



# *texaco tanker*



***Julen 1967***

14. ärgang

*For Texaco-gruppen som vi tilhører, har den sentrale begivenhet i år vært den reorganisering som fant sted ved at Texaco innlemmet i seg sin halvpart av det tidligere Caltex-foretagende vest for Suez. Som alle vil forstå, er det en ganske formidabel jobb å gjennomføre de forandringer som en slik reorganisering medfører.*

*På «marinesiden» førte oppløsningen av Caltex i vårt område med seg at Texaco overtok Caltex-rederiet Overseas Tankship (U. K.) Limited med en flåte på 38 skip. Det er således skjedd en vesentlig økning av Texaco's flåte.*

*Vårt eget rederi er vel den enhet som har merket minst til reorganiseringen, og for våre seilende kolleger har den vel neppe vært merkbar. Noen forandring av betydning vil heller ikke skje.*

*Til gjengjeld har vi merket ganske godt Suez-krisens virkninger. Den medførte at vi måtte holde skipene i gang for enhver pris, og det kullkastet våre planer om reparasjoner og vedlikehold, og i stor utstrekning ferier og avløsninger. Det har ført til uleilighet for dem det har gått ut over, og jeg vil gjerne takke dem som har tatt situasjonen med et smil eller i et hvert fall med forståelsesfull resignasjon.*

*Med dette sender jeg en hilsen til alle ute og hjemme med ønske om en god jul og et godt nytt år.*

*Per Sundby*





Pastor Egil Thorbjørnsen

# Juleandakt

Når mange av dere leser denne andakten, så er kanskje julen og julefeiringen over, og dere hilser hverandre med «vel overstått jul». Og dere tenker litt tilbake på julen og hvordan den er blitt feiret. Den har kanskje ikke vært «noe særlig» — arbeidet ombord har tatt mesteparten av tiden, så feststemningen ikke har fått tid til å festne seg. Og så er det så vanskelig å «bli barn igjen» og føle forventning og glede — det er jo det samme hvert år. Isteden er det savnet og ensomhetsfølelsen og lengselen etter dem hjemme som setter seg fast i sinnet på tross av julebord og juletre og julegaver.

Den første jul i historien var vel heller ikke bare idyll og englesang. Vi får isteden inntrykk av det stikk motsatte, — tenk bare på den gravide Marias anstrengende reise til Betlehem, mangel på natteløsj, — bare et fjøs å krype inn i —, senere måtte Josef ta med seg Maria og barnet og flykte vekk fra byen og Herodes' mordplaner. Det var ikke meget idyllisk og sentimentalt over den første jul.

Kanskje tanken på den første jul kunne være en liten trøst for alle dem som ikke får så meget ut av julen og julefeiringen. For det var ikke stor stas ved den første jul i historien — ingen salmer ble vel sunget, ingen festgudstjeneste ble holdt, det fantes ikke noe juletre med tente lys og glitter. Den ytre ramme om julens store begivenhet var redusert til et minimum. Men det sentrale og viktigste var der, KRISTUS selv, Guds gave til menneskene.

Selv om de ytre omstendigheter ved vår julefeiring ikke akkurat stemmer sinnet til andakt — arbeidet og kameratene er de samme som på en hvilken som helst hverdag, ikke noe preg av julehelg hverken på dekk eller i maskinen —, så er det allikevel jul med julens sentrale innhold, KRISTUS, Guds gave til menneskene. Selv om vi ikke kan opparbeide i oss følelsen av forventning og glede over julen, så eier vi allikevel julens store gave, Jesus Kristus.

Kanskje mangelen på ytre staffasje omkring julebudskapet kan hjelpe noen hver til å trenge inn til det sentrale i julens budskap og få øynene opp for julens virkelige betydning. Og kan vi det, så betyr ikke julefeiringen med tre og lys og gaver så meget, — heller ikke savner en det så meget når en er avskåret fra det. KRISTUS betyr mere for oss enn all julefeiring.

---

# ASPIRANTER — opplæring ombord

Vi vil flere steder i bladet finne omtalt en ny kategori sjøfolk — nemlig «aspiranter» — hvori er innbefattet: sjoaspiranter, motormanns- og reparatøraspiranter.

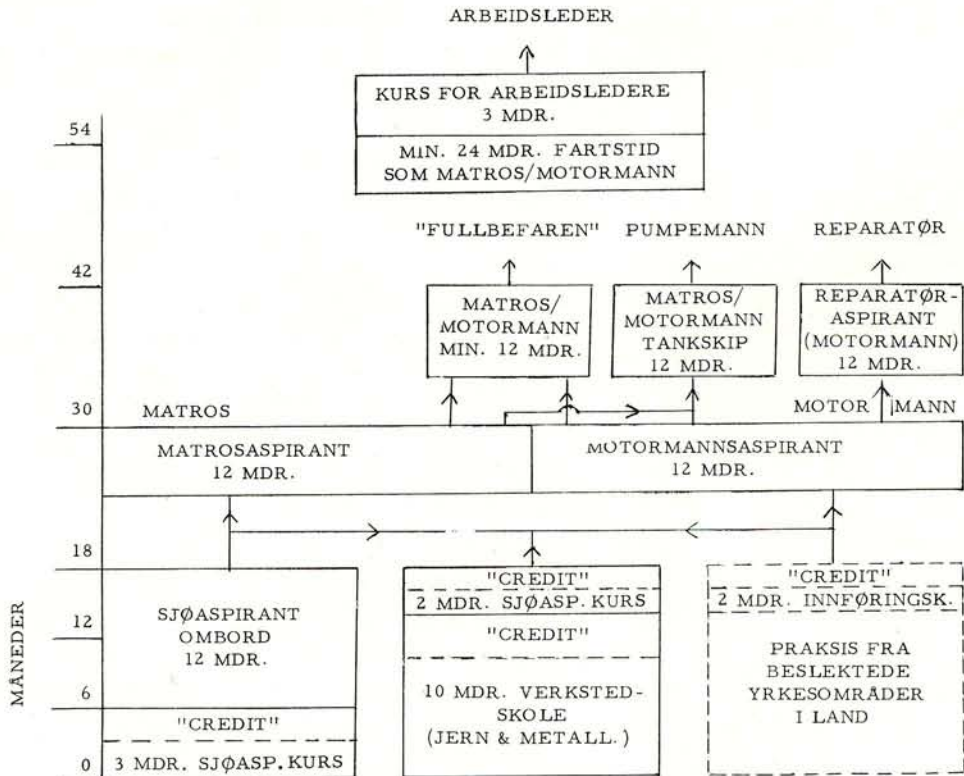
Mange vil spørre seg: Hva er en aspirant? Enkelt sagt er han en «førstereis» med ulik forutdannelse på land som skal fortsette sin videreutdannelse ombord under et systematisk opplæringsprogram.

Hva er så bakgrunnen for denne nyordning? Det tradisjonelle rekrutteringsmønster har spilt fallitt på grunn av det stadig stigende skoletilbud med lite eller ingen kreditt for sjøtjeneste. Færre og færre søker sin beskjeftigelse i handelsflåten, og nye veier må derfor finnes og prøves. Aspirantsystemet med systematisk opplæring ombord under utførelse av arbeidet, er *en* av disse nye veier.

I industrien har det vist seg at et klart utformet treningsprogram virker tiltrekkende på ungdommen, og at bedrifter med mangel på arbeidskraft har fått ventelister av arbeidssøkende etter at opplæringsprogrammet har virket en tid. Videre kan det påvises at den systematiske opplæring i mange bedrifter har redusert «gjennomtrekken», ganske enkelt fordi de unge blir sikrere og trives bedre når de får en følelse av å utvikles og bevege seg mot et mål.

Tidligere var grunnlaget for avansement lengden av fartstid og oppnådd alder. Dette vil fortsatt være opprykningskriterier, men med systematisk opplæring ombord vil man *lære* mer på kortere tid, og aldersgrensen for oppnåelse av de forskjellige stillinger kan således senkes.

Skjematisk kan dette vises på følgende karrieremodell:





Hovedmønstreret forutsetter et visst samsvar mellom krav til alder og krav til praksis. For de forsøk som skal foretas med systematisk opplæring av sjøaspiranter, motormanns- og reparatøraspiranter, gjelder følgende minstekrav til alder:

Sjøaspirant .....	16	år
Matros-/motormanns-/reparatøraspirant	17	år
Matros/motormann .....	18½	år
Reparatør .....	19½	år

Basert på det samme samsvar mellom krav til alder og krav til praksis, skulle minstekravene til alder bli for:

«Fullbefaren» .....	19½	år
Pumpemann .....	19½	år
Maskinassistent .....	21	år
Arbeidsleder .....	21	år

En kort forklaring er kanskje på sin plass her. En gutt som har gått 3 måneders sjøguttkurs (skoleskip eller sjøguttsskole) — sjøaspirant —, får godskrevet 3 måneders ekstra fartstid, og kommer ut med 6 måneders fartstid før han har seilt noe i det hele tatt. Han får jungmanns hyre første året. Han har kontrakt ombord på 6 måneder med gjensidig oppsigelse, men han har også samtidig skrevet kontrakt med rederiet på 2 års systematisk opplæring til matros/motormann. Han har ved alminnelig mønstring på Sjømannskontoret fått tildelt den ordinære 6 mnd. mønstringskontrakt, også en kopi av særkontrakten hvori han sier seg enig i en systematisk opplæring ombord. Sjøaspiranten får en registreringsbok, rød av farge, hvor det er oppregnet de disiplinene som skal gjennomgås i de 2 årene opplæringen varer. I boken er en kolonne for avkryssing. Registreringskortet, hvitt av farge, som oppbevares av kapteinen med kopi til rederiet, har også avkryssningskolonne som føres ajour med aspirantens egen registreringsbok. Sjøaspirantens første år skal ifølge alterneringsprinsippet være:

1. Vakt på dekk — 3 måneder
2. Dagmann på dekk — 3 måneder
3. Vakt i maskin — 3 måneder
5. Dagmann i maskin — 3 måneder.

I korte trekk skal følgende disiplinene gjennomgås:

- A. 1. Fortøyning og sjømannsarbeide.
- A. 2. Lasting lossing - Sjøklaring.
- A. 3. Maling - Rengjøring.
- A. 4. Vakter på dekk - Fordeling og gjøremål.
- B. 1. Vakter i maskinen - Fordeling og gjøremål.
- B. 2. Maskin - Verktøy.
- C. 1. Redningsutstyr.
- C. 2. Brannvern.

Vi skal nå se på hvorledes det arter seg for en motormannsaspirant på grunnlag av gjennomgått verkstedsskole (yrkesskolens jern- og metall-linje) pluss 2 måneders sjøguttsskole. Som det fremgår av modellen, gir denne utdannelsen ham 18 måneders fartstid. Han mønstrer ut som motormannsaspirant i smørerstilling med lettmatros hyre og med opplæringskontrakt på 12 måneder.

I tilfelle hvor en aspirant i tillegg til ovennevnte teoretiske for-utdannelse også har kurs i sveising og dreining, kan kontrakten lyde på reparatøraspirant med samme vilkår som for motormannsaspiranten, men med 24 måneders opplæringskontrakt. Etter disse to år er aspiranten utdannet reparatør.

Registreringsbok og registreringskort blir benyttet som for sjøaspiranten, fargen er for disses vedkommende gul. Boken angir det pensum som skal læres, og befalet skal krysse av ettersom aspiranten gjennomgår disiplinene eller er med på de forskjellige arbeidsoppgaver. Avkryssingen vil fortelle om de forskjellige disiplinene ansees lært, eller om mer trening er nødvendig.

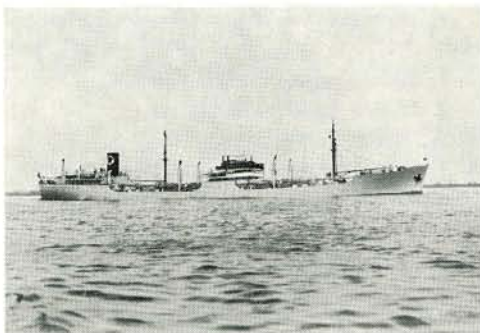
I de 12 måneder motormannens opplæring foregår, skal aspiranten alternere som følger:

1. Dagmann maskin — 5 måneder.
2. Vakt maskin — 5 måneder.
3. Dagmann/vakt dekk — 2 måneder.

I korte trekk skal opplæring også gis i følgende disiplinene:

1. Vakttjeneste i maskin — Maskinarbeide.
2. Kjeler.
3. Kjøleanlegg.
4. Verktøybehandling.
5. Brannvern.
6. Redningsutstyr.
7. Navigasjon.
8. Dekkstjeneste.

Forts. side 11.



M/T «Nueva Granada»

Det ble mange skralle år etter den første verdenskrig, men omkring 1933 ble det mer aktivitet i handelen. Slikt gir naturligvis alltid vind i seilene for skipsfarten. Texaco har alltid passet nøye på i hvilken retning vinden blåser, og dette resulterte i at rederiet fant tiden inne for utvidelse av flåten.

Det ble til at Deutsche Werft som den gang var de beste eksperter med god erfaring i bygging av tankskip, fikk i oppdrag å bygge «Nueva Granada». Hun ble nærmest et prøveskip som viste seg å svare til forventningene, og det ble derfor gitt ordre på fire stykker til av samme type. Skipene ble kontrahert på såkalt glideskala som sikret verkstedet en rimelig fortjeneste hvis lønningene gikk opp, samtidig som rederiet hadde et friere valg i bestemmelse av maskineri og utstyr.

Spesifikasjonen var ganske tynn, og begynte med at skipet skulle rigges som en skonnert, følge de bestemmelsene som klassen fordret for bygging av tankskip etter Foster-King systemet, og ellers tilfredsstillende det som de enkelte sjøfartsland anbefalte for å få lov til å benytte deres havner. Blant annet var det en gammel Sumatralov fra forrige århundre som sa at det skulle være kofferdam mellom lastetank og kjettingkasse. Det hadde visstnok hendt noen ganger at bensin var lekket inn i kjettingkassen, noe som ikke var så heldig når en lot ankeret gå.

Hva Deutsche Werft angår, kan en godt si at verftet ble ledet frem til en ledende posisjon i skipsbygging av en eneste mann, direktør Dr. Scholtz. Han hadde fremsyn nok til sammen med skipsbyggere som Lorentz og Hecht å begynne

## Gamle minner

AV H. THUNE

med det som i dag er ganske alminnelig, nemlig serie- og seksjonsbygging.

Her må en huske på at det gjaldt klinkede skip med omkring ½ million nagler. Naglehullene skulle passe nøye til hverandre, så de gamle lockemaskiner var ikke brukbare lenger. Presisjonsmerking av naglehullene gjorde at en kunne legge fire store stålplater på hverandre, hurtigborende maskiner gjorde resten, og dermed hadde en klart å lage fire båter i slengen.

Arbeidet ble på dette vis både tidssparende og billig, samtidig som det var nesten utrolig hvor godt alt passet sammen. Skjevheter på 2 millimeter i hullene forekom sjelden, og hadde for såvidt ingen betydning, for de ble brosjet opp til riktig dimensjon for naglen når platene kom på plass. Et skott tok det bare 4 timer å klinkemens det lå horisontalt på bakken, for en kunne bruke fire gjenger klinkere eller flere på jobben. Stillasjer var ikke nødvendig. Skottet var ferdig, ble reist og satt rett ombord.

Hva de arme klinkerne levde av var vanskelig å begripe, for de hadde bare 7 pfenning naglen (ca. 10 øre den gang) som skulle fordeles på tre mann: klinker, motholder og naglevarmer. Ble en nagle utført feilaktig, måtte den drives ut igjen og ny klinkes uten betaling. Å prøve alle naglene falt på meg. Lett på foten og kvikk med labben ble det en rutinesak, men var en nagle aldri så lite løs, måtte den ut uten bønn, noen ganger betalte jeg det selv.

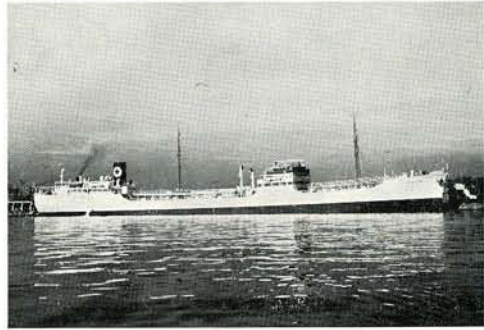
Båtene var langt forut for sin tid, og fikk av Deutsche Werft tilnavnet Jacht-Tanker. Det var de faktisk i forhold til andre tankskip den gang.



At hver mann hadde sin egen lugar, var noe helt nytt. Alt utstyr fra bakken til poopen var det beste som kunne skaffes. Meningen var vel også at det skulle vare lenge, koste mindre i vedlikehold, og at mannskapet ville like seg ombord. Dette er blitt Texaco's store vane, for det er jo engang slik at har en det bra et sted, betenker en seg litt før en går over til noe annet som kanskje ikke er like bra. På sett og vis fikk også rederiet en stor fordel av det ved at det ble mindre reiseutgifter ved skifting av mannskap.

Vi er nå kommet frem til 1937—38, og det kom noen uværsskyer i horisonten. Politikk er ikke Texaco's område, men siden det kan være politikk i et glass sur melk, kom en likevel bort i det. Texaco har aldri brukt navn på sine skip som refererer seg til bestemte personer, men til land, stater og byer som de har forbindelse med. Skipene fikk navn som skrev seg fra München-avtalen hvor det ble lovet fred i all fremtid.

Det første skip ble derfor til «Germania», neste «Britannia», deretter kom «Gallia» og «Italia» — de fire land som underskrev avtalen. En underlig skjebne gjorde at det gikk troll i ord, for både «Germania» og «Italia» gikk tapt. «Britannia» som fikk en torpedo i seg og ble både skjev og skakk, klarte seg gjennom krigen som England gjorde det gjennom all motgang. «Gallia» ble minesprengt i 1939 og fikk et hull i baugen nesten like stort som Triumfbuen, men sjokket gjorde at «Gallia», som Frankrike, klarte seg med «gloire». Hun ble ett av de tankskip som under krigen fraktet mest bensin og flymaskiner fra Amerika til England. «Gallia» fikk



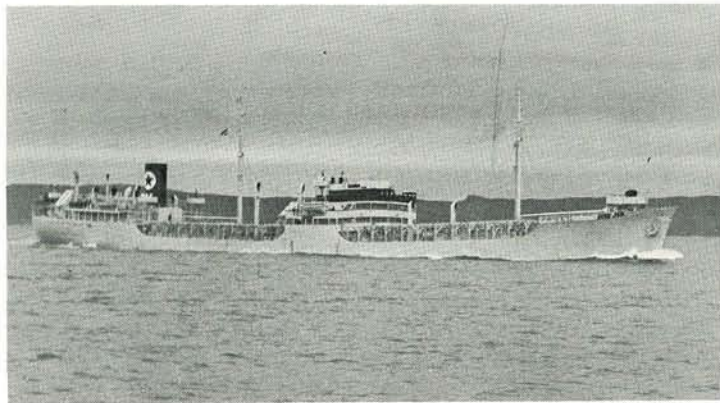
M/T «America»

nemlig påsatt et stillasjedekk, og her ble jagerflyene plassert. H. M. Kong Haakon var selv ombord og gjorde honnør for skip og mannskap før krigen var slutt.

En kan i slike tilfelle ikke nevne alle dem som tok del i bragdene under krigen, de var alle like gode, men én mann bør huskes — gode, gamle Seines. Som Chief ombord i «Gallia» passet han nøye på at maskineriet var i orden, noe som måtte til når det skulle settes rekorder over havet.

Etter at den første serie av skip var ferdigbygget, ble en ny satt i gang. Skrogene på de neste fire var lik de foregående uten annen forandring enn at det ble ett pumperom istedenfor to, den ene damp hjelpemaskin ble byttet ut med en diesel maskin, og det kom en elektrisk styremaskin. Navnene ble «Skandinavia», «Nueva Andalucia», «North America» og «America».

Krigen var nå begynt, men arbeidet på båtene fortsatte som før. Tankskip er gull verdt i en



M/T «Gallia» på vei opp Oslofjorden i mai 1945. Man kan tydelig se fundamentene for flydekket.

krig, så en hadde lite håp om å få «Skandinavia» ut. Hun ble allikevel levert, og forlot Hamburg med blendede lanterner på vei til Oslo i januar 1940, og «Nueva Andalucia» fulgte i kjølvannet den 15. mars samme år. Dermed var det også slutt. Riktignok ble det forsøkt å få «North America» ut under Panama-flagg, men den tyske krigsmarine beslagla henne, og hva hun kom til å hete har man aldri fått rede på. «America» ble satt på vannet og ble lagt opp. Bortsett fra et par bombetrefte var hun like god etter krigen. Maskineriet sto klart og Deutsche Werft hadde til og med fått gjemt bort teaken til dekkene på et slikt sted at det kunne tas frem igjen når skuta skulle settes i stand — også på grunn av dr. Scholtz' fremsyn. Han visste at etter all elendigheten måtte verden gå videre etter krigen. Av sine dyktige medarbeidere hadde han bare 800 mann igjen av de 8 000 før krigen. Disse ble først satt til å rydde opp i alt skrapet for den lønn han klarte å skaffe dem, men det viste seg at han hadde nøkkelmennene til å starte på nytt etter å ha vært helt nede på knærne.

Hvorledes gikk det nå med skutene? Ja, som sagt, gikk «Germania» og «Italia» nedennom og hjem. «Britannia» tok mot noen harde støt, men klarte seg allikevel. Hun ble senere solgt til Italia og omdøpt til «Barbara». Hun var i virksomhet for bare noen få år siden under et nytt navn, for Deutsche Werft sendte nemlig fra tid til annen noen reservedeler til henne. «Gallia» ble kjøpt av en gresk skipsreder, og fikk navnet «Elias». Med sprenge sylindere og sylinderblokker lå hun rusten og fæl opplagt i Fall River (Falmouth) i 1960, glemt av alle unntatt spikerhaugen som ventet på henne.

«Nueva Granada» ble overtatt av Carl Olsen's Tankrederi og omdøpt til «Buccinum». «Skandinavia» gikk til Christiania Spigerverk, og det samme gjorde «Nueva Andalucia», men babord hovedmotor har gutta på Croftholmen sjømannsskole satt opp i maskinhallen. Øvelse i stempel-sjau gjøres på to timer.

«America» ble overtatt av Thv. Klaveness og omdøpt til «Mofjell». Nr. 233 møtte sin skjebne sammen med «Bismarck» etter hva man har hørt.

Ingen av dem eksisterer altså lenger, det er et kort og slitsomt liv en tankbåt fører. De må ta de støt som verden gir og den lønn som venter, enten Davy Jones' Locker eller skraphaugen.

Mange rare historier kunne fortelles om disse skutene, men noen av dem er det vel også best å glemme. Allikevel er det sikkert mange i Texaco som har et eller annet godt minne fra de dekkene de har travet på, eller minner fra en munter dur nede i maskineriet. Det er en god ting at en kan glemme onde dager, men erindre det som er verdt å huske.



## OM Å GÅ TJENESTEVEI

Som rimelig kan være, er det stadig behov for kontakt mellom dem som tjenestegjør ombord og rederikontoret. Det kan dreie seg om f. eks. ferie-spørsmål, søknader av forskjellig art, familiebesøk ombord etc.

I den anledning vil vi gjerne minne om at skipets kaptein er rederiets representant ombord. Han har ansvaret for skipets drift og alle forhold som ønskes forelagt rederiet har han behov for å få kjennskap til. Den korrekte fremgangsmåte når man ønsker å ta opp en sak med kontoret, er derfor at dette gjøres via skipets kaptein. Man kan da enten ta opp saken muntlig med kapteinen som skriver til rederiet om saken, eller man skriver selv til rederiet og overlater til kapteinen å videresende brevet sammen med sin egen korrespondanse. Kapteinen gir da samtidig sine kommentarer til saken.

Hvis kontoret mottar brev direkte fra et mannskapsmedlem, må allikevel kapteinen's uttalelse innhentes for avgjørelse kan tas. Det medfører derfor bare forsinkelse hvis man ikke går tjenestevei gjennom skipets kaptein.

Forøvrig vil vi gjerne minne om at dette blads spalter står åpne for innlegg fra alle som tjenestegjør ombord. Det er sikkert mange spørsmål som med fordel kan tas opp til diskusjon i Texaco Tanker, og vi er spesielt takknemlig for innlegg fra seilende personell.





## En havfrue hva er nå det?

Ja, en kan sagtens spørre, og svaret får komme i en kort oversikt over hva havfrueforeningene stiller med og hvilke mål og tanker som ligger bakom.

Snart fem år er gått siden de første foreninger ble dannet i og med Erik Byes aksjon, og året etter ble landsforbundet til. Det første ordinære landsmøte ble holdt i Bergen mai 1965, og det neste nå i mai 1967 i Sandefjord hvor henimot tredve foreninger hadde sine utsendinger. Hver forening har sine egne lover, men de er noenlunde ensartet og holder seg innenfor den ramme landsforbundet har trukket opp i sin lov.

Dennes første paragraf lyder:

«Norges Havfrueforbund skal samle alle sjømannshustruer i arbeid til gjensidig nytte og ta opp spørsmål av kulturell og sosial betydning for medlemmene.»

På medlemsmøtene veksler programmet mellom foredrag, film, diskusjon, demonstrasjon o. l., eller rett og slett hyggekveld med kaffe og håndarbeid. Bare det å komme sammen med andre sjømannskoner er av stor betydning fordi andre husmødre svært sjelden forstår de problemer som kan dukke opp når en står alene med ansvar for hjem og barn det meste av tiden. Utrolig isolert lever også mange sjømannshustruer med småbarn som er bosatt langt vekk fra sin øvrige familie. Og havfruemøtene er derfor ofte et virkelig lyspunkt og en hjelp til å treffe mennesker og kanskje også få tynnslitte nerver under kontroll.

Av kulturell betydning tenker vi først og fremst på foredrag og studiearbeid, noe flere av foreningene er kommet godt i gang med. En husmorhjerne kan brukes til annet enn huslige gjøremål viser det seg, og de første forsøk gir gjerne mer smak.

Alt som vedrører sjømannsfamiliens sosiale velferd er havfruene spesielt interessert i, enten det skjer i offentlig eller privat regi. I Sandefjord ble bl. a. følgende behandlet: enke- og sjømannspensjon, skattespørsmål, bedre postgang og

bedre rederikontakt, reisemoderasjon, reisetilskudd, husmorvikarsaken.

Eftersom Havfrueforbundet er helt selvstendig og upolitisk, kan det fritt samarbeide med alle instanser, og den goodwill vi er blitt mottatt med, er faktisk forbløffende stor. Vi har kontakt med rederiene, Velferden, Sjømannsmisjonen, Direktoratet for Sjømenn, Husmorforbundet m. m., og vi håper også at våre menns organisasjoner vil møte oss med velvilje. Likedan vil vi svært gjerne stå på god fot med andre sjømannskoneforeninger fordi vi sikkert har meget å lære av hverandre. Gledelig er det at den over 20-årige Bergen Sjømannskoneforening med en gang gikk inn som medlem i Forbundet. Vi tar med glede imot flere.

Hvem kan så bli havfrue? Lovens § 2 sier: «Adgang til medlemskap har alle kvinner som er gift med sjømenn og bosatt i Norge, sjømannskoner og pensjonerte sjømanns hustruer».

Ideen er at alle sjømannskoner kan møtes i ett forum, uten hensyn til hvilken grad eller gren mannen tilhører ombord. Vi gjør også oppmerksom på at alle henvendelser som Havfrueforbundets styre har gjort, det være seg til myndigheter eller organisasjoner, gjøres ikke for å oppnå fordeler for de innmeldte havfruer alene. Det er faktisk alle sjømannsfamiliers ve og vel vi har i tankene. Derfor håper vi på stadig større tilslutning til allerede eksisterende klubber og på opprettelsen av nye. Det skal ikke mer enn tre stykker til for å sette i gang og ofte har Velferden og bankenes sjømannsavdelinger hjulpet til med opplegget av første møte.

Følgende steder er det nå foreninger: Arendal, Asker og Bærum, Bergen, Bodø, Fevik, Fredrikstad, Grenland, Hareid, Haugesund, Hisøy, Horten og Åsgårdstrand, Kr.sand S., Kr.sund N., Larvik, Mandal, Moss, Narvik, Oslo, Sandefjord, Sandnessjøen, Stavanger, Stavern, Tromsø, Trondheim, Tvedestrand, Tønsberg, Ålesund. I disse dager står også Drammen for tur.

Vår forbundsformann er Gerd Stray-Tønnesen, boks 62, Gausel p. å. pr. Stavanger. Hun vil med glede gi nærmere opplysninger.

La oss håpe at i tiden fremover vil riktig mange nye havfruer stikke hodet opp og lage ringer i vannet. Og husk på at alt som gjør det triveligere å være sjømannskone, gjør det også triveligere for mannen ombord!

*Havfrue.*



*Her ser man tydelig bulben.*

Texaco's store tankskipflåte blir stadig større. Går et gammelt skip trett av dage, kommer to nye «up to date» istedet.

Under bygging i Holland har Texaco tre tankskip, hvorav det første, «Texaco Ghent», skal leveres i slutten av dette året fra Koninklijke Maatschappij «De Schelde» te Vliessingen. Deretter kommer et som blir bygget av Wilton Fijenoord Schiedam, som skal være ferdig i mars 1968. Hun får navnet «Texaco Rotterdam». Den siste tankeren blir levert fra «De Schelde», og får navnet «Texaco Brussels».

Alle tre er søsterskip med «Panama R. P.» bak, og for så vidt uten interesse for Texaco Norway, men siden de alle skal gå med bensinprodukter, og bare er på 22.500 tonn d.w., kan de bli forløpere for hva vi er vant til å håndtere på våre kanter.

Sentralisering og automatikk er naturligvis benyttet så langt teknikken tillater det, og omkostningene vil forhåpentligvis vise seg å være rentable. Alt er flyttet akterut i en eneste overbygning. Det nye består i en superbull som etter



*Skorstenen er også noe uvanlig.*

## FLÅTEN VOKSER

Av H. Thune

prøver i Wageningens forsøktank skal gi 0.7 knop bedre fart på ballast.

Alt dekksmaskineri, ankerspill, kapstans og vinsjer blir drevet av 6 maskiner, 3 forut og 3 akter. Det er Bratvåg i samarbeide med Norsk Elektrisk & Brown Boveri som leverer alt sammen. Styremaskinen er en Tenfjord A.E.G. Gyrokompasset fra Ausschütz er ikke større enn at det får plass inne i styresøylen.

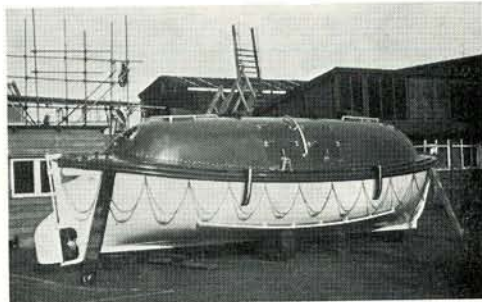
Lastesystemet tar det for lang tid å beskrive i detaljer, men det er 3 såkalte «deep well» pumper for spesialprodukter. Selvsagt er alt fjernstyrt med Wessoe fjernavlesning for tankene.

Maskineriet består av en stor Combustion Engineering kjele fra «De Schelde», med en mindre for bruk under land eller i nødens stund for å bringe skuta i havn under ca. halv fart.

Hovedturbinen er av General Electric konstruksjon og laget av Kværner Brug, Oslo. Den er på 15.000 hestekrefter, så Norge har en stor del av leveransene, selv om gearet er laget av «De Schelde».

Det blir selvsagt automatisk air-condition ombord, men ikke det vanlige kompressorsystemet. «Steam Jet» heter det, og selv om det ikke er så økonomisk som freon, slipper en alle freon-flaskene. Det er bare 2 pumper som går rundt.

Manøverplassen for maskineriet er kommet helt opp i toppen av maskinrommet, kombinert med fjernstyring fra kommandobroen.



*«Siste skrik» i lubbåter.*



## Det norske sprog til sjøs

Nedenfor gjengir vi en del uttrykk som vi har sakset fra et gutteblad. Om alle de nedenfor nevnte uttrykk fremdeles er i bruk i handelsflåten, kjenner vi ikke til, men vi hører gjerne fra våre seilende folk om dette. Alle tillegg til listen blir mottatt med takk. Vi kan kanskje samle sammen til en «sjomannsordbok».

Smia — Byssa

Smed — Kokk

Oppslager — 2. kokk (byssegutt)

Javasuppe — Kaffe som har kokt lenge

Kjente ansikter — Sild

Streamliners — Makrell

Kvernmaster — Maskinsjef

Telle pinner — Stå til rors

Teit — Gjerrig

Galninger — Verdiløs valuta

Ta kua — Ta melkeboksen

Kjelleren — Maskinen

Lofet — Broen

The spark — Telegrafisten

Kompro? — Forstått?

Kepsen — Luen

Kubein — Sekstant

Glasset — Barometer

Bleme — Klandre

Trandunk — Tankbåt

Togg — Taubåt

Manovar — Krigsskip

Vindjammer — Seilskute

Stinkador — Kullfyrt skip

Eplejakt — Skip hvor man ikke liker seg

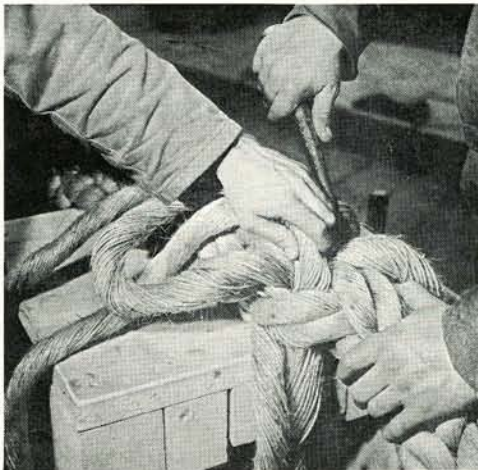
### ASPIRANTER —

(Forts. fra side 5)

De ungdommer som alt er kommet i gang til sjøs uten å ha vært veien om sjøguttskole eller yrkesskole, kan komme med i sjøaspirantopplæringen såfremt de har 6 måneders fartstid.

Som det vil være kjent, har vi iverksatt aspirantopplæring ombord i «Texaco Bogota», «Texaco Oslo» og «Texaco Norge», og det er vår hensikt også å komme i gang med arbeidet på andre skip etterhvert. At disse skip er valgt ut først, er mer en tilfeldighet fordi posisjonene passet da aspirantene var ferdig med skolen. Vi har det bestemte inntrykk at de første forsøk hittil har gått meget bra, og vi retter vår takk til besetningsmedlemmene ombord som alle uten unntagelser, har gått aktivt inn for å gjøre forsøkene vellykket.

Texaco Tanker ønsker aspirantene velkommen til rederiet, og vi håper på et godt samarbeide i mange år.



Spleising av tauverk er en av de ting som må læres.

# JULEKRYSSORD

Nøkkelord til Julekryssord. Oppgaven finnes på løst bilag bakerst i bladet.

## VANNRETT:

1. Den ble stengt.
10. Sang.
16. Den stenger.
17. Kalles vår tid.
20. I ustand.
23. Gudinne.
24. Materialet.
25. Øyne.
26. For.
27. Besittelse.
30. Inntil.
31. Herming.
33. Mynter.
36. Drettes.
37. Elv i Danmark.
38. Flatemål.
39. Mishandling.
41. Konjunksjon.
43. Mellomspill.
47. Kjent telegramfork.
48. Nedbør.
50. Inntil.
51. Forbund.
54. I Apfelstrudel.
55. Lydene.
56. Bydel i Moskva.
57. Magisk gjenstand, omv.
59. Arabisk tittel.
60. Kjøretøy.
63. Trafikkulykkeskommando.
64. Landtunge.
65. Uhell.
66. Eleven.
68. Preposisjon.
70. Kvinnenavn.
71. Pattedyr.
72. . . . e, rekke.
73. Dårlig brensel.
74. Del av not.
78. Arge.
79. Stanse.
81. Uærlig utvei.
84. Arsen.
85. Sludder.
88. Gå til sengs.
89. Æresord.
90. Forbrytere.
91. Kakene.

## LODDRETT:

1. De kan stenges.
2. Katastrofen.
3. Svelle.
4. Luftskip.
5. Båten.
6. Ubrukte.
7. Sydamerikanere.
8. Artikkel.
9. Pronomen.
10. Han hadde to ansikter.
11. Leker.
12. Innfall.
13. Lite populær mann.
14. Ga mat.
15. Ettermiddagselskaper.
18. Hovedforetagende.
19. I vanten.
21. Engelsk rett.
22. Nynorsk reder.
28. Nynorsk pronomen.
29. Treff.
32. Grip.
34. Hovedstads.
35. Møtte.
38. Sykdom.
40. Velger.
42. Som handler om romstørrelser.
44. Ikke.
45. Preparere, omv.
46. Røk.
49. Offiseren.
52. Bruke for mange sigaretter.
53. Engelsk statsminister, eieform.
56. Sang.
58. Hørerør, omv.
61. Utkast.
62. Land i Asia.
65. Mekanisk innretning.
67. Ordenstall.
69. Gifter seg med.
75. Idrettsgren, fork.
76. Konkurrer.
77. Farve, omv.
78. Flyselskap.
80. To like.
82. Bør, nynorsk.
83. Arveanlegg.
86. Tre, omv.
87. Ly.





## Texaco-mesterskapet

Det er hyggelig å kunne fastslå at Texaco-mesterskapet i fri-idrett som arrangeres av Sjømannskirken på Trinidad, har fått en meget god oppslutning. Pr. 15. november hadde 221 kvinner og menn ombord i 9 av rederiets skip tatt del i kappestriden om de oppsatte trofeer. Selv om ikke alle har oppnådd toppresultater og ligger an til premiering, er vi sikre på at alle som har deltatt, er enige i at kappedystene på idrettsplassene rundt om, har bidratt til å skape et hyggelig og sunt miljø, og det er selvsagt også dette som er hovedhensikten med mesterskapet.

Kampen om vandrepremien til beste båt og enkeltmannspremiene har vært hard, og pr. 15/11 var stillingen følgende:

1. «Texaco Brasil» ..... 26 330 poeng
2. «Texaco Nueva Granada» .... 24 828 poeng
3. «Texaco Britannia» ..... 20 543 poeng
4. «Texaco Belgium» ..... 16 174 poeng
5. «Texaco Skandinavia» ..... 14 373 poeng
6. «Texaco Oslo» ..... 13 265 poeng
7. «Texaco Bogota» ..... 9 071 poeng
8. «Texaco North America» .... 6 672 poeng
9. «Texaco Europe» ..... 4 695 poeng

Sammenlagt enkeltprestasjoner uansett klasse etter 4 øvelser:

1. Håkon Bjugan,  
(«Texaco Skandinavia») ..... 2 035 poeng
2. Sigfred Weschung,  
(«Texaco Britannia») ..... 1 926 poeng
3. Olav Hansen,  
(«Texaco Belgium») ..... 1 891 poeng
4. Erling Lian,  
(«Texaco Britannia») ..... 1 794 poeng
5. Harald Westrum,  
(«Texaco Skandinavia») ..... 1 720 poeng

Årets øvelser avsluttes 31. desember, og de endelige resultater skal vi så bringe i vårt neste nummer. Premiene er allerede på plass i Sjømannskirken på Trinidad, og premieutdelingen vil finne sted såsnart som mulig på nyåret.

Som bekjent, er det oppsatt vandrepokaler til beste båt og beste enkelt deltager etter 3 år, hvilket betyr at Texaco-mesterskapet fortsetter 1. januar 1968. Også for neste års mesterskap vil det bli oppsatt premier til de tre beste enkelt deltager i hver øvelse.

Vi anbefaler neste års mesterskap på det beste, og tar det som en selvfølge at alle 11 båtene går inn for mesterskapet.

Texaco-Tanker har sikkert alle ombord med seg når vi takker personalet ved Sjømannskirken i San Fernando og Velferdssekretæren for det initiativ som ble tatt og for det arbeide som er blitt nedlagt i forbindelse med mesterskapet for 1967.

*Texaco Tanker ønsker alle sine lesere på sjø  
og land en riktig God Jul*



# LØST OG FAST

VED LOYD

## Hvor befinner de forskjellige seg:

Skip	Kaptein	Overstyr.	1. styrmann	2. styrmann	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist
T/T «Texaco Belgium»	J. C. Christensen	S. Einvik	O. Strømme	O. Aune*	R. Aagesen	K. Jensen	K. Andersen
M/T «Texaco Bogota»	O. Brath	T. Salvesen	J. Eriksen	Å. Storstein	Ch. Hoem	E. Johnsen	T. Ophaug
M/T «Texaco Brasil»	T. Stensrud	K. Helberg	E. Bolandsås	E. Sobstad	R. Pedersen	J. Johannesen	K. Rogne
M/T «Texaco Britannia»	L. Lyng	J. Paulsen	F. Sannerød	O. Henriksen	E. Lian	T. Meling	Ø. Stordal
M/T «Texaco Europe»	O. Lindtner	O. Ludvigsen	K. Rønning	B. Ristad	T. Weden	F. Gabrielsen	Ø. Dyrvik
M/T «Texaco Norge»	H. Helmersen	J. Holt	A. Kristensen	H. Hansen	J. G. Hedberg	S. Langseth	L. Romuld
M/T «Texaco North America»	R. Horseng	R. Frøyland	B. Johansen	O. Olsen	B. Madsen	M. Monsen	K. Hagen
M/T «Texaco Nueva Granada»	O. Isaksen	A. Frøystad	K. Pedersen	K. Kristiansen	H. Engseth	O. Dahle	W. Vilvang
M/T «Texaco Oslo»	S. Myran	A. Nodland	S. Sivertsen	B. Eide	T. Pedersen	H. Tonnesen	A. Santos
M/T «Texaco Skandinavia»	H. Sukke	H. Hagen	K. Johansen	E. Langseth	L. Sandal	A. Sørvik	L. Johansen
M/T «Texaco South America»	I. Bakke	T. Skarsvåg	T. Pedersen	K. Eriksen	K. Aamann	K. Nateid	H. Soro

\*) 1. styrmann jr.

\*\*\*) 2. maskinist jr.

## På ferie eller skoler:

Kaptein	P. Brandal	Telegrafist	A. Eliassen	1. maskinist	A. Andersen
»	O. Granlund	»	A. Furu	»	N. S. Hansen
»	R. G. Jensen	»	O. H. Henriksen	»	T. J. Hansen
»	Y. Konnestad	»	H. Hogstad	»	Ø. Toppen
»	R. Pettersen	»	K. Roaldseth		
»	A. Strand	»	I. J. Svendsen		
Overstyrmann	S. Flo	Tømmermann	J. Johannessen	2. maskinist	J. Engø
»	M. Gjersøe	»	A. Skårn	»	H. Gilberg
»	K. E. Kristiansen			»	H. H. Granlund
»	H. Rode	Båts./arb.l.	L. Brennbakken	»	H. J. Jacobsen
1. styrmann	J. C. Hvoslef	»	B. Eggen	»	H. Pettersen
»	A. Johansen	»	R. Klemmetvold	»	L. Pettersen
»	S. Rognvik	»	E. Olsen	»	A. Schefte
»	T. Skjølseth	Maskinsjef	E. Ambro	»	D. Sørvik
»	O. Strømme	»	B. Henriksen	»	A. Sordal
»	G. Stallvik	»	A. M. Hval	»	J. E. Vargdal
»	Th. Svanteson	»	T. Strandelid		
»	W. Aaslund	»	T. Soldal	3. maskinist	V. Hustad
2. styrmann	A. Hanstveit	»	B. Utvik	»	B. Stensrud
»	H. Liseth	»	A. Vestre	»	T. Sæter
»	O. Løseth	»	E. Wetlesen	»	H. Soro



# T FRA SKIPENE

YD GRANLUND

3. maskinist	Maskinass./ rep.	Telegrafist	Båtsmann	Tommermann	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
T. Olufsen	R. Myhre	L. Kunst	P. Altoy	L. Jøssund	H. Grotting	A. Asp	O. Hansen	H. Pedersen
T. Wiggen	K. Pettersen	T. Tandberg	F. Schelvan	K. Wavik	L. Johansen	L. Amundsen	E. Skjøre- stad	D. Øverkil
T. Fladby**	H. Dyndal	E. Midthaug	F. Wangberg	B. Høyland	H. Håkonsen	L. Rokvam	E. Malm	T. Johnsen
J. Langerud	I. Sumstad	P. Gulbrand- sen	P. Arntsberg	J. Myrmel- lom	O. Jensen	W. Jensen	R. Vegel	O. Nilsen
A. Storø		I. Sliper	B. Johansen	Chr. Bailly	M. Busch	T. Hoff	E. Berg Pedersen	S. Grønn- bech
Ø. Andreas- sen	M. Lilleler	A. Opheim	J. Rasmussen	P. Pedersen	M. Nordmo	K. Busch	J. Waage	R. Fladby
B. Wikan	B. Sandin	K. Hundve- bakke	I. Krstiansen	S. Kleven	S. Aune	Chr. Fisk- aen	H. Aandahl	A. Ervik
H. Tønnesen	B. Eide	T. Kjølstad	B. H. Hansen	O. Omholt	O. W. Wick	W. S. Clau- sen	A. Bjerkan	A. Bach
R. Wisloff		H. P. Hoff	S. Nodland	A. Stolann	J. Myran	M. Heitmann	K. J. Vikse	A. Grøttan
H. Westrum	F. Petersen	D. Truelsen	A. Sveen	H. Johnsen	R. Skauge	H. Båtvik	J. Millerjord	O. Jøssing
J. Braun		K. Fricke	B. Martinsen	J. Spencer	J. Veiga	S. Jensen	P. Fredrik- sen	L. Trana

## T/T «TEXACO BELGIUM»

losset i Bayonne 13.—14. juli og fortsatte til Boston hvor resten av lasten ble pumpet i land 15.—16. s.m. Det så først ut til at kursen skulle legges direkte mot Trinidad, men man måtte avlegge Port Arthur et besøk på reisen for å hente partlast 23.—24. juli. Skipet kom derfor ikke til Trinidad før i slutten av måneden, og da det ble litt venting på lasten, la ikke skipet ut på sin neste transatlantiske reise før 1. august.

Antwerpen ble første lossehavn, og den 12. august fortøyet skipet ved Petroleumspier, og lossing både til anlegget i land og ventende lektere i Schelde tok til. På denne måten kom det kvantum som var bestemt for denne havn hurtig i land og oppholdet her ble av kort varighet.

Neste sjødistanse ble ikke så lang. Dagenham (Themsen) ventet på smøreoljelasten fra Port Arthur. Deretter ble restlasten fordelt mellom anleggene i Göteborg og København. Mens lossingen pågikk til anlegget ved Prøvestenen, ble det igjen litt forandring blant besetningen. 1. styrmann O. Aune hadde sin tid ute og det var hans tur til å få avløsning. L. Reistad kom ombord for et kortere vikariat igjen. Telegrafist

Elektriker	G. Fredriksen
»	H. P. D. Frandsen
»	G. Fredriksen
»	K. Holm
»	J. Larsen
»	L. Sandvik
Pumpemann	J. Benum
»	O. Folgerø
»	I. Røsholt
»	T. Johannesen
Stuert	E. Almkvist
»	J. Bakketun
»	K. Grøttan
»	Bj. Kjørstad
1. kokk	O. Eidsvåg
»	J. Drazkowski
»	A. Flaten
»	N. A. Husøy
»	N. R. Johannessen
»	R. Kristiansen
»	R. Larsen

Redaksjonen avsluttet ultimo november.

D. Truelsen var ferdig med sitt vikariat og L. Kunst kom tilbake til skipet etter en fin ferie i Holland. Maskinist B. Abrahamsen regnet med en kortere ferie før han skulle ta fatt på tekniske studier, og som ny mann kom T. Olufsen. Han hadde nå sin maskinisteksamen i orden, som vi gratulerer med. Reparatør E. Borge og frue var også blant dem som hadde fullendt sin tjenestetid ombord. Som avløsere her kom F. Petersen og R. Iversen. Pumpemann H. Grøtting var ferdig med sin ferie og kom tilbake til «sitt skip» igjen. L. Johansen reiste hjem for en kortere ferie før det passet at han gikk ombord i «Texaco Bogota» igjen.

Når skipet kom så nær hjemlandets kyst, var det hyggelig for oss å være behjelpelig med besøk hjemmefra. Noen fikk også seile litt med, slik at besøket ombord ble av lengre varighet.

Et tankskip har imidlertid ikke lang tid i hver havn, og 19. august befinner «Texaco Belgium» seg på ny i rum sjø ute i Kattegat på vei til Trinidad. Den 24. august passerer Azorene og vel 6 døgn senere dukker konturene av Trinidad opp i horisonten.

Som en liten avveksling i fartsområdene skulle den neste lasten bare fraktes den korte reisen over til Tallaboa og San Juan. Dette var en reise som «Texaco Belgium» ikke var lenge om å utføre, da skipet med sitt store maskineri er drøy til å sluke sjømilene når bare skipets hestekrefter får slippe løs. Den 8. september ligger derfor skipet igjen ved lastekai på Trinidad og forsyner seg av raffineriets produkter som denne gang venter på å bli fraktet til U. S. Østkysthavner nord for Kap Hatteras. I midten av måneden ankom skipet til Bayonne for å pumpe i land det kvantum last som konnossementet viste; resten av lasten var bestemt for anlegget i Port Everglades. Herfra seilte skipet den 21. september og igjen ble kursen lagt mot Port Arthur for å laste smøreolje som partlast. Ekspedisjonen gikk greit, og den 23. september var det igjen salt vann under skipets kjøler. Reisen fortsatte til Trinidad for komplettering av lasten med forskjellige spesialprodukter.

«Sailing order» denne gang viste også at lasten skulle fordeles til flere havner i Europa, bl. a. anleggene i Terneuzen og Rotterdam. Nå kom overstyrmann S. Einvik tilbake til tjenesten etter endt ferie. Vi forstår det er de store bil-

fabrikkene i Dagenham som stadig ønsker levert smøreolje, og Dagenham ble besøkt som snarest den 17. oktober før kursen ble lagt mot Göteborg. Her losset «Texaco Belgium» forst sin last, og gikk deretter langs siden på 70 000 tonneren «Texaco Australia» for lasting. Skipet var levert fra verksted i Japan for ikke lenge siden, og var nå ute på «jomfrutur» med last fra Bahrain i Den Persiske Gulf, rundt Syd-Afrika, ca. 36 døgn reise, og det må vel kalles for riktig lang fart. «Texaco Australia» losset foruten til «Texaco Belgium» også til anleggene både i Göteborg og København før skipet tok fatt på den lange reisen tilbake til Den Persiske Gulf for ny lasting.

«Texaco Belgium» fraktet sin nye last til Luleå og Gävle. Om ikke lenge stenges begge disse havner for vinteren av is, og dette bevirker at skipene nå praktisk talt ligger i kø for å få levert laster slik at lagrene skal være så fulle som mulig når skipsfarten blir stoppet.

Den 1. november seilte skipet fra Gävle og passerte neste døgn Kielerkanalen. Kaptein Christensen måtte som snarest en tur til kontoret i Oslo og han overlot her kommandoen ombord til I. Bakke. Vi ønsker kaptein Bakke tillykke og gratulerer med den første førerstilling. Som ekstra mann ombord kom samtidig sekretær E. Hornfelt. Han skal følge med skipet for å se og lære, hvilket vi nok får en beretning om senere.

Den videre fart for «Texaco Belgium» ble lasting i Pembroke for Immingham og Granton, hvoretter kursen ble lagt mot Trinidad med ankomst 24. november.

Kaptein J. C. Christensen kom tilbake til sitt skip i Granton og kaptein I. Bakke reiste hjem for en liten ferie før han løser av kaptein Konnestad på «Texaco South America».

#### M/T «TEXACO BOGOTA»

kom til Port Arthur 24. juli, og denne langturen var sikkert kjærkommen. Med så mange døgn i sjøen fikk nemlig besetningen anledning til å spyle og vaske ned skipet skikkelig etter det langvarige verkstedoppholdet. All sandblåsing hadde, som man vil forstå, forårsaket sand og støv alle steder, men så var da også skipets skute-



sider og tanker blitt fine, og det håper vi vil holde i mange år og således minske vedlikeholdsarbeidet samt lette fremtidig tanksjau etc.

Som en avveksling lastet nå skipet full last i Port Arthur, både smøreoljen og de mange andre raffinerte oljeproduktene. Dette tok sin tid, og oppholdet varte i 3 døgn. Så var det å legge kursen tilbake mot Europa. Sertepartiene anga at Rotterdam og Dagenham skulle dele lasten, og 10. august var skipet fortoyet ved lossekai. Selv om det også denne gang ble å lektre en del av lasten i Rotterdam, for at den skulle bringes videre innover elver og vannveier til så å si hjertet av Europa, ble det hurtig ekspedisjon.

I Rotterdam kom matros J. Kamphuis tilbake til vår tjeneste. Samtidig kom ny 2. kokk, D. Øverkil, ombord. 2 døgn senere lossers skipet smøreoljelasten ved bilfabrikken i Dagenham.

I midten av august seiler skipet igjen forbi klippene ved Dover med kurs mot det blå Middelhav, hvor raffineriet i Milazzo skulle levere lasten. Oppholdet i denne havnen drar bestandig ut, og det antar vi besetningen ikke har noe særlig imot. Med full fart stevner skipet 23. august på ny til sjøs med kurs for Sverige. Göteborg ble første lossehavn hvor skipet kom 31. august. De øvrige lossehavner ble Norrkøping og Luleå. I disse havner ble det noe skifting blant skipets underordnede besetning.

Den 6. september om kvelden er skipet igjen sjøklart, fortoyningene kastes og en ny sjødistanse skal tilbakelegges, denne gang via Kielerkanalen. Dette passet bra, for flere av offiserene hadde hatt besøk av sine fruer, og besøket kunne forlenges til passering av kanalen. Før avgang kom en ny lettmatros ombord og da han har et ekte

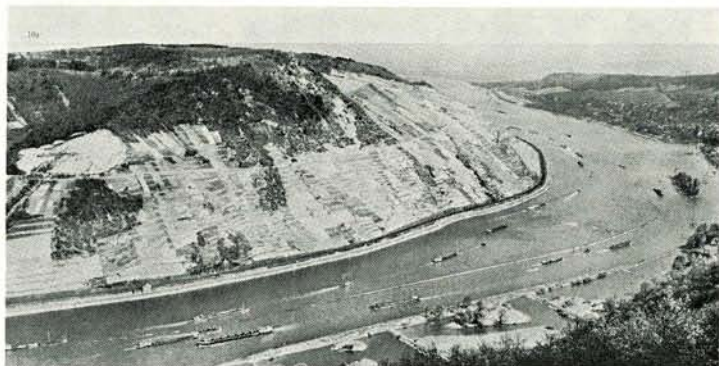
sjomannsnavn, må han få det nevnt her i våre spalter. Han heter Terje Wiken og har tidligere seilt med «Texaco North America».

Det så en tid ut til at raffineriet på Trinidad skulle levere neste last, men det ble i stedet å legge kursen tilbake til Milazzo. På grunn av oljekrisen i Midt-Østen med stengning av Suezkanalen ser det ut til at raffineriet på Trinidad for en kortere periode mottok mindre mengder av crudeolje for raffinering enn det som er raffineriets kapasitet, og følgelig ble det en tid færre transatlantiske reiser med last derfra til Europa. Imidlertid er det ingen sak når andre og mer nærliggende raffinerier kan ordne saken på en tilfredsstillende måte.

I midten av september legger «Texaco Bogota» nok en gang kursen mot nord etter et opphold på 3—4 døgn i Milazzo. Selv om vi har hatt en fin høst her i år, merket nok besetningen forskjellen etter hvert, og ved ankomst Ryahammen i slutten av måneden hadde høsten riktig fått tak her oppe. Igjen ble det forandringer blant besetningen. 2. maskinist A. Schefto hadde lang tid ombord og reiste hjem til Fredrikstad på ferie. Etterfølgeren ombord ble T. Ophaug som nettopp var ferdig med sin verkstedspraksis og hadde fått sitt sertifikat. 1. kokk Z. Drazkowski ønsket å ta seg en tur hjem og Øverkil rykket opp til 1. kokk og ny 2. kokk kom herfra. Samtidig kom 2 sjøspiranter, 2 motormannspiranter samt 1 reparatøraspirant ombord. Dette er nye begreper i handelsflåten og vi viser til annen artikkel i bladet.

Karlshamn ble besøkt 12. oktober hvor det også ble tid til en fotballkamp. Båtsmann Schelvan måtte reise en tur hjem og J. Kamphuis

*Et stykke av Rhinen. Trafikken er nesten like tett som på utfartsveiene fra Oslo en lørdag. La oss håpe at den er mer «flytende».*





overtok midlertidig ombord. Skipet seilte videre til Norrkøping med restlasten.

Under anløpet her måtte overstyrmann K. E. Kristiansen forlate skipet da ryggen slo seg vrang, og ombord kom T. Salvesen. Overstyrmann Kristiansen får den nødvendige behandling hjemme i Sandefjord og er sikkert snart tilbake i tjeneste igjen.

Så var det for en tid slutt med «Texaco Bogota»s Europafart; Trinidad ventet. Hit kom skipet 17. oktober og derfra ble det å ta en avstikker med lasten opp til de kjente plassene på U.S.A.'s østkyst, Baltimore, Bayonne og Boston. Ved utlossing her i slutten av oktober, ventet et nytt parti smøreolje i Port Arthur. Dette tok skipet med seg på reisen ned til Trinidad, hvor lasten ble komplettert. Skipet ventes til Avonmouth 23. november og Dingle (Liverpool) et par døgn senere. Under disse anløp regner vi med at båtsmann F. Schelvan kommer tilbake ombord.

#### M/T «TEXACO BRASIL»

kom til kai i Montreal 20. juli, og da sto flere nye besetningsmedlemmer klare for å løse av dem som skulle hjem på ferie. 2. maskinist P. Olausen ble avløst av K. Rogne, og 3. maskinist B. Stensrud av 2. maskinist jr. T. Fladby. Skipet hadde en tid seilt uten elektriker, og nå kom E. Rokvam ombord. Videre kom et par nye motormenn, og skipet hadde igjen fulltallig besetning da reisen fortsatte opp St. Lawrence Seaway og over Ontariosjøen til Toronto. Dette er en reise som både skip og besetning har utført så mange ganger at vanskelighetene ved denne spesielle farten opp og ned Sea-wayen ikke ser ut til å by på noen problemer lenger.

Den 25. juli passeres Father Point på vei ut i salt sjø og mot Trinidad, så det ut til. Senere viste det seg at det var Cartagena i Colombia som ble lastehavnen. Derfra ble kursen lagt mot Fredericia, Danmark. Denne reisen varte i hele 16 døgn fra havn til havn.

Ved ankomst Fredericia reiste kaptein T. Stensrud hjem, og ombord kom kaptein K. Hallen som igjen syntes det var hyggelig med et vikariat. 1. styrmann G. Stallvik reiste også hjem, og som ny offiser ombord kom E. Bollandsås. Telegrafist R. Farcinsens etterfølger ble H. Hogstad som denne gang ønsket et kortere vikariat.

Stuert Bj. Kjørstad var også blant de heldige som skulle ha ferie. Hans avløser var G. Gjersøe som tidligere har seilt hos oss i en årrekke. Blant de underordnede mannskaper som tok opp tjeneste var det mange nye ansikter å se, men matros A. Reinås og lettmatros S. Olsen har tidligere seilt hos oss og er blant dem som ser ut til å like det.

Bare 2 døgn roet skipet seg i Fredericia, og 26. august forsvant Danmark i horisonten. 8. september kom skipet til Trinidad, og her måtte stuert Gjersøe dessverre forlate skipet og innlegges på sykehus da helsen sviktet. Etter behandling her hjemme er han nå i rask bedring. På så kort varsel var det ikke mulig for oss å få sendt ny mann den lange veien. Skipet måtte derfor gå uten stuert på den korte reisen til Tallaboa, Puerto Rico, med lasten fra Trinidad, men da skipet var tilbake i Pointe-a-Pierre for lasting 16. september, sto stuert J. Bakketun på kaia og ventet på å ta fatt ombord. Vi er glad for at 1. kokk Th. Johnsen og kaptein K. Hallen i mellomtiden hadde tatt godt vare på stuertens plikter.

Igjen ble det en tur til Puerto Rico, havnene Tallaboa og San Juan delte lasten denne gang. Dette er korte reiser og kaipelene i Pointe-a-Pierre slites ofte, og i slutten av september har en ny last, fyllt skipets tanker.

Under dette anløpet av Pointe-a-Pierre var 31 mann av besetningen i land og fikk prøve sine ferdigheter i idrett. Resultatet ble 5 medaljer og en stor tinnvase med innskripsjonen: 3. pr. Idrettsukene 1967. Premieutdeling og en hyggelig kveld på Sjømannskirken fulgte. Vi gratulerer med resultatet.

Til en liten avveksling legges kursen mot Montreal og Toronto. Under anløpet i Canada var det maskinsjef T. Strandelids tur til å pakke kofferten og fly hjem for ferie. Ny sjef for hestene ombord i maskinsjef Strandelids ferie ble R. Pedersen fra Haugesund. Han ønskes velkommen til oss som ny i rederiet.

Den 24. oktober fortøyet «Texaco Brasil» igjen ved smøreoljekaien i Port Arthur, og besetningen forsto straks at nå blir det Europa-tur. Neste dag er det igjen full fart i maskinen, og restlasten av spesialprodukter som venter på Trinidad hentes i begynnelsen av november. Lossehavner ble Mersey, Göteborg, Århus, Terneuzen og Da-



genham. Lastekvantumet, bestemt for Terneuzen, deles likt mellom tankene i land og lektre for videre transport til Barton og Ghent.

Med en slik rundreise i europeisk farvann er det naturlig at flere offiserer synes det er hyggelig med besøk ombord av sine fruer, hvilket vi gjerne assisterer med.

Kaptein T. Stensrud er klar for ny tjeneste, og overtok kommandoen ved anløpet av Gøteborg. Kaptein Hallén reiste hjem fra Århus etter nok engang å ha utført en førsteklasses innsats for Texaco.

Da skipets videre fart er ukjent, vil vi sørge for at julepakkene fra besetningens pårørende ligger godt forvart hos kaptein Stensrud når skipet forlater Danmark.

#### M/T «TEXACO BRITANNIA»

fortoyde ved kai i Thameshaven 28. juli. Dette var midt i ferietiden her hjemme og de av besetningen som hadde «tatt peiling» på sommerferie, hadde nå sitt tjenesteforhold ombord klart. Overstyrmann S. Flø er av dem som tar lange tjenesteperioder og derfor smaker nok ferien enda bedre når den kommer. Ny overstyrmann ombord ble J. Paulsen som i år hadde hatt tidlig ferie, og benyttet tiden til å flytte inn i nytt hus utenfor Stavanger. Telegrafist O. H. Henriksen skulle ha litt ferie før han tok fatt på videre utdannelse som han vel forlengst er i full gang med i Gøteborg. Etterfølgeren ombord ble P. Gulbrandsen, som kom fersk fra skolen. Tømmermann A. Martinsen overlot jobben til I. Myrmellom som har flere år i rederiet. Båtsmann J. Kamphuis reiste hjem til Holland og i hans sted kom P. Arntsborg som har seilt hos oss for noen år siden. Også 1. maskinist H. Borgersen skulle ha ferie og T. Soldal kom ombord. 2. maskinist H. Jacobsen reiste hjem til familien i Son for ferie og den nye 2. maskinisten heter Ø. Seterdal og er fra Molde. Blant den underordnede besetningen var det bare nye ansikter å se.

Etter to døgn opphold i Themsen var skipets tanker igjen «tørre» og alt sjokklart. Igjen skulle «sailing order» skifte flere ganger de første dagene etter avgangen. Telegrafisten mottok først telegram om at kursen skulle legges mot Trinidad. Snart ble dette forandret til Milazzo, men til

slutt var det likevel raffineriet på Trinidad som skulle levere «Texaco Britannia»s neste last.

Som man vil forstå, er det Midt-Østen krisen som stadig lager vanskeligheter for oljeselskapene med å plassere skip og laster for transport slik at distribusjonsapparatet ikke skal bryte sammen.

Skipet var fortoyet ved lastekai i Pointe-a-Pierre 10. august, og nå skulle skipet få en riktig langtur. Honolulu på Hawaii sto som mottagerhavn. Skipet passerer riktignok gjennom Panama-kanalen underveis, men det er nå 18 døgn fra laste- til lossehavn, så på disse reisene får besetningen som regel sett mye himmel og hav. Ellers har besetningen lite å berette fra disse turene. Vi forstår at skipet losses ved Sand Island som ikke er langt fra flyplassen. Det er en enorm flytrafikk der, da oygruppen ligger meget strategisk til for mellomlanding for passasjerer, last og bensinfylling etc. Besetningen klager over stor støy fra alle flyene som durer over skipet i ett sett. Dette må man imidlertid finne seg i da det nettopp er drivstoff til flyene som lasten består av. Så vidt vi vet, går det med hele 80.000 liter for å tanke opp en DC-8 maskin, så det er ikke lite drivstoff et fly har behov for. Besetningen får også en del fritid og landlov under oppholdene på Honolulu, og hvem er det som ikke kan tenke seg en tur til Waikiki Beach som vel har en av verdens fineste badestrender. Pearl Harbour og andre severdigheter ligger heller ikke så langt unna.

«Texaco Britannia» roet seg ved kaien i godt og vel to døgn før skip og besetning tok fatt på tilbakereisen mot Trinidad. Panama-kanalen ble passert 16.-17. september og herfra var det bare 4 døgn til skipet igjen fortoyet i Pointe-a-Pierre. Her fikk lettmatros Lyng og 2. kokk Lundberg, som tålmodig hadde ventet på ferie, endelig sin avløsning og kunne reise hjem til Norge.

Lasten som nå var vel ombord, var bestemt for Los Angeles og Redwood City, hvor skipet har losset tidligere. I disse havner er det også meget interessant å se, selv om tiden nok kan bli litt knapp av og til. Arbeidet må gå først, og da får sightseeing-turer etc. komme i annen rekke. Under anløpet av Los Angeles mønstret 1. maskinist T. Soldal av da han skulle hjem for å gå på høyere teknisk skole. I hans sted kom T. Meling, som ønskes velkommen som ny i «familien». Pumpemann M. Busch pakket også kufferten og

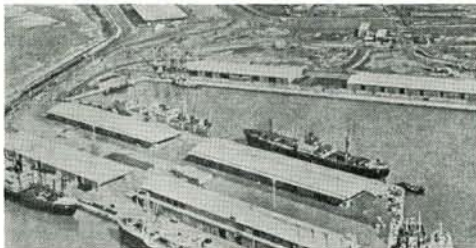


Tema havn i 1953.

mønstrer av etter fin tjeneste. Vi håper han vil fortsette i tjenesten etter endt ferie. På grunn av tidsnød kom ikke avløseren, O. Jensen, ombord før skipet igjen klappet til kai i Pointe-a-Pierre.

Skipet hadde full last inne den 25. oktober og la kursen mot Dakar, Freetown, Buchanan og Lagos. Siste rest av Trinidad-lasten var vel ute av skipets tanker i Lagos den 13. november, og så fikk også dette skip en liten kystreise der nede. I Tema ventet en last på å bli fraktet til Takoradi. Tema er en forholdsvis ny havn i Ghana; tidligere var det bare en svakt buet sandstrand her. Havnen ble offisielt åpnet i februar 1962 og ligger 17 miles øst for Accra. Der hvor det for noen få år siden var palmevokst sandstrand, ligger i dag et moderne havneanlegg som har et godsomslag på vel 1 mill. tonn og med muligheter til utvidelse. Havnen beskyttes av to veldige moloer på til sammen ca. 5 000 meter. Det gikk med 5 mill. tonn sten til byggingen i blokker på opp til 12 tonn. Dybden ved oljekaien oppgis til 34 fot, og her kan det dokke tankskip med en lengde på 600 fot. Hovedeksporten er for tiden kakao.

«Texaco Britannia» beregnes å være seilklar fra Takoradi 20. november og da er det vel nok en gang Trinidad som blir den lokkende og dragende lastehavn.



Tema havn i dag.

### M/T «TEXACO EUROPE»

lastet i slutten av juli i Puerto la Cruz i stedet for Trinidad, som først antatt, og lasten skulle fraktes til Mobile og Port Arthur, Texas. Det var enda uklart angående skipets fremtidige reiser, og vi måtte skaffe avløsning for sommervikarene, som i det vesentlige var gutter fra yrkesskolene. Reiseleder for de 4-5 som fløy over Atlanteren ble telegrafist I. Sliper, og alle kom vel fram etter en interessant tur. De som forlot skipet i Port Arthur kom hjem til noen dagers ferie før de igjen tok fatt på skolen. Vi håper at flere av disse vil bli å finne i våre rekker når skolegangen avsluttes.

Skipets neste lastehavn ble Port Neches, litt ovenfor Port Arthur. Herfra seilte skipet 8. august bestemt for Pembroke. Denne Europaturen kom altså i seneste laget for det mannskapsskifte som fant sted i Texas. I Pembroke losset skipet, og lastet deretter for København. Mens disse operasjoner sto på, skiftet skipet 1. maskinist. R. Volstad var kommet inn ved maskinsjefskolen, og i hans sted ombord kunne vi ønske F. Gabrielsen velkommen som ny hos oss. Videre kom 3. maskinist A. Storø tilbake etter en kortere tid hjemme.

I slutten av august fortøyde skipet ved anlegget på Prøvestenen, København. Sammen med en del besøkende til besetningen, kom flere nye mannskaper ombord. Det var nesten bare nye ansikter å se, men 1. kokk S. Grønnebeck hadde tidligere seilt med samme skip. Skipet seilte til Milazzo på nordøstpynten av Sicilia, og ved «Texaco Europe»s ankomst den 12. september sto den nye 2. maskinist, Ø. Dyrvik, på kaien.

Lasten denne gang besto av bunkers som skulle til bunkersstasjonene i Freetown, som har fått sterk pågang på grunn av den meget store trafikk av skip som må seile rundt Syd-Afrika. Igjen ble det en avmønstring like før skipet skulle seile, idet båtsmannen måtte reise hjem en tur. Hans plass ombord ble overtatt av matros B. Johansen som rykket opp.

Det viste seg at «Texaco Europe» fikk nok en last å hente i Milazzo, nemlig bunkerslast for bunkersstasjonene i Freetown og Lagos. Her var siste «dråpe» olje vel i land 22. oktober, og så ble det også for dette skip å seile til Tema for å hente full last bestemt for Lagos. Dette er



som bekjent korte turer, og skulle normalt ha vært avviklet i løpet av en ukes tid, men ved tilbakekomsten til Lagos den 26. oktober kl. 0600 viste det seg at kaiplassen ikke ville bli ledig før 1. november. Slik ventetid kan mange ganger virke svært lang, men etter det vi forstår ble tiden benyttet til å fikse på et og annet ombord som det ikke er så lett å få tid til i det hektiske jaget som ofte er ombord i et tankskip. Her var været fint, så resultatet ble det aller beste. Da skipet var vel fortoyd ved kaien, gikk det hurtig og greit med å få lasten vel i land, og neste dag var skipet sjøklart og sto til sjøs bestemt for Trinidad. Hit kom «Texaco Europe» 12. november for å hente en last til Houston, Texas. Deretter kan det se ut til at skipet skal gå til Trinidad ca. 26. november for å laste for Portland.

#### M/T «TEXACO NORGE»

losset i Antwerpen 3. juli og styrmann K. Holm mønstret av etter utstått kontrakt. Han ble avløst av H. Hansen. 1. maskinist K. Lyngved mønstret også av og da det ikke var mulig å skaffe ny 1. maskinist på så kort varsel, overtok 2. maskinist H. H. Granlund denne stilling inn-til videre. Som ny 2. maskinist, kom H. Gilberg for å tjene noen «skilling» i skoleferien for å kunne fullføre maskinsjefskolen. Stuert J. Waage skulle ha en kort ferie og A. Flaten kom ombord som vikar.

I midten av juli lastet skipet på Trinidad for Pembroke, Rotterdam og Immingham. Under anløpet av Pembroke 27. juli spilte besetningen en meget god fotballkamp mot et lag fra «Texaco Oslo». Det så ut til å bli seier, men da 1. maskinisten skulle ta et straffespark i kampens siste minutter, og alle regnet med at nå kom seiersmålet, gikk det som det så ofte gjør i de store fotballkampene, og ballen gikk ½ meter utenfor. 1. maskinisten fikk mange «lovord» senere for sin skyteferdighet.

Skipets mannskapsliste forandret seg noe igjen. Båtsmann I. Kristiansen tok en tur hjem og J. Rasmussen overtok ombord. Tømmermann P. Pedersen, som tidligere har seilt med «Texaco Bogota», avløste S. Kleven som skulle feriere. Pumpemann R. Andersen ble dessverre ikke lenge ombord, og M. Nordmo, som var ferdig med sin ferie, mønstret ut igjen. 2. kokk O. Sandvik hadde fått plass på kokkeskolen og benyttet anledningen til å ta en liten ferie først. Etterfølger ombord ble G. Rasmussen.

I midten av august lastet skipet igjen på Trinidad. Hele lasten var bestemt for Rotterdam; det vil si endel gikk i land til tankanlegget, og en del til tanklektene som skulle viderefrakte oljeproduktene på vannveier, elver og kanaler langt innover i hjertet i Europa.

Overstyrmann J. Holt hadde anmodet om en kort ferie og dette var i orden da O. Ludvigsen igjen var klar for et vikariat. Telegrafist I. J. Svendsen hadde sin tjenesteperiode ute og reiste

*Dokkanlegget ved Immingham. Dette er kanskje sett fra en noe uvanlig vinkel. Våre båter dokker ved kaien som såvidt er kommet med overst til venstre på bildet.*



hjem til Mjøndalen på ferie. Igjen kunne vi hilse en kvinnelig telegrafist, A. Opheim, velkommen til dette skip. 1. maskinist H. H. Granlund hadde også over året ombord og hans ferie kommer vel til å bestå i husbygging. Avløser ombord ble S. Langeseth som tidligere har seilt med «Texaco Nueva Granada». 2. maskinist H. Gilberg reiste hjem til videre skolegang, mens L. Rømuld som hadde fått sitt sertifikat kom ombord. Elektriker O. Faxø, tidligere ombord i «Texaco Brasil», avløste K. Holm som skulle ha ferie. Stuert J. Waage kom også tilbake til sitt skip igjen, mens A. Flaten reiste hjem til skolebenken. Blant de underordnede som nå kom ombord, var det hyggelig å hilse på motormann P. Jensen igjen.

«Texaco Norge» roet seg ikke lenge i Rotterdam (Pernis). Allerede den 28. august kl. 1000 lot mannskapet fortøyningene gå, og kursen ble lagt mot Pointe-a-Pierre. 9. september er skipet fortøyd ved lastekai, og da lasten denne gang besto av så mange forskjellige sorter petroleumsprodukter, måtte naturlig nok lastingen ta tid, skipet måtte også skifte kai plass for restlastingen. 14. september var alt klappet og klart, og igjen var et havneopphold slutt. Denne lasten skulle også fraktes transatlantisk. Canvey Island (Themsens) fikk først sin del av petroleumsproduktene. Deretter anløp «Texaco Norge» Rotterdam, hvor skip og besetning er godt kjente fra mange tidligere anløp.

1. oktober la skipet til ved tankanlegget ved Prøvestenen i København. Med skipet så nære hjemlandets kyst, blir det igjen skifting blant besetningen. Overstyrmann J. Holt kom nå ombord igjen og O. Ludvigsen dro hjem til Tromsø. klar for ny tjeneste når som helst. Av de nye underordnede mannskapene som overstyrmann Holt hadde følge med på reisen, var det bare motormann K. Frøseth som hadde tidligere farts-tid i rederiet. I København kom også den nye 1. kokken E. Rømmen ombord. Skipet var igjen fullt bemannet, og da ingen andre ordre var mottatt, ble kursen lagt mot Trinidad. Dette ble imidlertid forandret, og Willemstad på Curacao leverte partlast. Bullen Bay på samme «øya» leverte restlasten, og alt skulle losses i Santo Domingo, Dominikanske Rep. Det ble vel to døgners opphold her for å få lasten i land, og med en flott badestrand på den andre siden av anlegget, var nok mange fristet til å ta seg et forfrisk-

ende bad. Dette ble imidlertid på det mest bestemte frarådet av de innfødte da det ofte hender at hai går så å si i strandkanten.

Denne Vest India-turen varte bare noen få dager, og skipet ankom til lastekai på Trinidad allerede 26. oktober, for neste dag å legge ut på en ny reise mot Europa med tankene fulle av petroleum. Under anløpet av Pointe-a-Pierre sviktet helsen for 2. kokken, og han måtte iland på sykehus. Det gikk imidlertid bra med ham og samtidig med at skipet ankom til Tyskland, kom han hjem til Sandnes.

Lenge så det ut til at Rotterdam skulle bli reisen første anløpshavn, men senere viste det seg at hele lasten skulle leveres i Brunsbüttelkoog (Kielerkanalen) 9. november. Samtidig med at 2. kokk B. Rogne kom tilbake til vår tjeneste, kom ny reparatør og en matros ombord. Videre kom 3 aspiranter ombord for å perfektionere seg for sjomannsyret.

«Texaco Norge» skal laste i Pembroke 14. november for Avonmouth, men skipets videre fart kjenner vi ikke i øyeblikket.

#### M/T «TEXACO NORTH AMERICA»

fikk et langt opphold i Montreal i slutten av juli da lossingen måtte avbrytes fordi et annet tankskip skulle ha kai plass. Følgelig fikk besetningen 6 døgn i denne havnen og etter det vi forstår, var det mange som benyttet anledningen til å få se en del av verdensutstillingen.

Under anløpet var det følgende forandringer i mannskaplisten. 2. maskinist P. Pettersen tenkte på videre skolegang, men det så ut til at han fikk «blåkraven» først, da han hadde hatt utsettelse med militærtjenesten lenge. A. Santos kom ombord som avløser. Pumpemann S. Karl-sen gikk også fra borde etter utstått kontrakt da T. Johannesen sto klar til å overta. Stuert H. Aandahl og frue kom tilbake til skipet, og P. Johansen reiste hjem.

Den 24. juli er det igjen salt vann under kjølen, og kursen legges mot Den Meksikanske Gulf. Sabine fyrskip ble passert 4. august og ikke mange timer etter lå skipet vel fortøyd ved lastekai i Port Neches, Texas. Her overtok maskinsjef B. Madsen kommandoen over «hestene» nede i «kjelleren», og vi takker E. Bjergli for hans vika-



riat i en vanskelig tid for oss med mange ferierende offiserer.

To laster ventet på transport, den ene til Montreal, den andre til Pembroke. «Texaco North America» fikk sistnevnte havn som sin losseplass. Langt ute i august la skipet til ved kaien og lossingen tok til. Igjen var det flere som hadde fullført sin tjenesteperiode ombord, og nye folk kom.

Båtsmann E. Olsen og frue reiste hjem til Sandefjord, og ny båtsmann ble H. Jørstad. Matros A. Bråten kom tilbake til oss etter et lengere sykehusopphold på grunn av en benskade, men desverre var benet ennå svakt, og hans tjenesteperiode ble ikke av så lang varighet. 3. maskinist E. Nilsen fikk avløsning av J. Schei som sist seilte med «Texaco Europe». Pumpemann T. Johannessen forlot skipet igjen, og tømmermann J. Johannessen, som var godt kjent etter lang tid ombord, overtok. Elektriker H. P. Frandsen ble heller ikke gammel ombord, og vi kontaktet Ch. Fiskaen, som tidligere har tjenestegjort ombord, og han var nå klar for ny tjeneste. 1. kokk E. Malm var også ferdig med ferie og gikk ombord i dette skip inntil videre. Det var også flere som nå hadde undertegnet kontrakt om å seile med skipet en tid framover, og dette var såvidt vi kan se, nye ansikter.

Den 23. august gikk fortoyningene og skipet skulle seile til Den Meksikanske Gulf for å hente ny last. Imidlertid fikk skipet et maskinhavari ikke lenge etter avgang, og skipet måtte gå til reparasjonshavnen Birkenhead ved Liverpool. Her sto verkstedsarbeiderne klar til å gå løs på de feil og skavanker som var oppstått med maskineriet. Oppholdet ved verkstedet varte til 4. september, og skipet kunne fortsette, denne gang til Las Palmas. Skipet lastet her 10.—11. september, og lasten ble pumpet i land til anlegget i Fredericia 8 dager senere.

Ved dette anløp kom nye besetningsmedlemmer ombord for å ta fatt etter dem som sto for tur til å reise hjem på ferie. Som avløser for overstyrmann M. Gjersøe, ønsket vi R. Frøyland velkommen til oss. Telegrafist K. Roaldseth overlot radiostasjonen til K. Hundvebakke, sist ombord i «Texaco South America». Tømmermann S. Kleven som forrige gang tjenestegjorde ombord i «Texaco Norge», mønstret ut. 3. maskinist O. Bratlie har seilt hos oss i mange år, men nå ble

hans tjenesteperiode ikke av så lang varighet. S. Aune kom ombord for å passe skipets pumper, og tømmermann J. Johannessen gikk i land på ferie.

Det så ut til at det foreløpig var slutt på skipets transatlantiske fart. Før september var omme, hentet skipet en last i Pembroke og leverte denne i København. Vi må igjen kaste et blikk på mannskapslisten, for nye forandringer skjedde. Denne gang var det kaptein A. Strands tur til å få avløsning, og R. Horseng overtok kommandoen. 1. styrmann S. Sivertsen ønsket å skifte skip, og avløser ble B. Johansen, sist ombord i «Texaco Bogota». 2. maskinist K. Hagen overtok etter J. Schei. Videre kom også noen underordnede mannskaper, de fleste nye hos oss, men motormann O. Engkvist husket vi fra «Texaco Britannia».

Neste last ble hentet i Rotterdam (Pernis) og skulle fraktes den korte veien til Zeebrügge. Derfra var det ikke langt til Pembroke, hvor ny last ventet på å bli fraktet til København. Dette var bare korte reiser, og det ble mange laster skipet rakk å frakte i oktober før det ble stillstand i maskineriet da skipet skulle ha periodiske reparasjoner. Den siste lasten skipet hentet i Pembroke ble pumpet i land i Flushing, og den 30. september, tidlig om morgenen, passerte man Weser fyrskip, på vei inn til Norddeutscher Lloyd i Bremerhaven. Her blir vel skipet liggende i 16—17 dager før alt er i orden.

I. kokk E. Malm gikk i land for å skifte over til «Texaco Brasil» som stuert. Den nye I. kokken ombord i «Texaco North America» heter A. Ervik og kom nå tilbake til rederiet etter å ha fristet lykken i et annet rederi.

Etter endt verkstedsopphold ser det ut til at skipet fortsatt skal seile i europeisk farvann, og det er vel naturlig nok at etterspørselen etter fyringsolje er stadig stigende her oppe på denne årstiden.

#### M/T «TEXACO NUEVA GRANADA»

lastet i Pointe-a-Pierre den 20. juni. Som tidligere antydte, er det stadig havner i Vest Afrika som påkaller skipets oppmerksomhet. Cotonou i staten Dahomey ble første lossehavn. Denne havn, som ikke ligger langt fra Lagos, er kanskje lite kjent, da det er sjelden våre skip anløper her. Lome i Togoland og Douala i Cameroon fikk

resten av skipets last. Deretter gikk ferden mot Trinidad, og lasten ble delt mellom anleggene i Tallaboa og San Juan. Ved ankomst Trinidad 24. juli var kaptein O. Isaksen klar for ny tjeneste, og kaptein S. Myran reiste hjem på ferie.

Allerede 1. august kunne man fortøye ved kaien i Emmastad for å laste partlast. Komplettering av lasten foregikk som vanlig i Bullen Bay. Nå var maskinsjef K. Andersens vikariat slutt og B. Chr. Utvik overtok midlertidig. 2. maskinist J. Engø ble avløst av W. Vilvang, og stuert J. Bakketun som hadde fått leilighet, dro hjem for å feire bryllup. A. Bjerkan som nettopp hadde fullført stuerteksamen, overtok ombord.

Neste lossehavn, Cabo Rojo i Den Dominikanske Republik, er vel heller ikke av dem vi kjenner best. I midten av måneden har skipet full last inne og forlater Pointe-a-Pierre for å frakte denne til Tallaboa og San Juan. Vel 6 døgn senere er «Texaco Nueva Granada» igjen i Pointe-a-Pierre, og nå skulle det bli litt forandring på fart og losseplasser. Delaware, Bayonne og Port Everglades ble besøkt. Mens skipet losset i Bayonne mønstret 1. maskinist Å. Nordby av, da han hadde akseptert stilling ombord i M/S «DRILLSHIP» som borer etter olje i Nordsjøen. På en måte holder Nordby seg i samme bransje, men vi synes det var synd at han forlot oss etter så mange år. Ombord i «Texaco Nueva Granada» overtok imidlertid H. Engseth som tidligere har seilt med «Texaco Oslo», og nå vil bli kjent også med MAN-motorer. 1. kokk R. Larsen og frue hadde begge lang tid ombord, og ble avløst av A. Bach og frue.

Restlasten kom vel i land i Port Everglades før kursen ble lagt mot Vest India. Skipet lastet først partlast i Puerto la Cruz, og så restlasten i Pointe-a-Pierre. I midten av september styrte skipet nok en gang mot Vest Afrika. Det ser ut til at forbruket av petroleumprodukter er stadig stigende også i denne delen av verden. Det ble anleggene i Freetown og Lagos som delte lasten, og i begynnelsen av oktober er «Texaco Nueva Granada» på vei tilbake til Vest India. Det gikk 13 dager i sjøen før man igjen fikk landkjenningen utenfor Pointe-a-Pierre, og spenningen var stor blant besetningen hvor neste last skulle bringes. Igjen ble det vest-afrikanske havner som sto på programmet. 18. oktober stakk skipet til havs, og som en liten avveksling for besetningen, losset skipet i månedsskiftet oktober/november i Buchanan, Pointe Noiew og Douala.

Det ser ut til at «Texaco Nueva Granada» mot slutten av november får en kortere lastereise nede i Vest India. Siden det synes å være små sjanser for at skipet får en tur til Europa, må vi antagelig sende noen avløsere med fly til Vest India, slik at de som i år har tatt sikte på å få feire jul og nyttårshøytiden hjemme, kan mønstre av.

#### M/T «TEXACO OSLO»

fortøye ved lastekai i Pembroke den 21. juni. Ved denne anledning vant besetningen friidrettsuken i Milford Haven, og vi bringer et bilde av medaljevinnerne.

Dagen etter forlot skipet Pembroke, og 24. juni entret losen skipet ved Folkstone. Neste



Stående fra venstre: Velferdssekretæren, matros Jan Erik Riddervold, båtsmann Bjørn Hugo Hansen, maskinsjef Tore Pedersen, tommermann Alf Steiner Stolann. Sittende foran fra venstre telegrafist Hugo Hogstad og kaptein Rolf G. Jensen.



morgen klappet skipet til London Coastal kai, Holehaven, Themsen, for dellossing. Resten kom vel iland i Granton et par døgn senere.

Stadig nye laster venter i Pembroke. Det hender at en del av lasten bare skal fraktes den korte reisen på 6-7 timer til Avonmouth, og resten pumpes iland til anleggene i Holehaven. Litt avveksling blir det med en utenriksreise til Rotterdam, men lang tid i åpen sjø blir ikke dette heller. Det tar ikke mer enn 12 timer fra avgang kai i Rotterdam til skipet ligger fortoyd ved kai ved Canvey Island, Themsen.

I begynnelsen av juli gikk styrmann E. Haugen fra borde etter fullført tjeneste, og avløser var H. Andreassen. Telegrafist H. Hogstad hadde nok en tjenesteperiode bak seg, og ferien var sikret idet H. P. Hoff var klar for overtagelse etter noen dager her på kontoret.

Det er stadig raffinieriet i Pembroke som leverer lasten, og det kan være interessant av og til å se hva slags last som gjemmer seg i skipets indre. I Teesport/Middlesborough ble det den 13. juli pumpet i land 8000 tons naphta, så der ruster de seg mot forkjølelse til vinteren. Det pussige er at da dette parti var vel iland, måtte tankene gjøres rene for å ta imot et like stort kvantum gassolje. Ved avgang var skipet stadig fulllastet for neste losseplass, Botlek, Rotterdam.

I slutten av juli da skipet igjen lå i Pembroke under lasting, spilte fotball-laget en kamp mot laget fra «Texaco Norge». Denne fotball-kampen er nevnt under omtalen av sistnevnte skip. Her kom ny elektriker, M. Heitmann, ombord. Skipet hadde da en tid gått uten elektriker. Videre kom maskinsjef A. Vestre tilbake til vår tjeneste etter selvstendig virksomhet hjemme en tid. Maskinsjef T. Soldal som hadde vikariert ombord, mønstret om til «Texaco Britannia», denne gang som 1. maskinist. Den 6. august befinner skipet seg ved Wandelaar los-skip, og får innseilingslos til Flushing. 3 timer senere kom ny los ombord for å lose skipet oppover Schelde inntil havnelosen sørget for assistanse ved fortøyning ved Petroleumpier i Antwerpen. Her gikk hele lasten til Texaco-anlegget. Under lossingen som varte i et par dager, ble maskinstoppen benyttet til nødvendige småreparasjoner etter skipets hårde fart i den senere tid. Etter oppholdet i Schelde's skittengrå vann, var det nok forfriskende å komme ut i salt sjø igjen.

Den 10. august var skipet fortoyd ved Regent lastekai nr. 1 i Pembroke, og ballastpumpingen tok til. 15 900 tonn forskjellige sorter oljeprodukter var bestemt for Avonmouth. 2 300 tonn ventet på skipsleilighet til Canvey Island. Her mønstret 2. maskinist Th. Bærum av, og kom hjem for legebehandling. I hans sted mønstret H. O. Tønnesen som var kjent ombord fra tidligere fart med «Doxforden».

I slutten av august måtte dessverre maskinsjef Vestre forlate skipet da helsen sviktet, men vi håper at han om ikke lenge vil være i de aktives rekke igjen. 1. maskinist T. Pedersen rykket opp, det samme gjorde H. O. Tønnesen. B. H. Hansen unte seg ferie, og overlot sin plass til S. Henriksen som sist seilte med «Texaco Skandinavia». Pumpemann S. Fornes ønsket også avløsning, hvilket ikke er noe å si på med slikt kjøring som det er for en pumpemann på et tankskip i kystfart. S. Vinge hadde tidligere seilt med skipet som assistent for pumpemannen, og overtok nå ansvaret for kjøring og pass av pumpene.

Den 9. september losset skipet i Themsen, og ny overstyrmann A. J. Nodland overtok etter O. Brath som skulle hjem på ferie. Styrmann Nodland er ny hos oss, og vi håper at han vil trives i «familien». Maskinsjef T. Pedersen hadde også seilt så lenge at det kunne smake med litt ferie. Vikar for ham ble E. Ambro som også er ny, og hadde bestemt seg for å seile under den rette stjerne.

I slutten av september losset «Texaco Oslo» ved den nye oljekai i Dingle. Kai er forresten en feil benevnelse. Det er bare en bøyeplass, og det var en del ekstra ting som måtte passes på forat losseoperasjonen skulle gå knirkefritt. Besetningen noterte seg nok et og annet tips med hensyn til fortøyning, rigging av slanger, etc., som kan komme til nytte ved senere anløp.

Neste last ble losset i Immingham. Skipet fikk los ved Spurn den 4. oktober kl. 1530, og kl. 1800 var det vel i maskinen, og lasten tok til å strømme og forsvinne i sultne tanker i land. Båtsmann S. Henriksen fikk ikke så lang tjenestetid hos oss denne gang. I hans sted rykket matros H. W. Ruud opp. Etter å ha hentet alle sine laster fra raffinieriet i Pembroke, seilte skipet i begynnelsen av oktober over Irske-sjøen til Whitegate, Cork, for å laste partlast ved Texaco-



raffineriet, mens Pembroke kompletterte lasten. Themsen ble første losseplass, Brunsbüttelkoog neste. Her ble det ankerligge da «Texaco Norge» var først inne og måtte få sin last i land før «Texaco Oslo» kunne forhale til lossekai.

Det ser nå ut til at skipet er ferdig med Pembroke-farten. I midten av november losses en last i Rotterdam, og det blir igjen en del forandringer blant besetningen. Kaptein R. G. Jensen skal hjem på ferie, og S. Myran skal overta kommandoen. Båtsmann H. W. Ruud måtte desverre i land for legebehandling, og S. Nodland som sist var ombord i «Texaco Europe», overtok. 1. styrmann Th. Svanteson har sin tid ute, og reiser hjem til Stavanger på ferie. Etterfølgeren, S. Sivertsen, var allerede ombord, da skipet en tid hadde seilt med 4 styrmenn på grunn av alt ekstra arbeide i kystfarten. Stuert K. Grøttan er også av dem som har drøye tjenesteperioder. Nå blir det avløsning og vinterferie hjemme i Trondheim, idet K. Vikse står klar til å overta. Maskinsjef T. Pedersen kommer også tilbake til skipet, mens maskinsjef E. Ambro skal hjem for å sette i gang med husbygging.

#### M/T «TEXACO SKANDINAVIA»

forlot vi på reise fra Trinidad i midten av juli med last bestemt for henholdsvis Canvey Island, Rotterdam og Brunsbüttelkoog dit hun ankom en av de siste dagene av juli. Da dette var kort avstand fra Norge, hadde vi alle ferieavløserne klar her. Overstyrmann O. Ludvigsen hadde sykdom hjemme, og måtte be om avmønstring, og H. Hagen overtok. 2. styrmann H. Liseth tenkte seg litt ferie før skolegangen, og han og fruene mønstret derfor av. E. Langseth sto klar for å løse av, og hans frue ble med ham i lønnet arbeide ombord. Matros H. Erntsen som vi kjenner fra tidligere fartstid med «Texaco North America», kom også ombord. 1. maskinist T. Weden hadde over året ombord, og S. Hansen rykket opp. Som ny 2. maskinist kom L. Johansen som har vært borte fra rederiet en tid. 3. Maskinist H. Sørø og frue var også blant dem som nå fikk avløsning for ferie. Vi er ikke helt sikre på om maskinist Sørø's «ferie» består i skolegang eller om han har fått «blåkragen». Maskinassistent H. Vestrum rykket opp til 3.

maskinist, og motormann S. Aas tok hans plass som maskinassistent. Elektriker H. Bjugan hadde igjen fullført sin tjenesteperiode, og ble avløst for en kortere ferie av H. Båtvik. Som vi allerede har sett, mønstret elektriker Bjugan ut med søsterskipet «Texaco Oslo» for å vikariere der til jul. 1. kokk E. Malm var ferdig med sitt vikariat, og kunne nyte ferie ute på Nesodden. 1. kokk K. Braaten tok over matstellet ombord. Vel halvparten av skipets besetning skiftet under dette anløpet.

Fra Brunsbüttelkoog ble kursen lagt mot Trinidad. Lasten derfra leverte skipet til anleggene i Themsen og Immingham i slutten av august. Herfra dro telegrafist O. Østad tilbake til studier i Göteborg etter en omflakkende «ferie» for å tjene noen kroner. Hans etterfølger ble D. Truelsen som tidligere hadde vikariert ombord i «Texaco Belgium». Båtsmann S. Nordbotten dro hjem til Trondheim. I hans sted ombord forhyrte vi A. Sveen som nå var ferdig med sin ferie etter tjenestetiden ombord i «Texaco South America». N. Gausdal trivdes ikke i tømmermannsjobben, og reiste hjem for å vente på ledig pumpemannshyre. H. Johnsen fylte den ledige stillingen ombord. 1. kokk K. Braaten måtte vike plassen for O. Jøssing som vi kjenner fra hans lange tjenestetid ombord i «Texaco Brasil» tidligere.

Etter endt utlossing i Immingham 30. august ble kursen lagt mot Aruba. Den lasten som ventet der, ble delt mellom anleggene i Lewisport og St. Johns på New-foundland. Dette er havner våre skip ikke anløper så ofte, litt avveksling blir sikkert satt pris på.

Trinidad-Tallaboa var «Texaco Skandinavia» neste anløpshavner. Deretter anløp av Amuay Bay (Venezuela) for partlast, resten skaffet raffineriet i San Nicolas, Aruba. Det ble en kanadisk havn som fikk besøk. Tankene i Quebec slukte alt som var av petroleumprodukter. I slutten av oktober seilte «Texaco Skandinavia» fra Trinidad med full last til de kjente U. S. havner, Port Everglades, Boston, Bayonne og Baltimore.

Den 17. november lastes det på Trinidad igjen. Det ser ut til å bli nok en lastereise til Statene, men vi venter på at skipet skal få en reise hitover.



## M/T «TEXACO SOUTH AMERICA»

seilte fra Point Fortin, Trinidad, den 11. juli med kurs østover for forskjellige havner i Vest Afrika. Pointe Noire, Lagos, Accra og Takoradi ble i tur og orden avlagt et besøk. Alle disse havneanløpene tok naturlig nok sin tid, og det gikk derfor vel fem uker fra skipet forlot Trinidad til det var tilbake. Denne gang fortoyde skipet som vanlig ved lastekai i Pointe-a-Pierre. Den 21. august måtte dessverre elektriker K. Pedersen gå i land for legebehandling, og skipet seilte uten elektriker til Europa. Lasten skulle til Avonmouth og Canvey. Dette passet bra, da vi nå ventet på å få skipet til verksted for reparasjon og klassing. Dette skulle foregå i skipets «fødeby», Hamburg, nærmere bestemt Deutsche Werft, hvor så mange av våre skip i tidens løp har «sett dagens lys». Den 8. september fortoyde skipet ved Reiherstieg, og tankrengjøring og reparasjon tok til. På grunn av de nye bestemmelser om oljeforurensing til sjøs, er det best å foreta den endelige finpuss ved hjelp av spesialskip som verkstedet disponerer.

Nå skulle også «Texaco South America» seile med særbemanning, d.v.s. at besetningen skulle reduseres med seks mann. 1. styrmann jr. W. Aaslund gikk i land for ferie, og K. Pedersen sto klar for å ta over den ledige styrmannsstillingen. Båtsmann R. Klemmetvold hadde mønstret av i England. Avløseren, B. Martinsen, hadde bare vært hjemme en kort tid etter avmønstringen fra «Texaco Brasil», og han kom ombord i «Texaco South America» igjen ved verkstedet. Hans tittel er nå arbeidsleder. Lettmatros A. Veseth er en av dem som har seilt hos oss en del år og nå reiser ut igjen. 2. maskinist H. Sørø som sist var ombord i søsterskipet, «Texaco Nueva Granada», var denne gang så heldig å få sin frue med i lønnet arbeide. 2. maskinist R. Tokerud var ferdig med sin tjeneste ombord for denne gang, likeså 3. maskinist E. Skjeggstad. Ny 3. maskinist er J. Braun som er ny i vår flåte, og vi håper han og fruen vil trives. Hun er mønstret i stuertdepartementet, og det

blir stuert P. Fredriksen som ordner arbeidsfordelingen. Elektriker S. Jensen har ikke seilt hos oss tidligere, og ønskes velkommen. Pumpe- mann J. Benum unte vi ferie, og i hans sted kom J. Veiga som gikk og ventet på ny tjeneste. 1. kokk R. Kristiansen hadde nå nesten året ombord her hvor han startet sin karriere. Nå skulle han få ferie, og L. Trana meldte seg tilbake til vår tjeneste. Sist seilte han med «Texaco Skandinavia», og hadde nå feriert hjemme i Namsos siden mai. 2. kokk S. Engmann syntes også at det passet med ferie, og til denne jobben mønstret vi O. Madsen hvis far, R. Madsen, seilte med «Texaco Britannia» som pumpemann for en stund siden. Nå mønstret han matros til «Texaco South America» sammen med sønnen. Han trenger en del fartstid på dekk, og det er vel ikke lenge før vi har ham som navigator.

Reparasjoner og klassifikasjonsarbeider gikk sin gang, og 28. september seilte skipet på ny ut i Nordsjøen med kurs for Trinidad. Etter verkstedsopphold er det greit å få en eller to lang- turer, helst med fint vær, slik at besetningen kan få vasket, spylt, ryddet og malt, så alt blir «ship shape» igjen. Langturer ble det. Ved ankomst til Pointe-a-Pierre den 11. oktober lå det laste- ordre på full last jet fuel for Hawaii. Turen tar ca. 17 døgn hver vei i åpen sjø bare avbrutt av Panama-kanalen med byene Balboa og Christobal. Stillehavet svarer visst ikke alltid til navnet, men våre skip har vært heldige til å komme unna tropiske uvær.

Den 18. november finner vi «Texaco South America» under lasting i Pointe-a-Pierre igjen. Det blir vel Vest Afrika som får besøk. Det er noen av bestningen som håper på Europa-tur før jul. Kaptein Y. Konnestad og 1. maskinist T. J. Hansen har lang tid ute, og vil denne gang være sikre på å få juleferie. Dette ordner seg, for vi har I. Bakke og K. O. Nateid klare til å fly til Monrovia for å møte skipet en av de første da- gene av desember. Om det blir flere som vil feire julen hjemme, får vi vel beskjed om etter avgang fra Trinidad. Det kan tenkes at flyet til Monrovia får flere passasjerer.



## Båtenes posisjoner

- M/T «*Texaco Belgium*» — gikk fra Trinidad 1. august for 4 havner i Europa. Retur til Trinidad i september for snartur i Caribbean. Deretter Trinidad igjen for 3 lossehavner i N. Y.-området. Fra Pointe-a-Pierre nok en gang til Europa. Etter utlossing i Gøteborg tok hun last fra M/T «*Texaco Australia*» til to nord-svenske havner. Lastet deretter i Pembroke for to havner på U. K.-kysten, for så å gå til Pointe-a-Pierre. Etter en kort Caribbean-reise laster «*Texaco Belgium*» på Trinidad 30. november for U. K./Kontinentet.
- M/T «*Texaco Bogota*» — gikk fra Port Arthur 27/7 for U. K. Utlosset i Themsen 12/8 ble det last fra Milazzo for Sverige 2 ganger. 30. september gikk skipet fra Karlshamn til Trinidad. Etter 3 havner i N. Y./Philadelphia-området lastet «*Texaco Bogota*» 10. november for U.K./Kontinentet, og regnes utlosset i Terneuzen ca. 6/12.
- M/T «*Texaco Brasil*» — gikk etter utlossing i Fredericia 24/8 til Trinidad for to turer i Caribbean. 8. oktober losset hun i Canada, og returnerte til Port Arthur og Trinidad. Skipet avgikk 2. november for 5 lossehavner i Europa. I slutten av november lastes det i Pembroke for København.
- M/T «*Texaco Britannia*» — gikk etter utlossing i Honolulu 2. september til Trinidad for last til Los Angeles og Redwood City. 25. oktober lastet hun igjen på Trinidad for 5 havner i Vest-Afrika. Etter en liten ekstrasur mellom Tema og Takoradi, lastet skipet 5. desember i Pointe-a-Pierre for havner på U.S.A.'s østkyst.
- M/T «*Texaco Europe*» — fikk etter utlossing i Pembroke og København to reiser mellom Milazzo og Vest-Afrika. Etter en tur fra Tema til Lagos gikk reisen til Trinidad. Skipet losset i Houston 21. november og ventes til Trinidad ca. 30. for en liten pumpereparasjon.
- M/T «*Texaco Norge*» — forlot Rotterdam 27. august for Trinidad. Derfra ble det last for U. K./Kontinentet. 15. oktober lastet skipet på Curacao for Santo Domingo. Deretter lasting i Pointe-a-Pierre for Brunsbüttelkoog. I midten av november gikk skipet til Pembroke for å gå en tid i europeisk fart.
- M/T «*Texaco North America*» — skulle til Caribbean etter utlossing i Pembroke 21/8, men fikk maskinhavari, og reparerte i Liverpool 25/8—4/9. Reisen gikk derfra til Las Palmas for Danmark. Deretter ble det fire reiser mellom Pembroke og Danmark/Kontinentet. Fra 30/10 til 13/11 lå skipet under periodisk dokking og reparasjon i Bremerhaven. 21. november ble det lastet i Pembroke for Philadelphia.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» — gikk i midten av august en tur i Vest-India. I slutten av måneden ble det losset i N. Y./Philadelphia-området. Deretter fulgte 2 lange reiser mellom Trinidad og Vest-Afrika. 22. november ble det lastet på Trinidad, denne gang for Honolulu hvor skipet beregnes å losse ca. 14/12.
- M/T «*Texaco Oslo*» — har gått i engelsk kystfart helt til midten av november, da skipet begynte å losse på Kontinentet istedenfor i England. 23. november var det atter lasting i Pembroke for Brunsbüttelkoog hvor skipet ventes å være utlosset 27. november.
- M/T «*Texaco Skandinavia*» — gikk fra U. K. i slutten av august for å ta en last fra Aruba til Canada. Etter en liten rundtur i Vest-India gikk turen igjen fra Aruba til Canada. 28. oktober lastet skipet på Trinidad for 4 havner i N. Y./Philadelphia-området. Etter en liten rundtur i Caribbean ble det nok en gang 4 nord-amerikanske lossehavner. Skipet beregnes å avgå Tampa 13. desember.
- M/T «*Texaco South America*» — gikk fra U. K. i begynnelsen av september til Hamburg for periodisk dokking og reparasjon. 28. september forlot skipet verkstedet, og reisen gikk via Trinidad til Honolulu. I november ble last tatt inn på Trinidad for 3 havner i Vest-Afrika. Skipet beregnes å være utlosset i Pointe Noire 7/12.