



texaco  *tanker*



JUNI 1965

12. årgang

*Det har hendt en god del siden forrige nummer av Texaco Tanker, dess-
verre ikke bare gledelige ting. Tre av våre medarbeidere, kaptein Paul Meier
Olsen, maskinsjef Arnt Lorentzen og maskinsjef Rolf Wikjord er avgått ved
døden. Maskinsjef Wikjord var 55 år, kaptein Meier Olsen og maskinsjef
Lorentzen var 45 år gamle, og alle gikk urimelig tidlig bort. Vi har også hatt
en alvorlig arbeidsulykke på ett av skipene, og ved nyttårstider en omfattende
maskinromsbrann på «Texaco North America». Dette er triste hendelser,
og særlig tapet av arbeidskamerater veier tungt.*

*Rekken av pensjonister ble en mann lenger da kaptein Karsten Hallén
bestemte seg for å legge årene inn etter over 30 års virke i rederiet. Dermed
er vi blitt en skipper av høyeste klasse fattigere.*

*Rasjonaliseringen av arbeidet ombord er nå gjennomført på fire av skipene
som nå seiler med modernisert arbeidsopplegg. De aller fleste som er med
på dette, har vist at de er i besittelse av både evne og vilje til omstilling,
og derfor har vi nådd de beste resultater.*

De beste ønsker til alle ombord og hjemme for en god sommer.

Per Sundby

T/t «Texaco Belgium» sjøsatt

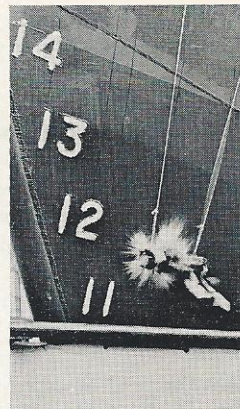
Den nye tilvekst til vår flåte, turbintankeren «TEXACO BELGIUM», ble sjøsatt fra A/S Fredriksstad mek. Verksted tirsdag den 6. april i år. Den høytidelige dåpshandling ble foretatt av Mrs. H. Flynn som ses på bildet til høyre ved siden av sitt gudbarn.

Overleveringen av skipet blir dessverre noe senere enn tidligere meddelt. Prøveturprogrammet er imidlertid nå klart og hvis det går etter dette program, vil skipet forlate Fredrikstad på sin jomfrutur den 12. august.

I neste nummer av TEXACO TANKER vil vi kunne bringe nærmere omtale av dette moderne skip som rommer så meget nytt på automasjonens område.



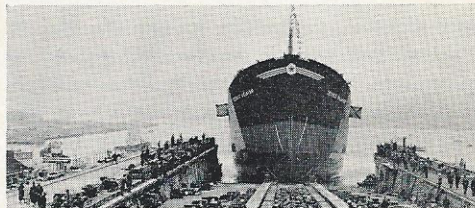
Prominente gjester ved sjøsettingen, fra venstre: dir. P. Sundby, fru Sundby, Mr. H. Flynn, Vice President Supply and Distribution Department, dir. J. Wilhelmsen, gudmoren, Mrs. Flynn, og Mr. J. V. C. Malcolmson, Vice President Marine Department.



Som det fremgår av ovenstående ble flasken knust i overensstemmelse med tradisjonen.



Gudmoren blir dekorert med en «olje»-dråpe.



Hun flyter — selvfølgelig.

Dåpens tradisjoner

Av B. Sitter

Gudmoren trår frem på tribunen, sier skipets navn, ønsker det hell og lykke på alle hav, og slynger champagneflasken mot baugen så skumsprøyten står, og umiddelbart etter glir det flaggsmykkede skip ut i sitt rette element.

Når oppsto egentlig denne skikken med å døpe et skip ved sjøsettingen, og hva er den historiske bakgrunn?

Hvor gammel skikken er, vet man ikke, men det er mye som tyder på at det opprinnelig var en seremoni i forbindelse med ofring til havets gud. Våre forfedre gjorde et enormt fremskritt da de lærte seg å seile, og selve skipet var da også gjenstand for kultus. Man måtte jo også sikre seg naturmaktens velvilje. Myter om skip og skipsfart eksisterer fremdeles i våre dager, og er ikke sjøfolk en smule overtroiske?

Ved sjøsettinger i hedensk tid ble det ofret mennesker, og blodet ble smurt på baugen. Det berettes om uhyggelige seremonier hvor offeret ble knust under bjelkene som skipet ble rullet ut i havet på. Senere ble man mer humane og ofret dyr, men blod ble fremdeles strøket på baugen. Etterhvert sluttet man også med dyreofringer, og nøydde seg med å sprøyte rød vin på skipet.

Kristendommens utbredelse utryddet den verste overtroen, og etter at det ble slutt med menneske- eller dyreofringer, kan man ikke spore noen fast tradisjon før på 1600-tallet i England. Der var det skikk at kapteinen utbragte en skål for skipets lykke og hell. Han drakk av et sølvbeger som ble kastet overbord, antagelig en siste rest av ofringen til havet.

Dette ble vel noe kostbart i lengden, og man gikk over til å knuse en flaske vin mot skipet.

Fra England bredte skikken seg til mesteparten av verden — men hvorfor nettopp champagne? Sikkert fordi det gir en forestilling om sjøsprøyt mot baugen. Blodet eller den røde vin er gått i glemmeboken i løpet av århundrene. Det har også hendt at skip er blitt døpt i rent vann,

gjærne fra et sted som har nær tilknytning til rederen. Et kjøleskip for sydfrukt er blitt døpt i appelsinsaft, og et polarskip er døpt med en isklump. Skal vi oppleve å se at skip som skal gå på Spania blir døpt med en klippfisk?

Til å begynne med var det fremstående menn som døpte skip, men i 1811 bestemte kong Georg IV at kvinner kunne være gudmødre. Dette var en hyldest til det smukke kjønn, og et brudd på den eldgamle tradisjon at kvinner var bannlyst fra alt som hadde med skip å gjøre. Forøvrig blir jo også skipet selv betraktet som hunkjønn.

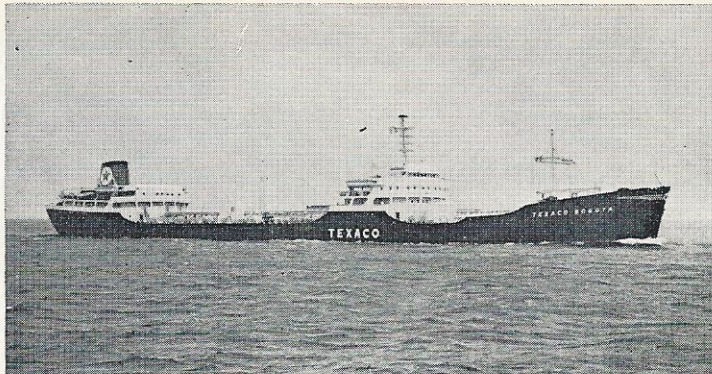
Etter et mislykket kast i 1813 som endte med at en offiser fikk flasken i hodet, ble det bestemt at den skulle henge i et tau. Nå for tiden henger den til og med i to tau, og er ombundet med et nett, så det skulle ikke være noen fare til stede for de omkringstående.

I våre dager varierer skikkene i forbindelse med sjøsettinger fra land til land. I Japen blir champagneflasken knust når gudmoren hugger over en snor som skipet symbolsk er forbundet til land med. Når skipet setter seg i bevegelse, åpnes en veldig silkekule, og konfetti, serpentin, ballonger og brevduer strømmer ut. I India blir det malt fire røde flekker av rosenvann i feltene av et solkors, og i de våte flekkene klebes det hellig ris, og så døpes skipet med en kokosnøtt som også er hellig. I Tyrkia har man fremdeles dyreofringer. En prest ber og smører offerdyrets blod på baugen, hvorpå flasken blir knust mot skipet.

Det vil alltid være høytid og spenning over en sjøsetting. Selv om man nå med vår tids teknikk vet at skipet vil komme til å flyte, later det til at alle er like spent hver gang. Og det er det som skaper stemningen og forventningen. Måtte vi aldri bli så blaserte at vi ikke kan føle begeistring hver gang mennesket har vunnet en slik seier.

FORSIDEBILLEDET VISER: Motormann Svein Karlsen, smører Anders Westerlind, og smører Torkel Johansen etter at de har feid kjelene på M/T «Texaco Bogota».

Prøve- skipsdrift



I vårt forrige nummer fortalte vi om våre erfaringer fra prøveskipsdrift med redusert bemanning på «Texaco Skandinavia» og «Texaco Norge». Vi ga også en orientering om begrepet og viste skjematisk hvordan organisasjonen er bygget opp, og hvordan en av toppbelastningene — fortøyning — blir organisert med et redusert mannskap. Siden den gang er det skjedd nok så meget på denne fronten. Prøvetiden for bulkcarriers er ute, og nye bemanningsregler er fastlagt etter samme system som benyttet på våre prøveskip, og for tankskipenes vedkommende venter vi de nye bemanningsregler i nærmeste fremtid.

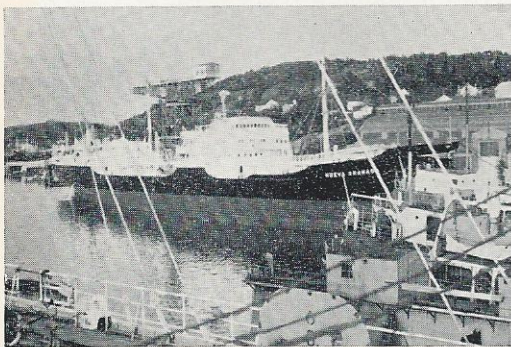
Vi på vår side har også fulgt ytterligere opp med prøveskipsdrift, på «Texaco Bogota» fra 11. januar og på «Texaco Nueva Granada» fra 22. februar. Kaptein W. K. Paulsen har foretatt registrering også på disse skipene, og resultatene ble like bra som på «Texaco Norge» og «Texaco Skandinavia», slik at våre fire skip ligger på toppen av statistikken for de skip som har forsøkt det nye systemet. Kaptein Helmersen har

ført «Texaco Bogota» i prøvedriftstiden, og kaptein Jensen tok «Texaco Nueva Granada» ut fra Sandefjord, og er senere blitt avløst av kaptein Hagen. På «Texaco Bogota» har maskinsjefene Henriksen og Røsand, overstyrmann Gjersøe og stuert Skjørestad vært departementsjefer, og på «Texaco Nueva Granada» har departementene vært ledet av maskinsjef O. Kristiansen, overstyrmennene Hagen/Isaksen og stuert Løvik.

Det skulle ikke være nødvendig å nevne at vi har vært meget fornøyd med den måte hvorpå våre ansatte har mottatt og tatt systemet i bruk. Selv om vi har gitt uttrykk for vår anerkjennelse ved våre besøk ombord, vil vi også her gjenta at de meget gode resultater som våre skip har oppnådd ikke minst skyldes den positive innstilling og den glød alle våre prøveskipsfolk har lagt for dagen. Denne, la oss kalle den pionervirksomhet, har vist at det prøvede system ikke bare har vært noe midlertidig, systemet har kommet for å bli i tankflåten.

Innledningsvis nevnte vi at de nye bemanningsregler for tank kan ventes i nærmeste fremtid, og det er nettopp de gode erfaringer vi har høstet fra prøveskipene som ligger til grunn for de nye regler. Foreløpig er detaljene i forslaget til de nye regler ikke helt kjent, men vi må ha lov til å anta at besetningsformen vil bli omtrent som på prøveskipene — muligens med en mann i tillegg og med en forskyvning hva gjelder de forskjellige kategorier ombord. Systemet blir såvidt vi har forstått, det samme — med planlegging, alternering o.l. som omtalt i vårt forrige nummer.

Forts. side 27.



Vigslingen av sjømannskirken i San Fernando



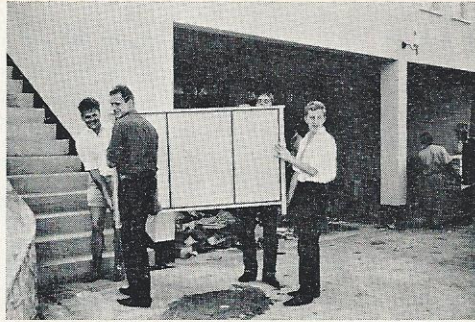
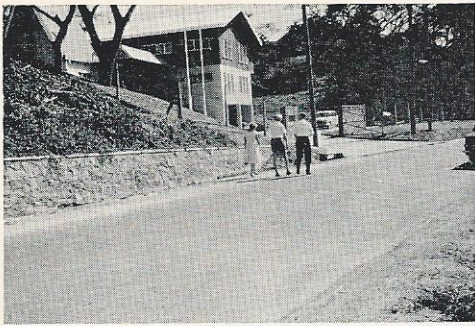
Den 10. februar ble den nye sjømannskirken i San Fernando vigslet av Bjørgvin-bispen, Per Juvkam.

Kirken bærer sjømannsprest Johan Nielsen's navn til minne om hans store innsats for sjøfolk, og for å markere at han tok initiativet også i San Fernando.

Når svømmebasseng og tjenerbolig er ferdig, vil den nye stasjon ha kostet over kr. 100 000,— som er skaffet til veie ved bidrag fra interesserte.

Vi verdsetter høyt den verdensomfattende virksomhet Sjømannsmisjonen driver, og er glad for at den har funnet det mulig å ta opp arbeidet på Trinidad hvor våre skip anløper så ofte.





Bildene på foregående side viser:

Biskop Juvkam omgitt av andre geistlige som var tilstede ved innvielsen.

Kirkeklokken er hentet fra gamle «Skandinavia» Thor Overland er klokker.

Generalsekretær Aardal fra Sjømannsmisjonen og Trinidads borgermester, Errol Mahabir.

Et glimt fra menigheten mens biskop Juvkam holder sin innvielsespreken.

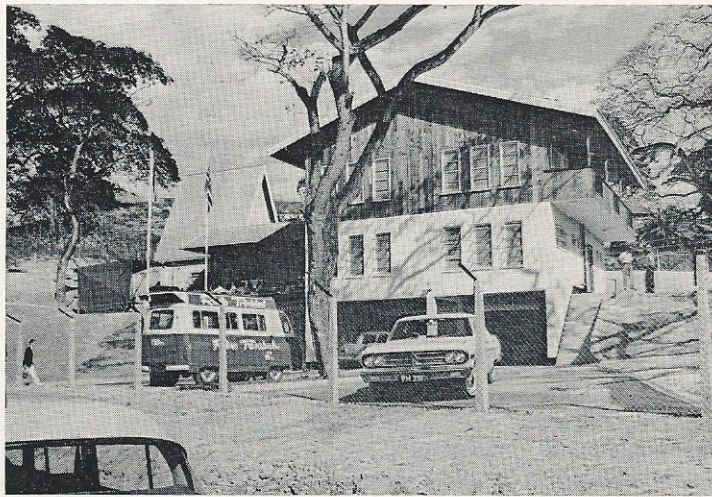
På denne siden:

Sjømannskirken fra langt hold — og fra nært hold hvor fire av våre gutter bærer møbler.

Mr. Cumming fra Texaco Trinidad, dir. Sundby, representanter for de norske kvinner som arbeider for Sjømannsmisjonen, fru dir. Sundby, fru Overland og fru kaptein Bjørge, Trinidad.

Nederst bæres misjonsskjelene inn, generalsekretær Aardal i spissen.

Kirken og velferdsbygget slik det så ut på åpningsdagen med Radio Trinidad til stede.



Brann i maskin

H. Thune

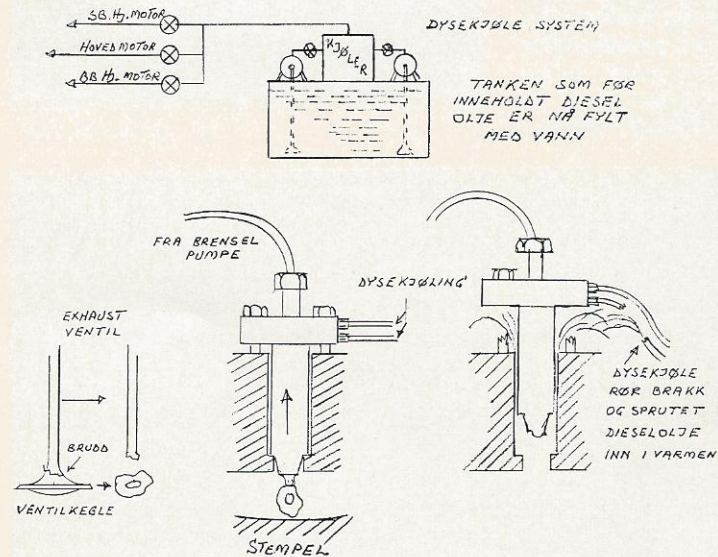
Året 1964 var nesten over uten at noen større ulykker hadde hendt med våre sjøfolk eller med båtene. Men en skal ikke prise dagen før solen går ned, ei heller gjøre opp årsregnskapet før det nye år er ringt inn.

Datoen var 28. desember da telegrammet fra New York kom og fortalte at en voldsom brann hadde gjort stor skade i maskinrommet ombord i «Texaco North America», videre at en først hadde fått slukket ilden etter 3 timers kamp. Texacos eget brannkorps i Norfolk og Coast Guarden som har stasjon der, var på pletten straks etter at brannen brøt ut, dessuten flere taubåter utstyrt med brannpumper. Det ble heller ikke spart på vann og skumslukningsmidler mens brannen varte. En får kanskje si at det på et vis var et hell at brannen oppsto ved land hvor en fikk hurtig og effektiv hjelp. En behøver ikke

en nede i maskinen, men her var det bare å gå på med krum hals som det heter. Først måtte lasten ut av skuta. En måtte få damp fra en taubåt til å begynne med, til en fikk opp dampen ombord igjen. Det var kaldt i Norfolk, og varming av lasten hadde vært avstengt, så det ble litt besvær med den såkalte N.O.R. (napthenic organic residue) som befant seg i de forreste tanker. Dette stoff var ukjent. Det ligner smøreolje, men har stor klebeevne slik at ventilene i pumpen nærmest limer seg sammen. Siden det var om å gjøre å komme over til Newport News. På lørdagen ble ca. 700 Barrels tatt med dit, hvor pumpingen fortsatte i en lekter til søndag kveld. Det var fremdeles 115 Barrels igjen da en ga opp.

En god ting var det i alle fall at en kom til Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company. Når en har tilbragt nesten 1½ år ved dette verksted, blir en godt kjent selv om det arbeider 18 000 mann der.

Det viktigste arbeidet besto i å få fornyet de elektriske kabler i brannområdet, og det var ikke småtte-ri. Elektriske motorer som hadde ligget under vann eller var blitt fylt opp med skum, måtte på land for rensking og omvikling. Stålp- plater som var blitt gløden- de i varmen, ble sprø da det kom vann på dem og måtte fornyes, det ble omtrent 12 tonn. Styrbord dagtank hadde eksplodert og fått blåst opp toppen, det ble også en større reparasjon. At var- men hadde vært voldsom



gjøre seg noen rekleksjoner hverken i den ene eller annen retning i dette tilfelle.

Det var i allefall et sørgelig syn som møtte

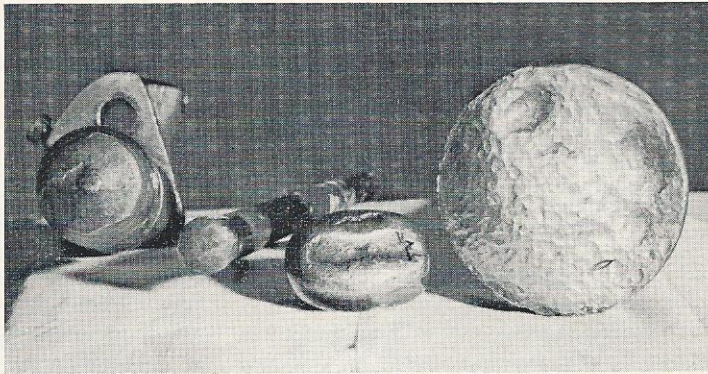
kunne en se på lampekuplene, glassene var smeltet og hang som istapper. Det som allikevel tok mest arbeide, var rengjøring og fjerning av all

brent maling. Maskinmannskapene hadde nok å gjøre med å pusse opp og sette istand reservedeler. De kommer heller ikke til å mangle arbeide i fremtiden, for en kunne ikke få fjernet all sot og skitt på en gang. Flere detaljer skulle det ikke være nødvendig å nevne.

Det som har størst interesse er vel hvorledes brannen oppsto.

«Texaco North America» var nettopp kommet til kaien og hadde såvidt begynt lossingen. Begge hjelpemotorer var igang og 6 mann av maskinmannskapet arbeidet i maskinen med fjerning av lemmer på hovedmotor for rengjøring og fyring. Ingen av folkene hørte noen ulyd fra styrbord hjelpemotor før flammen plutselig slo opp fra den. På et øyeblikk var øvre del av maskinrommet fylt med sort røyk, og en av karene hadde til og med vanskelig for å finne døren til mannskapsgangen, så hurtig gikk det for seg. De andre kom seg opp gjennom kjelerommet etter at en av dem hadde forsøkt seg på å få satt i gang et slukkings-apparat.

En trodde først at årsaken til brannen var at boltene som holder brennstoffventilen på plass hadde røket på grunn av overspenning eller alderdomssvakhet, men det var et temmelig nytt sylindrelukk som bare hadde vært i bruk snau to måneder. Den virkelige årsak til at boltene røk, fikk en først se da en åpnet sylinder 2 på hjelpemotoren. Exhaustventilen hadde nemlig brukket i nakken og ventilkeglen var falt ned i sylinderen. Her ble den hamret mellom stempel og sylindrelukk til en kule som til slutt traff brennstoffventilen og trykket denne ut av ventil-lommen. Boltene måtte selvfølgelig brette, og finfordelt brensel kom i berøring med det varme exhaustrør og tok fyr. Det skulle ikke blitt noen større brann av dette hvis ikke samtidig også røret til dysekjølingen hadde brukket. Dysene på disse maskiner blir kjølet med diesel-olje, så da røret brakk ble en jevn strøm av dieselolje sprutet inn i varmen. Brannen artet seg derfor som en stor blåselampe rettet på skrå oppover



i maskinrommet. Styrbord hjelpemotor stoppet av seg selv da både stempel og sylinder revnet. Babord hjelpemotor fortsatte imidlertid å gå under brannen, og leverte strøm til dysekjølevannspumpen som fortsatte å pumpe olje til varmen inntil tanken var tom. En vet ikke sikkert hvor mye tanken inneholdt før brannen, men det kan dreie seg om $\frac{3}{4}$ tonn. Skissen og fotoet viser årsak og virkning.

Etter som varmen utviklet seg, tok det grundig fyr i alt som heter maling og kabler i øvre del av maskinrommet, og flammen slo en tid høyt ut av skylighet. Halve maskinrommet ble således skadet av brannen mens nedre del fikk vannskader. På fyr-lørken var det ingen andre skader enn sot og røkskader som gikk helt opp i skorstenen.

Og så er det den vanlige etterpåkløskap.

Ingen kan hverken forutse eller hindre alle slags uhell, men noe ble gjort for å hindre lignende. Først og fremst ble dysekjøleoljen erstattet med ferskvann. Når en tilsetter kjemikalier unngår en de tæringer som kan forekomme ved vannkjøling. Systemet vil virke som en påpasselig brannkonstabel i et lignende tilfelle. Det blir sprøytet vann på varmen istedenfor olje. Det blir satt ratt på akselen for mekanismen som lukker skylighet, slik at det kan lukkes utenfra. En luftslange kan koples til sprinkler-anlegget så en kan se at alle dyser er åpne uten å ødelegge noe under en brannmanøvre. Sist, men ikke minst, det skal holdes regelmessige brannmanøvrer i maskinen og det påligger maskinsjefen å

Forts. side 26.

TEKNIKK – litt maskinprat igjen

Av H. Thune

Det kan skje så mye rart i et maskinrom, så det gjelder å ha både øyne og ører med seg også under dørken.

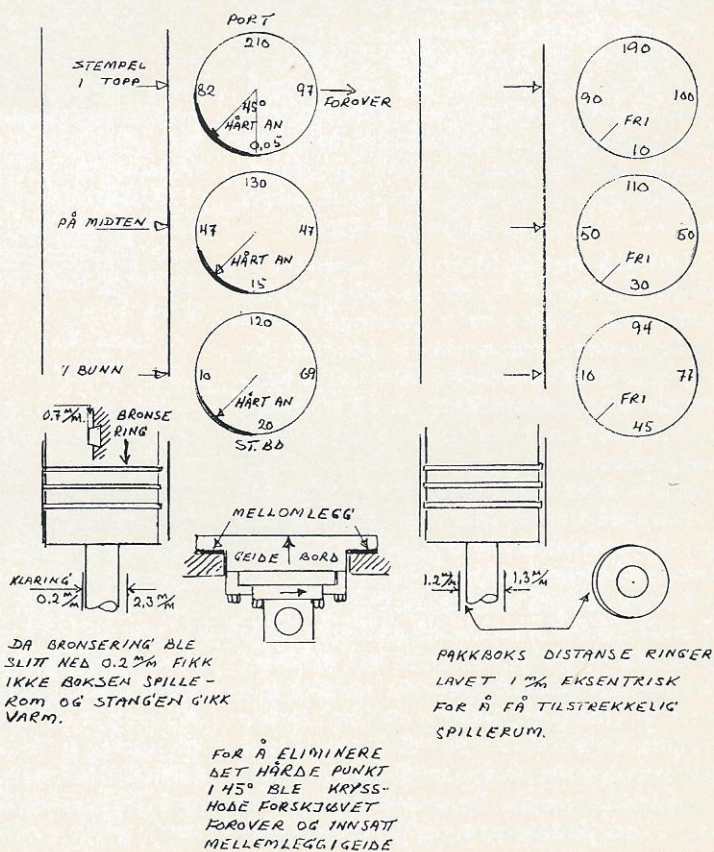
En av de første betingelser for at en maskin skal stå trygt og godt, er at fundamentet er solid boltet til skroget. Ved nybygg er det derfor av stor viktighet at alle klosser er faste, og det kan en bare forsikre seg om ved å slå på dem med en hammer. Klengen forteller om en kloss er løs eller fast. En løs kloss er verdiløs og må skiftes ut. De store vertikale og sidekrefter som en hovedmotor utvikler under gange, kan allikevel i tidens løp strekke boltene som igjen bevirker løse klosser, og da har en det som det her skal fortelles om.

Ved undersøkelser av defleksjonen i veivakslen ombord i «Texaco North America» fant man at denne var så høy som 38 kg. akre veiv. Da dette helst ikke bør overstige 25 kg. på en så gammel akse, visste en at her måtte noe gjøres. Rammelagere ble rullet ut, men en kunne ikke påvise andre feil enn at det siste lager var 0,5 mm for høyt. Hvorfor visste ingen, men da det ikke stemte med den pluss-måling vi hadde, var det ikke annet å gjøre enn å løse koplingen til thrustaksen. Nå duppet veivaksen 1,5 mm ned. En var på vei til å løse mysteriet, for når en slakket på fundamentboltene, kom både fundament og veivaksen tilbake av seg selv i sitt opprinnelige leie. Som bevis for saken var det

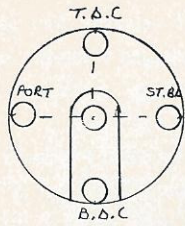
bare å pirke i alle løse klosser i akterkant av maskin. Det var 28 stykker. Klossen har over et ukjent tidspunkt arbeidet seg ned i tanktoppene, og ved å trekke til fundamentboltene har akterkant av maskinen fulgt med nedover. De store kiler (side-fiskene) som skal forhindre maskinen fra å arbeide sideveis, var også helt løse og opptært. En kan ikke snakke teknikk uten å tegne, så for bedre å forklare saken vises de forskjellige faser av arbeidet på de følgende skisser.

Som en forstår, begynte en her å undersøke hodet og fant feilen i halen. Neste gang kan en jo begynne med halen.

Moralen er, ta en titt på fundament-klossene

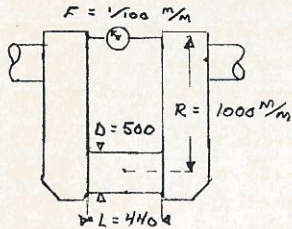
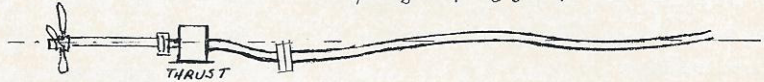


(til tekst side 12)



FØRSTE MÅLING
SOM VISER VEIV-
AKSENS STILLING

START	0	0	0	0	0	0	0
TO PORT	+10	+5	-2	-1	+6	+4,5	-14
T.D.C	+29	+5	-10	+11	+12	+1	-15
ST.BA	+13	+2,5	-6	+8	+3	+3	0
	9	8	7	6	5	4	3



$$\frac{500000 \cdot D \cdot F}{R \cdot (L + 1,5 \cdot R)}$$

$$\frac{500000 \cdot 500 \cdot 0,29}{1000 \cdot (440 + 1,5 \cdot 1000)} = 37,4 \text{ kg}$$

7	6	5
0	0	0
+10	-2,5	-3
+31	-0,5	-10
+15	-3	-6
9	8	7

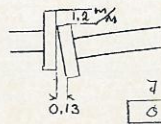
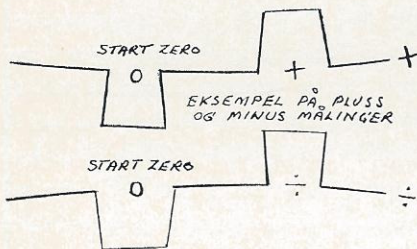
LAGER N^o 9

NESTE FORSØK.
VED Å RULLE UT
LAGER N^o 9 BLE
BEVIST AT LAGERET
HOLDT AKSEN OPPE

CYLINDER N^o

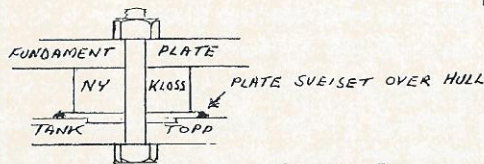
7	6	5
0	0	0
-8	-6	-3
-11	-7	-10,5
-4	-1	-7
9	8	7

TREDJE FORSØK.
VED Å TA UT KOPP-
LINGS BOLTER TIL
TRUSTAKSEN GIKK
KOPPLINGSFLENSEN
PÅ MASKIN NED 1,2 mm



7	6	5
0	0	0
-9	-5	-3
-6	-2,5	-7,5
-15	+3	-5
9	8	7

FERDE FORSØK.
DA FUNDAMENT
BOLTENE BLEV LØSNET
KOM VEIVAKSEN TIL-
BAKE I SITT GAMLE
LEIE. DET VISTE SEG
AT FUNDAMENT KLOS-
SENE HADDE HAMRET
SEG NED I TANKTOPP



$$\frac{500000 \cdot 500 \cdot 0,08}{1000 \cdot (440 + 1,5 \cdot 1000)} = 0,3 \text{ kg}$$

0	0	0	0
+4	-2	-1	0
+2	-3,5	-4	+1,5
-4	-4	-4	-2
9	8	7	6

ETTER INNSETTING AV 28 NYE KLOSSER OG NYTT LAGER N^o 5 ER VEIVAKSEN O.K.

også når boltene er løse, for tilfellet var så vidt alvorlig at en var heldig som fikk rettet opp saken før veivaksen brakk. Slikt har hendt før, men etter at ingeniør Viggo Kiær, Motor-Kiær

som han ble kalt hos Burmeister & Wain, kom frem med sin mikrometer-klokke til å måle defleksjonen i en veivakse med, har en fått en god anvisning på når foremomentet nærmer seg. Den

formel som han satte opp, er som han også gjør oppmerksom på, ikke helt nøyaktig, men brukbar. Skal en ta med omdreiningene og spesielt de kritiske, roter en seg bare bort i høyere matematikk. Det kan være innviklet nok allikevel. Som en attpåsleng kan nevnes at den mikrometerklokke som fantes ombord var i ustand, og viste flotte resultater.

Et tilfelle til på samme båt.

Etter hva som ble fortalt ombord hadde stempelstangen i sylinder No. 6 gått varm fire ganger på ett år. Nye reserver ble satt inn. De gikk en tid, og så var det varmgang igjen. At en stempelstang i en dobbeltvirkende motor kan gå varm, er intet nytt og når dette skjer går det så fort for seg at den kan bli rødglødende i løpet av minuttet. Årsakene kan være forskjellige, men som oftest er det smøringen som har skylden. En må huske på at det går like mye smøreolje til å smøre stempelstangen som det går med til hele sylinderen. Hvorfor skulle No. 6 gå varm når alle de andre arbeidet utmerket? Det lå i sakens natur at det måtte være en feil et eller annet sted. En hadde først mistanke til smøreapparatet, for det hadde en meget treg gange på et bestemt punkt. Dette ble lokalisert til en forstoppet smørekanal i bunn sylinderforing. Kanalen lot seg ikke åpne under hydraulisk press og måtte altså bores opp. Dette lot seg ikke gjøre på grunn av tidsnød. Utveien har vært brukt mange ganger før, smørepunktet ble sjaltet ut og tilsvarende olje tilsatt de to nærmest liggende smørekanaler. Dette var en begynnelse og mistanken måtte overføres andre steder.

Vanen tro undersøkte en om stemplet sto i midten av sylinderen.

I en tidligere artikkel er det fortalt hvorledes en kan få et stempel til å gå rett i sylinderen

ved å skrape til kryss eller veivlager hvis stempel ligger an mot sylinderveggen i forkant eller akterut. Dette er det vanlige, og skriver seg altså fra skjevhet i lagerne.

I dette tilfelle fant vi imidlertid feilen i 45 graders vinkel aktenom tvers. Stemplet lå her hårdt an i sylinderen og både stempel og sylinder bar tydelig spor av vevet metall. Å forankre tverskipsvertikalen kan bare gjøres med geiden eller geidebordet. Geidebordet som er ryggraden på maskinen, blir regulert når maskinen settes opp i maskinhallen og skulle vanligvis ikke røres senere. Feilen var nå lokalisert til selve anlegget i krysshodet, som ved de mange varmeganger mi ha fått en skjevhet på noen få tusendels millimeter. Det må spesialmaskiner til for å rette på slike saker, og en hadde ikke annet å gjøre enn å flytte geidebordet lengere ut ved å legge mellomlegg mellom stativ og bord. Krysshodet kunne en justerte litt forover og fikk på dette vis stemplet til å gå fritt i sylinderen, men ikke helt ideelt. For å gi stempelstangboksen mere spillerom, måtte en gjøre denne 1 mm eksentrisk. Det er vanskelig å forklare hele saken uten å legge ved en skisse. Av denne kan en forstå hvorfor en stempelstang kunne gå en kort tid før den gikk varm. En ting som ikke må gjøres med en varm stempelstang, er å sprøyte vann på den. Slik skulle være unødvendig å nevne hvis en ikke hadde hørt ombord at det var gjort. Det er kanskje best å tilføye at på de to dobbeltvirkende motorer vi har i rederiet, får en si at det i det store og hele har gått bra i mange år nå. Det skyldes i første rekke gode maskinister som har vist interesse for å holde stempelstangboksen i orden. Denne interessen gjelder forøvrig også alt annet og er grunnprinsippet i det en kaller for hell. Artikkelen er derfor ikke skrevet for å lære noen noe, men vil en unngå uhell, kan en jo lære mye av andres.

IN MEMORIAM

Med stor sorg må vi meddele våre lesere at tre av våre offiserer er blitt revet bort i år.

Kaptein Paul Meier Olsen døde på sykehuset i Sandefjord den 17. mars. Han hadde vært syk lenge, men han hadde troen på og viljen til å fortsette sin gjer-ning. Dessverre ble det ham ikke forundt.

Kaptein Meier Olsen kom ombord som 3. styrmann på M/T «Solitaire» den 29. november 1945. Senere tok han skipperskolen, og avla eksamen med de beste karakterer som noengang var oppnådd. Hans første tur som kaptein var med gamle «Skandinavia» fra sommeren 1956. Senere har han ført flere av båtene. Den siste turen var med «Texaco North America», som han måtte mønstre av syk i september 1963. Det hersket alltid kameratskap og gode forhold ombord i de skip hvor Meier Olsen var kaptein.

Begravelsen fant sted på Nøtterøy den 24. mars. Det ble lagt ned krans fra Texaco og fra offisers-kolleger.

Kaptein Meier Olsen var en energisk og fremskrittvennlig mann som hadde meget gjort da han falt fra i den altfor unge alder av 45 år. Han etterlater seg hustru og to små barn.

Vi lyser fred over hans minne.

Maskinsjef Arnt Lorentzen var ombord i «Texaco Europe» da han ble rammet av hjerteslag på reise fra USA til Pointe-a-Pierre den 7. april.

Maskinsjef Lorentzen kom til oss første gang som byssegutt fra 1934-1937. I 1952 kom han tilbake som 2. maskinist på «Gallia». Han gikk gradene på fire av våre gamle båter, og har seilt som maskinsjef på «Texaco Brasil» og «Texaco Europe».

Både vi på kontoret og hans arbeidskamerater ombord lærte ham å kjenne som en pålitelig maskinsjef som kom godt overens med alle, og som bare skaffet seg venner.

Han ble bragt i land på Trinidad, og hans bære kom til Sverige med «Texaco Nueva Granada» for å gravlegges i Tønsberg. Bisettelsen foregikk den 7. mai fra Nøtterøy kapell. Det ble lagt ned kranser med hilsen fra Texaco, fra kaptein, offiserer og mannskap på M/T «Texaco Europe, og fra kolleger og venner i flåten.

Maskinsjef Lorentzen ble bare 45 år gammel. Han etterlater seg hustru.

Vi lyser ferd over hans minne.

Maskinsjef Rolf Wikjord ble syk ombord i «Texaco Britannia», og ble lagt inn på sykehus i Baltimore den 21. april. Han fikk den best mulige behandling, men hjer-tet sviktet, og han avgikk ved døden den 24. mai. Hans bære vil bli bragt til Norge for at han kan gravlegges ved sitt hjem i nærheten av Namsos.

Kaptein Wikjord kom til oss den 4. mars 1964, og fikk dessverre bare vel et år å være hos oss. I den korte tiden han tjenestegjorde på «Texaco Britannia» lærte vi ham å kjenne som en dyktig mann i sitt fag, og vi vet at han var godt likt av sine arbeidskamerater ombord.

Maskinsjef Wikjord ble 55 år gammel. Han etterlater seg hustru og en gift datter.

Vi lyser fred over hans minne.

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. Kristen- sen	A. Braut	R. Rosand	T. Hansen	E. Johnsen	L
M/T «Texaco Brasil»	A. Strand	A. Thoresen	L. Johnsen	T. Pedersen	T. Strande- lid	A. Kilaas	E. Reitan	R
M/T «Texaco Britannia»	Y. Konne- stad	J. Westad	H. O. Letnes	F. Sannerød	E. Lian	T. Weden	K. Bellika	J
M/T «Texaco Europe»	H. Sukke	A. Frøystad	A. Berg	K. Kristian- sen	A. M. Hval- Hansen	Å. Nordby	O. Liavik	T
M/T «Texaco Norge»	S. Myran	J. Holt	H. Hansen	R. Hamre	J. G. Hed- berg	B. Madsen	S. Haugmo	H
M/T «Texaco North America»	R. Johansen	T. Finne- strand	S. Flø	T. Pedersen	L. Tollefsen	M. Svarholt	L. Hjelle	P
M/T «Texaco Nueva Granada»	H. Hagen	O. Isaksen	A. Bachen	S. Rognvik	O. H. Kris- tiansen	K. Amund- sen	H. Borger- sen	R
M/T «Texaco Oslo»	J. C. Chris- tensen	O. Lindtner	O. Kinander	J. Chr. Hvos- lef	H. Engseth	F. Bjørne- berg	A. Schefte	C
M/T «Texaco Skandinavia»	R. G. Jensen	I. Bakke	A. Gotteberg	G. Stallvik	L. Sandal	R. Johanne- sen	G. Karlsen	K
M/T «Texaco South America»	W. Taxt	A. Randen	J. L. Paulsen	J. Clausen	K. Aaman	A. Nødland	K. Lyngved	F
M/T «Texaco Belgium»	W. K. Paul- sen	R. Horseng	Th. Svante- son		H. Bochelie	N. S. Han- sen	Ø. Toppen	

På ferie eller på skoler:

Kaptein	O. Andersen	Båtsmann	H. Ervik	Elektriker	S. Clausen
»	O. Granlund	»	K. Hagen	»	O. Farstad
»	K. Hallén	»	O. Gårdsø	»	T. Jørgensen
»	L. Lyng	»	I. Kristiansen	»	G. Knutsen
»	R. Pettersen	»	H. Moksnes	»	H. Nielsen
»	O. Solhøi	»	F. Wangberg	»	J. I. Olsen
»	T. Stensrud	Maskinsjef	E. Ellefsen	Pumpemann	K. Aanonsen
Overstyrmann	P. Brandal	»	Bj. Henriksen	»	A. Brevik
»	O. Brath	»	H. I. B. Johnsen	»	O. Eriksen
»	S. Einvik	»	G. Tangen	»	K. Nødland
»	T. Fagerli	»		»	H. Thingstad
»	K. Kristiansen	1. maskinist	Th. Bærum	Stuert	E. Almkvist
»	F. Olsen	»	O. Hansen	»	H. Elven
»	L. Reistad	»	J. Johannessen	»	P. Fredriksen
1. styrmann	I. Bakke	»	A. Molden	»	H. Karlsen
»	L. Hoff	»	E. Oksavik	»	T. Sjøstad
»	E. Knutsen	»	Th. Tollefsen	»	T. W. Soby
»	A. Kristiansen	2. maskinist	R. Jacobsen	»	
»	L. Ludvigsen	»	J. Kristiansen	1. kokk	S. Hortmann
2. styrmann	J. Bårdseth	»	L. Johansen	»	W. Johansen
»	E. Flemmen	»	L. Mælen	»	T. Johannessen
»	B. Helland	»	K. Rosten	»	R. Kristiansen
Telegrafist	T. Bjørnsen	»	J. Strand	I Fredrikstad	Maskinsjef B. Chr.
»	L. Hagen	»	H. Sørø		Utvik
»	H. Hogstad	3. maskinist	E. Hyldmo	For turbinutdannelse:	
»	H. Stenseth	»	E. Jørstad	Maskinsjef	E. Wetlesen
Tømmermann	N. Rognvik	»	H. J. Jacobsen	1. maskinist	H. Uppheim
Båtsmann	N. Aarø	»	P. Olausen	»	T. Soldal
			H. Storsve		

FRA SKIPENE

(Redaksjonen avsluttet 20. mai)

GRANLUND

Maskinist	Maskinass./ rep.	Telegafist	Båtsmann	Tømmermann	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
Evjen	L. Rønuld	K. Enoksen	O. Gusjås	J. Johannes- sen	J. Benum	J. Norén	E. Skjøre- stad	R. Larsen
Grande	S. Stallum	J. Enger	S. Kvannes	M. Jensen	H. Oftedal	A. Asp	R. Eriksen	R. Fladby
Langerud	S. Meek	L. Kunst	A. Gunder- sen	I. Hårstad	O. Jensen	W. Jensen	H. Aanstad	J. Bakkmyr
Sæther		B. Gråbræk	O. Olsen	C. Bailly	R. Skauge	G. Johannes- sen	Bj. Kjærstad	H. Pedersen
Gilberg	O. Sjøstrøm	J. Bjerke- li	J. Langtind	A. Skårn	L. Johansen	L. Kolstø	J. Waage	A. Flaten
Baustad		O. H. Hen- riksen	K. Stendal	Ø. Thomas- sen	R. Dahl- strøm	K. Pedersen	H. Aandahl	K. Myhre
Olsen		O. Knudsen	J. Kamphuis	W. Koch	G. Kraft	K. Holm	Å. Løvik	K. Gabri- elsen
Bratlie	T. Bakkebo	E. Midthaug	P. Altøy	B. Høyland	S. Karlsen	P. Kristof- fersen	K. Grøttan	K. Strøm
Gåsvik	T. Ophaug	S. Gulheim	B. H. Hansen	F. Enger	A. Jacobsen	G. Hadland	O. Hansen	L. Malm
Hauge		K. Hundve- bakke	E. Ødegård	O. Omholt	O. Folgerø	K. Aaboe	W. H. Ruteig	A. Bjerkan
		K. Bugge Nilsen	A. Kristen- sen			L. Sandvik	K. J. Vikse	J. Millerjord

M/T «Texaco Bogota»

forlot vi sist mens skipet hadde sin årlige «make up» ved A/S Framnæs Mek. Værksted. En del av forandringene blant besetningen rakk vi å få med i forrige nummer, resten kommer nå. Tømmermann J. Johannessen som var hjemme på ferie, kom nå tilbake i tjenesten igjen. Han tok med seg sin sønn som nå tar fatt på sjølivet for alvor. Båtsmann E. Grande ønsket å skifte skip, og vi hadde M/T «Texaco Nueva Granada» i Rotterdam slik at han kunne reise dit og fortsette tjenesten. Ny båtsmann ombord i M/T «Texaco Bogota» ble O. Gusjås, og selv om han har lang fartstid som båtsmann, ble det første gang han tok hyre hos oss. Matros K. Buran (en fetter av maskinisten med samme navn) har tidligere seilt hos oss, og ønsket nå å få fortsette. I maskinen ble det mange nye karer, men A. Westerlind var en som nå i ferien hadde gått og ventet på å få anledning til igjen å seile hos oss.

Stuert G. Wahl tok også ferie, og i hans sted ombord kom E. Skjørestad som nå begynner å få mange år i rederiet. 1. kokk E. Hagen hadde en del ting å ordne hjemme, og hans avløser ombord ble R. Larsen som seiler hos oss for første gang. I byssedepartementet kom også på dette skip tre damer til å tjenestegjøre: fru J. Han-

sen som salongdame, gift med 1. maskinisten, frøken B. Lid som lugardame, forlovet med båtsmann, samt frøken R. Hedlund, som nå har skiftet navn til fru Rasmussen og matros Rasmussen er selvfølgelig ombord. Motormann J. Evjen rykket opp til 3. maskinist, byssegutt R. Sundberg fikk den ledige 2. kokk-jobben, og dekksgutt K. Sæther tjenestegjør heretter som jungmann.

Den 10. desember var igjen skipet sjøklart, maskineriet etc. prøvekjørt etter overhaling og reparasjoner, og skipet la ut på en ny reise mot Trinidad. Skipet hadde da bl. a. en hel del utstyr som skulle ned til den nye sjømannskirken i San Fernando, Trinidad. Som ofte tidligere vekslet nok lastehavnene underveis idet stadig nye telegrammer ble mottatt fra befrakterne. Skipet fikk nå på selveste julekvelden et kortere opphold i Pointe-a-Pierre, Trinidad, før kursen ble lagt mot Aruba hvor det ble lastet et par-tre dager senere for Europa. Lossehavn denne gang ble Rotterdam, dit skipet kom den 9. januar. Mens lossing pågikk, la personalsjef J. C. Jenssen og kaptein W. K. Paulsen opp til prøvedrift med redusert besetning også ombord i dette skip. Dette hadde forsåvidt vært i tankene en stund og allerede under oppholdet i Sandefjord var det holdt konkretiseringskurs for skipets offi-

serer. Noen av de underordnede mannskapene som kom ombord i Sandefjord, var da også hyret med mulighet for snarlig avmønstring, så det gikk nå hurtig og greit å få satt dette nye ut i livet.

Den 11. januar la skipet igjen ut på en ny trans-atlantisk reise, denne gang med tre passasjerer ombord. Direktør Per Sundby og frue samt generalsekretær Aardahl som alle skulle ned til Trinidad for å være med ved innvielsen av den nye sjømannskirken i San Fernando. Nærmere herom annet sted i bladet. En av de siste dagene av januar var den nye lasten inne, og påny ble kursen lagt mot Europa, denne gang ble lasten likt fordelt mellom anleggene ved Themsen, Teesport (i nærheten av Middelborough) og Immingham, ikke langt fra Hull. Også her ombord viste driften med redusert besetning seg å være meget vellykket. Det ble derfor bestemt at kaptein O. Granlund nå skulle gå iland fra M/T «Texaco Britannia» i Liverpool for å få den nødvendige opplæring i prøveskipsdrift i praksis av kaptein W. K. Paulsen, som nå har stor erfaring på dette område, slik at O. Granlund etter sin ferie kan løse av som fører ombord : M/T «Texaco Bogota».

I slutten av januar er M/T «Texaco Bogota» tilbake på lasteplass i Trinidad. Prøveskipsregistreringen var nå avsluttet og kaptein W. K. Paulsen's neste oppgave var å foreta de samme registreringer på vårt nyeste prøveskip, M/T «Texaco Nueva Granada», som var underveis fra Sandefjord. Kaptein O. Granlund fulgte med kaptein W. K. Paulsen for å få mer erfaring. Alt var nå i god gjenge ombord i M/T «Texaco Bogota», og kaptein H. Helmersen og hans offiserer kunne fortsette etter de retningslinjer som var lagt opp. Første lossehavn i Vest Afrika ble Dakar. Her kom maskinsjef Røsand ombord for å gå sammen med maskinsjef Bj. Henriksen en tid før sistnevnte tok Tromøya i besittelse. De andre lossehavnene het Cotonou og Lagos. Der nest anløp skipet en nye lasteplass dernede, Terma, for å bringe den nye lasten den korte veien til Takoradi dit skipet kom ca. 16-17. mars. Etter endt utlossing her ble kursen igjen lagt mot Trinidad og lasteorden som ventet der ble nok mottatt med glede, for den skulle bringe skip og besetning til Themsen, Immingham og Rotterdam. Ved ankomsten til Canvey Island

(Themsen) sto nye besetningsmedlemmer klare til å ta over etter dem som nå var ferdige med sin tjeneste. 1. styrmann A. Kristensen's vikar ble Th. Svanteson, men når dette leses, er antagelig A. Kristensen tilbake i stillingen igjen, han ønsket bare en kortere ferie. Maskinsjef Bj. Henriksen hadde lang tid ombord og nyter nå feriens gleder nede på Tromøya.. Avløseren R. Røsand, hadde seilt med skipet en tid og var derfor godt kjent med det som rører seg nede i skipets indre. Reparatør H. Lømo ønsket å gå iland, og i hans sted ombord kom maskinassistent F. Hauge. Videre var det også 3-4 underordnede mannskaper som ble skiftet. Etter endt utlossing i Rotterdam 16. april har skipet senere seilt i engelsk kystfart. Dette er en meget krevende fart, og det arbeides nå med å sende ombord en ekstra pumpemann, da det i den nye farten er lasting og lossing så å si uavbrutt hele døgnet. Som vi tidligere har hørt, er det meget korte ballast/lastereiser, og derfor må det være noe ekstra hjelp ombord til å få lasten ombord og iland.

M/T «Texaco Brasil»

seilte fra Montreal den 15. november og tok neste last inn 24.-26. s.m. i Pointe-a-Pierre, for så å styre mot Europa. Rotterdam og Antwerpen hadde vanskelig for å bli enige om hvem som skulle motta lasten. Det ble førstnevnte havn som trakk «det lengste strå», selv om avgjørelsen falt i 12. time. Anløpet her gikk godt, og den nye lasteordren skulle bringe skip og besetning over til Pembroke i Wales for å laste for Antwerpen. Ved tilbakekomsten dit 18. desember mønstret 1. styrmann R. Wik av og F. Celius rykket opp. Den nye 2. styrmannen heter L. Sæther. Båtsmann A. Svendsen hadde kommet inn på skole her hjemme, og i hans sted ombord kom I. Kristiansen som har lang tjenestetid hos oss. Lettmatros H. Grøseth og motormann K. Skogstad hadde begge tatt peiling på skolegang og videre utdanning. Avløsere i disse tilfelle ble nye folk. Det skulle vise seg at det deretter ble nok en last å hente i Pembroke, denne gang for Immingham og Holehaven (i Themsen), men så var det slutt på Europafarten for denne gang. I slutten av det gamle året finner vi på ny M/T «Texaco Brasil» på vei mot kjente kyster nede i Vest-India. Først ble det lasting i Puerto la Cruz 13.-14. januar, denne lasten ble så losset

i Pointe-a-Pierre et par døgn senere. Under anløpet her falt 1. maskinist A. Nordby dessverre for isjasens luner og måtte reise hjem, han er nå i god bedring. I samme havn ble så ny last inntatt for Bayonne og Philadelphia. Ved ankomsten hit i slutten av måneden kom den nye maskinisten, B. Madsen, ombord med nettopp avsluttet maskinsjefeksamen. Vi gratulerer. Her gikk også ekstra maskinsjef T. Strandelid i land for en kortere, men velfortjent ferie etter at nok et av våre skips reservedelskartotek var bragt i orden, og reservedeler etc, som var ombord var forsvarlig lagret og merket. Neste 'ast inntok skipet på Curacao for å føre oljen den korte reisen bort til Santo Domingo, en operasjon som bare tok 3-4 dager. I midten av februar finner vi atter skipet under lasting i Pointe-a-Pierre for å få nok en reise opp til Philadelphia. Senere er det blitt å gjenoppta de vanlige Vest India-reisene som vil være så velkjente for de fleste av oss. Lasting enten i Punta Cardon, Trinidad eller Curacao, lossing vekselvis i Balboa, San Juan, Puerto Cortes, Limon og hva de nå heter alle mottagerhavenene der nede i Sentral-Amerika. I slutten av februar måtte styrmann L. Sæther mønstre av for legebehandling i Norge, ny styrmann ble L. Johnsen. M/T «Texaco Brasil» fortsatte i denne uavbrutte Vest India-farten til i begynnelsen av april. Da ble kursen lagt mot Port Everglades og New York etter lossingen på Trinidad. Før avgang fra lasteplassen måtte dessverre 1. styrmann F. Celius og pumpemann O. Eriksen mønstre av på grunn av sykdom. Begge er forlenget kommet hjem og er i god bedring. Skipet seilte så opp til U. S. havnene med et par mann for lite, da det var uråd å få ny styrmann og pumpemann til Trinidad med bare noen timers varsel. Ved skipets avgang fra Port Everglades var det noen blant besetningen som ikke nøyaktig nok hadde merket seg tidspunktet for avgangen. Disse måtte nå spandere på seg flybilletten til New York, en ikke liten ekstra utgift som antagelig vil minne de respektive sjømenn om å være mere nøyaktig med å komme ombord i rett tid etter landlov. I New York ventet 1. styrmann A. Thoresen på å ta fatt i rederiet igjen, han ønskes velkommen tilbake etter noen års fravær. På reisen over dammen hadde han følge med pumpemann H. Oftedal som nå var ferdig med sin ferie. Neste last ble også lastet på

Trinidad og ble losset i Montreal og Toronto 8.-12. mai. Igjen ble det forandring blant besetningen. 3. maskinist R. Grande er atter tilbake i tjenesten, og på reisen over tok han med seg 4-5 mann til å løse av dem som nå har lag tid ombord og derfor går i land i Montreal. Det er flere som også ønsker avløsning med det første, bl. a. maskinsjef Ellefsen som når dette leses er avløst av maskinsjef Srandelid og kaptein Olav Andersen som skal avløses av A. Strand som hermed ønskes tillykke med første «skipper-jobb».

M/T «Texaco Britannia»

losset i Bayonne (New York) 8.-9. november og fortsatte deretter til La Salina (Venezuela) for først å frakte en last over til Trinidad. Under lossingen her så det ut til at det også skulle bli å ta inn neste last i samme havn, men istedet kom ny ordre om å seile til Puerto la Cruz for lasting. Lasten ble ført til anlegget i Fall River (Providence), og skipet kom hit en av de første dagene i desember. Da lasten var vel i havn, var det bare igjen å legge kursen mot Vest-India og fortøye ved lasteplass i Pointe-a-Pierre. Herfra seilte M/T «Texaco Britannia» den 11. desember, og så var det med en viss spenning man la ut på langturen mot U. K. Kom man frem til første lossehavn, Dublin, før julehøytiden? Skipet kom frem om kvelden juleaften, men kom ikke til kai før neste dag, så den nye messemannen som ventet på skipet der, herr U. Lindtner, måtte tilbringe juleaften på hotellet isteden for ombord hos sine nye skipskamerater. Ved ankomsten til Dagenhamn (i Themsens) mønstret 1. styrmann A. Myrvoll av etter utstått kontrakt, og vi håper han har fin ferie hjemme i Haugesund. I hans sted kom H. O. Letnes som har tidligere fartstid hos oss, og nå hadde benytte tiden hjemme til mere skolegang, noe han var ferdig med bare få dager tidligere. På reisen til London hadde styrmann Letnes følge med kaptein Granlund's familie som nå skulle få anledning til å være med å seile en tid ettersom neste lastereise så ut til å bringe skip og besetning til Slemmestad i begynnelsen av det nye året. På grunn av alle helligdagene gikk imidlertid alt sent med lossing, og da det også ble å seile helt opp til Granton i Skotland med resten av lasten, viste det seg nok at et annet skip i

mellomtiden hadde fått lasteturen fra Las Palmas til Slemmestad. Ved M/T «Texaco Britannia»'s ankomst til Las Palmas 8. januar, var det foreløpig ingen last for skipet. Det var imidlertid ingen sure miner ombord. Det skulle vise seg at det ble 6 dager å vente på lasten, og hvem skulle ikke ønske seg en ukes gratis opphold dernede på denne kalde årstiden.

Det hadde vært ønskelig med et reisebrev i den anledning, men som så ofte har det nok kommet bort i posten, for det er ennå ikke motatt av redaksjonen. Da lasten endelig var ombord, lød ordenen på å føre den til Antwerpen. Hit kom skipet den 24. januar og seilte igjen to dager etter. Mens skipet losset, ble det igjen noen forandringer blant besetningen. Båtsmann K. Bersås ønsket ferie etter utstått kontraktstid. Ny båtsmann ombord ble A. Gundersen. Matros H. Antonsen skulle hjem for å avtjene sin verneplikt. Lettmatros B. Haugen hadde dessverre vist slik oppførsel at han nå ble skiftet ut med ny. 1. kokk A. Olsen hadde trofast stått sin tid ut ombord, og 2. kokk J. Bakkemyr rykket opp da Olsen reiste hjem på ferie. Dette gjorde også 2-3 andre av de underordnede mannskapene. 2. kokken som var ombord var H. Torkildsen. Han hadde bare bevilget seg en kortere ferie hjemme etter at han gikk i land fra M/T «Texaco Europe» like før jul.

Etter endt utlossing i Antwerpen fikk også M/T «Texaco Britannia» lasting i Pembroke. Første lasten ble fraktet til Eastham og Dingle, begge i nærheten av Liverpool. Neste gang losset skipet i Avonmouth og Eastham igjen. Under anløpet her 9.-10. februar gikk som vi tidligere har hørt, kaptein Granlund fra borde, og kaptein Y. Konnestad overtok etter ham igjen.

Fra Eastham seilte skipet til Europort for der å ta ombord en last som skulle til Las Palmas. For oss virker det nesten som om oljen i dette tilfelle ble fraktet den gale veien. Den 22. februar var lasten vel iland i Las Palmas, og ny kurs ble lagt mot Puerto la Cruz for å hente nok en last, dennegang bestemt for Fall River, men noe av lasten ble losset på St. Thomas, en av de Vest-Indiske øyer.

Skipet fikk nå flere reiser fra Vest India til Sentral og Nord-Amerikanske havner, og disse seilasene er blitt utført med vanlig presisjon og intet ser ut til å være hendt som det har vært

verdt å skrive hjem om. I slutten av februar mønstret 1. maskinist A. Molden av etter lengre tid ombord, og er vel forhåpentlig snart klar for ny tjeneste. Den nye 1. maskinisten ombord ble T. Weden som også må gratuleres med fullført maskinist-utdannelse. I slutten av april mens skipet var på reise fra Aruba til Baltimore, ble maskinsjef R. Wikjord dessverre syk, og avgikk senere ved døden på sykehuset i Baltimore. Den nye maskinsjefen ble E. Lian som ønskes velkommen som ny hos oss.

M/T «Texaco Europe»

I sist vi hørte om skipet under lossing i Dingle. Herfra seilte hun den 5. desember bestemt for Trinidad. Ved ankomsten dit skulle det vise seg at det denne gang var anleggene i Stockholm og Gävle som skulle ha lasten. Dette var jo for mange år siden havner som hyppig hadde besøk av våre skip, men i mange år har vi nok sviktet broderfolket i øst. Skipet seilte fra Trinidad 19. desember, kom til Stockholm 5. januar og til Gävle to dager senere. Under anløpene her var det dessverre ønskelig å få en del av bestingen skiftet ut på grunn av mindre bra oppførsel ombord.

Vi var alle nokså spente på om værforholdene ville skape noen hindring for skipet i Østersjøen, men det var heldigvis for tidlig til at det kunne bli noen ishindring. Alt gikk fint og den 10. januar passerer igjen skipet Kieler-kanalen vestover mot Pembroke. Da dette nå skulle bli fast lasteplass for skipet en tid fremover, og flere av våre andre skip fra tid til annen besøker dette nye raffineriet, kunne det kanskje være på sin plass å presentere dette litt nærmere. Det ligger altså i Pembroke, Pembrokeshire, ikke langt fra Milford Haven. Anlegget ble høytidelig åpnet den 27. oktober av enkedronning Elizabeth, mor til Englands nåværende dronning. Raffineriet eies av Regent/Texaco og produserer nå de «stjerneprodukter» som markedsføres i England og Skottland. Raffineriet har en døgnkapasitet på hundre tusen tonner crude olje. Kaien har 4 «berths». Ved disse to kan to 100 000 tons tankskip fortøye og losse samtidig. Hvert av skipene kan losse sin last i løpet av 18 timer. Samtidig kan 2 slike små skip som M/T «Texaco Europe» laste. Vi får et lite inntrykk av kapasiteten når vi også hører at her går alt for full speed døgnet rundt. Dette trengs nok også, for Regent/Texaco har i

alt 4700 service-stasjoner rundt om i U. K., så da må det passes på at det til enhver tid er nok produkter å by forbrukerne. M/T «Texaco Europe» har siden midten av januar seilt i engelsk kystfart, enkelte reiser har det bare vært 6-8 timer fra skipet tok inn fortøyningene i Pembroke til los og taubåt møtte skipet i første lossehavn. Vanligvis har det ikke vært mer enn et par losseplasser med hver last, verre hadde det vært om bare småpartier skulle ha vært losset hvert sted og det følgelig hadde blitt så mange flere plasser å fordele lastene til. M/T «Texaco Europe» seilte fra Pembroke den 19. mars og tok da med en last derfra til New York. Skipet seilte fra verdensbyen den 3. april, og ikke mange dagene etterpå mottok vi det triste telegrammet fra kaptein Sukke om maskinsjef A. Lorentzen's uventede og plutselige bortgang. Ved skipets ankomst til Trinidad den 9. april sto maskinsjef A. M. Hval-Hansen klar til å ta over. Han var klar på meget kort varsel, noe vi setter stor pris på. Senere har skipet fortsatt i Vest-India-U. S. A.-farten. 2. maskinist H. Sørø har nå anmodet om ferie etter lang tjeneste ombord. Som hans avløser ble 3. mask. Liavik forfremmet og T. Sæther ble 3. maskinist.

M/T «Texaco Norge»

fraktet som prøveskip den første lasten fra Trinidad til Panama. Den neste reisen gikk fra samme lasteplass til tankanleggene i Avonmouth og Dingle. Senere ble flere laster fraktet fra Trinidad, men denne gang oppover til Bayonne og Port Everglades. Mot slutten av det gamle året ble det to påfølgende Atlanterhavsreiser med last til den gamle verden. Den første lasten losset skipet i London og Immingham, den neste lasten var det anleggene i Rotterdam og London som delte broderlig mellom seg. Det vil si, når vi nevner anlegget i Rotterdam så er dette en sannhet med modifikasjoner. Som regel losses det her til store lektere som så videre frakter oljen på «vannveiene» helt opp til Sveits.

Det gode resultatet vitner om at prøvedriften også her ombord har vært både populært og vellykket. Samtidig har det etter at arbeidsprogrammet er lagt om, vært svært lite skifting blant besetningen. Enkelte av- og påmonstringer har riktignok forekommet, men dette har da enten

vært etter lang og trofast tjeneste eller p.g.a. sykdom.

I midten av januar finner vi igjen M/T «Texaco Norge» under lasting på Trinidad for nok en gang å skulle føre lasten til Rotterdam og London. Det var på denne turen at skipet fikk slikt voldsomt vær like før den engelske kanal. Ryktet vet å fortelle at sjøen slo inn i topp-lanternen. Om dette er sant eller om det er en «skipperskrøne», vites ikke da vi ikke har noe skriftlig om det. Etter endt utlossing i London, nærmere bestemt Holehaven litt utenfor London, lød sailing-ordren på å besøke Pembroke-raffineriet for å ta inn en last for Rotterdam igjen. På denne reisen var det faktisk lasting og lossing som tok tid, for selve overfarten med lasten tok bare ca. 1 døgn. Den 6. februar var lasten vel i havn, for ikke å si i lekterne, og skipet kunne legge ut på en ny reise mot vest. Denne gang var det Curacao som ble skipets mål i Vest-India, og så var reisen like lang tilbake til Europa hvor lasten til en forandring skulle til Antwerpen. Ved ankomst til Flushing den 4. mars var det slik trafikk av skip opp til losseplass i Antwerpen, at det måtte ankres for å vente på tur til å komme inn for lossing.

M/T «Texaco Norge» seilte igjen fra Antwerpen 7. mars. og har senere frakter flere laster fra Trinidad til engelske havner med et enkelt anløp av Rotterdam med partlast. Under disse anløpene av England har det naturlig nok vært enkelte forandringer blant besetningen. 3. maskinist D. Sørvik hadde tjenestetiden ute og militærtjenesten «lokket», så han ble avløst av H. Gilberg. Fru Sørvik mønstret selvfølgelig også av, og derfor passet det meget bra at maskinist Gilberg også kunne få med sin frue ut som messepike. Pumpemann O. Folgerø og frue mønstret også av. Den nye pumpemannen heter L. Johansen og har tidligere seilt med et par av våre skip. Ny messepike ble fru E. Flaten, gift med 1. kokk A. Flaten. Stuart K. Vikse sto også for tur til å få ferie, og i hans sted kom J. Waage som nå var klar for ny tjeneste ombord. Videre var det noen av den underordnede besetningen som ikke hadde så lang tid ombord, men ikke så ut til å trives noe særlig med «prøvedriften», og disse fikk da anledning til å mønstre av mot å betale for ny mann etc. Overstyrmann S. Myran fikk gleden av å få sin familie ombord for noen turer.

I begynnelsen av mai finner vi skipet igjen underveis fra Trinidad med last til England. Under anløpet her kommer kaptein L. Lyng og maskinsjef G. Hedberg til å få anledning til å gå iland for ferier. Overstyrmann S. Myran skal vikarere som fører for et par turer, og maskinsjef H. Johnsen overtar ansvaret for maskineriet for en tid inntil andre oppgaver kaller.

M/T «Texaco North America»

har i lengre tid seilt trofast mellom forskjellige lastehavner i Venezuela, og ført lasten enten den korte vei over til Trinidad eller oppover til Portland, Boston eller Baltimore og Norfolk. Dette var seilinger som gikk uavbrutt inntil vi i slutten av desember mottok et alarmerende telegram om at det var utbrutt brann i skipets maskineri mens lossing pågikk i Norfolk. Telegrammet antydde heldigvis at brannen var slukket og at ingen var kommet til skade. Dette var på en måte gode nyheter, men vi var alle veldig spente på den bebudede telefonsamtale som senere skulle komme fra befrakterne i New York. Resultatet ble at inspektør Thune i hui og hast måtte reise over for å ta skadenes omfang i øyesyn, og snarest mulig få skipet reparert. Nå falt det seg så heldig at Newport News Shipbuilding & Drydock var like i nærheten, og med sine gode forbindelser med dette verksted klarte inspektør Thune snart å få skipet vel mottatt der. Årsaken til brannen og alt vedrørende dette vil bli behørig skrevet om av dem som har greie på det. Vi skal her bare kort konstatere at det var en teknisk feil som bevirket brannen. En exhaustventil brakk på styrbord hjelpemotor, ventiltallerkenen falt ned i sylindere hvor den ble hamret til en kule. Denne kule kom til slutt mellom stempel og brenselventil som ble presset ut av ventil-lommen da holdeskruene brakk. Finfordelt brensel fra dysen kom nær exhaustrøret og tente. Som tidligere nevnt kom heldigvis ingen av besetningen til skade, enkelte fikk nok litt vann og røkskade på klær etc., men dette er forlengst erstattet. Oppholdet ved verkstedet var nok på flere enn en måte ubehagelig for besetningen. En tid måtte de bo iland, lenge var det vanskelig med både lys og varme ombord slik at byssa var ubrukbar. Maskinsjef Th. Ring og 1. kokk A. Bjerkan mønstret av under verkstedoppholdet. 1. kokk Bjerkan er allerede frisk igjen og tilbake i tjenesten ombord i M/T «Texaco South America». Mas-

kinsjef G. Tangen tok over ansvaret for hestekreftene ombord. Den nye 1. kokken lyder navnet B. Stenjord og kom fra Scandinavian Shipping Office i New York. Den 4. februar var alt i orden etter den omfattende reparasjonen, og skipet var snart underveis til Covenas for å laste for Trinidad. Her ble først en last losset, og så ble en ny last tatt inn for å fraktes opp til Portland. Denne vekselvise farten mellom havnene i Vest-India og U.S.A.'s østkyst har skipet fortsatt med. Tiden nærmer seg for periodisk dokking og flere blant besetningen har lang tid ombord og ønsker derfor avløsning for ferie. 3. maskinist P. Olaussen ble avløst av L. Hjelle som også har seilt hos oss tidligere. Videre fikk telegrafist H. Stenseth avløsning etter nok en lang tjenesteperiode hos oss. Den nye telegrafisten ombord heter O. H. Henriksen. Han kom rett fra militærtjenesten, og syntes visst de uniformene han nå fikk var vel så pene som de han en tid hadde slitt på. I begynnelsen av mai lastet skipet et par laster i Venezuela og fraktet disse opp til Baltimore. Her var skipet siste gang utlosset i slutten av måneden, og så sto jubelen høyt i taket ombord da den nye seilingsordren lød på ballastreie direkte til verkstedet i Bremerhaven for periodisk dokking. Nærmere herom senere.

M/T «Texaco Nueva Granada»

kom den 4. desember til Rotterdam for lossing, og som vi såvidt nevnte sist, ble det da en del skifting blant besetningen. 1. styrmann L. Ludvigsen hadde i tankene å få fullført sin utdanning, og gikk derfor nå iland. Styrmann O. Isaksen overtok etter ham, og ny 2. styrmann ble H. Michalsen. Telegrafist J. W. Petersen ble avløst av K. Håvik fra Stavanger. 3. maskinist J. Kristiansen og maskinassistent S. Garstad mønstret også av. Den første for å tre inn i den hellige ektestand, den andre for å feire jul hjemme og så feriere etter en lang tid ute. Den nye 3. maskinisten het F. Jensen, og istedenfor assistent kom reparatør A. Skavland ombord. Elektriker B. Jensen reiste hjem til Danmark på feire, og hans avløser ombord ble E. Karlsen som i vi et knipetak velvilligst fikk låne av A/S Fredriksstad mek. Verksted. Motormann B. Haug var kommet inn ved maskinistkolen i Tønsberg, og er vel nå i god gjenge for å perfeksjonere seg til å komme videre oppover rang-

stigen. Motormann i hans sted, A. Olsen er ny hos oss. Stuert A. Koteng hadde også lang tid ute, og fikk nå en velfortjent ferie, avløser her ble Å. Løvik som nå gikk og ventet på å tre inn i de aktives rekker igjen. Overstyrmann H. Hagen var utsett til å vikariere som fører i nærmeste fremtid, og overstyrmann Frank Olsen kom derfor ombord for å frigjøre Hagen som skulle sette seg inn i sine nye plikter som skipsfører. Etter endt utlossing i Rotterdam den 4. desember fikk også dette skip ordre om å seile til Pembroke for først å hente en last til Rotterdam igjen, og deretter Pembroke for lossing i London. Tømmermann O. Omholt hadde ikke feiret jul hjemme på lenge, og benyttet seg av den muligheten som han nå fikk. Avløser ombord ble J. Kristiansen. Denne siste lastereisen ble det imidlertid ikke noe av, så da skipet hadde ligget et par døgn til ankers utenfor Pembroke for å vente på tønn, kom beskjed om å fortsette til Vest-India. Nå var H. Hagen fører ombord og kaptein W. K. Paulsen som hadde ført skipet fra Trinidad, gikk iland for en kortere ferie før nye rasjonaliseringsdyster ventet ham like over jul. M/T «Texaco Nueva Granada» kom til Puerto la Cruz den 26. desember, seilte derfra igjen tre dager senere, og losset denne lasten i Rotterdam i midten av januar. Deretter ble skipet brukt som «lekter» for en av de store amerikanske Texaco-tankerne idet M/T «Texaco Nueva Granada» forsynte seg to ganger av det andre skipets last. Det byr nok på visse problemer å øke skipenes størrelser hurtigere enn havnene kan bygges ut. Disse forskjellige laste- og losseoperasjonene var tilendebragt den 26. januar, og så ble det å legge kursen ut i Nordsjøen og gjøre godt gassfri underveis før ankomsten til verkstedet i Sandefjord hvor den periodiske dokking og reparasjon nå skulle foretas. Hit kom skipet 29. januar og la seg til ro der inntil 22. februar. Under oppholdet var det igjen endel forandringer blant besetningen. De som var igjen og de nye frydet seg sikkert over alle forbedringene som ble gjort med lugarer etc. Etter verskedsoppholdet var skipet godkjent som prøveskip, og nødvendig kurs og orientering ble gitt både offiserer og besetning. Det ble betrodd kaptein R. G. Jensen å ta skipet ut fra verkstedet da han var godt trent i prøveskipsdrift fra M/T «Texaco Skandinavia». H. Hagen fortsatte som overstyr-

mann og F. Olsen reiste hjem til Arendal på ferie. 2. styrmann H. Michalsen ble avløst av S. Rognvik som har tidligere fartstid i rederiet, men dette var hans første stilling som offiser. Telegrafist K. Hundvebakke måtte i hui og hast overføres til M/T «Texaco South America» på Trinidad, noe vi er meget takknemlig for at han sa seg villig til. Ny telegrafist ombord i M/T «Texaco Nueva Granada» ble O. Knutsen. Både han og styrmann Rognvik fikk sine fruer med som henholdsvis salong- og messepike. Maskinsjef A. M. Hval-Hansen gikk også iland på ferie. Avløser ombord ble O. H. Kristiansen som nå kom tilbake etter sin ferie. 1. maskinist R. Solli og 2. maskinist J. Johannessen mønstret også av og nye offiserer her ble K. Amundsen og H. Borgersen, henholdsvis fra Sandefjord og Tønsberg. Dansk 3. maskinist, F. Jensen, foretrakk også å mønstre av, og her kom H. J. Jacobsen som også har mange år i rederiet. Etter avgangen fra verkstedet har alt gått fint selv om skipet nå har noen år «på nakken» og antagelig ikke er så lett å drive som prøveskip som de helt moderne skip. Ved ankomsten til Trinidad 6. mars kom kaptein W. K. Paulsen ombord for å foreta de nødvendige registreringer. Han hadde med seg observatør O. Granlund som senere gikk iland i Vest Afrika for ferie før han overtar M/T «Texaco Bogota» utpå sommeren. Skipet var utlosset i Port Harcourt i slutten av mars, og kursen ble lagt slik at skip og besetning igjen skulle avlegge Trinidad et besøk. Ved ankomsten hit var kaptein Paulsens tjeneste ombord fullført, og han kom da hjem for nye oppdrag. Nå førtes først en last den korte reise til Tallaboa, den neste lasten skulle fraktes fra Trinidad til svenske havner. Det ser i øyeblikket ut til at vi får fler og fler anløp hos vårt broderfolk i øst. Ved anløpene der får besetningen adgang til å få besøk av sine familier. Oppholdet ombord kan drøyes noe i og med at de besøkende kan gå i land ved passering av Kielerkanalen. Anløpet av svenske havner kunne ikke finne sted på denne årstid uten at det ble noen forandringer blant besetningen. Overstyrmann H. Hagen sto for tur for ferie, og 1. styrmann O. Isaksen rykket opp i hans stilling ombord. Ny 1. styrmann A. Bachen ønskes velkommen under «stjernebanneret.» Tømmermann J. Kristiansen og pumpemann J. Benum ble begge avmønstret, og i deres sted

ordnet vi med opprykking ombord av henholdsvis matros W. Koch og motormann G. Kraft. Reparatør A. Skavland mønstret av på grunn av sykdom, og i hans sted kom maskinassistent J. Johannessen. Nå har skipet igjen forlatt Skandinavia, og stevner på nytt mot Trinidad hvor nye lasteorder ventet.

M/T «Texaco Oslo»

seilte fra Antwerpen igjen den 7. november mot vestindisk havn, denne gang skulle det vise seg at det ble lasting først i Puerto la Cruz 20.-22. november og resten i Pointe-a-Pierre et par dager senere. Denne lasten skulle fraktes over til fem forskjellige mottagerhavner i Vest Afrika, nemlig Dakar, Conakry, Abidjan, Lagos og Port Harcourt. Her gikk så maskinsjef E. Wetlesen iland etter ordre fra rederiet for å ta en kortere ferie og så perfektjonere seg som turbinmaskinist ombord i S/S «Texaco Venezuela». Maskinsjef H. Engseth som en tid hadde seilt med M/T «Texaco Brasil» i spesialoppdrag, hadde fått god orientering av E. Wetlesen på reisen fra Trinidad, og overtok nå som maskinsjef ombord i M/T «Texaco Oslo». Han er ny hos oss, og vi ønsker ham lykke til. Som ventelig var tok lossingen i Afrika lang tid. Siste rest av lasten var vel i land 19. desember, hvoretter kursen igjen ble satt mot Vest India for å hente nye last. Curacao ble denne gang målet for skipets reise og lasten herfra ble bare å føre den korte veien til Santo Domingo (Domingorepublikken på Haiti). Lasting på Curacao ga nok mersmak, for også neste last skulle hentes der for fordeling til Puerto Barrios, Puerto Cortes, St. Andrews og Limon, alle i Sentral-Amerika. Selv om det er mange losschavner, så går alt greit og ferdene går da også stadig videre mot nye lastehavner. I månedsskiftet januar/februar lå en last i Amuay Bay og ventet på skipning til Rotterdam. Den 3. februar var lasteoperasjonene har unnagjort, og kursen ble lagt mot Rotterdam. Hit kom M/T «Texaco Oslo» 17. februar, og selv om vi på denne tiden slet med atskillige kuldegrader og sno her oppe, så var det likevel en del blant besetningen som gikk iland for ferie. Ingen ting er bedre for alle parter enn å få delt litt på ferien, så nå sto da avløserne klare. Kaptein K. Hallén overveier nå å slutte med sjølivet, ihvertfall foreløpig, og han gikk iland for å ta en lang og god ferie hjemme utenfor Kristiansand S. Ny fører ombord ble J.

C. Christensen som denne gang bl. a. hadde vært så heldig å få julen hjemme, en ting en sjømann ofte må gå glipp av. Pumpemann K. Aanonsen hadde fått godt arbeide iland, og var nå for en tid ferdig med sjølivet. I hans sted ombord kom S. Karlsen som mange av oss vil kjenne fra forskjellige av skipene. 1. kokk W. Johansen hadde lang tid ombord, og han fikk avløsning av K. Strøm og reiste hjem til Trondheim for ferie og senere skole. Dekksguttene Busch og Røkke som begge hadde vært ombord i ca. 3 måneder, ble aldri kvitt hjemlengselen, og foretrakk å reise hjem for å fortsette med sin skolegang. Av to onder velger man som bekjent det minste. Riktignok må i dag skolegang også til for dem som vil fram på sjøen, men første betingelse for et godt resultat er trivsel og arbeidsglede samt 100 % innsats. Vi ønsker de to nye dekksguttene R. Johannessen og D. Olavsson god fremtid som sjømenn. I begynnelsen av mars finner vi skipet under lasting i Puerto la Cruz. Denne lasten skulle bare over til Trinidad hvor, som mange ganger tidligere, en last først skal i land, så en ny last ombord. Etterhvert nærmet det seg tiden for periodisk dokking, og siden denne skulle foretas i Europa, ble det å føre den nye lasten til losseplasser i Themsens, Immingham og Rotterdam. M/T «Texaco Oslo» var utlosset i Rotterdam ca. 26. mars, og så ble det å få luftet tankene godt slik at skipet så snart som mulig kunne fortøye ved verkstedet i North Shields ved Newcastle. Så får vi ta for oss besetningen og se hvilke forandringer som fant sted mens verkstedsarbeiderne huserte som verst ombord. Overstyrmann E. Einvik ble midlertidig avløst av O. Lindtner i påvente av ny førerstilling. 2. styrmann L. Nustad fikk avløsning av 1. styrmann jr. J. Chr. Hvoslef, båtsmann P. Hagen iland, P. Altøy ombord. Dette var på dekk. I maskinen forlot nå 1. maskinist Th. Tollefsen skipet, og begir antagelig sjøen for godt etter mange års dyktig tjeneste hos oss. Avløserne ble F. Bjørnberg som for noen år siden seilte med M/T «Texaco North America». 2. maskinist R. Jacobsen skulle hjem for å bygge hus, den nye 2. maskinisten, A. Schefte, kom ombord med nytt og ferskt sertifikat, han hadde tidligere seilt med samme skip og var derfor ikke ukjent ombord. Maskinassistent A. Gjølstad's avløser ble T. Bakkebo som nå var klar for ny tjeneste. Videre var det noen

av de underordnede mannskapene som ønsket ferie før skolegang, og vi ønsker lykke til i den forbindelse og ser frem til å bringe deres navn i spaltene når de igjen stiller seg til tjeneste. Etter avgangen fra verkstedet i midten av april har også dette skip seilt i engelsk kystfart, en meget krevende fart for både skip og besetning. Antagelig varer det vel ikke så lenge før skipet igjen legger ut på transatlantiske reiser og kommer tilbake til roligere fart mellom Vest India og U.S.A., Vest India og Vest Afrika eller Nord Europa.

M/T «Texaco Skandinavia»

Lå sist vi hørte om skipet under lossing i Rotterdam. Kaptein R. G. Jensen gikk da iland for ferie, og i hans sted kom R. Pettersen ombord igjen. Maskinsjef G. Tangen og 1. maskinist J. Johannessen gikk også i land for ferie og som ny maskinsjef kom en fra «reserven», maskinsjef B. Seines, som fortsatt sier ja takk til et vikariat, og fruene synes fortsatt det er bare hyggelig å være med sin mann ut å seile av og til. T. Pedersen overtok som 1. maskinist. Han har tidligere seilt en grad lavere ombord, og kom således tilbake til kjente omgivelser. Den 22. november ble kursen igjen lagt mot Vest India. Den nye lasten ble innlastet delvis i Puerto la Cruz og resten i Pointe-a-Pierre. Lasten skulle denne gang fraktes til Vest Afrika hvor Lobito, Ango Ango nær Matadi og Port Harcourt fikk hver sin del av lasten. Når skipet igjen får salt vann under kjølen, er vi kommet frem til 2. juledag, så det var nok under nokså fremmedartede omgivelser og temperaturforhold at besetningen feiret sin jul. Punta Cardon og Puerto la Cruz, begge i Venezuela, ble neste avskiperhavner. Denne lasten skulle også til Vest Afrika. Skipet måtte den 13. januar anløpe Trinidad for legehjelp til en av motormennene som var syk. Heldigvis kom han straks under legebehandling på sykehus der nede og fikk all god hjelp, for han var hardt angrepet av malaria. Nå er han kommet hjem for rekonvalesens, og er vel ikke om så lang tid igjen å finne i de aktives rekker. Hans plass ombord ble inntatt av A. Jacobsen som fikk fin flytur ned til Conakry hvor M/T «Texaco Skandinavia» losset endel 13. januar. Resten av lasten ble fordelt på Monrovia, Lagos og Port Harcourt. Den 31. januar seilte skipet fra sistnevnte havn den korte veien bort til Tema for å hente last til Takoradi. Dette var en lastereise som nå bare

tar det samme antall timer som døgn tidligere, så allerede den 7. februar var hele denne operasjonen utført og en nye langreis lå foran skipet. Den 17. februar ble det fortøyet ved den kjente lasteplass i Pointe-a-Pierre for å ta inn ny last. Sailingsorder denne gang skulle bringe skip og besetning til England og Rotterdam. Den 2. mars kom skipet til Pembroke hvor en del ble losset. Senere ble nytt parti lastet, så da skipet seilte videre neste dag, var M/T «Texaco Skandinavia» fortsatt full-lastet. Avonmouth ble neste anløpshavn. Ved ankomsten hit møtte vi igjen maskinsjef L. Sandal til ny tjeneste etter endt feire. 2. maskinist K. Rogne skulle hjem på ferie. I hans sted ombord rykket K. Gåsvik opp, og ny maskinassistent ble T. Ophaug. Holehaven utenfor London skulle også ha litt av lasten, resten ble losset i Rotterdam 8.-9. mars. Her mønstret så maskinsjef B. Seines av etter endt vikariat, og nyter igjen tilværelsen som pensjonist. M/T «Texaco Skandinavia» fortsatte videre fra Rotterdam den 9. mars til Trinidad for å laste for havner i Vest Afrika igjen, nemlig Monrovia, Cotonou og Port Harcourt. Dette ser ut til å ha vært havner hvor intet spesielt har hendt, og hvor de forskjellige losseoperasjoner har gått etter programmet. Den 8. april er skipets lastetanker tomme, og ballast tas inn for reisen tilbake til Trinidad. Lasteordren som ventet der lød på Europatur. Første lossehavn på denne siden av dammen ble Pembroke, dit skipet kom 1. mai. Her ble først en del av lasten losset, så ble tilsvarende kvantum lastet, naturligvis av et annet produkt, og skipet fortsatte et par dager senere fullastet til Avonmouth og Teesport (nær Middlesbrough). I England gikk nå stuert P. Fredriksen i land for ferie, og O. Hansen var klar til å ta over ombord. Pumpemann K. Nodland fortjente også ferie, og avløseren ble motormann A. Jacobsen. Skipet seiler nå på certeparti med Regent i London, og etter utlossing i Teesport var det derfor ikke til å unngå at det ble en kortere tur i kystfart der borte. Sommer og ferietid står for døren, og 1. maskinist T. Pedersen blir vel nestemann som får avløsning.

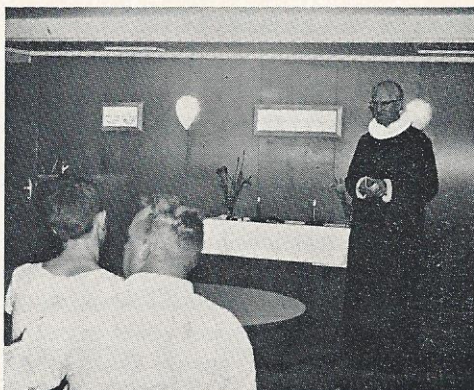
M/T «Texaco South America»

var i annen halvdel av 1964 travelt beskjeftiget med å bringe «dirty» laster fra Vest India til mottageranlegg i Sentral Amerika, Nord Amerika eller i den gamle verden. Mot slutten av

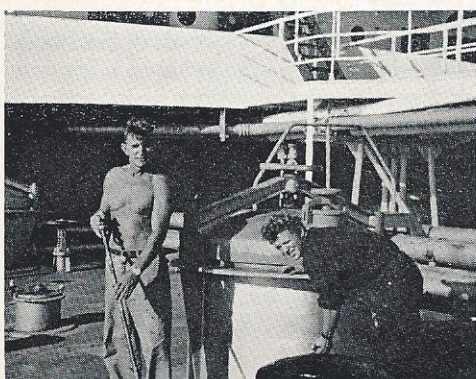
året ble skipet skiftet over til «clean»-olje fart, og hentet som sådan sin første last i Pointe-a-Pierre i midten av desember for å frakte den over «dammen» til Antwerpen. Skipet kom hit 2. januar, og mens lasten losses skal vi se hvilke forandringer som da fant sted blant besetningen. 1. styrmann E. Edvardsen mønstret av. Hans avløser ble J. Paulsen som vi tidligere har hilst på flere ganger ombord i skipene våre, men som nå i noen år har seilt i «hjemmefart», det vil si med hurtigrutene på Nord-Norge. Båtsmann S. Størseth fikk avløsning av E. Ødegård som er ny hos oss, han kommer fra Bryne på Jæren. Videre var det noen av de underordnede som nå hadde sin kontraktstid ute, og benyttet anledningen til å mønstre av for å få en tur hjemom for ny fartstid. Det var nok litt tidlig for noen særlig ferie enda, mens snø og kulde har overtaket hjemme. Straks lasten var vel iland, la skipet ut på ny reis for å hente neste last. Punta Cordan ble i den anledning besøkt 21.-26. januar. Denne lasten skulle bare fraktes bort til San Juan, Puerto Rico. Dette var et par døgn reis hver vei, så allerede 1. februar finner vi igjen M/T «Texaco South America» under ny lasting. Denne gang ble avgangen forsinket noe på grunn av skade på styremaskinen, nærmere bestemt et av de elektriske ankrene til styremaskinen. På en måte hjalp oppholdet oss noe, da skipets telegrafist måtte iland på hospital og vi hadde meget knapp tid til å få sendt en ny mann avsted. Som nevnt hadde vi på den tiden M/T «Texaco Nueva Granada» under reparasjon i Sandefjord, og telegrafist K. Hundvebakke sa seg straks villig til å overføres til M/T «Texaco South America». Det sparte oss for meget ekstra bryderi å kunne sende ny mann straks vi mottok telegrammet fra Trinidad om at M/T «Texaco South America» trengte ny telegrafist øyeblikkelig. Den 10. februar seilte skipet fra Trinidad og kaptein Taxt hadde nå den ære å ha fru direktør Sundby med som passasjer. Vi håper han ivaretok sine kavalierplikter på en god måte. Underveis anløp skipet Santa Maria og Azorene for å ta ombord et elektrisk anker som var flysendt dit. Det ble bare to timers stopp der, så det ble ikke store forsinkelsen, hvis det ble noen i det hele tatt. Maskinsjef Aamann lot hestekreftene få slipe til jevnt og trutt hele veien, for i Antwerpen ventet de på lasten. M/T «Texaco South America» fikk losen sent den 23. februar, hvil-

ket var en bra prestasjon. Det ble ikke forøyd ved kaien før neste morgen, men da fikk også mottagerne bare forsyne seg av skipets last. Under anløpet benyttet man anledningen til å sjekke opp og etterse alt vedrørende ankrene på styremaskinen slik at denne ikke skulle by på flere problemer på en stund. Oppholdet ble derfor av en 2-3 dagers lengre varighet enn tidligere beregnet, noe enkelte nok satte pris på, bl. a. pumpemann H. Grøtting som hadde besøk av sin frue. Hadde skipet fått en kortere Pembroke reise, ville hun fått anledning å være med sin mann noen dager, men den 28. februar la skipet ut på en ny reise mot Trinidad. Kaptein W. Taxt fikk nå sin frue med u. å seile for en tid, det samme gjorde båtsmann E. Ødegård som fikk sin frue med som messespike. Trinidad ble påny skipets mål i Vest India. Under oppholdet her måtte stuert E. Almkvist fjerne sin blindtarm. Han er forlenget kommet hjem og nyter ferielivets gleder. Vikar ombord ble nå 1. kokk W. H. Ruteig som har sine stuertpapirer i orden. Fra Pointe-a-Pierre la M/T «Texaco South America» den 14. mars ut på en ny reise. Denne gang med Karlshamn og Stockholm som mottagerhavner. Ved ankomsten til Karlshamn i slutten av mars sto et par mann og ventet på å ta fatt ombord. 1. kokk A. Bjerkan og elektriker K. Aaboe gikk ombord i denne havn, mens 2. maskinist J. Bekken og tømmermann O. Omholt samt 2-3 nye underordnede mannskaper kom ombord i Stockholm. Allerede 2. april var skipet utlosset der og som vanlig ble det å returnere til Trinidad. Lasteordren denne gang lød på lossing i Pointe Noire og Duala (Vest Afrika). På reisen hit var pumpemann H. Grøtting utsatt for et uhell under arbeide i pumperommet. Legeråd fra Medico Bergen anbefalte landsetting av pasienten snarest. Naturligvis fikk han førstehjelpsbehandling ombord etter legens anvisning, men kursen ble straks lagt mot Monrovia som var ca. 2 døgn reis borte. Ved ankomst hit ble pasienten straks hentet og bragt til hospitalet. Av rapporter vi senere har mottatt fremgår det at pumpemann Grøtting heldigvis nå er i god bedring, og kommer hjem hit for videre behandling med det aller første. På grunn av visumvanskeligheter kunne ikke den nye pumpemann, O. Folgerø, tilre tjenesten før i Duala, men han er nå vel ombord og påny i vår tjeneste. Fra Duala ser vi av posisjonslistene at skipet får nok en lasting på Trinidad for å føre lasten over til Vest Afrikanske havner.

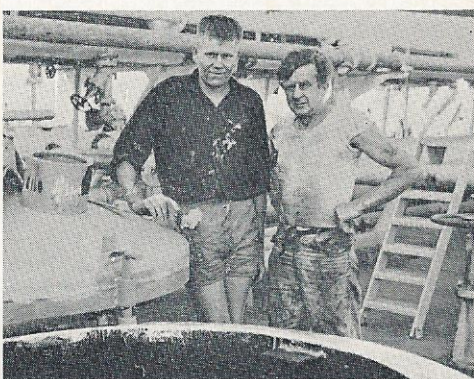
Vi går ombord i M/t Texaco Bogota



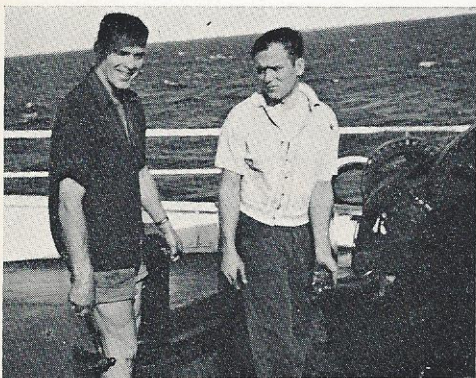
Generalsekretær Jobs. Aardal fra Sjømannsmisjonen holder andakt ombord på vei til åpningen av kirken på Trinidad.



På dekk finner vi båtsmann Oskar Gusjås (til høyre) og jungmann Roar Johannessen som begge smiler mens de arbeider.



Pent dekorert med malingflekker presenteres pumpemann Håkon Thingstad (til høyre) og lettmatros Svein Erik Råger.



To fra maskinen poserer for fotografen. 1. maskinist Tor Hansen (til høyre) og reparatør Halvard Lomo.



Skipsvertinne Julie Hansen (kona til 1. maskinisten) og stuert Egil Skjørestad promenerer på stormbrua.

Reisetilskudd 1965

Til orientering for de pårørende gjengir vi følgende meddelelse fra Velferdskontoret:

STATENS VELFERDSRÅD FOR HANDELS-FLÅTEN bevilget på inneværende års budsjett kr. 20 000,— som tilskudd til besøksreiser for sjøfolks pårørende. I tillegg til denne bevilgningen fra Velferdsrådet forutsettes at vårt kontor også i år får stillet et lignende beløp til disposisjon fra STATENS FERIEFOND til samme formål.

Bevilgningene for 1965, i alt kr. 40 000,—, blir gitt som tilskudd til reiser for sjømannsfamilier som ønsker å få besøke sjømenn i utenriks havn.

Betingelsene for å få tilskudd er:

- at vedkommende sjømann/kvinne som besøkes har vært ute i minst ett år sammenhengende på siste norske båt for besøket finner sted,
- at vedkommende sjømannsfamilie som søker ikke har mottatt reisetilskudd i 1964,
- at besøksreisen er eller vil bli foretatt i løpet av 1965.

Ved behandlingen av søknadene er en meget nøye med at disse retningslinjene blir fulgt. En vil her samtidig gjøre oppmerksom på at samtlige søkere hvis betingelser er i orden får utbetalt reisetilskudd så langt bevilgningene rekker uten behovsprøving.

I søknadene må det gis opplysninger om mannens navn og alder, eventuelt registernummer, hvilket skip han tjenestegjør på, stilling ombord, når og hvor besøket skal finne sted samt eventuelle medfølgende barns alder.

Dersom besøksreisen allerede har funnet sted, og betingelsene forøvrig er oppfylt, bes kvitteringer fra reisen sendt med i søknaden som der-ved vil få en hurtigere saksbehandling.

Søknad i vanlig brev kan sendes STATENS VELFERDSKONTOR FOR HANDELSFLÅTEN, Postboks 7568, Skillebekk, Oslo 2.

Forts. fra side 9.

undervise mannskinnerskapet i å kunne bruke de brannslukningsapparater som finnes der. Disse apparater skal være i orden til enhver tid og brukes under øvelse. Er bruksanvisningen utenpå blitt uleselig, må det skaffes ny. Det er forøvrig intet mystisk med innholdet i apparatet. Vannapparatet har en kullsyrebeholder som skaffer trykk på vannet. Det samme gjelder for skum, men her kan blandingen være Sapone — Lakrispulver. Pulverapparatet inneholder vanlig Baking Soda. Den mest effektive slukking av tunge oljer som Marine diesel eller Bunker C foregår best med vanddysene som samtidig beskytter den som betjener dysen mot varmen, så han slipper å ha på seg asbestdrakt. Dysehullene må ikke få lov til å irre igjen som en så ofte ser, hold dem åpne og smør dysen med vaselin.

Et vanskelig problem er den diesel-drevne nødbrannpumpen som myndighetene forlanger plassert i forskipet. Fuktighet og kulde gjør at den er vanskelig å starte. Pumpen har også vanskelig for å ta vannet når den har stått tørr en tid. En liten forbedring kan foretas av dere ombord. Et oljefat fylt med vann kan festes over pumpen, en enkel rørledning med en ventil på pumpen vil hjelpe til med å leske den til den tar vannet selv. Vannet kan også være greit å prøve pakkboksen med for å se at den ikke lekker. At alle skilt som har med sikkerheten å gjøre, skal være leselige og rene og ikke oversmurt med maling, skulle være helt unødvendig å nevne.

Nå høres det nærmest ut som jeg er blitt brannmester, men det er langt i fra meningen. Saken er nemlig den at det slettes ikke er noen fornøyelse å reparere etter en brann. Alle er seg selv nærmest — det gir noe å tenke på også for dere ombord. Denne gang gikk ingen menneseliv tapt, la derfor brannen på «Texaco North America» stå som en skrekk og advarsel i fremtiden.

SKANDINAVIA-PILEN

kommer fremdeles ut regelmessig. Besetningen skifter, men avisen går sin jevne gang. Den er sikkert til meget stor glede både for dem som lager den og for dem som leser den. Denne gangen skal vi gjengi en liten fotnote fra avisens siste nummer:

SKANDINAVIA-PILEN — 2 — TO — FORAN TEXACO-TANKER

Texaco-Tankers redaksjon trenger helt sikkert denne lille påminnelse. Har dere tenkt på hvor mange ganger den ligger foran alle de skipsavisene som ikke kommer ut i det hele tatt?

Våre jublanter —

Ved vår årlige tilstelning hadde vi denne gang gleden av å hylde en 30-års jublant og en 25-års jublant. Den første var selv tilstede og fikk sin gullklokke, mens den andre desverre ikke rakk hjem til denne anledning og derfor ble hyllet in absentia.

30-års jublanten var Helge J. Riber. Egentlig hadde han jubileum i fjor, for han kom til oss den 28. desember 1934 som reparatør og 4. maskinist på gamle «Europe» hvor han også gikk gradene oppover. Vi finner ham som maskinsjef i 1947 på «El Caribe». Deretter var han på «Nueva Andalucia», og så begynner hans karriere som inspektør. Han har vært inspektør under byggingen av «Texaco Europe» i Sandefjord og for våre tre båter ved Deutsche Werft. Han har hatt en lang rekke oppdrag for New York som inspektør for deres nybygninger, og vi har bare sett ham på vårt kontor en gang i blandt. Inspektør Riber er en meget dyktig mann som ikke slipper et arbeide fra seg før det er særdeles tilfredsstillende utført.

Vi ønsker ham til lykke med overstått jubileum.

Årets 25-års jublant er kaptein Lars Lyng. Han begynte sin karriere hos oss som matros på gamle «Skandinavia» den 10. januar 1940. Da krigen var slutt var han steget til 1. styrmann (overstyrmann) på samme skip, og hans første tur som kaptein var med «Texaco North America» i 1954. Siden da har han ført mange av våre båter. Hans siste tur før han tok ferie for sommeren var med «Texaco Norge» som nå går som prøveskip med redusert besetning. Vi kjenner kaptein Lyng som den dyktige, stødige type som kjennetegner en virkelig skipper.

Vi gratulerer med jubileet!



PRØVESKIPSDRIFT —

Forts. fra side 5.

Når det gjelder de nye regler som kom for bulkskip, er det en forutsetning at reduksjonen av mannskapsstyrken på et konvensjonelt skip ikke kan skje før konkretiseringskurs og informasjon er holdt ombord, og likeledes at en spesialist, representant for Rasonaliseringsutvalget, følger med skipet i 6-8 uker for å introdusere systemet. Det er grunn til å tro at det samme vil bli tilfelle med tankskipene, slik at de som fortsatt er ukjent med hvordan systemet virker i praksis, ikke behøver å være redde for å bli kastet hodekulls inn i noe nytt.

Vårt nybygg «Texaco Belgium» vil — hvis ikke de nye regler foreligger innen skipets avgang fra Fredrikstad medio august — også seile ut med prøveskipsstatus.

Hva gjelder våre øvrige skip som ennå ikke har prøvet systemet, så vil vi når de nye regler foreligger, foreta introduksjoner og opplæring i tur og orden og forsøke å oppnå den ønskede reduksjon ved en naturlig overgang. Ingen behøver således være redde for å bli overflødiggjort.

Julenøttene —

vant stor tilslutning denne gangen. Nesten alle har løst oppgavene riktig, men ikke alle kan få premier. Etter loddtrekning, viste det seg at de heldige ble:

Vinner av kryssordoppgaven 1. styrmann Hans K. Hansen, M/T «Texaco Norge».

Vinner av rebus: Elektriker Arne Asp, M/T «Texaco Brasil».

Premiene blir sendt i posten.

Vi gratulerer.

Og her er løsningene:

Oppgave nr 1:

Eldstemann får kr. 7 000,—, nesteldste kr. 6 000,— og ynstemann får kr. 4 000,—.

Oppgave nr. 2:

Tallet er 1909.

Båtenes posisjoner

- T/T «*Texaco Belgium*» — sjosatt i Fredrikstad 6. april
- M/T «*Texaco Bogota*» — var først på året et par lastereiser til Trinidad med lossing i Vest Afrika. Etter lasting på Trinidad i slutten av mars, ble det engelsk kystfart med lasting i Pembroke. Denne farten har nå tatt slutt etter den siste lossing i Immingham 17/6. Skipet er på vei til Aruba hvor det lastes for Bayonne.
- M/T «*Texaco Brasil*» — har i de første månedene av året lastet i Venezuela, Trinidad og Curacao for havner i USA og Domingorepublikken. I mai ble det en tur til Canada. Den 9/6 ble det lastet på Trinidad for Bayonne 17/6, lasting igjen på Trinidad 28/6 for Canada.
- M/T «*Texaco Britannia*» — gikk i januar fra Las Palmas til Antwerpen, i februar ble det en del turer mellom engelske havner og tilbake til Las Palmas. Fra mars har det vært lasting i Venezuela, Aruba og Trinidad for forskjellige havner i USA. Siste lossehavn var Norfolk 19/6 og Charleston 21/6, og neste tur går igjen fra Trinidad 28/6 for Slemmestad 13/7.
- M/T «*Texaco Europe*» — har gått mellom Pembroke og andre engelske havner i de tre første månedene av året. I april og mai har det vært lasting på Trinidad for havner i USA. Siste reise gikk fra Puerto Miranda i Venezuela til Heysham i England 26/6. Neste last tas inn i Pembroke for Themsen.
- M/T «*Texaco Norge*» — har lastet vekselvis i Trinidad, Pembroke og Curacao for havner i Nederland og England. Siste lossehavn var Dingle 15/6, og neste last blir tatt inn på Trinidad 28/6 for England.
- M/T «*Texaco North America*» — har gått i fart mellom havner i Venezuela, Trinidad og USA. Siste last ble tatt inn i Puerto la Cruz, og så kom båten til Bremerhaven hvor det ble reparert. Den 20. juni la den ut igjen for å hente første last i Sidon 2/7 for Portland.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» — reparerte i Sandefjord i slutten av januar og har siden vært på Trinidad og hentet laster for Vest Afrika og Sverige. Deretter lasting på Trinidad igjen for havner i England. Skipet er nå på vei til Venezuela for lasting for Fall River.
- M/T «*Texaco Oslo*» — har i de tre første månedene av året lastet i Venezuela og Curacao for havner i Sentral Amerika med en enkel tur til Rotterdam i februar. Siden begynnelsen av mars er det også her blitt engelsk kystfart avbrutt av opphold i North Shields for reparasjon. Siste lasting var også i Pembroke, og det ser ut til at kystfarten skal fortsette en tid.
- M/T «*Texaco Skandinavia*» — har vært i Venezuela og hentet last for havner i Vest Afrika. Siste last ble tatt inn på Trinidad og losset i Themsen, Immingham og Rotterdam. Skipet lastet i Puerto la Cruz 29/6 for Halifax ca. 6/7.
- M/T «*Texaco South America*» — har for størsteparten hentet sine laster på Trinidad, og losset i Belgia, i Sverige og i Vest Afrika. Siste lossehavn var Lagos 15/6, og skipet lastet i Trinidad 28/6 for Port Everglades og Bayonne ca. 4/7.