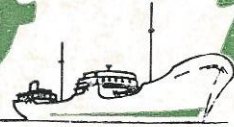
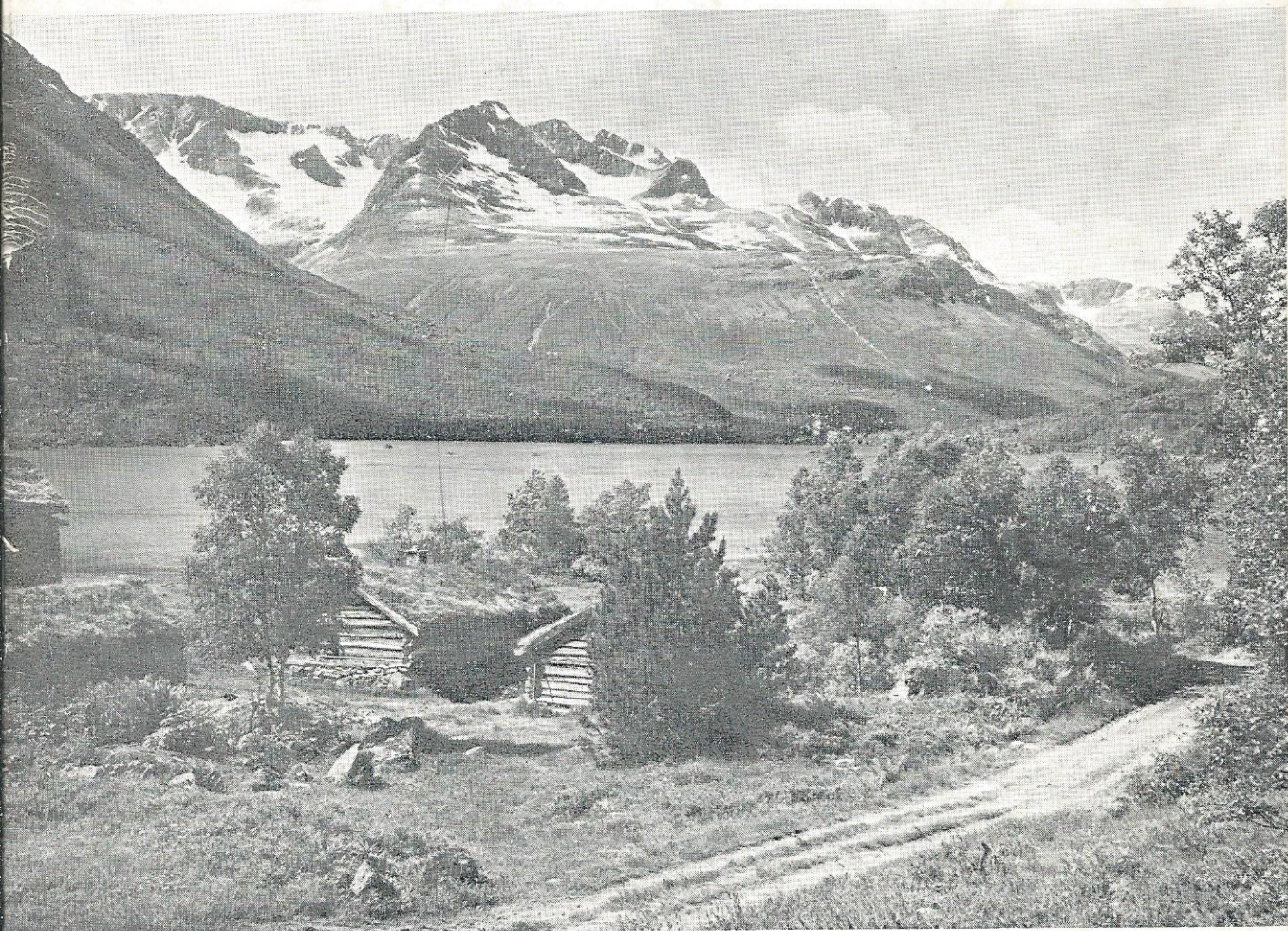


texaco  *tanker*



Høsten 1967

14. årgang

Vi hadde lagt meget arbeid i programmet for denne sommeren med hensyn til reparasjoner og ferier. «Texaco Bogota» og «Texaco Norge» skulle begge på et to-måneders verkstedsopphold midtsommers for innvendig maling av tankene, og det var lagt opp til ordinært verkstedsopphold også for «Texaco Europe» og «Texaco South America» på samme tid. Senere på året skulle så «Texaco Skandinavia» inn for maling, og «Texaco North America» til vanlig reparasjon.

Så oppsto plutselig krisen i Midt-Østen, og stengningen av Suex-kanalen gjorde at all tilgjengelig tonnasje måtte holdes i sving for å fylle det økte tonnasje-behov. Vi rakk derfor bare å gjøre «Texaco Bogota» nesten ferdig, og måtte utsette de andre av sommerens arbeider. Vi forsøker nå å lappe sammen et nytt program, men situasjonen er stadig uklar, så det vil ta noen tid.

Omleggingen av programmet medfører komplikasjoner teknisk og arbeidsmessig ombord i skipene, og også bemanningsmessig da dette skjedde på den vanskeligste tiden av året. Når vi likevel ser ut til å komme noenlunde helskinnet gjennom krisen, skyldes det ikke minst forståelse og velvilje fra en rekke av de seilende medarbeidere, og jeg vil gjerne på denne plass takke dem som har gitt sin medvirkning.

Per Sundby

TEKNIKK —

gammelt og nytt

Av H. Thune

En vakker dag i 1920-årene mens jeg gikk og snuste på loppemarkedet nede i Genua, kom jeg over 2 tykke tekniske bøker. De kostet bare noen få lire og ble prompte ervervet.

Egentlig var bøkene en samling av et teknisk ukeblad fra Manchester med titelen «The Practical Engineer» fint innbundet og årgangene var 1888 og 1889, bare 10 år før jeg ble født.

Det må ha vært adskillig lettere å finne opp saker og ting dengang, for ifølge listene ble det sendt inn fra 10 til 15 patentansøkninger hver eneste dag, så å si bare på maskinområdet.

I denne periode gjorde teknikken et enormt fremskritt etter at fysikeren James Prescott Joule med sin teori om The Mechanical Equivalent to Heat hadde gjort det mulig å regne seg fram til den beste måte å omsette varme til kraft. Ikke før hadde en funnet opp en god maskin, før en annen ble laget som var enda bedre.

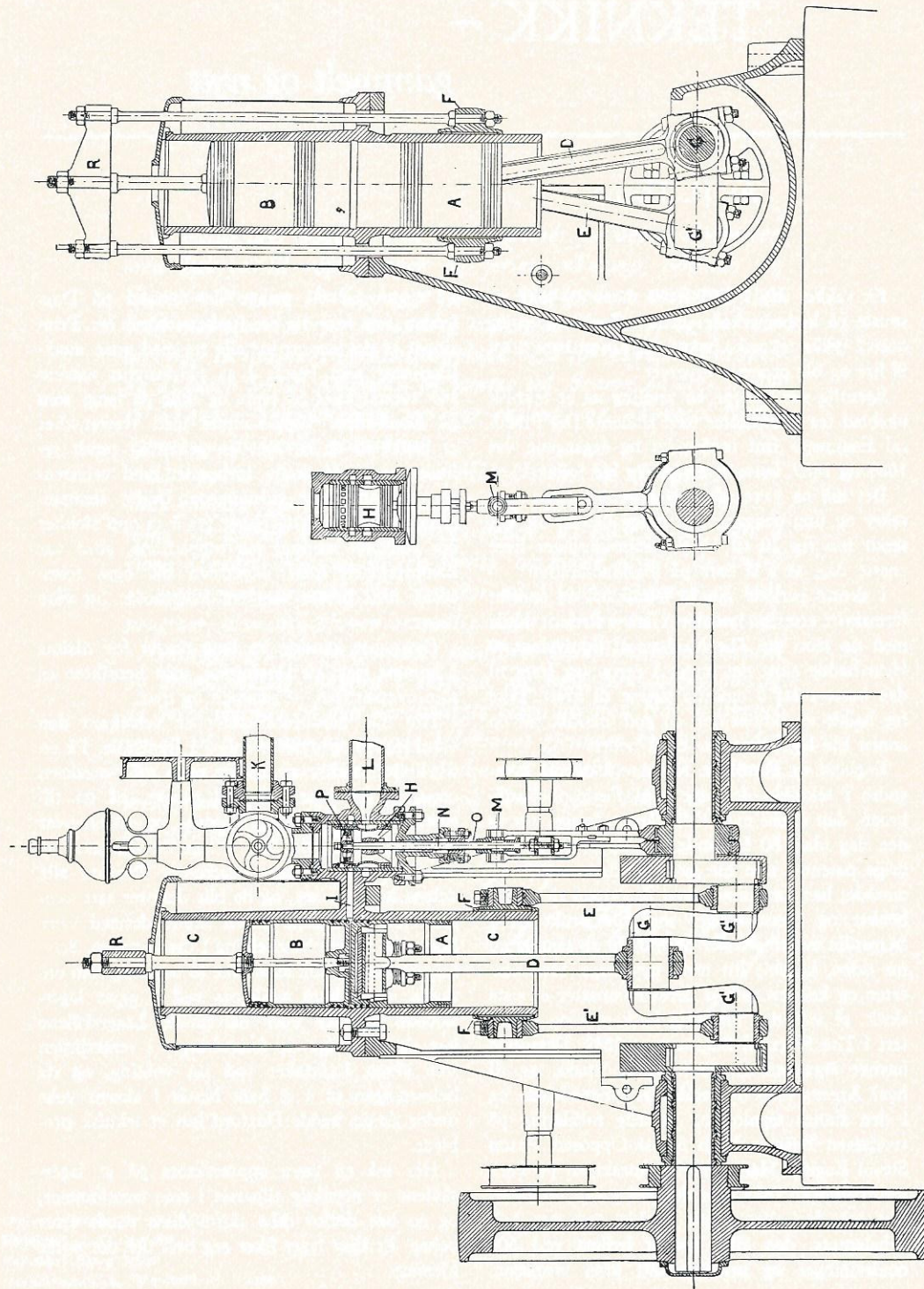
England og Frankrike forsøkte å overgå hverandre i teknikk, den ene med Firth of Forthbroen, den andre med Eiffeltårnet, begge står jo den dag idag, 80 år gamle. De fleste av de sindrige patenter som ble gjort på dampmaskinens område, har forsvunnet med den, men de dreiebenker og fresemaskiner som ble brukt til å fremstille maskineriet er noenlunde de samme nu for tiden, kanskje litt mere nøyaktige. Hvis sturten og kokken tror at deres mixmaster er siste skrik, så står den nøyaktig beskrevet og patentert i The Practical Engineer av 1889. Dessverre havnet årgangen av 1888 på et utedo, og til hva? Årgang 1889 ble reddet fra forsmædelsen, og i den finnes tegning og utførlig forklaring på sveitseren Burgins High Speed Opposed Piston Steam Engine. Han fremviste maskinen på Parisutstillingen 1889 hvor den vakte stor interesse. Det var den aller første maskin som var helt avbalansert, den gikk nesten lydløst ved 500 omdreininger og praktisk talt uten vibrasjon.

På tegningen vil mange dra kjensel på Doxforden, som forøvrig het Junkermotoren før. Prinsippet er det samme for alle tre med noen modifikasjoner som består i at på Burgins maskin står tverrstykket på tvers og ikke på langs som på Doxforden. Toppstemplet med tverrstykket er festet til og beveger en geidering rundt sylindren, og er derfra forbundet med veivstenger ned til begge sideveivene. Undre stempel-pinne har fjærbelastet lager for å ta opp sjokket når stemplet nærmer seg toppstilling, altså var kompresjonen liten. Maskinen ble også framstillet med porter som en dampmotor fra våre dager.

Dette var kanskje en lang omvei for tilslutt å komme fram til Doxforden, men hensikten er som overskriften — gammelt og nytt.

Hos alle motorfabrikanter er veivaksen den vanskeligste og dyreste enhet å fremstille. På en 6-sylindret motor av vanlig type må veivaksen omstilles for bearbeiding 7 ganger, på en tilsvarende Doxford hele 13 ganger, og det tar over dobbelt så lang tid. For å lage en slik akse så økonomisk som mulig, bearbeider Doxford alle delene hver for seg, og de blir deretter satt sammen ved krymping. Aksene skulle dermed være klar uten videre bearbeiding i dreiebenken. Selvfølgelig blir en slik akse ikke så nøyaktig som ønskelig, men dette avhjelpest ved å gjøre lager-skålene sfæriske eller halvrunde. Lager-skålene kan derved følge de forandringer i senterlinjen som aksene forårsaker ved sin vobling, og da belastningen så å si bare består i aksens vekt under gange, hadde Doxford løst et teknisk problem.

Her må en være oppmerksom på at lager-skålene er nøyaktig tilpasset i sine lagerlommer, og en bør derfor ikke skifte disse rundt etter behag. Et slikt lager liker seg best der det hører hjemme.



Oppretting av en slik veivakse som i og for seg ikke er nøyaktig, byr på enkelte problemer. Doxford har derfor utarbeidet en tabell hvor en ved hjelp av klokking på senterveivene kan se om aksen ligger innenfor de oppgitte toleranser som er tillatt.

Det ble en liten ekstrajobb på Doxforden ombord i M/T «Texaco Oslo» etter at den var overhaldt i Kristiansand. Ved verkstedet ble rammelager No. 2 løftet en 1/2 mm og No. 3 senket en 1/4 mm for å korrespondere med den såkalte NEME line (North Eastern Marine Engineering).

Fra Pembroke rapporterte maskinsjefen ombord at han hadde målt 1 mm klaring på rammelager No. 2 — samtidig havarerte tørne maskin. Skuta var halvlastet og det var nesten ikke

annet å gjøre enn å pumpe det iland igjen og ta M/T «Texaco Oslo» den korte turen inn til Fal-mouth. Her ble lageret åpnet, det hadde hverken vært oljemangel eller varmgang, saken var at veivaksen hadde skviset ut lageret til den kom ned til det nivå den hadde gått i tidligere. Klokking av aksen viste at den var god etter Doxfords tabell og etter å få satt nye smørespor, pusset opp lageret og satt det til med riktige klaringer, var jobben gjort. Alle rammelagerne hadde fått nytt metall istøpt ved verkstedet på grunn av sprekker. Hvitmetallet er ca. 10 mm tykt på en Doxford og har meget lett for å sprekke, slik også dengang, altså etter bare 400 timers drift, ja kanskje ennu mindre tid, hadde det nye lager adskillige sprekker og groper.

Forts. side 13.

Som det fremgår av tabellen, må en ta hensyn til vertikalplanet og horisontalplanet hver for seg.

VERTICAL PLANE

Crank Number	1	2	3	4	5	6	7
b = Reading, gauge at bottom	+24	+ 5	+ 6	+11	+ 7	+30	
a = Reading, gauge at top	0	0	0	0	0	0	
fm = b - a = measured deflection	+24	+ 5	+ 6	+11	+ 2	+30	
fs = deflection for straight shaft	+17	+ 8	+15	+15	+ 9	+15	
fv = fm - fs = misalignment deflection	+ 7	- 3	- 9	- 4	- 2	+15	

A = fv crank 1+7..... B = fv crank 2-A-10..... C = fv crank 3-B+1.....
 D = fv crank 4-C-5..... E = fv crank 5-D+3..... F = fv crank 6-E+12.....
 G = fv crank 7-F

Realignment is necessary if any one of the measured deflections exceeds 40 or if any of A B C D E F or G fails to lie between x = +25 and y = -15

HORIZONTAL PLANE

Crank Number	1	2	3	4	5	6	7
d = Reading, gauge at starboard	+12	+ 4	+ 2	+ 1	0	+11	
c = Reading, gauge at port	+10	0	- 1	+11	+ 4	+16	
fh = d - c = misalignment deflection	+ 2	+ 4	+ 3	-10	- 4	- 5	

A = fh crank 1+ 2..... B = fh crank 2-A+2..... C = fh crank 3-B+ 1.....
 D = fh crank 4-C-11..... E = fh crank 5-D+7..... F = fh crank 6-E-12.....
 G = fh crank 7-F

Realignment is necessary if any one of A B C D E F or G fail to lie between z = +15 and w = -15

Haakon Thune legger årene inn

Den 19. januar i år var en vemodig dag. Haakon Thune fylte 68 år, og gikk dermed av for aldersgrensen.

Vi kan ikke engang tenke på å fortelle leserne om alt hva Thune har vært med på i de 34 årene han har arbeidet for Texaco. Vi kan jo vise til artikler han selv har skrevet i Texaco Tanker, fra gamle minner om gamle båter til orientering om det nyeste nye på teknikkens område.

Som de andre virkelige veteraner, startet Thune sin karriere hos oss på gamle «South America» for deretter å fortsette som maskinsjef på «Solitaire». Etter 12 begivenhetsrike år som maskinsjef, tok han i 1946 det første skritt på veien til sjefsinspektør da han hjalp til med reparasjonen og ombyggingen av «Nueva Andaluca» som var brukket i to.

I 1951—52 var han med ved inspeksjonen av nybygningene i Malmø, «Texaco North America» og «Texaco Brasil», nå de to eldste skip i vår flåte.

Da Andreas Larsen gikk av i 1960, ble Thune sjef for nybygnings- og reparasjonsavdelingen, og mange interessante oppgaver fikk han å løse. Vi har lest om en del av dem i Texaco Tanker.



Thune mottar solvkruset som blir overrakt av kaptein Hallén på vegne av seilende kolleger.

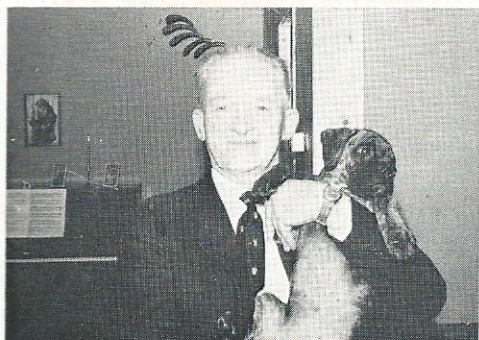
«Texaco Bogota», «Texaco Oslo», «Texaco Norge», «Texaco Skandinavia» og «Texaco Belgium» ble levert i denne tiden. Vi husker dramatiske hendelser også, veivakselen på «Texaco South America» og brannen på «Texaco North America», men bare man overlater de vanskelige jobbene til Thune, så blir alt i orden allikevel.

Inspektør Thune ble behørig hyldet på sin fødselsdag. På vegne av seilende kolleger overrakte kaptein Hallén et sløvkrus som Thune tydelig satte meget stor pris på. Fra kollegene på kontoret ble Thune begavet med en noe uvanlig form for avskjedspresang, en boxerhvalp. Denne ble ledsaget av en adresse med følgende hyldest som vi helhjertet slutter oss til:

Vi kjenner en stø og pålitelig en
med innsikt og meningers mot.
Hvert skip med små eller store mén,
på alle kan han råde bot.
Og stundom gnistrer hans øyne stygt
hvis man går hans ære for nær.
Men stole på ham vi kunne trygt,
når han var «in charge», var vi uten frykt.
Slik er det Thune er.

Her skal ei fortelles hva vi har hørt
om Thune fra først til sist.
Om alle maskiner som han har kjørt
i en arbeidsdag uten brist.
Om stempler og kjeler og tanker og last.
Over alt er han i sitt ess.
Kjenner til alt fra kjøll og til mast,
og blikket hans, det er like kvasst
når han slutter høyt opp i de tres.

Og slik vil vi minnes ham gang på gang
og huske hans kloke råd.
Og tenke hvis motoren slår seg vrang:
«Han burde vært med til død».
For alt du har gjort som har vært oss til gavn,
vi takker som best vi kan.
Vi ønsker alt godt i din alderdoms havn.
Vær sikker, du etterlater et savn,
Thune — teknikkens mann.



Thune med gaven fra kollegene på kontoret — — og her blir gavene studert på nært hold.

Forste artikkel var av Thune, annen artikkel var om Thune, og her følger tredje artikkel som selvfølgelig er av Thune.

GAMLE MINNER — «Europe» - «El Rioplatense»

Skipsbygging er en virksomhet som går opp og ned i visse perioder. Det ser ut til at alle skuter blir gamle på samme tid, og så blir det å bygge nytt.

Naturligvis henger det også sammen med forskjellige kriser, og ikke minst krig.

Texaco har ikke vært noen unntagelse, for i 1934 var 3 nybygg under arbeide, nemlig «Brasil», «Europe» og «El Rioplatense». «Brasil» og «El Rioplatense» ved Nakskov Skipsverft og «Europe» i Odense ved A. P. Møllers Verft. M/T «Europe» var nesten ferdig fra verftet da Texaco overtok kontrakten og skipet ble levert den 15. desember 1934. På samme tid gikk «El Rioplatense» fra Nakskov, den førte argentinsk flagg og tilhørte et datterselskap av Texaco-Ultramar i Buenos Aires.

Kaptein G. Tellefsen hadde tilsett alle tre nybygg og måtte også levere «El Rioplatense» i Argentina, men først over til New York for å vise den frem. På veien kom den ene stormen etter den andre, og det tok 28 dager å komme

over. Den siste dagen var visst været bedagelig, og alle mann var i sving med å pusse opp skuta. Det må ha vært en kjempejobb for etter hva jeg har hørt, var den «spic and span» da den kom inn.

Skuta var på bare 2 000 tonn, men egentlig var det to båter, den ene inne i den andre, altså kofferdam rundt alle lastetankene. Det kom visstnok av en argentisk bestemmelse som sikkert ikke eksisterer lenger, den skulle forhindre at bensinen fløt ut og forårsaket brann ved kollisjon i havneområdene.

Brann fikk den forøvrig første gang den lastet i Argentina, eller rettere sagt en stikkflamme i en tank, nærmest et mysterium. Det kan tenkes at tankventilen bare hadde en minimal åpning. Når så lasten strømmet ned i fyllerøret kan den luftgassblanding som var der være blitt komprimert til antennespunktet. Det ble da også bare et blaff, men også panikk blant mannskapet. De som ikke kom seg iland, hoppet overbord, og garantimaskinisten satte livet til da en argen-



Gamle «Europe».

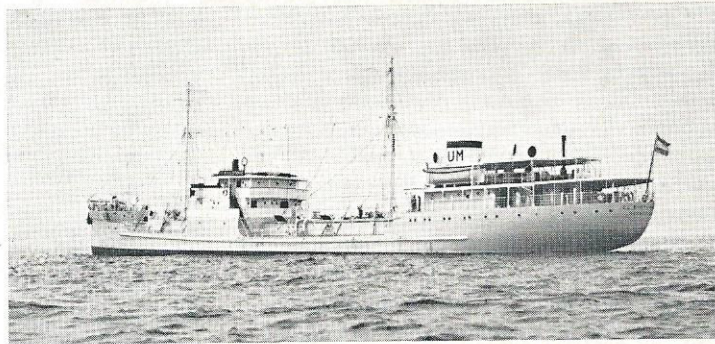
tiner som ikke kunne svømme satte seg på ryggen hans.

«El Rioplatense» lå alltid trofast og ventet på oss i Montevideo. Vi pumpet den full med bensin, som den gikk til Porto Alegre med. Der kunne den ikke snu, så den kom med akterenden ut igjen i den store lagunen. Vi måtte vente litt før den kom tilbake og ville ha mer. En ble alltid invitert til middag ombord, som besto av alle slags rariteter, og varte i to timer. Chieften var russer, 1. mask. egypter, 2. serber, 3. svenske, alle sammen greie karer. Etter krigen var «El Rioplatense» oppe i Galveston for generaloverhaling, og det er ikke umulig at den lever ennå.

M/T «Europe» er det eneste av rederiets skip jeg aldri har satt mine ben ombord i, men motoren kjenner jeg fra før. Den var en forløper til supercharge eller overladning. Innsugeventilen

besto av både ventil og slide, sliden åpnet litt før slutten av innsugeslaget og fylte sylindren med et ekstra blaff fra blåseren. Mer olje kunne sprøytes inn og middeltrykket kom opp i 7,5 kg. Samtidig fant en ut at temperaturen i sylindren ikke ble høyere enn i en vanlig firetakter. At maskinen var god, ble bevist ved at den var i aktiv tjeneste 93,8 % av tiden, til den ble opplagt i juli 1954.

Den lå i Sandefjord til K. Salvesen og Sønners rederi i Kragerø kjøpte «Europe» og gjorde den om til malmbåt. Det var den første tankbåt som ble forandret på denne måten. Det besto bare i å omgjøre sentertankene til malmlommer med en dobbeltbunn, og nye tanker. M/S «Adour» ble navnet, og selv om det ikke finnes i registeret er det ikke umulig at hun flyter, og gjør hun det går også motoren.



«El Rioplatense».

IN MEMORIAM

Det er med stor sorg vi må meddele våre lesere tre dødsfall i løpet av vinteren og våren 1967.

Inspektør Andreas Larsen døde på sykehuset i Kristiansand den 14. februar i år etter lang tids sykeleie. Han ville ha fylt 75 år i mars.

De fleste av Texaco Tankers lesere vil kjenne Andreas Larsen, enten personlig eller av omtale i våre spalter. Han kom til oss allerede i 1933 som maskinsjef på rederiets første båt, og store var de fortjenester han hadde nedlagt seg da han gikk av for aldersgrenen i 1960.

Med Andreas Larsen gikk en av de virkelige veteraner bort, og det var med sorg og vemod vi mottok melding om hans bortgang. Han ble gravlagt på kirkegården i Kristiansand under stor deltagelse fra rederiet og fra tidligere seilende kolleger.

Stuert Lasse Malm ble plutselig syk ombord i «Texaco Europe» mens skipet var i sjøen. Alt som kunne gjøres, ble gjort for ham ombord, og han var ved godt mot da han ble bragt til sykehus i Portland, Maine, den 20. mars. Få timer senere mottok man det triste budskap at stuert Malm var avgått ved døden på grunn av hjertesvikt, en melding som kom som et sjokk på hans arbeidskamerater ombord.

Stuert Malm kom til oss som 1. kokk i juni 1964 på «Texaco Skandinavia», og ble ombord et år. Han fullførte stuertskolen, og den 24. mai 1966 kom han tilbake som stuert på «Texaco Europe».

Stuert Malm var født den 11. februar 1944, og ble således bare 23 år gammel. Han var en dyktig ung mann som var meget avholdt ombord. Hans altfor tidlige bortgang gjorde et dypt inntrykk på hans kolleger ombord og hjemme. Hans urne ble ført hjem og nedsatt på Ullern kirkegård, hvor det ble lagt ned krans fra skip og rederi. Stuert Malm var ugift, men vi føler med hans familie som har tapt en kjekk sønn og bror.

Matros Arnfinn Tennebo, f. 9/3 1918, kom til oss den 11/11 1965 på «Texaco Europe» hvor han ble ca. et år. På høsten 1966 gikk han ombord i «Texaco North America».

Den 18. april 1967 lå skipet i Pointe-a-Pierre, og matros Tennebo og to kamerater hadde besøkt Sjømannskirken. På veien til motorbåten som frakter folk fra San Fernando ut til skipet, kom matros Tennebo bort fra sine kamerater, og han var ikke ombord neste morgen. Senere fikk man den sørgelige melding at matros Tennebo var blitt funnet druknet ved stranden.

Matros Tennebo var avholdt av sine skipskamerater, og det var med stor sorg vi mottok beskjed om ulykken. Hans bære ble ført hjem med «Texaco Nueva Granada», og han ble bisatt på Måløy den 13. mai hvor det ble lagt ned krans fra skip og rederi. Matros Tennebo etterlater seg hustru og 3 barn.

Vi lyser fred over deres minne.

Et år ved sjømannskirken

Av pastor Egil Thorbjørnsen

Denne artikkel skulle egentlig ha kommet i siste julenummer, men på grunn av plassmangel måtte den utestå til nå. Vi håper at det ikke har gått ut over aktualiteten.

Et år på tropene er vidt forskjellig fra et år hjemme. Vår—sommer—høst—vinter, årstidenes vekslings, er et ukjent begrep her. Temperaturen er jo så å si den samme hele året rundt — det er bare fuktighetsgraden som varierer — og den varierer heller ikke så meget. Selv i regntiden kan det være dager uten regn, og i tørketiden kommer det av og til en regnskur. Det som gir variasjon er først og fremst kirkeåret. De kirkelige høytider gir de forskjellige tider av året sitt preg. Hadde det ikke vært for dem, ville tidsfølelsen helt ha forsvunnet — alle dager ville vært så å si like. Men her ved kirken følger vi det norske kirkeåret, selv om det ikke er «årstider» i den forstand.

Rundt nyttår er det tørketiden setter inn. Gartnergutten ved kirken bruker en god del av sin tid til å vanne de ca. 200 trær og busker som er plantet her. Og vannforbruket stiger i takt med vanningen og fordampningen fra svømmebassenget. De ca. 150 gullfiskene i den lille fiskedammen liker heller ikke å bli tørrlagt, så haveslanger ligger og renner noen timer hver uke der oppe også. Og vannet betaler vi på måler, ca. 2,50 kr. for 4 000 liter. Bare fordampningen fra svømmebassenget er beregnet til vel 1 200 liter pr. dag. Det blir noen kroner i måneden som går med til å holde planter i live og vannstanden i riktig nivå. Men så har vi det igjen i form av rik blomstring og muligheten til en god dukkert i et velfylt basseng.

Tørketiden varer altså fra januar og utover til og med mai måned. En og annen regnskur kommer det nok i denne tiden, men stort sett er været varmt og tørt. Flere trær og busker blomstrer og setter frukt nå — sukkerrørene er modne og kuttet for hånd, lesses opp i oksekjerrer, derfra opp i smalsporede jernbanevogner som kjører opp til raffinierene, eller i lastebiler som gjør kjøringen på veiene til et sant

mareritt. Risen og enkelte grønnsaker modnes og høstes i disse månedene. Overalt langs veiene står folk bak små disker og selger av markens grøde. Vi følger litt med i denne vekslings i naturen her på sjømannskirken også. Sukkerrørene som vi har plantet, begynner nu å blomstre — et tegn på at de snart må kuttet. Lime-treet som ble plantet for et år siden har store kart, og vi venter spent på at den første banan-klasen skal vise seg. Til og med et par kaffebusker har vi plantet, men de er ennå ikke kommet over barnehage- eller planteskolestadiet. Vi blir nok aldri selvforsynt — dertil er sjøfolk alt for glad i kaffe, men det skal også noe til å servere kaffe av egen avling til 800 mennesker i måneden.

Men når alle de forskjellige frukttrærne kommer til skjels år og alder, så kan det vel bli en smakebit på noen og enhver. Her gror avocadopære side om side med grapefrukt, appelsin, pommerac, gouve og diverse andre lokale frukt-sorter, og vi håper bare at de vil vokse riktig fort.

Det blir aldri riktig brunt og avsidd her selv når tørken er som verst — men når juni kommer og dermed regnet, da får markene straks en dypere grønnfarge, og teaktrærne som har stått bladløse og sprikt med grenene, får nytt løv og legger minst en alen til sin vekst i det halve året som regntiden varer. Nå er det mango-tid og vannmelontid og tid for høsting av et utall av grønnsaksorter. Vi fråtser i billige appelsiner, bananer og grapefrukt. Men poteter må vi kjøpe dyrt, for de er innført. Litt forskjell er det altså på tørketid og regntid. Det er også andre ting som gir de ulike tider av året sitt særpreg. I februar måned er det karnevalstid her — med calypso, steelband og karnevalsdrakter og store festligheter som varer to heile dager til ende.

De mest fantastiske kostymer ser dagens lys — det er som en eksplosjon av former og farver. De gjengir ofte symbolske hendelser i folkets liv og historie. Og når Trinidad selv er et konglomerat av alle mulige nasjoner, så blir også karnevalsdraktene mangfoldige og mangecartede. Folk strømmer til fra mange land — karnevalet er blitt en turistattraksjon av rang. Man merker det kosmopolitiske innslag på badestrendene og på hotellene. Amerikanere i Bermudashorts setter sitt preg på Hilton hotel i denne tiden — og folk fra svenske cruise skip gir fotgjengergatene i Port of Spain et skandinavisk islett.

Karnevalstiden er altså forholdsvis tidlig på året. Den innleder fastetiden, tiden før påske. Den andre store folkefesten her på Trinidad er i slutten av året, nemlig julefeiringen. Allerede i begynnelsen av november måned begynner julesalgene, og nisser med langt hvitt skjegg er utstillingsfigurer i mange butikkvinduer — her som i vinterlandet Norge. Plastikkjuletrærne er dekorert med «sne», og reinsdyrfigurer er forspent ekte norske spissleder. Ekte grantrær importeres fra Canada og holder julen ut uten å drysse noe særlig. Forretningene gir gaver til gode kunder og vi ble riktig «begavet» ifjor, men så måtte kirken på sin side passe på å gi gaver til dem som vi har mest med å gjøre. Tollkontorene og shippingoffice fikk julegraner med mye pynt på og med sigarer og sigaretter under treet. Så forholdet mellom kirken og de offentlige kontorer er det aller beste. Postbudene gikk rundt med gaveliste til seg selv — 25 cent var det minste en kunne gi, og selv søppeltømmerne fikk sin juledollar.

Kirken vår er inkorporert i staten her. Det gir den en viss juridisk status. Men den er ellers på mange måter «inkorporert» her. Vi følger jo med i folks liv og levnet, vi er gode kunder i forretningene her. Når husmor handler, bukker ekspeditørene dypt og kaller henne «missis Thorbjørnsen».

Mange er de av den lokale befolkning som stikker innom her for å se på kirken, for å kjøpe souvenirer, for å be presten hjelpe seg med å få jobb på en båt — eller simpelthen for å tigge. Så vi føler at kirken hører hjemme her og glir naturlig inn i bybilledet og i folkelivet. Det er hyggelig med den kontakten som vi har med

den lokale befolkning, både av høy og lav. Kirken er jo ikke her bare for sin egen del — all kontakt med stat og kommune og myndigheter og andre kirkesamfunn har bare ett mål: nemlig at alt skal resultere i å gjøre det bedre og hyggeligere for sjøfolk som kommer hit til kirken.

Et år ved en sjømannskirke er en rik opplevelse for den som bor og har sitt arbeide der. Først og fremst den glede det er å treffe så mange sjøfolk. Over 8 000 mennesker går inn og ut av dørene her i løpet av et år. Og selv om mange kommer gang på gang hver gang båten er i havn — ofte flere ganger i løpet av et år — så er det allikevel mange mennesker som vi får hilse på og komme i kontakt med på et års tid. Noen er vi blitt svært godt kjent med — og vil huske for bestandig fordi vi fikk ekstra god kontakt med dem, eller fordi de hadde problemer som vi måtte prøve å løse sammen. Andre vil vi huske ansiktene på, selvom etternavn og båt navn går i glemmeboken. Men alle har vi trykket i hånden og ønsket velkommen og hygget oss sammen med.

Over 600 båter har fått besøk både en og flere ganger — vesentlig de norske, svenske og danske, men også båter under gresk, tysk, italiensk, engelsk, hollandsk og amerikansk flagg.

Selv om ikke besøket fra de utenlandske båtene er så stort, så har de ihvertfall fått innbydelse til å komme hit, og nyte godt av de goder vi kan tilby.

Over 4 500 brev og kort er sendt hjem av sjøfolk her fra kirken — så vi er en god kunde på postkontoret. Tall taler sier man, og alle disse brevene representerer like mange mottagere som avsendere, og taler sitt stille språk om forbindelsen mellom dem som er ute og dem som er hjemme. Det er sterke bånd som binder sammen.

Vi har en god arbeidsfordeling her på kirken. Husmor er kjøkkensjef, min kone er regnskapsjef og jeg er visergutt. Utrolige er de mange oppdragene som blir en tildelt, og flere timer går med hver eneste dag til ærender i byen. Men dette hører med til en sjømannsprests arbeidsområde og er bare hyggelig. Det er ikke like mange timer en har til selve prestegjeringene. Men hver første søndag i måneden har jeg høymesse om formiddagen — da for den norske kolonien i Port of Spain. Ellers blir det de mange, men ikke

SMÅPLUKK

BRYLLUP

3. maskinist Sørø og messepike Vigdis Grøttan på M/T «Texaco Skandinavia» ble viet i Sjømannskirken i Brooklyn 16/6. På grunn av tidlig avgang fra Bayonne, ble tiden noe knapp. I siste liten kom brudeparet fra kirken. Gangveien var tatt inn og endel fortøyinger var hevet inn. Det endte med at brudeparet entret loslideren på skutesiden. Vi gratulerer brudeparet, og håper at de fortsatt kan overvinne vanskeligheter.

MEDALJEDRYSS

Den 2. juli var det noe til utdeling av medaljer ombord i «Texaco Oslo». De hadde vunnet fri-idrettsuken i Milford Haven. Det vanket 2 flotte pokaler til skipet, og mye gull og sølv til besetningen. Vi gratulerer med det flotte resultat, og hvis nå disse øvelser er blitt notert på behørig måte, kan det vel tenkes at denne innsatsen teller med i Texaco-Mesterskapet.

Det er blitt oss fortalt at det foreligger bilder fra begge de ovennevnte enestående begiven-

heter, men ingen av dem er dessverre kommet redaksjonen av Texaco Tanker i hende. Vi skal ved en senere anledning få lov til å presentere de omtalte.

Fra kaptein J. Bjørge har vi mottatt følgende som bes studert nøye, slik at man bedre blir i stand til å vurdere hvilke goder man har i de moderne, humane lover i våre velferdsstater:

In the 12th. century the law of Oleron recognizing the temptation which existed to assist vessels to their destruction, expressly sanctioned which was evidently a recognized form of rough and ready justice. Law no. 34 reads:

«It is established for a custom of the sea, that if a ship is lost by default of the lodesman (pilot) the mariner may, if he please, bring the lodesman to the windlass or any other place — and cut off his head — without the mariners being bound to answer before any judge, because the lodesman has committed high treason against his undertaking of the pilotage.»

lange andakter ved kaffebordet — nesten 200 på et år. Forberedelsen til disse tar også sin tid.

En og annen sightseeingtur og et og annet fotballarrangement har det blitt i år. Presten er ikke så veldig fotballinteressert — hvorfor ikke la spillerne få en ball hver å leke seg med?

Dere som har kirken som et fast holdepunkt her på Trinidad og som kommer hit så sant dere kan, vet at det er mange måter å hygge seg på her. Hver kveld er det et par filmer på TV, kurongspillet står klart til å brukes, og badebasenget ligger blått og innbydende like utenfor døren. Kinasjakk og ishockeyspill har vi også, så hver kan gjøre det han vil. Mange liker også å sitte rolig og prate. Vi legger ikke så meget an på noen ekstra fellesunderholdning. Men ved kaffebordet er vi samlet alle sammen. Allikevel blir det endel ekstra hyggekvelder i året også. Rappkjøft, gjettekonkurranser, opplesning, leker

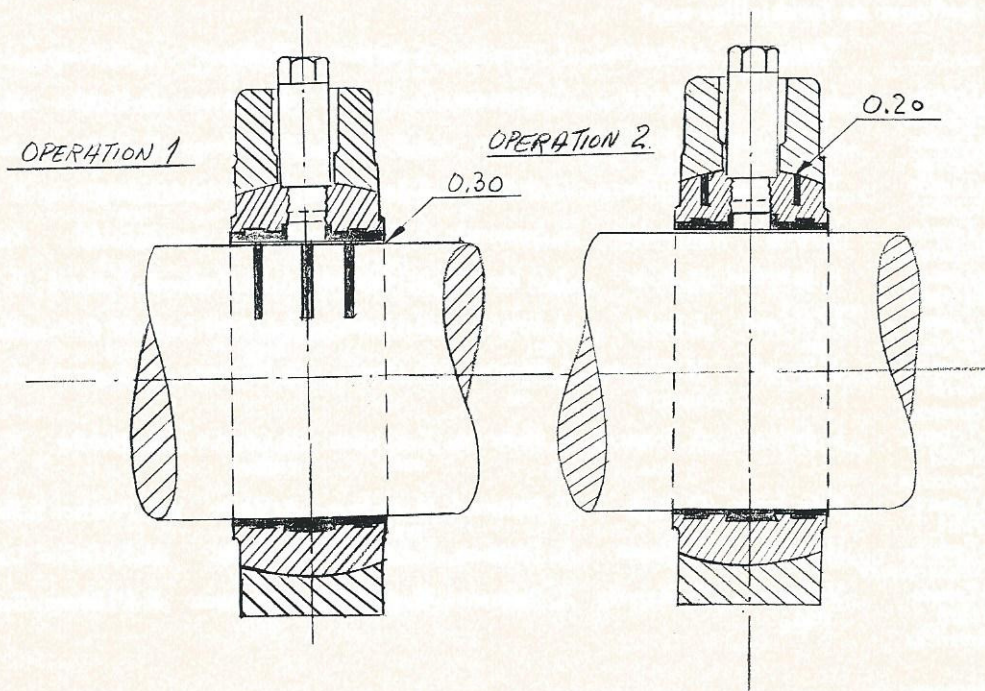
og fremvisning av lysbilder og smalfilm er de programposter som vanligvis går igjen. Det hyggeligste er når båtene selv sørger for underholdningen.

For oss er et år på Trinidad blitt et år ved Sjømannskirken. Vi bor her — vi har vårt arbeid her — vi identifiserer oss med Kirken og folk identifiserer kirken med oss. Vi er her for Kirkens skyld — fordi vi er kalt til tjeneste i og ved den.

Men kirken er her utelukkende for dere sjøfolks skyld — så det blir for deres skyld vi er her. Både kirken og vi vil alltid være her når dere trenger oss, og har dere en fridag til gode når dere er på Trinidad, så er dere hjertelig velkommen til å tilbringe dagen på kirken.

Velkommen til Trinidad — velkommen til Sjømannskirken.

Forts. fra side 5.



En skal derfor ikke i tide og utide skifte lager på grunn av skjønnhetsfeil. På en Doxford er lagerskifting også vanskelig. Tilsetningen må skje i to operasjoner ved hjelp av blyavtrykk som vist på skissen. Såkalte skuldre eller slitekanter på halvkulessiden må fjernes, og skulle ett krysslager gå varmt har det vist seg flere ganger at feilen har ligget i veivlageret.

Et ekstra problem var de målinger som var foretatt på veivakseltoppene ved verkstedet, og som viste 0,2 mm slitasje. Doxford-aksen roterer jo så å si i luften og har derfor minimal slitasje. Dette måtte undersøkes nærmere og kontroll viste at aksene hadde de samme mål som da den var ny, så det var altså ikke noe problem i det hele tatt.

Alle slags maskiner liker å bli stelt med på den rette måten, og viser til gjengjeld trofast arbeid. Av forskjellige årsaker liker en maskinist en maskin bedre enn en annen. Den største plagen med de fleste maskiner er vel larmen og vibrasjonene som ombord i et skip kan bli meget store uten at noe blir foretatt. Mr. Burgins ma-

skin gikk nesten lydøst og uten vibrasjoner for over 80 år siden, og uten å reklamere for Doxforden kan det opplyses at mens maskinen gikk ble det satt en penny på kant på maskintoppen, den ble stående lenge. Under fullfartsprøven ble en blyant satt på enden på salongbordet, det var blikkstilte på sjøen og blyanten ble stående en god stund, og de som trodde blyanten hadde lim i enden fikk lov å undersøke den.

«Texaco Oslo» gjorde da 15 knop.

✱

JULEKRYSSORD

Vinner av kryssordoppgaven i julenummeret ble:

1. styrmann Edvar Bollandsås,
Opphaug,
Ørland.

Vi gratulerer! Premien sendes i posten.

LØST OG FAST

VED LOYD

Hvor befinner de forskjellige seg?

Båt	Kaptein	Overstyrm.	1. styrmann	2. styrmann	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist	3.
T/T «Texaco Belgium»	J. C. Christensen	I. Bakke	O. Strømme	O. Aune	R. Aagesen	Ø. Toppen	K. Jensen	T
M/T «Texaco Bogota»	O. Granlund	K. Kristiansen	J. Eriksen	Å. Storstein	E. Wetlesen	E. Johansen	A. Schefte	T
M/T «Texaco Brasil»	T. Stensrud	K. Helberg	G. Stallvik	B. Snekkenes	T. Strandelid	J. Johannesen	K. Rogne	B
M/T «Texaco Britannia»	L. Lyng	J. Paulsen	F. Sannerød	O. Henriksen	E. Lian	T. Soldal	Ø. Størdal	J
M/T «Texaco Europe»	R. Pettersen	H. Rode	J. C. Hvoslef	A. Hanstveit	A. M. Hval	R. Voldstad	R. Grandt	A
M/T «Texaco Norge»	H. Helmer- sen	J. Holt	A. Kristensen	H. Hansen	J. G. Hed- berg	H. H. Gran- lund	H. Gilberg	C
M/T «Texaco North America»	A. Strand	M. Gjersøe	S. Sivertsen	O. Olsen	B. Madsen	A. Andersen	A. Santos	B
M/T «Texaco Nueva Granada»	O. Isaksen	A. Frøystad	K. Pedersen	K. Kristian- sen	B. Chr. Ut- vik	Å. Nordby	W. Vilvang	F
M/T «Texaco Oslo»	R. G. Jensen	O. Brath	T. Svanteson	H. Andreas- sen*	A. Vestre	T. Pedersen	Th. Bærum	V
M/T «Texaco Skandinavia»	H. Sukke	H. Hagen	K. Johansen	E. Langseth	L. Sandal	N. S. Hansen	L. Johansen	F
M/T «Texaco South America»	Y. Konne- stad	T. Skarsvåg	T. Pedersen	W. Aaslund*	K. Aamann	T. J. Hansen	R. Tokerud	E

*) 1. styrmann jr.

På ferie eller på skoler:

Kaptein	P. Brandal	Telegrafist	T. O. Bjørnsen	2. maskinist	J. Engø
»	R. Horseng	»	A. Furu	»	H. J. Jacobsen
»	O. Lindtner	»	O. H. Henriksen	»	I. Larsen
»	S. Myran	»	H. Hogstad	»	H. Pettersen
		»	K. Hundvebakke	»	L. Pettersen
		»	L. Kunst	»	D. Sørvik
		»	E. Midthaug	»	A. Sordal
		»		»	J. E. Vargdal
Overstyrmann	S. Einvik	Tømmermann	K. Havik Pedersen	3. maskinist	T. Opphaug
»	S. Flø			»	T. Sæter
»	O. Ludvigsen			»	H. Sorø
»	T. Salvesen				
1. styrmann	E. Bolandsås	Båts./arb.l.	B. Eggen		
»	K. Holm	»	I. Kristiansen		
»	A. Johansen	»	N. P. Nilsen	Elektriker	H. Bjugan
»	S. Rognvik		A. Sveen	»	C. Fiskaen
»	K. Rønning	Maskinsjef	H. Engseth	»	G. Fredriksen
»	T. Skjølseth	»	B. Henriksen	»	O. Faxe
»	T. Skogli	»	O. H. Kristiansen	»	L. Sandvik
		»	M. Svarholt		
2. styrmann	E. Haugen	1. maskinist	S. Holdhus	Pumpemann	H. Grøtting
»	H. Liseth	»	J. N. Løvland	»	S. Karlsen
»	O. Løseth	»	T. Weden	»	J. Røsholt
				»	J. Veiga

FRA SKIPENE

GRANLUND

Maskinist	Maskinass./ rep.	Telegrafist	Båtsmann	Tømmermann	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
Olufsen	E. Borge	D. Truelsen	P. Altøy	L. Jøssund	L. Johansen	A. Asp	O. Hansen	H. Pedersen
Wiggen	K. Pettersen	T. Tandberg	F. Schelvan	A. Skårn	R. Pettersen	G. Fredrik- sen	E. Skjøre- stad	Z. Draskow- ski
Stensrud	O. M. Berg	R. Farcinsen	F. Wangberg	B. Høyland	H. Håkonsen	L. Rokvam	B. Kjærstad	T. Johnsen
Angerud	S. Olsen	P. Gulbrand- sen	P. Arntsberg	J. Myrme- lom	M. Busch	W. Jensen	R. Vegel	O. Nilsen
Storo		A. Andersen	S. Nodland	Chr. Baily	O. Folgerø	J. Larsen	E. Berg Pedersen	O. Eidsvåg
Andreas- en	B. Anshus	J. Svendsen	J. Rasmussen	S. Kleven	M. Nordmo	K. Holm	A. Flaten	H. Clausen
Thilertsen	3. Sandin	K. Roaldseth	E. Olsen	J. Johannes- sen	T. Johannes- sen	H. P. D. Frandsen	H. Aandahl	R. Boysen
Tønnesen	B. Eide	A. Eliassen	L. Brenn- bakken	O. Omholt	O. W. Wick	W. S. Clau- sen	A. Bjerkan	R. Larsen
Fustad	R. Wisløff	H. P. Hoff	B. H. Hansen	A. Stølann	S. Fornes	M. Heitmann	K. Grøttan	H. Torkild- sen
Westrum	S. Aas	O. Østad	S. Nordbot- ten	N. Gausdal	R. Skauge	H. Båtvik	J. Millerjord	K. Braaten
Kjegg-	R. Signebøen	K. Fricke	R. Klemmet vold	J. Spencer	J. Benum	K. Pedersen	P. Fredrik- sen	R. Kristian- sen

T/T «TEXACO BELGIUM»

seilte ut fra Fredrikstad sist i november etter reparasjonen. Kaptein O. Granlund løste av kaptein J. C. Christensen, slik at han nå kunne reise hjem til Arendal etter tjeneste ombord siden skipet la ut på sin jomfrutur. Den første lasten ble hentet på Trinidad, og havnene Port Everglades, Westville samt Bayonne på USA's østkyst fikk hver sin del av de edle produkter. Stadig er det oljeleggene i Pointe-a-Pierre eller San Fernando på Trinidad som lokker når skipene nærmer seg Vest India i ballast. Det viste seg nå at det ble nok en reise opp til forskjellige havner i USA. Tampa i Florida var blant de havner skipet besøkte. Selv om det ikke nettopp var første gang, så er det likevel ikke så ofte våre rederifarver vises der. Det samme gjelder Port Arthur i Texas hvor skipet lastet partlast etter utlossingen i Tampa. Tidligere lastet de norske Texaco-skipene så å si fast der, men så kom Trinidad og Venezuela som en avløsning. Trinidad blir sjelden sviktet når det gjelder henting av oljeprodukter. Også denne gang anløp «Texaco Belgium» for komplettering av lasten. Terneuzen i Holland og Canvey Island, Themsen,

Stuert	E. Almkvist
»	J. Bakketun
»	P. Johansen
»	Å. Løvik
»	O. Ormseth
»	K. J. Vikse
»	J. Waage
1. kokk	R. Fladby
»	N. A. Husøy
»	N. R. Johannessen
»	L. Trana

Redaksjonen avsluttet primo juli.

var de heldige havner som nå fikk hver sin del av lasten.

I midten av januar kom maskinist B. Abrahamson tilbake til vår tjeneste og gikk da ombord i «Texaco Belgium» som ekstra maskinist for å bli kjent med alle de nye ting ombord i dette prektige fartøy. Et skip er stadig på farten, og det er ikke lenge et anløp varer. Av og til dreier det seg bare om timer før en ny reise tar til. For dette skips vedkommende ble kursen nok en gang lagt mot Trinidad, og ved ankomsten dit er vi kommet til midten av februar. Før en ny Europatur fikk skipet tid til en kortere lastereise til Tallaboa.

I begynnelsen av mars har vi skipet vel fortoyet ved oljeanlegget i Antwerpen etter å ha tilbaketrukket nesten 4 500 sjømil fra Trinidad. I Antwerpen kunne vi nå ønske maskinsjef R. Aagesen velkommen til oss. Han kom ombord en tid før han skulle overta for å bli kjent med alt ombord før maskinsjef E. Wetlesen skulle gå i land for ferie. Anlegget i Canvey fikk besøk, og straks tankene ombord var «tørre», var det å kaste loss fortøyingene og gi seg Atlanteren i vold påny. Skipet kom til Trinidad i midten av mars, denne gang skulle lasten leveres i Themsen og København. På en måte er det nok hyggelig med reiser til kjente farvann, men så lenge det ikke bærer helt hjem, kan det kanskje være like greit å seile slik at det mest «i pungen». Smaken er forskjellig, det eneste som er likt hver gang, er at hverken skip eller besetning får roet seg i hver havn. Ikke lenge etter at losen har møtt skipet ved innseilingen, er taubåtene i ferd med å assistere ved avgangen.

Den 30. mars seilte «Texaco Belgium» igjen over Atlanteren på vei mot Vest India, og som en forandring ble den neste lasten losset i Philadelphia, Bayonne og Tampa. I midten av april kom 1. maskinist Ø. Toppen til «Texaco Belgium» fra «Texaco Brasil», og 1. maskinist N. C. Fiskerstrand overtok ombord i sistnevnte for noen dager før han tok fatt på ferien. Da denne reisen var tilende, var vi kommet til begynnelsen av mai, og skipets neste last skulle til Sverige, nærmere bestemt Karlshamn, Norrköping og Flaxenvik. Ved ankomsten hit var det flere blant besetningen som hadde lang tjenestetid ombord, og nå ønsket seg vår- og sommerferie. Kaptein Christensen som nå var ferdig med sin ferie, kom til

bake igjen. Kaptein O. Granlund reiste til Göteborg hvor han igjen overtok kommandoen ombord i «Texaco Bogota» ved verksted der. Overstyrmann E. Einvik hadde sitt vikariat ute, og i denne stilling ombord kom I. Bakke tilbake. Maskinsjef Wetlesen overlot kontroll og stell av hestekreftene og ellers tekniske finesser til maskinsjef Aagesen, og kom hjem for en kortere ferie. Stuert K. Vikse hadde lang tid ombord og gledet seg til ferie, i hans sted ombord overtok O. Hansen som er kjent ombord fra et kortere vikariat under skipets siste verkstedsopphold. «Texaco Belgium» var utlosset i Flaxenvik på Waxholm utenfor Stockholm 25. mai, og for avgangen fikk telegrafist L. Kunst avløsning for ferie av D. Truelsen som kom fra København. Han blir nå ombord til telegrafist Kunst kommer tilbake, antagelig en gang utpå høsten. I mellomtiden håper vi han har en fin ferie hjemme i Holland.

Så ble det også «Texaco Belgium»s tur til å hente en last i Pembroke. Dette var bare en kort reise, og den 2. juni stevner skipet igjen frem gjennom kanalen i ballast på vei mot ny lastehavn. Nå ventet Milazzo på Sicilia hvor fler og fler av våre skip fra tid til annen henter forskjellige oljeprodukter. Lossehavner i Sverige ble Karlshamn og Norrköping. Deretter fikk skipet en reise fra Trinidad til New York, for der nest å laste i Port Arthur og Trinidad bestemt for forskjellige europeiske havner.

M/T «TEXACO BOGOTA»

I begynnelsen av januar fortoyet skipet igjen ved vanlig kai på Trinidad, og ny last strømmet ombord. Tankfarten har nok ofte lett for å virke noe ensformig og kanskje lite spennende, men det er da noen lyspunkt av og til. Slik som denne gang. Neste reise skulle på via Panama-kanalen til Los Angeles og Redwood City i California. Mens vi her slet med snø og kuldegrader så det gikk kaldt nedover ryggen på noen hver, seilte «Texaco Bogota» langs sollandets kyst. Etter hva vi har hørt, ble det anledning til å se seg om en del der borte. Tenk om en eller annen ville sende oss noen ord og noen billeeder ved slike anledninger. Det er jo ikke alle skipene som er like heldige med å få fine reiser, så derfor ville det være hyggelig om flest mulig via bladet kunne

få delta i turer på steder som ligger litt utenfor «alfarvei» for våre skip. Siden ingen ombord var befengt med skrivekløe, må vi bare konstatere at den 23. januar var siste rest av lasten vel i havn i Redwood City, og påny ble kursen lagt mot Trinidad.

Den 9. februar styrte skipet igjen mot Europa. Losseplassene som nå skulle besøkes, hadde en annen temperatur enn der hvor forrige last var losset. Karlshamn og Norrkøping sto på konossementet som lossehavner, og muligheter for isblokkade var tilstede, men det vil jo helst gå bra. Mens lagertankene i land fyltes, benyttet vi anledningen til å sende ombord endel nye mannskaper som avløsere for 4—5 mann som hadde sin tjenestetid ute. Disse som nå kom hjem i slutten av februar, angret snart på at de tok ferien så tidlig, og det var derfor ikke lenge før de dro ut igjen. Hadde de fortsatt ombord, hadde også disse vært blant de heldige som fikk besøke Milazzo som altså ble «Texaco Bogota» neste lastehavn.

Før avgang fra Norrkøping ble skipets fører, J. Bjørge som hadde vikariert en tid, avløst av O. Brath. Kaptein Bjørge fikk således tidlig ferie i år, men så er han da antagelig klar for ny tjeneste igjen når alle avløsningene trenges utpå sommeren. Denne rundturen ned til Middelhavet og tilbake til Sverige med last, tar bare 10 dogn hver vei, og i slutten av mars la «Texaco Bogota»

ut på en ny reise til Milazzo, og atter er det 3—4 nye ansikter ombord. Kontraktstiden er etterhvert ute, og da er det ingenting å si på at friheten frister, God Ferie. Før avgang fra Sverige måtte 1. kokk E. Malm mønstre av, og da tiden var for knapp for hans etterfølger, Z. Drazkowski, til å reise dit, bordet han skipet ved passering av Kielerkanalen. Skipets siste last for verksted ble fordelt til Lysekil og Norrkøping.

Den 21. april lar besetningen fortøyningene gå i sistnevnte havn og tanksjauen og gassfriingen tar til, da neste havn var Gøteborg. Her skal skipet roe seg lenge, antagelig ved samme kai hvor hun lå under utrustning for 7 år siden. I forbindelse med den periodiske dokking skal også lastetankene sandblåses og males med spesialmaling. Dette for å forhindre at rusten skal tære på skipets indre, og samtidig lette arbeidet ombord. Dette er et langvarig og kostbart arbeide, og mens det står på, går de vanlige periodiske reparasjonene sin gang. Vi noterer at besetningen naturlig nok rører en del på seg. Det å ligge ved verksted i lengre tid, er ikke nettopp det hyggeligste en kan tenke seg, og da særlig når kontrakten er ute, og det vårer hjemme. Som vi allerede har hørt, overtok nå O. Granlund som kaptein igjen mens O. Brath reiste til «Texaco Oslo» for å vikariere der som overstyrmann. 1. styrmann B. Johansen fikk avløsning ved at 2.



«Texaco Bogota»s fotballag som var i virksomhet mens skipet lå i Gøteborg.



Telegrafist
Trond Tandberg.

styrermann J. Eriksen rykket opp, og Å. Storstein ble ny juniorstyrermann ombord. Han har seilt hos oss tidligere, men har nå gått og ventet med sitt ferske styrmannsertifikat som vi gratulerer med. Telegrafist Ø. Åvik sto ombord en tid under verkstedoppholdet, og ble i slutten av juni avløst av G. Moldeklev. Båtsmann L. Brennbakken overlot sin plass ombord til T. Schelvan. Tømmermann P. Pedersen driver med sitt hus i Faaborg, Danmark, og kan ikke komme ombord for «Texaco Bogota»s avgang, og derfor overtar A. Skårn. Tømmermann Pedersen går vel ombord i et av våre andre skip når behovet melder seg. Maskinsjef Bjarne Henriksen har igjen lang tid ombord, og det blir ferie hjemme på Tromøya. Maskinsjef E. Wetlesen går ombord, og fikk dessverre ikke så lang tid hjemme denne gang. 1. maskinist J. Nilsen Løvland foretrekker ferie i det høye nord, og som etterfølger ombord mønstret E. Johnsen. Han var sist 2. maskinist ombord i «Texaco Skandinavia», og hadde nå være hjemme på ferie. Maskinassistent B. Sindland dro til Egersund for ferie, og i hans sted kom T. Wiggen. Reparatøren K. Pettersen har vi tidligere hilst på som motormann ombord i «Texaco Norge». Pumpemann L. Johansen måtte vikariere ombord i «Texaco Belgium» hvor han var kjent med alt teknisk laste- og losseutstyr. Som hans etterfølger ombord i «Texaco Bogota» ble forhyrt R. Pettersen som har vært på flere av våre skip. «Texaco Bogota» seilte fra Göteborg 10. juli med kurs for Port Arthur for der å hente en last bestemt for Thameshaven og Hamble.

M/T «TEXACO BRASIL»

losset i Karlshamn og Norrkøping i slutten av desember, og nådde såvidt å fortøye ved A/S Framnæs mek. Værksted i Sandefjord før det gamle året gikk over i historien. På den tiden var det ikke så mange blant besetningen som tenkte på ferie, så skiftingen var ikke så stor. Allikevel er det jo en eller annen som har sin kontraktstid ute, og da er det fristende å benytte en så god anledning. 1. maskinist H. Uppheim var blant dem som denne gang valgte vinterferie, og hans plikter ombord ble overtatt av Å. Nordby. Reparatør R. Rømuld skiftet de grovere verktøy med blyant og papir, og sliter nå skolebenken på maskinisteskolen. Motormann M. Berg ble forfrem-

met, og i hans sted kom M. Olsvik som nå har lang tid i rederiet både som motormann og pumpemann. 1. kokk J. Bakketun fikk ikke roet seg lenge ombord da vi nå la beslag på hans tjeneste som stuert til «Texaco Nueva Granada». 2. kokk T. Johnsen rykket så ett trinn opp.

I midten av januar hadde ikke skipet tid til å ligge uvirksom lenger, og ved avgangen fra Sandefjord ble kursen lagt mot Cork, Irland, for å hente en last til Rotterdam. Dette ble jo bare en kort tur, og 6 døgn etter skipets første anløp av Cork, er det tilbake i denne for oss nokså nye lasteplass. Lasten denne gang ble losset i Brunsbüttelkoog, Kielerkanalen. Mens skipet seilte i slik europeisk fart, måtte anledningen benyttes til å hente en last i Pembroke, og lossehavner denne gang ble Hamburg og Antwerpen. I Hamburg mønstret sturet K. Kjærstad på etter endt ferie og avløste således H. Steinvik. Ved endt utlossing i Antwerpen, er vi kommet frem til midten av februar, og da var det hyggelig med en reise til varmere strøk. Kursen ble derfor lagt mot Port Arthur, Texas, for å hente en partlast smøreolje. Lasten ble komplettert på Trinidad. I midten av mars stevner «Texaco Brasil» over Atlanteren mot Europa for å levere til anleggene i Terneuzen og Dagenham, utenfor London. Under anløpet i Dagenham fikk kaptein R. Horseng avløsning, og som ny fører av skipet kom T. Stensrud. Overstyrermann S. Sivertsen skulle hjerne til festlig familiebegivenhet, og som hans etterfølger ombord kunne vi gratulere K. Helberg, 1. styrermann fra «Texaco Skandinavia», med forfremmelse. Telegrafist A. Furu sto også for tur til å få avløsning, og til denne stillingen mønstret vi B. Sørstrann. 1. maskinist Å. Nordby var ferdig med sin tjeneste ombord for denne gang, og dro hjem på ferie før ny oppgave la beslag på ham. Som ny 1. maskinist ombord i «Texaco Brasil» overtok midlertidig Ø. Toppen.

Den 30. mars er skipet igjen sjøklart i Themsen, og 11—12 døgn med bare himmel og hav i alle retninger ventet før de kjente konturer av Trinidad dukket frem. Vel fortøyet var det lidd så langt på året at farten opp St. Lawrence Seaway kunne ta til. Mens lastingen pågikk på Trinidad skiftet 1. maskinist Ø. Toppen over til sitt tidligere skip, «Texaco Belgium», og 1. maskinist N. Fiskerstrand mønstret på «Texaco Brasil» for å reise hjem på ferie fra Montreal.

13. april tok en ny reise til, denne gang med Montreal og Toronto i Ontariosjøen som mot-tagerhavner. I Montreal ventet 1. maskinist J. Johannessen på å få overta sin gamle stilling ombord. Den 29. april passerte «Texaco Brasil» igjen Father Point i St. Lawrence-bukten, og fikk salt vann under kjølen. Det skulle vise seg at Curacao ble neste bestemmelsessted, og lasten skulle bare fraktes til Santo Domingo på Haiti. En kort reise, som muliggjorde at skipet i midten av mai var tilbake ved lasteplass på Trinidad med New York som lastereisens mål. Ved tilbakekomsten til Vest India, avla skipet Curacao nok et besøk og hentet en last til San Juan. Deretter lastet «Texaco Brasil» igjen i Pointe-a-Pierre, og vi notrerer forandring i mannskapslisten. Telegrafist B. Søstrann's vikariat var utløpet, og til denne stilling mønstret vi nå R. Farcinsen. Pumpemann M. Nordmo var også ferdig med sin tjenestetid for denne gang. Etterfølgeren ordnet de med ombord ved forfremmelse.

Så ble det dette skips tur til å seile med last via Panamakanalen til Los Angeles og Redwood City, California. Her losset skipet 24.—26. juni.

«Texaco Brasil» var tilbake på lasteplass på Trinidad 9. juli og hentet der en last for skipning til Montreal og Toronto. Neste reise ser ut til å gå fra Trinidad til Rotterdam.

M/T «TEXACO BRITANNIA»

var tilbake i Killingholm med lasten fra Bahrain den 6. januar. Mens lossingen pågikk, benyttet en del av besetningen anledningen til å mønstre av etter utstått kontraktstid. Pumpemann E. Millian hadde søkt seg inn ved maskinistkolen i Trondheim. Som ny pumpemann forhyrte vi S. Aune. Oppholdet i Killingholme varte som vanlig snaue 2 døgn, og neste lasteordre bød på lastning i Milazzo på Sicilia og lossing i Muruvik utenfor Trondheim. Lasten var nok bestemt for mottagere i Nord-Sverige, men på grunn av streng vinter med fare for store frost- og is-skader, dirigeres ofte skip til losseplassen i Trondheimsfjorden, og lasten sendes videre med jernbanen. Da således skipet kom så å si hjem, en stor del av besetningen er jo bosatt i Trøndelag, var det vel nesten rimelig at mange benyttet anledningen og mønstret av.

1. styrmann K. Rønning måtte bytte sin styrmannsuniform med «blåkraven», og er vel nå ferdig med rekruttskolen på KNM «Harald Hårfagre» for å fortsette tjenesten på Haakonsvern. Som 1. styrmann ombord i «Texaco Britannia» kom nå F. Sannerød tilbake. Han hadde benyttet ferien til å gifte seg, og fruene ble nå med ut å seile til det byr seg en jobb ombord. 2. styrmann Th. Schølseth's avløser ble R. O. Henriksen som nå var klar for ny tjeneste. Telegrafist O. H. Henriksen kom også tilbake til tjenesten og gjorde det mulig for T. Bjørnsen å få ferie. Vi hadde håpet på at han senere på våren kom tilbake til oss, men såvidt vi har forstått, var han i begynnelsen av juni på vei til Bjørnøya for sammen med flere andre telegrafister å løse av i tjenesten der. T. Olufsen var nettopp ferdig med sin maskinistkskole og var klar for ca. 5 måneders tjeneste, og siden han ennå mangler en del verkstedspraksis, mønstret han på «Texaco Britannia» som maskinassistent. Stuert Bj. Strøm som hadde vikariert ombord en tid, fikk avløsning av R. Vegel som nå kom tilbake til vår tjeneste. Som vanlig var det også en del underordnede mannskaper som benyttet anledningen til å sikre seg en god hyre ombord etterhvert som noe ble ledig.

Oppholdet i Muruvik var bare av 2 døgnns varighet. Klimaet på denne tiden fristet nok ikke til opphold her i landet lenger enn høyst nødvendig, og Vest India lokket.

For å få litt avveksling i havnene lastet skipet på Curacao, og fraktet denne lasten til Limon og Puerto Cortez. Deretter anløp skipet Trinidad i begynnelsen av mars, og kursen ble lagt mot Vest Afrika, Freetown, Monrovia, Buchanan og Lome. Med så mange havner å dele lasten på, tok dette naturlig nok sin tid, og det ble 21. mars før skipet igjen kunne ta inn ballast for reisen tilbake mot Curacao.

Nå var det kaptein O. Isaksens tur til å få avløsning for ferie mens kaptein L. Lyng var ferdig med sin og derfor tok kommandoen over dette fartøy. Lasten fra Curacao ble fordelt på Cristobal og Balboa, og det som var igjen ble pumpet i land i Limon og Puerto Cortez. I slutten av april rakk skipet å frakte to laster petroleumsprodukter fra Trinidad til Tallaboa. Mens lastning pågikk, fikk dessverre pumpemannen skadet seg slik at han måtte innlegges på sykehus. M. Busch var kompetent til å overta

arbeidet ombord. Aune er forlenget kommet hjem, og om ikke lenge antagelig fullt restituert. Maskinassistent T. Olufsen var ferdig med sin tjenesteperiode, og plikter hjemme gjorde det nødvendig å ta en tur innom gamlelandet. S. Olsen overtok ombord.

Fra Trinidad la så skipet ut på reise mot San Pedro, Los Angeles og Redwood City og det ble anledning til å se California som vi her hjemme bare drømmer om. 17. mai ble feiret under anløpene der. Vi forstår at tett påfølgende havneanløp ikke er noe gamlehjem, men ved god organisasjon kan idrettsarrangementer, sight-seeing-turer etc. bli ordnet. Vi håper det ble tilfelle her også, og så avventer vi rapport.

Den 28. mai passertes påny Panamakanalen, denne gang i ballast, og Trinidad var reisen mål. Ved ankomsten hit fikk kanskje besetningen en pen overraskelse, for det gjorde vi her på kontoret da vi fikk kjennskap til «Texaco Britannias» neste lastereise. Det er en reise som ingen av våre skip har utført i fredstid i allfall. Lasten skulle nemlig gjennom Panamakanalen og videre til Honolulu på Hawaii. Hvem av oss har ikke drømt oss til den flotte Waikiki badestranden på Hawaii. Reisen vil gi besetningen gode muligheter for å se mye himmel og hav, for det tar ca. 20 døgn hver vei. «Texaco Britannia» passerte Balboa 6. juli og lastet i Port Arthur 11.—14. juli, lossehavner blir dennegang Thameshaven og Hamble ved Southampton.

M/T «TEXACO EUROPE»

ser ut til å være meget utholdende i bestemte fartsområder. Etter å ha forlatt den høstsure Englands-kysten ble det bare Vest-India fart med endel reiser opp til USA's østkysthavner. I første halvdel av januar måtte dessverre kaptein O. Lindtner gå fra borde da helsen sviktet, og det var greit for oss at kaptein R. Pettersen nettopp da hadde meldt seg tilbake til vår tjeneste. Såvidt vi har forstått er kaptein Lindtner for lengst på bedringens vei.

Foruten de vanlige kjente lastehavner i Vest-India har skipet lastet ofte i en havn som for oss ser ut til å være en ny utskipningshavn for oljeprodukter, San Lorenzo i Maracaibobukten, Venezuela. «Texaco Europe» har vært en meget flittig gjest i denne havn, men selv om det alltid

har vært nok last å få, så har skipet måtte få bunkers andre steder som for eksempel i Amuay Bay. I begynnelsen av februar fortøyet skipet igjen for første gang på lenge ved anlegget i Pointe-a-Pierre. Dette ble også bare en kortere reise bort til Limon og Puerto Cortez. Ikke mange døgn senere finner vi skipet igjen under lasting på Trinidad. Som en forandring skulle denne lasten fordeles til mottagere i Portland Maine, San Pedro de Macoris i Den Dominikanske republikk og St. Thomas, en av øyene nede i Vest-India. Den har for lang, lang tid siden forresten tilhørt Danmark.

I midten av mars er skipet på ny på reise fra Trinidad mot USA med last for Portland, Maine. På reisen hit var det at stuert L. Malm plutselig ble alvorlig syk. Reisen var snart slutt og lege og ambulans kom straks etter skipets ankomst til kai, og han ble ført til sykehus. Til tross for at han der fikk den hjelp legevidenskapen kunne gi, sto hans unge liv dessverre ikke til å redde.

På grunn av tidsnød klarte vi ikke å få sendt ny stuert ombord før skipet igjen stakk til sjøs, men kaptein R. Pettersen og kokkene Eidsvåg og Svendsen greidde den «biffen» bra. St. Thomas fikk også denne gang sin porsjon av lasten og i slutten av mars tok «Texaco Europe» igjen inn ny last på Trinidad. Ved ankomsten til Fall River den 4. april ventet stuert E. Berg Pedersen på å ta fatt på tjeneste hos oss igjen. Ikke all lasten skulle losses i denne havn, som så ofte tidligere ventet mottagere på St. Thomas å få sin del oljeprodukter. Fra denne øya og bort til vanlig lasteplass på Trinidad var ikke reisen land, og 14. april er skipets lastetanker igjen fulle og en ny reise tok til. La Romana i Den Dominikanske Republikk og Fond Mombiu delte de produkter skipet nå fraktet. Igjen bare en kortere reise frem og tilbake, og derfor fortøyet «Texaco Europe» ved lastekai på Trinidad igjen den 23. april. Under dette anløp ble det igjen sykdom blant besetningen, og 2. maskinist R. Schjølberg måtte innlegges på sykehus. Heldigvis gikk alt bra, og etter hjemkomsten er han i full vigør igjen. Ombord ble sakene ordnet greit ved at 3. maskinist R. Grande rykket opp til 2. maskinist. Motormann A. Storø ble den nye 3. maskinisten. Vi gratulerer med forfremmelsene.

Men et tankskip får nesten aldri tid til å ta en «pust i bakken». Straks skipet er fortøyet, er

det enten tankinspeksjon for lasting eller i motsatt fall kontroll og prøver av lasten, og så går pumpene. Slik også med dette skip, igjen en ny last til Portland og St. Thomas. Neste Trinidad-lasten leverte skipet i Fall River. Ved neste anløp av Trinidad er vi kommet langt ut i mai, og da skipets forestående periodiske dokking nå nærmet seg, steg spenningen ombord for hver gang man ankom til lasteplass. Nå må Europa-turen snart komme. Men stadige skuffelser og utsettelse, Miragoane og Fond Mombiu, begge på Haiti, måtte få levert sitt parti oljeprodukter for den gledelige «sailing order» kom. Lasting på Trinidad i begynnelsen av juni og lossing av hele lasten ved A/S Christiania Portland Sementfabrikk, Slemmestad, like utenfor Oslo. «Texaco Europe» seilte fra Slemmestad 22. juni og lastet i Las Palmas syv døgn senere. Lasten ble fraktet til Freetown. Neste last ble hentet i Abidjan og losset i Lagos. Deretter fortsatte skipet til Trinidad og er nå på reise derfra med en last bestemt for Portland.

M/T «TEXACO NORGE»

slet seg rundt Englands-kysten med last til langt ut i annen halvdel av desember. Siste lossehavn var Dingle (Liverpool), og herfra seilte skipet den 22. desember, bestemt for Augusta. Dette er en stor oljeutskipningshavn på Sicilia, men dette var antagelig første gang våre rederifarver ble vist der. Lasten fra Augusta ventet mottagere i Rotterdam på. Dette er forresten en sannhet

med modifikasjoner, nesten alltid er det endel av disse motorlekterne der som kommer langs skutesiden for å hente last som så spres både til lagertanker i land og til de mange lekterne som betjener mange, mange mil med elver og kanaler, og for en billig penge viderefrafter lasten til forbrukere langt fra hav og salt sjø. Fra Rotterdam gikk ferden over til Trinidad, og før en ny Europa-tur måtte Tallaboa avlegges et besøk med en oljelast. Trinidad ble lasteplass neste gang også, og ferden gikk derfra tilbake til Rotterdam. Mens de vanlige losseoperasjoner pågikk her, mønstret 1. maskinist A. Johansen av. I hans stilling ombord kom K. Lyngved. Motormann S. Skogstad kom samtidig tilbake til vår tjeneste. Disse hadde med seg to jungmenn for å fylle skipets mannskapliste etter dem av besetningen som nå gikk fra borde etter å ha utstått sin tjenesteperiode. Det viste seg at det ble nok en reise fra Trinidad med last over Atlanteren for levering i Rotterdam. Da denne havn så ut til å være i stadig mangel på oljeprodukter, hvorfor ikke bare seile over til Pembroke for å hente de nødvendige drivstoffer som mottagere i Rotterdam ønsket å få så fort som mulig. Siden skipet var på denne siden av Atlanteren var også Pembroke-farten lei å styre unna. Det var fristende for befrakterne å la «Texaco Norge» få noen lastereiser fra Pembroke, og lossehavner ble i tur og orden kjente steder som Immingham, Canvey Island, Themsen, Killingholme, Avonmouth og Granton.

I midten av april hadde 1. kokk A. Flaten sin tjenestetid ute og det var hans tur til å få avløsning for ferie. Som etterfølger ombord møn-



Stuert Bergb-Pedersen overvåker ombordbringelsen av proviant til «Texaco Europe» i Slemmestad.



Fra venstre: den skjønnne ukjente, tommermann C. Bailey (med ryggen til) og 3. maskinist A. Storo.

stret vi H. Clausen. Han har jo tidligere seilt i rederiet, men mye vann har rent i havet siden han tjenestegjorde ombord i «Texaco Britannia» i 1964. Han har senere tatt både kokk- og stuerteksamen som vi litt forsinket gratulerer med, og på toppen av dette måtte han ut i kongens klær også. Men nu er det bare fartstiden som skal til for nødvendige sertifikater, etc. I midten av april var siste last vel i land i Avonmouth, og så var skipets kystfart over for denne gang. En ny lang reise på vel 10 døgn ventet, og mot Vest India bar det og Trinidad vinket langt der fremme. Derfra ble nok en gang kursen lagt mot Rotterdam.

Under oppholdet her er vi kommet frem til nesten midten av mai, og igjen var det noen blant besetningen som tålmodig ventet på sin tur til å få avløsning for ferie. Båtsmann B. Eggen tenkte å ta det litt med ro og så forbedre seg på skolegang fra høsten av, så neste år venter vi å få ham igjen i vår tjeneste som nybakt styrmann. Heldigvis hadde vi båtsmann klar til å avløse, idet I. Kristiansen nå ventet på ny tjeneste hos oss. Han har jo seilt her i mange år og hyggelig var det at det passet slik at det ble hyre ledig for ham ombord i et av våre nyere skip. I sin ventetid hadde han puslet endel med knytning av knoper og stikk, etc. Dette er en meget fin hobby som vel står i fare for å dø ut, og det skulle derfor være morsomt senere å komme tilbake til dette for å vekke interessen for hobbyarbeider ombord.

«Texaco Norge» seilte fra Rotterdam 13. mai og hvorfor ikke legge kursen mot Trinidad. Som en liten avveksling skulle lasten denne gang fraktes til England. Underveis ble messepikeren syk, og da skipet da var i nærheten av Azorene og vakthavende lege ved Medico-Bergen ikke klarte å stille diagnose, anløp skipet Horta på Azorene. Messepikeren kom der iland på sykehus og heldigvis — etter noen få døgn behandling så alt ut til å ha rettet seg, og hun kom hjem med fly. Ved «Texaco Norge»'s anløp av Avonmouth mønstret 3—4 mann av. Nye folk var imidlertid klare her hjemme, og vi håper disse vil finne seg vel til rette ombord. Canvey Island og Rotterdam fikk nå hver sin del av lasten. Nå var skipets periodiske dokking «like om hjørnet» og mange var de «byssetelegrammer» som svirret ombord i sakens anledning. «Texaco

Norge» var utlagt av befrakterne til å hente en last i Pembroke for lossing i Antwerpen, men på grunn av de endringer som stengningen av Suezkanalen og hele krisen i Midt-Østen medførte, ble det forandring. Skipet gikk nå til Milazzo for å laste for Antwerpen og Brunsbüttelkoog 2.—4. juli. «Texaco Norge» lastet på Trinidad i midten av juli og ventes å losse i Pembroke og Avonmouth i slutten av måneden, resten losses i Canvey, Themsen ca. 1. august.

M/T «TEXACO NORTH AMERICA»

har ved flere anledninger lastet i San Lorenzo som vi tidligere har hørt om. Det er blant annet ikke så god postforbindelse dit, og det har ved flere anledninger skapt endel vanskeligheter for oss å få posten frem tidsnok, ikke bare til dette skip, men også til andre. Er posten først sendt til Trinidad etter de meldinger vi har om skipets anløp der, og blir så et skip så i siste øyeblikk omdirigert til for eksempel San Lorenzo, er det problemene melder seg. Tiden for ettersending av posten er for knapp, og om den skulle komme frem til landet, kan den komme helt på avveier når det er foretatt rettelser og overstrykninger i den adresse vi har påført. Tollvesenet der nede er heller ikke så kvikke, og det hender posten blir forsinket der også. I slike tilfelle som plutselige omdirigeringer nede i Vest India, ser det ut til å være det beste å få dirigert posten til neste sikre lossehavn.

«Texaco North America» er stadig i full fart med å forsyne de forskjellige kraftstasjoner langs USA's østkyst med drivstoff, og Portland, Norfolk, Boston, New York, Albany og Portsmouth er havner som stadig går igjen i kaptein Strand's posisjonstelegrammer. Mens også dette skip stadig er på farten sent og tidlig, forekommer det nok også at mannskapslistene forandres noe. Folk kommer og går etter helst å ha stått sin kontraktstid ut, eller det en eller annen gang er helsa som slår seg vrang. I Boston i annen halvdel av mars mønstret 1. maskinist Johs. Johannessen av for ferie, og for å skifte over til «Texaco Brasil» igjen. Ombord i «Texaco North America» overtok A. Andersen som 1. maskinist, han seilte sist i samme stilling ombord i vårt skip med motsatt navn — «Texaco South America».

Som forrige gang var han også nu så heldig å få med sin frue ut som messepike. Selv ved det norske forhyringskontoret i New York er det for tiden vanskelig å skaffe avløsningsmannskaper, og vi har derfor nu i vår sendt ikke så få mannskaper «over dammen» med fly for å løse av. Sammen med den nye 1. maskinisten og fruene reiste 3—4 underordnede mannskaper, og hyggelig var det da å få hilse på en lettmatros med et så klangfullt navn som Terje Viken. Dessverre ble ikke hans tjeneste ombord av så lang varighet, da han senere ble skadet i benet nede i Venezuela, men han er også vel hjemme og snart i toppform igjen, og forhåpentlig tilbake i våre rekker på nytt.

Under skipets anløp av Trinidad den 17. april hendte et trist dødsfall blant besetningen. Tre mann hadde etter arbeidstid vært i Sjømannskirken i San Fernando, og etter at Kirken og leseværelset var stengt om kvelden, kom matros A. Tennebø bort fra sine kamerater, og han kom ikke ombord i skipet igjen.

Også til dette skip var det nå naturligvis i vår- og sommermånedene behov for endel avløsningsmannskaper. Da det var knapt om folk i New York, ble det mange flyreiser over til tiltredelserhavnen i USA. Ved å ta en «sjekk» på «Texaco North America»s mannskapsliste, ser vi at ialt 17 mann har reist herfra til USA for å møte skipet der. Av disse noterer vi at 1. styrmann L. Johnsen i annen halvdel av mai kunne pakke kuffertene og dra hjem etter lang tid ute. I hans stilling ombord overtok S. Sivertsen som nu meldte seg tilbake til ny tjeneste.

Stadig de samme havner skal ha laster med fyringsolje, det eneste som av og til forandrer noe på ensformigheten er at lastehavnene varierer noe. Puerto la Cruz er også med på listen over de havner hvor skipet fyller sine lastetanker med drivstoff til elektrisitetsverkene. Nå i juni ser det fortsatt ikke ut til å bli noen forandring i «Texaco North America»s fart. Den som nå først står for tur til å få ferie er maskinsjef M. Svarholt, og til å løse ham av får vi som vikar maskinsjef Einar M. Bjergli. De videre ferieplanene for besetningen er på det nuværende tidspunkt ikke helt fastlagt, så nærmere omtale herom venter vi med til senere. «Texaco North America» seiler stadig i samme farten men den 17.

juli finner vi skipet under lossing oppe i Montreal som det nå ser ut til skal få flere laster fra skipet i den nærmeste fremtid.

M/T «TEXACA NUEVA GRANADA»

losset i Rotterdam ved årsskiftet, og stuert Å. Løvik som på den tid hadde fått seg stilling i land, forlot da sjøfarten og dro hjemover. Vi har senere vært i forbindelse med ham og forstår at blir utferdstrangen for stor, så kommer han til oss. Som ny stuert ombord i «Texaco Nueva Granada» mønstret vi J. Bakketun, han gratuleres med forfremmelsen fra 1. kokk ombord i «Texaco Brasil».

«Texaco Nueva Granada» fant beskjefrigelse her i Europa til annen halvdel av januar. Da ble kursen lagt mot Venezuela's kyster og anlegget i Puerto la Cruz leverte lasten som ble fraktet til Avonmouth og Pembroke. Ved anløpet av Avonmouth fikk maskinsjef O. H. Kristiansen avløsning av maskinsjef M. Zalik da maskinsjef Kristiansen's helse nu tilsa at han måtte få behandling. Han er nu godt på bedringens vei, og er vel nu snart i fin form igjen.

Etter at Europa-turen var vel utført, sto Trinidad for tur til å få ekspedert en last. Det ble bare en kort reise til Tallaboa og San Juan før nok en lasting fant sted på Trinidad. Lasten skulle bringes til Las Palmas, hvor vi riktignok har endel anløp, men som oftest for lasting. Den 21. mars fortoyet skipet der og før avgang var det blitt en forandring i skipets mannskapsliste. Overstyrmann J. Paulsen hadde sin tid ute, og A. Frøystad var klar for ny tjeneste, så derfor passet det godt å foreta skiftingen der. På grunn av den store turiststrømmen dit, er det utmerket flyforbindelse hjem til Norge, og overstyrmann Paulsen nådde hjem til påske og har i sin ferie vært så heldig å få seg hus utenfor Stavanger. Etter å ha losset i Las Palmas inntok skipet neste last i Punta Cardon, og disse oljeprodukter ble losset i Boston, New York. Fra New York stakk skipet så til sjøs med kurs for Trinidad. Her ble det lastet 18.—21. april, og på ny ble kursen lagt mot Skandinavia, nærmere bestemt Göteborg. Mens lasten strømmet villig i land, var det også flere av besetningen som nyttet anledningen til å «strømme» i land for ferie etter endt tjeneste denne gang. Førstestyrmann T.

Skogli ble avløst av K. Pedersen, sist «Texaco South America». Som avløser for 2. styrmann E. Bollandsås kom K. Kristiansen som har flere år i rederiet, men nu sist «tjente kongen» ombord i KNM «Norge». Båtsmann N. Nilsen skulle hjem for å se midnattsolen før han igjen tar fatt på en ny tjenesteperiode hos oss. Etterfølgeren ombord i «Texaco Nueva Granada», L. Brennbakken, skiftet bare over fra «Texaco Bogota» som lå i Göteborg for periodisk dokking. Tømmermann J. Johansen forlot skipet på grunn av sykdom like før avgang, men ny mann her klarte vi ikke å få mønstret på så kort varsel.

Den 7. mai var skipet igjen sjøklart og la ut på en ny reise mot Trinidad. Hvor ferden skulle gå videre derfra var en tid et stort spørsmål, men så kom det da etter en tid ordre fra befrakterne om å seile til Vest-Afrika etter lastingen i Pointe-a-Pierre. Dette var litt av en strek i regningen for oss, da vi stadig hadde håpet på nok en Europa-tur for blant annet flere mannskapsutskiftninger. Dette nye bevirket nu at tømmermann O. Omholt som nu var klar for ny tjeneste igjen, samt matros G. Glomsås og motormennene E. Mikalsen og O. Eriksen fikk en fin flytur ned til Monrovia, og sto klare der nede i slutten av mai. De andre lossehavner ble Buchanan, Lome og Cotonou, hvorfra det ikke ser ut til å være noe spesielt å berette. Den 19. juni er igjen skipet tilbake i Trinidad, og dessverre ble det heller ikke denne gang Europa-tur. «Texaco Nueva Granada» ser ut til å være kommet inn i «Vest Afrika traden» da det stadig blir å frakte lasten dit bort fra Trinidad.

M/T «TEXACO OSLO»

seilte rett inn i kystfarten på England etter overhalingen ved verkstedet i Kristiansand. Ved årsskiftet sviktet helsen for 1. maskinist Th. Bærum, og han måtte hjem for behandling. I hans sted kom T. Pedersen som vi nå kan gratulere med alle maskinistskolene. 3. maskinist K. Rogne kom også tilbake til tjeneste. Når vi skriver kystfart, tenker vi stadig på Pembroke, lossehavnene skifter stadig. København ble også anløpt i første halvdel av januar. Det ble også et anløp av Falmouth i januar for å få verkstedhjelp til en vrien reparasjon i maskinen, men oppholdet varte heldigvis ikke lenge. Uavbrutt seilte nå

«Texaco Oslo» fra Pembroke med last etter last til Avonmouth, Canvey Island, Immingham, Granton og Dingle. I begynnelsen av mars lastet skipet i Whitegate, Cork, Irland. Dette er en havn som vi antagelig kommer til å få en del med å gjøre i tiden fremover da raffineriet her ventes sterkt utvidet. Antwerpen fikk lasten fra Irland, deretter Pembroke—Dingle, Pembroke—Rotterdam. Nå skulle det bli slutt på kystfarten for en tid. I Milazzo ventet en last på å bli fraktet til Brunsbüttelkoog og Antwerpen.

Under anløpet av Antwerpen mønstret 2. maskinist A. Sjørdal av etter endt tjeneste, og vi håpet å få ham tilbake utpå høsten. Ombord rykket K. Rogne og V. Hustad begge en grad opp, og som ny maskinassistent mønstret R. Wisløff. Den 25. april sto skipet igjen ut Schjelde, denne gang med kurs for Trinidad dit den kom 6. mai. Det står ikke lenge på å fylle et tankskip på 18—20 000 tonn, og allerede neste dag var skipet nede på lastemerket, og fortoyningene ble kastet. Første lastehavn var Canvey Island, Themsens, den 21. mai. Her måtte 1. styrmann S. Rognvik og 2. maskinist K. Rogne gå i land for legebehandling her hjemme. Vi håper begge snart er i full vigør igjen. 1. styrmann Th. Svantesson var ikke ferdig med skipperskolen før om noen dager. Det ble ordnet slik at den overstyrmann som skulle vikariere i H. Hagens ferie kom ombord nå, og så ventet sistnevnte noen få dager før han tok sin ferie. O. Brath tjenestegjør derfor nå midlertidig som overstyrmann, og da Th. Svantesson kom 1. juni, kunne H. Hagen ta ferie. 1. maskinist T. Soldal som nå har tatt fatt på høyere teknisk utdannelse ønsket feriejobb, og aksepterte da å tjenestegjøre ombord i «Texaco Oslo» hvor han var godt kjent fra før. Da han reiste ut, var det ikke klart hvilken stilling han skulle overta, men han hadde ikke vært mange dagene ombord før maskinsjef H. Engseth var så uheldig å skade det ene benet. Han måtte forlate skipet, og får nå behandling hjemme, mens T. Soldal overtok alt ansvar for skipets hester. Til å ivareta 2. maskinistens plikter mønstret Th. Bærum. Hans helse var nå så god at han påny stilte seg til vår tjeneste, og tok fatt der det trengtes mest.

Ved anløp Avonmouth 18—19. juni mønstret tømmermann K. Havik Pedersen og frue samt matros J. Krogstad og frue av for å nyte ferie.

Det samme gjorde 1. kokk B. Johansen. Som vanlig var også avløsningsmannskapene i luften på vei herfra. Det vil si, en manglet i første omgang, det var tømmermann I. Myrmellom som tidligere seilte med «Texaco Brasil». Dagen før han skulle mønstre til «Texaco Oslo» var han utsatt for en mindre skade, men vi går ut fra at han snart er reiseklar. 1. kokk H. Torkildsen var nettopp ferdig med militærtjenesten, og meldte seg med en gang til tjeneste. Dette blir nå det femte av rederiets skip som Torkildsen seiler med, og han ser ut til å trives under «stjernebanneret». Ellers må man jo ofte hilse på nye folk, og ikke alle kommer tilbake. En del seiler noen år og legger seg opp noen penger, før deretter å slå seg til ro hjemme med et annet yrke. «Texaco Oslo» er det av våre skip som nå i en tid trofast har seilt i Pembroke-farten og dette ser ut til vare ved enda en tid.

M/T «TEXACO SKANDINAVIA»

seilte i Englandsfarten de hårde vintermånedene, men alt gikk bra. I slutten av januar kom maskinsjef L. Sandal tilbake til «sitt» skip, og maskinsjef A. Vestre kunne ta ferie etter endt vikariat. Det er hyggelig å kunne notere at om ikke lenge overtar han igjen ansvaret for små og store hester ombord i et av våre andre skip. I begynnelsen av februar ventet en last i Whitegate, Cork, på å bli fraktet til Canvey Island. Etter denne lille avstikkeren, var det stadig raffinert i Pembroke som leverte oljeprodukter for transport til mottagere rundt om i England og Skottland. I midten av mars aksepterte 1. styrmann K. Helberg overføring til «Texaco Brasil» som overstyrmann. Han kom hjemom på en fransk visitt før han tok på seg syvmilsstøvlene og fløy til Terneuzen. Som ny 1. styrmann ombord i «Texaco Skandinavia» mønstret K. Johansen som nå var ferdig med sin ferie etter tjenesten ombord i «Texaco Belgium».

Pumpemann N. Gausdal er av dem som har drøye tjenesteperioder og ikke så lange feriene, men av og til drar hjemlengselen. Han forlot skipet i Granton 17. mars, men som vi skal se, varte det ikke lenge før han mønstret til samme skip igjen. R. Skauge overtok pumpemannens plikter, han er kjent i rederiet fra sin tjeneste i «Texaco Europe».

Fra Granton gikk ferden mot Milazzo, og retureisen førte skipet og besetning til Antwerpen og Brunsbüttelkoog. Ved anløpet her sa 2. maskinist E. Johnsen farvel, da han hadde akseptert 1. maskiniststillingen ombord i «Texaco Bogota». Han ble etterfulgt av N. S. Hansen, sist maskinsjef ombord i «Texaco Belgium», og som nå trengte fartstid for høyere motorsertifikat.

Nå ble kursen lagt mot Trinidad, og den 23. april lå skipet ved kaiplass, og lasteoperasjonene var straks i gang. Lasten skulle fraktes til flere mottagere i Europa, og alt måtte voktes nøye slik at det skulle gå glatt å få de forskjellige sorter vel i land. Themsen, Rotterdam og Brunsbüttelkoog var denne reisens mål. Nok en gang måtte skipets mannskapliste renskrives etter av- og påmønstringen. Tømmermann A. Skårn er av dem som ser ut til å trives godt ute, men en ferie av og til er allikevel ikke å forakte. Den 8. mai undte han seg ferie, men ikke lenge etter dro han til «Texaco Bogota» i Gøteborg som vi allerede har hørt. I hans sted ombord i «Texaco Skandinavia» mønstret N. Gausdal som således skiftet litt på jobben selv om skipet ble det samme. Stuert O. Ormseth og 1. kokk L. Trana var også begge ferdige med sine kontrakter, og så frem til ferien. Avløserstuerten var ikke klar før om noen dager, men kaptein H. Sukke og den nye 1. kokken, E. Malm, greide saken inn til J. Millerjord noen dager senere kom ombord med en rykende fersk stuerteksamen og vitnesbyrd om dette i lommen.

«Texaco Skandinavia» sto ut i Nordsjøen igjen den 9. mai fra Brunsbüttelkoog, og deretter var programmet tre Pembrokelaster rundt til forskjellige havner i England. I slutten av mai var det telegrafist E. Midthaug's tur til å få ferie. S. Andersen fra Bryne ble ansatt som vikar. Salongpike fru B. Johansen nådde også skipet for avgang fra Immingham den 27. mai. Skipets videre ferd gikk til Trinidad, og derfra hadde vi regnet med at «Texaco Skandinavia» skulle få en ny Europa-tur, men det ble New York, Philadelphia og Port Everglades som fikk hver sin del av skipets last. Under anløpet av New York kom en ny telegrafist-vikar, O. Ørstad, ombord. Det blir mye skifting, men godt er det at det er dyktige vikarer å få, det er bare om å gjøre å bli dus med regnskapene. Ved en del overlapping ved tiltredelse og avmønstring, går alt smerte-

fritt. S. Andersen forlot skipet i Port Everglades 21. juni, og rakk å komme tilbake til sin tjeneste hjemme før permisjonen utløp.

Den 25. juni var «Texaco Skandinavia» igjen under innseiling til Pointe-a-Pierre, og det ser ut til at det stadig er havner på USA's østkyst som er i markedet for nye laster. Hvor lenge farten opp og ned langs kysten vil vare, se det vil fremtiden vise. «Texaco Skandinavia» losset i New York 3.—5. juli og Baltimore den 6. s.m. Den 12. juli befinner skipet seg igjen under lasting på Trinidad og to døgn senere legges det ut på en ny reise med last bestemt for Canvey, Rotterdam og Hamburg.

M/T «TEXACO SOUTH AMERICA»

forlot vi sist i Le Havre, og så snart siste dråpe olje var i land der, var det bare å se seg om etter nye laster. Trinidad ble nok en gang ballastreisens mål, og lasten var det mottagere i Flaxen-vik utenfor Stockholm som ventet på. På reisen over måtte Azorene anløpes for legehjelp til en av besetningen. En del hadde nok sett frem til å få feire jul og nyttår sammen med sine familier. Nå kom avløsningen litt for sent, men det kom altså av at skipet ikke kom til havn før i begynnelsen av januar. 1. styrmann K. Pedersen dro hjem til Trysil. I midten av april gikk han ombord i «Texaco Nueva Granada». Som 1. styrmann til «Texaco South America» forhyrte vi T. Pedersen som hadde benyttet sin ferie etter tjenestetiden ombord i «Texaco Skandinavia» til å gifte seg. Det passet da bra at han fikk sin frue med ombord som messepike. Alt i alt var det 10 av besetningen som mønstret av, og de kom da hjem og fikk gleden av riktig vinterferie med rik anledning til mosjon med snemåking.

I slutten av januar tok skipet inn partlast i Puerto la Cruz, rest-lasten leverte raffineriet i Pointe-a-Pierre. Ferden gikk mot New York, Port Everglades og Tampa. Dette ga nok mer smak, for nok en reise mellom disse havner ble utført.

Som vi tidligere har lest, har etterhvert mange av rederiets skip fått reiser til San Pedro, Los An-

geles og Redwood City, alle i California, og i begynnelsen av mars kom turen til «Texaco South America». I midten av mars er skipet tilbake i Vest India. Fra Panama-kanalen legges kursen mot Curacao, og lasten derfra ble bare fraktet de 2—3 døgn over til Santo Domingo, Haiti. Derfra tilbake til Trinidad var heller ikke reisen lang, og den 25. april kastes det loss igjen. På den tiden hadde telegrafist K. Hundvebakke over 2 års tjeneste, og nå ventet H. Sætrevik fra Bryne på å løse ham av. New York sto som første lossehavn, og ved ankomst hit 1. mai slo frihetens time for overstyrmann A. Salvesen, stuert Almkvist og båtsmann A. Sveen. Disse tre er nå blandt de heldige som får fin vår- og sommerferie. De som tok over ombord var R. Horseng som syntes han var kommet hjem litt for tidlig og nå aksepterte et kortere vikariat, og stuert P. Fredriksen som kom tilbake fra sin permisjon. Den nye båtsmannen R. Klemmetvold forhyrte vi på Barbados, han hadde feriert der, og hadde sikkert vært heldig med ferieværet.

Den 10. mai klappet «Texaco South America» igjen til kai i Willemstad, Curacao. Det ble bare partlast der, resten kom fra anlegget i Pointe Fortin. Hele lasten skulle til Vest Afrika, nærmere bestemt Pointe Noire, og Duala. Hit kom skipet i slutten av mai. Telegrafist Sætrevik's vikariat utløp nå, og som etterfølger hadde vi mønstret frk. K. Fricke fra Danmark. Hun var innom vårt kontor for å ta et overblikk over regnskappene, før hun trøstig la i vei på den lange reisen.

Hadde forholdene tillatt det, hadde skipet meget gjerne lastet i Port Harcourt for Lagos etter utlossingen i Douala den 3. juni, men forholdene der nede er urolige, så det er nok greiest å få litt roligere farvann, derfor ble kursen lagt mot Vest India. Her seilte skipet flere kortere reiser. Det passet da bra å la R. Horseng få avløsning. Som ny overstyrmann ombord kan vi gratulere Th. Skarsvåg med forfremmelse. Han har seilt som 1. styrmann med «Texaco Belgium». Den 9. juli fortøyde skipet igjen ved lastekai på Trinidad og to døgn senere stevner skipet til sjøs med full last for Pointe Noire, Lagos, Accra og Takoradi.

HH



Texaco-mesterskapet

Som det vil være kjent, bl. a. gjennom vår bekjentgjørelse til samtlige båter nylig, er det satt i gang et Texaco-mesterskap i fri-idrett 1967. Mesterskapet arrangeres av Sjømannskirken på Trinidad, som har gjort et stort arbeide. Mesterskapet er i full gang, men ennå har så vidt vi vet ikke alle båter hatt anledning til å delta.

La dette være en inntrengende oppfordring til samtlige seilende kvinner og menn om å benytte enhver anledning til å skaffe seg et sunt legeme. Det kan vel også hende at sjelen vil gjennomgå noen små forbedringer ved kameratslig samvær på idrettsplassen.

Det beste ved dette arrangement er at *alle deltar på like fot* — menn og kvinner — unge og gamle, man setter ikke de samme krav til en sekstiåring som til en femogtyveåring. Og så teller sammenlagt resultat ombord ved premieutdeling, så det gjelder å få med så mange som mulig.

Reglene skulle være kjent av alle, men vi gjentar allikevel det viktigste:

Klasseinndeling:

1. Menn til og med 45 år.
2. Veteraner (Menn over 45 år pr. 1/1 1967).
3. Kvinner.

Øvelser:

100 m løp for menn
60 m løp for veteraner og kvinner
Kulestøt — alle klasser: 7,275 kg for menn, 4,0 kg for kvinner.
Høyde m/ tilløp — alle klasser.
Lengde m/ tilløp — alle klasser.

Poengberegning:

Til grunn for utregningen legges «Poengtabell i Fri-idrett», utarbeidet av Statens Velferdskontor for Handelsflåten.

Premiering:

1. Vandrepremie til beste båt. Denne vinnes til odel og eie etter 3 seire.
2. Miniatyr av vandrepremien til årets beste skip.
3. Vandrepremie til beste enkeltmann/kvinne (uansett klasse) sammenlagt hvert år. Vinnes til odel og eie etter 3 seire.
4. Miniatyr av vandrepremie til beste enkeltmann/kvinne sammenlagt hvert år.
5. Det oppsettes premier til de 3 beste i hver øvelse.

Det viktigste er jo som kjent, ikke å vinne, men å delta. Allikevel er det jo selvfølgelig ekstra festlig å ha deltatt hvis man også vinner.

Vi håper på stor oppslutning og ønsker hver især lykke til med innsatsen.

Båtenes posisjoner

- T/T «*Texaco Belgium*» — gikk i desember fra havner i Vest-India med laster til USA. Fra januar og i fire—fem måneder fremover gikk turene mellom Trinidad og diverse havner på Kontinentet, England og Skandinavia. I mai var det lasting i Pembroke for Rotterdam, og i juni lasting i Milazzo for Sverige. I begynnelsen av juli tilbake til Trinidad for USA. Fra Trinidad igjen 29/7 går turen igjen til Europa og Skandinavia.
- M/T «*Texaco Bogota*» — gikk i Vest-India-fart med en avstikker til California. Deretter var det Sverige som fikk besøk, først med laster fra Trinidad i februar og mars, deretter last fra Milazzo i april. Fra 23. april til 10. juli lå skipet i Göteborg for periodisk dokking og maling av tanker. Første reise derfra gikk til Port Arthur hvor det ble lastet 27. juli for UK.
- M/T «*Texaco Brasil*» — gikk fra Trinidad til Sverige, og deretter til Sandefjord for dokking ved nyttårsskiftet. I januar ble det lastet først i Cork, Irland, og deretter i Pembroke for Europa. I mars ble det lastet på Trinidad for Europa. Senere har skipet lastet på Trinidad og Curacao for havner i USA og Sentral-Amerika. Siste lossing var i Montreal og Toronto i Canada, og 5. august lastes det i Cartagena for Danmark.
- M/T «*Texaco Britannia*» — lastet i Milazzo i januar for Trondheim. Deretter Curacao for havner i Vest-India. I mars ble det lastet på Trinidad for diverse havner i Vest-Afrika. Curacao igjen i april med lossehavner i Sentral-Amerika, og i mai ble last fra Trinidad levert i California. Fra Trinidad 2. juni gikk ferden helt til Honolulu. Etter en reise fra Port Arthur til England blir det igjen lastet på Trinidad ca. 11/8 for Honolulu.
- M/T «*Texaco Europe*» — har stort sett lastet på Trinidad for havner i USA og Sentral-Amerika. I juni kom skipet til Slemmestad ved Oslo, og gikk derfra til Las Palmas for å hente en last til Freetown, Monrovia. Deretter lasting i Abidjan for Lagos. Neste last ble hentet i Puerto la Cruz for Port Arthur og Mobile. Skipet laster ca. 7/8 i Houston, Texas, for Pembroke.
- M/T «*Texaco Norge*» — gikk ut av Englandsfarten i slutten av desember. Trinidad leverte last for Tallaboa i januar og Rotterdam i februar. Så ble det Englandsfart igjen i mars og april. Deretter Trinidad et par ganger for Rotterdam og UK. I juni ble det lastet i Milazzo for Europa, deretter Trinidad igjen for UK, og så Pembroke for Rotterdam og Immingham. Skipet laster på Trinidad ca. 14/8 for Rotterdam.
- M/T «*Texaco North America*» — har hele tiden gått trofast på havner i USA med laster fra Trinidad og havner i Vest-India. I juli ble det lastet i New Orleans for Montreal. Ca. 4/8 blir det lastet i Port Neches, Texas, for Pembroke.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» — gikk mellom Pembroke og Rotterdam, UK og København i desember/ januar. I februar ble det Puerto la Cruz—UK, og i mars Vest-India—Las Palmas. I april Punta Cardon—USA, og Trinidad—Gøteborg. I mai og juni to reiser Trinidad—Vest-Afrika. I juli er skipet i Vest-India igjen. 1/8 blir det lastet på Curacao, og 7/8 på Trinidad for havner i Vest-India.
- M/T «*Texaco Oslo*» — har gått i Englandsfart med et par avstikkere til Kontinentet. I april ble det lastet i Milazzo for Antwerpen, og i mai på Trinidad for UK/Kontinentet. Fra slutten av mai har det vært Englandsfart igjen. Skipet laster i Pembroke 3/8 for ordre.
- M/T «*Texaco Skandinavia*» — gikk i Englandsfart helt til mars. Da ble det lasting i Milazzo for Antwerpen, og i april lasting på Trinidad for UK/Kontinentet. Pembroke—UK igjen i mai, og i juni Trinidad for USA. I juli ble det lastet på Trinidad for London, Rotterdam og Hamburg. Skipet laster på Trinidad ca. 12/8 for UK.
- M/T «*Texaco South America*» — var på Azorene og i Sverige ved nyttårsskiftet. Deretter ble det fraktet laster fra Trinidad og Curacao til diverse havner i USA både på øst- og vestkysten. I mai ble det lastet i Pointe Fortin for Vest-Afrika. I juni ble det lastet på Curacao for Sentral-Amerika. 11. juli heatet skipet last på Trinidad for Vest-Afrika, og så blir det lasting på Trinidad igjen ca. 13/8 for U.K.