



texaco tanker



Julen 1968


15. årgang

For at Texaco Tanker skal nå sine lesere før jul, må det gå i trykken allerede i midten av november. Det er i tidligste laget til å uttale seg om hvordan året har vært, for mangt og meget kan skje den siste halvannen måned.

Etter alle merker å dømme vil vi imidlertid ikke kunne innrullere 1968 som et godt år. Sannsynligvis vil det bli det motsatte. Det bragte oss den største ulykke vi har hatt, med tap av store verdier og et driftsavbrudd på henimot et halvt år. Vi har samtidig måttet ta igjen alle de reparasjoner som ble utsatt ifjor på grunn av Suez-krisen, og har dermed gjennomført det største reparasjonsprogram i vår historie, hvilket også medfører utgifter og inntektstap. Fraktmarkedet for den type skip vi driver, har heller ikke svart til forventningene. Til trøst har vi fått malt lastetankene på ytterligere to båter til fremtidig bevarelse og lettelse i det daglige arbeid.

Når vi således nærer misnøye med 1968, får vi glede oss over at vi i tidligere år — og ikke minst i årene med svakt fraktmarked — har seilt godt, og har kunnet legge oss opp reserver til å møte en svikt, og så får vi arbeide for et bedre resultat neste år.

God jul og godt nytt år til alle ombord og i land.



M/T «TEXACO BOGOTA»S havari

Den avgjort største ulykke som noen gang har rammet våre skip i fredstid inntraff på morgenen klokken 3 minutter over 4, den 24. juni 1968. På det tidspunkt inntraff en eksplosjon som med etterfølgende brann ødela en stor del av «Texaco Bogota»s midtskip iberegnet overbygningen som ble fullstendig ødelagt, i tillegg til at en mann, matros Bjarne Haarr fra Egersund, mistet livet.

«Texaco Bogota» hadde bragt en last med jet fuel til Sverige. Først losset skipet en del av lasten i Karlshamn, og pumpet deretter resten i land i Norrköping. Skipet var således i ballast da det gikk fra Norrköping ved 4-tiden på St. Hans ettermiddag.

Etter avgang Norrköping ble det satt i gang med vasking og ventilasjon av lastetankene for å kunne ta inn ny last i Pembroke som var neste lastehavn. Noen av tankene var forøvrig rengjort på veien fra Karlshamn til Norrköping. Ved 4-tiden om morgenen den neste dag var arbeidet med tankrengjøringen kommet ganske langt. Spyling pågikk i styrbord sidetanker nr. 2 og 9 mens nr. 3 og 10 ble luftet ut. Tankseksjonene nr. 5, 6, 7 og 8 skulle brukes til jet fuel også på neste reise, og skulle derfor ikke rengjøres. Nr. 5 sentertank ble imidlertid brukt som ballasttank, og slop fra de tanker som ble vasket, ble pumpet inn i nr. 6 babord sidetank. Noen minutter etter klokken 4 om morgenen sto pumpemannen, Poul Pedersen, sammen med matros Bjarne Haarr på styrbord side over tank nr. 5. Det vil si at de også var på styrbord side av svømmebassenget som på «Texaco Bogota» befant seg i akterkant av midtskipet og til styrbord for gangbroen. Pumpemannen hørte først en hvislende lyd, og tenkte straks at det var et dampbrø som hadde sprunget, men idet han snur seg forover ser han et flammehav som slår mot ham i åpningen mellom midtskipet og svømmebassenget, og det er så nær at han fikk brannsårl i hodet. Pumpemann Pedersen roper så høyt til matros Haar «La oss komme oss akterover», og løp selv akterover. Straks etter hører han imidlertid en kraftig eks-

plosjon. Han kunne da ikke se noe til Haarr, og vet ikke hva som hendte ham.

På samme tid befant overstyrmann Torfinn Salvesen seg på broen med en dekksmann ved roret. Klokken 3 minutter over 4 hørte han en kraftig eksplosjon, og noen av vinduene i forkant av styrehuset ble blåst ut. Han løp da straks ut av styrehuset og i akterkant på babord side av broen hvorfra han så at nr. 5 babord sidetank var blåst opp. Han løp straks tilbake til styrehuset og ga alarm samt ordre til at midtskips livbåter skulle bli gjort klare for å settes på vannet. Skipet hadde da en slagside på ca. 15 grader til babord.

I maskinrommet hadde 1. maskinist Tor Hansen nettopp avløst 2. maskinist Ludvig Johansen, og de sto like ved manøvrertallet til hovedmotoren. Da de hørte eksplosjonen og følte rystelsene etter den, stoppet de med en gang hovedmaskinen, løp inn i kjelerommet og slukket fyren under kjelene, og deretter opp på dekk hvor de da kunne se en kraftig brann rase i akterkant av midtskipet.

Redningsaksjonen på midtskipet ble noe komplisert av skipets slagside som gjorde at styrbord livbåt ikke kunne bli satt på vannet. Babord livbåt hadde også problemer i og med at skutesiden var blåst ut der hvor båten skulle lande på sjøen, og den veltet og kom også delvis i brann. Akter gikk det greit å få båtene på vannet, og mannskapet ble etter kort tid tatt opp av den tyske båten «Ruthensand». Det var imidlertid ikke alle som var gått i båtene. Kaptein Ove Granlund og overstyrmann Salvesen fikk tatt seg fram til bakken og oppholdt seg der til tross for faren for ytterligere eksplosjoner. Det inntraff da også flere eksplosjoner etter at livbåtene var kommet på vannet, og et stykke bort fra «Texaco Bogota», men ingen eksplosjoner var på fordekket. Kaptein Granlund beordret så overstyrmann Salvesen til å overta redningsaksjonen, og ble selv noe senere plukket opp av et helikopter som satte ham ned på poopen. Ved 7-tiden om morgenen meldte 4 mann seg frivillig

til å gå ombord til kaptein Granlund igjen. Det var 1. maskinist Tor Hansen, 2. maskinist Ludvig Johansen, båtsmann Arne Sveen og tømmermann Kjell Wavik. Sammen med kaptein Granlund forserte Wavik og Sveen det brennende midtskipshuset, kom seg over til fordekket, og fikk lagt tankklukene på. Ved 11-tiden var skipet drevet vestover til ca. 1 mil av Kapelludden på Øland og de lot da ankeret gå.

Et snaut døgn senere ble «Texaco Bogota» tatt under slep til Karlskrona, og etter undersøkelse der, tauet videre til Göteborg hvor reparasjonen nå pågår. Skadene beløper seg til over 11 millioner norske kroner. I forbindelse med reparasjonen blir midtskipoverbygningen sløyfet, og ny overbygning blir bygget opp akterut. Dessuten blir skroget forlenget med 1 tankseksjon som sammen med den dypere nedlastning som nå er tillatt, vil gi en ny dødvekt på omkring 23.000 tonn.

Hva var så årsaken til ulykken på «Texaco Bogota»?

Dette er det ingen som kan svare helt definitivt på, da alle spor jo er utvisket. Vi har imidlertid forsøkt å bygge opp en brukbar teori, og har da hatt stor hjelp av det norske kriminalpolitiet, som har fremtredende eksperter når det gjelder etterforskning av brann og eksplosjoner. At politiet ble bragt inn i bildet skyldtes ryktet om at årsaken kunne være en undervannseksplosjon, men denne mistanken kunne raskt skrinnlegges.

Vi heller i dag til den oppfatning at eksplosjonen startet som en brann i babord sidetank nr. 6. Her foregikk det jo en aktivitet i og med at den ble brukt som slop tank. Det er nærliggende å anta at det har vært en del jet fuel flytende på vaskevannet, og at atmosfæren i tanken har vært brennbar. Gass fra tanken er sannsynlig blitt presset opp gjennom luken og da den er tyngre enn luft, har den lagt seg bortover dekket, særlig forover og over mot styrbord side på grunn av bakevjen som midtskipoverbygningen forårsaker. Den flammen som pumpe- mann Pedersen observerte, skyldes sannsynligvis denne gassen.

Brannen i nr. 6 har formodentlig forårsaket en eller annen skade på skottet inn til sidetank nr. 5 som hadde en eksplosiv atmosfære, og denne er så antent for eksempel av en stikkflamme fra

nr. 6 med påfølgende kraftig eksplosjon som har revet skutesiden ut og også breidd seg inn i og forårsaket skader i sidetank nr. 4 og delvis nr. 3.

Tilsvarende er formodentlig skjedd i tankseksjon nr. 7 hvor eksplosjonen har forårsaket skader i hele skipets bredde, og også inn i tankseksjon nr. 8. For å vise eksplosjonens kraft og omfang, kan vi nevne at skutesiden på babord side er blåst ut og revet opp i en lengde av 65 meter.

Hva var det så som antente gassen i babord sidetank nr. 6?

Her kan det heller ikke sies noe sikkert. Den mest sannsynlige teorien peker imidlertid mot at det har vært statisk elektrisitet til stede. Slopen ble nemlig pumpet ned i 6-eren med to slanger fra lastemanifolden, og over lukekarmen og ned i tanken, samt en slange gjennom Butterworth-luken. På den tid da eksplosjonen inntraff, var bare en av disse slangene i bruk. Det var den ene av de to som gikk ned i hovedluken, og denne slangen var defekt for såvidt som den manglet flens i den enden som var nede i luken. Denne var surret sammen med den andre slangen som var intakt.

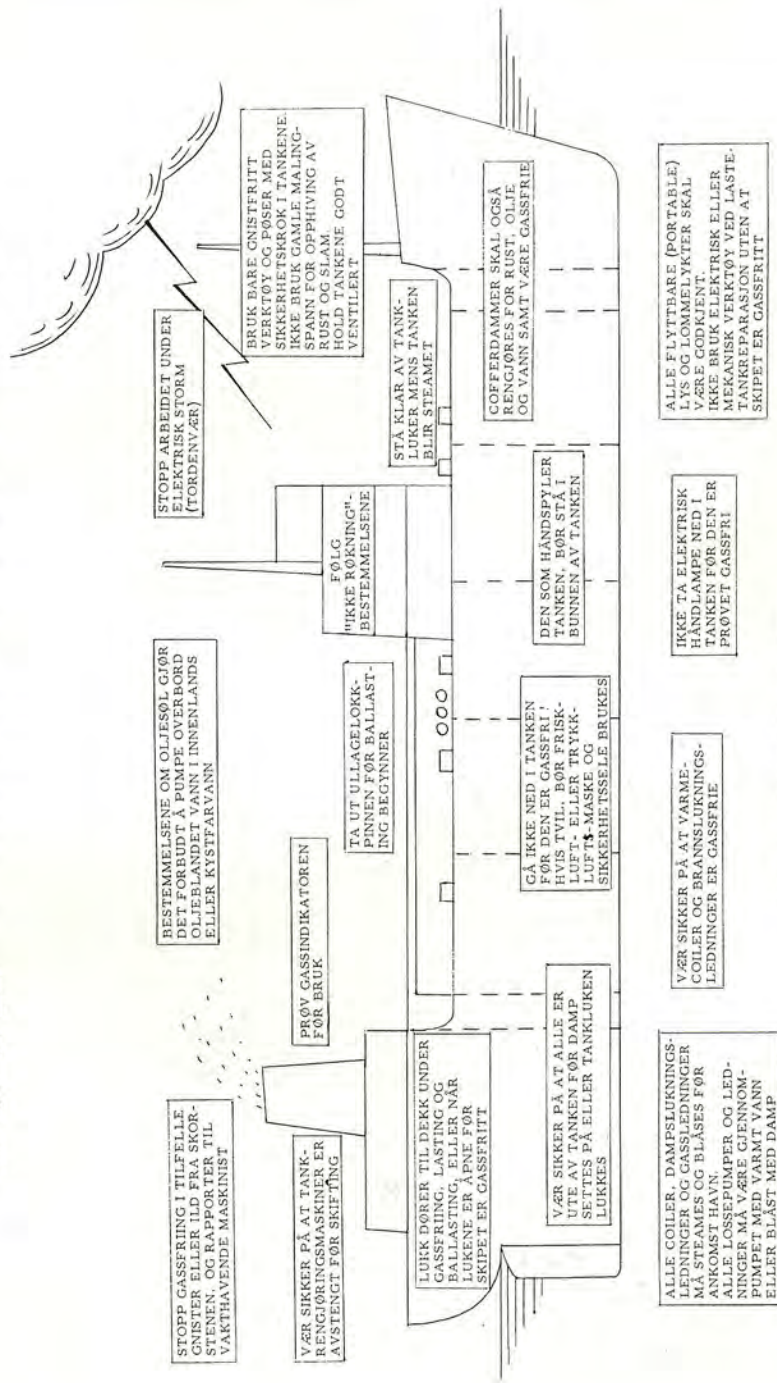
Vi heller altså til den oppfatning at der er ladet opp statisk elektrisitet i den defekte slangen. Dette er mulig ved at væske passerer gjennom slangen med en viss hastighet. I tillegg kommer at slangene når de går fra manifolden til luken blir hengende i en bukt som hele tiden vil være fylt med væske. Når stripping-pumpen går, vil denne presse vann, lastevæsker eller luft gjennom den væsken som står i slangen, og forårsake en kraftig turbulens. Denne turbulensen vil lade opp statisk elektrisitet i tillegg. Når så en del av innholdet i slangen blir presset over lukekarmen og ned mot åpningen av slangen ved at pumpen presser ny slop inn i den andre ende, vil utladingen skje til nærmeste jordete felt, f. eks. tankleideren, flensen på den slangen som den defekte slangen var surret til, e. l., og det vil da oppstå en gnist.

Det finnes også andre teorier om hvordan den statiske elektrisiteten har kunnet oppstå, og hvordan den er utladet, men for øyeblikket ser den muligheten vi har antydnet ovenfor ut til å være den mest sannsynlige.

(Forts. side 17)

SIKKERHETSTILTAK VED TANKRENGJØRING OG GASSFRING

I forrige nummer gjenga vi noen nyttige momenter vedrørende slukning av brann i tanker og på dekk, og vi tar denne gangen for oss noen punkter som må følges når tankene skal gjøres rene og fri for gass.



Kilde: United States P. & I. Agency
«Accident Prevention for Tank Ships».

M/T „Texaco Bogota“ repareres og bygges om

Av H. THUNE

For snart to år siden sto det i Texaco Tanker at Thune hadde lagt årene inn. Det er klart at nå i teknikkens tidsalder er det ingen som ror lenger. En kan få en velbrukt påhengsmotor for en billig penge, og gjøre større fart.

Nec remis (som er latin og betyr uten årer) gikk turen til Goteborg for å lappe sammen «Texaco Bogota» igjen. Siden det skulle foregå på det samme sted hvor hun ble bygget for 9 år siden, var saken grei. Tegninger over alle detaljer hadde Eriksberg, dessuten hadde Oslo-kontoret gjort alt forarbeidet.

Det er ikke mer enn 1 år siden «Texaco Bogota» gjennomgikk sin 8 års klasse her, og den gang ble nesten alle lastetankene malt innvendig. Dette, og at maskineriet var intakt, gjorde vel utslaget så hun ikke havnet på skraphaugen. Det ble nok skrap likevel, for en måtte brenne vekk og skifte ut ca. 800 tonn stål i skroget.

Siden skuta var nesten av på midten, ble anledningen benyttet til å gjøre skroget lenger. En ny tankseksjon kom til, og fikk betegnelsen 7A. Skissen viser hvor skadene var oppstått, det som skulle repareres, og den nye seksjonen. Lignende arbeider er foretatt utallige ganger før. «Nueva Andalucia» fikk nytt forskip, og «Texaco Brasil» nytt midtskip. I disse dager holder Eriksberg på med å sette inn en ny midtskipseksjon i fem Johnson-linere. Det blir en såkalt container seksjon på 3000 tonn, flåten får en tilvekst på

15 000 tonn, koster 20 millioner svenske kroner, og tar snaut tre uker, for hver seksjon er gjort ferdig på forhånd. Deutsche Werft bygget flere skip i to biter, og satte dem sammen i en flytedokk. En tørrdokk er bedre, for da har en fast grunn under skroget. Det merket jeg den gang da jeg av nysjerrighet stakk fingeren opp mellom bitene og tydelig kunne kjenne at begge vibrerte. Slikt er ikke noe bra å sveise på, og det kom av at propellen på et skip som passerte satte vibrasjonen i gang.

Så får en fylle litt vann i skuta så den blir mer død enn skjelven, og dette ble også gjort ved Eriksberg. En grei måte å sentre begge bitene på, som jeg ikke har sett før, ble også benyttet. Buffere ble sveiset fast under bunnen i riktig avstand fra kjøplaten, fendere ble sveiset fast i dokken, så når skuta ble skjøvet mot disse, lå bitene på linje som vist på skissen.

Hele det gamle midtskipshus ble jo odelagt, og siden det er så moderne med alt akterut, ble dette også gjort på «Texaco Bogota». Fordelen er at alt blir sentralisert, en har ikke midtskipet å vedlikeholde, og naturligvis blir byggeomkostningen mye mindre. Men medaljen har også en bakside. Under manøver av skuta er det roret og akterenden som viser den vei det går. Taubåter og skip på de store amerikanske sjøer har brecc så langt forut som mulig. I sterk vind blir også

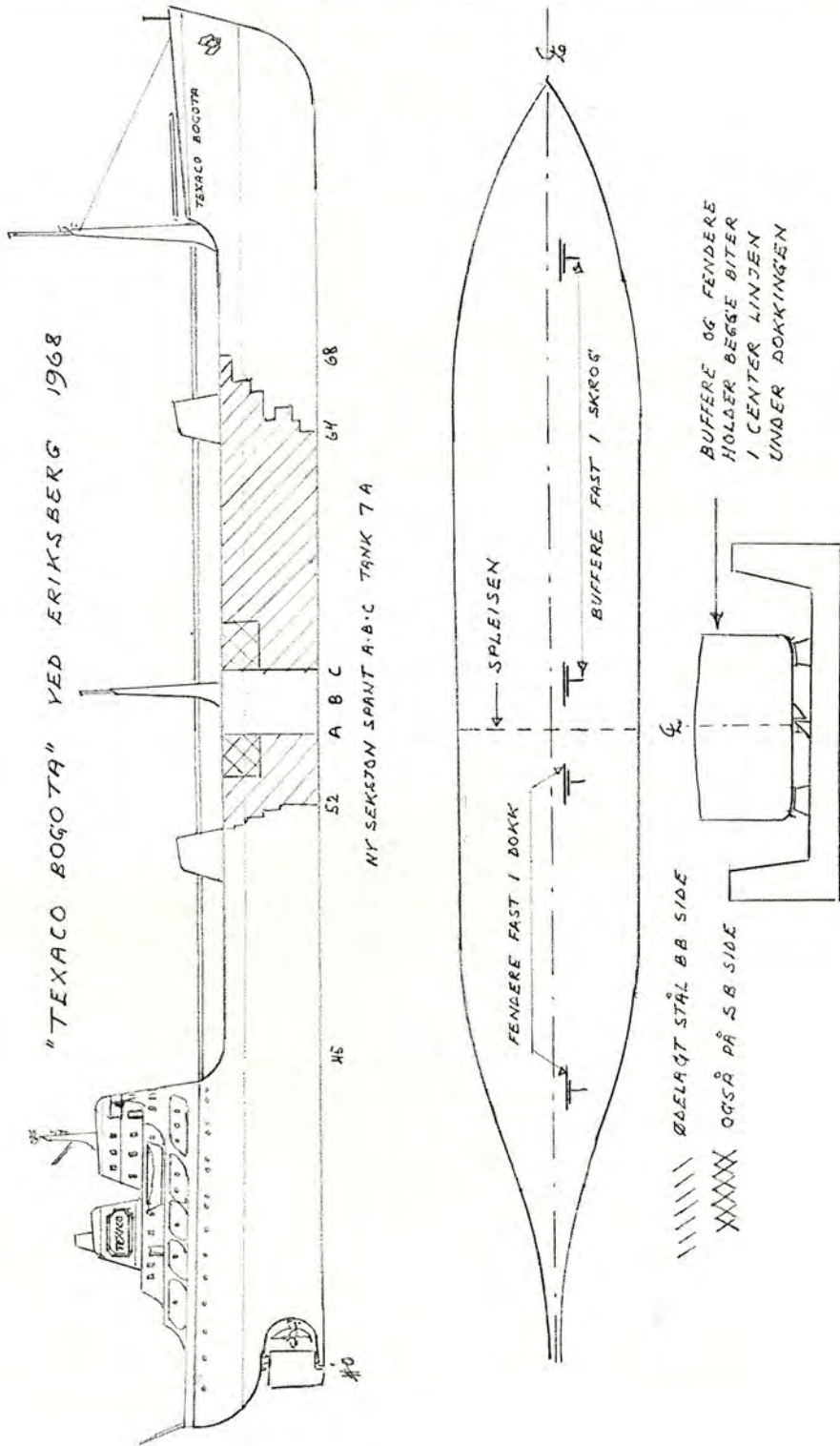
(Forts. side 11)



«Texaco Bogota» etter ulykken



Den nye tankseksjonen er kommet på plass



En dag på kirken i San Fernando

Av pastor EGIL THORBJØRNSEN

Idag er det søndag 27. oktober, tidlig på morgenen. Solen er oppe og dagen er begynt. To ganger har kirkeklokken oppe i byen kalt til gudstjeneste — kl. 5 og klokken 7 — folk er tidlig oppe her på Trinidad. Hjemme diskuteres det om klokken 11 er den riktige gudstjenestetid — her kan folk gå til gudstjeneste så tidlig de vil, og få hele dagen på badestranden etterpå. For prestene er søndagen en riktig arbeidsdag — ofte har de opp til fem gudstjenester på en søndag — men ikke alle med preken og fullt rituale. Vi på sjømannskirken tar det litt mere med ro om morgenen. Vi har ingen gudstjeneste hverken kl. 5 eller kl. 7 eller kl. 11. Bare første søndag i måneden drar vi opp til Port of Spain og har gudstjeneste for de norske der kl. 10.

Vi må innrette oss etter sjøfolkene — så kveldsgudstjeneste er det riktige hos oss. Da er det som oftest en del folk på kirken, en menighet som sammen kan be og syng og høre ordet forkynt. Men om morgenen er det bare kirkens folk her. Assistenten bor foreløpig på kirken, så hele staben spiser frokost sammen hver dag. Idag, søndag, har vi tatt det litt mere med ro enn ellers. Søndagen skal jo være hviledag også, samtidig som den får et eget helligdagspreg. Så vi prøver både på å hvileholde helligdagen og helligholde hviledagen. Men idag ser det ut til å bli travelt og ikke meget hviledag. 6 båter er i havn og venter å få besøk. derav to norske og en dansk. Så vi får nok ikke drøye for lenge ved frokostbordet, selvom det er fristende å sitte og småprate og hygge seg sammen. Vi leser et Guds ord og ber en bønn før vi går fra bordet. Og tankene samler seg om sjøfolk på alle hav og i alle havner verden over, og bønner vi ber er den at de må bli bevart fra alt som kan ødelegge dem på kropp og sjel. Og vi ber for våre kjære hjemme, som vi er så langt borte fra, men allikevel så nær knyttet sammen med. Og vi tar også med i vår bønn den skandinaviske kolonien her på Trinidad. Vi har så god kontakt

med den og prøver å holde den vedlike. Fadervår avslutter bønner og gir også denne dagen et bestemt siktepunkt: til Guds ære. — Så fortsetter dagens arbeid ved avishyllen. Den er god å ha å ty til. Er den velfylt, kan en få med et riktig utvalg av aviser fra de fleste deler av landet til båtene. Er du blitt kjent ombord og vet hvor gutta er fra, så nåde deg om du ikke har med aviser som passer. En trønder kan jo ikke lese Fedrelandsvennen, og en nordlending føler seg uvel når han ser en Osloavis. Så når du står og skal velge ut aviser fra avishylla, så prøver du å huske ansiktene fra båtene og hvor gutta er fra. Det er ikke få kilo aviser som blir båret ut fra kirkens avishylle — flere hundre kilo hvert år, og skulle en lønnes som avisbud, ville en komme høyt opp på lønnslisten. Men avisbudjobben er noe som følger med alt det andre — du tenker ikke på dette ekstra arbeidet, og er bare glad for at du kan få tatt med deg «nyheter» ombord.

Så er avispakken buntet og du tar en titt innom kontoret for å se om det er film eller klokker å ta med ombord. Kanskje det er innkjøp du har gjort for en eller annen. Det blir kanskje meget å ta med alt i alt. Men idag er det bare en film til stuerten og tre avispakker til gnisten, så det går fint ned i vesken.

Vi tar bilen sammen idag, assistenten og jeg, ellers kjører vi som oftest hver vår bil — vi rekker mere på den måten, særlig når vi skal til forskjellige havner. Men idag kjører vi sammen og får en hyggelig prat på veien. Det er jo så meget å snakke om, folk vi har truffet, problemer i arbeidet, men idag er det bare husspørsmålet samtalen dreier seg om. Det er ikke lett å få et rimelig og godt sted å bo her i byen. En liten møblert leilighet får du ikke leiet for under kr. 750,— pr. måned, en hybel er det umulig å få tak i, så foreløpig må assistenten ta til takke med prestens gjesteværelse.

Vi dreier av ned til raffineriet og Shipping Office. Det er jo søndag, så få mann er på kontoret. Men vi får de opplysninger vi vil ha og

går ned til brygga. «Johan» er blitt så fin nu — ny motor — nymalt — nytt trekk over, så hverken sol eller regn irriterer. Vi hopper uti og starter opp, og snart er vi ute ved båtene. «Seagull», «Susanne Tolstrup» og «Acasta», de to norske og den danske båten som er i havn idag.

Et skipsbesøk kan gjøres på så mange måter. Det kan være en snarvisitt — som når et avisbud slenger fra seg dagens nyheter. Eller det kan være et flere timer langt besøk. Det avhenger av så meget. Det ideelle er å få en prat med samtlige ombord, men det hører til sjeldenhetene. En skal jo heller ikke klenge seg innpå noen, men være tilstede om noen vil en noe. Og det mangler som oftest ikke på det.

Det hadde vært endel sjøfolk på kirken mens vi hadde vært borte — noen fra «Seagull», noen fra «Acasta» og noen italienerer. Utpå ettermiddagen, kom to taxier med folk fra «Georgia» som reparerer i Chaguaramas, og endel gode italienske venner fra «Næss Challenger» stakk som snarest innom for å handle kort og frimerker. Lett senere kom 10—12 tyske sjøfolk for å bade og slå av en prat. De fikk også vafler og kaffe.

TV-programmene begynner ved 7-tiden med nyheter, og idag fortsatte de med en spennende film. Den måtte vi slå av av hensyn til kveldsgudstjenesten kl. 8. Forøvrig hadde vi Norge på radioen kl. 5 med andakt, salmesang og nyheter.

Gudstjenesten hører naturlig med i kirkens liv. Dessverre hender det ofte at det er messefall, fordi menigheten uteblir. Vi kan ikke vente så meget besøk om kvelden fra den norske kolonien, de bor så langt vekk — og hvem vil kjøre 6 norske mil bare for en kort kveldsvisitt? Så når det ikke er båter i havn en søndag, blir det heller ikke aftengudstjeneste. Men idag ble det. Det er bots og bededag idag, og tekstene stemmer sinnet til alvor og ettertanke. «Søk Herren mens han finnes, kall på Ham den stund Han er nær. Omvend eder, for himlens rike er nær».

Og så får både prest og menighet noe å tenke på og noe å be om, og noe å leve etter. Den korte timen kan gi en noe som sitter i lange tider. — Kaffekjelen er satt over igjen, bordet er dekket og vi får en sen «kirkekaffe». Guttene fra «Georgia» må reise tidlig for ikke å komme så altfor sent tilbake til båten. Men «Acasta»-folkene blir, og vi får en hyggelig prat rundt kaffebordet. Det blir som vanlig 11 før vi stenger. Speedbåten går

kl. 11.05, og vi er glad for alle som slår seg til hos oss hele kvelden. Noen har tatt seg en siste dukkert i bassenget for kvelden og må få på klærne i full fart før båten går. Idag tar vi bilen og kjører guttene bort til båten. Veien er sølete og full av leire etter jordraset som nesten har blokert veien. Heldigvis er ikke kirken berørt av det på annen måten enn at adkomsten blir litt besværlig. Men med god vilje og gode sko kommer en da gjennom leira.

Så lukker vi porten og stopper pumpen til svømmebassenget. Natten og stillheten senker seg over kirketomten. Bare en og annen frosk kvekker i det fjerne, selv hundene holder seg rolige. Tina, schäferen vår, ligger foran døren ved terassen og passer på. Oppe i stuen sitter prest og prestefrue og samtaler om dagen og det som har hendt. Det kan vel hende at dagen ikke har betydd så meget for noen, men den har allikevel vært *en* dag av de mange i ens liv, — og ingen dag er uten en viss betydning. Tankene går et par måneder fremover — til julen og julefeiringen. Allerede nå i slutten av oktober er juleutstillingene begynt her på Trinidad. Julen er big business her — den holder mange forretningsmenn oppe. White Christmas med sne, julenisse og rensdyr er blitt vanlige utstillingsobjekter her på tropene.

Vi må også forberede oss i god tid — midt i november må juleposten være sendt hjem, og vi begynner allerede å kjenne en viss nervøsitet for at julepakkene ikke skal nå oss i tide.

Kanskje vi her burde føle julestemningen bedre enn dere hjemme, fordi vi feirer den i et klima og under forhold som ligger nær opp til slik det var den første jul, da sauen gikk ute på beite og folk kunne overnatte under åpen himmel. Julebudskapet blir i alle tilfelle det samme — om Frelserens fødsel — dette som innleder en helt ny epoke i menneskets historie, som forandret sæd og skikk også i vårt land, så det etterhvert ble slutt på midtvintersblot med menneskeofringer og hestekamper. Nu feirer vi jul i fred og ro, og fredeligere og roligere jo sterkere makt julebudskapet har over vårt sinn.

Så vil vi på Sjømannskirken i Trinidad ønske dere alle en riktig god jul, dere som feirer julen tilsjos og dere som er så heldige å være hjemme. La meg som prest få lyse Guds velsigelse over dere alle.



Kaptein Sukke med en del av elevene.

Invasjon på «Texaco Skandinavia»

Med tillatelse fra Østlandsposten gjengir vi nedenfor en artikkel fra avisen 17. september 1968.

51 ELEVER FRA BRUNLA UNGDOMSSKOLE MED PÅ OPPLEVELSESRIKT SKIPSBESØK Adopsjonsskipet «Texaco Skandinavia» saumfart fra topp til bunn.

51 elever fra 8. og 9. klasse ved Brunla ungdomsskole fikk i går benytte skoledagen til praktisk samfunnslære som de sent vil glemme. Ved nyttårstider tok nemlig daværende førstelærer Odd Arne Gulvik initiativet til en skipsadopsjon. «Texaco Skandinavia» — en 20 000 tonns tankbåt — heter adopsjonsbarnet, og i går besøkte elevene skipet sitt ved Framnæs Mek. Verksted i Sandefjord. De saumfor skuta fra topp til bunn, utmerket ledet av skipets offiserer. At omvisningen og besøket var både interessant og levende ga elevene ofte høylydt beskjed om .Skipets offiserer og mannskap kunne på sin side ikke få fullrost elevene for den eksemplariske måte de oppførte seg på. Det er så sin sak plutselig å få 51 13—14 åringer ombord i en tankbåt.

I Framnæs-porten ble elevene mottatt av en blid og hyggelig kaptein Sukke, som sammen med maskinsjef, overstyrmann, stuert og telegrafist tok elevene med ombord og orienterte på en

populær og liketil måte om skipets funksjoner, størrelse og fart, og radar, radio og ekkolodd, og om det sinnrike system i kontrollbordet på brua. Chieften viste rundt i maskinen, som imponerte med sin størrelse, stuert og gnist tok dem med gjennom bysse, lugarer og dekk. Men ikke bare elevene, også lærerne, fikk utvidet og forsterket sin viten om norsk shipping gjennom dette besøket. Man tok seg god tid under omvisningen, det var så mange ting å stoppe opp ved. Men uten forkleinelse for de andre departementene ombord, var det nok dekkssiden, og aller mest kommandobroen med styrehuset som samlet den største interesse.

Nå skulle man tro at et skipsbesøk ville falle best i jord hos guttene, men jentene var ikke mindre entusiastiske og vitebegjærlige. Så er jo mulighetene for jenter til sjøs også mye større i dag enn bare for få år tilbake.

— Men hvorfor i all verden må en jente være fylt 21 år før hun kan dra til sjøs, undret en av jentene, Hun var tydeligvis alt blitt utålmodig over at det var så mange år til hun kunne få prøve sjølivets gleder og farer. Men litt etter litt vil hun nok forstå hvorfor.

Skipet ga også middag for sine unge gjester. Menyten var betasuppe, mineralvann og is. Og suppa smakte. — Jeg ha'ke spist så godt på år og dag, jeg, utbrøt en av jentene der hun mett og fornøyd strakk seg i stolen.

En time etter middag ble det attpå til servert bløtkake og leskedrikk. Også det gikk ned på høykant.

Under middagen orienterte skipets kaptein og en representant for rederiet om skipet. At det



Overstyrmann Skarsvåg instruerer på broen

lastet 20 millioner liter bensin, at det årlige rustap i skroget representerer en verdi av én mill. kroner var tall som imponerte ikke bare elevene.

Kaptein Sukke erklærte seg glad over at Brunla ungdomsskole hadde adoptert skipet og så fram til en utvidelse av forbindelsen skole—skip. For mannskap og offiserer ombord er et slikt tiltak av stor betydning: forbindelsen med hjemlandet styrkes, og man får et hjemlig holdepunkt utenom det man har med familie og venner. Dessuten får man også følelsen av å være med på å gi den oppvoksende slekt et verdifullt tillegg til skolegangen.

For elevene burde fordelene ved en slik adopsjon være innlysende. De får kunnskaper i geografi, handel og skipsfart. Samtidig får de inn-

blikk i et yrke som til daglig ligger fjernt for de fleste 13—14 åringer. En velkommen variasjon i skoleundervisningen må den også være.

Elevene hadde med en gave til skipet, et vakert tinnfat. Formannen i elevlaget, Elin Berntsen, overrakte fatet til kaptein Sukke. Han takket for den fine gaven og lovet at den skulle bli hengt opp på en iøynefallende plass ombord.

Lærerne på sin side benyttet anledningen til diskusjon om forskjellige praktiske måter en skipsadopsjon best kunne drives på, og de fikk mange nye impulser.

— Det herre var en fin skoledag. Jeg kunne gjerne vært her lenger, utbrøt en av elevene da han gikk i land. Det fortenker vi ham ikke i — besøk på en 20 000-tonner som nærmest er deres egen, skjer ikke hver dag.

M/T «TEXACO BOGOTA» REPARERES ...

(Forts. fra side 6)

skuta logjerrig med det høye overbygg akter, men slikt blir snart vane. Noe annet er at en får laste mindre. Bakk, midtskip og poop blir regnet som oppdrift. Uten midtskip taper en opp til 500 tonn på en vanlig tanker. Forøvrig er det også nesten usynlige ting som gjør at en kan laste dypere. I 1919 ble de amerikanske lastelinjer godtatt, og en 6 700 tonner ble plutselig en 7 200 tonns tanker. Nå har det hendt igjen, dypgående blir øket. Det kommer av erfaring en har høstet gjennom mange år.

Da «Texaco Bogota» ble bygget, var hun en vanlig standard skute på 19 200 dw tonn. Ved å sette inn ca. 160 tonn mer stål, ble hun sterkere og kom opp i 19 800 tonn. Egentlig var det 19 800 tonn uten vann på kjelene, for slik charteret rederne bort båtene på den tid. Det ble imidlertid mye kluss for kapteinen når han ikke fikk nok last med seg med vann på kjelene.

Havne- og kanalavgifter blir beregnet av netto register tonn, og atskillige rariteter må foretas for å få denne tonnasje så lav som mulig. Stuert og pumpemann for eksempel, har egentlig ikke noe direkte å gjøre med fremdrift av skuta. Deres lugarer blir ikke trukket fra, og setter en

ikke opp den underlige døren i gangen utenfor, blir også hele gangen medregnet. Mange lurer vel også på hvorfor kapteinen må ha hele dekket utenfor sin lugar for seg selv. På et stort skilt står det nemlig «For Captain's use only». Det er tonnasje-målerne som forlanger det, for det har hendt at det er blir oppsatt lugarer for passasjerer på dette sted etterpå.

Den gang «Texaco Bogota» ble bygget, var hun litt forut for sin tid, og et av de fineste skip Eriksberg hadde levert. Det vil føre for langt å nevne alt som ble innsatt ombord for å lette arbeidet, samtidig som økonomien og sikkerheten ble tatt hensyn til. Hun har da også gått fra havn til havn uten avbrekk. Maskineriet er blitt tatt godt vare på, og i maskinsjef Henriksens arbeidsbok står alt sirlig innført fra den dag han kom ombord til han gikk i land. I boken kan en finne alt en har bruk for, og dette er veldig greitt for en som ikke har sett skuta på år og dag.

Før jul skal «Texaco Bogota» være klar til å begynne på nytt igjen og fortsette som om ingenting var hendt.





Posten skal frem

Postgangen til og fra skipene er et emne som stadig går igjen i den offentlige debatt her hjemme. Vi leser om det i avisene, vi hører at det har vært drøftet i Stortinget, og av og til får vi også her i rederiet klager over at posten til våre mannskaper ikke er kommet frem i tide.

Både i skipsfartsnæringen og i Postverket har man lenge vært klar over de spesielle problemer som postgangen til sjøfolkene representerer, og det har da også i noen år nå vært i virksomhet en komité — Sjømannspostkomiteen — som har arbeidet med disse problemene, og som har representanter for rederiene, Rederforbundet og Postverket. Denne komiteen har bl. a. gjennom opplysningsarbeid søkt å utbre kjennskapet til hvordan posten til sjøfolkene bør sendes.

I Postverket har man ansett spørsmålet om postgangen til sjøfolkene for å være så viktig at man har ansatt en egen konsulent i Postens kundetjeneste som har som hovedoppgave å drive kundetjeneste i forbindelse med post til sjøfolk.

Vi har spurt postkonsulent Gunnar Sundtjønn som har fått denne viktige oppgaven, om hva det egentlig er som forårsaker vanskelighetene med postgangen til sjøfolkene.

«Vanskelighetene ligger nok først og fremst i de flytende adressene, i den lange fartstiden og den korte liggetiden ved land, og kanskje særlig i de stadige omdestineringene som finner sted. Vi kan heller ikke se bort fra de forskjellige og uensartede forholdene i de enkelte land, dette at fremmede mennesker som ikke vi kan nå med vårt krav om ansvar — det være seg postfolk eller agenter/skipshandlere — nødvendigvis må behandle vår post der ute i den store verden. Vi kan nok ikke regne med at alle disse er like samvittighetsfulle med sjømannsposten som rederienes og Postverkets folk her i landet. Jeg må ellers si at jeg tror ikke at det er postale bestem-

melser eller postale begrensninger som legger hindringer i veien. Med dette mener jeg at vi ikke kan bedre forholdene i noen vesentlig grad ved å endre på Postverkets bestemmelser, eller ved å ta i bruk andre forsendelsesruter, det er ikke der problemene ligger.»

Hva kan så den enkelte sjømann eller den enkelte brevskriver selv gjøre for å få posten frem på beste måte?

«Ja, nå er vi inne på et viktig område. Det er nemlig en hel der som kan gjøres fra den enkelte brevskrivners side, og det er, for å si det enkelt, først og fremst å sørge for å skrive og poste riktig. All erfaring tilsier nemlig at svært meget vil være vunnet dersom posten kommer inn i de riktige baner allerede fra starten av.

Jeg vil her først fremheve adresseringen. Det er av den største viktighet at den er fullstendig og korrekt. Bruk tittel og fullt navn på mottakeren og anfør ordet «norwegian» foran skipets navn. Dette for at agentene i utlandet ikke skal ta feil av utenlandske skip med lignende eller like navn.

Ellers er frankeringen meget viktig. Underfrankering kan forsinke posten. Og la meg da også få si at man i størst mulig utstrekning bør bruke aerogram. Det er nemlig ferdig frankert, og sendes som luftpost over hele verden uten noe luftposttillegg.

Ellers er det vel helst forsendelse av gjenstander, gaver o. l. som skaper problemer. Og la det være sagt og understreket: Vi bør forsøke å unngå forsendelse av pakkepost. Dette er kanskje et negativt råd, men likevel. Forskjellige forhold, bl. a. tollbehandlingen, gjør at fremsendingstiden for pakkepost er svært vanskelig å beregne. Fremsendingsveiene er også de mest langsomme, slik at man alltid må regne med lang fremsendingstid.

Dersom det skal sendes gjenstander, bør de sendes som småpakke. Det er som regel billigere enn pakkepost, og fremsendingen er hurtigere. Er det så at vi likevel må sende noe som pakkepost, f. eks. på grunn av at det vi skal sende veier mer enn 1 kg, så må vi passe på å bruke utenriks adressekort, tollangivelse (dersom ikke rederiet uttrykkelig har bedt om noe annet) og frankering til det land pakken vil bli sendt til. Husk ellers på at bøker, blad og annet lesestoff ikke bør sendes som pakkepost, men som trykksaker.»

Hva blir sjøpostkonsulentens viktigste arbeidsoppgaver i tiden fremover?

«Først og fremst satser vi på opplysningsvirksomhet. Vi tror nemlig i Postverket at det er på dette området vi kan oppnå de beste resultatene. Det er nemlig en rekke feil som stadig går igjen, og vi må forsøke å lære sjøfolkene og deres pårørende hva de bør gjøre og ikke gjøre når de skal sende post til sine kjære på skipene. Dette vil vi forsøke å oppnå ved bl. a. foredragsvirksomhet i foreninger og institusjoner hvor vi kan treffe sjøfolk og deres familier. Men vi kan selvsagt ikke nå alle gjennom foredragsvirksomheten. Vi må derfor søke å intensivere opplysningsvirksomheten også på annen måte, f. eks. ved utgivelse og distribusjon av brosjyrer og trykksaker. Det er ellers meningen at sjøpostkonsulenten skal være kontaktperson for rederiene og hjelpe dem som måtte ønske det med deres postopplegg.»

Hvor kan den enkelte brevskriver henvende seg for å få råd og hjelp med hensyn til postforsendelser til sjøfolkene?

«Alle poststedene er til en hver tid beredt til å gi de nødvendige opplysninger med hensyn

til forsendelsesmåter, innpakkingsbestemmelser og porto m.v. På poststedene kan De også få Postverkets såkalte «blå brosjyre» som forteller alt om hvordan man bør forholde seg for å få posten frem på hurtigste og beste måte. Også rederiene gir opplysninger, og dit bør man henvende seg dersom det gjelder spørsmål om posisjoner, anløpshavner, dvs. spørsmål om hvor posten skal sendes for å nå frem i tide til den bestemte båten.»

Såvidt postkonsulenten.

Vi for vår del vil gjerne understreke at posten bør sendes via vårt kontor, og brevposten blir da videresendt til skipet i samlekonvolutter, som vi anser som den sikreste fremgangsmåte.

Når det gjelder underfrankering, kan dette medføre forsinkelser når de pårørende sender post direkte til skipet. Får vi underfrankerte brev hit, vil ikke dette bety noen forsinkelse, da tilleggsporto påføres av oss. Vi vil imidlertid selvsagt sette pris på at avsenderen frankerer posten tilstrekkelig, og forøvrig vil vi sterkt støtte postkonsulentens anbefaling om i størst mulig utstrekning å benytte aerogrammer.

IN MEMORIAM

Natten til den 23. juni i år innløp det en trist melding fra M/T «Texaco Brasil» som befant seg i sjøen i vest-indisk farvann. 1. kokk Thorbjørn Nordaune Johnsen var ikke å finne ombord om morgenen. Skipet vendte og gikk tilbake for å lete, men forgjeves. 1. kokk Johnsen måtte dessverre ansees forulykket, og han må ha falt overbord om natten.

Thorbjørn Johnsen hadde vært ombord i «Texaco Brasil» i tre år sammenhengende. Han var blitt forfremmet til 1. kokk fra 1. januar 1967, og viste dyktighet og interesse i sin tjeneste. Dessverre ble hans løpebane avbrutt så altfor tidlig, han ble bare vel 20 år.

Det mest tragiske i forbindelse med ulykken på «Texaco Bogota» den 24. juni om morgenen, var at et menneskeliv gikk tapt, noe som aldri kan erstattes. Vi får aldri vite hvorledes matros Bjarne Haarr mistet livet. Han var kommet ombord i skipet dagen i forveien, og det syntes aldeles meningsløst at han skulle omkomme bare noen få timer senere. Vi kjente ikke matros Haarr personlig, men han hadde 11 år på sjøen bak seg, og han hadde de beste anbefalinger. Han hadde seilt som matros i 5 år før han kom til oss.

Bjarne Haarr ville ha fylt 27 år i sommer. Han etterlater seg hustru og to små barn.

Vi lyser fred over deres minne.

M/T «Texaco North America» solgt

Etter vel 16 års trofast tjeneste for Texaco er «Texaco North America» solgt, og tjener nå fremmede herrer under utenlandske flegg.

Da skipet ble levert fra Kockums mek. Verksted i Malmø 12. juni 1952 var det med sine 23 925 dwts. et av verdens største skip, og gikk under betegnelsen «supertanker». Siden den gang har utviklingen vært kolossal, og «supertankeren»



Siste «vel» i maskinen.

er nå bare «handy size» som brukes blant annet til lektring av dagens «mammut»-tankere.

«Texaco North America» har gått jevnt og trutt i alle disse 16 årene. Riktignok har hun voldt noen bekymringer i anledning sprekker i hovedmaskinens bunnramme, men alt gikk bra. Det eneste større avbrekk «Texaco North America» hadde, var etter maskinromsbrannen i Norfolk



«Texaco North America» på prøvetur i 1952.

28. desember 1964, da hun lå til reparasjon i Newport News i 34 dager.

I løpet av disse 16 årene har «Texaco North America» anslagsvis seilt omkring 1 100 000 sjømil, fraktet 265 laster eller ca. 6 000 000 tons olje, og innbragt rederiet omtrent kr. 82 500 000 i brutto frakt.

Det var litt vemodig å si farvel til «Texaco North America» da hun den 30. juli 1968 ble overlevert til den greske London-rederen Colocotronis som ga skipet navnet «Heroic Colocotronis». Skipet går nå under Panama-flagg, og ble sluttet på konsekutive reiser i 12 måneder til BP.



Texaco's skorstensmerke er malt over med rødt, og Colocotronis's skorstensmerke er kommet på. Maskinsjef T. Weden og maskinsjef E. Tzortzopoulos.



Oversiktsbilde over Sasebo med National Park
Ninety-Nine Islands

Så er nok et verkstedopphold over for «Texaco South America». Denne gang i Sasebo, Japan, en by med ca. 250 000 innbyggere. Jeg vil først fortelle litt om turen fra Bahrain i Den persiske Gulf via Singapore og Saigon til Japan. Da vi fikk ordre om at turen skulle gå fra Bahrain via Singapore til Saigon, var det nok med en viss spenning vi nærmet oss farvann beliggende i krigssone. Vi hadde en rolig tur til Singapore hvor vi skulle levere noe av lasten til «Texaco Newcastle». Vi måtte vente et par dager på «Texaco Newcastle», og da den kom, fikk vi høre at den hadde gått flere turer på Saigon, og noen av turene hadde vært nervepirrende nok. En gang på vei opp Saigon River var de blitt beskyttet med granater. En av granatene var gått inn i Chiefens lugar, men heldigvis hadde den ikke eksplodert. Kapteinen på «Texaco Newcastle» avmerket et par punkter på kartet hvor Viet Cong skjøt regelmessig mot skip som kom oppover elven.

Tirsdag den 30. september fikk vi Vietnams kyst i sikte. Fly patruljerte kysten, og ved mun-

Reisebrev fra

M/T «TEXACO SOUTH AMERICA»

Av telegrafist Jan Klepper

ningen av Saigon River lå amerikanske krigsfartøyer på vakt. Elven ble stadig patruljert av tungt bevegnete båter. Postene som hadde beskyttet skip på vei oppover elven, var blitt angrepet og utslettet, så turen gikk uten hendelser. Vi kunne høre spredt skyting inne fra land, og det var opprettet baser med Syd-vietnamesiske soldater oppover elven. Vegetasjonen på begge sider av elven var blitt sprøytet med plantedrepende midler, så landet som er gjennomskåret av elver på kryss og tvers, var meget oversiktlig, og noe overraskende angrep kunne ikke foretas i dagslys.

Ved ankomst losseplass, ca. 13 km fra Saigon, fikk vi besøk av Commander Rivers, sjef for en artilleribase like ved oljeanlegget. Han kunne fortelle litt av hvert om sine opplevelser i Vietnam og Saigon. Kl. 23 samme kveld startet han beskytning fra 9 kanoner mot mål på den andre siden av elven hvor det tidligere var blitt observert Viet Cong-styrker. «Texaco South America» lå rett i ildlinjen, og vi kunne høre granatene hvine over poopen. 250 runder avfyrt kanonene denne kvelden. Dagen etter ble vi invitert til Commander River's base hvor vi fikk bese oss. Her hilste vi på sjefen for artilleristyrkene i det sydlige Vietnam, som var her på inspeksjon. Etter kl. 21 var det portforbud i hele distriktet. Det var opprettet Marshall-law, hvilket betyr at det blir skutt på alt og alle som beveger seg utendørs etter dette tidspunkt. Etter at lasten var ute to døgn senere, ble kursen satt nedover elven og mot Japan. Turen til Saigon var over for denne gang, og heldigvis gikk det uten alvorlige hendelser.

Om morgenen tirsdag 7. oktober tok losen oss inn til Sasebo og verkstedet. Innseilingen til byen var meget vakker, og kunne på mange måter minne om en norsk fjord. Den amerikanske marine har sammen med den japanske marine en stor base her, og amerikanerne var meget populære gjester i byen, så noe nag etter krigen bærer japanerne ikke. Byen i seg selv er meget moderne, og den overbygde Shopping Street ble flittig be-



Utrustningskaaien ved Sasebo

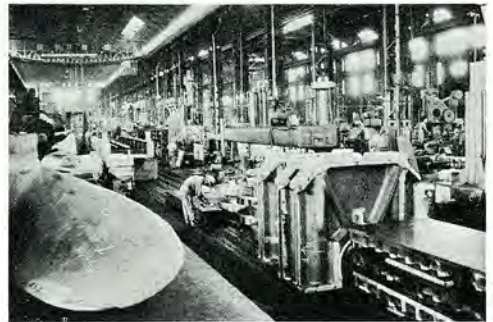
søkt av besetningen ombord, særlig da av det underordnede mannskap som nå skulle reise hjem. Prisene i Japan er meget gunstige etter vår oppfatning. Dette gjelder særlig elektrisk utstyr, som imidlertid er bygget for 110 volt og derfor dessverre ikke kan brukes i Norge. Byen er overfylt med restauranter, og her kan man oppleve japanske skikker og levemåte som er helt fremmed for oss nordboere. Det er jo litt uvant i begynnelsen å måtte ta av seg skoene før man går inn i en restaurant, men det er forståelig når det viser seg at man skal sitte på gulvet. Bordene er ca. 30 cm over gulvet. Når man bestiller den japanske nasjonalrett, Sukijaki, blir denne tilberedt over ildstedet som er innebygget i midten av bordet. Man får utlevert to trommestikker og sitter der som en annen skredder og tråkler i seg japansk ris. Det viser seg at dette med spisepinner ikke er så vanskelig som det ser ut, og etter en tid kan man behandle dem ganske godt. Selsvagt kommer man aldri på høyde med japanerne som til og med skjærer opp kjøttet med to spisepinner i samme hånd.

Naturen rundt byen er helt fantastisk, særlig nasjonalparken som kalles 99 Islands. Den be-

står av bare øyer hvor sightseeingbåter går flere ganger daglig fra byen. Det blir fortalt at det i gamle dager var 100 øyer, men en kveld hadde øyene selskap og en liten øy ble sendt inn til byen for å kjøpe Sake, den japanske nasjonal-drikk (jfr. hjemmebrent). Da den lille øya fikk se byen, nektet den å vende tilbake, så i dag ligger den i havnebassenget der. Det er flere vakre buddisttempler i byen, men da det ikke er adgang for ikke-buddister, må man nøye seg med å stå utenfor å høre på musikken og se røkelsen sive ut fra innsiden.

Etter å ha gått en hel dag i byen og besett meg, tenkte jeg at det skulle gjøre seg godt med et bad, så jeg fant frem til et japansk dampbad, kledde av meg og gikk inn døren som førte til separatbadekaret — trodde jeg. Der sto jeg ansikt til ansikt med flere personer, både menn og kvinner uten en tråd på kroppen. For japanerne som er vant til denne form for felles bading, virker det helt naturlig, men for meg som nordmann var det bare å bruke såpestykket så godt som mulig for kamuflasje, og jeg skal si det gikk ikke lang tid før jeg var ute igjen. Nei, takke meg til dusj ombord, der slipper man i hvert fall å være sjenert hver gang.

Vi har fått et ganske godt inntrykk av japanske skikker etter omkring 1 måneds opphold, og et meget hyggelig opphold har det vært. Japansk høflighet som vi har hørt så mye om, fornekter seg ikke. Overalt ble vi mottatt som gamle kjente, og alt ble gjort for at vi skulle hygge oss og bringe med oss gode minner. Da jeg en kveld hadde besøkt en japansk familie jeg var blitt kjent med, tok husets frue på seg mine sko, gikk ut på gaten og tilbake til leiligheten, slik at hvis



Fra maskinballen

jeg senere skulle komme tilbake til Sasebo, ville skoene bringe meg tilbake til dette huset. Dette er en av de mange skikker som virker underlige på oss europeere.

Siste helg var en av Japans store festdager med opptog og musikk over hele byen. I parkene var det oppvisning i gammel dans og Samurai fektning. Det hele var storslått, her fikk man se det gamle Japan i all sin prakt, et overveldende skuespill.

Japan har en meget stor filmproduksjon, men på grunn av språkvanskelighetene var det jo umulig å få tak i hele innholdet av filmene her. Det ble også vist amerikanske filmer på kinoene i byen, og til min store overraskelse viste det seg at svenske filmer var meget populære i Japan.



M/T «TEXACO BOGOTA»s HAVARI

(Forts. fra side 4)

En ulykke som den «Texaco Bogota» var utsatt for, er et hardt slag for dem som mister sin pårørende, og for rederiet er det et kraftig tap, da vi har en selvassurans på et betydelig beløp i tillegg til at vi ikke får dekket inn våre utgifter den tiden båten er ute av drift. Vi må derfor ta lærdom av det som er skjedd, og søke frem til de forholdsregler som synes naturlige på grunnlag av den mest sannsynlige teori om årsaken til ulykken. I dette tilfelle vil det si at vi heretter bør bannlyse enhver pumping av slop, last, eller for den saks skyld vann, over lukekarmen, vi må påse at alle slanger og utstyr som brukes under lastning, lossing og rengjøring av tankene, er i perfekt stand, og i særdeleshet kontrollere at jordingsmekanismen er i orden. Dette burde hvert enkelt skip kontrollere med korte mellomrom.



Nok en gullgutt

Den 10. oktober mottok vi følgende telegram:
«I generalmøte i dag ble kunngjort at Rederforbundet har besluttet å tildele skipsfører John Christian Christensen Norges Rederforbunds gullmedalje stop Vennligst overbring våre beste gratulasjoner

Norges Rederforbund
Johan Horn, President»

Vi slutter oss til rekken av gratulanter. Det skal 25 seilingsår til for å oppnå denne utmerkelse. Vi har før presentert kaptein Christensen i våre spalter. Han er vår senior kaptein og fører for tiden «Texaco Belgium». Når han kommer hjem, vil den høye utmerkelse bli overrakt ham ved en passende anledning.

Våre jublanter

I siste halvår i år gratulerer vi:

20 år:

Kaptein Y. Konnestad - 28/7 1968.

Kaptein H. Sukke - 2/8 1968.

15 år:

Motormann Per Jensen - 27/10 1968.

10 år på kontoret:

Kjell Aure - 1/7 1968.



*Texaco Tanker ønsker sine lesere
på sjø og land en riktig god jul
og godt nytt år!*

LØST OG FAST

VED LOYD

Hvor befinner de forskjellige seg:

Skip	Kaptein	Overstyrm.	1. styrmann	2. styrmann	Maskinsjef	1. maskinist	2. maskinist
T/T «Texaco Belgium»	J. C. Christensen	O. Strømme	O. Aune	W. Fossmo*	E. Wetlesen	L. Nygård	L. Johannesen
M/T «Texaco Bogota»	O. Granlund	T. Salvesen	T. Pedersen	H. Røso	R. Pedersen	T. J. Hansen	B. Nodeland
M/T «Texaco Brasil»	Y. Konnestad	K. E. Kristiansen	E. Søbstad	K. Kristiansen*	T. Strandelid	J. Johannesen	R. Grande
M/T «Texaco Britannia»	P. Brandal	Th. Svanteson	Th. Svendsen	E. Dragsetmo	O. Kolvereid	A. Schefte	L. Petersen
M/T «Texaco Europe»	O. Brath	K. Helberg	J. Chr. Hvoslef	T. Fossum	A. M. Hval	R. Volstad	Ø. Dyrvik
M/T «Texaco Norge»	H. Helmeresen	J. Holt	H. Liseth	K. Fredriksen	J. G. Hedberg	A. Sørvik	J. E. Vargdal
M/T «Texaco Nueva Granada»	J. Flo	I. Jensen	K. Johansen	J. Mellemsæther*	H. Engseth	A. Molden	D. Sørvik
M/T «Texaco Oslo»	R. G. Jensen	O. Lindtner	J. Eriksen	B. Eide*	T. Pedersen	A. Santos	B. Tørum
M/T «Texaco Skandinavia»	L. Lyng	R. Frøyland	W. Aaslund	T. Berg	T. Weden	E. Johansen	L. Johansen
M/T «Texaco South America»	A. Strand	G. Stallvik	A. Hanstveit	R. Ebbesvik	A. Vestre	R. Karlsen	H. J. Jacobsen

*) 1. styrmann jr.

På ferie eller skoler:

Kaptein	I. Bakke	Telegrafist	A. Eliassen	2. maskinist	K. Andersen
»	R. Horseng	»	H. P. Hoff	»	T. Fladby
»	S. Myran	»	K. Hundvebakke	»	H. H. Granlund
»	R. Pettersen	»	T. Kjølstad	»	S. Haugan
»	T. Stensrud	»	I. Sliper	»	T. Ophaug
»	H. Sukke			»	H. Pettersen
		Tømmermann	J. Harbak	»	K. Rogne
Overstyrmann	S. Einvik	»	H. Johnsen	»	L. Rømuld
»	M. Gjersøe	»	L. Jøssund	»	B. Stensrud
»	O. Isaksen	»	O. Omholt	»	Ø. Størdal
»	B. A. Johansen	»	A. Støllann	»	H. Sørø
»	A. Nodeland			»	R. Wisløff
»	J. Paulsen	Båts./arb.l.	A. Ekker	3. maskinist	Ø. Andreassen
1. styrmann	M. Grav	»	Y. Paulsen	»	J. Häberg
»	A. Kristensen	Maskinsjef	L. Sandal	»	J. Langerud
»	J. Langø	»	T. Soldal	»	Ø. Pettersen
»	K. Pedersen			»	H. Westrum
»	F. Sannerød	1. maskinist	K. Jensen	Elektriker	L. Amundsen
2. styrmann	S. Barland	»	N. S. Hansen	»	O. Christensen
»	H. Hansen	»	S. Langeseth	»	H. Pettersen
»	O. R. Henriksen	»	T. Meling		
»	E. Langseth				

ST FRA SKIPENE

YD GRANLUND

3. maskinist	Maskinass./rep.	Telegrafist	Båtsmann	Tommermann	Pumpemann	Elektriker	Stuert	1. kokk
A. Grandal*	S. Winther	K. Roaldseth	K. Jacobsen	P. Pedersen	H. Grøtting	A. Asp	P. Fredrik- sen	H. Pedersen
K. Svenning	B. Anshuus	H. Hogstad	A. Sveen	K. Wavik	J. Johannes- sen	Chr. Fisk- aaen	Bj. Kjærstad	A. Bjerkan
R. Eilertsen	I. Sumstad	E. Midthaug	F. Wangberg	B. Høyland	H. Håkonsen	L. Rokvam	T. Johannes- sen	O. Sandvik
G. Storm		P. Solheim	N. Nilsen	H. W. Ruud	M. Ingvald- sen	H. Øfsti	E. Almkvist	B. Andersen
A. Storø	B. Sandin	A. Andreas- sen	S. Nodeland	Chr. Baily	G. Gulliksen	W. Jensen	K. J. Vikse	D. Øverkil
B. Sorø	A. Bersås	Å. R. Olsen	A. Andresen	L. Melum	M. Nordmo	K. Busch	H. Aandahl	R. Fladby
O. W. Wick	J. Sæther	D. Truelsen	B. Holm	P. Altøy	W. Nilsen	C. Olsvik	B. Roaldseth	B. Kalsaas
V. Hustad	S. Bøe	T. O. Bjørn- sen	S. Nordbotten	O. Vigdal	R. P. Iversen	T. Knutsen	E. Skjøre- stad	A. Flaten
O. Pettersen	F. Petersen	I. Riseng	B. Groven	A. Skårn	R. Skauge	E. Sorli	J. Millerjord	W. Johansen
R. Thoresen		J. Klepper				F. Skou		

*) 2. maskinist jr.

Pumpemann	S. Aune
»	M. Busch
»	L. Johansen
»	R. Madsen
»	J. Myran
Stuert	E. Almkvist
»	J. Bakketun
»	K. Grøttan
»	O. Hansen
»	R. Veigel
»	J. Waage
1. kokk	A. Ervik
»	T. Horsfjord

Ekstra 1. styrmenn i kystfarten:
J. Tønnesen
J. Skjønsfjell

T/T «TEXACO BELGIUM»

seilte fra verkstedet i Bremerhaven 13. juni, og kursen ble lagt mot Pembroke, så besetningen fikk bare et par døgn til å fikse opp ombord etter verkstedsarbeiderne. Lastereisen ble også kort, bare til Killingholme og Immingham. Den 21. juni kvitterte man losen og la kursen mot Trinidad, og det var vel ingen som hadde noe særlig imot en uke i sjøen med muligheter til å få fjernet «merkene» etter verkstedsoppholdet.

Da skipet nærmet seg Vest India kom om-
dirigeringen. Lasten skulle hentes i Puerto la Cruz. Dette skaffet oss et lite problem da vi planla å sende ombord elektriker L. Amundsen som var blitt ledig etter «Texaco Bogota»s havari. Omdirigeringen av «Texaco Belgium» fikk vi imidlertid kjennskap til i siste liten før elektrikerens avreise, så både han og posten kom vel ombord under skipets anløp av Puerto la Cruz de to første dagene av juli. Den lasten som ventet på transport skulle fraktes til Philadelphia. Dette er en reise på bare 5 døgn hver vei, så allerede i midten av juli var skipet igjen i Vest India, denne gang i Pointe-a-Pierre. En last spesialprodukter skulle fraktes til Immingham, Canvey Is-

Redaksjonen avsluttet ultimo november.

land og Rotterdam. Den 3. august var igjen skippets lastetanker tomme. Et par døgn senere koblet man til lasteslangene fra raffineriet i Pembroke, og med full last inne stevnet man mot USA's østkyst.

Før avgang fra England hadde det funnet sted noen forandringer blant besetningen. Styrermann I. Jensen var ferdig med sitt vikariat, og ble overført som overstyrermann til «Texaco Nueva Granada». 1. styrermann O. Strømme var klar for ny tjeneste og kom ombord igjen. Styrermann J. Langø skulle hjem for å fortsette skolegangen, og etterfølgeren ombord heter W. Fossmo. 1. maskinist L. Nygård måtte hjem for legekontroll, og som hans vikar ble J. Vargdal mønstret. Pumpemann H. Grøtting sto også for tur til ferie og reiste hjem til Trondheim for å svinge malerkosten. Tømmermann J. Johannessen vikarierte ombord så lenge, og vi forhyrte midlertidig tømmermann K. Sørensen.

Lasten fra Pembroke kom vel i land til mottakeranlegget i Bayonne (New York) i midten av august. Deretter gikk ferden nok en gang til Pointe-a-Pierre. Nye laster og nye hayner. Redwood City, California, ble første lossehavn, men først måtte «Texaco Belgium» passere Panamakanalen. Ved passering av Balboa den 25. august gikk kaptein O. Brath fra borde for å overta førerstillingen på «Texaco Europe». Her hadde kaptein O. Lindtner anmodet om litt ferie, og kaptein J. C. Christensen sto klar til å overta på «Texaco Belgium» med det aller første. Fra Balboa førte derfor overstyrermann S. Einvik skipet vel fram til Redwood City hvor kaptein Christensen overtok kommandoen den 3. september. På reisen over hadde han følge med 1. maskinist L. Nygård, elektriker A. Asp og fyrbøter A. Nielsen som alle kom tilbake til kjente arbeidsplasser og lugarer. 1. maskinist J. Vargdal og elektriker L. Amundsen fortsatte som ekstra besetningsmedlemmer ombord, for fra California la skipet ut på langreise mot Honolulu med resten av lasten. 10. og 11. september lå «Texaco Belgium» under lossing der. Etter hva vi har hørt, var det en av mottakerne som hadde visse vanskeligheter med tank-kapasitet. Skipet seiler fort, og kanskje kom det inn noe tidligere enn beregnet slik at forbruket ikke hadde nådd det beregnede kvantum. Godt var det å fastslå at

den sene ekspedisjonen i alle fall ikke kunne føres tilbake til skipet. Nå skulle det vise seg å være greit å ha en ekstra maskinist ombord. J. Vargdal var så heldig å få tilbud om avmønstning for å vente 6-7 dager på å løse av ombord i «Texaco Norge». Ja, hvem ville ikke ønske seg en ukes gratis opphold på Hawaii, i alle fall nå da vinteren for alvor setter inn her hjemme.

«Texaco Belgium» seilte igjen den 11. september, foreløpig mot Panama-kanalen for nærmere ordre underveis. Ved passering av Cristobal hadde kaptein Christensen mottatt beskjed om å fortsette til raffineriet i Port Arthur for å laste smøreolje som partlast. Resten av lasten ble hentet på Trinidad. Ved avgang derfra den 5. september var det to av den underordnede besetningen som ikke passet på å komme ombord før avgangen. Dette blir som regel en dyr lærepenge og noen ubehageligheter vanker også ofte fra myndighetenes side. Det er noe blåøyet å tro på opphold i land til skipet kommer tilbake, — nei, man må nok monstre omgående, og da med en pen regning etter seg.

Den 16. oktober kl. 0800 klappet skipet til kai i Rotterdam, og det ble igjen noe skifting blant besetningen. J. Johannessen og frue skulle hjem en tur for en kortere ferie, og pumpemann H. Grøtting inntok igjen sin plass ombord. Han hadde følge med 5 underordnede mannskaper. Tømmermann P. Pedersen reiste direkte fra Faarborg. Dette er en mann som vil være vel kjent av mange av vårt seilende personell da han har mange Texaco-år nå. Sist tjenestegjorde han som pumpemann ombord i «Texaco Bogota» da dette skip havarerte.

Ikke hele lasten skulle i land i Rotterdam, det ventet noen tomme tanker i Terneuzen også. Den 20. oktober seilte skipet inn i den engelske kanal med ny kurs mot Trinidad, for å laste for Balboa i Panamakanalen og Gofito i Costa Rica. Ved passering Cristobal ble det landsatt en del tørrproviant for overføring til «Texaco Europe» som i sitt næværende fartsområde har visse vanskeligheter med provianteringen. Idet bladet går i trykken er «Texaco Belgium» på vei til Galveston og deretter Trinidad for å laste for Holland og England.

M/T «TEXACO BOGOTA»

var utlosset i Granton 29. mai, og neste lasteordre lød på Middelhavstur for lasting i Milazzo. Skipet anløp Pembroke for bunkers for rundtut Sicilia — Sverige — Pembroke. Reisen forløp som vanlig, og i Milazzo ble det lastet full last JP4. «Texaco Bogota» seilte fra Milazzo 8. juni, og kom til Lysekil den 20. samme måned for dellossing i Skredsvik. Resten av lasten kom så et par døgn senere vel i land til anlegget i Norrköping. Her var det noen skifting blant besetningen da noen hadde sin kontraktstid ute og ferien ventet. Blant disse var 2. maskinist T. Ophaug. Som hans etterfølger mønstret vi L. Johannessen. Skipet var nå bestemt for engelsk kystfart og da dette er en krevende fart både for skip og besetning, ble det bestemt å forhyre en styrmann og en matros ekstra. Matrosens navn var Bjarne Haarr som var ny hos oss, men som hadde flere års tjeneste i et annet rederi. Ekstra 1. styrmann J. Tønnesen var ikke klar fra skolen tidnok til å nå «Texaco Bogota» i Norrköping, han reiste til Kiel for å gå ombord ved passering der den 24. juni. Imidlertid oppsto senere «Texaco Bogota»s tragiske havari som behandles annet sted i bladet. Skipet seilte fra Norrköping den 23. juni kl. 16.10. Det som var tenkt som en ren lysttur i det fine sommerværet langs svenskekysten, fikk en brå og høyst dramatisk slutt da skipet neste morgen ved 4-tiden var på høyde med Kapelludden på Øland, ca. 8 n. mil av. Det som senere skjedde, skal vi ikke komme nærmere inn på her, men vi er alle glade og takknemlige for at ikke ulykken fikk et langt større omfang. Redningsmateriellet virket som det skulle, og offiserer og besetning bevarte roen og handlet etter tidligere innarbeidet livbåtmanøver. Det tyske lasteskipet M/S «Ruthensand» kom etter 1 times tid til stede etter å ha oppfanget «Texaco Bogota»s nødsignaler. «Ruthensand» tok besetningen ombord fra livbåtene og førte dem i land i Västerвик. Det var da konstateret at den nye skipskameraten, Bjarne Haarr, var savnet. Etterhvert kom flere fiskeskøyter samt en kystvakt-krysser til stede, men til tross for en meget grundig undersøkelse rundt «Texaco Bogota» fra første øyeblikk, først av livbåtene og senere av de andre fartøyene, måtte man bare slå fast det tragiske faktum at matros Haarr ikke var i live. Det var sikkert med underlige følelser at styr-

mann J. Tønnesen fikk se avisene i Kiel om morgenen. Ikke mange dagene senere fikk han en flytur til London hvor han gikk ombord i «Texaco Nueva Granada».

Ved 15-tiden kom bergingsbåten «Mercur» langs siden av «Texaco Bogota», og senere på kvelden kom også bergingsbåten «Ajax» til assistanse. Etter at visse foranstaltninger var gjort, tok slepingen til, først til Karlskrona for en foreløbig undersøkelse. Derfra ble «Texaco Bogota» slept til sin «fødeplass», Eriksbergs mek. Verkstad i Göteborg. Etter grundige undersøkelser og beregninger ble det bestemt at skipet skulle repareres og samtidig bygges noe om. Dette arbeidet er meget omfattende, og ventes å være avsluttet omkring 20. desember. Kaptein O. Granlund har vært ombord hele tiden, likeså 1. maskinist T. J. Hansen. Sistnevnte hadde riktignok en kortere ferie i juli. L. Johansen var da ombord en tid før han etter eget ønske mønstret til «Texaco Skandinavia» i Sandefjord.

Inspektør H. Thune som hadde hånd om saken da «Texaco Bogota» ble bygget i 1959/60 kom oss igjen til hjelp til tross for at han egentlig har lagt årene inn og regnes for å være trådt inn i pensjonistenes rekke. Han har assistanse av kaptein I. Bakke. I maskinen er det nok å henge fingrene i. Her er det maskinsjef R. Pedersen som regjerer, godt assistert av 1. maskinistene T. J. Hansen og T. Meling, samt 2. maskinistene Bj. Nodeland, Ø. Størdal og L. Rømuld, alle kjente kompanifolk.

1. maskinist A. Scheffe var ombord en tid før T. Meling kom, men så fikk vi behov for Scheffe til «Texaco Britannia», og han er nå underveis til varmere himmelstrøk. Elektriker Chr. Fiskaaen som i et par perioder seilte med «Texaco North America», men som måtte komme hjem da skipet ble solgt i sommer, vikarierte en kortere tid ombord i «Texaco Britannia», men i begynnelsen av november mønstret han til «Texaco Bogota». Senere i november regner vi med at telegrafist H. Hogstad overlater radiostasjonen på «Texaco Oslo» til sin kollega T. Bjørnsen, og reiser til Göteborg for å ta vare på den nye radiostasjon ombord i «Texaco Bogota». Omtrent samtidig mønstret vel også pumpemann L. Johannessen og reparatør B. Anshus på. Overstyrmann T. Salvesen og stuert Bj. Kjørstad skal også ombord igjen, men dato for tiltredelsen er

ennå ikke bestemt. Båtsmann A. Sveen og tømmermann K. Wavik er også lovet å komme tilbake til «sitt skip», likeledes K. Svenning som blir forfremmet til 3. maskinist. Disse er midlertidig ombord i «Texaco Britannia», og reiser hjem i slutten av november. Hvem som ellers kommer til å tjenestegjøre ombord når «Texaco Bogota» legger ut på jomfrutur nr. 2, er ennå ikke bestemt. Mange av dem som var ombord ved forliset, har forlenget søkt seg tilbake til skipet, men siden det ble såpass lenge å vente, måtte de mønstre ut med andre av våre skip. I desember får vi se hvordan det vil passe med eventuelle ommonstringer. Vi etterkommer ønskene så langt som råd er.

M/T «TEXACO BRASIL»

lastet partlast på Trinidad 21. juni, resten av lasten leverte raffineriet i Puerto la Cruz, og alt ble pumpet vel i land til mottagerne i Eagle Point, Philadelphia, i slutten av måneden. På denne reisen var det at skipets 1. kokk T. Johnsen på en så uforståelig måte forsvant sporløst om natten mens skipet var i rum sjø. Det var ikke mange timene fra han sist ble sett til han ble rapportert savnet. Kaptein Stensrud snudde straks og la skipet på motsatt kurs og satte utkikk for om mulig å oppdage kokken. Videre gikk det øyeblikkelig ut melding over radioen til alle skip i nærheten med anmodning om å holde ekstra god utkikk. Til tross for alle undersøkelser ble kokk Johnsen ikke funnet. Han hadde seilt med skipet i nesten 3 år, hadde nå spart seg opp en del penger, og skulle snart hjem for videre skolegang. Hans plutselige bortgang gjorde et meget sterkt inntrykk ombord, da han var en meget avholdt skipskamerat.

Under anløp Philadelphia kom 1. kokk O. Sandvik ombord. Han var sist ombord i «Texaco Norge» for et år siden, og mønstret nå ut med rykende fersk og fin kokkeksamen. Tømmermann Bj. Høyland hadde lang tid ombord, og mønstret av for å ta ferie. Han håpet å få komme tilbake når skipet på ettersommeren skulle på verksted. Vikaren ombord, J. Kristensen, kom med fly sammen med 1. kokk Sandvik.

Fra Eagle Point seilte «Texaco Brasil» tilbake til Pointe-a-Pierre og hentet en ny last petroleumsprodukter som så i tur og orden ble rikelig

fordelt mellom anleggene i Bayonne, New York og Eagle Point. Også denne gang ble det forandring i besetningen. 1. maskinist Johs. Johannessen sto for tur til ferie, og det passet godt med avløsning for ham siden 1. maskinist M. Elvebakk sto klar for å vikariere ombord. Pumpemann H. Håkonsen slo følge med 1. maskinisten hjemover. Ombord ordnet man seg ved at matros G. Strifeldt i mellomtiden tok på seg pumpemannens plikter.



Puerto la Cruz, Venezuela

Ikke før har pumpene slått siste slag, så kastes fortøyningen og en ny reise tar til, denne gang ble kursen lagt mot Port Arthur og Baytown for lasting for Kingston, Jamaica. En av de første dagene av august lå «Texaco Brasil» igjen vel fortøyet i Pointe-a-Pierre. Lossehavnene var kjent fra tidligere besøk, Quebec og Toronto sto oppført i konossementet. Vi er nå kommet frem til midten av august, og styrmann M. Grav ble urolig for ikke å komme hjem til fortsatt skolegang. Saken ble ordnet hurtig og greitt. Etterfølgeren, K. Kristiansen, som nå har mange Texaco-år, var ferdig med sin ferie i Trondheim, og da var det bare å overlate til flyene å ordne resten. Styrmann Grav fikk så noen dagers ferie før skolen tok til, og på nyåret er han vel igjen klar for videre navigasjon ute på blåmyra.

Den 21. august lot besetningen fortøyningene gå i Toronto, og ferden mot ny lastehavn tok til. Det ble Puerto la Cruz denne gang. «Texaco Brasil» var nede på merket igjen den 3. september, og man la kursen mot England. Nå var skipets periodiske dokking nær forestående, regnet man med. Liverpool og Avonmouth delte lasten, og så kom en liten overraskelse. I Pembroke ventet en ny last på å bli fraktet til Brunbüttelekoog og Norrköping. Mange av besetning

gen hadde sin tjenestetid ute og ønsket avløsning for det ble for langt på høsten. Mens lossingen pågikk i Brunsbüttelkoog den 26. september, var konsulen i travel virksomhet med å forandre skipets mannskapsliste, og vi skal se litt nærmere på forandringene. Som tidligere nevnt, regnet tømmermann Bj. Høyland med å komme tilbake. Dette passet nå bra, for vikaren ville gjerne hjem. Matrosene E. Sandvik, J. Østvang og B. Martinsen er alle sjømenn som vi kjenner fra før, det samme er tilfelle med lettmatrosene T. Sæther og B. Ekblad. Maskinist T. Fladby mønstret også av i Brunsbüttelkoog, og som ny 3. maskinist kom R. Eilertsen som tidligere hadde mange år ombord i «Texaco North America», men som nå var nødt til å skifte skip dersom han ikke skulle gjøre greker av seg. Det ble mye kjentfolk som reiste til «Texaco Brasil». Reparatør I. Sumstad, motormennene O. Engquist, J. E. Karlsen, P. Lima og K. Nicolaysen er alle karer vi kjenner fra tidligere.

Den 30. september klappet skipet til kaien i Norrköping, og nå fikk 2. maskinist K. Rogne avmønstring. Han hadde måttet stå med dit, for etterfølgeren, R. Grande, var travelt opptatt med husbygging til siste minutt av ferien. Den 2. oktober var hele lasten vel i land, og tankspyling tok til. To døgn senere ble skipet vel mottatt ved verkstedet i Hamburg, og oppholdet i Hansastaden denne gang varte i 22 døgn. Under verkstedoppholdet mønstret vi igjen noen folk til tjeneste. En av motormennene som kom ombord i Brunsbüttelkoog viste liten tjenesteiver, og han måtte derfor mønstre av. Vi hadde P. Jensen klar, en mann med mange trofaste år hos oss. Motormann R. Hagelin mønstret også ut igjen. Videre mønstret lettmatrosene E. Kleveland, S. Andersen og S. Skogstad omgående ut etter at de hadde mønstret av «Texaco South America» i Sasebo og fått en flytur hjemom før ny tjeneste tok til. Reparatøraspirant O. Torberg som sist seilte med «Texaco Oslo», var klar for å fortsette sin systematiske opplæring ombord i «Texaco Brasil».

Kaptein T. Stensrud forlot også sitt skip i Hamburg. Sønnen, Bj. Stensrud, skulle feire bryllup, en begivenhet da familien måtte samles. Vi ønsker lykke til med bryllupet og ønsker kapteinen god ferie. «Texaco Brasil» står nå under kommando av kaptein Y. Konnestad, og seilte fra

verkstedet 27. oktober til Pembroke. Lasten derfra skal fraktes over Nord-Atlanteren til en eller annen havn på USA's østkyst, så skipet får nok rikelig anledning til å få vasket av seg verkstedskitten på reisen over. Deretter blir det lasting på Trinidad for Montreal og Toronto, og det gjelder å få den turen unnagjort innen «seawayen» blir stengt for vinteren.

M/T «TEXACO BRITANNIA»

seilte fra Honolulu 31. mai. Da skipet nærmet seg Balboa mottok kaptein Lyng telegram om at ny last ventet i Pointe-a-Pierre på å bli fraktet til Sverige, nærmere bestemt Göteborg og Stockholm. Skipet passerte Vinga 3. juni, og fortøyde snart etter i Ryhamnen, Göteborgs oljehavn, et stykke ute i Gøtaelven. Nå var kontraktstiden ute for noen, men heldigvis var andre folk ferdig med oppholdet hjemme for denne gang. 1. styrmann O. J. Olsen hadde i tjenesteperioden først seilt med «Texaco North America», og nå skulle det smake med avkobling hjemme. Avløseren heter E. Dragsetmo, og er en av de nye i rederiet som vi håper vil trives i familien. Båtsmann P. Arntsberg fikk avløsning av N. P. Nilsen som for et par år siden seilte med søsterskipet «Texaco Nueva Granada». Det samme var tilfelle med matros J. Brandal. Maskinsjef E. Lian hadde planlagt avmønstring i Stockholm, og hans etterfølger, K. Nateid, kom nå ombord. Han hadde tidligere seilt 1. maskinist med søsterskipet «Texaco South America», men likevel er det greit å få noen råd og vink om «kverna's luner og innfall. 3. maskinist R. Grande hadde det travelt, for husbygging har høy prioritet. I hans stilling kom J. Håberg som har seilt hos oss tidligere, og som nå var ferdig med maskinistskole og hadde alt klart for å få sitt sertifikat. Motormann E. Milliam og messemann K. Baboolal hadde ikke tatt skrekken etter opplevelsen med «Texaco Bogota», etter vel en uke bar det ut igjen.

To døgn senere fortsatte reisen mot Stockholm for restlossing. Her mønstret maskinsjef Lian av, senere har vi hørt at han må regne med å ta en lengre permisjon for helsens skyld. Vi ønsker ham god bedring. Ved avgang fra losseplass i Stockholm var det to av besetningen som manglet. Ved undersøkelse hos politiet fant man ut

at de om natten hadde «lånt» en bil, og det var visst så som så med kjøreferdighetene også. Skipet seilte, og guttene måtte stå til rette for sin handling.

Nå skulle det repareres, og «Texaco Britannia» ble som vanlig godt mottatt i Hamburg der hun er født. Hun roet seg der i vel en måned. Det var mye å gjøre ombord, og det var greit for maskinsjef Nateid å få assistanse av maskinsjef R. Pedersen som kom fra vikariat ombord i «Texaco Nueva Granada», og som tok en liten torn i Hamburg før avkobling hjemme i Haugesund. Elektriker H. Petersen syntes det var for meget å gjøre ombord, og ba om å bli løst fra tjenesten. Elektriker Chr. Fiskaaen ble arbeidsledig ved «Texaco North America»s salg, og var rede til å ta over. Pumpemann M. Ingvaldsen mønstret også, likeså smører R. Bergen som sist seilte med «Texaco Bogota».

Den 21. august var alle poster på reparasjonslisten sjekket av som utført, maskinen var prøvkjørt og alt fungerte som det skulle. Sailingorder lød på Pembroke, og den første lasten etter verkstedoppholdet kom vel i land til mottakerne i Gävle og Halmstad. Tilbake til Pembroke for ny lasting, denne gang for Dingle (Liverpool). I midten av september lå skipet atter under lasting i Pembroke. Nå fikk vi beskjed om å ordne alt med besetningen med henblikk på fremtidig fart under andre himmelstrøk. Flere av besetningen hadde såpass lang tid ombord at de ønsket å få avløsning før avgang England. Noen husker kanskje det veritable uvær som på den tiden herjet i Syd-England. Flyplasser sto flere fot under vann. Tog kom og gikk, men ikke nettopp etter de oppsatte rutetabeller. Det var derfor litt av et hodebry for oss å få de nye folkene frem i tide, men det gikk bra. «Texaco Britannia» fikk sine folk, og nå skal vi se litt på de forandringer som fant sted. Telegrafist P. L. Gulbrandsens etterfølger ble A. Halvorsen som ikke har vært hos oss tidligere, men i et søsterselskap. Maskinsjef K. Nateid hadde sykdom hjemme, og han avløstes av O. Kolvereid som ønskes velkommen som ny hos oss. 1. maskinist T. Melings tjenestetid var også ute, og her overtok M. Elvebakk som var ferdig med sitt vikariat ombord i «Texaco Brasil», og nå kom med tog fra Liverpool. 3. maskinist J. Håbergs tjeneste ble denne gang av kort varighet, men han kommer vel snart tilbake

i rekkene. Ombord ordnet man seg ved at motormann G. Storm rykket opp. De opplysninger vi på den tid satt inne med, var at skipet i ballast skulle seile i vel 30 døgn fra Immingham rundt Syd-Afrika til Bahrain i Den persiske Gulf for ordre. Elektriker Chr. Fiskaaen syntes han hadde så lang tid tilsammen fra de to siste båtene at han foretrakk å mønstre av og ta ferie hjemme istedenfor jordomseiling. Som ny elektriker mønstret vi H. Øfsti. Skipet hadde også ombord noen som var hjemmehørende i Vest-India, og på grunn av skipets endrede fartsområde mønstret disse av og reiste hjem. Båtsmann A. Sveen og tømmermann K. Wavik kom for å gjøre en del ekstraarbeide ombord i den tiden de likevel gikk og ventet på å kunne gå ombord i «Texaco Bogota» igjen. Det samme var tilfelle med motormann K. Svenning samt tre-fire andre.

Da «Texaco Britannia» var klar til å stikke til sjøs, kom ny bestemmelse — enda en reise måtte utføres før det ble noen drastisk forandring i fartsområdet. Raffineriet i Milazzo ventet med en last. Skipet kom vel frem til Flaxenvik (utenfor Stockholm) 12. oktober. Igjen fant det sted noen forandringer i skipets besetning. 1. maskinist M. Elvebakk og matros H. Midtsian hadde begge fått underretning om sykdom hjemme, og måtte mønstre av. I deres sted ombord kom henholdsvis A. Schefte og A. Martinsen som fikk følge med lettmatros O. Vanvik for helt å komplettere besetningen.

Ryahammen i Göteborg tok resten av lasten, og så seilte skipet 19. oktober bestemt for Pointe-a-Pierre. Dette var nok siste gang på lenge vi får se skipet i nord-europeisk farvann, for ved ankomst Trinidad ventet sailingorder som lød på lasting for Monrovia, Buchanan, Lome og Lagos, Nigeria. Vi regner med at «Texaco Britannia» er utlosset i sistnevnte havn ca. 18.-20. november, og så blir det å legge i vei rundt Syd-Afrika mot Bahrain.

M/T «TEXACO EUROPE»

har nå i lengre tid seilt «fast» i Vest India. Lasteplass er som regel La Estacada i Maracaibobukten. Det later til at besetningen synes farten er OK, det eneste store aber er postforbindelse. Post hjemmefra går med fly til Caracas i Venezuela, og hvordan den så kommer videre, er det

dessverre ingen som med sikkerhet kan si oss, for alt vi vet kan det foregå pr. mulesel eller med kano. Imidlertid har skipet hatt fast lasting her, så posten kom da frem, men sørgelig sent. Det er crude olje som lastes, og mottagere er raffineriet i Puerto Cortes, Honduras, ca. 3 døgnns reise. Dit er det heller ingen god postforbindelse, og det er derfor kjærkomment hvis skipet forholder i samme havn, og etter endt utlossing tar inn bunkersolje for levering i Cristobal og Balboa. Her er det god forbindelse, og posten kommer frem. Best er det naturligvis når det passer med mannskapsskifting. Da kommer ferske aviser og brev ombord til stor glede for besetningen.



Lastehavnene i Maracaibo-bukta

I begynnelsen av august hadde telegrafist I. Sliper sin kontraktstid ute, og han kunne få komme hjem, for A. Andreassen sto klar for tjeneste. «Texaco Europe» hadde seilt med et par-tre mann for lite en tid, men nå kom reparatør B. Sandin ombord. Han ble ikke arbeidsløs mange dagene selv om vi så å si solgte «Texaco North America» under bena på ham. Ny pumpe-mann G. Gulliksen benyttet anledningen til å få reisefølge, og da han kom ombord, takket vi O. Folgerø for at han en tid vikarierte som pumpe-mann. I Puerto Cortes mønstret kaptein Lindtner en jungmann som imidlertid snart forlot skipet på en lite reglementert måte.

«Texaco Europe» seiler stadig frem og tilbake mellom nevnte havner. Mannskapsskiftinger foregår ved passering av Panama-kanalen. Mot slutten av august var det kaptein Lindtner's tur til å få ferie, og kaptein O. Brath gikk bare fra «Texaco Belgium» og over til «Texaco Europe» da begge skip lå i Panama-kanalen samtidig.

For ikke helt å miste forbindelsen med Trinidad, ser vi at «Texaco Europe» i månedsskiftet august/september som snarest fraktet en last crudeolje fra Puerto Miranda til raffineriet i Pointe-a-Pierre. Det ble bare med denne ene snarvisitten, for senere har skipet fortsatt sin gamle rute.

Mot slutten av september meldte så maskinsjef A. M. Hval seg tilbake til tjeneste, og vikaren ombord, maskinsjef J. Cook, ville gjerne hjem. Maskinsjefen fikk følge på den lange flyreisen med 1. styrmann J. Chr. Hvoslef som også kom tilbake til kjente omgivelser. Han hadde gått uvirksom en stund etter «Texaco Bogota»s havari, og likte å kjenne et gyngende dekk under seg igjen. Stillingen på «Texaco Europe» var blitt ledig da en av styrmennene trengte avløsning. Det samme var tilfelle med en av skipets kokker, og i hans sted kom også en mann som sist seilte med «Texaco Bogota», 1. kokk D. Øverkil. Motormann O. Folgerø var utsatt for en mindre arbeidsulykke som bidro til store rygg-smerter. Den behandling han nå får på sykehuset i Kirkenes vil nok gjøre ham fullt arbeidsfor igjen straks utpå nyåret. Etter dette var det igjen blitt noen lyse flekker på skipets mannskapsskifte. For å komplettere besetningen sørget vi for mønstning av lettmatros A. Ågård som kom tilbake til det skip der han i 1964 startet sin løpebane som sjomann. Lettmatros Ågård og 1. kokk Øverkil hadde reisefølge med motormann M. Hvidsand og matros P. Didriksen som begge er nye hos oss.

Den 10. november var elektriker T. Hoff's kontraktstid ute. Som avløser mønstret Å. W. Jensen som har mange år ombord i «Texaco Britannia», og som nå tar opp tjenesten ombord i «Texaco Europe».

M/T «TEXACO NORGE»

losset de første lastene etter verkstedoppholdet i Dingle, Canvey Island og Granton, men den lasten skipet forsynte seg med i Pembroke 18.-19. juni, var bestemt for Prøvestenen, København. Her kom konsulen ombord og forandret litt på skipets mannskapsskifte. 1. styrmann A. Kristensen var lovet å komme hjem for å fortsette sitt «hobbyarbeide» med husbygging i Sandefjord. Hans plikter ombord overtok H. Liseth som nett-

opp var ferdig med sin skipsførereksamen i samme by. 2. styrmann H. Hansen reiste hjem til Jørpeland for senere å gå styrmannsskolens 1. klasse i Stavanger. Avløseren ombord, K. Fredriksen fra Hauge i Dalane, var nettopp ferdig med 2. klasse ved samme sjømannsskole der ute på Kalhammaren. 2. kokk B. Rogne var opptatt ved kokkeskolen i hjembyen Kristiansund. Som vikar i hans sted kom nok en «skolegutt», K. Østenvik som nettopp var ferdig med sin kokkeksamen.

Etter to døgn opphold ved tankanlegget i København la skipet på ny kursen mot Pembroke, denne gang for Immingham og Granton. I sistnevnte havn var skipet sjøklart den 3. juli, og på høyvannet la «Texaco Norge» ut på ny reise, denne gang en lang sådan. Kaptein Myran fikk beskjed om at Curacao skulle bli reisens mål. Raffineriene i Emmastad og Bullen Bay ventet med forskjellige petroleumprodukter bestemt for Santo Domingo og San Juan. Igjen bare kortere reiser som det ikke tok mange døgn å utføre. Den 24. juli fortøyde skipet i Pointe-a-Pierre, og seilte derfra et par døgn senere med kurs for Montevideo, Uruguay. 17 døgn varte reisen før losen igjen entret over rekka. Oppholdet i havnen varte bare snaut to døgn, og man var vel litt skuffet over forholdene der nede. Store politiske motsetninger med opptøyer og uroligheter gjorde det utrygt i land. En av besetningen fikk smertelig erfare dette ved skipets avgang om

formiddagen den 15. august. Han hadde nok vært ute litt i seneste laget til å komme ombord for «Texaco Norge» var utlosset og måtte gå fra kai for å slippe annet skip til, og til ankers vente på agenten med klareringspapirene. Regn alltid god tid til skipet under landlov, ellers kan man komme opp å kjøre. I dette tilfelle måtte konsulen tre støttende til med flybillett først til Trinidad og dernest til Aruba da skipet ble om-dirigert underveis. Det var først den 28. august at mannen fra Montevideo kom vel ombord igjen. Det gjorde også 2. kokk H. Wahlvåg, som hadde tatt fly hjemmefra for å løse av K. Østenvik som skulle hjem for videre skolegang. Den nye 2. kokken fikk et sykdomstilfelle vel et døgn etterpå, og måtte i land på sykehus for behandling. Det samme var tilfelle med matros H. Fors. Begge kom hjem med fly, og etter fortsatt legebehandling her, ble de friskmeldt igjen.

Fra Aruba seilte skipet til Bajo Grande, ikke langt fra Maracaibo, for å komplettere lasten. En ny langtur ventet, målet var Honolulu. Ved passering av Balboa den 6. september hadde agenten med seg ny 2. kokk H. Tangen. På reisen til Hawaii ble 2. maskinist H. Gilberg syk, måtte mønstre av i Honolulu den 18. september og komme hjem. Han er forlenget i god bedring. Maskinist J. E. Vargdal sto klar til å ta over etter Gilberg. Oppholdet i Honolulu varte lenge, for ett av mottageranleggene hadde vanskeligheter



Shell's anlegg i Emmastad, Curacao

med lagringskapasitet, og «Texaco Norge» måtte en tid friste tilværelsen til ankers. Først den 24. september var skipet sjøklart igjen, og la ut på den lange retur-reisen.

Tilbake i Vest India 10. oktober mottok kaptein Myran beskjed om å laste partlast i Puerto la Cruz, resten skulle raffinert i Pointe-a-Pierre levere, og oljeproduktene var bestemt for Eagle Point og Kingston, Jamaica. Ved ankomst til Eagle Point 19. oktober ventet kaptein H. Helmersen på å ta over kommandoen, og kaptein Myran blir heldig i år og får ferie så lenge at han kan feire julen sammen med familien hjemme i Heimdal.

«Texaco Norge» seilte fra Kingston den 25. oktober med kurs for Las Minas, nær Cristobal i Panama, for dellasting. Lasten komplettertes i Amuay Bay, og så ble det å legge kursen til Honolulu igjen. «Texaco Norge» passerte Panama-kanalen den 2. november, og da benyttet 1. maskinist A. Sørvik anledningen til å gå ombord. Han var nå klar for ny tjeneste etter ferien hjemme i Haugesund. Sist seilte han med søster-skipet, «Texaco Skandinavia».

«Texaco Norge» seiler stadig på fjerne farvann, og det er flere av besetningen som har tatt peiling på å feire julen hjemme i år. Maskinsjef J. G. Hedberg kommer om ikke lenge til å mønstre på «sitt skip» igjen, og maskinsjef T. Soldal kommer hjem til gamlelandet. Det samme er tilfelle med 1. maskinist S. Langeseth som har lang tid ute nå. Stuert J. Wåge er også blandt de heldige som snart kan vente avløsning. Hvem dette blir, er ikke avgjort ennå, da vi har flere stuerter å velge mellom for øyeblikket.

M/T «TEXACO NORTH AMERICA»

lastet i Pointe-a-Pierre 18. mai og lasten skulle til Bridgeport, Connecticut. Deretter gikk en last fra Trinidad til mottagere i Rio Haina, Domingo-republikken, og til Revere, Boston. Her måtte båtsmann I. Kristiansen mønstre av den 17. juni på grunn av sviktende helbred og komme hjem for legebehandling. Matros Y. Paulsen tok hans plass ombord. Maskinist K. Hagen hadde sin kontraktstid ute, og motormann R. Eilertsen sto klar til å løse av. Fra Boston gikk ferden tilbake til Domingorepublikken til San Pedro de Macoris. Skipet hadde for mye last inne på veien opp,



Båtsmann I. Kristiansen's kunstbåndverk

og stakk for dypt til å slippe velberget inn i havnen.

På den tiden ante man vel at et salg kunne være nær forestående. Puerto la Cruz ble neste lastehavn, og dette skulle bli «Texaco North America»s siste anløp der. Searsport, Maine, ble skipets siste lossehavn i USA. Under anløpet her den 3.—5. juli var forhandlingene med kjøperne avsluttet. «Texaco North America» trofaste tilførsel av fyringsolje til de forskjellige U.S. østkysthavner var slutt med dette anløp. Skipet skulle leveres i nord-europeisk havn. Amuay Bay, Venezuela, leverte en last for Hamburg. «Texaco North America» fikk losen ved Elbe I den 27. juli, og underveis hadde kaptein Horseng, maskinsjef Weden og besetningen gjort alt klart for overlevering straks den siste oljedråpen var vel i land. Besetningen var behørig sagt opp og gjort kjent med muligheten for videre beskjeftigelse etter hvert ombord i andre av våre skip.

Blant det utstyret som vi etter kjøpekontrakten skulle ha rett til å ta i land, var også den flotte tau- og knoptavlen som båtsmann I. Kristiansen har vært mester for. Den hadde en tid prydet dagligrummet for besetningen, men båtsmannen ønsket at tavlen ble tatt i land. Jeg ble den stolte og glade eier av et nydelig stykke sjømannskunst. Det vil nå pryde mitt lille private maritime museum som jeg er på jakt etter lokaler til.

M/T «TEXACO NUEVA GRANADA»

seilte stadig jevnt og trutt i den engelske kystfart i juni måned i påvente av periodisk dokking og reparasjon. Det var Pembroke som forsynte skipet med last som så kom vel i land i Avonmouth, Canvey, Eastham, Dingle, Immingham og Granton. Dette er jo bare korte reiser, og det blir et hardt kjøp for besetningen. Det er re-

deriets praksis å ha fire styrmenn ombord i hvert av skipene som er beskjeftiget i Englands-farten. Nå var 1. styrmann J. Tonnesen ledig, han skulle jo egentlig gått ombord i «Texaco Bogota». 1. styrmann K. Johansen hadde vikariert en tid ombord, og skulle hjem for fortsatt ferie. I hans sted mønstret vi W. Fossmo. Telegrafist/sekretær T. Kjølstad's tjenesteperiode var også utløpet, og D. Truelsen kom tilbake til vår tjeneste. Det ble ferietid for flere nå i månedsskiftet juni/juli. Maskinsjef H. Engseth kunne feriere hjemme i Fredrikstad da maskinsjef R. Pedersen var klar etter at han var ferdig med vikariat ombord i «Texaco Brasil». 1. maskinist O. Dahle skulle feriere i Haugesund, og hans plikter ombord overtok A. M. Molden som nå kom tilbake til oss etter å ha prøvet lykken et par andre steder. Elektriker V. Skjold Clausen hadde ventet litt for å sette sin avløser inn i sakene, men da det tok tid med ny elektriker, fikk han likevel avmønstring. Båtsmann/arbeidsleder A. Ekker roet seg ikke lenge ombord, og matros B. Holm ble forfremmet.

«Texaco Nueva Granada» holdt seg rundt englandskysten til 19. juli. Fra Pembroke ble kursen lagt over Nordsjøen, først til Fredericia, deretter til Gävle for restlossing. Under anløpet har 26.—27. juli måtte kaptein O. Isaksen innlegges på sykehus. Han kunne foreløpig ikke komme tilbake, men overstyrmann S. Flø hadde sitt skipsførerersertifikat i orden, og kunne føre skipet videre til reparasjonshavn Sandefjord. På grunn av den ekstra styrmannen i kystfarten hadde «Texaco Nueva Granada» allikevel tre styrmenn. Dette kunne også trenges, for reisen fra Gävle til Sandefjord ble hektisk nok. Alle lastetanker og rørledninger må gjennomspyles og luftes og gjøres rene og gassfri for man kan slippe verkstedfolkene ombord. «Texaco Nueva Granada» var vel fortoyd i Sandefjord den 29. juli. Vi skal se litt på de forandringer som fant sted etter hvert i mannsapslisten.

Det skulle vise seg at kaptein Isaksen's sykdom gjorde det nødvendig for ham å bli hjemme en tid. Han kom ombord for å avslutte regnskaper o.l., og reiste hjem til Amsterdam. S. Flø var godt kjent ombord, han sto også for tur til forfremmelse, og vi kunne nå tilby ham førerstillingen på «Texaco Nueva Granada». Som ny overstyrmann kom I. Jensen. Han hadde en kor-

tere tid seilt med «Texaco Belgium» som han forlot i Rotterdam den 3. august. Han byttet på en måte stilling med W. Fossmo som fløy til Rotterdam for å fortsette som 1. styrmann ombord i «Texaco Belgium». Matros O. Innstrand mønstret også på da han syntes det ble lenge å gå uvirksom til «Texaco Bogota» kommer i fart igjen, men han håper på overflytning i desember. 1. kokk A. Back benyttet anledningen til å ta ferie, og som hans etterfølger ombord mønstret vi B. Kalsaas. Skipets 2. kokk E. Bechmann måtte mønstre av på grunn av helsen. Den nye 2. kokken, S. Karlsen, seilte med «Texaco Bogota» til han i mai gikk i land for ferie. «Texaco Nueva Granada» fikk også behov for messemann, og B. Sæthre meldte seg klar for ny tjeneste. Han var blitt arbeidsledig ved «Texaco North America's» salg, men ferien hjemme ble ikke av så lang varighet.

Været i sommer var enestående, og både skip og besetning trivdes nok bra i Sandefjord. Det var vel særlig hyggelig ved verksted denne gang, for «Texaco Skandinavia» lå til overhaling der nede samtidig. Den 29. august bar det tilbake til kjente farvann. Raffineriet i Pembroke skulle igjen bli leverandør av rye laster, og mottagerhavner ble de som besetningen og de fleste av oss kjenner fra tidligere. I begynnelsen av oktober bestemte pumpemann L. Johansen seg for ferie. Han hadde i grunnen lang tid ute nå, riktignok med en og annen avstikker hjemom mellom tjenesten ombord i flere av skipene.

M/T «TEXACO OSLO»

var utlosset i Bayonne, New York, 11 juni. Ved Scandinavian Shipping Office gikk en elektriker og ventet på å få arbeide seg hjemover til Stockholm. Han mønstret på nå, for «Texaco Oslo» skulle laste på Trinidad for Sverige. Skipet kom til Gävle den 4. juli, og nå skulle en del av mannskapet ha ferie. 1. maskinist E. Løvstrands kontrakt var ute, og da han gikk fra borde, rykket 2. maskinist A. Santos opp. 2. maskinist B. Stensrud mønstret ut med nokså ferskt sertifikat for å vikariere ombord i noen måneder. Pumpemann J. Myran hadde planer om å reise hjem for å gifte seg, og i hans sted ombord mønstret vi R. Patrie. 1. kokk A. Grøttan hadde meldt seg inn på skole, og som hans etter-

følger kom A. Flaten som nå var ferdig med sin skolegang.

Den 6. juli kl. 1000 sto «Texaco Oslo» igjen til sjøs for via Kielkanalen å legge kursen til Pembroke. Lasten skulle bare til Dingle, Liverpool. Her mønstret tømmermann P. Midtsæter av og fikk bekreftet at her var nok en sjømann som trofast hadde stått ut sin kontraktstid. Ombord overtok tømmermann K. Vidgal som tidligere seilte matros på «Texaco South America». Nå kom også ekstra 1. styrmann ombord. Det var J. Skjønsvjell som var en av dem som ble ledige etter «Texaco Bogota»s havari. Motormann J. Casais kom også tilbake til rekkene. Han har nå snart tjenestegjort ombord i samtlige av rederiets skip.

Så ble det lasting i Pembroke igjen for Canvey Island, og «Texaco Oslo» var kommet inn i kystfarten for alvor. Dette hadde vi vel også ventet, for det var ikke lenge igjen til periodisk dokking som skulle foregå i North Shields. Imens var det bare å fortsette å hente last i Pembroke og fordele oljeproduktene rundt om på den engelske og skotske kyst. I slutten av juli var skipet som snarest innom Cork i Irland for å komplettere lasten med 5400 tonn gasolje. Da denne havnen er utenom England, fikk mannskapet en kjærkommen anledning til å handle litt på utførsel. Anløpet av Cork varte ikke lenger enn 8 timer, og Canvey Island sto oppført som avtager av Pembroke-lasten. Gassoljen fra Cork kom vel i land i Killingholme et par dager senere.

Under «Texaco Oslo»s anløp av Pembroke 6.—7. august var besetningen invitert til besøk i velferdsstasjonen i Milford Haven. Vi antar at også en tradisjonell fotballkamp gikk av stabelen dersom en verdig motstander var til stede. Vi har dessverre ingen sportsreferent ombord, så de forskjellige bragder besetningen måtte gjøre, har vi svært liten kjennskap til. Det ser imidlertid ut til at interessen for sport og avkobling på idrettsplassen er i orden, for under anløpet av Dingle i midten av august har vi hørt at fotballgutta var i aktivitet igjen, likeså friidrettsjengen.

Den 27. august tok «Texaco Oslo» los utenfor Fawby, Southampton, som er en ny lastehavn. Riktignok var det bare partlast på 5000 tonn parafin man skulle laste her, restlasten på 13000 tonn ventet i Pembroke, og anlegget i Avon-

mouth tok imot hele lasten. Dette ble så siste lossehavn i England foreløpig. Den lasten som ventet i Pembroke i begynnelsen av september var bestemt for mottakere i Flaxenvik utenfor Stockholm og Karlshamn. Den 13. september var lasten vel i land i disse havner, og tanksjauen tok til. Det ble et par hektiske døgn, for verkstedet i North Shields, Newcastle, lå ikke langt borte. Den 15. september fortøyde man ved reparasjonskai der.

Mens verkstedsarbeiderne godt assistert av skiptets besetning herjet som best de kunne for å få alt fikset på kortest mulig tid, ble det jo igjen en del forandringer på mannskapslisten som vi skal ta en liten titt på. Telegrafist H. T. Hoff's lange tjenesteperiode var nå til ende, og i hans sted mønstret midlertidig H. Hogstad i påvente av ny tjeneste ombord i «Texaco Bogota». 2. maskinist B. Stensrud's vikariat var slutt for denne gang. Avløseren, B. Thørum, kom fra Hull, og han likte godt å få seile med et skip i regelmessig fart på Englands-kysten siden han har familien boende i Hull. Stuert R. Vegel hadde igjen en drøy periode ute, men det var for å få julehøytiden hjemme i år. Etterfølgeren ombord, stuert E. Skjørestad, var ferdig med fin ferie på Stjernærøya utenfor Stavanger. Han tok S/S «Leda» rett til Newcastle, det var grei reiserute det. Elektriker O. Christensen hadde likt seg så godt ombord at han sto lenger enn først bereg-



Lasting i Pembroke

net, men nå ble hjemlengselen for sterk. Som ny mann i hans sted mønstret vi T. Knutsen. Videre skiftet 6—8 av den underordnede besetning, deriblant et par aspiranter. Den systematiske opplæringen som de får, viser seg å være meget vellykket. Dette er en rekrutteringskilde som sikkert vil bli mer og mer benyttet.

Den 4. oktober ble maskineriet prøvekjørt, og «Texaco Oslo» tok igjen til med sine stadige turer fra Pembroke til de forskjellige mottagere langt Engelskysten. I begynnelsen av november fikk Rotterdam besøk, og det var vel en hyggelig avveksling. Nå er det ikke så lenge for overstyrmann A. Nodeland pakker kuffertene for å reise hjem på ferie. Det er ennå ikke avgjort hvem som blir hans avløser. Telegrafist Hogstad lytter spent etter signaler om overføring til «Texaco Bogota». Vi regner med at det passende kan finne sted i månedsskiftet november/desember.

M/T «TEXACO SKANDIANVIA»

passerte Panamakanalen 15. juni. Port Arthur leverte partlast den 21. juni, og Pointe-a-Pierre leverte resten. Det tok nesten fire døgn her før skipet var nede på merket. Kursen ble lagt mot Europa hvor flere havner skulle ha hver sin del av lasten. I hvilken rekkefølge havnene skulle besøkes ble bestemt underveis, og Rotterdam trakk det lengste strå. Hit kom skipet 12. juli, og mens lasten kom vel i land, lå et mindre tankskip langs siden og tok imot partiet som var bestemt for Canvey, slik at «Texaco Skandinavia» kunne fortsette videre til Göteborg med restlasten. I Rotterdam var konsulen beskjeftiget med å fikse litt på skipets mannskapliste. 2. styrmann E. Langseth hadde lang tid ombord, og hadde tatt peiling på ferie hjemme i Solør. Ny styrmann T. Berg sto klar for avløsning etter å ha avsluttet sin skolegang med fin eksamen et par uker tidligere. 3. maskinist O. Petersen kom tilbake til vår tjeneste. Han var heldig som mønstret nå, for han ble ombord i «Texaco Skandinavia» ved verkstedet hjemme i Sandefjord et par måneder. 3—4 underordnede mannskaper gjorde besetningen komplett.

Skipet kom til Ryahammen, Göteborg, 16. juli og seilte igjen allerede neste dag. På reisen til Sandefjord måtte nok maskinsjef Sandal temme



Texaco's raffineri i Pointe-a-Pierre, Trinidad

hestene sine litt, for arbeidet med tankene var tidkrevende selv om tankene som var utlosset i Rotterdam hadde fått sin omgang på reisen over Nordsjøen. Den 21. juli kunne taubåtene «David» og «Forlandet» assistere «Texaco Skandinavia» til Framnæs mek. Værksted i Sandefjord. Tankene ble inspisert, og snart etter var det verkstedfolk rundt om på hele båten, for nå skulle det jobbes. Arbeidene var anslått til å ta et par måneder, men så skulle også «Texaco Skandinavia» tanker bli godt preparert for fremtiden. Skipets egen besetning tok seg av skutesidene som ble sandblåst og malt. Det var sol og tørt vær hele tiden, så resultatet av overhalingen burde bli vellykket.

«Texaco Skandinavia» lå i Sandefjord i den fineste ferietiden, og dette fristet nok mange til å si opp kontrakten og reise hjem for ferie etter kortere eller lengre tid ombord. Noen ba bare om vikar under oppholdet i Sandefjord for så å mønstre på igjen for avgang. Vi skal se litt nærmere på de forandringer som fant sted. Overstyrmann T. Skarsvåg sto for tur til ferie, og som hans etterfølger mønstret vi R. Frøyland. Han var ferdig med sin ferie og hadde tatt peiling på fortsatt tjeneste ombord i «Texaco North America», men disse planer måtte jo forandres. Styrmennene var sammen ombord mesteparten av reparasjonstiden, for det var nok å henge fingrene i. Maskinsjef Sandal fikk nyte litt av den fine sommeren ute på Skålevikneset utenfor Ber-

gen. Maskinsjef J. G. Hedberg vikarierte til maskinsjef T. Weden hadde fått satt grekerne godt inn i «Texaco North America»s maskineri. 1. maskinist A. Sørvik var også blant dem som hadde fullført kontrakt og vel så det. I hans sted mønstret E. Johnsen som var kjent ombord fra tiden som 2. maskinist i 1966—67. Som 2. maskinist H. Båtvik's etterfølger mønstret midlertidig Bj. Nodeland. Han kom fra «Texaco North America» og skulle bli til 2. maskinist L. Johansen kom fra «Texaco Bogota» i Gøteborg til Sandefjord. Maskinist Nodeland dro sammen med en del andre maskinister til «Texaco Bogota» i Gøteborg, og har vel snart plukket fra hverandre det som er mulig av maskineri, for så å overhale og sette det sammen igjen til prøveturen i desember.

Reparatør F. Petersen låste sin lugar og reiste hjem til Halden for ferie, og var tilbake på plass i god tid for avgang. Pumpemann M. Bjellevåg fikk avløsning av G. Bach som har seilt hos oss tidligere. Mot slutten av oppholdet i Sandefjord måtte han dessverre be om avmønstring, og ble erstattet av R. Skauge som var godt kjent ombord fra tjeneste i 1967—68. Stuert J. Millerjord fikk ferie hjemme i Trondheim i sommer mens stuert O. Hansen vikarierte. Som ny 1. kokk mønstret W. Johansen som har mange år hos oss tidligere, men som nå hadde vært i land en tid. 2. kokk O. Wang fikk avløsning av K. Nielsen som tidligere hadde seilt med skipet, men som nå fant seg dårlig til rette. K. Jensen overtok 2. kokkens plikter. Jungmann W. A. Paulsen kom også ombord for å starte sin løpebane som sjomann.

Kaptein H. Sukke sto trofast ombord og holdt et øye med arbeidets gang mens han ventet på avløsning etter en meget lang tjenesteperiode. Kaptein L. Lyng hadde meldt seg tilbake til tjeneste etter sin ferie i Kragerø. Da skipet la ut fra Sandefjord den 18. september, var det kaptein Lyng som hadde overtatt kommandoen. Man kunne nok ha trengt en lang reise for å vaske vekk sand og annet rusk og gi dekk og overbygning en omgang med malerrullen. Pembroke ble imidlertid første lastehavn, og anleggene i Stockholm og Norrköping delte lasten. Deretter ble kursen lagt mot det blå Middelhav. Milazzo leverte last for Rotterdam og Brunsbüttelkoog. Ved endt utlossing her i slutten av oktober ble det nok en

reise fra Pembroke, denne gang til Gävle og Stockholm. Den 7. november var lasten vel i land i Sverige, og nå ventet langturen. Kursen ble lagt mot Trinidad via Kielerkanalen. Foruten sine egne julepakker har «Texaco Skandinavia» med seg en god forsyning julepakker til flere av våre skip. Siden «Texaco Skandinavia» kommer til Trinidad ca. 21. november, regner vi med at også de andre får sine julepakker i god tid før høytiden ringes inn.

M/T «TEXACO SOUTH AMERICA»

var i juni ute på den lange reisen fra Bahrain til Sidney. Losseplassene her heter Botany Bay og Kurnell. Den 2. juli var operasjonene utført, og man tok fatt på den 20 døgn lange returreisen til Den persiske Gulf. Det ble lastet i Bahrain igjen fra 22. til 24. juli, og vi skal se litt på de forandringer som ble gjort i mannskaplisten. Kaptein A. Strand var igjen i full vigør etter uhellet på vårparten. Han overtok kommandoen etter kaptein Pettersen som fløy hjem for nye oppdrag. Telegrafistinnen, frk. K. Fricke, hadde lang tid ombord, og videre skolegang ventet i Danmark. Telegrafnøkkelens betjenes nå av J. Klepper som sist seilte med søsterskipet «Texaco Nueva Granada». Av reisebrev annet sted i bladet ser vi at han også bruker skrivemaskinen. Matros R. Madsen var kommet inn ved Navigasjonsskolen i Harstad, og matros K. Andersen flyttet inn i hans lugar. Elektriker T. Eide og reparatør G. Benati ønsket også ferie på nordligere breddegrader. F. Schou og B. Anshus sto klare til å løse av, sistnevnte var en av dem som ble ledige ved «Texaco Bogota»s havari. Pumpemann M. Busch og messemann mønstret også på. Nok en reise Bahrain—Sydney—Bahrain ble utført. Vi håper å kunne bringe nok et reisebrev fra telegrafist Klepper i neste nummer av bladet, og da får vi vel kanskje høre nærmere om disse havner.

Oppholdet i Sidney varte fra 15. til 19. august, ikke på grunn av unødige sommel fra skipets side, men på grunn av torhalinger til flere lossekaier. Ved ankomst til Den persiske Gulf var man kommet noen dager ut i september. Det ble lastet i Ras Tanura og Bahrain som ikke ligger langt fra hverandre. Lasten var bestemt for Singapore og Saigon, og derfra skulle ferden

Skole på hvert skip . . .

Av 1. maskinist Per Nygaard

Sjømannen kan med god grunn kalles for samfunnets uteligger. Han har kost og losji, men må gi avkall på de fleste sosiale goder. Spesielt er hans muligheter for utdanning sterkt begrenset, og med den utvikling som foregår innen skipsfarten, vil han sakke håpløst akterut.

Det høres kanskje tåpelig ut i dag å snakke om fritidsproblemer. Med den varierte form for adspredelse som et hvert samfunn kan by — radio, TV, film, idrett og friluftsliv — skulle en tro det var en naturlig og avvekslende form for avkopling. Enkelte vil også rynke på nesen, og spesielt hvis problemet har med sjømannen å gjøre. Etter deres mening har nemlig sjømannen oppnådd en idealtilvarelse.

Få tenker på at sjømannens yrke er dårlig betalt, anstrengende, utsatt og selve tilværelsen en hard psykisk belastning. Han blir vilkårlig og nonsjant behandlet av samfunnet. Gjør sin plikt som andre samfunnsborgere, men har ikke de samme fordeler. Kinoer, teatre, museer, kunstgallerier, parker, idrettsbaner, friluftsanlegg og spesielt skoler er han utestengt fra. En riktig og fornuftig utnyttelse av fritiden blir derfor av av-

gjørende betydning for hans trivsel og velvære, og vel også hans mentale tilstand.

Velferdstjenesten, Sjømannsmisjonen og reder- og sjømannsorganisasjoner har lenge vært klar over dette, og har også lagt alt til rette for en fornuftig fritidsutnyttelse. Mosjon og idrettsarrangementer er nesten blitt obligatoriske om bord. Dessuten er gjerne båtene utstyrt med badebasseng, filmapparat og bibliotek m. m. Dette har selvfølgelig sin store betydning, men en skal heller ikke se bort fra at det ofte høres bedre ut enn det er. F. eks. er kvaliteten av de fleste filmer av en så slett karakter at det faktisk talt bare er sjøfolk en kan by slikt.

Det som imidlertid er den største ulempen for sjømannen — og den største sosiale urettferdighet — er at han utelukkes fra muligheten til å perfektionere seg. Ikke bare når det gjelder sjømannsyrket, men også når det gjelder muligheten for å kunne utdanne seg i andre yrker. Hvor ofte hender det ikke at ungdom avbryter skolegangen? Det kan skyldes en viss tretthet, økonomiske vanskeligheter, eller at en har følelsen av at en ikke er evnersterk eller skolemoden. Siden, når en får noen år på seg, tar en

gå til Sasebo, Japan, for verksted. I Bahrain ble 11 mann mønstret av. En hadde over 12 måneder ombord, to hadde noe sviktende helse, og de øvrige mønstret av før skipet skulle inn i krigsone. Den 13. september var skipet sjøklart og stevnet mot Singapore hvor det ble losset til «Texaco Newcastle». «Texaco South America» fortsatte reisen mot Saigon og fortøyde i dette urosenter den 30. september. Besetningen har senere fortalt at så svært urolig var det nå ikke. Noe skyting forekom, men ellers var det ikke annet å merke til unormale tilstander enn at landlov var nektet.

Den 2. oktober pustet nok noen og hver allikevel lettet ut da «Texaco South America» tok fatt på ferden mot Japan. Seks døgn varte den reisen, og så hadde vi for første gang et skip til reparasjon ved et japansk verksted. Under verkstedsoppholdet mønstret hele den underordnede besetning av og kom hjem med fly. En del er forlengt ombord i andre av våre skip, og

flere melder seg etter hvert. Vi hadde nå valget mellom å seile i det fjerne østen med norske offiserer og underordnet asiatisk mannskap, eller selge skipet som ikke kan få lønnsom beskjeftigelse i Atlanterhavsfart. Kaptein R. Pettersen kom nå til Japan for å tilrettelegge overgang til indisk mannskap. Han og kaptein W. K. Paulsen hadde vært ute en tid med den engelske S/T «Texaco Westminster» som også benytter indisk besetning.

I Sasebo måtte 2. maskinist H. Sørø reise hjem av private grunner, 3. maskinist H. J. Jacobsen tok hans plass, og motormann R. Thoresen rykket opp til 3. maskinist. Den 5. november gikk skipet fra verkstedet. Kursen ble lagt mot Botany Bay for å laste for Durban og Mombasa. Reisen til Botany Bay skulle ta ca. 13 døgn, og så blir det omkring 18 døgn til Durban og 7 døgn videre til Mombasa, så når skipet kommer dit, er det langt ut i desember.

gjærne studiene opp igjen og da som oftest på aftenskole. Sjømannen er her, som ellers når det gjelder sosiale goder, avskåret fra dette — og det til tross for at han, mer enn noen annen er handikappet av mangel på utdanning. Som regel har han bare folkeskolen, og det er idag på langt nær nok som grunnlag for sjømannsyrket. Korrespondanseskoler står åpne for ham, men dårlig postforbindelse gjør det til en rotet form for utdanning, og dessuten kan aldri slike kurs erstatte den daglige kontakt med læreren.

Skal sjømannen utdanne seg må han enten sette seg i kraftig gjeld, eller ta sine to-tre år på sjøen med hard sparing. Ikke rart at det til sjøs er mangel på kvalifiserte offiserer. En bør også ha klart for seg, at det nytter lite å bygge større og bedre skip — mer og mer innviklet maskineri og navigeringsutstyr — hvis menneskene som skal overta pass og kontroll, sakker akterut. Tross automatikk og termostatsystemer er det likevel ikke slik at en har kastet motoren på land og bare beholdt trykk-knappene om bord.

I skipsfart og skipsbyggerindustrien foregår i dag en veldig utvikling, og klarer en ikke å bakke opp menneskemateriellet i samme grad, vil hele systemet få slagside... Dette er et sosialt problem. Det menneskelige problemet, er som før nevnt, den form for diskriminering som samfunnet praktiserer overfor sjømannen. Hva tid vil samfunnet bli klar over at noe må gjøres — og hva kan det gjøres for å bedre forholdene?

Et system med undervisning om bord må bli løsenet. Det behøver ikke å by på så store praktiske problemer. En må kunne anta at skipsfører eller overstyrermann, mot en rimelig godtgjørelse, skulle være kvalifisert til å gi praktisk og teoretisk undervisning i det pensum som kreves for å ta eksamen som 1. eller 2. styrmann — en maskinsjef når det gjelder pensumet for maskinist-skole osv. Spesialister i skipsautomatikk kunne dessuten ambulere fra skip til skip.

Dette gjelder for de spesielle sjømannsfag. Når det gjelder de generelle grunnfag som matematikk, fysikk, norsk eller andre språk, må samfunnet kunne bevilge det nødvendige beløp til at det på skip blir ansatt en lærer i «heldagspost» som kan ta seg av disse ting. Her vil sikkert studenter som har lyst på ett års «ferie» kunne gjøre nytte for seg. Sjømannen skulle da ha muligheter for å kunne ta disse skoler om

bord, og kan passe inn avmønstringen med en siste «finpussing» og avleggelse av eksamen på en av våre sjømannsskoler i land.

Når det gjelder andre skoler, realskolen og handelskolen f. eks. kreves det nok litt sterkere lærerkrefter, men det skulle ikke være noen umulighet. Om sjømannen ikke får fullstendig utdanning i disse «skipsskoler» ville det i allefall være av stor verdi for ham økonomisk og tidsmessig sett. Og — ikke å forglemme — han ville iallfall få en ærlig sjanse til å kunne utnytte sin fritid på beste måte...

Texaco-mesterskapet 1968

Det ser ut til at det også i år blir en spennende innspurt i Texaco-mesterskapet. Vi bringer nedenfor resultater pr. 1. november, og det er tydelig at «Texaco Nueva Granada» i de siste par måneder har gått alvorlig inn for å sikre seg napp nr. 2 i vandrepokalene. «Texaco Belgium» ligger imidlertid som en god nummer to, så intet er avgjort ennå, og det er også mulig at en «outsider» kommer sterkt i avslutningen.

I enkeltmannskonkurransen ser det ut til at 1. maskinist Leo Nygaard vil sikre seg sin første aksje i vandrepokalene i og med at hans sterkeste konkurrenter nå er hjemme på ferie. Forøvrig setter vi pris på at vårt kvinner også har gjort en god innsats i årets mesterskap. Vi skal bringe en detaljert statistikk i vårt neste nummer.

Resultater pr. 1. november:	poeng
1. Texaco Nueva Granada	37 151
2. Texaco Belgium	31 361
3. Texaco Norge	18 936
4. Texaco Skandinavia	17 067
5. Texaco North America	15 364
6. Texaco Britannia	11 680
7. Texaco Brasil	2 480

Individuelt:

1. Leo Nygaard, «Texaco Belgium»	2 419
2. Håkon Bjugan, «Texaco Skandinavia»	2 296
3. Olav Hansen, «Texaco Belgium»	2 284
4. Erling Lian, «Texaco Britannia»	2 121
5. Sigfred Weschung, «Texaco Britannia»	2 040
6. Harald Westrum, «Texaco Skandinavia»	1 867
7. Ivar Riseng, «Texaco Skandinavia»	1 723

Vi ønsker alle våre idrettsutøvere og arrangørene ved Sjømannskirken på Trinidad en riktig god jul.

JULEKRYSSORD 1968

VANNRETT:

1. Aktuell dekorasjon.
11. Hun var eneste overlevende.
23. Ubeleilig tidspunkt.
24. Forkortet Texaco-selskap.
25. Innvendig.
28. Stoff.
29. Gjør barn.
30. Hovedstad.
32. Preposisjon.
34. Tall.
35. Myntenhet, fork.
36. Bindemiddel.
38. Populær programpost.
40. Duft.
43. Utveksling.
45. Mene.
47. Uttalte.
48. En 31. loddrett.
49. Rovdyr, omv.
51. Gift.
52. Tynn.
53. Drikk.
54. Artikkel.
55. Væsker.
56. Forråd.
59. Side.
60. Hovedstad.
61. Voks.
62. Greidde.
64. Stell.
66. Lyst.
68. Kast.
69. Galt.
71. Langsom.
72. Plass.
73. Tidsangivelse.
74. By i Syd-Amerika.
75. Solgt.
76. Gresk gud.
78. Søv.
80. Farve.
82. Varm.
84. Fett.
85. Mål.
87. Etter bønnen.
89. To like.
90. Sprog.
93. Slektene.
95. Myntenhet.
96. Helleinnretning.
98. Svi.

100. Forstavelse.
101. Seglass.
102. Husket.
103. Merkelig.
105. Dansk husdyr.
106. Ukjent person.
108. Unngå.
110. Slegt.
112. Sluttet.
113. Må dommen.
115. Idrettsmennene.
118. Alfabetnaboer.
119. I elgen.
120. Uvelkomne håndverkere.
121. Uten like.
125. Styreinnretning.
127. Preposisjon.
128. Utrop.
129. Økning.
130. Instrumentet.
132. Spesielle områder.
135. Betaling.
138. På ferden.
140. Synge.
141. Den synker ved devaluering.
142. Tærende.

LODDRETT:

1. Stativ.
2. Adverbium.
3. Som også.
4. Have.
5. Blomster.
6. Telegramforkortelse.
7. Kameratene.
8. Er man etter en god natt.
9. Asiat.
10. Sted i Norge.
11. Nordmennene fra gamle dager.
12. Tre.
13. Klarte seg.
14. Emne.
15. Øk.
16. Før kl. 12, fork.
17. En av 37 loddrett.
18. Vind.
19. Ordne.
20. Pedagogen.
21. Mot regn.
22. Drett.
26. Nyhetsformidler, fork.

27. Vasses.
31. Keiser.
33. Mengde.
37. Land ved Østersjøen, eieform.
39. Sortekunst.
41. Feste.
42. By i Italia.
44. Møblene.
46. Dekorasjon.
50. Fantastisk.
57. Pronomen.
58. Vokaler.
62. Nordmann.
63. Fase.
65. Konjunksjon.
66. Tral.
67. Ynde.
70. Plagget.
72. Hodeplagg.
77. Morene.
79. Trakt.
81. Eget.
83. Ufiks.
86. Ujevn.
88. Fuglemat.
91. Plagg, omv.
92. Stjerne.
94. I fettlær.
97. Instrumenter.
99. Gudinnene.
101. Forkortet oljeselskap.
102. Næringsmidlet.
104. Slektning.
107. Lokal, omv.
109. Tall, omv.
111. Insekt.
113. Til å narre barn med.
114. Glede seg.
116. Engelsk preposisjon.
117. Sams.
120. Tre i England.
122. Vend.
123. Puste.
124. Bølge.
126. Ildsted, nynorsk.
129. Lang.
131. Hatt.
133. Fase.
134. Sporte.
136. Tren.
137. Alm. fork.
139. Alfabetnaboer.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
23																					
29																					
45																					
53																					
61																					
69																					
75																					
84																					
95																					
102																					
112																					
119																					
132																					
140																					

Navn:

Adresse eller båt:

Løsningen må være redaksjonen i hende innen utgangen av mars 1969.

Båtenes posisjoner

- T/T «*Texaco Belgium*» — gikk fra Trinidad til Europa i midten av juli. Lastet i Pembroke for Bayonne, og var igjen på Trinidad 20. august. Herfra gikk turen til Honolulu og tilbake til Trinidad i begynnelsen av oktober etter å ha tatt med partlast i Port Arthur. Derfra til Holland med retur til Trinidad 30. oktober for Panamakanalen og Golfito. Med last fra Port Arthur og Trinidad i slutten av november går turen til Rotterdam og to havner i England.
- M/T «*Texaco Bogota*» — havarete i Østersjøen 24. juni. Har siden ligget ved Eriksbergs mek. Verksted i Goteborg for reparasjon og ombygging. Ventes avgå ca. 15/12.
- M/T «*Texaco Brasil*» — fortsatte i fart mellom Trinidad og havner i Vest-India og U.S. østkyst. Fikk en tur til Canada i midten av august. Lastet så i Puerto la Cruz 1. september for England. For verkstedsoppholdet ble det en liten tur fra Pembroke til Tyskland og Sverige. Fra 4. til 27. oktober lå skipet i Hamburg for reparasjon, og gikk derfra til Pembroke for Bayonne. I slutten av november laster hun på Trinidad for Canada.
- M/T «*Texaco Britannia*» — gikk til verksted i Hamburg 12. juli, var ferdig reparert 21. august, og fikk en tur fra Pembroke til Sverige. Etter et par turer på Englands-kysten lastet skipet i Milazzo 1. oktober for Sverige. I begynnelsen av november ble det lastet på Trinidad for en del havner i Vest-Afrika, og ca. 15. desember ventes skipet til Den persiske Gulf.
- M/T «*Texaco Europe*» — har gått trofast mellom Venezuela og Honduras med små avstikkere til Trinidad eller Panamakanalen en gang i blant. 20. november laster hun igjen i La Estacada for Puerto Cortes.
- M/T «*Texaco Norge*» — fikk en tur på Englands-kysten før ferden gikk til Carribean. I slutten av juli ble det lastet på Trinidad for Montevideo, og deretter hentet skipet last både på Aruba og Bajo Grande i slutten av august. Lasten skulle helt til Honolulu. Etter en tur fra Trinidad til U.S. østkysthavner i oktober, gikk reisen igjen til Honolulu med last fra Las Minas og Amuay Bay. Returen gikk fra Honolulu 18. november til Trinidad.
- M/T «*Texaco Nueva Granada*» — lastet i Pembroke i midten av juli for Danmark og Sverige. Fra 29. juli til 29. august lå skipet ved verksted i Sandefjord, og gikk derfra til Pembroke. Siden har hun fortsatt i engelsk kystfart.
- M/T «*Texaco Oslo*» — har etter utlossing i Sverige 6. juli også gått i engelsk kystfart. I begynnelsen av september fikk hun imidlertid en tur til Sverige — og så ble det verkstedsopphold i North Shields fra 15. september til 4. oktober. Deretter bar det tilbake i Englandsfart med en snartur til Rotterdam i midten av november.
- M/T «*Texaco Skandinavia*» — kom til Sandefjord 21. juli for verkstedsopphold med sandblåsing og maling av tankene, og ble liggende til 18. september. Etter en tur fra Pembroke til Sverige ble det lastet i Milazzo for Rotterdam og Brunsbüttelkoog. Enda en tur fra Pembroke til Sverige gikk hun før kursen ble rettet mot Trinidad hvor det skal lastes i slutten av november for Eagle Point.
- M/T «*Texaco South America*» — fikk nok en last fra Bahrain til Botany Bay, og var ikke tilbake i Den persiske Gulf før 11. september. Last fra både Ras Tanura og Bahrain ble fraktet til Singapore og Saigon i slutten av september. Deretter var det verkstedsopphold, så fra 8. oktober til 5. november lå hun ved Sasebo i Japan. I midten av november var skipet igjen i Botany Bay. Denne gang skal det lastes for Durban og Mombasa.