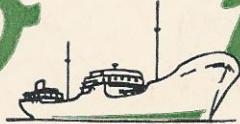
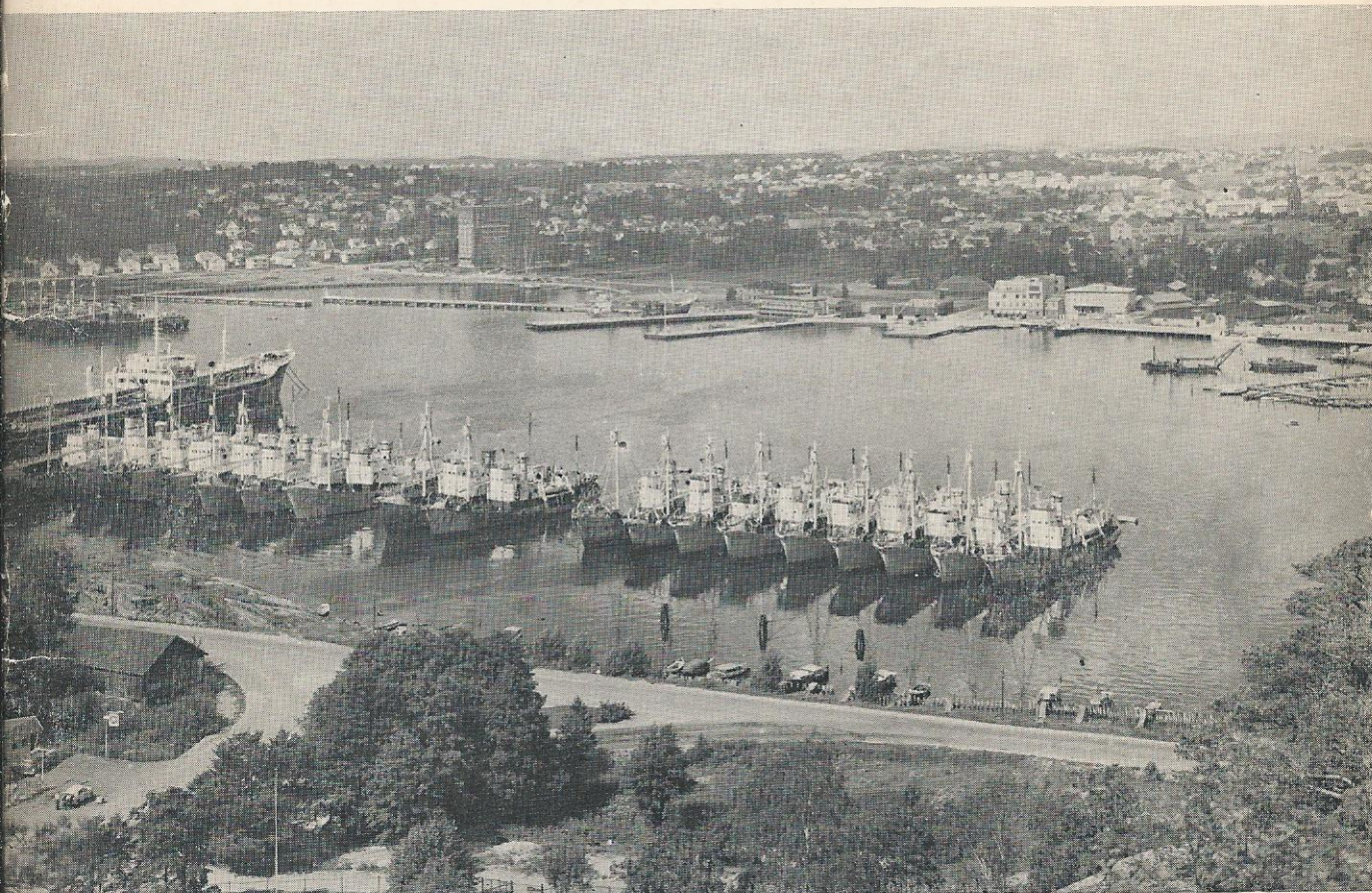




texaco  *tanker*



SANDEFJORD

JULI 1966

13. årgang

Det hører med til vår barnelærdom at vårt lille land er en av verdens ledende skipsfartsnasjoner, og vi regner med stoltebet ut at vi er den absolutt ledende i forhold til innbyggertallet.

Det har vært vanlig å se vår skipsfarts fremgang som en frukt av dens tradisjon. Dette er en nærliggende konklusjon, for ingen annen næring har vel så standhaftig som skipsfarten frembevet sitt særpreg og holdt fast ved sine tradisjoner, til tross for den avanserte tekniske standard.

For mange vil det derfor komme som en overraskelse at skipsfarten har funnet grunn til å gå i seg selv ved å sette spørsmålstejn ved sine bevundne prinsipper og metoder. Svaret er blitt at det er høyst påkrevet med en opprydding og modernisering — særlig innen personalsektoren.

Vi er allerede nådd videre til en radikal omvurdering av rekruttering, utdanning og organisasjonsformer både ombord og i land. For den enkelte sjømann betyr dette at det blir stilt økede krav til hans faglige og menneskelige kvalifikasjoner samtidig med en nyvurdering og styrking av hans sosiale posisjon.

Meget vil skje i tiden som kommer, — og det er nødvendig.

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

Per Sundby

Profil av Sandefjord

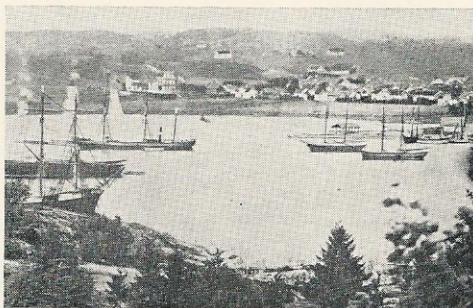
For våre båter betyr «hjem til Norge» som oftest Sandefjord. La oss derfor presentere denne byen nærmere.

Leksikonet forteller at det var havn her for år 1200, men det er vel for svakt tatt i. Vi kjenner jo alle til Gokstad-skipet som ble gravet ut i nærheten, og som daterer seg fra omkring år 900. Norges eldste by, Tonsberg, er jo også nærmeste nabo.

Sin første blomstringstid fikk Sandefjord etter at det ble oppdaget sovelholdig vann her i 1837, og «Badet» ble opprettet. Som forretning er badet nedlagt, men navnet eksisterer fremdeles som en slags institusjon.

Senere fulgte sjofart og ishavsfangst. Særlig kjent ble byen i begynnelsen av dette århundre da hvalfangsten i Antarktis tok til. For fem år siden var Sandefjord verdens største hvalfangst-by, og den bar sitt preg av det. Hvalbåtene på rad og rekke i havnen er vet det første vi tenker på når vi forestiller oss denne byen. Nå er jo Park Hotell med hvalfangermonumentet i forgrunnen blitt byens kjennemerke, men vi synes personlig at hvalbåtene er mere tiltrekkende, det ligger en aura av eventyr over dem.

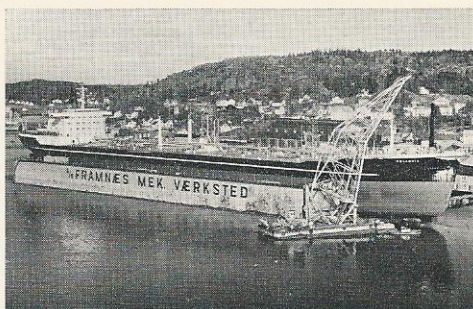
Hvalfangsten er gått tilbake etter at forekomstene i Antarktis tynnes ut. Industrien har imidlertid fått et kraftig oppsving. De fleste store bedrifter ligger forøvrig ikke innenfor selve bygrensen, men i Sandar, kommunen som omgir byen. Halvparten av industriarbeiderne er beskjeftiget ved A/S Framnæs mek. Værksted.

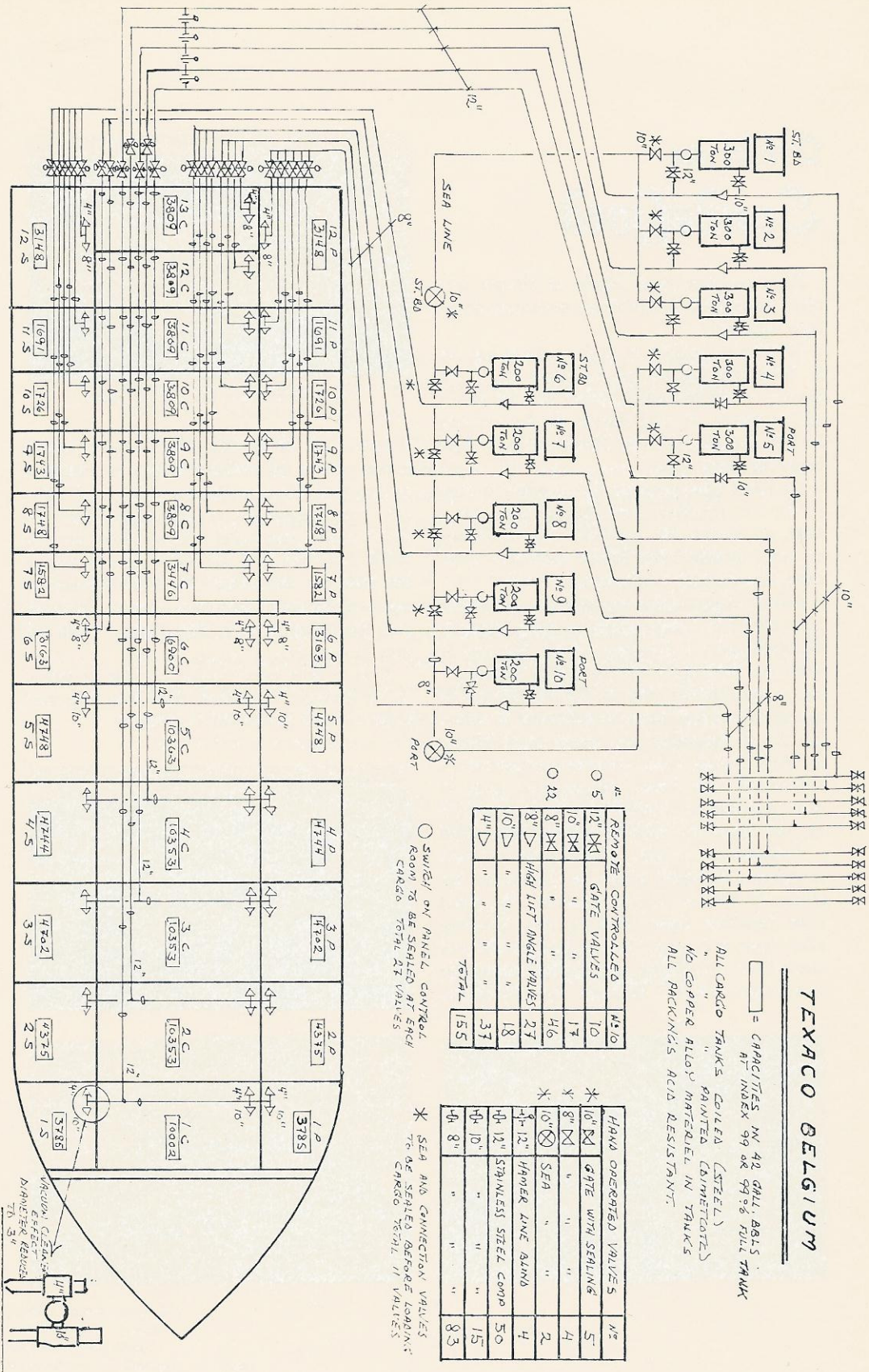


Sandefjord havn for 100 år siden.

I årenes løp er jo våre farver blitt et nokså årvisst innslag på verkstedeet. Det er riktignok en fremmed båt som ligger i dokken på bildet. Ved innseilingen til Sandefjord ligger en annen bedrift som heller ikke er ukjent for oss. Jotun Fabrikker A/S har levert ikke så lite av den malingen som trengs når skipet kommer til verksted. Et annet navn som vi også forbinder med Sandefjord er A/S Thor Dahl, — mat må man jo også ha.

Byen er ikke bare «business». Den er hyggelig og hjemlig. Vi kjenner ingen som ikke med glede avlegger Sandefjord et besøk.





TEXACO BELGIUM

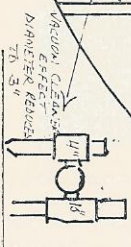
= CARBIDES IN 42 GALL. BOLTS
 AT INDEX 99 OR 9908 FULL TANK
 ALL CARGO TANKS COILED (STEEL)
 " " PAINTED (BIMETAL)
 NO COPPER ALLOY MATERIAL IN TANKS
 ALL PACKING'S ACID RESISTANT

NO	REMOVE CONTROLS	NO
5	GATE VALVES	10
10	"	17
10	"	46
8	HIGH LIFT ANGLE VALVES	27
10	"	18
4	"	37
TOTAL		155

NO	HAND OPERATED VALVES	NO
10	GATE WITH SEALING	5
8	"	4
10	SEA	2
12	HAMER LINE ALIND	4
12	STAINLESS STEEL COMP	50
10	"	15
8	"	83

○ SWITCH ON PANEL CONTROL ROOM TO BE SEALED AT EACH CARGO TANK VALVES

* SEA AND CONNECTION VALVES TO BE SEALED BEFORE LOADING CARGO TANKS



TEKNIKK

Av H. Thune

Hvis teknikk blir forklart rent videnskapelig, spekket med matematiske beregninger som bare har interesse for forskning eller for å bevise at det er naturstridig og lage en perpetuum mobile, da er det morsomme å lese om den grønne smaragd.

Likevel har vi forståelsen av at teknikkspalten i Texaco Tanker blir godt mottatt, men den har da heller ingen annen misjon enn å ta en titt på den måten vi anvender teknikken på.

Mange har interesse av å skaffe seg kjennskap til den teknikk vi benytter oss av hver dag, mens noen har tendenser til å bli basert. Når en idag kan telefonere over hele verden, er det svært få som tenker på hvorledes det går for seg.

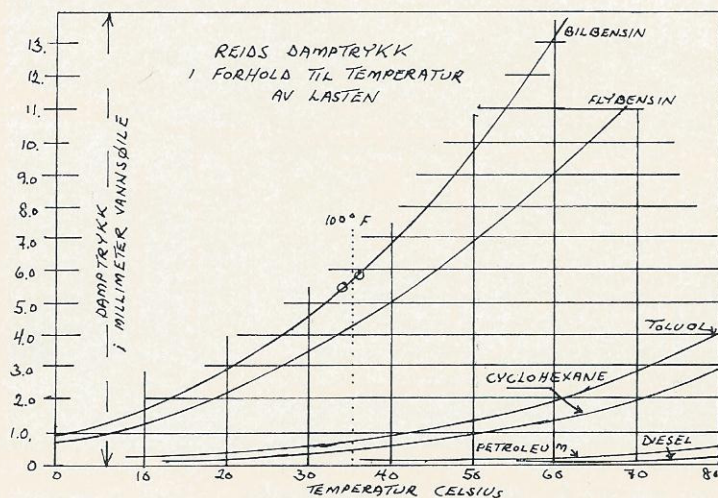
Vi hadde en kort artikkel om automatikk i forrige Texaco Tanker, og er blitt oppfordret til å komme med flere opplysninger om «Texaco Belgium».

Skuta har nå lagt et halvt år bak seg og selv om den hadde noen begynnervansker som en ny type alltid vil ha, vet vi idag at forventninger og oppfyllelse ligger ganske nær hverandre. En ting vi var særlig spent på var pumpesystemet hvor vi bestemte oss for å anvende skruerpumpen som vi ikke hadde erfaring med tidligere utenfor maskinrommet.

Etter at pumpene var bestilt, oppsto det tvil om deres evne til å suge slik som vi hadde forutsatt og saken ble overlatt til matematikken og naturlovene, — nærmere bestemt Reids damptrykk - Mody diagram for motstand i rørene, ledningens lengde og sugestussens åpning og høyden.

De sorter som kom i betraktning og ble beregnet var Cyclohexane - Toluene - Flybensin - Vanlig bensin - Parafin - Diesolje og Tungolje.

Reids damptrykk, RVP, kan måles ved at en



har et bestemt kvantum av spesiell væske i en lukket beholder som oppvarmes til 100° Fahrenheit (37,8° C). Metoden er betegnet som ASTM D 323-58. Når en har holdt denne temperatur stabil en tid, kan en avlese trykket i pund eller millimeter vannsøyle.

Dette trykket har betydning i forbindelse med sugningen da det er avgjørende for når bensinen, eller den væske som skal losses, går over i gass ved for høyt vakuum som igjen refererer seg til for stor sugehøyde. For enkelte sorter bensin, bl. a. den såkalte eterbensin, (casing head gas) er sugehøyden nærmest 0. Texaco hadde et par av sine båter i denne traden engang i tiden, og plugglokkene til måling av nivået i tanken ble erstattet med et glassvindu samtidig som det ble satt lufttrykk på tanken for å presse fluidumet opp i pumpen. Som oftest klarte trykket av gassen å gjøre tjenesten. De fleste maskinister kjenner fenomenet når fodepumpen skal suge kokende vann, da vil vannet på grunn av vakuum gå over i damp og pumpen «flasher». Sugehøyden må derfor være så liten som mulig.

I praksis må en ofte innrette seg på best mulig måte, og derfor måtte vi på «Texaco Belgium» bevege oss på grensen av det tillatte. Det skulle nemlig i et lite trangt pumperum settes inn 10 pumper med en lengde på 2,5 meter. Noe annet

enn vertikalpumper var det ikke plass til. Som nevnt tidligere, ble sugehøyden dessuten 3,75 m. 27 store rør skulle gå gjennom pumperomskottet til tankene, og da det ikke lot seg gjøre å få rørene gjennom alle webbene (tverrspant), måtte de legges på toppen av disse. Bare denne høyden utgjorde fra 1,90 til 2,60 meter over bunnen. Hertil kom at 34 fjernstyrte ventiler med en høyde på 1,4 meter skulle plasseres og 12 vanlige sluser. Alt måtte være tilgjengelig for reparasjon ved siden av at en måtte kunne bevege seg dernede uten å gå på knærne.

En ting som kan interessere er at da det her var tale om å pumpe kjemikalier, som angriper nesten alt det kommer i berøring med, kunne ikke vanlig pakning anvendes i pumpene. En bruker her den såkalte doble mekaniske tetning bestående av keramikk og rustfritt stål. Siden pumpene ikke kan bruke det som pumpes til kjøling av pakningen, måtte et separat kjølesystem innrettes for pakningen. Selvfølgelig måtte hver pumpe da ha sin egen kjølepumpe. Denne får kjøleoljen fra en tank gjennom en kjøler. Skulle kjølingen av en eller annen grunn stoppe, vil et flowmeter (vinger som går rundt av oljestrommen) vise det på kontrollrommets «Autronica»-apparat samtidig som en høy temperatur i pumpen også gir signal. Meningen er å gjøre hele pumpestasjonen så sikker som mulig selv om det kanskje blir litt komplisert og dessverre nokså dyrt. Men skuta er også laget for å føre dyre laster med opptil 37 sorter, dog bare 10 uten noen spesialpreparering av lasten eller drenering av rør og pumper. En liter av spesialproduktene kan komme opp i en pris av 5 kroner og kan ved siden av være både ildsfarlig, oppløsende og giftig.

Alt må ut av tankene og her må en anvende støvsugeren. Istedenfor å gi sugestussen kirkeklokkeform (bell mouth) snur en klokka på hodet slik at det blir en trang åpning nederst og det er jo slik støvsugeren ser ut. Innsnevringen på sugerøret er 25 % av sugerørets areal. Denne er som bekjent bare brukt for å ta ut de siste rester i tanken, men kan også brukes til å toppe tanken, d.v.s. å fylle tanken langsomme for den blir helt full.

Vi må som vanlig bruke tegning for å forklare systemet, og viser også et damptrykk diagram som vi har fått av ingeniør R. Molvik ved

Forts. side 31.

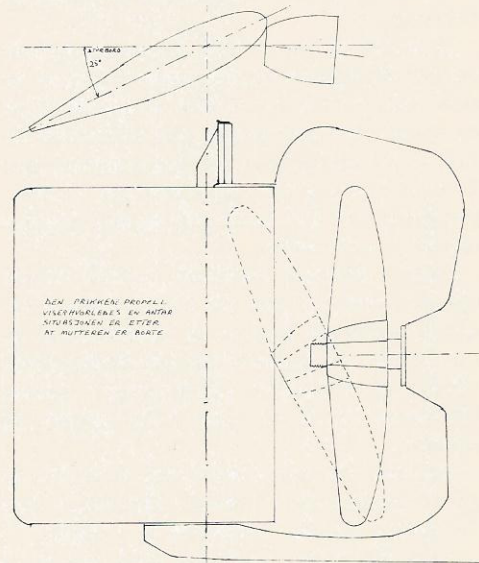
ET UHELL

Så skulle det også en dag hende i Texaco. Telegram fra «Texaco Norge»: Propellen løsnet og henger fast i roret — med angivelse av tid og sted — fint vær.

En slik melding kan få den pertentlige kontormann til å hoppe i stolen. Kartene skal undersøkes for distansen til nærmeste havn, bergingselskaper kontaktes, priser kalkuleres, det skal prutes om betingelser for tauing og reparasjon. Lastemottagerne, som i dette tilfelle var England, sitter og venter på lasten, det var stor knapphet på bensin på grunn av sjømannsstreiken.

Hvis et bergingskompani forlanger «No cure, no pay» for buksering, blir det berging og et millionbeløp å betale. Vi var inne på tanken å la «Texaco Britannia» hjelpe søsteren over havet, hun skulle samme vei. Det var snakk om dokking på Curacao, og til slutt ble det til at en taubåt

Forts. side 15.



Maling

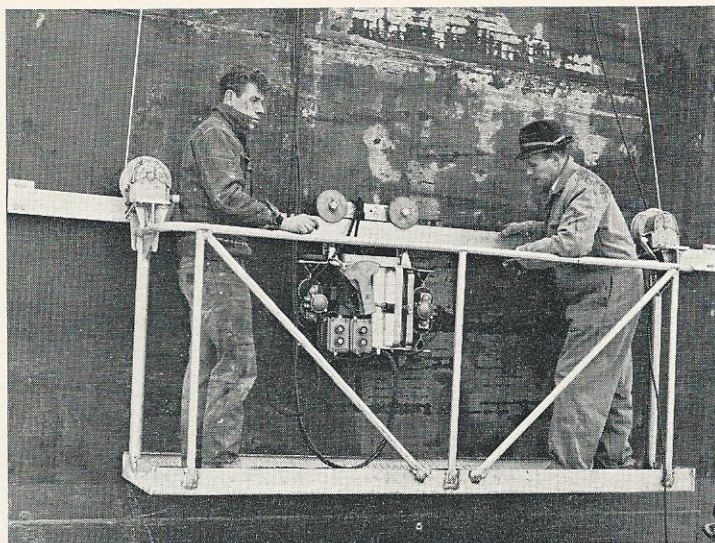
Det er lenge siden vi skrev om maling, og det er vel nå på tide å minne om hvilke store verdier vi har å ta vare på i denne forbindelse. Hvert år bruker rederiet ca. 1/2 million kroner til maling. De siste årene er det i tillegg kommet ytterligere utgifter etter hvert som malingene er blitt mer avansert og derfor krever spesielle forhåndsbehandlinger. For at dette arbeidet skal lønne seg, er det derfor viktigere enn noensinne å ta vare på malingen på beste måte. Det store arbeidet og de store utgifter skulle jo helst ikke være bortkastet.

Vi skal forsøke å gi en orientering om de malinger som er kommet på markedet de siste 5-6 år, og hva disse malinger krever av forhåndsarbeide og vedlikehold.

La oss først ta forbehandlingen. Sandblåsing er den desidert beste og sikreste måte for fjerning av rust. Metoden krever imidlertid spesialutstyr og trenede folk, og må derfor gjøres under dokking. Vi skal derfor konsentrere oss om de arbeider som det kan bli aktuelt å utføre ombord.

At underlaget må være rent før maling påføres, bør være en selvfølge. Hvis det skal males på ubeskadiget gammel maling, må overflaten først vaskes med ferskvann, gjerne tilsatt syntetisk vaskemiddel eller soda med etterfølgende spyling med rent ferskvann. Maling på salt gir dårlige resultater. Spyling med slange og skrubbing er best for å fjerne salt— å spare på vannet er dårlig økonomi. Sørg for at flaten blir grundig tørr før malingen påføres, men vent ikke for lenge. Saltet legger seg fort på igjen.

Er stålet allerede angrepet av rust, må løs maling og maling hvor det forekommer underrusting fjernes. Rusthindrende maling (mønje/



primere) har best effekt hvis den påføres bart metall eller eldre, intakt, rusthindrende maling uten underrusting.

Det kan benyttes flere metoder for fjerning av rust og forurensninger på stålet. Rustpikking med etterfølgende skraping og stålbørsting er den vanligste metode. Først rustpikkes flatene, hvorefter det skrapes grundig og avsluttes med stålbørste, helst roterende. Spar ikke på kreftene under stålbørstingen. En ekstra innsats her gir gode renter i form av lengere levetid for malingsystemet.

Nå vil dere sikkert, og med god grunn, hevde at så store som skipene er i dag, er det ikke mulig å gjennomføre en grundig og tilfredsstillende forbehandling med konvensjonelle redskaper. Dette gjelder ikke minst på skutesiden hvor håndskrapere eller håndbørster eller endog kraftdrevne roterende håndbørster har for liten kapasitet. Det er da også årsaken til at vi, så langt det er anledning sandblåser skutesiden og beltet og gir en grundig behandling ved verksted med avanserte malingstyper. Selv disse må imidlertid ha et tilleggsstrøk fra tid til annen, og før dette må det vaskes, spyles, tørkes og børstes grundig.

For å gjøre denne jobben mulig og for å hjelpe de båtene som har underrust, ujevne overflater o.s.v. har vi en tid forsøkt å lage en

Forts. side 14.

GAMLE MINNER

Av H. Thune



Nåværende maskininspektør H. Thune foran båten som han minnes i denne artikkelen.

M/T

«Solitaire»

Det finnes vel ingen i Texaco som ikke har hørt om «SOLITAIRE», en underlig skrue av en tankbåt som dengang hun ble bygget i Bath, Maine, i 1920 var noe utenom det vanlige. Navnet betyr «den enslige», for eksempel en som legger kabal, eller et smykke med bare en diamant. «SOLITAIRE» ble det siste skip som gikk ut fra Texacos eget skipsbyggeri, og var utstyrt med mye som lå langt forut for sin tid. Alle lasteoljepumpene var plassert i et pumperom helt forut. Skuta hadde temmelig skarp bau, derfor ble pumperommet plassert der. Det ga god oppdrift forut. Alle pumpene derimot ble satt igang fra maskinrommet helt akter. Slikt kalles idag for fjernstyring. Riktignok bruktes ikke transduktorer, dioder eller transistorer, men siden det var elektrisk drift av pumpene, ble disse ganske enkelt startet med en stor forniklet bryter. «SOLITAIRE» var en ren motortanker, det fantes ingen andre kjeler ombord enn de som ble brukt i byssa. Elektrisk kraft ble skaffet av tre Fairbank Morse hjelpemotorer av semidiesel typen, en måtte bruke en glødespiral for å få dem til å tenne når en skulle sette dem igang.

Det var to hovedmotorer av McIntosh Seymours fabrikat, Auburn, New York. En underlig blanding av Polar diesel M.A.N. og Burmeister og Wain. Maskinene kunne kjøres på tungolje og var utstyrt med elektrisk oppvarming av oljetankene (dagtanker).

Hver motor var på bare 500 aksel hestekrefter ved 150 omdreininger, og farten ble 9 knop på last. «SOLITAIRE» ble satt under norsk flagg i 1934 etter at hun ble ombygget til smøreoljebåt ved Nakskovs Skibsværft. Det ble ikke gjort noe med maskineriet unntatt at det ble innsatt en donkeykjele til å varme opp lasten med, og de fire skorstener ble omgjort til en eneste en. Denne donkeykjelen ble det mye bråk med. Den hadde ikke noe sertifikat og hadde tidligere stått ombord i en gammel lekter. Det var vanskelig å få den godkjent av Lloyds, men etter at den falt ned fra stor høyde i en kran og var like god, ja, så måtte den være god for de 3 kg trykk den skulle brukes til.

Toppstengene ble kappet og gjort teleskopiske for at «SOLITAIRE» skulle kunne komme under broene og opp til Manchester. Det ble lastet

På langfart med M/T „Texaco Europe“

Av Loyd Granlund

I forrige nummer av bladet bragte vi en beretning om L. Granlunds inntrykk fra sin reise med M/T «Texaco Europe». Beretningen fortsetter her.

Den lasten M/T «Texaco Europe» nå hadde med seg fra Las Palmas var fyringsolje nr. 3, og en del av denne oljen skulle føres helt opp til Sveits. Flere lektere kom langs siden for å hente sin del av lasten. En av disse lektere hadde navnet «BAHRAIN», hvilket et nydelig forarbeidet navnebrett fortalte. Samtidig som to lektere lastet fra M/T «Texaco Europe», losset skipet til Caltex-anlegget i land. Når en ser på alle de motoriserte lekterne som trafikkerer Antwerpens havneområde, må en være oppmerksom på at det i Belgia, Holland og til dels også i Tyskland er meget godt utbredt vannveisystem, med seilbare elver og kanaler.

For Tysklands vedkommende kan man nevne elver som Elben, Oder, Rhinen, Donau og Weser, som tilsammen utgjør vel 3 500 km farbar vannvei for hundrevis av motoriserte lektere, og her finnes verdige innlandshavner som Duisburg, Ruhrort og Mannheim.

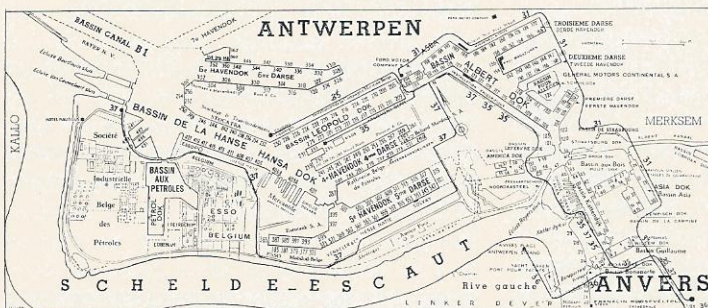
Holland har meget gode kommunikasjoner. Landet har over 6 900 km seilbare elver og kanaler; dette er det dobbelte av den totale lengde av landets jernbanenett.

Belgia har bare 1 600 km seilbare elver og kanaler. Den mest kjente kanal er Albert-kanalen som forbinder Liege med Antwerpen. I den høyereliggende sørlige del av landet må det komplisert sluseanlegg til, og trafikken på disse vannveiene er derfor ikke så livlig som i Holland.

Antwerpen er Belgias kommersielle hovedby. Den ligger 80 km opp fra havet, men likevel når tidevannet opp til byen, enda den egentlige elvemunning, som kalles Wester Schelde, ikke åpner seg før nedenfor byen. Antwerpen har kanalforbindelse med Meuse og Rhinen.

Mens skipets last ble fordelt til de rette mottagere, tok vi oss landlov, med kaptein H. Sukke og frue som velvillige veivisere. Det er så uendelig meget man kan ha lyst til å se i Antwerpen, men byen er stor og det man ikke rekker nå, får man utsette til et senere besøk. Den store, mektige katedralen med utsmykning av Rubens kom vi dessverre ikke inn i; heller ikke den store middelalderfestningen Sten som nå rommer Antwerpens sjofartsmuseum. Like ved Napoleon-dokken, som i dag danner grunnlaget for Antwerpens posisjon som en av de store verdenshavnene, finner vi den nest eldste av Sjømannsmisjonens kirker. Den har en kummerlig fortid, men kan nå by sine sjømannsgjester rommelige og tidsmessige lokaler. Her ble vi hyggelig mottatt av stasjonens prest, herr Fr. H. Asche, og noen av hans medarbeidere; de øvrige var på skipsbesøk. I samtalens løp fikk vi forståelse av hvilken oppgave det må være å tjenestegjøre ved en sjømannskirke. I for eksempel Antwerpen er den totale kailengden 8 norske mil. Da vi besøkte Antwerpen, lå det 32 norske skip i havnen, og alle disse skulle besøkes. Ofte er

oppholdet i havnen bare er av noen få timers varighet, men Sjømannskirken følger godt med, og ved selvsyn så jeg at M/T «Texaco Europe» ikke hadde ligget lenge ved kai før assistent Abraham Prestø kom ombord med innbydelse til kirkens forskjellige arrangementer.



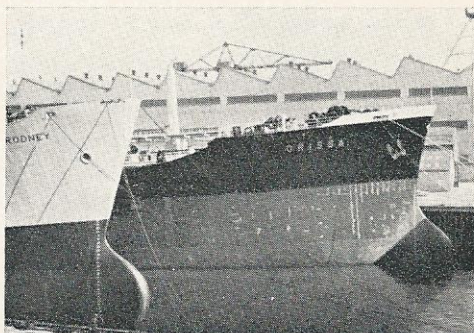
Vedderen

Av H. Thune

Når en ting blir passe gammelt og glemt, er det på tide å ta den frem igjen, gi den et annet navn og få en flink selger til å lansere den som siste nytt.

Vedderen ble i sin tid brukt på romerske galleier. Den var av hardt tre eller bronse, gjerne utstyrt med horn og øyne. En slik hård skalle var et fint redskap til å ramme andre skip med, og ble brukt, minus horn og øyne, på krigsskip opp til 1965. Dengang hadde en fått erfaring for at et panserskip med slik baug skar lettere gjennom vannet og gjorde bedre fart enn et skip uten slik vedder. Først etter at en fikk de store vannbassenger (modelltanker) til å prøve de forskjellige skipsformer i, kunne skipsingeniørene kombinere sine matematiske beregninger med praktiske eksperimenter. Disse dreide seg i første rekke om den såkalte baubølge. Gamle bilder viser at et dampskip (tramp) har en liten vakker skumdott foran bauen. Skuta ruslet bedagelig avsted med 8-9 knops fart og her besto friksjonen praktisk talt bare av skipets form og skips huden.

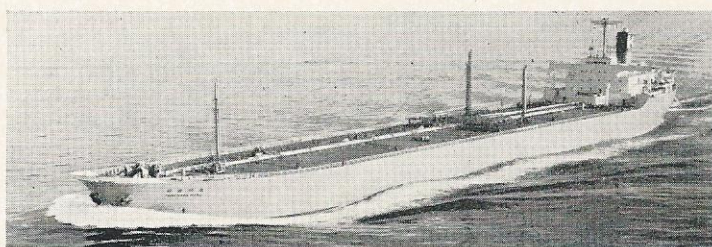
Når så et skip kommer opp i 16-18 knops fart, vil det vann som skuta skal skyve foran seg, utgjøre en betraktelig motstand. Eksperimenter viser at motstanden øker med opptil 50 % av den totale motstand.



Skipsingeniørene fikk her støtte av sine kompliserte matematiske beregninger ved at de i en modelltank kunne måle formen og lengden på baubølgen. Enhver forandring til det bedre var av største betydning og med en modell er det ingen kunst å legge på litt voks her og der for å få en som glir lettere gjennom vannet.

På dette vis kom vedderen tilsyne igjen, og så var det det nye navnet: På norsk ble det pølsebau, men rambau synes å være mest anvendt.

Bauen ellers blir den samme knivskarpe som før, for det sier seg selv at bulben må være i en viss dybde under vannet. Den enkleste måten å forklare det på er at bulben virker som en pum-



Vannet som skuta skyver foran seg, koster penger. Bølgen bak betyr etterlatte bestekrefter.

pe, den lager et hull under vannet som baubølgene må fylle ut. Skipskonstruktøren derimot vil antakelig uttrykke seg slik:

Baubølgen setter opp sitt eget bølgesystem og bulben sitt. De to systemer skal kombineres på en slik måte at trykket reduseres til et punkt under det som bauen alene ville gjøre.

Bulben virker best mellom 15-20 knop, den må ha en passe avstand under vannet og ha en størrelse som kan balansere med bølgedalen etter baubølgen. Men alle ting har sine fordeler og det motsatte. Konstruksjonen er meget dyrere enn den konvensjonelle. Eksperimentene koster også mange penger. Riktignok gir den litt oppdrift forut, men i høy sjø vil den slamme kraftig, og virkningsgraden blir motsatt av hva den skal være. Ved redusert fart er bulben uten betydning.

I marinen har den ingen betydning lenger hverken som ram eller bulb. Grunnen er at ved høy fart vil baubølgen bli lenger og bulben trykke vannet opp i neste bølgetopp.

Det er ikke så lenge siden en begynte med bulben og formen varierer med den type skip som får den. Texaco har tre tankskip med slik bau og et rederi «Trident» som samarbeider med Texaco, har gjort gode erfaringer med tankskipet «Orissa». Etter eksperimenter i modelltank fikk den en rambulb-fasong som viste seg å være meget effektiv. Farten ble hele 0,28 knop større på lastet skip og 0,63 knop større på ballast, sammenlignet med sine tre søsterskip uten rambulb.

Når slikt forekommer, skulle en tro at alle redere ville bli interessert, men det nytter ikke å sette samme nese på alle slags skuter. Selv om modelltankprøvene faller heldig ut, vil resultatet i praksis kunne variere. Eksperimentene er allikevel nødvendig for å oppnå bedre resultater og når det hjelper med en pølse forut, hvorfor ikke også sette en på akter? Med dette er en alt i full gang, for det er like viktig å redusere motstanden her. Alle sjøfolk vet at skuta drar en god del sjø etter seg, dessuten er det viktig å få en fin form rundt propellen. Den begynner å ligne en pølse, men noe riktig navn har den ikke fått ennå.

30
år



For overstyrmann Frank Olsen var 30. januar 1966 en riktig jubileumsdag. Det var nemlig da 30 år siden han som 21-åring kom til Texaco og spurte pent om han kunne få en jobb, hvilket han fikk. M/T «Europe» lå i Amsterdam og trengte en matros. Det skulle nesten være unødvendig å si at matrosen kom fra Arendal. På M/T «Europe» kom forfremmelsen fort, og allerede etter 1½ år finner vi Frank Olsen som båtsmann. I dagens situasjon kan det være morsomt å bemerke at vår jubilar hadde styrmannsskolen da han gikk ombord i M/T «Europe». Han mønstret av i desember 1938, og etter 2 måneders ferie begynte offiserskarrieren med første uniformsstilling som 3dje styrmann på M/T «Nueva Granada».

Frank Olsen har gjennom årene tjenestegjort på flere av våre skip, sist som overstyrmann på M/T «Texaco Britannia».

Jubilanten er behørig hyldet, og har fått sitt håndfaste bevis, gull armbåndsur, for sin innsats. Texaco Tanker gratulerer med jubileet, og ønsker fortsatt mange gode Texaco-år for Frank Olsen.

ANDRE JUBILANTER

Vi gratulerer også følgende jubilarer med runde år:

På kontoret:

Regnskapssjef Alfred Taxt	- 20 år - 5/11-65
Personalsjef J. C. Jenssen	- 20 år - 11/3-66
Driftssjef A. Kr. Roysen	- 20 år - 1/4-66
Forhyringssekr. L. Granlund	- 20 år - 5/5-66
Avdelingssjef G. Langfeldt	- 20 år - 5/6-66

På båtene:

Kaptein Ove Granlund	- 20 år - 11/8-65
1. maskinist Åge Nordby	- 15 år - 31/5-66
2. maskinist K. Rogne	- 15 år - 6/6-66

MALING —

Forts. fra side 7.

maskin som både banker og børster og som kan bevege seg på både horisontale og vertikale flater. Det siste oppnår vi ved en luftspalte mellom magneter og skipsstålet. Maskinen, som vi tar med et bilde av, er under utprøving på M/T «Texaco Norge», og vi håper dette vil resultere i at vi får et praktisk hjelpemiddel i malingsvedlikeholdet.

NB! Ingen maling vil med godt resultat kunne brukes utenpå rust.

Ved førsteklasses forbehandling kan man ti-doble en malingfilms levetid. Jo mer arbeid og omsorg man legger i forarbeidene, jo lettere vil man slippe senere. Foruten at forbehandlingen er den viktigste del av alt malerarbeide ombord, er den som oftest også den mest tidkrevende del. Sørg for å planlegge arbeidet slik at grunnstrøket kan påføres umiddelbart etter at forbehandlingen er ferdig. For at grunnstrøket skal kunne gi full beskyttelse, må det inn i alle porer og ujevnheter i flaten. Dette oppnår man best når man bruker pensel. Ved hjelp av f. eks. rull, vil luft og fuktighet lett bli stengt inne i små fordypninger i overflaten, og dermed er rusten i gang igjen før man vet ordet av det. Bruk derfor alltid pensel ved påføring av første strøk.

Maling og fuktighet går aldri godt sammen. Selv så små mengder vann på underlaget at det vanskelig kan sees, vil kunne ødelegge arbeidet helt. Planlegg derfor arbeidet slik at malingen kan påføres mest mulig i tørt vær, og begynn aldri med forbehandling i gråvær eller regn. Unngå også å male i kaldt vær. All maling vil få redusert hefteevne til underlaget ved påføring ved lave temperaturer. Underrusting forekommer ofte på flater som er malt ved 0° C eller kaldere. Det er også da større fare for usynlig fuktighet på underlaget.

Og så noen ord om de forskjellige malingstyper. Vi skjeldner gjerne mellom to hovedgrupper: De konvensjonelle og de avanserte malingstyper. De konvensjonelle malinger blir fremstilt på basis av naturlige råstoffer, oljer, alkyder o.l. Disse malinger er av en-komponent type, d.v.s. de er ikke herdende, og de reagerer som regel med surstoffet i luften under tørking. Disse malinger kan utvikles meget langt, og bli svært avanserte på sin måte.

Den andre hovedgruppen, de avanserte malinger, blir fremstilt på syntetisk basis, de såkalte plast-malinger. Denne gruppen kan igjen deles i to: de «fysikalsk tørrende» malinger som er av en en-komponent type og de «kjemisk herdende» som er en to-komponent type. Vi skal forklare forskjellen nærmere.

Til de fysikalsk tørrende hører vinyl og klor-kautsjuk. På grunn av løsningsmidlene i disse malinger kan man stryke dem oppå tidligere påført maling av samme type. Vinyl-malinger brukes ikke under vann, da den er ømfintlig for væte og også for kulde. Klor-kautsjuk derimot kan også benyttes under vann. Disse malinger kriterer noe, og blir derfor helst ikke brukt på overbygning.

Til de kjemisk herdende malinger hører epoxy-malinger og polyurethan-malinger, populært kalt DD-lakk. Disse typer er som nevnt, to-komponente, d.v.s. at de leveres i to komponenter, base og herder, som må blandes sammen før malingen påføres. Etter blanding må malingen påføres innen 24 timer. I disse malinger foregår en kjemisk reaksjon som virker sperrende slik at malingen ikke løses opp, og det har derfor ingen hensikt å male med disse malinger oppå tidligere påført strøk.

Epoxy-malinger kan med fordel brukes under vann og i tanker. De kriterer imidlertid noe, og blir derfor vanligvis ikke benyttet på overbygning.

Polyurethan-malinger er eksepsjonelt værbestandig, og er derfor den maling som særlig brukes på overbygninger. Den kriterer ikke, holder seg blank, og riktig påført holder den i 10-15 år uten vedlikehold.

Til slutt vil vi innprente følgende regler: Bruk aldri konvensjonelle malinger, d.v.s. olje- eller alkydmalinger oppå avanserte (plast) malinger. Løsningsmidlene i de konvensjonelle malinger er ikke sterke nok til at de to typer kan forbindes med hverandre, og maling og arbeide er bortkastet.

Bruk aldri avanserte malinger oppå konvensjonelle malinger. Løsningsmidlene i de avanserte malinger er for sterke, og virker omtrent som lakkfjerner.

Bland aldri konvensjonelle malinger med avanserte malinger.

Følg alltid nøye bruksanvisningen på boksen med hensyn til event. tynning, antall strøk, omrøring etc.

Og sist men ikke minst:

Gjør forarbeidet grundig og spar dere selv for mye av arbeidet med rustpikking og maling i fremtiden.

ET UHELL —

Forts. fra side 6.

ved navn «Sparrow Point» skulle dra skuta til Trinidad for lossing. Ingen dokk ledig på Curacao, så skuta må tippes for å få propellen over vannet slik at den kan repareres uten dokking.

Vi må regne med at propellerakselen kan ha tatt skade. Reserven ligger i Sandefjord, så vi må få «Texaco Skandinavia» til å levere sin aksel. Hvorledes skal dette foregå uten kranhjelp? Ved å ta propellen ut gjennom skutensiden? Dette var bare noen av de viktigste problemer som måtte løses i en fart.

Det er første gang i Texaco Norway's historie at en propeller løsner, og nå er spørsmålet hvordan slikt kan skje.

En får huske på at ved full fart forover blir propellen skjøvet opp på konusen med en kraft på over 60 tonn. Den skulle således ikke falle av unntatt ved sakking på maskinen eller akterovergange.

Vi har meget knappe opplysninger om saken, da det har vært umulig å foreta undersøkelser på grunn av sjøgang. Det er blitt opplyst at propellen antas å henge på akselen. Det blir da som vist på skissen, med en vingepå hver side av roret, slik at dette blir låst fast i 25° vinkel til styrbord. Dette gjør tauingen besværlig, og farten er deretter — fra 2 til 4 knop. Taubåten har dagsbetaling, så «more days — more dollars». Uten å beskyldte noen for sendrektighet, får vi være glad til når skuta kommer vel i havn.

Et spørsmål som vi ikke har fått svar på, er om akselen er brukket i forkant av konusen. Svaret får vi først når «Texaco Norge» kommer vel i havn. I skrivende stund er hun 2 dager fra Trinidad — og så får vi se.

IN MEMORIAM

Pumpemann Olav Dalheim, M/T «Texaco Oslo», ble plutselig revet bort ombord den 18. april i år mens skipet var på reise fra New York til Trinidad.

Olav Dalheim begynte i vårt rederi som motormann ombord i M/T «Texaco Britannia» i januar 1963, og var senere også motormann ombord i M/T «Texaco Oslo».

Vi som kom i kontakt med Olav Dalheim lærte ham å kjenne som en pålitelig sjømann — alltid vennlig og full av iver etter å utføre sitt arbeide til alles tilfreds.

Vi sitter igjen med bare gode minner om et samarbeide vi gjerne skulle hatt i mange år fremover.

Pumpemann Olav Dalheims bære er ført til hans hjemsted i Trondheim. Han etterlater seg hustru Mildred Dalheim.

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 Belgium»	J. C. Christensen	I. Bakke	K. Johansen	Th. Skarsvåg*	N. S. Hansen	N. G. Fiskerstrand	J. Vargdal	S. T.
M/T «Texaco Bogota»	J. Bjørge	S. Einvik	B. Johansen	J. Eriksen	Bj. Henriksen	J. Nilsen Løvland	S. E. H. Granlund	A.
M/T «Texaco Brasil»	R. Horseng	S. G. Sivertsen	G. Stallvik	B. Snekkenes	J. Johannessen	H. Uppheim	P. Olausen	
M/T «Texaco Britannia»	O. A. Isaksen	S. Flø	K. Rønning	T. Skjølseth*	E. Lian	K. Lyngved	H. F. Jacobsen	J. I.
M/T «Texaco Europe»	O. Lindtner	H. Rode	L. Reistad	J. Chr. Hvoslef*	K. Aamann	M. Risvold	A. Scheffte*	T.
M/T «Texaco Norge»	H. Helmeresen	J. Holt	R. Hamre	I. Pedersen	H. I. B. Johnsen	A. Johansen	B. Vorpvik	G.
M/T «Texaco North America»	T. Stensrud	K. E. Kristiansen	L. J. Johnsen	O. Løseth	M. Svarholt	S. Holdhus	I. Larsen	G.
M/T «Texaco Nueva Granada»	R. G. Jensen	J. L. Paulsen	T. Skogli	E. Bolandsås	M. Zalik	S. Langeseth	P. Lefstad	H.
M/T «Texaco Oslo»	L. Lyng	H. Hagen	S. Skårn-Rognvik	E. Haugen	T. Soldal	T. Pedersen	K. Rogne	T.
M/T «Texaco Skandinavia»	S. Myran	A. Frøystad	O. Ludvigsen	T. Pedersen	H. Bredesen	T. Weden	D. Sørvik	T.
M/T «Texaco South America»	P. Brandal	T. Salvesen	K. Pedersen	R. Henriksen	B. Madsen	A. Andersen	S. Hammer-vold	H.

*) Tjenestegjør midlertidig som 1. styrmann jr. — 1. maskinist jr.

På ferie eller på skoler:

Kaptein	O. Andersen	Båtsmann	P. Altoy	3. maskinist	O. Bratlie
»	O. Granlund	»	E. Ervik	»	I. Evjen
»	K. Hallén	»	B. H. Hansen	»	R. Grande
»	Y. Konnestad	»	E. Ødegård	»	K. Gåsvik
»	A. Strand	»	N. Årø	Elektriker	Å. Eriksen
»	H. Sukke	Maskinsjef	A. M. Hval-Hansen	»	K. Holmberg
Overstyrmann	O. Brath	»	J. G. Hedberg	»	Aa. V. Jensen
»	M. Gjersøe	»	O. H. Kristiansen	»	J. Norén
»	O. Kinander	»	R. Røsand	»	K. Pedersen
»	F. Olsen	»	L. Sandal	»	L. Sandvik
»	A. Thoresen	»	T. Strandelid	»	
1. styrmann	A. Berg	1. maskinist	K. Amundsen	Pumpemann	J. Benum
»	A. Kristensen	»	H. Borgersen	»	O. Folgerø
2. styrmann	K. Eriksen	»	T. Hansen	»	H. Oftedal
»	B. Nicolaisen	»	Å. Nordby	»	R. Skauge
»	E. Søbstad	»	A. Nødland		
»		»	Ø. Toppen	Stuert	P. Fredriksen
Telegrafist	O. H. Henriksen	2. maskinist	H. H. Granlund	»	K. Grøttan
»	E. Midthaug	»	R. Jacobsen	»	Bj. Kjørstad
Tømmermann	F. Enger	»	E. Johnsen	»	W. H. Ruteig
»	J. Johannessen	»	G. Karlsen	»	E. Skjørestad
»	O. Omholt	»	K. Rosten	»	T. Søy
»	Th. Thorvaldsen	»			

FRA SKIPENE

GRANLUND

Maskinist	Maskinass./ rep.	Telegjnist	Båtsmann	Tømmermann	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
Orgersen	A. Skavland	L. Kunst	A. Kristensen	T. Bysheim	H. Grøtting L. Johansen	A. Asp	K. J. Vikse	J. Millerjord
arsen	J. Kristiansen B. Stensrud	Ø. Åvik A. Furu	L. Selstrøm F. Wangberg	P. Pedersen E. Klemmet- sen	R. Pettersen M. Nordmo	J. Agmund O. Faxø	E. Berg- Pedersen H. Steinvik	B. T. Stallum J. Bakketun
ngerud	H. M. Even- sen	T. Bjørnsen A. Andersen	I. Kristian- sen G. Iversen	Ch. Bailly	R. Madsen M. Olsvik	O. Jandrup H. Nielsen	B. Strøm L. Malm	N. Johannes- sen J. Roodahl
Hopstad		L. Martinsen	B. Eggen	Th. Gjersøe	J. Veiga	K. Holm	J. Waage	A. Flaten
Dalsheim		O. Mørk	I. Inderåk		J. Røsholt	Chr. Fiskåen	P. Johansen	R. Johnson
ørø	P. Nuland	Å. Olsen	N. P. Nilsen	J. Johansen	B. Larsen	E. J. Larsen	Å. Løvik	T. Lindberg
lvinn	O. Wick	H. Hogstad	K. Pedersen	I. Hårstad	S. Fornes	G. Tandberg	J. Hansen	B. Johansen
Opshaug	O. Pettersen	E. Ottosen	S. Henriksen	K. Øverland	N. Gausdal	H. Bjugan	O. Ormseth	W. R. Jensen
Gilberg		K. Hundve- bakke	A. Sveen	J. Spencer	S. Karlsen	T. Siljan	E. Almkvist	A. Bjerkan

T/T «Texaco Belgium»

førte første lasten til Claymont og Bayonne og fikk således god anledning til å vise seg frem for befrakterne i USA. Enkelte barnesykdommer forekom, men tross så meget nytt og ukjent med hensyn til automatikk etc. gikk alt bra. Oppholdet i USA ble kort. Neste reise gikk fra Trinidad til Europa. Avonmouth fikk sin kvote før julehøytiden, mens oppholdet i Rotterdam tok lengre tid på grunn av alle helligdagene. Her mønstret maskinsjef H. Bochelie av. B. Chr. Utvik som hadde fulgt med skipet hele tiden, overtok. Dingle utenfor Liverpool var siste losseplass, herfra seilte skipet om ettermiddagen den 5. januar. Vel tilbake på lasteplass i Pointe-a-Pierre 17. januar lød neste ordre på lossing i Westwille, Boston og Bayonne. Det var under anløp av sistnevnte havn at noen få av besetningen viste en dårlig oppførsel inne på tankanlegget. Slike ting er kjedelige og får alltid følger som kan gå ut over de mange som er uskyldige. De skyldige ble tatt straks, og har fått seg en dyr lærepenge.

Under opphold på Trinidad 6. februar overtok

1. kokk	J. Bakkemyr
»	N. A. Husøy
»	T. Johannessen
»	R. Kristiansen
»	R. Larsen
»	H. Pedersen
»	K. Strøm
»	K. Zeylon

I spesialoppdrag:

Kaptein	W. K. Paulsen
Maskinsjef	B. Chr. Utvik

(Redaksjonen avsluttet ultimo juni.)

1. maskinist N. S. Hansen som maskinsjef og B. Chr. Utvik fortsatte sitt arbeide med reservedelskartoteket. Ø. Toppen rykket opp til 1. maskinist. 2. maskinistens plikter tok maskinist E. Wetlesen seg av for en tid.

Tallaboa fikk visitt i begynnelsen av februar, senere losset M/T «Texaco Belgium» også i San Juan, bare korte turer for dette nye raske skipet. Midt i februar legges det ut fra Trinidad mot Europa. Themsen ble første lossehavn, og mens lossingen pågikk, kom skipets nye overstyrmann I. Barth ombord. Han skulle, etter å være blitt satt inn i hemmelighetene, overta etter overstyrmann R. Horseng som nå snart måtte få ferie for å være klar som skipsfører på forsommeren. Telegrafist K. Bugge Nilsen ble avmønstret i Antwerpen og i hans sted kom L. Kunst som nå har mange år i rederiet. Hans studieplaner er foreløpig blitt utsatt. Enda skipet var så nytt, var det på denne tiden flere som hadde sin kontrakttid ute. Som vi husker var T/T «Texaco Belgium» litt sen i starten fra verkstedet, så allerede på jomfruturen hadde de fleste av besetningen allerede mange måneders «farstid» med skipet. Det var derfor nå 4-5 av skipets underordnede som dro hjem. Av våre maskinister under turbinutdannelse finner vi på dette tidspunkt bare E. Wetlesen igjen. Han skulle få sitt turbinchiefsertifikat på forsommeren slik at han etter ferie kan avløse Sebjørn Hansen som maskinsjef. Terje Soldal har også kommet godt i vei på sin turbinutdannelse og befinner seg på «Texaco Oslo» hvor han i sommer skal vikarere som maskinsjef. Håkon Uppheim har nå løst sitt maskinsjefsertifikat for motor og kommet godt ivei med turbinpraksisen. Han er p.t. 1. maskinist på «Texaco Brasil».

I midten av februar ble det en forandring av lastehavn, idet den nye lasten ble innlastet på Aruba, og mottagerhavn ble Hamburg. Etter endt utlossing her den 31. mars stevnet skipet nok engang mot Vest-India, reisen fikk et kortere avbrudd i Kanalen ved anløp av Falmouth for reparasjon. Det viste seg heldigvis å være bare en bagatell og forsinkelsen ble bare på 4-5 timer. Senere har det blitt stadig flere transatlantiske turer. Den 21. mai mønstret 1. maskinist Ø. Toppen av for ferie, han hadde fulgt skipets utrustning ved verksted og var en av dem som hadde lang tjenestetid før skipet forlot

fødebyen Fredrikstad. Han benytter ferien til å skaffe familien et sted å bo, og så har vi han vel tilbake ombord i T/T «Texaco Belgium» på ettersommeren. Den nye 1. maskinisten heter N. C. Fiskerstrand, siden han har sertifikater både for damp og motor seilte han først litt med M/T «Texaco Nueva Granada». J. Wargdal var nå rykket opp til 2. maskinist og S. Torgersen var blitt forfremmet til 3. maskinist. Overstyrmann O. Brath som hadde kort ferie før han tiltrådte i februar, ble den neste som får ferie, hans avløser I. Bakke er ombord, så den saken ordner seg sikkert meget snart. Når dette skrives, har T/T «Texaco Belgium» nettopp forlatt Curacao og skal denne gang bringe lasten til Limon, San Andres, Puerto Cortes og Puerto Barrios nede i Central-Amerika. Såvidt vites nå skal skipet laste i Port Arthur ca. 25. juni og Trinidad ca. 1. juli for Terneuzen hvortil vi regner ankomst ca. 15. juli.

M/T «Texaco Bogota»

seilte ikke tilbake til Vest-India etter endt utlossing i Avonmouth i slutten av november. Det ble isteden en tur fra Pembroke til Antwerpen før kursen ble satt for Trinidad. Stor ble nok forbauselsen ombord da ordren kom om å losse mesteparten av den nye lasten i Muruvika i Trondheimsfjorden. Hit kom så skipet 5. januar og da var det mange av besetningen som så og si kom til stuedøra og benyttet anledningen til et besøk hjemom. Noen få ønsket vinterferie og nyttet nå muligheten for kort hjemreise. Såvidt vi husker i farten er det vel bare en gang tidligere vi har vist våre farver i Muruvika, og det var med M/T «Texaco North America» i oktober 1953, så det er ikke ofte besetningene er heldige. En mindre del av lasten måtte losses i Lysekil, og turen langs norskekysten bør på dårlig vær med stamp hele veien. Ja, de hjemlige farvann vinterdag er nok ikke de beste. Nede i Lysekil lå skipet riktignok rolig, men kulden gjorde seg sterkt gjeldende. Selv ikke i Lysekil kom all lasten i land, og skipet måtte fortsette helt ned til Karlshamn for å få tomme tanker. De fleste av besetningen likte vel denne gang å komme avsted til varmere klima nede i Vest-India, og nok en gang var det Trinidads konturer som dukket opp i synsranden i slutten av januar.

Anleggene i Avonmouth og Dingle skulle ha hver sin del av lasten, og så ble det foreløpig slutt på skipets transatlantiske reiser idet kystfarten fra Pembroke tok til. Dette er jo bare kortere laste- og ballastreiser, så en tur opp til Granton eller over til Rotterdam/Antwerpen blir for rene langturene å regne. Slik gikk så dager og uker i stadig mas til 10. mars da skipet sa foreløpig takk for seg her i Europa og seilte fra Rotterdam tilbake til Trinidad. Det smakte nok bra igjen å få 10-12 rolige døgn i sjøen. Fra Trinidad var det imidlertid bare en kort reise til San Juan. Påny gikk reisen fra Vest-India til England, her var skipet utlosset i Pembroke den 28. april.

Nå var tiden inne for periodisk dokking, og reisen over Nordsjøen til verkstedet i Sandefjord var ikke lang. Hit kom M/T «Texaco Bogota» 1. mai, og traff her M/T «Texaco Skandinavia» som hadde ligget ved samme verksted vel en uke. Siden skipet sist var på disse breddegrader hadde vær- og temperaturforhold heldigvis forbedret seg betraktelig, og da samtidig flere av besetningen også hadde sin tjenestetid opptjent, var det naturlig at det ble forandringer blant besetningen.

1. styrmann A. Kristiansen hadde lang tid ombord og han ble avløst av B. Johansen som er ny hos oss og ønskes velkommen. Tømmermann P. Pedersen fra Faaborg kom nå tilbake til vår tjeneste igjen idet han løste av J. Johannessen. Maskinsjef R. Røsand sto også for tur til å få ferie, og i denne stillingen ombord kom Bj. Henriksen som er godt kjent fra tidligere tjeneste ombord. 1. maskinist T. Hansen skulle tilbringe ferien hos familien i Fredrikstad, og avløseren ombord ble J. Nilsen Løvland som også tidligere har seilt med samme skip. I mellomtiden har han vært lærer ved yrkesskolen i Tromsø. E. Johnsen reiste sammen med sin frue til Trondheim for å ta fatt på husbygging, så det blir vel muligheter for å få gravet ned noe av sparepengene. 2. maskinisten ombord heter nå S. E. H. Granlund. Han var med skipet ut som førstereisegutt, og etter den nødvendige fartstid, skoler og verkstedpraksis trådte han nå inn i rekkene som offiser. Han hadde riktignok en kortere tid tjenestegjort som 3. maskinist.

Elektriker J. Noren reiste hjem til Halden, og avløseren J. Agmund kom fra København. Som

reparatør mønstret J. A. Kristiansen. Dette er også en mann med flere års tjeneste ombord i et par av våre andre skip. Ellers noterte vi oss at pumpemann J. Benum gikk i land for en kortere ferie og ny tjeneste snart ombord i et av rederiets andre skip. M/T «Texaco Bogota»s nye pumpemann heter R. Pettersen. Motormann H. Håkonsen kom tilbake etter ferie hjemme i Molde. Ja, det er vel nesten ikke rett å kalle det ferie, for det var den siste «finishen» på huset han hadde strevet med de to månedene han hadde vært iland. Stuert T. Søby reiste hjem til Tønsberg for ferie, og fra samme sted kom hans avløser E. Berg Pedersen. 2. styrmann K. Eriksen hadde etter det vi forstår, fått lyst til å seile med stykk-gods skip og måtte derfor forlate oss. Ny 2. styrmann var ikke å oppdrive på et par uker. Denne offisers plikter tok derfor skipets neste kaptein, J. Bjørge, seg av. Han vil være kjent av svært mange for sin tjeneste i Sjømannsmisjonen, særlig ved Johan Nielsens minnekirke i San Fernando. Nå kom han imidlertid til oss for å bli kjent ombord i «Texaco Bogota» med hensyn til tank, rørsystem, pumper etc. før han overtar kommandoen.

Skipet seilte fra Sandefjord den 23. mai og har senere fortsatt i den engelske kystfarten. Ved avgangen fra Sandefjord måtte skipet seile uten båtsmann, men den nye «båsen» L. Selstrøm kom ombord i Liverpool. Den 10. juni var 2. styrmannsskolen ferdig og dagen etter finner vi M/T «Texaco Bogota»s nye 2. styrmann J. Eriksen underveis til London for å gå ombord i skipet ved Canvey Island. Eriksen ønskes velkommen til oss. Kaptein J. Bjørge er nå klar til å overta og vi ønsker ham hell og lykke i sin stilling som skipsfører igjen. Kaptein Ove Granlund takkes for god innsats og ønskes god ferie. I slutten av juni tok skipet en tur fra Pembroke til flere havner i Sverige.

M/T «Texaco Brasil»

fortsatte i Vest-India farten til midt i desember, da seilte skipet fra Trinidad med Pembroke som mål. Hit kom skipet den siste dag i året for del-lossing av lasten, resten skulle til Canvey Island, Themsen. Selv om vi her hjemme på den tiden ikke hadde noe gunstige temperaturer, så var det likevel noen som foretrakk å få vinterferie når tjenestetiden allikevel var opptjent.

2. maskinist P. Olaussen skulle bare i land for kortere ferie, derfor ordnet de seg ombord med midlertidig opprykk. Pumpemann H. Oftedal reiste hjem til Stavanger, S. Karlsen kom i hans sted ombord. Stuert R. Eriksens vikariat var slutt, og E. Skjørestad sto klar for ny tjeneste noen måneder. Videre var det også 3-4 underordnede som gikk og kom.

Den 4. januar befant skipet seg igjen i rom sjø i Kanalen på vei mot Trinidad. Lasten derfra skulle til Flaxenvik (nord for Stockholm) og Norrkøping, så spenningen var nok stor etterhvert som skipet nærmet seg Sverige. Det var jo ingen hindringer ved passering av Kielerkanalen, men ute i Østersjøen viste Kong Vinter sin makt. Isen var ikke så tykk, men med så streng og vedvarende kulde var det ikke godt å forutsi hvordan det ville bli i sundene innover mot Flaxenvik. For ikke å ta noen sjanser, ble man enige med lastemottagerne om å losse i Karlshamn, Gøteborg og Lysekil. Det viste seg at dette var meget fornuftig gjort, for mens skipet losset i Karlshamn, ble det bekjentgjort at større skip ble frarådet å forsøke å komme inn til Stockholm og havner lenger nord.

Under anløpet av Ryahammen, Gøteborg, var den norske konsul ombord og foretok noen forandringer i skipets mannskapliste. 2. maskinist M. Risvold hadde arbeidet seg hjem fra Trinidad, og fortsatte videre til Stavanger for ferie. Han hadde imidlertid på reisen over fått interesse av å begynne hos oss etter sin ferie og velkommen skal Risvold være. Når dette leses er Risvold 1. maskinist på «Texaco Europe». 2. maskinist P. Olaussen kom tilbake etter avstikkeren hjemme i Tønsberg. Motormann K. Ellila kom tilbake til oss igjen etter ferien i Danmark. De andre som kom, var nye ansikter.

13. februar ble det kastet loss fra anlegget i Skredsvik (ved Lysekil). Kursen ble lagt mot Pembroke. Herfra ble det først en tur til Immingham, deretter seilte skipet til Hamburg med neste last. Under anløpet her mønstret 1. styrmann L. Johnsen av, ny offiser ble S. Sivertsen som noen år tidligere seilte som matros i samme skip. Pumpemann S. Karlsen byttet arbeidsplass med O. Folgerø ombord i M/T «Texaco South America».

Den 5. mars var alt klart, og skipet sto igjen ut med Trinidad som mål. Vel ute av Kanalen,

kom matros A. Bråten til skade under tanksjau, en vannslange skadet hans ene ben. Haukeland Sykehus anbefalte ilandbringelse for kyndig legebehandling snarest, og kursen ble lagt mot Coruna i Nord-Spania. Her ble matros Bråten straks tatt hånd om av lege og bragt til hospital. Han er nå vel forvart hjemme, og er i god bedring av det kompliserte benbruddet. Vi håper at det går fort fremover med ham.

«Texaco Brasil» fortsatte sin reise, og neste last ble ført fra Curacao til velkjente havner i Sentral-Amerika, Limon, Puerto Barrios og Puerto Cortez. I begynnelsen av april ble ny last tatt inn på Trinidad. En del av lasten ble losset i Bayonne (New York), resten skulle fordeles til Montreal og Toronto. Under anløpet her sto 2 av besetningen og trippet for å komme hjem, nemlig maskinsjef T. Strandelid og elektriker A. Asp. Takk for god innsats, og god ferie til begge to. Begge ønsket å komme tilbake til samme skip, det lyder bra. I mellomtiden vikarierer 1. maskinist J. Johannessen, og som midlertidig 1. maskinist tjenestegjør H. Uppheim.

Den 2. mai finner vi skipet under innklarening på Curacao for nok en gang å laste for sentralamerikanske havner. Kaptein A. Strand har nå lang tid ute, og da han også vil prise sommeren i Norge, passer det utmerket for R. Horseng å reise ombord for å ta over kommandoen. Skipets nye kaptein og maskinsjef ønskes lykke til.

Neste last hentet «Texaco Brasil» på Trinidad 17-19/5, og denne gang ble kursen til en forandring lagt mot Conakry. Freetown, Monrovia og Buchanan hvorfra skipet gikk den 7. juni med kurs mot Trinidad. Vi regner med lasting for Bayonne, Philadelphia og Port Everglades med ankomst ca. 28. juni. Her vil det da bli stuert Skjørestad og 1. kokk Flatens tur til å få avløsning for ferie, og deres avløsere vil være stuert H. Steinvik og 1. kokk Bakketun, sistnevnte forøvrig også stuert og ny hos oss — velkommen.

M/T «Texaco Britannia»

forlot vi sist i fart i Vest India, men mot slutten av året kom skipet en tur til Hamburg. Denne gang ble det ikke så mange forandringer

blant besetningen, men vi noterte at 1. maskinist T. Weden var blandt de heldige som skulle få feire julen hjemme. I midten av januar legges det på nytt ut på en transatlantisk reise mot England og her skjedde en del forandringer blant besetningen.

Overstyrmann O. Brath gikk i land for en kortere ferie før han tiltrådte tjenesten ombord i T/T «Texaco Belgium». O. Isaksen som nå var ferdig med sin ferie, overtok overstyrmannens plikter. Maskinsjef E. Lian måtte hjem en tur. 1. maskinist J. P. Klepp rykket midlertidig opp i hans sted. Det ble forøvrig forfremmelse også for 2. maskinist R. Voldseth og maskinasistent L. Pettersen. 3. maskinist J. Langerud skulle også hjem en tur og han ble avløst av H. J. Jacobsen.

Nå kom også dette skip i Pembroke-farten for en tid, med en avstikker til Rotterdam. Vel tilbake i Pembroke i midten av februar tok skipet bare tilstrekkelig bunkers, så kystfarten foreløpig farvel og tok fatt på ny reise mot Trinidad. Her tok skipet mot lasten 1-3. mars, og så ble det samme vei tilbake til Pembroke. Avonmouth fikk også besøk. Maskinsjef E. Lian kom nå tilbake til skipet igjen.

Så er da «Texaco Britannia» tilbake i engelsk kystfart med last fra Pembroke til Bristol-kanalen, Themsen, Dingle og riktig langtur til Granton. Her var lasten vel i land den 17. april, og kursen ble igjen lagt mot Trinidad.

Kaptein Y. Konnestad sto nå for tur til å få ferie, og ble avløst av skipets overstyrmann O. Isaksen som tidligere har ført «Texaco Nueva Granada» noen dager. Han ønskes lykke til i sin nye stilling. Ny overstyrmann ble S. Flø, sist 1. styrmann på «Texaco North America». Lasten ble levert i Santo Domingo. Dette er en plass hvor ekspedisjonen går sent, så selve sjøreisen frem og tilbake til Trinidad varte ikke stort lenger enn oppholdet. Den neste lasten fra Trinidad skulle leveres i Pointe Noire, Ango Ango.

I midten av juni har vi «Texaco Britannia» igjen under lasting på Trinidad for England med ankomst en av de siste dager av juni. Mange har på denne tiden sin kontrakt ute og lyst til å komme hjem, og da er det ikke noe som kan hindre at det blir avmønstringer.

M/T «Texaco Europe»

forlot vi siste gang ved verkstedet i Sandefjord. Mens arbeidet gikk sin gang skjedde følgende forandringer blant besetningen. Kaptein H. Sukke aksepterte tilbudet om å løse av som fører ombord i M/T «Texaco Skandinavia», forlot derfor Sandefjord og fløy over til sitt nye skip på Trinidad. Som fører av «Texaco Europe» kom kaptein O. Lindtner tilbake igjen. Overstyrmann A. Frøystad reiste hjem på ferie til familien på Bølandet ved Ålesund. Som avløser ombord kom T. Pettersen fra Stavanger. 2. maskinist O. Liavik reiste også hjem på ferie med den for oss så lite behagelige baktanke å finne seg en stilling i land. I hans sted ombord kom midlertidig A. Nødland fra Stavanger. Elektriker F. Buettner ville også forsøke seg på noe annet og ny mann i hans sted ble vår tidligere bekjente elektriker H. K. Nielsen, som før tjenestegjorde ombord i M/T «Texaco South America». Videre var det en del skifting blant den underordnede besetning, noen gikk i land for ferie, andre dessverre på grunn av at oppførselen og arbeidsinnsatsen lot noe tilbake å ønske.

Av kjente som kom tilbake etter endt ferie, hilste vi i farten på matrosene N. Braathen, Svein E. Dullum og motormann M. Olsvik.

Etter endt dokking og reparasjon i Sandefjord, la «Texaco Europe» igjen kursen mot Pembroke, og har senere i hele vinter trofast forsynt mottagerhavner på den engelske øst og vestkyst med fyringsolje, en lettselgelig vare også i U.K. denne vinteren. Dette skipet innehar nok helt sikkert rekorden blant rederiets skip hva gjelder anløp av Pembroke. Inntil begynnelsen av juni i år ble det hentet last i denne havnen 46 ganger.

Det har vært en del forandringer blant besetningen ombord. Båtsmann O. A. Olsen har mønstret av, og matros R. Strand overtok for en tid båtsmannens plikter. Nå er også han kommet hjem, og den nye båtsmannen heter G. Iversen. Telegrafist B. Gråbræk har også tatt ferie. Den nåværende telegrafisten heter A. Andersen, en mann vi sist fant ombord i «Texaco Oslo». Maskinsjef A. M. Hval-Hansen hadde bedt om sommerferie i år, og han ble avløst av maskinsjef K. Aaman. Stuert B. Kjørstad hadde også lang tid ute, og han og fru er nå på ferie i Namdalen. Stuert Lasse Malm gikk ombord rett

fra skolebenken, og siden han ikke tok med noen frue, rett og slett fordi han enda ikke har noen, måtte han hjelpe seg som best han kunne noen dager før salongpiken kom.

Overstyrmann T. Pettersen ba også om ferie i sommer, og hans avløser ble Hans Rode som er ny hos oss, men langt fra ny til sjøs. Han representerer det motsatte av hva vi er vant til. Han hadde nemlig god stilling i land, men ga opp denne for sjølivet. Velkommen til oss. Pumpemann R. Skauge og frue var også blant dem som ønsket ferie, og vi ønsker dem velkommen tilbake når ferien er over. Ny pumpemann ombord ble M. Olsvik.

Arne Berg, skipets 1. styrmann, og 2. styrmann B. Nicolaisen har også tatt sommerferie. Leif Reistad, som nå har funnet seg best til rette på land, ville imidlertid ha en sommervikarjobb, og har ikledd seg 1. styrmannsuniformen ombord. I 2. styrmannens stilling tjenestegjør midlertidig J. Chr. Hvoslef som vi sist fant ombord i «Texaco Oslo». Nevnes kan også at tømmermann Chr. Baily har anmodet om ferie i ca. 3-4 uker i England før han kommer tilbake igjen. Han er en av de mest trofaste. Han har seilt med skipet siden september 1957, og har tidligere bare hatt vel 1 mnd. ferie, nemlig i begynnelsen av 1961.

M/T «Texaco Norge»

rakk frem til Sandefjord i såpass god tid at skipet klarte å bli dokket og reparert ved verkstedet der før julehøytiden. Under oppholdet i Sandefjord denne gang var det lite skifting blant besetningen. Kaptein S. Myran ønsket å få julen hjemme for en gangs skyld og etterpå vinterferie. I hans sted ombord kom H. Helmersen. «Sailing order»n kom til å fortelle at skipet bare skulle til Pembroke for å hente last til Immingham. Siden nå skipet først var på denne siden at Atlanteren og nå hadde tatt fatt på Pembroke-farten, ble det å fortsette der en tid framover. Neste last ble ført til København. Her mønstret 1. maskinist Th. Bærum av for ferie, og 1. maskinist T. Weden tok vikariat ombord til Bærum kom tilbake etter ferie. Pumpemann L. Johansen tok også en tur hjem til Tønsberg for å slappe av litt før nye plikter kaller og H. Holmsen tok over som ny pumpemann. Båtsmann V. Ullman ble også avløst av båtsmann B.

Eggen som også ønskes velkommen til oss. I slutten av januar ba overstyrmann J. Holt om en kortere ferie og overstyrmann A. Frøystad vikarierte i mellomtiden.

Pumpemann H. Holmsen ble ikke lenge ombord, Englandsfarten er hård og krevende, det er ikke alle som liker denne farten. Pumpemann J. Veiga kom nå tilbake til skipet som han hadde seilt med et par år tidligere.

I slutten av februar var 1. maskinist T. Weden vikariat slutt og ettersom Th. Bærum fortsatt ønsket å være hjemme en tid til, ble ny 1. maskinist i rederiet, A. Johansen ansatt og han ønskes velkommen.

Tømmermann O. Hellingsrud hadde sin kontraktstid ute og han ble avløst av T. Gjersøe.

Fra Pembroke ble lastene ført til Dingle og Avonmouth, riktig langtur ble det deretter til Rotterdam. London, Avonmouth og Dingle ble også besøkt igjen opptil flere ganger før kursen den 10. mars ble lagt mot Trinidad. Herfra seilte M/T «Texaco Norge» den 21. mars, så ekspedisjonen der gikk meget fort og greit. Skipets nye reiseordre bød på en hyggelig avveksling fra de vanlige reisene. Den nye lasten skulle bringes via Panamakanalen til Los Angeles og Redwood City. Sistnevnte havn er vel ikke tidligere besøkt av rederiets skip, så det skulle ha vært interessant å fått noen linjer fra en eller annen ombord slik at alle bladets lesere kunne ha fått del i anløpene i California.

Den 18. april dokker M/T «Texaco Norge» i Puerto La Cruz etter California-reisen og lasten som ventet i denne havn, skulle føres til Halifax og Eagle Point. Ved anløpet av Halifax ble det maskinsjef J. G. Hedbergs tur til reise på ferie hjemme i Arendal og i hans sted kom maskinsjef H. I. B. Johnsen som er godt kjent ombord fra tidligere seilas med skipet.

Etter Canada-turen seilte skipet et par turer mellom Trinidad og U. S. østkysthavner. Kaptein Helmersen ønsket en kortere ferie fra midten av juni på grunn av sin datters konfirmasjon, og i hans ferie blir skipet ført av kaptein W. K. Paulsen som nå var ferdig med sitt oppdrag med å sette igang og registrere prøveskipsdriften ombord i M/T «Texaco Oslo».

M/T «Texaco Norge» lastet på Trinidad 12. juni for U. K. men etter 4 dager i sjøen løsnet propelleren, se spesiell artikkel i bladet, og

vendereis til Trinidad skjer med slepebåt. Reparasjonen skal finne sted på Curacao og vi tror ikke det blir aktiv seilas igjen før i slutten av juli.

M/T «Texaco North America»

har siden vi sist omtalte skipet, seilt trutt og trofast med sine oljelaster fra Vest-indiske havner til U. S. østkysthavner, som Baltimore, Portland Me., etc.

Den 29. januar forlot 3. maskinist K. Nilsen skipet i Puerto la Cruz. Ny 3. maskinist I. Larsen sto klar og ventet på å ta fatt ombord ved skipets ankomst til Portland Me. I midten av mars skulle 1. maskinist M. Svarholt få sin ferie etter meget lang tid ombord, og han forlot da skipet for en vel fortjent ferie hjemme i Trondheim. Det er planen at han etter endt ferie i slutten av juni skal itlbake til samme skip igjen, den gang som maskinsjef idet skipets nåværende maskinsjef L. Tollefsen ønsker å få begynne sin ferie på den tiden. I de andre maskiniststillingene ble det ved 1. maskinist Svarholts avmønstring ordnet med forfremmelse for både maskinisten S. Holdhus og I. Larsen mens vi nok engang sendte ny 3. maskinist herfra. Hans navn er O. Dalsheim, en mann med tidligere farts-tid i rederiet. Det er hyggelig å notere at selv om enkelte av og til forlater oss, så vender svært mange tilbake.

Såvidt vites er det fyringsolje skipet frakter fra Puerto la Cruz — Trinidad og Curacao opp til de store forbrukersentra i U.S.A. En fin start som svært mange liker, passe tid i sjøen hver vei og også mye bra vær. Vinterstid blir jo overgangen fra tropisk varme til nesten «arktisk» kulde noe brå ved Cape Hatteras. Dette skip som er det største i vår flåte, egner seg med sine nesten 24 000 tonn utmerket til denne farten. M/T «Texaco North America» ble da det var nytt, tiltenkt vesentlig fart mellom Den nære orient og U. S. A—Vest-India med crude-olje til raffineriene der, men utviklingen innen skipsfarten og oljetrafikken har utviklet seg så raskt i disse 14 årene siden skipet som nytt forlot Malmø i juni i 1952, at man idag nesten kan konstatere: Skipet er for lite. Derfor er det hyggelig å se at skipet har anvendelsesmuligheter likevel.

I midten av april fikk vi overstyrmannstilling

ledig ombord i M/T «Texaco Britannia», og hyggelig var det å tilby 1. styrmann S. Flø denne stilling. Han hadde seilt med M/T «Texaco Britannia» tidligere og forlot derfor M/T «Texaco North America» i Puerto la Cruz og fløy over til sitt nye skip på Trinidad. Ny 1. styrmann ombord i M/T «Texaco North America» ble L. Johnsen som var ferdig med sin ferie etter tjenestetiden ombord i M/T «Texaco Brasil».

Overstyrmann K. E. Kristiansen rakk nesten ikke å vente på resultatene av sin skipsfører-eksamen før han mønstret til M/T «Texaco North America» og tiltrådte tjenesten igjen. Han er nå vel tilbake på gamle tomter og tok over etter overstyrmann T. Finnestrand.

Skipet seiler stadig i vestindiske og U.S.A.-farvann over sommeren, men når høsten nærmer seg, venter vi skip og besetning denne vei. Den periodiske dokking finner vel sted engang i august/september, og da antagelig ved et eller annet europeisk verksted.

M/T «Texaco Nueva Granada»

losset i Portland, Me. i begynnelsen av desember. Her mønstret 1. styrmann A. Backen av og i hans sted kom T. Skogli fra Balsfjord. Ved samme anløp kom 3. maskinist R. Olsen ikke ombord til rett tid etter avgang, og derfor ble pumpemann G. Kraft forfremmet til 3. maskinist. Neste last ble ført fra Punta Palmas opp til Manaus, dette gikk så greit at det ble to slike lastereiser. Senere var det sentralamerikanske havner som påkalte oppmerksomheten og ba om å få forsyninger av forskjellige sorter fyringsoljer etc.

I midten av februar mønstret overstyrmann H. Hansen av og forlot rederiet så hans tjenestetid ble ikke av så lang varighet. I dette tilfelle hadde vi ny offiser klar for avreise på kort varsel idet J. Paulsen nå kom tilbake til skipet igjen. Det var riktignok noen år siden han sist seilte med dette skipet, men da han i mellomtiden hadde seilt med et av søsterskipene så var han nå kjent ombord.

Maskinsjef O. H. Kristiansen og 1. maskinist K. Amundsen hadde anmodet om ferie i den nærmeste fremtid. Den nye maskinsjefen M. Zalik seilte midlertidig som 1. maskinist ombord i M/T «Texaco Oslo» så det ble bare en kortere flyreise ned i Vest-India, så var den sa-

ken iorden. 1. maskinist N. C. Fiskerstrand slo følge med overstyrmann J. Paulsen på flyreisen herfra. De nye maskinistene gikk så noen dager sammen med dem som skulle hjem på ferie slik at de var endel kjent ved overtagelsen. Ved skipets anløp av Jacksonville måtte noen av skipets underordnede besetning mønstres av da de hadde vist uverdigg oppførsel under skipets lange opphold i et par sentralamerikanske havner. Skipet hadde foruten lasten i tankene, også et stort parti last i oljefat og kasser. På grunn av meget sjø ved kaien gikk det sent med å få all lasten iland. Det lange opphold derved bevirket dessverre noen utglidning slik at forholdsregler måtte tas. Avløsningsmannskaper sendte vi den lange veien herfra og ordnet dermed opp i kjedelige tilstander.

Foruten maskinsjef O. H. Kristiansen og 1. maskinist K. Amundsen som begge skulle få ferie henholdsvis i Bergen og Sandefjord, var det også andre som fortjente å få avløsning for ferie. 2. styrmann S. Rognvik, 3. maskinist G. Kraft, elektriker K. Holm hadde alle lang tjeneste ombord, og nå ble det ferie. E. Bolandsås heter den nye 2. styrmannen, han var nettopp ferdig med sin skole, fartstid i rederiet som matros hadde han fra tidligere. 3. maskinist H. Sørø er godt kjent ombord i mange av våre skip, nå kom han tilbake etter en tid hjemme i Garstad, Vikna. Som ny elektriker kom E. Larsen, han er fra Kolding i Danmark og er ny i rederiet.

Ved å ta ferie så tidlig på året regner vi med at noen av dem som nå gikk iland, vil bli ferdige med sin ferie på forsommeren engang, og da tre inn i de aktives rekker igjen.

Den 11. mars seilte M/T «Texaco Nueva Granada» med en ny last fra Trinidad, og som losseplass dennegang var anført Conakry, Vest-Afrika. Etter utløsset her fikk skipet ordre om å hente en last fyringsolje til sementfabrikken på Slemmestad utenfor Oslo. Ved avgang Las Palmas den 28. mars manglet dessverre noen av besetningen, og da man ombord ikke var helt sikre på saken, besluttet kaptein R. G. Jensen å snu for å bringe klarhet i forholdet. Det var heldigvis bare noen timers kjøring tilbake og der kom alle mann til rette.

M/T «Texaco Nueva Granada» losset i Slemmestad 5.-7. april og selv om dette var i

påskehøytiden, så lyktes det oss å skaffe avløsninger for dem som nå gikk fra borde.

Stuert P. Fredriksen dro hjem til Vanse for ferie og stuert Å. Løvik kom tilbake til skipet igjen. 1. maskinist N. C. Fiskerstrand som også har dampmaskinsertifikat, gikk iland for å vente på tjeneste ombord i T/T «Texaco Belgium». Ombord i M/T «Texaco Nueva Granada» rykket S. Langseth opp til 1. maskinist. Ny 2. maskinist ble G. Lefstad. Pumpemann S. Tøndelstrand ble avløst av B. Larsen. Videre var det 3-4 andre underordnede som også hadde bestemt seg for tidlig ferie.

Etter Norgesoppholdet kom også dette skip inn i England-farten, har senere brakt laster fra Pembroke til Antwerpen, Dagenham, Granton, Immingham og Saltend.

I juli/august ventes skipet til verksted for periodisk dokking, og dette kommer jeg tilbake til i neste nummer.

M/T «Texaco Oslo»

seilte i Pembroke-farten en av de første dagene av det nye året.

Før skipets avgang Dingle 3. januar mønstret 1. maskinist Th. Tollefsen av da han nå hadde bestemt seg for å gi opp sjølivet. Med alle sine år på blåmyra, og ikke så rent få av dem hos oss, så må vi nok bare ønske ham alt godt i pensjonistenes rekker. 2. maskinist A. Schefte hadde søkt seg inn på maskinistskolen og nå kom da K. Rogne tilbake til oss igjen.

Det så ut til å bli riktig langtur i det Bahrain i Den Persiske Gulf (eller rettere Den Arabiske Gulf som nå skal være navnet) var angitt som lastehavn. Skipet la da trøstig i vei, men like før M/T «Texaco Oslo» var klar til å passere Gibraltar, kom ordre om kursforandring mot Trinidad. Dette bragte jo store forandringer for besetning, den nye lasten skulle bringes til Monrovia, Abidjan og Lagos. Selv om disse forandringer brakte skip og besetning til andre himmelstrøk enn opprinnelig bestemt, så var vel temperaturforholdene nokså like. På denne årstiden var det full sommer på den sydlige halvkule og da nevnte havner ikke ligger så svært langt unna ekvator, kan man lett forestille seg at temperaturene ble nokså høye. Hadde det

også bare dreiet seg om en tur denne vei, hadde nok saken stillet seg annerledes, men da M/T «Texaco Oslo» ved tilbakekomsten til Trinidad i midten av februar mottar ordre om påny å laste for «det mørke fastland» begynte nok besetningen å lengte mot et kaldere land. Neste last ble losset i Monrovia og Lagos. På reisen til og fra Trinidad har vi hørt at noen sportsfiskere blant besetningen moret seg på frivaktene med å fiske hai, ja, dette var naturligvis ikke slike store eksemplarer, men mindre utgaver på en meter eller to. Vi har enda ikke fått tilsendt noen fotografier i denne forbindelse, så nærmere beskrivelser etc. må nok dessverre utstå om denne sikkert morsomme, men ikke helt ufarlige hobby.

Som flere ganger tidligere når vi har hatt skip på Vest-Afrika-kysten ble det å hente en last i Tema for å bringe den derfra til Takoradi, Bathurst og Dakar. Det er ikke dårlig å ha en norsk 20 000 tonner i afrikansk kystfart selv om det ble bare for en tur.

I slutten av mars finner vi nok en gang M/T «Texaco Oslo» under innklarerer på Trinidad. Til en avveksling skulle den lasten som nå ventet skipet, bare fraktes den korte veien over til Tallaboa. Neste last ble losset i Bayonne. Her mønstret 1. styrmann J. Chr. Hvoslef av for å reise hjem. Overstyrmann O. Kinander hadde anmodet om ferie i den nærmeste fremtid, og H. Hagen kom ombord slik at han ble litt kjent inntil han skulle overta etter Kinander. Telegrafist E. Midthaug hadde lang tid ombord og da H. Hogstad nå kom tilbake til tjeneste hos oss, kunne han få sin velfortjente ferie, men da det var antydning av Europatur for skipet neste gang, var det flere som måtte utsette hjemreisen da kontrakten anga avmønstring i Nord-Europa.

Den 16. april var hele lasten ute i Bayonne, og påny ble kursen lagt mot Trinidad. På denne reisen fikk skipet en del stamper, mere ballast måtte sluses inn. Mens dette pågikk fikk vi så den triste nyhet at skipets pumpemann O. Dalheim døde. En lettmatros var sammen med pumpemannen om arbeidet. Overstyrmann O. Kinander hadde gitt beskjed om å utvise den største

forsiktighet på grunn av mulighet for gass i pumperommet. Alt så ut til å gå fint, men under stengning av ventilene, må ulykken ha hendt. Pumpemannen var da alene i pumperommet. Straks ulykken ble kjent, ble det fra kaptein Lyng og offiserenes side gjort hva som kunne gjøres med hensyn til opplivningsforsøk, kunstig åndedrett etc., men alt var dessverre forgjeves.

Pumpemann O. Dalheim ble ført hjem og bisatt den 2. juni i Lademoen kapell, Trondheim.

Ved M/T «Texaco Oslo»s ankomst til Trinidad kom ny pumpemann S. Fornes ombord, og nok engang skulle det da vise seg at skipet skulle få en Vest-Afrikatur. Hvor mange varme-grader besetningen hadde på disse turene, har jeg ikke klart for meg, men ved å ta en titt på dem som etterhvert er kommet hjem på ferie, så kan man se at solen har stekt bra.

Det var fortsatt uvisst når skipet ville få tid til å avlegge Europa et besøk, og derfor måtte avløsning for styrmann Kinander og stuert Grøttan sendes den lange veien til Freetown. 1. styrmann K. Rognvik kom nå tilbake til vår tjeneste etter endt ferie. H. Hagen avløste overstyrmann Kinander som kom hjem for ferie. Stuert K. Grøttan og frue hadde også lang tid ombord, den nye sturten heter J. Hansen, det er noen år siden han startet sin sjømannskarriere som byssegutt ombord i M/T «Texaco Europe». Det var derfor hyggelig at han nå kom tilbake til oss.

M/T «Texaco Oslo» var utlosset i Dakar 10. mai og påny ble det lasting på Trinidad, og nå var det ikke tvil lenger. Hamburg skulle ha lasten denne gang. Mottager ble det nye Texaco-raffineriet der. Skipet ventes til Hamburg ca. 21. juni og da mange av besetningen har sin kontraktstid ute, vil det bli mange avmønstringer. Det er jo en fin tid å komme hjem på ferie på.

Kaptein W. K. Paulsen har vært ombord og satt igang rasjonaliseringsdrift fra 1. mai. Denne nye arbeidsform går fint, og det er å håpe at de nye offiserer og mannskaper som kommer ombord i Hamburg fortsetter der hvor de andre sluttet.

M/T «Texaco Skandinavia»

losset i Rotterdam 2.—5. desember, og mens lossing foregikk var konsulen ombord og ordnet med følgende forandringer i skipets mannskaps-lister: 1. styrmann A. Gorteberg hadde akseptert stilling på Trinidad, de fleste av våre seilende medarbeidere har vel allerede stiftet bekjentskap med ham dernede hvor han tjenestegjør som norsk visekonsul. Vi gratulerer med stillingen. Som ny 1. styrmann kom O. Ludvigsen som har seilt med M/T «Gallia» for noen år tilbake. Pumpemann A. Jacobsen hadde kommet inn på maskinistkolen, som ny pumpemann kom N. Gausdal, han seilte tidligere med M/T «Texaco Bogota». De øvrige underordnede mannskaper var stort sett nye for oss.

Dette skip skulle så få en riktig langtur ned til Bahrain, ca. 20 døgn i sjøen hver vei, man får jo passering av Suezkanalen begge veier, men da denne passering som regel skjer fort og greit, blir det vel bare tid til de aller mest nødvendige forretninger med gamle Moses eller andre forretningsfolk der.

Den 15. januar var skipet tilbake i engelsk farvann, anleggene i Saltend og Canvey Island fikk denne lasten. Her kom nå ekstra båtsmann S. Henriksen ombord for å sette seg inn i hva det vil si å være arbeidsleder ombord i et rasjonaliseringskip.

Fra Themsen ble kursen lagt mot Trinidad for å føre to laster korte turer til mottagere i Vest-India, de andre laster ble ført opp til U.S.A.'s østkyst. Det var på en av disse reisene at skipet i rom sjø hadde en mindre kollisjon med et spansk tankskip. Kollisjonen kunne fått katastrofale følger hvis den ikke var blitt avverget i aller siste øyeblikk ved en meget snarrådig og klok inn gripen fra kaptein Sukke's side. M/T «Texaco Skandinavia» var fullastet. Skadene innskrenket seg til noen få buler etc., og at det ikke ble noen katastrofe av det, må betraktes som et under. Hendelsen er et varsko om aldri å slappe av på utkikk eller noe av det som har med sikkerheten ombord å gjøre.

M/T «Texaco Skandinavia» seilte fra Trinidad bestemt for Flaxenvik og Gøteborg. Det passet bra med en tur denne vei for skipets periodiske dokking nærmet seg. Skipet var utlosset i Gøteborg 21. april og derfra var det ikke lang reise

til verkstedet i Sandefjord. Mens nå skipet roet seg der til 14. mai, skal vi som vanlig se litt på hvilke forandringer som fant sted blant besetningen.

Kaptein H. Sukke hadde lengtet etter sommerfeire på Nøtterøy og han fikk nå avløsning av kaptein S. Myran som skal føre skipet inntil kaptein H. Sukke om noen måneder overtar kommandoen igjen. Overstyrmann I. Bakke skulle få noen dager hjemme før han reiste over til T/T «Texaco Belgium» i England. A. Frøystad var nå ferdig med sin ferie og overtok som overstyrmann ombord. 2. styrmann H. Sørø reiste hjem til Vikna, ny offiser i hans sted ble T. Pedersen, sist ombord i M/T «Texaco Brasil». 1. maskinist H. Borgersen hadde kort hjemreise da han bor i Sandefjord. I hans sted ombord kom Th. Bærum. Båtsmann B. H. Hansen er også en av dem som står lenge ombord om gangen, nå ble det ferie hos familien i Kristiansand S, hans avløser S. Henriksen var allerede ombord. Maskinassistent O. Bratlies etterfølger ble O. Pettersen som er ny hos oss. Ellers noterte vi oss at motormann S. Aas kom tilbake, han har flere skip i rederiet, og er en av de mange som ser ut til å trives i «familien». Ved avgang fra verkstedet ble 1. kokk K. Zeylon syk. Mønstring etc. er ikke gjort i løpet av minutter og ny 1. kokk tok fly til England og gikk ombord der. Dette gikk greit da skipet skulle en tur på Englandskysten etter verkstedsoppholdet. Fra Pembroke fraktet M/T «Texaco Skandinavia» en last til Canvey Island og Granton. Herfra sto skipet til sjøs 25. mai bestemt for Trinidad. Ved ankomsten dit 6. juni måtte 1. maskinist Th. Bærum mønstre av og avløses av 1. maskinist T. Weden. Han får lang flyreise idet han må helt til San Pedro for å ta fatt på sin tjeneste den gang. På reisen vil han få følge med maskinsjef H. Bredesen som for en tid tar over som maskinsjef ombord. Maskinsjef Bredesen er lærer på maskinistkolen i Oslo og tar dette som en sommerjobb. Maskinsjef Sandal skal ha ferie i sommer og det fortjener han. Stuert O. Hansen er også blant de heldige som får ferie, og stuert O. Ormseth kommer til å slå følge med begge maskinistene over til M/T «Texaco Skandinavia». Han er ny hos oss og vi håper han også vil trives under «stjernebanneret». Som allerede anført skal M/T «Texaco

Skandinavia» først losse i San Pedro ca. 20. juni, resten beregnes å losses i Redwood City ca. 24. juni. Nå har vi altså et annet av våre skip i denne havnen og vi har enda ikke oppgitt håpet om å få en liten reiseberetning derfra.

M/T «Texaco South America»

føres nå av kaptein P. Brandal. Vi syntes det var hyggelig å kunne tilby ham kapteinsstillingen straks vi hadde ny overstyrmann klar. Av andre forandringer blant besetningen i desember noterer vi oss at 1. styrmann J. Paulsen ønsket avløsning for en kortere tid, som ny offiser ombord kom K. Pedersen, det ble også ny 2. styrmann, hans navn er R. Henriksen.

1. maskinist M. Zalik reiste hjem etter endt vikariat for å vente på ny beskjeftigelse i land. I hans sted kom B. Madsen. Som 2. og 3. maskinist kom S. Hammervold og H. Gilberg etter at K. Lyngved og K. Ellila hadde mønstret av, den første for å fortsette sin skolegang, den andre for en kortere ferie. Stuert H. Ruteig hadde lang tid ombord og nå fikk han ferie idet stuert E. Almkvist kom tilbake til skipet etter ferien.

M/T «Texaco South America» fikk også en del Englandsfart på slutten av det gamle år og en tid inn i det nye. Maskinsjef E. Ellefsen hadde et fall ombord og legene beordret ham hjem for behandling. Maskinsjef H. I. B. Johnsen var klar på kort varsel selv om det var like før jul — slik skal det være — Takk maskinsjef Johnsen.

Skipet var utlosset siste gang i Immingham 27. januar og Granton 30. januar etter flere ganger å ha bragt nye forsyninger av petroleumsprodukter rundt til forskjellige havner i U. K. Nå var det for en tid slutt på kystfarten, kursen ble lagt mot Trinidad. Her hentet skipet sin neste last i midten av februar og så ble det å styre samme vei tilbake, for det var anleggene i Immingham og Avonmouth som skulle dele det som skjulte seg i skipets indre. Under anløpet her kom så maskinsjef K. Aaman tilbake til skipet igjen og maskinsjef H. I. B. Johnsen reiste hjem for å vente på nye oppdrag. Pumpemann S. Karlsen byttet med pumpemann O. Folgerø ombord i M/T «Texaco Brasil».

M/T «Texaco South America» unngikk videre kystfart foreløpig, istedet ble det å laste nok en gang på Trinidad for Monrovia, Buchanan, Free-town og Conakry. Med så mange losseplasser tok det naturlig nok en tid før all lasten var vel iland, og 4. mai sto skipet tilsjøs for å avlegge Trinidad et nytt besøk, denne lasten skulle til Bayonne. Ved ankomsten hit måtte overstyrmann T. Strand mønstre av og hans avløser heter T. Salvesen og han kommer fra Tromsø.

M/T «Texaco South America» som nå en tid hadde seilt med raffinerte oljeprodukter som tærer meget på tankskott, ledninger, ventiler og pumper, skulle i slutten av april settes inn i tykkolje-farten. Den første last ble innlastet i Covenas. Da dette var jordolje, skulle den bare fraktes over til raffineriet på Trinidad. Vel utlosset jordoljelasten på Trinidad, tok skipet inn en last fyringsolje for Pennsauken, New Jersey. Hit kom skipet 10. mai og da det så ut til at skipet ikke skulle komme til Nord-Europa på en tid, ble det endel skifting blant besetningen. Maskinsjef K. Aaman dro til England for å løse av ombord i M/T «Texaco Europe» i maskinsjef A. M. Hval-Hansens ferie. Som ny maskinsjef ombord i M/T «Texaco South America» syntes vi det var hyggelig at 1. maskinist B. Madsen fikk forfremmelse, da han har flere år i rederiet og maskinsjefsattestertifikatet var i orden. Den nye 1. maskinisten A. Andersen kom hjemmefra med fly. På selve grunnlovsdagen 17. mai kom M/T «Texaco South America» til Trinidad for å laste for Cristobal og Limon. Dette ble bare en kort reise, for i slutten av samme måned finner vi skipet atter en gang under lasting på Trinidad. Anlegget i Philadelphia sto som mottaker av denne lasten. Dette ble foreløpig den siste tykkoljelasten skipet fikk. Nå måtte besetningen til med tanksjau, for skipet skulle tilbake til fart med rene produkter igjen. Vi hadde håpet at tykkoljefarten hadde vart meget lenger slik at skipets indre hadde blitt bedre bevart. Imidlertid ordre er ordre, og i midten av juni lastet skipet en last uferdig nafta på Trinidad bestemt for Tallaboa. Dette er saken som kan fullføre tankrengjøringen etter at besetningen har gjort så godt de har kunnet. I slutten av juni skal skipet nok en gang hente en last på Trinidad, men hvor den skal føres, må vi overlate til fremtiden å fortelle oss.

M/T «Texaco Skandinavia»

og

M/T «Texaco Bogota»

i Sandefjord

Forst noen glimt fra en visitt ombord i «Texaco Skandinavia»:

Redaksjonssekretæren mellom 3. maskinist T. Oppbaug (t.v.) og 1. maskinist H. Borgersen.

Deretter 1. kokk M. Zalik med en kaffeboks.

Nederst til venstre: Båtsmann Bj. Hansen, messepike fru M. Henriksen, pumpemann J. Benum fra «Texaco Bogota», motormann A. Yttereng, lugarpike Ruth Solem og broren Per som er lettmatros.

I midten nederst: Salongpike fru M. Ludvigsen.

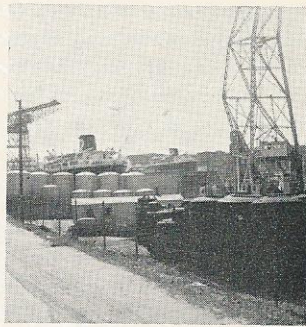
Bildene til høyre viser øverst begge båtene i hver sin dokk.

Det var ikke så mange vi traff ombord i «Texaco Bogota», men det ble allikevel nok til at vi kan bringe tre bilder fra besøket:

Overstyrmann S. Einvik og lettmatros P. Leirvik.

På neste bilde ser vi 2. maskinist Svein Erik Granlund (t.v.) og 1. maskinist J. Nilsen Løvland.

Og nederst til høyre poserer elektriker J. Agmund alene.



17. MAI

OMBORD PÅ M/T „TEXACO BRITANNIA“

Av båtsmann Ingvald Kristiansen

Ved avgangen fra Santo Domingo, var vi alle spente på hvor vi skulle hen fra lasteplassen, Pointe-a-Pierre. Noen hadde tippet Nord-Amerika, andre tippet på Mellom-Amerika og andre på Europa. Men, ingen fikk rett, det ble Vest-Afrika. Nei, og nei. Hva galt hadde vi gjort, når vi ble sendt til Afrika. Ja, til det mørkeste Afrika, til Ango Ango. Det ble en stor skuffelse, i hvertfall blant oss som hadde vært der før. Men, sjøfolk får ta det som kommer, enten vi vil eller ikke, vi er nødt til å følge skuta. En ting er vi glad for, og det var at vi fikk 17. mai i sjøen, i fred og ro, og at Afrikaturen kom i bakgrunnen, Ja, hvem tenker ikke på 17. mai, spesielt i barneårene, da vi møtte opp på skoleplassen i vår peneste stas? Med flagget i hånden marsjerte vi med sang og musikk, igjennom trange gater, åpne parker og gjennom bjerkealleer. Idyllen kunne variere raskt gjennom vår rute. Men 17. mai er ikke bare barnas dag, det er også oss voksnes dag. Det er vår Nasjonaldag, 17. mai, det er festdagen som alle nordmenn tar med seg hvor de enn befinner seg på jordkloden. Det er så mye som snakker til oss, på en slik dag. Det er vår historie, med store dager og tunge tider. Det er landet som stiger frem i sin skjønneste vårdrakt, det er landets frigjørelse og kampen for å holde det. Ja, slik følte vi det her ombord i «Texaco Britannia». Alle hadde gledet seg til dagen. Vi var så spendte på programmet for dagen. Og endelig ble det oppslått i messene, og det så fint ut. Ja, selve plakaten var en fulltreffer, det var måker og havfruer, ja alt som har med sjøen å gjøre, var tatt med. Det var Kapteinen selv som hadde satt fantasien i sving med pennen, og som viste oss at han også er inne på tegningens område.

Klokken 0930 skulle vi starte, ruten skulle ikke passere kastanjealleer, eller skjønneparker med masse tilskuere rundt, men over stormbrua til toppbrua og ned igjen til festplassen akterut. Så var toget igang, det var sang og

hurrarop hele turen. Det var ingen tilskuere, vi deltok alle sammen. På stormbrua var ikke passaten av det mildeste slaget, det så slik ut at den hadde lyst til å gjennombløte oss, ja, kanskje den hadde lyst til å bløte opp sinnet på en slik dag på åpent hav, langt fra vårt fedreland. Så var vi kommet til festplassen, hvor det ble satt igang med dagens konkurranser. Første konkurranse var «Eggeløp». Det var byssefolket som selsagt vant løpet. De er jo vant til å bære mat. Konkurranse nr. 2 var «Pannekaker med syltetøy», som skulle til livs. Ungguttene liker jo pannekaker, og med hendene på ryggen gikk de til angrep av hjertens lyst. Sverige vant, men jeg tror at Nordbotten skulle hatt første premien. Han spiste pannekaker med munnen, og blåbærsyltetøyet dro han inn gjennom neseborene, men noen protest fra hans side foreligger ikke. Konkurranse nr. 3 var «Eplespising i en bøtte vann». Tre representanter med kraftige tenner deltok. For folk med løse tenner, var det nyttesløst å delta, for det ville bety en katastrofe. Så var spillet igang, det så ut som noen av deltagerne konsentrerte seg om selve vannet først, og eplet tilslutt, men de var ikke tørste nok. Men muligens kunne de klart både en og to botter dagen etter, den 18. mai. Gnisten vant knepent over trikkeren, men overstyrmannen burde hatt førstepremien, han hadde hodet lengst under vann. Konkurranse nr. 4 «Pølsespising». Det var storeterne som deltok. Pumpemannen, motormann Jensen, 1. maskinisten og 2. maskinisten. Pølsene var hengt opp i en line. Det var vanskelig øvelse. For meg så det ut som om pumpemannen var likegyldig i glefsene, så ikke ut som om han hadde noe lyst på dem, han tenkte vel på pølsens kvalitet. De andre deltakerne påstod at de ikke likte pølser, men vi får holde oss til det reven sa om rognbærene: «Høyt hang de og sure var de». 1. maskinisten og 2. maskinisten lå godt an i angrepene, de glefset godt, men noe resultat ble det

ikke. Sjøgren derimot hadde den fordel at han var et hode høyere enn de andre, og dermed vant han. Noen protest foreligger ikke, kokken var også rolig i glefsene, han kjente vel til pølsens kvalitet. Også Jensen lå langt etter, og ellers så var det ikke noe å si om kampen. De som ikke vant, tok nederlaget ganske rolig. Så var det «Ølstafett i Badekaret». Det var lagt ned ølflasker i bunnen av karet. To stykker skulle stupe samtidig, og det gjaldt å være første mann oppe igjen, drikke ølet, før neste mann på laget slapp til. Det gikk ganske bra for de fleste, men dekksgutten var uheldig, han dukket og dukket, men fikk bare flaskehals. Det var noen som hadde gått i stykker, og om han fikk noe premie for disse flaskehalsene, vet jeg ikke. Etter konkurransen i badekaret, synes jeg det ble folksomt i karet. Mulig at det kunne smake øl av vannet.

Senere på dagen var det skyteøvelse, tror ikke den ble fullført. Skyteferdighetene var dårlig, noen skyldte på geværet, andre på pilene, og noen på Carlsberg beer. Det kan være muligheter for at det var Carlsberg som var årsaken. Noen menet at skiven var for liten, ja, Carlsberg forlanger store skiver. Pilekasting gikk parallelt med skytingen, noe resultatene viser. Poengene ble

mellom 0—200. Her fikk vinden skylden. Det var Tingstad som vant, han var nærmest skiven påståes det.

Så var det dagens pressefotograf, som hadde en travel dag. Han var over alt med sitt kamera og blitzlampe. Det blinket støtt, som lyn i en regnfull tropenatt, i fra alle synsvinkler. Men ut på ettermiddagen oppdaget han at det ikke var film i kameraet, og skuffelsen ble stor, spesielt for fotografen, da han hadde spandert så mange blitzlamper til ingen nytte. Ja, vi kan vel forstå hans ergrelse, det er ikke greit å være pressefotograf på en dag som 17. mai.

Ellers så ble dagen feiret i Nasjonaldagens tegn. Om kvelden var vi samlet i mannskapets dagrom til et hyggelig og festlig samvær, med tale av Kapteinen. Det var allsang og forskjellige innslag fra de enkelte. En koselig aften, stemningen var nokså høy, slik at det ikke ble tid til overs for premieutdeling. Men ved en senere anledning vil det bli holdt en fest med utdeling av premier.

Så vil jeg få lov til å takke alle som satt i komiteen for godt samarbeide. Spesiell takk til Kapteinen, Maskinsjefen og Stuerter for deres innsats for å skape en hyggelig 17. mai.

Vinner av julekryssord ble:

Premievinner:

Maskinsjef Eivind Ellefsen,
Grimestad,
Tjøme.

Vi gratulerer! Premien blir sendt i posten.

*Texaco Tanker ønsker alle sine lesere på sjø og land
en riktig god sommer!*

PÅ LANGFART*Forts. fra side 11.*

og stampet fram og tilbake i sonen i vel 3 døgn, fant kaptein Sukke, ingeniør K. Krømke fra Framnæs mek. Værksted, og inspektør R. Egeberg at tankene nå var så gode som de etter forholdene kunne bli. Da var ca. 13 tonn med skitt heist opp og dumpet over rekka, samt alt som var spylt ut; dette så vi på den brune oljeranden som stadig lå i kjølvannet. Siste natt ble det ikke arbeidet nede i tanken fordi været var for grovt. Selv med sakte fart forover i maskinen og stevnen rett mot været, så drev skipet den natten 27 nautiske mil, noe observasjonen neste morgen viste oss. Gleden ombord ble derfor stor da det om formiddagen den 2. november ble bestemt å avslutte tanksjauen og styre mot hjemlandets kyst.

Det var ikke mange skip å se ute i ruskeværet, bare noen få engelske fiskekuttere som så ut som de ble kastet som baller bortover sjøen. En liten norsk lastebåt på vel 500 dw.t., M/S «John Knutsen», slingret avsted i stormen mere under enn over vannet, da skipet var godt lastet. Den sank noen dager senere utenfor Vlissingen etter kollisjon med et nederlandsk skip.

Til tross for ruskeværet, overrasket nok passasjerene, kanskje mest seg selv, med ikke å bli sjøsyke. Det var i hvert fall morsomt å oppleve denne husketuren. En dag ville ikke ovnen i pantryet mere, og den tok seg en tur på egen hånd rundt på dørken. 1. kokk Pedersen og maskinsjef A. Hval-Hansen fikk den på plass mens stuert Kjærstad og frue reddet det som kunne reddes fra skuffer og skap.

Mens M/T «Texaco Europe» stampet mot norskekysten, kom tankene mine uvilkårlig til å streife skipsnavn som «Eystein», «Eger», «Elfrida» og «Mercur», norske skip som er gått ned eller har vært i vanskeligheter her ute. Ombord i «Elfrida» omkom blant annet styrmann N. Wisth som var på M/T «Texaco Europe» da denne var ny.

Spenningen ombord var stor da den første mørke stripen av Norge viste seg i horisonten, hvor ville vi få landkjenning? Mørket seg på etter hvert og da fyrene ble synlige, var det Oksø vi så forut. Dette viste seg å holde stikk. Vi nærmet oss Kristiansand S., og snart ble de store radiomastene med røde lys observert og hele

byen lyste opp. Etter som vi kom nærmere kysten, dukket en del skip opp og nå roet sjøen seg, mens vinden fortsatt ulte og pep. Oppover langs kysten var det så interessant å følge med at en nesten ikke kunne tenke på å legge seg. Imidlertid gikk klokken mot midnatt og da Torungen fyr utenfor Arendal var tvers, ble det å tørne inn. Neste morgen forsov jeg meg til kl. 0600, da var losen allerede ombord, og «David» og «Goliat» lå klare til å tørne M/T «Texaco Europe» da skipet skulle til kai med bauen utover.

Etter snaue 2 timer var skipet vel fortøyet ved verkstedet, og det tok ikke mange minuttene før det krydde av verkstedsarbeidere ombord, og levenet tok til straks gassfri-sertifikatet var utstedt. Det må heller ikke glemmes at også tollvesenets «dødsgjeng» avla skipet et besøk. Disse gikk grundig til verks, men oppnådde et magert resultat med en kartong sigaretter.

Det skal villig innrømmes at kaien i Sandefjord beveget seg litt opp og ned da jeg gikk i land og fikk fast grunn under føttene.

Etter hvert kom de besøkende ombord samtidig som mønstringsmannen foretok det nødvendige med dem som skulle mønstre av. Alle regnskapene var i orden selv om det hadde gått utover nattesøvnen for kaptein Sukke og telegrafist Gråbæk.

En meget hyggelig og lærerik tur var til ende og vi takker så meget for at turen ble så vellykket i alle deler.

TEKNIKK —*Forts. fra side 6.*

Fredriksstad mek. Verksted. Verkstedet har vi forøvrig all grunn til å honorere for en så vanskelig oppgave som å få til det beskrevne system.

Ikke bare nede i pumperommet ble det trangt om plassen. Også røropplegget i forbindelse med den hydrauliske fjernstyring av ventilene på lastesystemet og det pneumatisk fjernavlesningsanlegg krevde plass og omtanke. Bare fjernstyringen alene måtte ha 320 rørløpninger ut fra kontrollrommet. Ialt ble det nesten 1½ norsk mil med rør. Alle problemene ble løst på en tilfredsstillende måte selv om noen tror at det ble gjort av seg selv.

Vi kjenner ikke til at det finnes et tilsvarende tankskip av denne klasse.

Båtenes posisjoner

- T/T «*Texaco Belgium*» — seilte fra England ved årsskiftet. Første last ble tatt inn i Pointe-a-Pierre. Deretter ble det noen turer mellom Trinidad og havner i New York-området. Etter noen turer i Caribbean har båten gått mellom Trinidad og U. K./Holland. Båten ankommer Rotterdam 14/7 hvor den skal losse hele 20 forskjellige laster.
- M/T «*Texaco Bogota*» — fikk tur til to havner i Sverige og til Trondheim ved årsskiftet. Siden gikk turen til Trinidad med last for U. K. hvor den gikk i kystfart i februar og mars. Etter en tur til Trinidad og San Juan gikk båten i dokk ved Framnæs mek. Verksted i Sandefjord. Fra slutten av mai ble det kystfart i U. K. I begynnelsen av juli var båten i 3 havner i Sverige for så 9/7 å vende tilbake til Pembroke.
- M/T «*Texaco Brasil*» — gikk fra Pembroke 1/1 til Trinidad. Etter en Sverige-tur gikk båten i kystfart i U. K. Senere ble det fart fra Trinidad til New York-området samt noen korte turer i Caribbean. I månedsskiftet mai/juni ble det Vest-Afrika-tur. Siden har det vært Trinidad—New York-området igjen. Båten laster i Trinidad 19/7 for Canada.
- M/T «*Texaco Britannia*» — var i Trinidad 5/1. Etter noen korte turer i Caribbean ble det en måneds kystfart i U. K. Etter lasting Trinidad 1/5 gikk turen til Vest-Afrika med retur Trinidad. Så var det tilbake i U. K.-kystfart igjen. Båten laster nå på Curacao 18/7 for forskjellige havner i Caribbean.
- M/T «*Texaco Europe*» — går fremdeles i engelsk kystfart, men det ser ut til at den vil bli tatt ut av denne traden for å gå til andre farvann. Båten lossar i Granton 14/7.
- M/T «*Texaco Norge*» — var i København ved årsskiftet. Deretter ble det kystfart i U. K. for lasting på Trinidad 20/3. I begynnelsen av april besøkte båten Los Angeles og Redwood City. Fra Trinidad ble det deretter nærmest rutefart til New York-havner til midten av juni da båten var bestemt for U. K. Den 15. juni fikk den imidlertid propellhavari, og ble slept tilbake til Trinidad for utlossing. Så ble det verkstedopphold på Curacao fra 6/7—12/7 deretter lasting Trinidad 13/7 for Tallaboa.
- M/T «*Texaco North America*» — forlot Portland 2/1. Siden har turene gått hovedsakelig på Caribbean og Nord-Amerika. Båten lossar Portland 19/7.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» — kom til Trinidad 1/1. Derfra gikk turen til Venezuela og turen til Vest-Afrika, og så kom båten til Slemmestad ved Oslo. Etter avgang Brasil. Etter fart på Trinidad og Caribbean gikk båten til Nord-Amerika. Siden gikk herfra 8/4 har det vært U. K.-kystfart avbrutt av sporadiske anløp av Antwerpen og Rotterdam. Båten ventes til verksted i England ultimo juli.
- M/T «*Texaco Oslo*» — losset i Liverpool 2/1 og gikk til Trinidad. Derfra gikk turen til Vest-Afrika. Etter ny last på Trinidad gikk båten samme vei tilbake. Senere har farten skiftet mellom Trinidad—Caribbean og Trinidad—Nord-Amerika. 3/5 var båten igjen i Vest-Afrika, og returnerte for nye reiser i Caribbean. Etter en enkelt reise til Hamburg gikk båten igjen til Trinidad hvor den lastet 8/7 for Lysekil, Göteborg og Karlshamn.
- M/T «*Texaco Skandinavia*» — var ved årsskiftet i Bahrain. Båten var innom U. K., og lastet på Trinidad 28/1 for New York-området. Returen gikk til Curacao for å gjenta forrige reise. Deretter ble det anløp av 2 havner i Sverige før dokking i Sandefjord i april/mai. Fra verkstedet 14/5 gikk turen innom U. K., deretter Trinidad for retur U. K. Tilbake på Trinidad ble det tur til Los Angeles og havner i nærheten. Båten lastet på Trinidad 8/7 for Antwerpen.
- M/T «*Texaco South America*» — var ved årsskiftet i England. Inntil 15/2 var båten i U. K.-kystfart. Da ble det lasting på Trinidad med påfølgende Vest-Afrika-tur. Båten returnerte til Trinidad, og så ble det noen reiser til Nord-Amerika avløst av korte turer i Caribbean. Siste reise var fra Trinidad 29/6 til London 12/7, og det blir lasting på Trinidad igjen ca. 28/7.