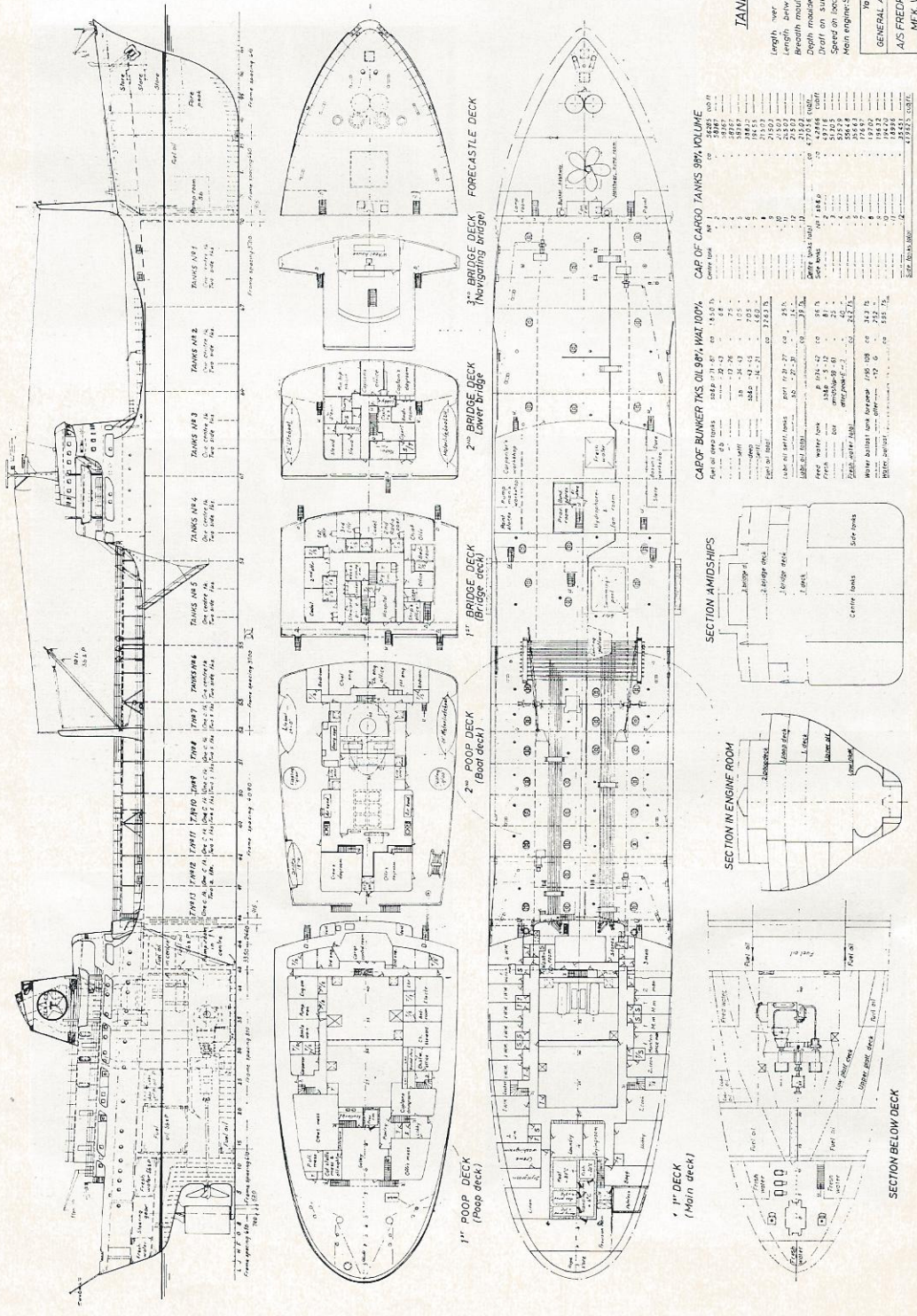
*Her ser vi hovedkondenseren
 til høyre. I midten diverse
 smøreoljepumper.*



*Tørnemotor på enden av turbinen ved siden
 av det såkalte flytende trustlager. I bak-
 grunnen reserve propelleraksel.*



*Hovedkondenspumpe.
 Selve pumpen som vi ser nederst, er ikke stor,
 men den leverer 3.500 tonn vann i timen.*



TANK-TURBINESHIP
19200 TONS DW

Length over all 16450m-547'10"
 Length between pp 12200-409'
 Breadth moulded 23800-78'
 Depth moulded 12200-40'
 Draft on summer loadline 9500-21'6"
 Speed on loaded trial 17.250 knots
 Main engine room for B.M. machinery 17800HP

Yard no. 383 5600 Tons 12,124
 GENERAL ARRANGEMENT 1:200
 AS FREDRISSTAD 1920
 MEK. VERKSTED RS 62569

CAP OF CARGO TANKS 98% VOLUME

Comp. No.	Capacity	Volume
1	5887	5887
2	5887	5887
3	5887	5887
4	5887	5887
5	5887	5887
6	5887	5887
7	5887	5887
8	5887	5887
9	5887	5887
10	5887	5887
11	5887	5887
12	5887	5887
13	5887	5887
14	5887	5887
15	5887	5887
16	5887	5887
17	5887	5887
18	5887	5887
19	5887	5887
20	5887	5887
21	5887	5887
22	5887	5887
23	5887	5887
24	5887	5887
25	5887	5887
26	5887	5887
27	5887	5887
28	5887	5887
29	5887	5887
30	5887	5887
31	5887	5887
32	5887	5887
33	5887	5887
34	5887	5887
35	5887	5887
36	5887	5887
37	5887	5887
38	5887	5887
39	5887	5887
40	5887	5887
41	5887	5887
42	5887	5887
43	5887	5887
44	5887	5887
45	5887	5887
46	5887	5887
47	5887	5887
48	5887	5887
49	5887	5887
50	5887	5887
51	5887	5887
52	5887	5887
53	5887	5887
54	5887	5887
55	5887	5887
56	5887	5887
57	5887	5887
58	5887	5887
59	5887	5887
60	5887	5887
61	5887	5887
62	5887	5887
63	5887	5887
64	5887	5887
65	5887	5887
66	5887	5887
67	5887	5887
68	5887	5887
69	5887	5887
70	5887	5887
71	5887	5887
72	5887	5887
73	5887	5887
74	5887	5887
75	5887	5887
76	5887	5887
77	5887	5887
78	5887	5887
79	5887	5887
80	5887	5887
81	5887	5887
82	5887	5887
83	5887	5887
84	5887	5887
85	5887	5887
86	5887	5887
87	5887	5887
88	5887	5887
89	5887	5887
90	5887	5887
91	5887	5887
92	5887	5887
93	5887	5887
94	5887	5887
95	5887	5887
96	5887	5887
97	5887	5887
98	5887	5887
99	5887	5887
100	5887	5887

Generalarrangement på T/T «Texaco Belgium».

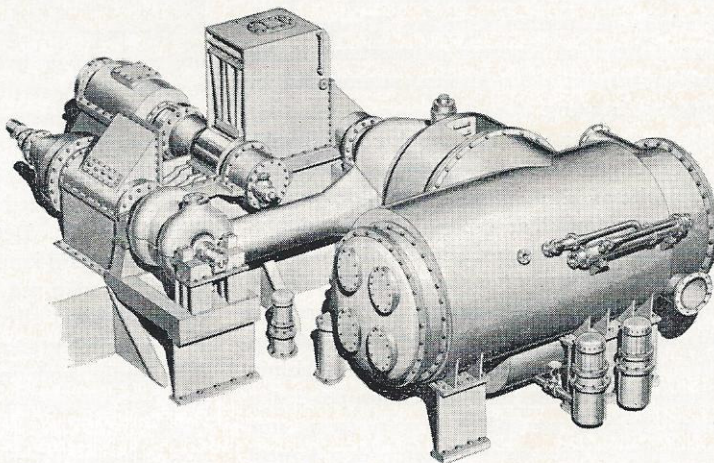
Mer T/T «Texaco Belgium»

Den første «dampbåt» i Texaco Norway's historie er nå ute på sin jomfrutur. Men en annen historie er at dampen som kraftoverføringskilde var kjent så langt tilbake som på Faraos tid.

Dampen er den samme i dag som på den tid, men damtrykket har gått opp fra noen få pund til 50 kg/cm², og temperaturen fra 120 °C til 510 °C. Bare de siste 10–20 år har det foregått store fremskritt på de maskiner som skal utnytte dampen på den mest

50 kg/cm² til vakuum. Varmeinnholdet i dampen kan ikke bli fullt utnyttet, for ca. 2/3 må dumpes i kondenseren for å bli til vann igjen. Det er imidlertid gjort store fremskritt også på dette området ved å ta ut noe av varmemengden i de såkalte bleedere og bruke disse kalorier til oppvarming av fødevannet og forbrenningsluften til kjelene samt diverse annet. På dette vis får en igjen ca. 30 % av den oljen som blir forbrent til mekanisk arbeide.

Her ser vi tegning av turbinen i ett plan. Til venstre høytrykksturbinen. I midten gearkassen gjennomskåret, vi ser ekene i det store gearret. Bak dette trust-lageret. Til høyre lavtrykksturbinen og akteroverturbinen. Man ser to håndtak i nedgangen til tunnelen for akter lager. Nærmest kondenseren med ejektorer og kondensatpumper.



økonomiske måte. Denne utvikling har foregått trinnvis fra De Laval og Parsons turbiner til de store maskiner som finnes i dag. En turbin er like så enkel som en vindmølle i prinsippet, men det er en superorkan som driver vingene på rotoren, og med de trykk som brukes i dag, kan en sammenligne dampens hastighet fra kjelen ned i kondenseren med en geværkule som går 1000 meter i sekundet. Hastigheten er derfor for høy til å utnyttes i en enkel maskin, og turbinen blir derfor sammensatt av mange vinger på en rotor for å utnytte det høye trykkfall fra ca.

Den turbin som nå er satt inn i «Texaco Belgium»s maskinrom, er den første av den nye type som Stal Laval har konstruert, og som heter AP 17 som står for Advanced Propulsion 17 000 hestekrefter. Denne konstruksjon er både genial og original. Turbinen er i ett plan, det vil si at kondensatoren ligger i samme høyde som turbinen. Bare dette har den fordel at de vinger som på lavtrykksturbinen ligger nærmest kondensatoren, i motsetning til den vanlige utførelse, får en jevnere temperatur, spesielt under manøvrering og stopp. Akseldiameteren på hoved-

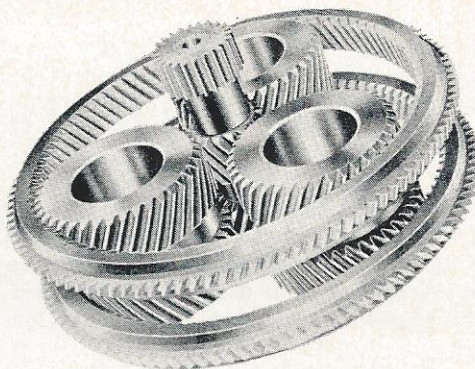
turbin-rotoren er atskillig mindre enn vanlig, derved er omkretsen redusert og damp-tapet i labyrintpakningene redusert.

En annen nyhet er anvendelsen av epicycliske gear i første gear reduksjonen. For den som ikke vet det, består et slikt gear av solhjulet med 3 planeter om dette. Epicycliske eller planet-gear har tidligere vært anvendt på hurtiggående motorer, og såvidt en kan erindre hadde «Ford» slikt gear i sin T-modell omkring første verdenskrig. Gearet er siden forbedret av Wilhelm Stoekicht. Gearet har en stor kraftoverføringsevne med en K-faktor på 300 for solhjulet, både sol og planeter er herdet. Et vanlig gear har en K-faktor på bare 70 til 80.

En god del av turbinfremstillingen ble forsinket. For å ta en enkelt ting som det store gearhjulet, ble akselen smidd i Genoa, felgen i Frankrike, ekene og navet sveiset i Fredrikstad, akselen slipt hos Thunes mek., konus dreiet på Kværner og geartennene freset og finslipt i Stockholm, sammensatt og kjørt i Finspång.

Uten gearet som er høystående finmekanikk, kan ikke turbinen være brukbar til fremdrift av skip, men her har gearet også den store fordel at omdreiningene på propelleren kan reduseres til det minst mulige. Grensen her settes bare av propelleren selv, for man kan jo ikke gjøre den større enn plassen tillater. Kunne man bruke 50 omdreininger på propelleren, ville turbinen kunne konkurrere med dieselmotoren i økonomi. Propelleren måtte da være meget stor, men det er på tapet å gjøre den kontraroterende. Dette kan bli muliggjort ved å anvende Simplex propellerhylse eller rullelagere for begge aksler.

Fremdeles er dieselmotoren den mest økonomiske kraftmaskin i handelsmarinen samtidig som den har like stor kraft for akterovergange som forover, men ved 15–12 tusen hestekrefter krever den mange sylindere og godt vedlikehold. Når flere hestekrefter er nødvendig, har turbinen den fordel at vedlikeholdet reduseres. En behøver ikke å ha ekstra kjeler for damp til lastepumper og oppvarming av last. Store reservedeler skulle ikke være nødvendig, for skulle det gå galt



Det epicycliske gear eller planetgearet. Vi ser solhjulet i midten og de tre planetene rundt. Hjulet ytterst kalles annularringen.

med en av de to turbiner, kan man i nødsfall kjøre med bare én. Den har altså sin store fordel i de uhyre hestekrefter den kan yte.

Når man ser denne turbinen, må man undre seg over hvor mange skjulte krefter som finnes i en slik liten maskin, men det er vekt- og plassbesparelsen som teller mest. Den kan manøvreres fra broen ved hjelp av automatisk og direkte fjernstyring over maskintelegrafene ved hjelp av programmert elektroteknikk. Det samme kan gjøres fra maskinkontroll-konsollen. Skulle det slå klikk, kan man ved hjelp av kontaktorer styre servomotorene til dampventilene ved hjelp av maskintelegrafene. Som nødhjelp har man den gamle, gode metode ved hjelp av ratt som kan settes på spindelforlengelser til ventilene.

I automatikken inngår fjernstyring av hjelpemaskineri og fyring av kjelene. Feil vil bli registrert med lys og lydsignaler. Overvåking av 20 funksjoner foregår ved hjelp av en Keinath Logger som registrerer temperaturer og forbruk på et kortsystem for hver 24 timers drift.

Ethvert nytt system har sine mangler den første tiden, for i mekanikken må en ikke stole på noe som ikke kan bevises. Etter at matematikken har gjort sitt, er det praktikken som overtar. Vanligvis er det ikke så vanskelig å regne ut både det ene og det annet, men å få summen til å svare til facitten, tar sin tid.

— og mer automatikk

Lasteoljesystemet ombord i «Texaco Belgium» kan i likhet med maskineriet fjernstyres fra kontrollrommet. Fra først av var dette kontrollrommet tenkt plassert på poop båtdekk, men av praktiske hensyn med rørgjennomføringer ble det lagt over pumperommet.

Siden lastetankene skal føre petrokjemikalier fra benzene til alle de andre sorter som finnes av oppløsningsvæsker, og av den grunn ikke må ha kobberør eller vanlig pakning noe sted, er problemet også blitt at man ikke kan anvende vanlige pakninger i pumper og rørledninger. Ventilene som blir stengt og åpnet hydraulisk, må være av støpejern og rustfritt stål for å kunne motstå tæringer fra lasten. At tankene er malt med dimetcote (en organisk sinkmaling) gjør at de ikke vil ruste og tære på de første 10 år. Flere av petrokjemikaliene er både kostbare og giftige produkter, så det må la seg gjøre å pumpe ut alt sammen. Den såkalte stripping har derfor form som en støvsuger. Enden på sugerøret er innsnevret fra 4" til 3". Det blir i alt 155 ventiler i systemet, og da de hydraulisk styrte ventiler krever stor plass, har man måttet forenkle systemet betraktelig for i det hele tatt å få 10 pumper plassert i et lite pumperom. Pumpene er verti-

kale skruepumper, jeg holdt på å si at det er noe nytt, men de ble egentlig oppfunnet av Archimedes. Pumpene har en meget stor sugeevne, 25" H, som står for 80 % vakuum, og skulle dermed suge væske blandet med 80 % luft. Løftehøyden trenger en også, for pumpens sugestuss står 3,75 meter over skippets bunn. Pumpene blir drevet av 10 Nadrowski turbiner plassert i et eget turbinrom som betjenes fra maskinen.

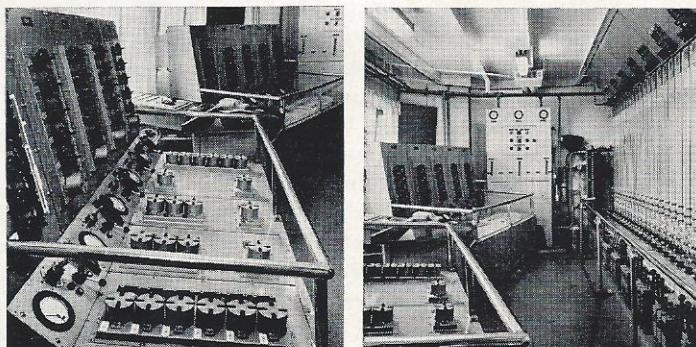
Den som skal losse båten, kan gjøre dette fra kontrollrommet ved å gi signal til turbinrommet for den pumpe som skal i gang. Han innstiller de nødvendige ventiler ved hjelp av håndtak som setter pumpen i stand til å suge fra vedkommende tank, og for å hjelpe på hukommelsen, er det satt opp en modell av hele systemet som viser fra hvilken tank det pumpes og hvilke pumper som går. Systemet er oppsatt slik at ukyndige på området skal kunne losse båten.

Lastetankene kan avleses fra kontrollrommet ved hjelp av Dobbie McInnes system som i realiteten angir vekten av innholdet i hver tank, men ved hjelp av gradert avlesningsskala viser anlegget nivået ved forskjellige spesifikke vekt på lasten. Vi har endog kommet frem til et system som ikke bare viser når en tank er full, men også hvilken spesifikk vekt lasten da har, og dette systemet gir oss dobbelt sikkerhet under lastingen idet apparaturen selv angir om den

(Over til side 26)

Til høyre: Her ser vi kontrollrommet for lasting og lossing. Til høyre skalaene hvor man kan lese av hvor meget som befinner seg i enhver tank til enhver tid, og hvor man også kan lese av lastens spesifikke vekt.

Til venstre: Nærbilde av apparatene som erstatter ventilrattene på dekk. Herfra åpnes og lukkes ventiler automatisk. I bordet i bakgrunnen ser vi modellen av båten hvor man kan følge med i hvilken tank som pumpes og hvilken pumpe som går.



På langfart med M/T «Texaco Europe»

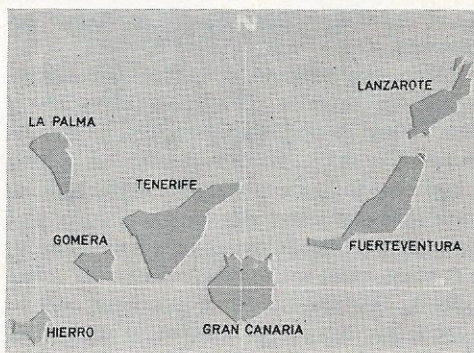
Av Loyd Granlund

Da M/T «Texaco Europe» den 11. oktober la ut fra Granton, Skottland, var det to nye mannskaper ombord. Min kone og jeg hadde levert våre mønstringspapirer til kaptein Sukke, hun skulle være ekstra salongpike, jeg ekstra sekretær. Reisen startet med nydelig vær, og forventningene var store, for reisens mål var Kanariøyene. Vi håpet på masser av sol, vi har ikke hatt for mye av den her hjemme i sommer. En liten fugl som nok også higet etter varmere trakter, fulgte med skipet hele veien fra Skottland til Kanariøyene.

Ved Dover iakttok vi de berømte hvite klipper. Det var i solnedgangen, og farvespekteret var stort og vakkert. Litt senere passerte vi byen Hastings med det store atomkraftverket. Det var så stort og så opplyst at det så ut som en hel by for seg selv. Mens dekksmannskapet drev med tanksjau og maskinbesetningen tok kjelesjau, gjorde vi forberedelser til filmaften. Noe skal man jo spise når man går på kino, og fruene Sukke og Granlund stekte 67 plater vafler og 26 pannekaker. Alt gikk ned på høykant, men de kunne godt ha stekt mer hvis ikke vaffeljernet hadde gått i stykker og ikke lot seg reparere.

Vi fikk landkjenning med Kanariøyene søndag 17. oktober kl. 0915. På grunn av manglende kai plass lå vi til ankers utenfor havnemoloen i 6 timer før vi forhalte inn i havneområdet og fortøyde langs T/T «Naess Pride» for å laste. Siden dette var reisens foreløbige mål, skal vi se litt nærmere på Kanariøyene og Las Palmas.

Kanariøyene er en øygruppe på vestkysten av Afrika. Øyene tilhører Spania. De strekker seg i en 556 km lang bue. Den nærmeste, Fuerteventura, og den fjerneste, Palma, lig-



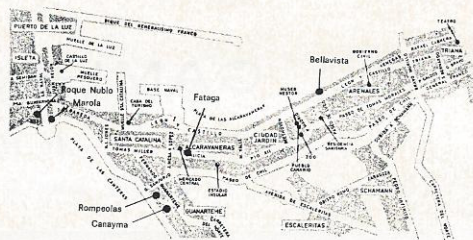
ger henholdsvis 90 km og 300 km fra kysten av Afrika. Gruppen består av 5 små ubebodde øyer og 7 større bebodde, Hierro el Ferro, Palma, Gomera, Tenerife, Gran Canaria, Fuerteventura og Lanzarote. Samlet folketall er ca. 800 000. Disse er en blanding av spanjoler og de opprinnelige beboere, quancher, oppblandet med normanniske, flanderske og arabiske elementer. Øyene hever seg bratt opp fra havet som noen steder er inntil 1000 m dypt. De vestligste øyene, Gran Canaria, Tenerife, Gomera, Palma og Hierro er av yngre vulkansk opprinnelse. I Picco de Teyde på Tenerife kan de nå en høyde av 3730 m og i Pico de la Cruz på Palma 2358 m. De er godt vannet, oppfylt av tett skog, og i erosjonsdalene er vegetasjonen tropisk yppig og fruktbarheten stor. De østligste øyer, Fuerteventura og Lanzarote, er derimot tørre, treløse og dekket av flyvesand. Her drives endel kvegavl. Disse to øyene er meget lavere, og når bare en høyde av henholdsvis 844 og 684 m over havet. Lavaen veksler med tufflag, som lett forvitrer og danner interessante huler.

Sommer og høst er meget tørre og skyfrie. Om vinteren faller det ca. 500 mm regn på

Tenerife. Før dette vinterregnet setter inn, raser ofte sterke vinder som kommer fra Sahara. Disse vinder forårsaker endel tåke. Planteverdenen har en vesteuropéisk og en afrikansk karakter. Det finnes daddelpalmer, kaktus, laurbærtrær og det karakteristiske drakeblodstre. Der dyrkes vin, poteter, tobakk, korn, sydfrukt og bananer. Industrien er liten. Handelen er nå betydelig etterat øyene er blitt frihavner. Rundt øyene pågikk et meget livlig havfiske av store mengder japanske trålere med moderskip.

Gran Canaria er nesten sirkelrund, største lengde er 55 km, største bredde 50 km. Det er store, gode veier og mange interessante naturscener å se. F. eks. den vidunderlige Agaetdalen med sin varierte tropiske vegetasjon eller det enorme krateret på Pico de Bandema. I passet Cruz de Tejada er det interessante geologiske formasjoner hvorav særlig de egenartede monolittlignende fjell-søyler Roque Nublo (Skyklippen) og El Fraile (Munken) griper og betar.

Las Palmas ligger helt oppe i øyas nordvestre hjørne. Den er mer enn 6 km lang, har 160 000 innbyggere, og er som Roma bygget på syv høyder. På det smaleste er byen bare et par stenkast bred. Dette er omtrent ved Playa de las Canteras, en av øyas mest beskyttede sandstrender, og inntil denne lig-



Lysets havn i Las Palmas.

ger mange populære hoteller. Playane beskyttes av et langt rev som hindrer større bølger i å nå stranden og rote opp vannet.

Maspalomas, 55 km sør for Las Palmas, er virkelig et paradys med aldri sviktende sol. Atlanterhavets salte bølger ruller mykt inn mot den 6 km lange sandstranden. Her er et ørkenområde med sanddyner like ut i havet, og her dannes de herligste laguner, av og til kranset av palmelunder.

Når en kjører i sydlig retning mot Maspalomas, kan man godt tro at man er i Sahara, men hele veien ligger det fine badebukter, og man forstår fullt ut hvorfor mange kaller Gran Canaria for «De gyldne stenders øy».

Klimaet er sunt og mildt, årstemperaturen er ca. 22–24 ° C. Derfor er øyene nå meget benyttet av bl. a. europeere som feriested. Las Palmas er stadig målet for solhungrige nordboere, og da kost og losji er forholdsvis billig, kan en få en meget bra ferie her i 14 dager for ca 900–1000 kroner, heri medregnet flyreise frem og tilbake. Ved Maspalomas bygges det nå et nytt ferieparadis, her vil det bli egne bungalower å få leiet.

Rundt øyene er det en meget livlig skipsfart. Man kan se mange forskjellige nasjoners flagg vaie fra mer eller mindre pene fartøyer. De viktigste havner er Las Palmas og Santa Cruz de Tenerife. Las Palmas har en egen liten havneby ved navn Puerto la Luz, Lysets Havn. Den har nå mer enn 8000 anløp årlig, hvorav et meget stort antall norske. Det med lysets havn kan bare bekreftes, for her var lys i alle farver. Palmer og store blomsterbed med Hawaii-roser var flombelyste. Den søndagen vi kom dit var det avslutning på en eller annen 8 dagers fest, og fra mørkets frembrudd til langt på natt, var vi vit-

(Over til side 26)



GAMLE MINNER

Av H. Thune



M/T «South
America»

M/T «South America» var det første skip i rederiet The Texas Company (Norway) A/S. Skipet kom i en periode da man hadde de såkalte dårlige tider med hundrevis av båter i opplag og stor arbeidsløshet blant sjøfolk. «South America» hadde selv fått føle de dårlige tider fra starten av. Den hadde gått prøvetur under navnet «Henrik Ameln», og gikk rett i opplag. Fremdeles i opplag, ble den overtatt av Østasiatisk Kompani, og fikk navnet «Borneo». Til slutt, etter 1½ år i opplag, kom den i fart under navnet «South America» Skuta var på bare 9.800 tonn d.w., men en passe stor tanker den gang. Den var bygget under tilsyn av direktør G. Tellefsen og inspektør Andreas Larsen, og disse to var også med skuta ut den første tiden etter avgang fra Nakskov den 3. januar 1933 som kaptein og maskinsjef.

«South America» var av den såkalte trunktype, en byggetype som i dag bare benyttes på små tankskip. Sveising var ikke så mye i bruk som nå, så hele skroget var klinket og meget solid. Ellers var den ikke anderledes enn tankskip flest på den tiden.

Det var 2 firetakts trunkmotorer av Burmeister & Wain fabrikat med kompressorer drevet av aktre veiv, en type som var populær hos norske skipsredere. Maskinene var

meget gode. De gikk som klokker, og det eneste bråket man hadde var at man måtte ta stemplene ut gjennom veivrommet. Da de ble over 5 år gamle, hadde man en evig jobb med å skjerpe skrapefjærer. Ved land var det å skifte ventiler i hver havn, men det var sjelden eller aldri noen stopp i sjøen. Det var også lite eller ingen reparasjon ved dokking, for man skulle gjøre alt selv. Slaglodding av rør foregikk i koksgryter på gammelmanns manér. Man måtte smi sitt eget dreiestål, og for å nevne en kuriositet: man måtte til og med lage kuleventiler til smøreapparatet på frysemaskinen, som måtte være trill runde og tette med et trykk på opptil 80 kg. Det spilte ingen rolle om man brukte mange frivakter på jobben, hovedsaken var å få det til.

Siden båten hadde ligget i opplag så lenge, måtte hele maskinrommet rustbankes fra skylighet til skutebånn. Dette arbeidet foregikk døgnet rundt og ble fordelt på dagmenn og vakter. Verktøyet var den gode, gamle rusthakke samt stålborster. Det ble malt over etter at all rust var fjernet. Det første strøk mønje sto og tørket til det var lyserødt, så kom nok et strøk mønje. Det var ikke en rustfleck å se noe sted 6 år etter den jobben.

(Over til side 25.)

IN MEMORIAM

Maskinsjef Barthold Seines

Det er med stor sorg at vi må meddele våre lesere at maskinsjef Barthold Seines avgikk ved døden den 4. oktober d.å., 73 år gammel, etter å være kommet hjem fra et kortere sykehusopphold.

Maskinsjef Seines kom til oss allerede i 1933 da han mønstret på «Solitaire» som 3. maskinist. I over 4 år sto han ombord i denne båten, og var i mellomtiden blitt sjef i maskinen. Sommeren 1939 finner vi ham ombord i «Gallia» som skulle vise seg å bli hans «krigsskip». I alle krigsårene var Seines nemlig maskinsjef ombord i dette skip som fraktet mer bensin over Atlanteren enn noen annen båt. For denne innsats ble maskinsjef Seines i mai 1944 tildelt Olavsmedaljen av Kong Haakon VII personlig ved en visitt ombord i en engelsk havn. Det ble først etter syv års sammenhengende tjeneste at maskinsjef Seines i juli 1946 kunne ta seg ferie. Etter nok en fire-års periode på forskjellige skip, virket maskinsjef Seines som inspektør ved byggingen av maskinene til våre tre skip, «Texaco Britannia», «Texaco South America» og «Texaco Nueva Granada», ved Deutsche Werft fra 1953–54, og senere som inspektør ved byggingen av «Texaco Arkansas» i Rotterdam. Han gikk av med pensjon i 1960, men dermed var hans arbeidsdag ikke slutt. Flere ganger senere vikarierte han som maskinsjef for oss, sist på «Texaco North America» sommeren 1965.

Maskinsjef Seines var et sjeldent menneske. Han var alltid positiv og optimistisk. Hans dyktighet og hjelpsomhet og ikke minst hans ungdommelige sinn og strålende humør er egenskaper som ikke glemmes. Han var et fint menneske som også hadde evnen til å finne frem til de gode egenskaper hos alle dem han kom i kontakt med.

Hans bortgang etterlater et stort savn, ikke bare hos hans hustru og øvrige familie, men også hos hans kolleger på land og sjø.

Maskinsjef Seines ble bisatt i Oslo den 11. oktober. Det ble lagt ned krans fra Texaco og fra hans seilende kolleger.

Vi lyser fred over hans minne.

Fru Aslaug Wold Seines har bedt oss om på denne måte å overbringe hennes hjerteligste takk til alle hennes manns kolleger for vennlig deltagelse ved hans bortgang.

LØST OG FAST

VED LOYD

Hvor befinner de forskjellige seg?

Båt	Kaptein	Overstyrm.	1. styrmann	2. styrmann	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3. maskinist
M/T «Texaco Belgium»	J. C. Christensen	R. Horseng	Th. Svantesson	K. Johansen	H. Bochelie	N. S. Hansen	Ø. Toppen	J. I.
M/T «Texaco Bogota»	O. Granlund	S. Einvik	A. Kristensen	K. Eriksen	R. Røsand	T. Hansen	E. Johnsen	I. I.
M/T «Texaco Brasil»	A. Strand	H. Berg Halvorsen	L. Johnsen	T. Pedersen	T. Strandelid	J. Johannesen	P. Olaussen	R. I.
M/T «Texaco Britannia»	Y. Konnestad	O. Brath	F. G. Sannerød	K. Rønning	E. Lian	T. Weden	R. Voldstad	J. I.
M/T «Texaco Europe»	O. Lindtner	T. Pettersen	A. Berg	B. Nicholaisen	A. M. Hval-Hansen	Å. Nordby	A. Nødland	T. I.
M/T «Texaco Norge»	S. Myran	J. Holt	R. Hamre	I. Pedersen	J. G. Hedberg	Th. Bærum	B. Worpvik	L. I.
M/T «Texaco North America»	T. Stensrud	T. Finnestrand	S. Flø	O. Løseth	L. Tollefsen	M. Svarholt	S. Holdhus	
M/T «Texaco Nueva Granada»	R. G. Jensen	H. Hansen	T. Skogli	S. Rognvik	O. H. Kristiansen	K. Amundsen	S. Langeseth	R. I.
M/T «Texaco Oslo»	L. Lyng	O. Kinander	J. Chr. Hvoselef	S. Lien	H. Engseth	Th. Tollefsen	A. Schefte	H. I.
M/T «Texaco Skandinavia»	H. Sukke	I. Bakke	O. Ludvigsen	H. Sørø	L. Sandal	H. Borgeresen	D. Sørvik	T. I.
M/T «Texaco South America»	K. Hallén	P. Brandal	K. Pedersen	O. Henriksen	E. Ellefsen	B. Madsen	S. Hammer-vold	A. I.

På ferie eller på skoler:

Kaptein	O. Andersen	Telegrafist	J. Bjerkeli	1. maskinist	O. Hansen
»	H. Hagen	»	K. Enoksen	»	E. Oksavik
»	H. Helmersen	»	S. Gulheim	2. maskinist	R. Jacobsen
»	R. Johansen	»	L. Hagen	»	S. Haugmo
»	R. Pettersen	»	H. Hogstad	»	G. Karlsen
»	O. Solhøi	»	O. Knudsen	»	J. Kristiansen
»	W. Taxt	»	L. Kunst	»	L. Johansen
Overstyrmann	A. Frøystad	»	H. Stenseth	»	L. Mælen
»	M. Gjersøe	Tømmermann	F. Enger	»	K. Rosten
»	O. Isaksen	»	S. Esp	»	J. Strand
»	K. Kristiansen	»	H. Erntsen	»	H. Sørø
»	F. Olsen	»	B. Høyland	3. maskinist	K. Gåsvik
»	L. Reistad	»	I. Hårstad	»	E. Hyldemo
»	A. Thoresen	»	M. Jensen	»	E. Jørstad
1. styrmann	A. Gotteberg	»	N. Rognvik	»	H. J. Jacobsen
»	H. Hansen	Båtsmann	E. Ervik	»	H. Storsve
»	L. Hoff	»	O. Gusjås	Elektriker	S. Clausen
»	E. Knudsen	»	O. Gårdso	»	O. Farstad
»	A. Kristiansen	»	K. Hagen	»	G. Johannessen
»	J. Paulsen	»	I. Kristiansen	»	T. Jørgensen
2. styrmann	A. Braut	»	H. Moksnes	»	L. Kolstø
»	J. Bårdseth	»	K. Stendal	»	P. Kristoffersen
»	J. Clausen	Maskinsjef	K. Aaman	»	K. Pedersen
»	K. Kristiansen	»	Bj. Henriksen	Pumpemann	K. Aanonsen
»	T. Pedersen	»	H. I. B. Johnsen	»	A. Brevik
»	G. Stallvik	»	G. Tangen		

FRA SKIPENE

FRANLUND

Maskinist	Maskinass./ rep.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmermann	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
Vargdal	A. Skavland	K. Bugge Nilsen	A. Kristensen	Th. Thorvaldsen	H. Grøtting	L. Sandvik	K. J. Vikse	J. Millerjord
Jensen	L. Rømuld	Ø. Åvik	Nils Aarø	J. Johannesen	J. Benum	J. Norén	T. Søby	R. Larsen
Grande	S. Stallum	A. Furu	E. Wangberg	J. Myrmyllom	H. Oftedal	A. Asp	R. Eriksen	R. Fladby
Engerud	L. Petersen	T. Bjørnsen	A. Gundersen	A. Skårn	R. Madsen	Aa. V. Jensen	H. Aanstad	T. Stallum
Enger		B. Gråbræk	O. Olsen	C. Baily	R. Skauge	H. Nielsen	Bj. Kjærstad	H. Pedersen
Engstad	O. Sjøstrøm	L. Martinsen	J. Langtind	O. Hellingsrud	L. Johansen	K. Holmberg	J. Waage	A. Flaten
	K. Nilsen	O. H. Henriksen	B. Liverød	J. Røsholt	O. Pedersen	Ch. Fiskaen	H. Aandahl	R. Johnson
Jensen	S. Tøndelstrand	Aa. Olsen	J. Kamphuis	W. Koch	G. Kraft	K. Holm	P. Fredriksen	K. Gabrielsen
Gran-	O. Wick	E. Midthaug	P. Altøy	A. Martinsen	A. Amundsen	Aa. Eriksen	K. Grøttan	K. Strøm
phaug	O. S. Bratlie	E. Ottosen	B. H. Hansen	K. Øverland	N. Gausdal	H. Bjugan	O. Hansen	K. Zeylon
Berg		K. Hundvebakke	E. Ødegård	O. Omholt	O. Folgerø	T. Siljan	E. Almkvist	A. Bjerkan

T/T «Texaco Belgium»

som er vårt nyeste skip, rangerer også først i alfabetisk orden. Skipet går nå for full fart ute i Atlanterhavet mot Trinidad. Der venter de nok spent på dette prektige skip som ryktene har løpt i forveien for og fortalt så meget om. Skipet føres på reisen over av kaptein W. K. Paulsen, men ved ankomsten til Trinidad overtar kaptein J. C. Christensen. Han ønskes lykke til på fremtidige ferder.

Kaptein W. K. Paulsen tar seg så av prøve-skipdriften med registrering etc., og vil etter hvert introdusere denne arbeidsrytme ombord i flere skip. Hvem som var så heldig å få tjenestegjøre ombord i T/T «Texaco Belgium» vil fremgå av oversikten ovenfor.

M/T «Texaco Bogota»

seilte i englandsfarten til midten av juni. Da ble lengselen etter Trinidad for sterk. Imidlertid ble det omdirigering underveis, og det var Aruba som i stedet fikk besøk i slutten av juni. Denne nye lasten skulle fraktes til Bayonne. Neste last gikk fra Trinidad til an-

Pumpemann	O. Eriksen
»	O. Jensen
»	H. Lange
Stuert	H. Elven
»	Å. Løvik
»	W. H. Ruteig
»	E. Skjørestad
1. kokk	J. Bakkmyr
»	N. A. Husøy
»	W. Johansen
»	T. Johannessen
»	R. Kristiansen
»	L. Malm
»	K. Myhre
»	T. Witzøe
I spesialoppdrag:	
Kaptein	W. K. Paulsen
For turbinutdannelse:	
Maskinsjef	B. Chr. Utvik
»	E. Wetlesen
1. maskinist	H. Uppheim
»	T. Soldal

leggene i Philadelphia og Albany som broderlig delte lasten. Ved ankomsten til sistnevnte havn fikk kaptein H. Helmersen avløsning for en velfortjent ferie av kaptein O. Granlund som nå var ferdig med sin ferie og klar for nye oppgaver. Neste lasteordre lød på å føre en last den korte reisen fra Trinidad til Tallaboa. Neste reise igjen fra Trinidad bragte skip og besetning til de velkjente vest-afrikanske havner Conakry, Buchanan, Takoradi, Cotonou og Lagos.

Ekspedisjonen der nede gikk heller ikke denne gang særlig hurtig. Ikke før i slutten av august var hele lasten vel i land, og kursen kunne påny legges mot ny lastehavn. Dette ble Tema som bare er ca. 13–14 timers reise fra Lagos. Hele lasten skulle denne gang fraktes til Takoradi, enda en meget kort reise på ca. 9–10 timers varighet. En ny form for kystfart nede i Vest-Afrika med norske tankskip. Det ble bare med denne turen, og snart duvet atter skipet ute i Atlanteren på vei mot Trinidad, det magiske punkt i Vest-India som så ofte vet å trekke våre skip til seg for å gi dem nye oppdrag.

Nå skulle Bayonne igjen ha last, og hit kom da M/T «Texaco Bogota» i slutten av september. Det skulle også senere passe med flere reiser med last fra Vest-India til forskjellige U.S. østkysthavner. Når dette skrives, finner vi skipet under lasting på Trinidad og ettersom lasten denne gang skal føres over dammen til U.K., antagelig til anlegg i Themsens og Immingham, så vil det ved ankomsten dit ca. 20–22. november passe med noen forandringer blant besetningen. Flere har kontrakts-tidene sine ute og ønsker å få julen hjemme sammen med familien.

Foreløpig ser det ut til at overstyrmann M. Gjersøe blir avløst av S. Einvik, 2. styrmann A. Braut's etterfølger blir K. Eriksen som er ny hos oss og ønskes velkommen. Stuert E. Skjørestad overlater forvaltning av proviant etc. til T. Sjøby som sist var ombord i M/T «Texaco Brasil». Ellers blir det også noen forandringer blant den underordnede besetningen, men nærmere herom senere når alt er avklart. Vi ønsker imidlertid alle som går i land en riktig hyggelig

ferie, og når den er slutt skulle vi meget gjerne like å høre fra dere angående nye oppgaver som sikkert vil vente.

M/T «Texaco Brasil»

forlot vi sist i Bayonne 15.–17. juni mens lossing av last og skifting av besetning pågikk. Foruten de offisersskiftinger som vi sist hørte om, noterte vi oss at båtmann J. Kristiansen på grunn av sykdom måtte hjem for behandling. Denne er nå snart avsluttet, så det er vel ikke lenge før vi har ham i rekene igjen. 1. styrmann A. Thoresen løste av overstyrmann R. Horseng som skulle «hjem» til nybygget i Fredrikstad. L. Johnsen ble forfremmet til 1. styrmann. Ny 2. styrmann ble T. Pedersen, stuert T. Sjøby ble avløst av R. Eriksen. Telegrafist/sekr. T. Bjørnsen's avløser ble J. Enger. Alle disse er nye hos oss, og vi håper at de to førstnevnte stadig vil trives blant oss. Telegrafisten har allerede kvittet oss idet han ikke var tilfreds med sitt arbeidsområde, noe han burde ha tenkt på før han tok utdannelsen og mønstret ut.

Etter avgang fra Bayonne ble kursen påny lagt mot Trinidad for å ta inn en last bestemt for Montreal og Toronto. Dette er jo lossehavner som vil være kjent av svært mange av våre seilende venner. Om anløpene tar litt tid, så er det bare av forsiktighetshensyn og ser ikke ut til å ha vært noe å skrive hjem om. Tiden nærmet seg for skipets periodiske dokking, og som vanlig var nok stemningen stor i den forbindelse. Før reisen hitover fant M/T «Texaco Brasil» tid til noen korte reiser nede i Vest-India. Den 25. juli ble kursen lagt mot Hamburg, og det var vel da mange som ventet at det skulle bli verkstedopphold der etter endt utlossing. Men den gang ei, den engelske kystfarten er nok lei å komme klar og to slike kortere reiser ble utført før M/T «Texaco Brasil» kunne ta fatt på tanksjau og derpå slå seg til ro litt ved Deutsche Werft i Hamburg. I 17 døgn varte dette oppholdet. Det ble igjen endel forandringer blant besetningen. Ny telegrafist/sekr. ble A. Furu, og som båtmann kom F. Wangberg tilbake i tjenesten etter endt ferie. De underordnede mann-

skapene som nå hadde mønstret til skipet, var alle nye hos oss, og vi håper på et godt og varig samarbeide. I midten av september er skipet igjen sjøklart, og så var det bare å si farvel til dem som har hatt sin familie på besøk. Påny ble kursen lagt mot Trinidad for å laste for Bayonne, Montreal og Toronto. Senere har skipet fartet der borte. Neste last ble hentet i Puerto la Cruz og losset i Montreal, det ser ut til at Trinidad og Bayonne blir de neste havner skipet skal anløpe.

M/T «Texaco Britannia»

lastet på Trinidad 29.—30. april, og det ble anlegget i Baltimore som var så heldig å få lasten etter mange omdirigeringer underveis.

I første halvdel av mai tok skipet en avstikker til Panama med en last fra Trinidad. I slutten av mai gikk overstyrmann A. Strand over på M/T «Texaco Brasil» for å bli kjent før han skulle overta kommandoen ombord. Overstyrmann J. Westad overtok den ledige stillingen ombord i M/T «Texaco Britannia». Før reisen over Atlanteren i begynnelsen av juli ble det flere reiser med last fra Vest-India til Norfolk, Charleston og Portland. Da reisordren kom om last til Slemmestad, var vel stemningen stor. Skulle det bli å fortsette direkte til verkstedet i Sandefjord for periodisk dokking? Men det var nok ikke så vel. Det er stadig noe som heter engelsk kystfart, og den kom til å legge beslag på skipet i ca. 14. dager. I Slemmestad var det derfor endel som foretrakk å mønstre av istedenfor å vente for lenge utover sommeren med ferien. 1. styrmann H. Letnes ble avløst av E. Sannerød som nå rykket et trinn opp på rangstigen. Ny 2. styrmann ble K. Rønning som hadde ferskt sertifikat å mønstre ut på. 2. maskinist K. Bellika foretrakk også å få ferie, og R. Jacobsen tok et vikariat ombord inntil verkstedsoppholdet. Istedenfor maskinassistent mønstret vi reparatør K. Ahlsen. Forøvrig var det bare nye ansikter å se blant de underordnede som møtte opp for å tiltre tjenesten.

Det ble ikke tid til mer enn én tur fra Pembroke til Avonmouth og Dingle før man tok fatt på tanksjau og forberedelser til opp-

hold ved verkstedet i Sandefjord. Hit kom da M/T «Texaco Britannia» den 31. juli, og så ble det den vanlige leksen med hamring og banking, brenning og sveising, så det ble ikke mye ro selv om maskineriet naturlig nok tok en pause for ettersyn og reparasjon.

Et verkstedsopphold foregår sjelden uten at det blir forandringer blant besetningen, og slik ble det også her. Overstyrmann J. Westad roet seg ikke lenge ombord, men anmodet om avløsning, og det fikk han av O. Brath. Vikariatet for 2. maskinist R. Jacobsen var slutt, og han fortsatte sin ferie. Som ny 2. maskinist kom R. Voldstad. Han var fra Tønsberg, men vi forhyrte ham i Hamburg. Ja, slik kan det gå selv når et skip ligger i Sandefjord bare noen få mil fra Tønsberg. Stuert H. Aanstad ønsket ferie et par måneder og ønsket seg tilbake til skipet etterpå. Stuert P. Fredriksen løste derfor av ombord så lenge.

Den 29. august var alt i orden etter reparasjon og senere prøvekjøring, og påny forsvant Norge i synsranden ettersom skipet kom lenger og lenger utover i Skagerak og Nordsjøen. Trinidad lokket i det fjerne med en last bestemt for Philadelphia. Ved retur til Trinidad i slutten av september ventet en last på å bli ført den korte veien over til Tallaboa. Allerede 5 døgn senere finner vi M/T «Texaco Britannia» under lasting på Trinidad, og denne gang blir det å legge kursen mot Antwerpen. Under anløpet her 22.—24. oktober mønstret telegrafist/sekr. L. Kunst av etter lang og trofast tjeneste. Det er med beklagelse at vi noterer at han forlater oss for å fullføre sine sprøgstudier. Vi ønsker lykke til. Hans avløser ombord ble T. Bjørnsen som sist var ombord i M/T «Texaco Brasil». Tømmermann A. Skårn meldte seg nok en gang til tjeneste. Stuert H. Aanstad kom tilbake til skipet sitt, og P. Fredriksen reiste hjem til nye oppdrag.

Etter avgang fra Antwerpen den 28. oktober passerte M/T «Texaco Britannia» M/T «Texaco Europe» som lå til ankers ute ved Flushing, og det var nok morsomt å få en prat med kaptein Konnestad pr. fiskeribølggen og få sendt hilsener til kjente ombord. Fra Antwerpen seilte skipet til Puerto la

Cruz for å laste for Halifax, deretter ser det ikke ut til å være noe valg, det blir Trinidad for ordre som vanlig.

M/T «Texaco Europe»

seilte mellom havner i Vest-India og U.S.A.s østkyst til i begynnelsen av juni da skipet lastet i Puerto Miranda, Maracaibo, Venezuela, og lossehavn ble Heysham i den engelske kanal. Ved ankomsten hit den 21. juni ble det lang ventetid til ankers, for først 6 døgn senere ble det ledig kaiplass. Så var skipet igjen tilbake i engelske farvann og fortsatte så senere trofast med å fordele forskjellige oljeprodukter fra Pembroke rundt til forskjellige mottageranlegg rundt den engelske og skotske kysten.

I håp om å få en god ferie hjemme i sommer, ble det etter hvert som kontraktstiden var ute, endel forandringer blant besetningen. Båtsmann F. Wangberg ble avløst av O. A. Olsen som er ny hos oss. Når dette skrives, er båtsmann Wangberg forlengst ferdig med sin ferie og igjen i tjeneste. 1. maskinist E. Oksavik fikk avløsning av Å. Nordby. Han hadde med seg sin sønn Atle som nå tar fatt på sjømannsyrket. Som sin far velger han også å tjenestegjøre i maskinen. Han får bare henge i, så når han ganske sikkert langt, god læremester har han. Motormann J. Håberg samt fetteren J. Håberg kom også ombord. De har ikke tidligere seilt hos oss, men da begge er hjemmehørende ikke langt fra Ålesund, forstår vi snart at de har og har hatt slektninger i vår tjeneste. Motormann A. Storø som har lang tjenestetid hos oss, kom nå tilbake etter sin ferie. Stuert H. Karlsen og frue foretrakk ferie, og her kom stuert Bj. Kjerstad med sin frue som salongpike. Han kom nå fra skolebenken, og litt sent benytter vi anledningen til å gratulere med endt skolegang og fin eksamen. 1. kokk K. Myhre hadde lang tid ombord, og avløser her ble H. Pedersen som er ny hos oss, men som vi håper vil trives godt. I juli gikk elektriker G. Johannessen i land etter å ha ventet en stund på avløsning. Siden det var midt i ferietiden, var det ikke så lett. Vi klarte imidlertid å ordne dette også,

men den nye elektriker F. Buettner var så uheldig å bli utsatt for et trafikkuhell idet han skulle reise, slik at tiltredelsen ombord i M/T «Texaco Europe» dessverre måtte utsettes noe. I mellomtiden klarte maskinsjef A. M. Hval-Hansen og hans maskinister seg uten elektriker. I slutten av juli måtte 2. styrmann K. Kristiansen dessverre i land på sykehus, og da det så ut til å kunne bli en stund før han ble frisk, kom B. Nicolaisen i hans sted ombord. Dette er også nye offiserer som vi ønsker velkommen i «familien». På grunn av disse korte reisene med hyppige havneanløp, sendte vi også ombord ekstra 1. styrmann E. Knudsen og ekstra pumpemann S. Karlsen.

I begynnelsen av september fikk skipet en langtur fra Pembroke til Malmö og Halmstad, en rundtur som tok ca. 10 døgn. Deretter gikk det i samme «rutefart» som tidligere inntil begynnelsen av oktober. Det var straks tid for en ny periodisk dokking, men først måtte en last fyringsolje hentes nede på Kanariøyene for levering i Rotterdam. At lossehavn senere ble forandret til Antwerpen, var kanskje ikke så rart. M/T «Texaco Europe» var utlosset i Granton, Skottland, 11. oktober. Ekstra 1. styrmann L. Knudsen reiste hjem for ferie, og ekstra pumpemann S. Karlsen ble overført til M/T «Texaco South America». Som fortalt annet sted i bladet, var min kone og jeg så heldige å få være med skipet til Las Palmas. Det var en i alle deler vellykket og interessant tur. Ved M/T «Texaco Europe»s ankomst til Sandefjord 3. november fikk jeg straks avmønstring, og er nå i full gang med skifting av mannskap til skipet.

M/T «Texaco Norge»

hadde i sommer flere reiser mellom Vest-India og England avbrutt av engelsk kystfart. Naturlig nok forekom det endel skifting blant besetningen etter hvert som kontraktstiden utløp. 2. styrmann A. Nilsen ble avløst av R. Hamre som kom tilbake til oss etter en tid hjemme. Båtsmann A. Kristensen skulle også ha ferie før han skulle overta ombord i nybygget. Ny båtsmann ombord i M/T «Texaco Norge» ble A. Langtind. Maskinsjef

J. G. Hedberg ble ikke så lenge hjemme da han heller foretrakk å få lang ferie fra neste vår. Maskinsjef H. I. B. Johnsen reiste derfor hjem igjen etter endt oppdrag for denne gang, og venter på nye beskjeder fra oss. Telegrafist/sekr. J. E. Bjerkeli hadde lang tid ombord, og hans etterfølger ombord ble frk. Laila Martinsen. Hun ønskes velkommen til oss som den andre kvinnelige telegrafist i vårt rederi. 1. maskinist Th. Bærum skulle hjem og fikse litt på huset sitt, og hans avløser ble B. Madsen. Videre var det enkelte blant den underordnede besetning som var «modne» for ferie. Motormann K. Frøseth ønsket å skifte om til turbinskip, og han er derfor nå fyrbøter ombord i nybygget.

M/T «Texaco Norge» fikk i slutten av august en lasterise fra Trinidad med lossing i Themsen, Immingham, Teesport og Rotterdam. Som vanlig i slike tilfelle, var det bare et ganske lite parti som skulle losses i Rotterdam, og da det igjen skulle foregå noen forandringer blant besetningen, måtte dette skje med presisjon og fart. Det var nå blitt 1. styrmann H. Hansen's tur til å ta ferie, styrmann R. Hamre tok hans stilling. 2. styrmann I. Pedersen kom ombord, han hadde sin frue med som messepике. Tømmermann A. Skårn likte også å få en «pust i bakken» og den nye mannen i hans sted ble O. Hellingrud. 1. kokk A. Flaten tenkte å få gjort unna sin militærtjeneste. Han og fruen som var messepике, mønstret derfor av i Rotterdam. I stedet kom T. Witsø med frue.

Til en avveksling lastet så skipet på Trinidad i begynnelsen av september for å frakte denne lasten opp til Bayonne og Baltimore. Da dette ikke er så lang reise, er det ikke lenge før vi finner M/T «Texaco Norge» under lasting på Trinidad. Lossehavner ble igjen Themsen, Immingham og hvorfor ikke ta med et lite parti til Rotterdam også. 1. maskinist Th. Bærum kom nå tilbake etter endt ferie, og B. Madsen reiste hjem for å vente på å ta fatt ombord i M/T «Texaco South America». 2. maskinist S. Haugmo og 3. maskinist H. Gilberg hadde tiden ute for ferie, og ble avløst av henholdsvis B. Vorpvik og L. Hopstad som begge er nye i rederiet. Elektriker L. Kolstø tok også ferie og i

hans sted kom K. Holmberg. Nok en mann kom ombord i Rotterdam i begynnelsen av oktober idet regnskapsassistent K. Hoel fra kontoret også møtte opp der med sin hyrekontrakt. Han skulle følge med skipet til Vest-India, tilbake til Europa og til reparasjonshavn. At skipet også fikk en liten avstikker med last fra Curacao til Punta Cardon og Guayamilla, var nok bare hyggelig. Nå har skipet igjen passert Azorene på reise til Themsen og Immingham. Etter en liten kysttur på England blir det å fortsette til Sandefjord for periodisk dokking.

M/T «Texaco North America»

forlot vi sist vel forvaret ved verkstedet i Bremerhaven, og vi skal nå se litt på noen av de forandringer som fant sted her. Kaptein T. Stenrud hadde bedt om ferie, ny fører av skipet ble R. Johansen. Overstyrmann K. Kristiansen skulle hjem for skolegang, hans etterfølger ombord ble ny mann T. Finnestrand. 1. styrmann A. Elgsether tenkte på sin videre utdannelse, og ble avløst av S. Flø som nå foreløpig var ferdig med sin skolegang. 2. styrmann T. Skarsvåg hadde også videre skolegang å tenke på. Da vi imidlertid hadde vanskelig for å skaffe avløser ved verkstedet, sto han med til Sidon. Båtsmann N. Aarø hadde nesten 3 år ombord, og nå ble det endelig ferie. Båtsmannens navn er nå K. Stendal. Maskinsjef G. Tangen skulle også ha ferie, og da avløsende maskinsjef L. Tollefsen hadde 10 dager igjen av høyere maskinsjefskole, kom nok en gang maskinsjef B. Seines oss til hjelp i en kinkig situasjon. At dette skulle være siste gang denne vår utmerkede, trofaste tjener skulle stille seg til vår tjeneste, er nesten ikke til å tro. 3. maskinist P. Olaussen hadde også lang tid ombord, og i hans sted kom P. Baustad. Ellers var det svært mange blant den underordnede besetning som benyttet anledningen til å mønstre av, og flesteparten av dem som kom ombord er nye i rederiet. Ved M/T «Texaco North America»s avgang fra Bremerhaven hadde det dessverre ikke lyktes oss å forhyre pumpemann og 2. kokk. Disse møtte imidlertid frem i Sidon i tide for å gå ombord i skipet ved ankomsten dit 2. juli.

Skipets nye maskinsjef, L. Tollefsen, kom da ombord. På reisen nedover hadde han hatt følge med 2. styrmann O. Løseth, pumpemann R. Dahlstrøm og 2. kokk L. Støkket. 2. styrmann T. Skarsvåg kom hjem med fly fra Sidon, mens maskinsjef B. Seines sto med til Portland Maine for på reisen over å sette sin ettermann inn i skipets maskineri som han kjente så godt. Den 21. juli gikk så maskinsjef B. Seines for siste gang i land fra et av sine mange, kjære skip.

M/T «Texaco North America» har senere stadig seilt mellom de forskjellige lastehavner nede i Venezuela og havner på U.S.A.s østkyst, sikkert en fin fart med ikke for lang tid i sjøen og med endel avveksling i både laste- og lossehavner. Båtsmann K. Stendahl og pumpemann R. Dahlstrøm ble ikke lenge ombord. Vi sendte henholdsvis B. Liverød og O. Pedersen herfra. 1. kokk K. Myhre ba også om å få avløsning. Siden han forlengst hadde sin kontraktstid ute, var det bare å la H. Torkildsen få lov til å overta etter sin ferie. Stadig den samme farten for skipet, og når vinteren setter inn for alvor også i U.S.A., vil nok behovet for fyringsolje stadig stige. Skipet skal nok ikke mangle beskjefligelse.

Like før bladet skal i trykken, får vi den lite hyggelige meddelelse at kaptein R. Johansen er blitt syk. Han er kommet hjem, og kaptein T. Stensrud på M/T «Texaco South America» som ligger i Hamburg, måtte reise til Portland på få timers varsel.

M/T «Texaco Nueva Granada»

var sist vi hørte om skipet, underveis til Trinidad for å hente last. Under anløpet her i slutten av mai ble dessverre kaptein R. G. Jensen syk og måtte mønstre av. Vi hadde da kaptein H. Hagen klar for avreise på meget kort varsel. Han var jo også kjent ombord fra tidligere tjeneste. I mellomtiden førte overstyrmann O. Isaksen skipet den korte reisen over til San Juan i Puerto Rico. Heldigvis kom kaptein Jensen seg snart, og overtok ikke lenge etter kommandoen ombord i M/T «Texaco Skandinavia». Senere har M/T «Texaco Nueva Granada» hatt reiser i Vest-India til lossehavner vekselvis på U.S.A.s østkyst og England. Enkelte laster er

også blitt ført opp til Halifax, Nova Scotia. I september fikk vi behov for maskinist H. Borgersen som 1. maskinist til M/T «Texaco Skandinavia», og i hans sted ombord i M/T «Texaco Nueva Granada» kom ny offiser hos oss S. Langeseth, som meget snart får sitt 1. klasses motormaskinistsertifikat. Sertifikat for turbinmaskineri har han allerede, så vi håper i dette tilfelle på et langvarig og hyggelig samarbeide.

M/T «Texaco Nueva Granda» tok i september opp igjen farten med olje fra tankene i Vest-India til lossehavn i Manaus, så å si midt inne i Brasil. Dette er en fart som M/T «Gallia» seilte i for flere år siden, sikkert en meget krevende fart oppover Amazonas hvor sandbanker og mange andre slags uberegnelige at det gjør navigeringen meget vanskelig. Det ble ikke bare elvefart for skipet fremover. Som en avveksling førtes også enkelte laster fra Trinidad til U.S.A.s østkysthavner. Ved ankomsten til Boston i midten av november står igjen noen nye folk på kai klar til å løse av ombord. Kaptein H. Hagen hadde ytret ønske om å få ferie for å feire julen hjemme sammen med sin familie. Det var da rimelig å la kaptein R. G. Jensen overta kommandoen igjen. Han er jo godt kjent ombord fra sin tidligere førertid da skipet ble satt i fart som prøveskip med redusert besetning. Overstyrmann O. Isaksen ønsker å feire julehøytiden sammen med familien i Rotterdam. Før han mønstrer av, seiler han en kortere tid sammen med sin avløser, H. Hansen, som sist var 1. styrmann ombord i M/T «Texaco Norge». Han var nå ferdig med sin ferie og tar et trinn oppover rangstigen, og ønsket å få veiledning før han overtar ombord i nytt skip. Stuert Å. Løvik er også en av de heldige som får avløsning for ferie nå før jul og nyttårshøytiden. Stuert P. Fredriksen sto klar for avløsning ombord i M/T «Texaco Nueva Granada» etter bare en kortere visitt hjemme på Vanse etter vikariatet ombord i M/T «Texaco Britannia». Siste rapport om M/T «Texaco Nueva Granada» før bladet går i trykken lyder på lossing i New York i begynnelsen av september.

M/T «Texaco Oslo»

seilte i engelsk kystfart. På grunn av alt ma-set som slike kortere reiser forårsaker, tje-nestegjorde L. Hoff som ekstra 1. styrmann ombord i sin sommerferie. Han er nå for-lengst tilbake i Ålesund på skipsførerskolen. I slutten av juli avla skipet Göteborg et kor-tere besøk med en last fra Pembroke. Kap-tein J. C. Christensen skulle få litt ferie før han tok fatt ombord i nybygget i Fredrik-stad, og avløser ombord i M/T «Texaco Oslo» ble L. Lyng. 1. maskinist F. Bjørnberg likte ikke farten på englandskysten, og ble ikke lenge hos oss denne gang. Hans avløser ble imidlertid H. Uppheim som sto klar for et kortere vikariat inntil vår trofaste Th. Tollefsen igjen var klar for nok en tur om-bord i dette skip hvor han trives så bra. 3. maskinist O. Brath ønsket å skifte skip. Dette lot seg gjøre da vi hadde H. H. Gran-lund klar med helt ferskt maskinistsertifikat. Han kom nå tilbake som nybakt offiser til det skip hvor han som førstereisgutt tok fatt på sin sjømannskarriere for vel 4½ år siden. Pumpemann S. Karlsen skiftet over til M/T «Texaco Europe», og den nye pumpemann ombord i M/T «Texaco Oslo» ble I. Gabrielsen som kom fra M/T «Texaco Bogota».

Hamburg, Bremerhaven og Rotterdam var også havner M/T «Texaco Oslo» etter hvert kom til å anløpe med last fra Pembroke. I slutten av september losset skipet i Hamburg og Rotterdam etter lasting på Trinidad. I Rotterdam mønstret elektriker P. Kristoffer-sen av. Ny elektriker ombord i M/T «Texaco Oslo» ble Å. Eriksen. Etter denne oversjøiske reisen var det tilbake til farten rundt den engelske kyst for noen uker. Påny ble kur-sen lagt over Atlanterhavet mot Trinidad. Det ble en kortere tur i Vest-India, før det nok en gang ble tatt en last over til Rotter-dam. Hit kom skipet den 5. november. Her ble det endel forandringer i mannskaplisten. Overstyrmann O. Lindtner skulle tilbake til M/T. «Texaco Europe» som kaptein. Om-bord i M/T «Texaco Oslo» rykket styrmen-nene O. Kinander og J. Chr. Hvoslef opp, og S. Lien ble den nye 2. styrmann ombord. Maskinassistent T. Bakkebø fikk avløsning av O. Wick. Pumpemann I. Gabrielsen

ønsket ferie, og som ny pumpemann kom O. Dahlheim som sist var ombord i M/T «Texaco Britannia». Som vanlig ble det også skifting av endel underordnede mannskaper som nå hadde sin kontraktstid ute. Nok en gang ble kursen lagt om Pembroke hvor nye laster stadig venter. Hvor lenge M/T «Texaco Oslo» fortsetter i denne spesielle fart, kan bare fremtiden vise.

M/T «Texaco Skandinavia»

losset sist vi hørte om skipet i Rotterdam. 1. maskinisten ombord ble R. Johannessen. Han kom som vi hørte sist, istedenfor T. Pe-dersen som ønsket ferie for videre leksepugg på høyere maskinistiskoler. Overstyrmann O. Brath sto også for tur for ferie. I hans sted ombord kom I. Bakke som nå var ferdig med skipsførereksamen. Nå er det bare fortstiden om å gjøre før vi kan gratulere ham med skipsførersertifikat. Elektriker J. Olsen øns-ke å komme hjem, og som et vikariat tok G. Hadland stillingen som elektriker om-bord.

Disse skiftinger fant sted under skipets opphold i Rotterdam mens lasten behørig ble pumpet i land. Derfra seilte skipet til Trinidad hvorfra det ble å føre en last til Halifax. I denne havn mønstret kaptein R. Pettersen av for ferie. Det ser ut til at han iallfall foreløpig har lagt sjølivet på hylla, idet han har tatt fatt som lærer. Det er jo leit for oss som står i ferd med å miste en utmerket kaptein, men vi ønsker likevel lykke til. Som kaptein ombord i M/T «Texaco Skandinavia» kom nå kaptein R. G. Jensen frisk og rask. 1. kokk L. Malm var kommet inn ved stuertskolen i Oslo. Han måtte jo få avløsning, og er atter å finne på skolebenken. Kunnskaper må til, som vi alle vet. Ny 1. kokk ombord ble N. A. Husøy som har seilt hos oss i flere år, og som nå kom fra kokkeskolen klar for nye oppgaver.

Stadig nye elever skal til forskjellige skoler. Da skipet losset i Canvey Island, Themsen, mønstret 2. styrmann G. Stallvik, telegrafist/-sekr. S. Gulheim, 2. maskinist G. Karlsen og 3. maskinist K. Gåsvik av med bevis for opp-tagelse på forskjellige skoler. 2. styrmann om-bord ble H. Sørø, som har lang tjeneste hos

oss, og nå kom tilbake som offiser etter å ha tatt begge styrmannsskolene. Telegrafisten er ny hos oss, hans navn er E. Ottosen. Tømmermann F. Enger hadde igjen lang tid ute, og i hans sted ombord rykket matros S. Esp opp. 2. maskinist D. Sørvik var ferdig med sin ferie. Maskinassistent O. Brath kom fra M/T «Texaco Oslo». Elektriker G. Hadland var ferdig med sitt vikariat og ble avløst av H. Bjugan. Da disse så fikk følge av noen underordnede mannskaper, var skipets besetning igjen fulltallig, og M/T «Texaco Skandinavia» kunne legge ut på ferd mot Trinidad. Senere har skipet holdt seg i fart der borte og stadig ført forskjellige laster fra Trinidad og Curacao til mange forskjellige sentral-amerikanske havner.

I begynnelsen av oktober finner vi skipet nok en gang under lasting på Trinidad. Denne lasten var bestemt for Lobito og Ango Ango i Kongofloden. Selv om forholdene for oss kan se ut som om de er nokså «brogete» i Kongo, varte ikke anløpet i Ango Ango mer enn de vanlige to døgn. Så var skipets indre igjen tomt, og ballast måtte fylles før reisen tok til over til Trinidad igjen. Ved ankomsten dit 12. november sto kaptein H. Sukke klar for å løse av ombord. Kaptein R. G. Jensen tok fly til New York for å vente på «M/T «Texaco Nueva Granada» hvor han skulle overta kommandoen. Etter en kortere reise til Sentral-Amerika, lastet M/T «Texaco Skandinavia» på Trinidad den 20. november for Rotterdam hvor den ventes ca. 2. desember.

M/T «Texaco South America»

har heller ikke unngått skiftinger blant besetningen siden sist. 2. maskinist L. Malm hadde lang tid ombord, og ny offiser i hans sted ble F. Hauge. Dette skiftet fant sted mens skipet lastet på Trinidad bestemt for Monrovia. Senere ble 2. maskinist J. Bekken avløst av ny maskinist K. Lyngved. Overstyrmann A. Randen hadde sin kontraktstid ute, i hans sted ombord kom P. Brandal som seiler med nybakt skipsførersertifikat.

Mens disse skiftingene blant besetningen fant sted, hadde skipet etter Vest-Afrika-uren rukket å være en tur i Bayonne med

last. Senere ble det noen kortere Vest-India-turer før M/T «Texaco South America» lastet på Curacao den 14.—16. august. Under oppholdet her fikk kaptein W. Taxt avløsning for ferie av kaptein T. Stensrud som nå igjen var klar for ny tjeneste. Lasten skulle fraktes den korte reisen bort til Haina i Den Dominikanske Republik, en reise som tok bare et par døgn, mens lossingen tok hele 8 døgn. Etter dette lange havneoppholdet på Haiti var skipet i rum sjø i 3 døgn inntil ankomst Aruba hvor det skulle lastes for Philadelphia. Her fikk 1. maskinist A. Nødland avløsning for ferie etter lang tids tjeneste ombord, den nye 1. maskinist heter M. Zalík. I midten av september avla M/T «Texaco South America» Trinidad et besøk, og den lasten som der fylte skipets indre skulle nå losses i Lysekil, Göteborg og Örn-skiöldsvik. Ved ankomsten til Göteborg den 1. oktober ventet endel nye underordnede mannskaper på å ta over etter de av besetningen som nå var ferdig med sin tjenestetid ombord. M/T «Texaco South America» var ferdig utlosset den 5. oktober, og da skipets periodiske dokking var nær forestående, var spenningen stor. Det ble imidlertid foreløpig englandsfart også for dette skip inntil verkstedsoppholdet som var berammet til ca. midten av november.

Det skulle bli Deutsche Werft i Hamburg som ble betrodd å fikse opp skipets skavan-ker. Under tanksjauen før verkstedsoppholdet var dessverre matros J. A. Vindsetmo så uheldig å få en finger ødelagt i luftvinsjen. Han kom imidlertid snart under kyndig legebehandling på sykehus i Dover, og oppholdet her ble heldigvis bare av noen få dagers varighet. M/T «Texaco South America» ble fortøyet ved verkstedet i Hamburg den 15. november og tar en pause på 13—14 dager før det igjen legger ut på nye ferder. Det ser også denne gang ut til å bli endel forandringer blant besetningen. Foreløpig skal vi nevne at maskinsjef E. Ellefsen er kommet ombord, mens maskinsjef Aaman er kommet hjem for ferie. Da kaptein Stensrud i hui og hast måtte reise til U.S.A., tar kaptein K. Hallén over kommandoen en tid som vikar.



Så stor er «Texaco Europe» i forhold til Haslum skole.



Haslum skole besøker M/T „Texaco Europe“

Da klasse 6 a ved Haslum skole hadde besøkt M/T «TEXACO EUROPE» ved verksted i Sandefjord, utlyste vi en stilkonkurranse der elevene skulle fortelle om besøket. Det var veldig vanskelig å bestemme hvem som hadde skrevet den beste stilen, vi hadde jo 29 å velge mellom. 3 stykker har fått hver sin bok som takk for innsatsen, vi håper at de som ikke vant, kan få låne bøkene av de heldige.

Og så gjengir vi litt fra noen av stilene. Karen skriver:

«M/T «TEXACO EUROPE» viste seg å være en koselig båt. Mannskapet hadde også veldig fine lugarer. Båten lå i Sandefjord til reparasjon, og klassen vår var kommet for å besøke den. Bussen var kommet og hentet oss på Haslum skole, og kjørte oss til Sandefjord. Der sto den og ventet på oss til vi skulle hjem.

Først gikk vi alle sammen opp på kommandobrua. Der delte vi oss i to grupper. Den gruppen jeg var i, gikk først ned og spiste. Til middag fikk vi en deilig lapskaus. Og til dessert fikk vi fruktsalat, eller «himnensk lapskaus» som de sa ombord. Jeg ble så mett at jeg nesten ikke kunne gå!

Mens vi spiste, ble den andre gruppen vist omkring på båten. Da vi var ferdige med å spise, ble det vår tur. Først gikk vi opp til telegrafistens lugar. Der fikk vi se alle sendingsapparatene hans. Vi så også litt på et

kart hvor båten hadde vært like før den kom hit.

Så gikk vi frem på bakken, helt foran i båten. Der så vi litt av det svære ankeret, og flere tykke rep som var festet i land. Etterpå gikk vi over stormbrua som går på langs over nesten hele båten.»

Her overtar Anders:

«Etter det var vi i byssa hvor det sto svære gryter med lapskaus. Så fikk vi se maskinsjefens lugar, hvor det til og med var kjøleskap og bad. Etter det gikk vi litt rundt til vi kom til TV-stua, der så det veldig koselig ut. Vi var også helt framme på bakken hvor vi fikk se ankrene, det var veldig stort.

Deretter ble vi vist omkring på hele midtskipet. Og så endelig kom vi til salongen hvor vi skulle spise. De andre var nettopp ferdig. Så kom middagen, og vi formelig druknet i lapskaus og svømte i fruktsalat. Da vi var ferdig med å spise, kom de andre inn, for da skulle det være premieutdeling for de regneoppgaver vi hadde hatt tidligere på året. Johan fikk en flott skute, Santa Maria het den, og det var en lampe bak seilene. Solveig fikk en tresko med seil og lampe, Morten fikk en tresko med en hårbørste oppi, og Merete fikk ei dokke.»

Vi lar Aagot avslutte beretningen:

«Etterpå lærte vi noen skipsuttrykk og litt om båten. Etter mye prat i salongen fikk vi

(Over til side 24.)

VI PRESENTERER



Inspektør Roar Egeberg.

Det er sjelden det skjer noen fornyelse, eller la oss si foryngelse, i Texaco's homogene kontorstab, og desto hyggeligere er det derfor når et nytt skudd viser seg på stammen. Det nye medlem av Texaco-familien, inspektør Roar Egeberg, ønskes velkommen til oss.

Inspektør Egeberg ble ansatt hos oss den 1. september i år som «yngstemann» i vår nybygg- og reparasjonsavdeling. Når inspektør Thune legger inn årene i januar 1967, og inspektør Tranberg overtar som avdelingens leder, skal Egeberg fungere som Tranbergs assistent.

Egeberg kom til verden den 25. juli 1932 i Sandar. Etter realskoleeksamen og fartstid tok han eksamen i motorteknikk ved Bergens tekniske skole i 1958, og eksamen i skipsteknikk ved Horten tekniske skole i 1959. I 1962 tok han eksamen som akademi-ingeniør ved dr. philos. Almar Næss' Tekniske Akademi i Oslo. Han har arbeidet ved Akers mek. Verksted, Strømmens Verksted og Nylands Verksted, og før han kom til oss, hos konsulentfirmaet Johs. Johannessen og Paul Kavli.

Denne bakgrunn gjør at vi tør slippe ham løs som inspektør for vår flåte.

Igjen hjertelig velkommen!

Jubilanten denne gang

Den 17. desember i år feirer en av våre sjøfarende sitt 30-årsjubileum i Texaco. Jubilanten er Thorbjørn Bærum.

Han kom til oss den 17. desember 1935 da han mønstret på gamle «Europe». Her måtte Bærum like seg godt, for vi finner ham virksom helt til mai 1946 — altså i 10½ år, kun avbrutt av 7 måneders ferie. Det meste av tiden tjenestegjorde han som 3. og 4. maskinist. Etter denne tiden har Bærum tjenestegjort som 2. og 1. maskinist på flere av våre skip, og han har også vært «utlånt» til Texaco, New York, i 9 år som 1. maskinist og maskinsjef på deres båter i fart i Caribean.

Bærum er en sjømann av den gamle skolen — en trofast mann som kjenner sitt arbeid og som er glad i det. I jubileumsåret finner vi ham som 1. maskinist ombord i «Texaco Norge».

Vi ønsker ham til lykke med de 30 Texaco-

år, og ser frem til ved en passende anledning å overrekke ham beviset på lang og tro tjeneste.

◆ HASLUM SKOLE —

(Over fra side 23.)

bløtkake. Den var veldig god. Så fikk vi tumle oss på båten som vi ville.

Etter en fin dag måtte veien gå hjemover igjen. Bare synd at vi ikke hadde truffet flere av mannskapet som vi hadde skrevet med. Før vi reiste, fikk vi over 400 kroner som vi skulle bruke til klassens beste. Buss-turen tilbake gikk også greit. Da vi gikk av bussen, fikk vi en kokosnøtt hver.»

Vi håper alle sammen følte det samme som Morten som skriver til slutt: «Det var en av de morsomste dagene i hele mitt liv.»

Nå har vi hatt besøk på kontoret av to av elevene fra klassen. De hadde med seg en eske full av julepresanger, så det blir glede ombord. Vi håper mannskapet er like flinke til å skrive som elevene er. Vi er overbevist om at det vil bli til stor glede for begge parter.

◆ GAMLE MINNER

(Over fra side 12.)

Dekket lå likevel et hestehode foran. Undres på om noen i dag ville påta seg jobben å ta ut alle nagler i lufrørene for hånd, rense dem helt for rust og klinke dem sammen igjen, løfte vinsjene fra bedden med kiler og taljer, fjerne all rust og mønje vel. Skutesidene ble hvitmalt i sjøen hvis det var kommet en flekk. Likeså ble alle 40 messingbokstavene forut og akter pusset skinnende blanke. Det var ingen risiko når man var sikret på forsvarlig vis og tok hensyn til været. Rusten var alle manns felles fiende. Skuta skulle være «spick and span» som det heter.

Dette skal ikke være noen anklage mot dem som er ombord i dag med påstand om at de ikke gjør noe. Tidene var slik den gang, og jobber hang ikke på trær. Fraktene var små, hyrene og kosten likedan, og skipperen mente at hardt arbeide drepte ingen. Det er også så sant som det er sagt. Når dagen, som kunne være lang, endelig tok slutt, var karene for trøtte til å krangle seg imellom. Det var fredelige forhold, for en måtte bruke fritiden til å hvile i.

Fritiden, ja. Man hadde konstant overtid uten betaling hver formiddag, for slik hadde det vært før, sa Chieffen. Forholdene ombord var utmerket. Mange av karene sto ombord i 2½–3 år. Dengang var det om å gjøre å holde på det man hadde. En visste ikke om en ny jobb dukket opp, og en ting kunne man være sikker på: den ble i alle fall ikke så god som den man hadde. Det var skralle

tider, og på dekk gikk flere mann som matroser på tross av at de hadde styrmannspapirer, for ikke å snakke om at alle styrmenn hadde skipperskole. På den tiden måtte man sette penger i et rederi for å få jobb til sjøs. Dette gjaldt dog ikke Texaco hvor alle hadde en sjanse til å avansere.

Avgang og ankomst var satt på klokkeslettet, men et uhell kunne lett forandre tabellen. Vi hadde nettopp passert «Solitaire» på kloss hold nede i Gulfen. Den gjorde sine 10 knop, men vi gjorde våre 12, så det var ingen kunst å slå den. På dekket var det noen som ville hovere. Istedenfor å holde utkikk, viftet de med en tauende og spurte om det skulle være slep. Bare noen sjømil forut lå det et gammelt tre man kan se mange av på en bestemt årstid. Vi rente på treet med det resultat at babord propeller ble ødelagt. Nå hadde vi bare en maskin å gå med, så det varte ikke lenge før «Solitaire» var oppe på siden, og nå var det deres tur til å hovere. Man skulle tro at hver eneste mann ombord hadde fått tak i en tauende å vifte med. Vi fikk karret oss inn til Galveston med én maskin, og fikk satt på reservepropellen.

«South America» var en bra og lett håndterlig båt. Det var aldri noe kluss med lasten, og det var sikkert en av årsakene til at flere båter fulgte i dens kjølvann under norsk flagg.

«South America» møtte til slutt sin skjebne i Nord-Atlanteren 1944 i form av en torpedo. Hun var seiglivet, og det tok sin tid før hun dukket under. Hele mannskapet, iberegnet 3 engelske kanonerer, ble reddet.

Texaco Tanker ønsker alle sine lesere på

sjø og land en riktig God Jul!

◆ PÅ LANGFART —

(Over fra side 11)

ner til et fantastisk fyrverkeri. Vi mente det var svært til stas det ble gjort når et norsk tankskip kom for å laste.

Her var ingen skjærgård. Skipene får losen like utenfor molohodet. De store oversjøiske skipene fortøyer vesentlig til kaianlegg på innsiden av den lange moloen. Denne bærer General Franco's navn. Ytterste del av kai-anlegget er reservert tankskip. Her kan 5–6 meget store tankskip ligge til kai samtidig, og enda er det god plass forenom tankskipene til et like stort antall passe store linjeskip. Innerst i havnen er det mottagerstasjoner og fryse- og kjøleanlegg for fisk samt noen få kaiplasser for vanlig stykkgodsskip. Kikkerterne ble flittig brukt, for her var det nesten som Oslofjorden en strålende sommerdag. Smekre seilbåter krysset frem og tilbake i knivskarp konkurranse, passbåter suste av sted, og inne på den fine badestranden var det overfylt. Sjøtemperaturen var da også hele 23 °, så det skulle bare mangle at folk ikke med glede gikk i vannet.

Mange handelsmenn forsøker å komme ombord i skipene, og felles for dem alle er at varene deres må prutes ned til det halve. En mengde dukker frembys, likeså duker og forskjellige slags kniver og dolker (toledoer). Videre frembys også rum laget av bananer. Dette salg foregår dessverre i det skjulte da det ikke er lovlig å bringe slikt med seg ombord, men da det er svært billig, er det nok ikke til å unngå at enkelte flasker finner veien ombord.

Inn- og utklarering er grei. Skal man bestille los, er det bare å gi noen støt i fløyta, og losen er ombord i løpet av 10 min. Taubåtene er heller ikke vanskelige å be. Straks lastepapirene er klare, er det bare å single opp fortøyningen og være klar til å stikke til sjøs igjen.

På reisen nordover igjen ble vi begunstiget med samme fine været, dette ble benyttet til å vaske og pusse opp over alt. På grunn av de hyppige havneanløpene under englandsfarten, var det et og annet som nå trengte å fikses. Alt dette ble notert opp og

satt i arbeid etter hvert. På grunn av at noe flaskefór ulovlig var kommet ombord i Las Palmas, måtte spesielle forholdsregler tas, og de skyldige måtte gis avskjed ved ankomst til Norge. Vi håper dette er en lærepenge.

Etter at M/T «Texaco Europe» var kommet inn i den engelske kanal, kom omdirigeringsstelegrammene, og enden på denne visen ble at lasten skulle losses i Antwerpen. Lørdag 23. oktober fikk vi los ved Van der Laar fyrskip. Han hadde beskjed om å ta oss til ankers ved Flushing. På ny ble det å smøre seg med tålmodighet og beundre i kikkert andre ankerliggende som delte skjebne med M/T «Texaco Europe». Mandag morgen fortsatte reisen oppover Schelde. Dette var en meget interessant reise i den forholdsvis smale, meget trafikkerte leden. Fartøyer av nesten alle slag og mange nasjonaliteter var representert. Mange store sandsugere lå i fullt arbeid for å holde seil-leden farbar. Etter å ha lest meget om de store havnebyene ute på kontinentet, ventet jeg meget av Antwerpen, og resultatet oversteg langt forventningen. Maken til skuespill skal en lete lenge etter, det var bare å se og se til øyet ble stort og vått.

M/T «Texaco Europe» var fortøyet ved Petroleumspier i Antwerpen 26. oktober og straks alle klareringsformaliteter etc. var i orden, ble prøver av lasten tatt og lossingen tok til.

Beretningen fortsettes i neste nummer.

◆ — OG MER AUTOMATIKK

(Over fra side 9)

viser riktig. Anlegget kan også brukes til temperaturkontroll for last som skal varmes. En annen nyhet er at vi har forlatt det tradisjonelle system med å angi ullage i fot og tommer, og har gått over til en indeks gradert fra 0 til 100 fra tom til full tank, hvilket jo gir bedre uttrykk for lastens nivå i tanken.

En ting er sikkert, det er ikke lite hodebry å få det til slik det er i dag. Mye kunne sikkert vært gjort enda bedre, men vi håper at de bestrebelser vi har gjort for å lette arbeidet ombord, blir satt stor pris på.

Julekryssord

VANNRETT:

1. Maskin
7. Slutt
10. Den første bok
12. Handelsuttrykk, fork.
15. By i Norge
17. Ytterst
19. Hundyr
20. Oppdrett
21. Tolker
22. Dans
24. Etter helan og halvan, flert.
27. Rop
29. By
32. Moderne, gammeldags hus
35. Oversikts
36. Som 20 vannrett
38. Alm. telegramfork. til sjøs
39. Skøyteløper
40. Pronomen, landsmål
41. Sporte
42. Norsk revyforfatter
43. Skulle gjerne taen
45. Lur
46. Sjømannen
48. Fremkomstmiddel
49. Er det salt i
52. Le
53. Pungdyr
54. Busk
55. Hanfugl
57. Fase
58. Høystemthet
60. Halte
61. Preposisjon
62. Mynt, fork.
63. Drikk
64. Gjøen

65. Stole på til sjøs
67. Tren
68. Eksisterer
69. Nektelse
71. I det år
72. Fortelling
75. I hjulet
78. Norsk forfatter
81. Guttenavn
82. Oppholdssted for pasienten
84. Alkohol
86. Nedbør
87. I saks
88. Til ribben og surkålen
91. Ment
93. Munningen
94. Nektelse
95. Navigasjon på landjorden

LODDRETT:

1. Naturlig
2. Fugl
3. Slagsted i Vestfold
4. I gatene
5. Dessert
6. Pelsverk
7. Guttenavn
8. Byggverk
9. Nedbør
10. Papegøye
11. Tresort
12. Drift
13. Tre
14. Slektninger
16. Fase
18. . . . vøre, sa trollet
23. Hovdyr

25. Morene
26. Kraftig kost
28. Svulm
30. Mose
31. Fyrskip
33. Til ølbrygging
34. Kommer «araberne» fra
35. Tyrefekter
37. Gjevst for barna under juletreet
40. Være overlegen
44. Tø
45. Over
46. Omkring
47. Tegn på forkjølelse
50. Papegøye
51. Sporte
55. Får vi vel iallfall én hver av til jul
56. Gjør eselet og en del andre
59. Farve
63. Fottøy
64. Gjør i stand
66. Vintervær
67. På toppen
68. Tallord
70. Blir veiene om vinteren
72. Eventyrskikkelse
73. Tegn
74. Stille
76. Kan man ta under mistelteinen
77. Tre
79. Mot
80. Munning
83. Neste
85. Skynde seg
89. Holde til
90. Sporte
92. Tall

Deltagelsen i

DEN ÅRLIGE KRYSSORDKONKURRANSE

blir stadig større. Vi hører imidlertid gjerne fra dere hvis dere har noen kommentarer i forbindelse med oppgaven. Er den for lett, eller er den for vanskelig. Det er jo ikke så lett å gjøre alle til lags, men vi skal gjøre vårt beste for å imøtekomme eventuelle ønsker.

Løsningen på oppgaven denne gang vil vi gjerne ha innen utgangen av mars. God fornøyelse.

Båtenes posisjoner

- M/T «*Texaco Belgium*» — seilte fra Fredrikstad 6/11. Første lasting var i Pointe-a-Pierre for New York. Tilbake på Trinidad ble det lasting for London og Pembroke, der det skal være losset før jul.
- M/T «*Texaco Bogota*» — losset i Vest-Afrika havnene Conakry, Buchanan, Takoradi, Cotonou og Lagos i august. I september-oktober gikk ferden fra Trinidad/Venezuela til Bayonne og Philadelphia. 8/11 lastet skipet i Pointe-a-Pierre for Themsen, Avonmouth og Pembroke i Storbritannia. Etter lossing i Pembroke ble det lastet 1/12 for Rotterdam.
- M/T «*Texaco Brasil*» — reparerte i Hamburg 30/8—17/9, og seilte derfra til Vest India, lasting i Pointe-a-Pierre og Bayonne for Toronto 16/10. Neste reise var Puerto la Cruz til Montreal 11/11 før det ble fart i Caribbean, Trinidad-San Juan og Curacao-Limon, San Andres.
- M/T «*Texaco Britannia*» — lå i Sandefjord for dokking og reparasjon i hele august, og var tilbake på Trinidad 12/9 for en kort Tallaboa-tur. Så kom en reise Trinidad/Antwerpen 22/10, og Puerto la Cruz/Halifax 13/11 før Vest India fart fra Curacao til Guayanilla og fra Trinidad til Tallaboa 2/12.
- M/T «*Texaco Europe*» — har i høst seilt i farten på England. Det er i alt blitt 25 havneanløp i august-september-oktober før skipet fikk en rolig reise til Las Palmas hvor det ble lastet for Rotterdam. Derfra gikk ferden til Sandefjord 3/11 for overhaling. Etter utklarering fra Sandefjord 28/11 ble kursen igjen satt for Pembroke.
- M/T «*Texaco Norge*» — lastet 7/8 på Trinidad for UK og Rotterdam, og var etter endt lossing der tilbake i Pointe-a-Pierre 5/9 hvor last ble tatt inn for New York og Baltimore. Påny lasting på Trinidad 22/9 for UK og Rotterdam. Tilbake i Vest India for lasting for Tallaboa 27/10 og på Curacao for Guayanilla. 2/11 ble kursen lagt for England igjen. Etter lossing ble skipet dirigert til Pembroke for tur i UK-kystfarten før skipet stakk til Sandefjord 7/12 for dokking.
- M/T «*Texaco North America*» — har siden august hatt 4 laster fra Puerto la Cruz, Venezuela, til Portland Me, og 3 laster fra Trinidad til New York eller Baltimore. Skipet fortsetter i denne farten.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» — seilte i august i farten Vest India—USA. 17/9 lastet hun i Amuay Bay for Manaus, 3 døgns seilas opp i Amazonas i Brasil. Etter en tur Trinidad—New York, ny lasting for Manaus 31/10. Lasting igjen i Pointe-a-Pierre 10/11 og 25/11 for henholdsvis Revere og Portland. 10/12 lastet hun i Punta Palmas for en tur opp Amazonas til Manaus igjen.
- M/T «*Texaco Oslo*» — losset i Rotterdam 18/8. Neste last ble hentet på Trinidad 31/8 for Hamburg og Rotterdam 19/9. Etter en reise Pembroke/UK-ports, dro skipet til Trinidad. En kort tur til Tallaboa ga avveksling før kursen ble lagt til Rotterdam 6/11. Derfra gikk ferden til Pembroke for engelsk kystfart.
- M/T «*Texaco Skandinavia*» — seilte fra England i august for å laste på Trinidad for USA. 7/9 fra Curacao for Sentral-Amerika fulgt av 2 laster Trinidad—San Juan. I oktober Afrikatur til Lobito og Ango-Ango. Tilbake på Trinidad 12/11 for Tallaboa og deretter Rotterdam 3/12. Det er mulig neste lasting blir i Bahrain for England.
- M/T «*Texaco South America*» — lastet på Curacao 14/8 for Haina D. R. Neste tur Aruba 28/8 for Philadelphia før baugen ble vendt mot Lysekil, Göteborg og Ørnskiöldsvik i oktober. Derfra gikk ferden til Pembroke og farten på England til det ble dokking i Hamburg 15/11—3/12. Derfra igjen tilbake til Pembroke/UK-fart.